Metroselskabet

Årsrapport 2025

Metroselskabet I/S

Metrovej 5
2300 København S
CVR-nr.: 30823699

Indhold

Ledelsesberetning

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

Regnskab

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

Foto i rapporten er taget af: Metroselskabet/Lene Skytthe, Bax Lindhardt, Rune Johansen, Ditte Valente og Pelle Rink.

Billede af Harald Børsting er taget af Pelle Rink og sat ind på baggrund taget af Bax Lindhardt.

Et mere enkelt byliv – én rejse ad gangen

I 2025 transporterede Metroen i alt 135 millioner passagerer og bidrog dermed til enkel og effektiv mobilitet til gavn for både den enkelte, byen og samfundet.

Tilfredsstillende resultat

Det høje passagertal er ny passagerrekord og ni millioner flere rejsende end året før. Passagertallet medførte, at takstindtægterne steg til 1.822 millioner kroner, hvilket bidrog væsentligt til årets samlede resultat, som er et overskud på 338 millioner kroner før af- og nedskrivninger. Det er langt over de 210 millioner kroner, som vi havde forventet. Årets resultat understreger, at Metroen endnu engang har spillet en afgørende rolle som rygraden i hovedstadens kollektive transport.

Det tilfredsstillende resultat er også påvirket af en større engangseffekt i form af en positiv efterregulering af tidligere års kontraktbetaling til Metroens driftsoperatør.

Stabil drift giver forudsigelighed på rejsen

Årets høje passagertal og mange enkeltstående passagerrekorder bygger på den enkelte rejsendes tilvalg af Metroen. Med en driftsstabilitet i 2025 på 99,3 pct. kan passagererne forvente punktlighed, forudsigelighed og enkelthed i hele rejseoplevelsen, både når de skal til og fra arbejde, til sport, i teateret, til koncert eller besøge venner og bekendte.

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

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

Byudvikling præger passagertallet

Den største vækst er i 2025 sket på M3/M4, hvor passagertallet steg med 17 pct. Det hænger både sammen med udbygningen af M4 til hovedstadens nye trafikknudepunkt, København Syd, samt det faktum, at kunderne i højere grad har taget M3 til sig.

På M1/M2 er der især vækst ved de stationer, hvor byudviklingen er størst, med Bella Center som det mest fremtrædende eksempel. Byudvikling spiller en central rolle for passagervæksten i fremtidens metro, da afstand til en station er afgørende for valg af transportmiddel.

Desuden har sportsbegivenheder, koncerter og andre store kulturbegivenheder haft betydning for passagertallet i 2025, hvilket samtidig cementerer Metroens position som det mest effektive transportmiddel til at flytte mange mennesker rundt i byen på kort tid.

Enkelte steder, som på stationen Københavns Lufthavn, har passagervæksten været lavere end forventet. Vi arbejder aktivt med markedsføring og gør os erfaringer med soloprodukter og prissætning inden for selskabets rammer for at fastholde Metroens konkurrencekraft i en tid, hvor taxa-aktører intensiverer deres markedsføringsindsats. Samtidig følger vi løbende, hvordan konkurrencesituationen udvikler sig og påvirker passagertallene fra år til år. Vores ledelsesopgave i den forbindelse er at navigere sikkert under skiftende forudsætninger og løbende tilpasse vores dispositioner, uanset om det drejer sig om byudvikling, store events eller nye konkurrenceforhold.

Meget mere metro

2025 vil også blive husket for, at der blev indgået politisk aftale om M5, og at kontrakten med tidlig entreprenørinddragelse på anlæg af to nye stationer i Ydre Nordhavn blev tildelt. Begge dele betyder, at vi kan se frem til mere metro, som binder byen sammen i ét endnu større samlet metrosystem.

Samtidig var 2025 året, hvor miljøkonsekvensvurderingen for M5 blev endeligt godkendt. Vurderingen bygger på grundige analyser og en intensiv borgerdialog, fordi vi som ansvarlig bygherre lægger stor vægt på inddragelse, transparens og på at tage størst muligt hensyn til naboer og omgivelser, når vi anlægger ny metro.

I arbejdet med M5 har vi desuden i 2025 gennemført væsentlige designoptimeringer med fokus på at reducere CO_2-aftrykket. Der er allerede identificeret potentiale for markante reduktioner, og nu ser vi frem til – i tæt samarbejde med markedet – at omsætte ambitionerne til konkrete, bæredygtige løsninger i den videre realisering af projektet.

De nye linjer giver også Metroselskabet mulighed for at cementere vores position som en bygherre, der leverer til tiden, til prisen og i høj kvalitet. Vi vil gøre aktivt brug af erfaringerne fra den succesfulde gennemførelse af M4 til Sydhavn, som er blevet systematisk evalueret. De dokumenterede metoder og samarbejdsformer udgør i dag et solidt fundament, som vi vil bringe i spil i samarbejdet med entreprenørerne på de kommende stationer på M4 og i hele anlægsfasen for M5.

2025 markerede også næste skridt i byudviklingen ved København Syd. Her har vi sammen med vores nye samarbejdspartner, FB Gruppen, lagt grunden til et projekt, hvor stationen er det naturlige omdrejningspunkt. Ambitionen er at vise, hvordan man kan skabe en velfungerende, tæt og attraktiv by, hvor Metroen understøtter både hverdagsliv og langsigtet bykvalitet.

Flere passagerer, men langsommere vækst

Det gode resultat fra 2025 forventes at fortsætte næste år, hvor vi forventer 138-142 mio. passagerer, og de afledte takstindtægter forventes at stige til 1.850-1.900 millioner kroner.

Forventningerne til det samlede resultat før af- og nedskrivninger udgør et overskud på 230-280 millioner kroner. Afmatningen i væksten skyldes dels, at vi i 2026 ikke kan indregne samme engangsindtægt i reguleringen af kontrakten med driftsoperatøren, dels at vi får udgifter til at gennemføre udbud og indgå en ny drifts- og vedligeholdelseskontrakt – et af Danmarkshistoriens største driftsudbud.

Dertil kommer et øget fokus, ledelsesmæssigt og økonomisk, på Metroens beredskab. Vi har i 2025 arbejdet målrettet med sikring af Metroen for at gøre den modstandsdygtig over for alle former for hændelser, f.eks. cybertrusler, fysisk sikring og sikring mod stormflod, ligesom Metroen gør sig klar til at spille en større rolle i landets beredskab, hvis der skulle være behov for det. Dette arbejde vil intensiveres i 2026.

Velfungerende og driftssikker

Den fortsatte positive udvikling i passagertallet skyldes først og fremmest et velfungerende og driftssikkert metrosystem.

Ud over høj driftssikkerhed er vores fokus rettet mod robust økonomistyring og et balanceret risikobillede, hvor vi aktivt håndterer de eksterne usikkerheder, der påvirker både passagerudvikling og omkostningsniveau.

Vi ser frem til samarbejdet med nye som gamle leverandører og entreprenører på de mange spændende projekter i 2026. Og vi ser frem til at byde jer alle sammen velkommen som passagerer i Metroen.

Tommy Ahlers
Bestyrelsesformand

Carsten Riis
Administrerende direktør

Resultat

Realiseret 2024

244 mio. kr.

Realiseret 2025

338 mio. kr.

Passagerindtægt

Realiseret 2024

1.608 mio. kr.

Realiseret 2025

1.822 mio. kr.

Passagertal

Realiseret 2024

126 mio.

Realiseret 2025

135 mio.

Fremtidens metro

Kunderne

NPS
→ 66 (skala fra -100 til +100)

Driftsstabilitet
→ 99,3%

Klimaaftrykket

Klimaambition
→ 40%

CO2 per passagerkilometer
→ 3,6 g

Bygherrerollen

Frontløber inden for innovation og bæredygtighed
→ 3,7 - 3,9 (skala 1-5)

Nye anlægskontrakter med CO2-besparende tiltag
↗ 43%

Sikkerheden

Ulykkesfrekvens (anlæg)
↘ 24,4 (branchegennemsnit 29,7)

Sygefravær
→ 3,3 (sygedage pr. medarbejder)

Organisation og kompetence

eNPS
↗ +45 (skala fra -100 til +100)

Generel medarbejdertilfredshed
→ 79%

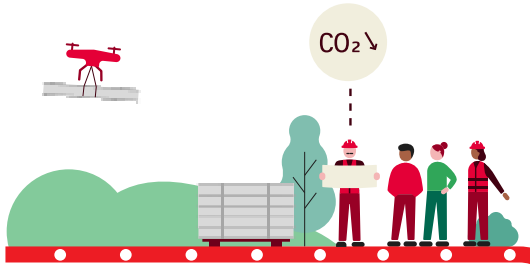
→ Som forventet ↗ Over forventning ↘ Under forventning

Forretningsmodel

Transforming urban life

Med en unik rolle som både ansvarlig bygherre og professionel infrastrukturejer er selskabet forpligtet til via udbud at levere mobilitet, der understøtter udviklingen af byen og leverer varig samfundsværdi.

Gennem data, videndeling og aktivt ejerskab sikres det, at læring fra én del af værdikæden styrker de øvrige, og at værdien af de indbyrdes afhængigheder realiseres.

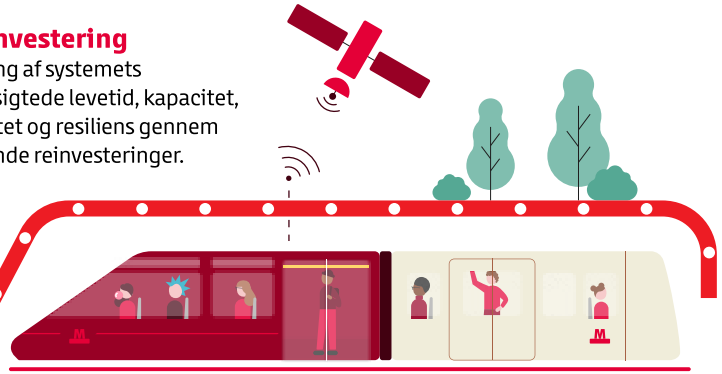


Anlæg

Realisering af metro som bygherre via aktiv kontraktstyring, kvalitetssikring, miljøhåndtering og test – inden for tid, økonomi og kvalitet.

Reinvestering

Sikring af systemets langsigtede levetid, kapacitet, kvalitet og resiliens gennem løbende reinvesteringer.



Organisation

En effektiv og attraktiv organisation, der med stærke kompetencer, overblik og data omsætter selskabets strategi til effektiv eksekvering.

Drift og vedligehold

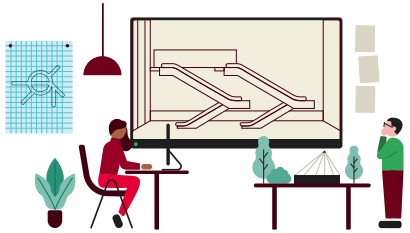
Ansvarlig for kundeindtægter baseret på effektiv drift og rettidig vedligeholdelse. Samt kommercielle indsatser baseret på data og viden om kunderne.

Udvikling

Kvalificering af beslutninger om mere metro via data, forundersøgelser og beslutningsoplæg.

Design

Optimering af nye linjer i forhold til kundeoplevelse, økonomi, miljø, klima og trafikal integration samt håndtering af myndighedsprocesser og borgerdialog.



135 mio.
passagerer brugte metroen

17%
flere rejsende på M3 og M4

99,3%
af afgangene afgik til tiden

Status på forretningsstrategien

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

I 2023 lancerede Metroselskabet forretningsstrategien "Fremtidens metro" med ambitionen om at levere maksimal samfundsværdi med et minimalt klimaaftryk. Strategien sætter retningen for perioden 2023-2026 og fokuserer på at levere effektive mobilitetsløsninger, der er attraktive for passagererne, gennem enkelhed, pålidelighed, korte rejsetider, høj komfort og lav klimabelastning.

De fem strategiske fokusområder – Kunderne, Klimaaftrykket, Bygherrerollen, Sikkerheden samt Organisation & kompetencer – udgør fortsat kernen i arbejdet med at opfylde fremtidens krav og forventninger.

Her gøres status på forretningsstrategien for 2025.

1. Kunderne

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

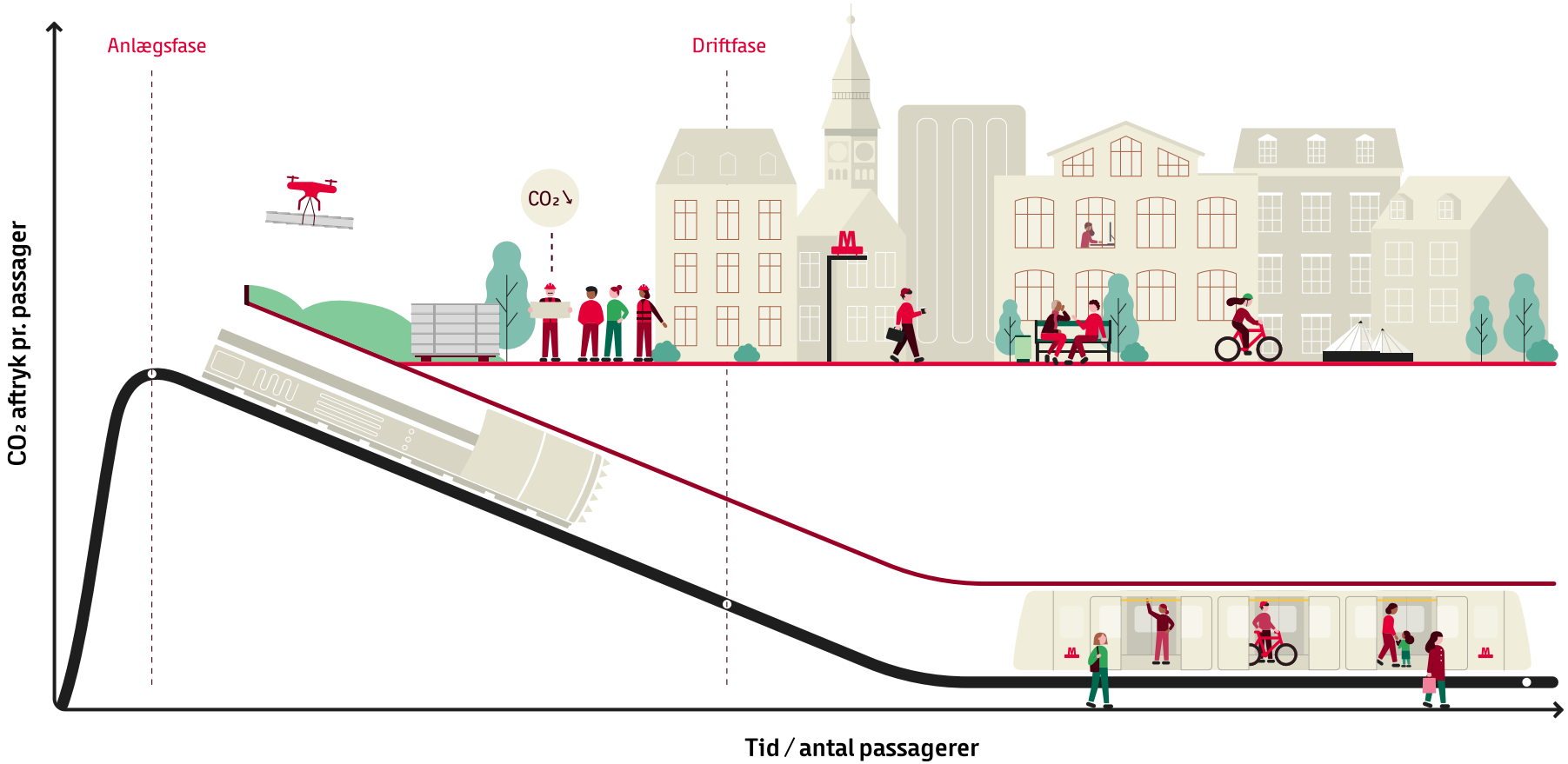
Status på området Kunderne
I 2025 valgte 135 millioner passagerer Metroen som transportmiddel. Det svarer til en stigning på otte pct. i forhold til 2024, hvor 126 millioner rejste med Metroen. Den største passagervækst er sket på M3/M4. På M1/M2 ses væksten især omkring stationer med stor byudvikling, som f.eks. Bella Center.

En målrettet marketingindsats har understøttet væksten direkte gennem fokus på fritidsrejser og langsigtet ved at brande Metroen som en del af byen.

Kundetilfredsheden er fortsat et centralt fokusområde. Metroens Net Promoter Score (NPS), som måler kundernes villighed til at anbefale Metroen, lå i 2025 på +66 på en skala fra -100 til +100. Det er på niveau med resultatet for 2024 og tæt på det strategiske mål om en NPS på +67 i 2026. Den høje tilfredshed er især drevet af en meget stabil drift, der i 2025 var bedre end i 2024.

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

Selskabet vil i de kommende år ligeledes fortsætte arbejdet med at styrke den kommercielle udvikling, herunder forberedelser til at kunne hjemtage reklamefladerne i Metroen i forbindelse med en ny driftskontrakt fra 2027.



Metroens CO2-aftryk er klart størst i anlægsfasen, mens Metroen som transportmiddel har et lavt klimaaftryk. Jo flere passagerer, jo bedre et CO2-aftryk pr. passager over Metroens lange levetid på min. 100 år.

2. Klimaaftrykket

Ambition

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

Status på området Klimaaftrykket

Året har været præget af både videreudvikling og nye tiltag til at reducere klima- og miljøbelastningen. Klimaaftrykket pr. passagerkilometer forblev lavt og endte på 3,6 gram CO_2, hvilket er på niveau med 2024. Det lave aftryk er udtryk for, at flere passagerer gør systemet mere effektivt, og at der har været adgang til mere vedvarende energi i Danmark.

Forbruget af øvrig strøm (fra stationer og KVC) på M1/M2 er i 2025 reduceret med ca. 14 pct. sammenlignet med 2022, hvilket isoleret set opfylder den strategiske målsætning om en reduktion på 10 pct. Resultatet skal dog ses i lyset af, at forbruget i perioden har været påvirket af bl.a. et større vedligeholdelsesprojekt på rulletrapper, som har medført et atypisk lavt energiforbrug. Metroselskabet kan derfor ikke med sikkerhed vurdere, i hvilket omfang reduktionen afspejler en varig og strukturel effektivisering, og vil fortsat se på mulighederne for at introducere energibesparende tiltag.

Anlægsfasen står for ca. 70 pct. af Metroens samlede CO_2-udledninger. For M5 er der gennem designoptimeringer identificeret en potentiel CO_2-reduktion på

40 pct. sammenlignet med den nuværende metro. Selskabet har dermed taget et markant skridt mod at halvere klimaaftrykket. For M5 resterer der nu 10 pct. reduktion, før designet lever op til målet. De sidste procenter er de mest udfordrende og skal primært realiseres gennem kontrakter og udbudsmateriale, så de nødvendige virkemidler sikres i anlægsfasen.

Indsatsen for at styrke Metroens evne til at modstå klimaforandringer fortsætter. Metroen er designet til at modstå ekstreme vejrforhold, men den stigende sårbarhed over for stormflod kræver løbende overvågning og sikring.

Vurdering og fremadrettet indsats

Indsatsen omkring Klimaaftrykket vurderes at være på niveau med forventningerne for året. En gennemført DVA-analyse i 2025 (se side 33) har identificeret klimaaftryk og ressourceforbrug som de mest væsentlige påvirkninger for selskabet. Disse områder bliver derfor centrale i den kommende indsats, hvor arbejdet fokuserer på at reducere udledninger, styrke ressourceeffektiviteten og sikre, at fremtidige metroprojekter udvikles med lavere klima- og miljøbelastning.

3. Bygherrerollen

Ambition

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

Status på området Bygherrerollen

Gennem målrettede indsatser inden for samarbejdsformer, projektportefølje og teknologi styrker selskabet sin position som en attraktiv samarbejdspartner inden for infrastrukturprojekter og opbygger et solidt fundament for fremtidige anlægsopgaver. En analyse blandt selskabets interessenter i 2025 viser fortsat opbakning til selskabets ambitioner med en score på 3,9 på en skala fra 1 til 5 for oplevelsen af synlighed inden for bæredygtighed og 3,7 for innovation. Begge vurderinger ligger på niveau med året før og bevæger sig mod målsætningen på 4. Generelt vurderer interessenterne Metroselskabet som en meget attraktiv samarbejdspartner med en score på 4,4 på en skala fra 1 til 5, hvilket er højt og en forudsætning for indfrielse af selskabets ambitioner.

I 2025 blev den første kontrakt med tidlig entreprenørinddragelse (Early Contractor Involvement, ECI) indgået med MT Højgaard, Rambøll og Cobe på M4-forlængelsen til Ydre Nordhavn. Modellen skal sikre et tættere og mere effektivt samarbejde mellem bygherre, rådgivere og entreprenører og forventes at bidrage til lavere omkostninger, lavere CO_2-udledning og mere optimerede designløsninger.

Af de relevante nye anlægskontrakter, som blev indgået i 2025, indeholder næsten halvdelen, nemlig 43 pct. af kontrakterne CO2-besparende tiltag, hvilket er en stor stigning fra sidste år. Det vidner om et endnu mere dedikeret fokus på at skubbe selskabets anlægsprojekter i en mere bæredygtig retning. Det gælder også for M5, hvor året i høj grad er blevet brugt på at udforme det kommende udbud, så det bliver muligt at levere på de ønsker og behov, som selskabet har identificeret i udviklings- og designfasen.

Vurdering og fremadrettet indsats

Selskabet har både på anlægget af M4-forlængelsen til Sydhavn og Valby samt med det komplicerede anlæg af Øresundsperroner, gangtunnel og stationsplads ved stationen København Syd cementeret sin rolle som professionel bygherre ved at bygge til tiden og prisen. Der er iværksat en systematisk videns- og erfaringsopsamling fra de to projekter, som i det omfang, det er muligt, søges overført til fremtidige anlægsprojekter.

4,4

er vurderingen fra centrale interessenter af Metroselskabet som samarbejdspartner (skala 1-5)

1 kontrakt indgået med tidlig entreprenørinddragelse

12 min.

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

+45
eNPS (skala -100 til 100)

79
medarbejdertilfredshed (skala 1-100)

3,3%
sygefravær

4. Sikkerheden

Ambition:
Alle skal kunne arbejde sikkert hver dag.

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

Sygefraværet pr. medarbejder lå i 2025 stadig på et meget lavt niveau, nemlig 3,3, hvilket er lidt mindre end sidste år og langt under landsgennemsnittet, der for 2024 udgjorde 8,6 dage (DA's fraværsstatistik).

Vurdering og fremadrettet indsats
Sikkerheden har central prioritet og behøver et konstant fokus, også når der ikke er større anlægsprojekter og med dem større risici. Perioden mellem projekterne bruges til at opsamle erfaringer til brug på nye projekter. Samtidig har det høj prioritet for selskabet at fortsætte det styrkede og kontinuerlige fokus på et godt psykisk arbejdsmiljø.

5. Organisation og kompetencer

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

Status på området Organisation og kompetencer
I 2025 har Metroselskabet styrket sin position som en attraktiv arbejdsplads gennem målrettede indsatser for at engagere, tilknytte og tiltrække de rette kompetencer.

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

Medarbejdertilfredsheden steg samtidig til 79 på en skala fra 1 til 100, hvilket – sammen med den lave medarbejderomsætning – understøtter indtrykket af et velfungerende og udviklingsorienteret arbejdsmiljø. Det meget tilfredsstillende resultat er primært drevet af en oplevelse af gode kolleger, tydelig inddragelse, et stærkt formål med opgaveløsningen samt styrket ledelse. Dette bakkes op af en mere systematisk og individualiseret tilgang til medarbejdere som mennesker med forskellige muligheder og behov.

Kortlagte kompetencebehov har ført til målrettet udvikling og rekruttering, herunder stærkere kompetenceudvikling og tydelige karriereveje, træning af ledelseskæden med uddannelse af teamchefer og brug af strategic workforce planning.

Selskabet har desuden styrket den digitale modenhed, bl.a. gennem øget fokus på cybersikkerhed, brug af AI, GIS og Autodesk Construction Cloud, der forbedrer videndeling, dokumentation og datadrevne beslutninger.

Vurdering og fremadrettet indsats
Metroselskabet har allerede nået de strategiske mål for 2026 på både eNPS og medarbejdertilfredshed, hvilket understreger en organisation i tydelig trivsel og med et stærkt afsæt for de kommende år. Begge indikatorer forventes at være vanskelige at holde på dette ekstraordinært høje niveau, så der vil være fokus på implementering og videreudvikling af initiativer og processer.

I 2026 fokuserer selskabet på at kalibrere fremtidige kompetencebehov, styrke talentudviklingen, styrke selskabets forretningsunderstøttende strukturer og udbygge ledelsesmæssig kapacitet til den voksende opgaveportefølje. Samtidig skal øget digitalisering og anvendelsen af AI understøtte både løsninger og medarbejdernes fortsatte udvikling.

Status på kunder og drift

Kunder

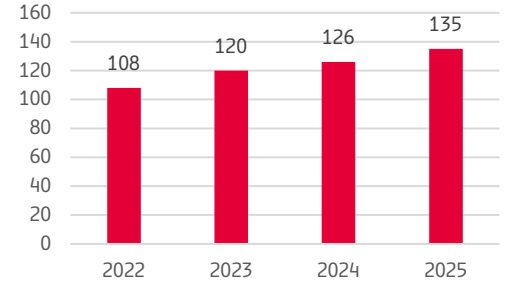
København oplever fortsat vækst i både antal beboere og besøgende, og disse strukturelle ændringer har haft en positiv effekt på Metroens passagertal. Samtidig kan der konstateres en stigende andel metrorejser blandt de samlede rejser med offentlig transport. Dette kan bl.a. tilskrives udvidelsen af metronettet med M4-linjen i 2024. 6,1 mio. passagerer brugte de nye stationer i Sydhavn i 2025, hvilket er 66 pct. flere end forventet.

På de ældste linjer, M1/M2, fastholdes et stabilt passagerniveau i 2025. Der er dog sket en forskydning, så endnu flere passagerer benytter stationerne på Amager. Især Bella Center har haft en passagerfremgang, hvilket skyldes intensiveret byudvikling i oplandet. På andre linjer og stationer, så som i Lufthavnen, har passagervæksten været lavere end forventet, og selskabet ser nu ind i, hvilke faktorer der driver denne udvikling.

Tilfredshed med Metroen

Overordnet set er 95 pct. af kunderne tilfredse med deres rejse med Metroen. Også NPS'en, som måler, hvorvidt kunderne vil anbefale Metroen til andre, ligger højt på +66, hvilket indikerer, at passagererne generelt er meget tilfredse med Metroens funktionelle fordele så som produktets rettidighed og effektivitet.

Passagertal



Selskabet arbejder løbende med at sikre den gode kundeoplevelse. I 2025 blev det f.eks. muligt at skifte rejsehjemmelsprodukt til Rejsekort som app, og mange kunder har allerede taget det digitale produkt til sig. Snart følger også et fysisk basiskort.

Øget synlighed

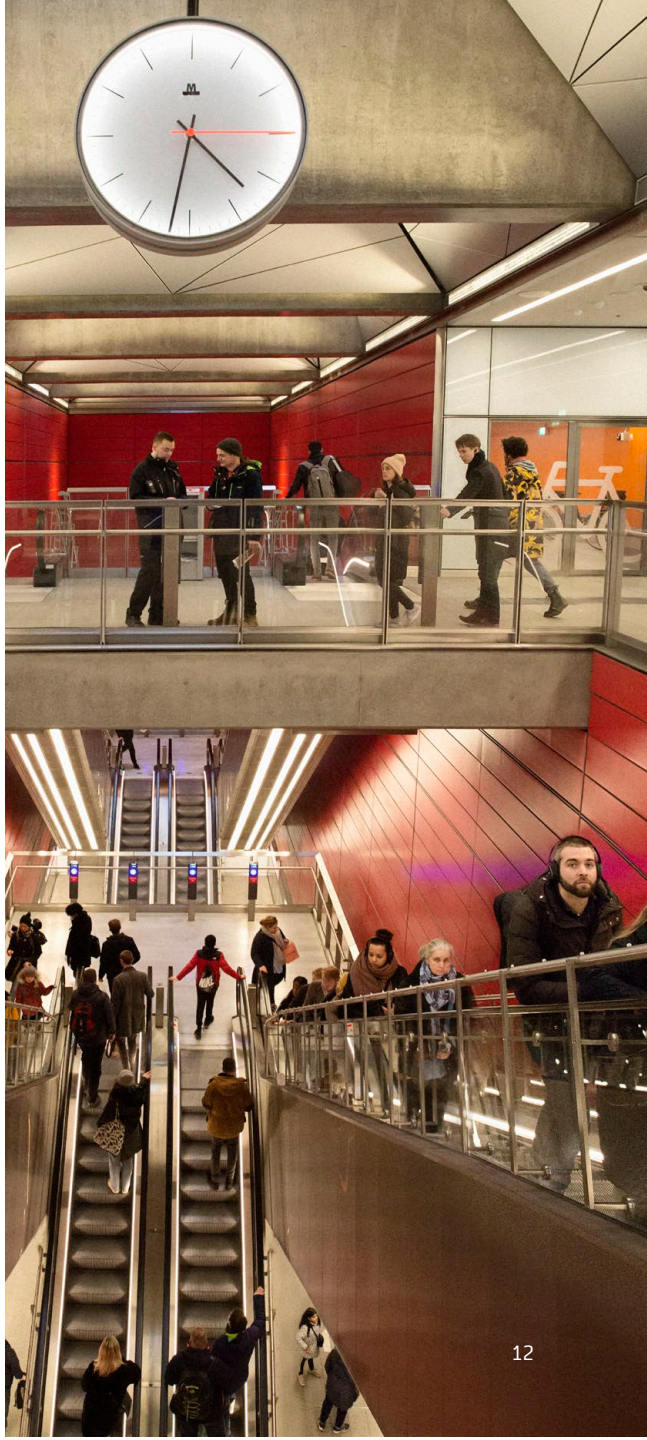
Trods Metroens stærke position som et attraktivt og effektivt transportmiddel opererer selskabet i et marked med markante alternativer. Det gør det afgørende, at Metroen gennem en kontinuerlig og målrettet marketingindsats fastholder og udbygger et højt kendskab til stationerne og de mange oplevelser, services og destinationer, der er let tilgængelige i nærområderne. En vedvarende synlighed er med til at gøre Metroen top-of-mind i kundernes transportvalg.

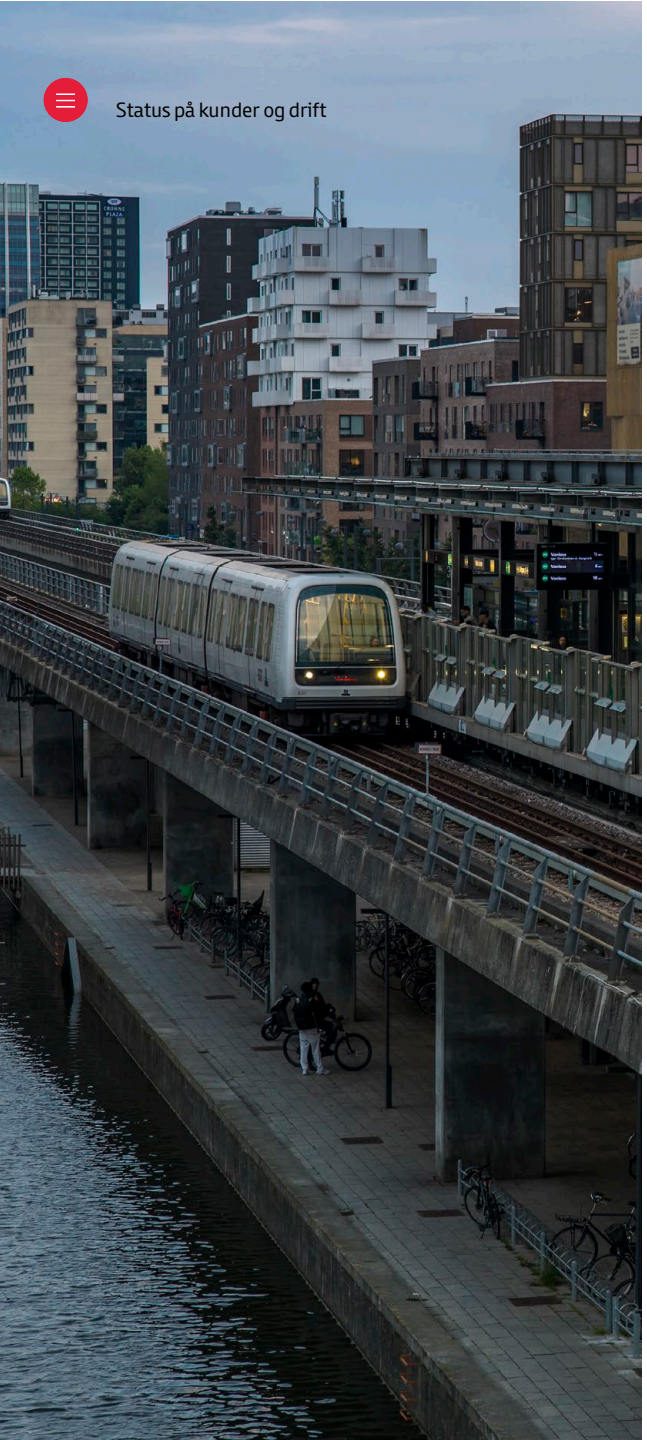
Selskabet har i 2025 dokumenteret, at marketingindsatserne har en målbar og positiv effekt. På tværs af kanaler bidrager kommunikationen til at styrke passagerernes samlede oplevelse af Metroen, ikke blot gennem tydelig formidling af fordele som tilgængelighed, pålidelighed og tidsbesparelse, men også ved at opbygge emotionelle værdier, som styrker brandet og den langvarige relation.

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

Kunder på årets største rejsedag, den 5.12.

542.000





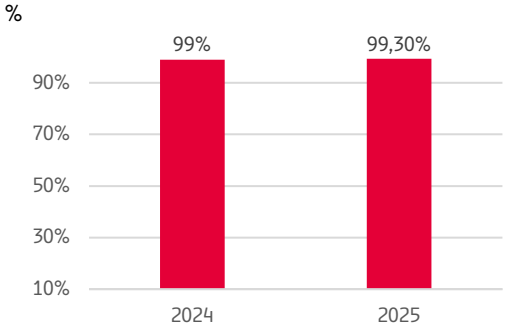
Drift

Kundernes tilfredshed med Metroen hænger i høj grad sammen med en stabil og effektiv drift.

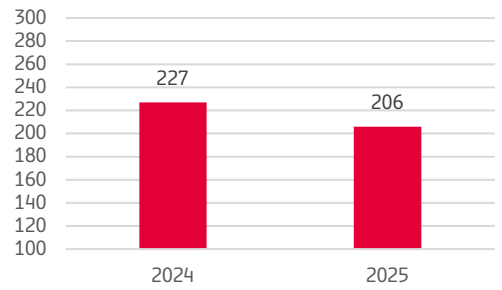
2025 var generelt et godt år for driften, hvor driftsstabiliteten var højere end året før og lå på et meget tilfredsstillende niveau.

Det blev også året, hvor kapacitetsforøgelsen med 34 tog i drift i myldretiden på M1/M2, for alvor viste sit værd, idet Metroen bedre kan rumme de mange passagerer i myldretiden.

Driftsstabilitet



Større hændelser (over 100 mistede afgange)



Reinvesteringer af systemet

Samtidig med at Metroen har kørt rigtig godt, har selskabet igangsat en række renoveringsarbejder, bl.a. af rulletrapper og elevatorer, så de fortsat kan fungere som ønsket. Arbejder som disse vil generelt fylde mere i de kommende år, og selskabet søger at planlægge reinvesteringerne, så det så vidt muligt ikke har indflydelse på kundernes oplevelse af metrorejsen.

Dette gælder også for den kommende udskiftning af styresystem og tog på M1/M2, som bliver et af selskabets største og mest komplekse projekter til dato.

Selskabet har i 2025 ligeledes arbejdet målrettet med sikring af Metroen, så den fortsat vil være modstandsdygtig over for alle former for hændelser. Der er ingen tvivl om, at det er et område, som fylder mere i samfundet generelt, og Metroen gør sig klar til at spille en endnu større rolle i landets beredskab, hvis der skulle være behov for det.

Spændende år i vente

Nye tiltag venter i 2026, hvor selskabet bl.a. vil begynde at anvende et screeningsværktøj, der vurderer potentialet for reduktion af CO2-aftryk eller ressourceforbrug for påtænkte kommende renoveringer af metrosystemet. Derved vil selskabet bedre kunne veje bæredygtighedshensyn ind i den samlede beslutning om reinvesteringer og sikre, at indsatsen fokuseres på projekter med størst potentiale.

Højt på dagsordenen for 2026 er også indgåelse af en ny drifts- og vedligeholdelseskontrakt. Kontrakten blev sendt i udbud i 2025, og selskabet var meget tilfredse med det brede ansøgerfelt. Tre bydere endte med at blive prækvalificerede, og det forventes, at den nye kontrakt kan underskrives i efteråret 2026.

Antal rulletrapper renoveret i 2025 på M1 og M2

56

Status på anlæg

M5

2025 vil blive husket for den politiske aftale om en ny metrolinje M5, hvilket var en vigtig milepæl for projektet og selskabet. Sideløbende blev der arbejdet på en supplerende miljøkonsekvensvurdering med en række optimeringer, som blev sendt i offentlig høring med en række borgermøder til følge. På baggrund af det omfattende arbejde valgte Københavns Kommune at udstede miljøtilladelse til M5, under forudsætning af at Folketinget vedtager en anlægslov.

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

Med de to beslutninger samt høringen af lovforslaget til en kommende anlægslov er der nået markante milepæle, som vil sætte retningen for selskabets arbejde på at realisere projektet i de kommende år.

Næste skridt er at udarbejde og udsende udbudsmaterialet for den nye linje. Her er mange hensyn at tage, og det drøftes bl.a., hvordan kommende samarbejdspartnere kan være med til at understøtte selskabets CO2-ambitioner. Der er i designfasen identificeret mulige reduktioner på 40 pct., og udbuddet bliver nøglen til at omsætte design til virkelighed.

M4

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

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

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

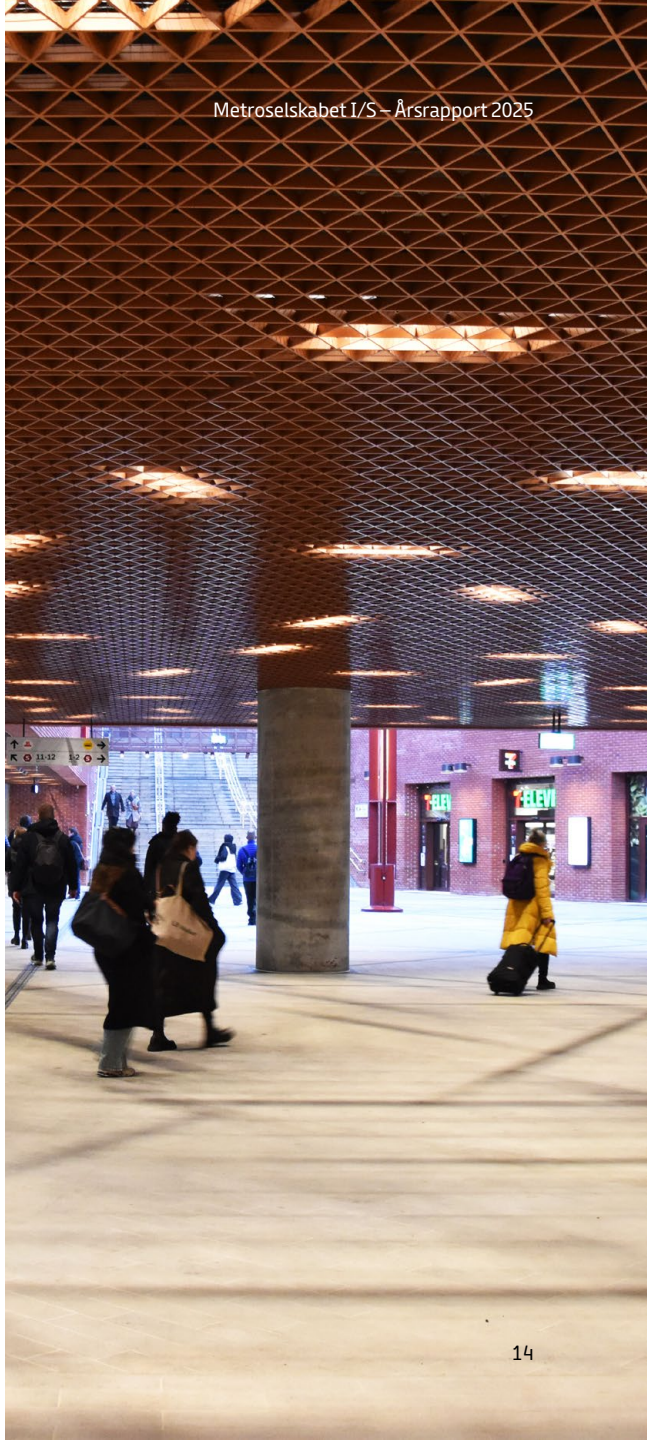
Længde af Øresundsperroner

320 meter

Projekter i støbeskeen

Nye projekter er også i støbeskeen. For Transportministeriet har selskabet bidraget til at gennemføre en forundersøgelse af mulighederne for anlæg af en såkaldt Eksprestunnel for S-tog mellem København H og S-togslinjerne mod Emdrup Station og Hellerup Station og videre nordpå. Forundersøgelsen afrapporteres til Forligskredsen bag Aftale om Infrastrukturplan 2035, hvorefter der skal træffes beslutning om projektets videre forløb.

For Københavns Kommune har selskabet udarbejdet en screeningsanalyse af potentielt kommende metrolinjer i hovedstadsområdet efter M5. I analysen præsenteres otte mulige linjer og deres score i forhold til bl.a. passagertal, økonomi og klimaaftryk. Desuden præsenteres en ny måde at vise forskellige linjers attraktivitet på i form af mobilitetskort og beregninger.



Økonomi

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

Årets resultat

338 mio. kr.

Det forbedrede resultat for 2025 skyldtes primært, at ca. ni millioner flere passagerer valgte at rejse med Metroen i 2025 i forhold til 2024, så det samlede passagertal i 2025 nåede op på 135 mio. mod 126 mio. sidste år. Det er en passagervækst på ca. otte pct. sammenlignet med 2024 og dermed væsentligt højere end det forventede passagerantal på 131 mio.

Selskabets takstindtægter i 2025 udgjorde 1.822 mio. kr., hvilket er 214 mio. kr. højere end 2024 og 72 mio. kr. over de forventede indtægter. Stigningen skyldes det tilfredsstillende passagerniveau, hvor særligt M3/M4 har leveret en højere passagervækst end forventet.

Indtægten pr. passager ligger på et stabilt niveau, og driftsoverskuddet pr. passager er steget fra 1,94 kr. i 2024 til 2,50 kr. i 2025.

En væsentlig del af forbedringen i 2025 kan desuden tilskrives en positiv efterregulering af kontraktbetaling til operatøren for driften af Metroen. Denne efterregulering har karakter af en engangseffekt og løfter resultatet for 2025 uden at være udtryk for et tilsvarende varigt forbedret niveau.

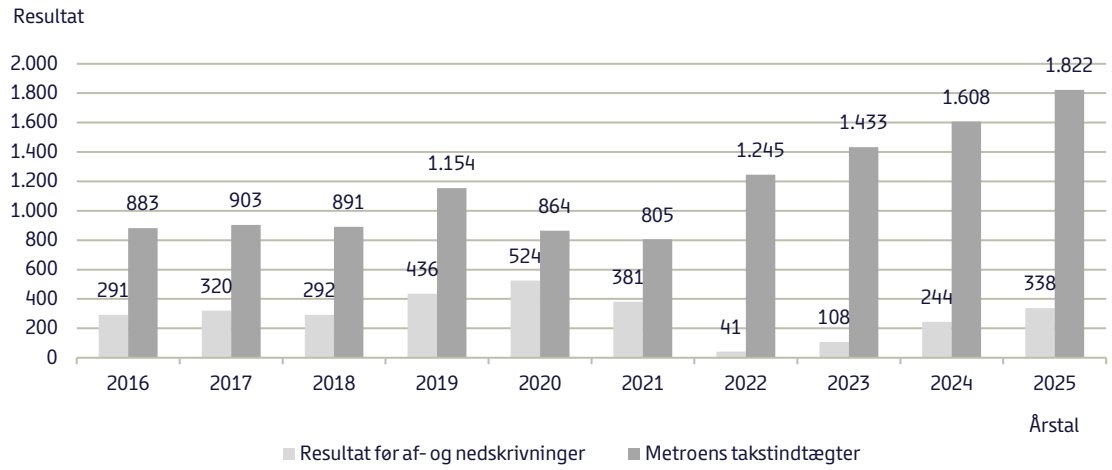
Den tilpassede rentedækningsgrad er 1,20 i 2025 mod 1,21 i 2024 og ligger dermed fortsat på et stabilt niveau over 1,0, hvor Metroens økonomi kan dække de samlede finansieringsomkostninger samt afdrage på selskabets gæld.

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

København oplever fortsat vækst i både antal beboere, arbejdspladser og besøgende. Samtidig viser selskabets data, at der i 2025 skete en stigning i antal aktiviteter og events i hovedstadsområdet, hvilket har medført et øget rejsebehov. Disse strukturelle ændringer i byen har haft en positiv effekt på Metroens passagertal og understreger Metroens fortsat stærke attraktivitet som et effektivt og konkurrencedygtigt transportvalg i hovedstadsområdet.

Udvikling i resultat før af- og nedskrivninger samt takstindtægter

2016-2025

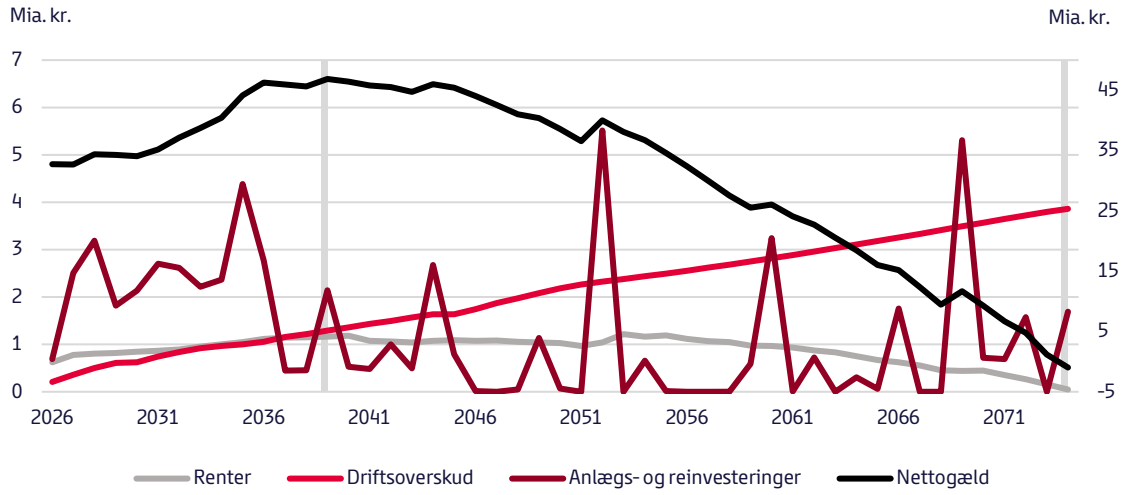


Værdien af Metroen

Den regnskabsmæssige værdi af den samlede metro gennemgås årligt for at vurdere, om der foreligger indikationer på værdiforringelse. Genindvindingsværdien opgøres samlet for Metroen i drift og anlæg af Metroen, idet disse anses for en pengestrømsfrembringende enhed. De fremtidige pengestrømme, der indgår i beregningen af kapitalværdien, er baseret på selskabets gældende langtidsbudget med tilhørende forventninger ekskl. effekten af M5, jf. bilag til ledelsesberetningen, samt forventningerne til det fremtidige renteniveau. Ved opgørelsen af kapitalværdien tilbagediskonteres de skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi.

Ultimo 2025 var kapitalværdien lavere end den bogførte værdi, hvorfor der er foretaget en nedskrivning af aktivets regnskabsmæssige værdi. Årets nedskrivninger udgjorde 1,8 mia. kr. og kan primært henføres til indgåelse af aftale mellem staten og Københavns Kommune i marts 2025 om endelig finansiering af M4 Ydre Nordhavn, som dermed indgår i beregningen af genindvindingsværdien. Aftalen omfatter ligeledes M5, men projektets økonomi indgår ikke genindvindingsværdien, idet projektets anlægslov først forventes godkendt i 2026. Den foretagne nedskrivning er i overensstemmelse med forventningerne og modsvares delvist af statens og Københavns Kommunes indskud i Metroselskabet på 1.843 mio. kr. i 2025.

Kapitalforhold og langtidsøkonomi



Gældens markedsværdi

Det nuværende renteniveau afspejles i opgørelsen af markedsværdien af selskabets gæld samt de indgåede afledte finansielle instrumenter til sikring af renterisikoen på selskabets nuværende og fremtidige gæld. Selskabet har blandt andet indgået aftaler om renteafdækning af en væsentlig del af gælden i form af aftaler om fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets forventninger til gældsafvikling.

Markedsværdireguleringen, der primært kan henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, udgjorde i 2025 en indtægt på 2.883 mio. kr. Regulering afspejler udviklingen i markedsrenten i 2025 i forhold til rentedækningen i selskabets aftaler om renteafdækning. Markedsværdireguleringen påvirker årets resultat, men har ingen likviditetsmæssig effekt.

Stabilisering af udsving i egenkapitalen

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

Investering i metro

I 2025 blev der afholdt investeringer til Metroen og nye anlæg på i alt 391 mio. kr.

I marts indgik regeringen og Københavns Kommune aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, hvilket betød afklaring i forhold til M5. Det samlede anlægsbudget for M5 udgør 23,4 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2025-priser). Budgettet er medtaget i selskabets langtidsbudget, men da anlægsloven først forventes godkendt i 2026, er projektets økonomi ikke indregnet i årsregnskabet for 2025. Aftalen betød også afklaring i forhold til M4 Ydre Nordhavn, hvor det samlede anlægsbudget er på 2,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2025-priser).

I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2026 blev der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, som viser forventningerne til den økonomiske udvikling i selskabet. Det opdaterede langtidsbudget viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2039, hvor den ventes at udgøre ca. 46,9 mia. kr. (i løbende priser og inkl. renter). Gælden forventes at være tilbagebetalt i 2074, hvilket er en forlængelse af tilbagebetalingstiden på seks år i forhold til det tidligere langtidsbudget. Forlængelsen skyldes ejernes beslutning i marts 2025 om finansiering af M5, samt at M4

Ydre Nordhavn er indarbejdet i langtidsbudgettet, hvilket er i overensstemmelse med det forventede.

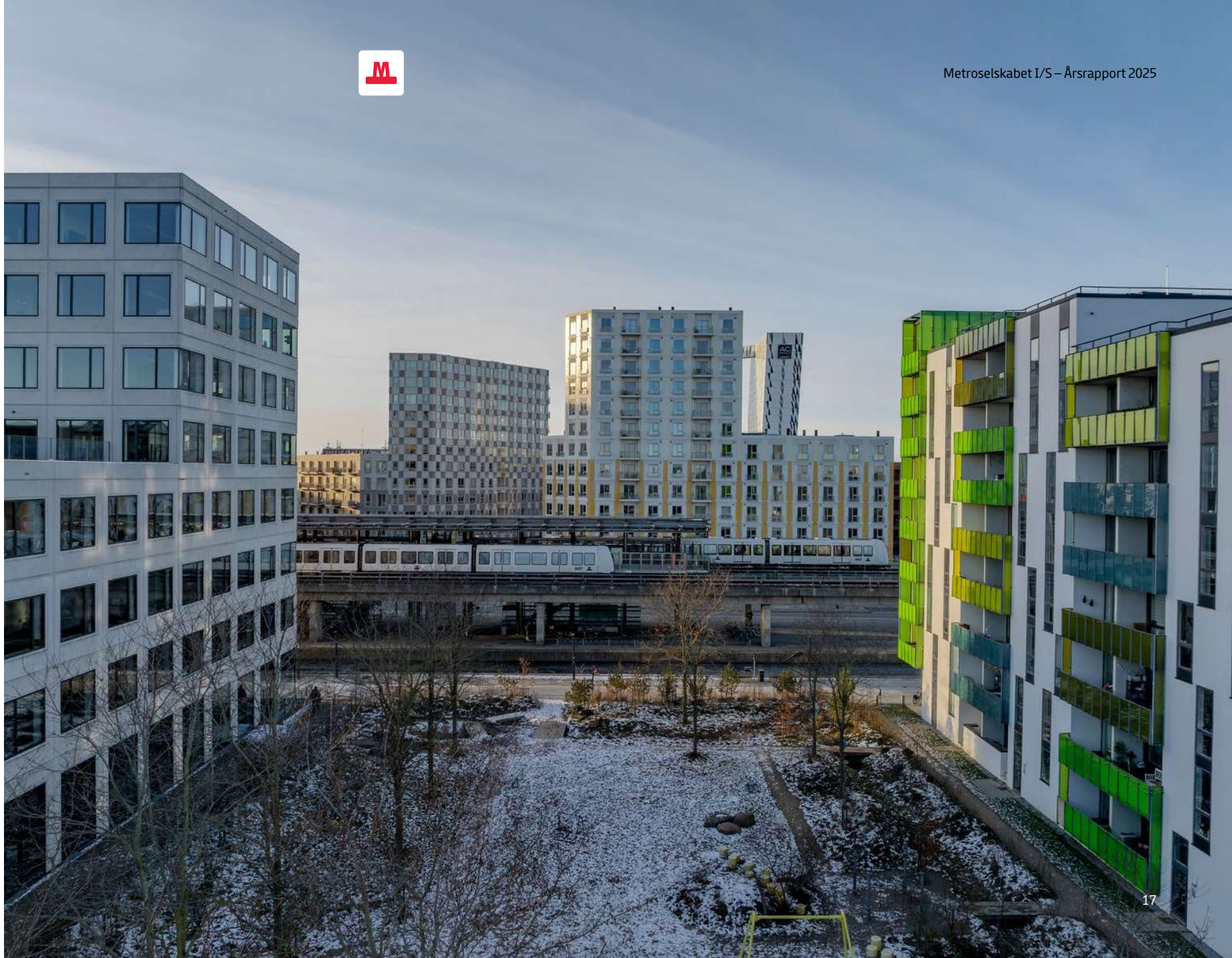
Hvert år fastsættes en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, som minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyntagen til finansielle risici. Finansforvaltningen inden for den fastsatte strategi varetages af Sund og Bælt Partner som forudsat og beskrevet i stiftelsesgrundlaget for Metroselskabet.

Risici i langtidsbudgettet

Selskabets langtidsbudget er baseret på en række forudsætninger vedrørende renteudvikling, passagertal, indtægter pr. passager mv. og er dermed forbundet med den usikkerhed og risiko, der altid gælder ved vurderinger af fremtidige forhold.

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

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



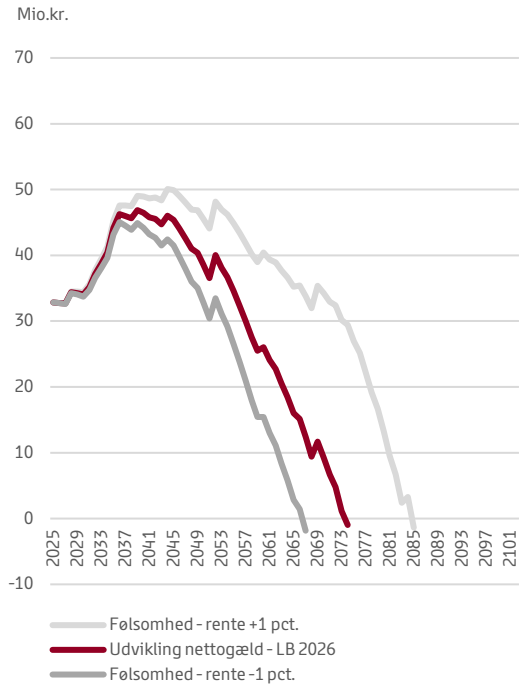
Område	Risiko	Tiltag
Finansielle risici	Metroselskabet har en stor gæld og dermed store renteomkostninger. Renteomkostningerne afhænger af udviklingen i renteniveauet.	Metroselskabets bestyrelse godkender årligt en finansstrategi, der skal sikre en hensigtsmæssig finansforvaltning, som minimerer de langsigtede finansomkostninger under hensyntagen til de finansielle risici. Finansforvaltningen inden for den fastsatte strategi varetages af Sund og Bælt Partner som forudsat og beskrevet i stiftelsesgrundlaget for Metroselskabet. En stor del af selskabets fremtidige gæld er sikret mod udsving i renteniveauet ved bl.a. aftaler om renteafdækning om enten en fast rente eller en inflationsafhængig rente. Løbetiden er fastlagt med udgangspunkt i selskabets forventninger til gældsafvikling.
Passagerindtægter	Den væsentligste del af selskabets økonomiske aktiviteter er knyttet til drift af Metroen, herunder takstindtægter og antal passagerer, samt den gennemsnitlige indtægt pr. passager.	Metroselskabet har konstant fokus på antal passagerer, og sikringen af en høj driftsstabilitet er derfor et afgørende hensyn i alle de valg, som selskabet træffer. Initiativer bygger på stor indsigt i kunderne, deres rejsemønstre og præferencer. Udover målrettet arbejde med en generel høj kendskabsgrad, har selskabet også fokus på en målrettede indsatser på stationer og områder med stort potentiale, herunder Københavns Hovedbanegård og Lufthavnen. I en større sammenhæng arbejdes der på bedre sammenhæng med den øvrige kollektive trafik samt en hensigtsmæssig byudvikling omkring Metroens stationer. Der er ligeledes igangsat en opdatering af selskabets langsigtede passagerprognose (OTM-prognose) for at få et så robust datagrundlag som muligt at foretage indtægtsbudgettering på.
Driftsomkostninger	En væsentlig del af selskabets omkostninger omfatter driftsomkostninger til driftsoperatøren for drift af Metroen.	Metroselskabet har fortsat fokus på en omkostningseffektiv drift gennem kontrakten med driftsoperatøren. Der indgås således langvarige driftskontrakter, som understøtter budgetsikkerhed og markedskonforme driftsomkostninger. Der arbejdes desuden løbende på at udvikle og sikre de nødvendige kompetencer inden for systemer, tog, data og asset management, der muliggør en effektfuld driftsopfølgning og contract management i forhold til operatøren og andre leverandører, hvilket bidrager til at reducere risici for stigende driftsomkostninger. I det igangværende udbud af en ny driftskontrakt er der ligeledes et betydeligt fokus på omkostningsniveauet og effektiv ressourceanvendelse.

For at belyse betydningen af en række væsentlige risici har selskabet udarbejdet en række følsomhedsberegninger i forhold til selskabets opdaterede langtidsbudget 2026 fra december 2025.

Hvert scenarie illustrerer virkningen af en ændring i én central forudsætning i langtidsbudgettet. Basisscenariet, der danner grundlag for følsomhedsberegningerne, er baseret på de gældende forudsætninger i langtidsbudgettet, herunder selskabets indgåede aftaler om renteafdækning.

Følsomhed - Renten

Udvikling i nettogæld



På figuren til venstre viser den lysegrå graf effekten af en stigning i den nominelle kalkulationsrente med 1 pct. pr. år på den del af finansieringen, hvor renten endnu ikke er fastlagt. En sådan stigning vil øge selskabets maksimale likviditetsbehov til 50,1 mia. kr. og udsætte tidspunktet for tilbagebetalingen af selskabets gæld med 11 år.

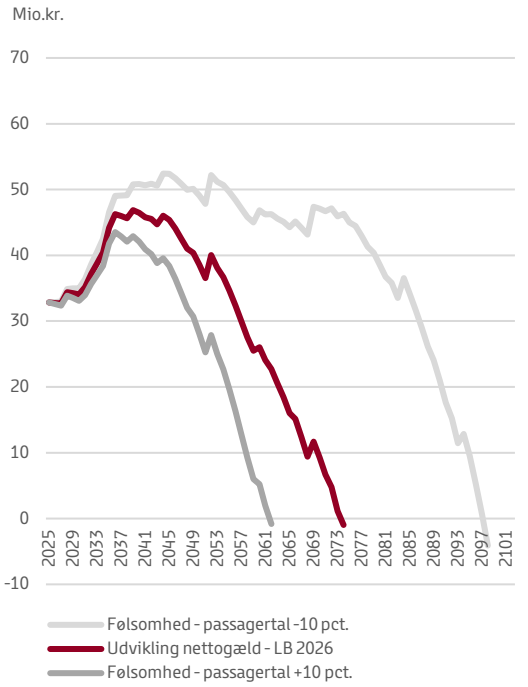
Den mørkegrå graf viser effekten af et fald i den nominelle kalkulationsrente med 1 pct. pr. år på den del af finansieringen, hvor renten ikke allerede er fastlagt. Et sådan fald vil reducere selskabets maksimale likviditetsbehov til 45,0 mia. kr. og fremrykke tidspunktet for tilbagebetalingen af selskabets gæld med syv år.

På figuren til højre viser den lysegrå graf, at en reduktion af Metroens passagertal med 10 pct. i forhold til forudsætningerne i langtidsbudgettet vil øge selskabets maksimale likviditetsbehov til 52,4 mia. kr. og vil udsætte tilbagebetalingen af selskabets gæld med 24 år.

Den mørkegrå graf viser, at en forhøjelse af passagertallet med 10 pct. i forhold til langtidsbudgettet vil reducere selskabets maksimale likviditetsbehov til 43,5 mia. kr. og fremrykke tidspunktet for tilbagebetalingen af gælden med 12 år.

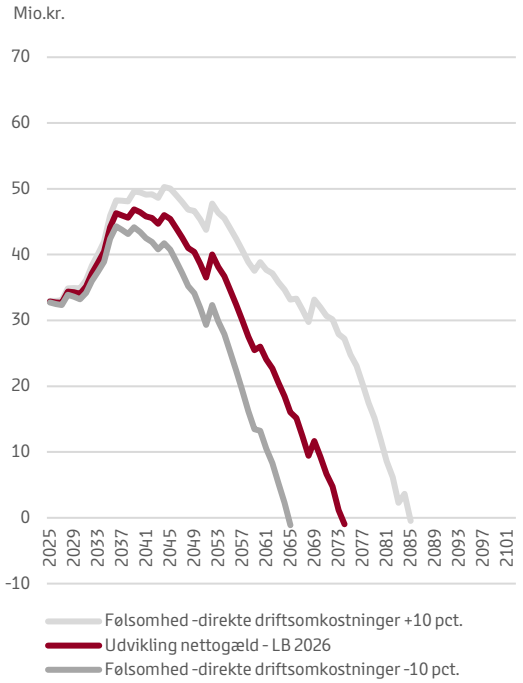
Følsomhed - Passagertal

Udvikling i nettogæld



Følsomhed - Direkte driftsomkostninger

Udvikling i nettogæld



På figuren til venstre viser den lysegrå graf, at en forhøjelse af de direkte driftsomkostninger på 10 pct. i forhold til langtidsbudgettet vil øge selskabets maksimale likviditetsbehov til 50,3 mia. kr. og udsætte tilbagebetalingen af gælden med 11 år.

Den mørkegrå graf viser omvendt, at en reduktion af de direkte driftsomkostninger på 10 pct. i forhold til langtidsbudgettet vil reducere det maksimale likviditetsbehov til 44,3 mia. kr. og fremrykke gældstilbagebetalingen med ni år.

Interessenter

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.

Voldgiftssager mv.

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

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

I den første del af den voldgiftssag, som anlægsentreprenøren CMT har anlagt mod Metroselskabet vedrørende kravet på 3,1 mia. kr., har Voldgiftsretten den 5. februar 2026 afsagt en delkendelse, der giver Metroselskabet fuldt medhold. Metroselskabet har gennem hele forløbet bestridt CMT's krav, og i oktober 2020 afleverede selskabet sit første svarskrift med påstand om frifindelse. Selskabet indstillede heri, at Voldgiftsretten afviste CMT's krav. CMT's gensvar (replik) blev modtaget 23. juni 2023, hvorefter selskabet afleverede sit gensvar (duplik) den 5. april 2024. Der har i foråret 2025 været afholdt mundtlige høringer i Voldgiftsretten. Medholdet i voldgiftssagen ligger i forlængelse af Metroselskabets hidtidige vurdering og ændrer derfor ikke selskabets regnskabsmæssige skøn eller medfører behov for regulering af de indregnede forpligtelser i årsrapporten for 2025.

De resterende krav på 2,9 mia. kr. blev påbegyndt i april 2021 hvor CMT indleverede et nyt klageskrift til Voldgiftsretten vedrørende de krav, som CMT løbende har rejst efter indgåelse af CSA7 og i forbindelse med deres fremsendte slutregning for Cityringen. Selskabets svarskrift hertil blev indsendt til Voldgiftsretten den 15. juni 2022, og CMT har afleveret sit gensvar (replik) den 5. april 2024. Metroselskabet har den 1. december 2024 afleveret første del og 19. december 2025 anden del af sit gensvar (duplik). Efter aftale med Voldgiftsretten afleverer Metroselskabet tredje og sidste del af sit gensvar den 27. marts 2026. Metroselskabet har arbejdet sammen med sine advokater på duplikken, som ikke giver selskabet anledning til at ændre sin hidtidige opfattelse. Det er således fortsat Metroselskabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT.

Hoved- og nøgletal

Alle tal i mio.kr.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Årets nettoomsætning	1.473	1.519	1.492	1.945	1.936	1.754	1.670	1.906	2.326	2.666
Resultat før af- og nedskrivninger	**291**	**320**	**292**	**436**	**524**	**381**	**41**	**108**	**244**	**338**
Af- og nedskrivninger	-708	-567	215	-516	-1.430	-12.657	-3.197	-234	-625	-2.127
Resultat før finansielle poster	-417	-247	507	-81	-906	-12.275	-3.156	-126	-382	-1.789
Finansielle poster	-337	-363	-322	-325	-330	-380	-668	648	1.343	-174
Resultat før markedsværdiregulering	-754	-610	184	-406	-1.236	-12.656	-3.824	523	961	-1.963
Markedsværdiregulering	-1.562	695	-143	-2.175	-1.538	931	7.682	-239	229	2.883
Årets resultat	-2.316	85	42	-2.581	-2.775	-11.725	3.858	284	1.190	919
Balancesum	23.270	24.851	30.380	38.771	41.210	41.532	36.608	36.161	38.824	39.880
Årets anlægsinvesteringer	4.654	2.875	3.392	3.616	2.207	1.812	1.450	1.164	960	391
Langfristet gæld	22.895	22.078	27.696	37.555	41.755	37.806	30.326	32.620	29.799	30.615
Egenkapital	-1.579	-1.495	-1.007	-3.347	-5.639	-2.446	1.413	1.697	2.887	5.650
Korrigeret egenkapital	**3.825**	**3.215**	**3.846**	**3.680**	**2.927**	**5.190**	**1.366**	**1.889**	**2.850**	**2.730**
Soliditetsgrad	-7%	-6%	-3%	-9%	-14%	-6%	4%	5%	7%	14%
Korrigeret soliditetsgrad	16%	13%	13%	9%	7%	12%	4%	5%	7%	7%
Overskudsgrad af metrodrift	23%	25%	23%	26%	31%	24%	3%	6%	12%	14%
Afkastgrad	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	1%
Antal passagerer (mio)	61	63	65	79	64	73	108	120	126	135
Antal medarbejdere (ultimo)	325	330	338	332	333	324	339	386	420	428

Mål- og nøgletal	2021	2022	2023	2024	2025
Overskudsgrad	22%	2%	6%	10%	13%
Driftsoverskud pr. passager	2,80	0,38	0,90	1,94	2,50
Driftsomkostninger pr. passager	7,80	10,25	10,08	9,92	10,17
Rentedækningsgrad	1,00	0,05	0,22	0,45	0,52
Tilpasset rentedækningsgrad	1,74	0,44	0,94	1,21	1,20

Note:
Nøgletallene for 2021 tager højde for kompensation som følge af COVID-19.
Nøgletallene er således sammenlignelige over perioden.

Soliditetsgrad = kapitalindestående x 100 / samlede aktiver
Korrigeret soliditetsgrad = kapitalindestående ekskl. markedsværdiregulering x 100 / samlede aktiver
Overskud af Metro i drift = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / indtægter i alt for den idriftsatte Metro
Afkastgrad = resultat før af- og nedskrivninger x 100 / aktiver i alt

Overskudsgrad = EBITDA / indtægter i alt
Driftsoverskud pr. passager = EBITDA (reguleret for ekstraordinære forhold) / antal passagerer.
Driftsomkostninger pr. passager = (Metroens driftsomkostninger - Metroens driftsindtægter) / antal passagerer.
Rentedækningsgrad = EBITDA / finansielle poster med likviditetsvirkning.
Tilpasset rentedækningsgrad = EBITDA tillagt statens årlige betaling i henhold til betalingsaftale som er indgået som egenkapital / finansielle poster med likviditetsvirkning

Ændringen i nøgletallene overskudsgrad, driftsoverskud pr. passager og driftsomkostninger pr. passager skyldes primært, at resultatet i 2025 er 94 mio. kr. bedre end i 2024 som følge af flere passagerer i 2025 i forhold til 2024.

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

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

Driftsomkostninger pr. passager udgjorde 10,17 kr. for 2025 mod 9,92 kr. i 2024. Måltallet for driftsomkostninger pr. passager forventes på længere sigt at være 8 kr.

Rentedækningsgraden udgjorde 0,52 for 2025 i forhold til 0,45 i 2024. 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 været større end driftsoverskuddet fra Metroen i drift.

Tilpasset rentedækningsgrad udgjorde 1,20 for 2025 mod 1,21 i 2024. Den tilpassede rentedækningsgrad afspejler selskabets faktiske evne til at kunne afdrage på gælden i de enkelte år, da midlerne fra tilgodehavendet fra staten på lige fod med driftsoverskuddet vil bidrage til den årlige nedbringelse af selskabets gæld.

Forventninger til 2026

Selskabet har for 2026 budgetteret med et mål om 138 mio. passagerer, hvilket er en stigning på ca. 3 mio. i forhold til 2025, hvor antal passagerer udgjorde 135 mio. Som følge af eksterne faktorer som f.eks. byudvikling, aktivitetsniveau og konkurrenceforhold opererer Metroselskabet med et spænd for passagertallet i 2026 på 138–142 mio. passagerer.

Selskabets takstindtægter forventes at udgøre omkring 1.862 mio. kr. i basisscenariet, svarende til en stigning på 40 mio. kr. i forhold til 2025, med et forventet spænd på cirka 1.850–1.890 mio. kr. Spændet afspejler direkte spændet i det forventede passagertal.

Resultat før af- og nedskrivninger forventes i basisscenariet at bidrage med et overskud på ca. 258 mio. kr., med et forventet spænd på 230–280 mio. kr., der reflekterer de eksterne faktorers betydninger for både passagertal og det konkrete afledte omkostningsniveau.

Den fortsatte positive udvikling i passagertallet skyldes først og fremmest et velfungerende og driftssikkert metrosystem. Det er Metroselskabet komfortabel med også at kunne levere i 2026, og det er en grundlæggende forudsætning for overhovedet at kunne tale om fortsat vækst. Størrelsen på de enkelte års passagervækst ligger imidlertid ikke fuldt ud i selskabets kontrol, men påvirkes i vidt omfang af generelle samfunds- og konkurrenceforhold, som kan variere fra år til år.

Konkret har tre eksterne forhold særlig betydning:

1. Den konkrete byudviklingstakt i hovedstaden er en afgørende drivkraft for væksten i passagertallet, der ligger uden for selskabets kontrol. For at opnå større indsigt i byudviklingen og samtidig sikre, at beslutninger herom træffes med kendskab til betydningen for Metroens passagergrundlag, søger selskabet i stigende grad en aktiv dialog og et tæt samarbejde med relevante myndigheder og aktører.

2. De til en hver tid gældende konkurrenceforhold påvirker også de skønnede passagertal og bidrager til, at der kan være behov for at justere forventningerne fra år til år. Metroselskabet styrker aktivt sin konkurrenceposition og igangsætter løbende målrettede markedsførings- og pristiltag på baggrund af analyser af markedet.

3. Aktivitetsniveauet i byen, særligt store sportsbegivenheder, koncerter og andre megaevents, påvirker også passagertallet i positiv retning. 2025 var et år med mange sådanne begivenheder, som gav ekstra passagerer.

Samlet betyder disse forhold, at selskabet kan styre kvaliteten og kapaciteten i metrosystemet, men ikke fuldt ud de eksterne drivere for passagertallet. Når Metroselskabet løbende justerer passager- og indtægtsforventninger, afspejler det derfor en tilpasning til den faktiske byudvikling, begivenheder og konkurrencesituation.

Det forventede resultat for 2026 er lavere end resultatet i 2025 på 338 mio. kr., selvom indtægterne stiger. Forskellen skyldes primært tre forhold:

- Resultatet for 2025 er positivt påvirket af den førnævnte efterregulering af tidligere års kontraktbetaling til operatøren. Korrigeres der for denne engangseffekt, er forskellen mellem 2025 og 2026 noget mindre, og udviklingen i resultatet er mere på linje med udviklingen i den underliggende drift.
- I 2026 forventes en stigning i driftsomkostningerne som følge af engangsomkostninger til udbud af ny drifts- og vedligeholdelseskontrakt samt en højere kontraktbetaling til operatøren grundet prisregulering.
- For at imødekomme krav og forventninger til sikring af Metroen, bl.a. i forhold til fysisk sikring, cybertrusler og generelt beredskab, er der i 2026 budgetteret med et løft i aktiviteter og kompetencer.

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

På den baggrund er forskellen mellem 2025 og 2026 ikke udtryk for et reelt fald i Metroens indtjeningsevne men mere et udtryk for, at resultatet for 2025 var ekstraordinært højt bl.a. som følge af engangseffekten, samtidig med at 2026 afspejler et mere normalt omkostningsniveau ved fortsat vækst i passagerer og indtægter samt stigende behov for sikring af infrastrukturen.

Generelt forventer selskabet, at passagervæksten fortsætter i de kommende år, og at passagertallet vil lande på budgettet for 2026. Selskabet har sideløbende igangsat arbejdet med at opdatere passagerprognosen til langtidsbudgettet, og den nye passagerprognose ventes færdig i 2026.

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

Resultat

Forventet 2026

230 - 280 mio. kr.

Passagerindtægt

Forventet 2026

1.850 - 1.900 mia. kr.

Passagertal

Forventet 2026

138 - 142 mio.

Selskabsledelse

Risikostyring

I takt med selskabets udvidede driftsaktiviteter, et stigende reinvesteringsbehov og fortsatte anlægsaktiviteter har der været behov for at revidere selskabets risikopolitik for bedre at afspejle udviklingen i selskabets forretningsmæssige kompleksitet. I marts 2025 vedtog bestyrelsen en ny risikopolitik, der sætter rammen for selskabets risikostyring. Den består af tre elementer: risikostyringsprincipper, risikoappetit samt tydeligt definerede roller og ansvar.

Risikopolitikken tager udgangspunkt i, at risici er en uomgængelig del af alle selskabets mangeartede aktiviteter. Styringsbehovet er derfor at angive nogle fælles principper for risikostyring samt at fastlægge en prioriteret vægtning af investeringer gennem en nærmere defineret risikoappetit. Ved at lægge sig op ad selskabets organisering og beslutningshierarki integreres risikostyring i selskabets forretningsgange og beslutningsprocesser med henblik på en systematisk og rettidig håndtering af risici.

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

Risikobillede

I 2025 har Metroselskabet været særligt optaget af det eksterne trusselsbillede, og hvorvidt og i hvilken grad selskabets aktiviteter vurderes at kunne blive påvirket af sådanne trusler. Temaerne for året har omfattet cyber- og informationssikkerhed, udefrakommende hændelser mod Metroen i drift samt stormflod og ekstremregn. Se et overblik over arbejdet med disse risici på næste side.

Selskabet forventer, at arbejdet med en risikobaseret tilgang til sikring mod ydre trusler vil blive yderligere intensiveret i 2026. Metroen er Metroselskabets kerneprodukt, og driftsstabilitet er afgørende for Metroens kunder og selskabets indtægtsgrundlag. Derfor er Metroselskabet også grundlæggende risikoavers, når det kommer til faktorer, der kan påvirke driftsstabiliteten. Reinvesteringer er centrale for at opretholde driftsstabiliteten og medfører også en risiko for driftsforstyrrelser, hvorfor det længe har været et fast omdrejningspunkt i risikostyringen.

Som led i selskabets arbejde med at styrke afrapporteringen til bestyrelse og ejere i forhold til selskabets reinvesteringsaktiviteter, er der igangsat initiativer, der skal styrke selskabets risikostyring både i forhold til relationen til de løbende reinvesteringer og til projektet 3XR, der omhandler udskiftning af styresystem og tog på M1/M2. Samtidigt arbejdes der systematisk med risikostyring i forhold til selskabets to store anlægsprojekter M5 og udvidelsen af M4 til Ydre Nordhavn. For begge projekter er der et særligt fokus på selskabets centrale strategiske fokusområder som nye bæredygtighedskrav, digitalisering samt kontraktmodeller, herunder tidlig entreprenørinvolvering, og hvilke risici de kan medføre, samt hvordan disse risici håndteres på en struktureret måde.

Dataetik

Metroselskabet forholder sig løbende til centrale dataetiske problemstillinger, bl.a. via arbejdet med de lovgivninger, som selskabet af omfattet af, f.eks. AI Act, Offentlighedsloven, Forvaltningsloven, NIS-2, GDPR, Data Act og Cyber Act.

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

Område	Risiko	Tiltag
Cyber- og informationssikkerhed	Som en central aktør i Hovedstadens infrastruktur med førerløse tog er cybersikkerhed afgørende for vores drift og kundernes tryghed. Trusselsbilledet udvikler sig konstant, i takt med at cyberangreb bliver stadig mere komplekse, hvilket stiller store krav til cybersikkerheden hos Metroselskabet og særligt hos selskabets operatør. Et brud på IT-sikkerheden kan føre til tab af følsomme data og manglende overholdelse af relevant lovgivning samt påvirke Metroselskabets evne til at opretholde kontinuerlig drift. Det kan resultere i direkte økonomiske tab og på sigt tab af passagerer.	Metroselskabet har igennem flere år arbejdet aktivt med risikoreducerende tiltag og er fortsat i gang med at implementere en række initiativer, der skal opretholde et højt niveau af cybersikkerhed. Metroselskabets operatør skal blive NIS2-compliant og dermed følge de nyeste europæiske minimumskrav for sikkerhed i kritisk infrastruktur. Dette indebærer opdaterede processer for risikovurdering, hændelsesstyring og informationssikkerhed. Der implementeres avancerede overvågningssystemer til at monitorere netværk og systemer for potentielle trusler Der gennemføres trænings- og awareness-programmer for medarbejdere for at styrke deres evne til at identificere og rapportere potentielle risici og trusler.
Udefrakommende hændelser mod Metroen i drift	Sikkerhed i Metroen er Metroselskabets højeste prioritet. Det skal være trygt at tage Metroen. Derfor følger Metroselskabet løbende op på selskabets risikobillede i forhold til de aktuelle trusselsvurderinger og evalueringer af hændelser. Overholdelse af jernbanesikkerhed og generel sikring af selskabets anlæg og drift er en grundlæggende værdi i Metroselskabet. Brud på sikkerhed eller tryghed kan have vidtrækkende konsekvenser for Metroselskabets passagerer, ejere, samarbejdspartnere og økonomi. Et sikkerheds- og sikringsbrud eller en hændelse kan medføre driftsstop og påvirke passagerernes sikkerhed og tryghed. I ekstreme tilfælde kan bevidste angreb resultere i forsinkelser, personskade eller skade på materiel, hvilket kan medføre længerevarende driftsstop og økonomiske tab.	Metroselskabet følger kontinuerligt op på risici og sårbarheder for at sikre Metroen og Metroens anlæg mod uautoriseret indtrængen, sabotage og terror. Metroselskabet følger løbende op på operatørens beredskabsorganisation og -planer, herunder at medarbejdere og sikkerhedspersonale, der er ansvarlige for sikkerheden i Metroen i drift, regelmæssigt gennemgår træning og deltager i beredskabsøvelser for at sikre, at alle er fortrolige med de korrekte procedurer, hvis en hændelse skulle opstå. Metroselskabet evaluerer, i samarbejde med operatøren, indtrufne og nærvedhændelser løbende og implementerer erfaringer og forebyggende tiltag med henblik på proaktivt at forhindre gentagelser.
Stormflod og ekstremregn	Den fremtidige klimaudvikling med ekstreme vejrforhold og stigende vandmængder er en ekstern trussel for selskabet. Konkret kan store vandmængder i form af både ekstremregn og stormflod påvirke Metroens drift negativt gennem længerevarende driftsstop, hvilket vil give selskabet et betydeligt indtjeningstab. Ydermere vil ekstremregn og stormflod skade Metroens infrastruktur med dertilhørende væsentlige skadesomkostninger til følge. Ekstreme vejrhændelser kan i værste fald føre til personskader.	Metroselskabet fortsætter med at opdatere analyser og kortlægning af Metroen for sårbarheder over for stormflod og ekstremregn samt at opdatere beregninger af omkostninger af ekstreme vejrhændelser. Kortlægningen sker med henblik på at kunne eftersikre sårbare dele af Metroen, hvor udgifterne står mål med risikoen. I tillæg hertil følger selskabet løbende op på operatørens monitorering og beredskabs- og driftsprocedurer for håndtering af ekstreme vejrhændelser. Metroselskabet indgik i forundersøgelsen af en fælles stormflodssikring og arbejder aktivt for en fælles ydre sikring for hele København.

Metroselskabets bestyrelse

Tommy Ahlers

F. 1975

Tiltrådt 1. maj 2025
Udpeget frem til 30. april 2029

Formand for bestyrelsen
Formand for risikokomitéen
Formand for vederlagskomitéen
Vederlag for 2025: 377.000 kr.
Forventet vederlag for 2026: 580.000 kr.

Udpeget af staten v/transportministeren

Tillidshverv
- Formand for bestyrelsen, CONCITO

Alexander Ryle

F. 1990

Tiltrådt 1. januar 2026
Udpeget frem til 31. december 2029

Næstformand
Medlem af risikokomitéen
Medlem af vederlagskomitéen
Vederlag for 2025: 0 kr.
Forventet vederlag for 2026: 415.000 kr.

Medlem af Folketinget
Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Borgerrepræsentationen
Medlem af Økonomiudvalget

Tillidshverv
- Medlem af Europarådets Parlamentariske Forsamling
- Medlem af Vurderingsankenævn København

Michael Vindfeldt

F. 1981

Tiltrådt 1. januar 2022
Genudpeget 1. januar 2026
Udpeget frem til 31. december 2029

Næstformand
Medlem af risikokomitéen
Medlem af revisions- og bæredygtighedskomitéen
Medlem af vederlagskomitéen
Vederlag for 2025: 405.000 kr.
Forventet vederlag for 2026: 415.000 kr.

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Borgmester i Frederiksberg Kommune

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

Birgitte Brinch Madsen

F. 1963

Tiltrådt 1. april 2014
Genudpeget 31. marts 2022.
Udpeget frem til 30. april 2026

Bestyrelsesmedlem
Formand for revisions- og bæredygtighedskomitéen
Medlem af vederlagskomitéen
Vederlag for 2025: 267.000 kr.
Forventet vederlag for 2026: 274.000 kr.

Direktør

Udpeget af staten v/transportministeren

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

Harald Børsting

F. 1952

Tiltrådt 1. april 2014
Genudpeget 31. marts 2022
Udpeget frem til 30. april 2026

Bestyrelsesmedlem
Vederlag for 2025: 153.000 kr.
Forventet vederlag for 2026: 157.000 kr.

Udpeget af staten v/transportministeren

Helle Bonnesen

F. 1963

Tiltrådt 1. januar 2022
Genudpeget 1. januar 2026
Udpeget frem til 31. december 2029

Bestyrelsesmedlem
Vederlag for 2025: 191.000 kr.
Forventet vederlag for 2026: 157.000 kr.

Medlem af Folketinget

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Borgerrepræsentationen
Medlem af Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

Tillidshverv
- Medlem af Københavns Kommunes Vejnavnenævn

Rasmus Steenberger

F. 1983

Tiltrådt 1. januar 2026
Udpeget frem til 31. december 2029

Bestyrelsesmedlem
Medlem af revisions- og bæredygtighedskomitéen
Vederlag for 2025: 0 kr.
Forventet vederlag for 2026: 196.000 kr.

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Borgerrepræsentationen
Medlem af Børne- og Ungdomsudvalget
Medlem af Sundheds- og Omsorgsudvalget

Tillidshverv
- Medlem af bestyrelsen, HOFOR
- Medlem af bestyrelsen, ARC
- Medlem af bestyrelsen, Wonderful Copenhagen
- Medlem af bestyrelsen, Fonden Danmarks Rostadion

Florinda Bujupai

F. 1999

Tiltrådt 1. januar 2026
Valgt frem til 31. december 2029

Bestyrelsesmedlem
Vederlag for 2025: 0 kr.
Forventet vederlag for 2026: 157.000 kr.

Akademisk konsulent, organisationsudvikling

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet

Sophie Korsgaard Vang

F. 1990

Tiltrådt 1. januar 2026
Valgt frem til 31. december 2029

Bestyrelsesmedlem
Vederlag for 2025: 0 kr.
Forventet vederlag for 2026: 157.000 kr.

Contract Manager

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet

Lone Loklindt

F. 1960

Udpeget af Frederiksberg Kommune
Suppleant

Afgåede bestyrelsesmedlemmer i 2025

Jørn Neergaard Larsen
F. 1949

Tiltrådt 12. januar 2017
Fratrådt 30. april 2025

Formand for bestyrelsen
Formand for risikokomitéen
Formand for vederlagskomitéen
Vederlag for 2025: 188.000 kr.

Udpeget af staten v/transportministeren

Marcus Vesterager
F. 1991

Tiltrådt 1. februar 2024
Fratrådt 31. december 2025

Næstformand
Medlem af risikokomitéen
Medlem af vederlagskomitéen
Vederlag for 2025: 405.00 kr.

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Borgerrepræsentationen

Tillidshverv
- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Medlem af bestyrelsen, Thomas P. Hejles Ungdomshus
- Medlem af bestyrelsen, Miljøpunkt Nørrebro
- Medlem af bestyrelsen, Gate21
- Medlem af Københavns Boligkommission
- Medlem af Københavns Kommunens Vejnavnenævn

Troels Christian Jakobsen
F. 1969

Tiltrådt 6. maj 2021
Fratrådt 31. december 2025

Bestyrelsesmedlem
Vederlag for 2025: 153.000 kr.

Udpeget af Københavns Kommune
Medlem af Borgerrepræsentationen

Tillidshverv
- Medlem af Teknik- og Miljøudvalget
- Bestyrelsesmedlem i ARC

Kirsten Eljena Thomsen
F. 1970

Tiltrådt 12. februar 2021
Fratrådt 31. december 2025

Bestyrelsesmedlem
Vederlag for 2025: 153.000 kr.

Senior Procurement & Contracts Manager

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet

Anette Alm
F. 1982

Tiltrådt 1. januar 2022
Fratrådt 31. marts 2025

Bestyrelsesmedlem
Vederlag for 2025: 38.000 kr.

Sekretær

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet

Karl Friedrich Bachmann
F. 1968

Tiltrådt 1. april 2025
Fratrådt 31. december 2025

Bestyrelsesmedlem
Vederlag for 2025: 115.000 kr.

Assisterende Contract Director & Ledningskoordinator

Valgt af medarbejderne i Metroselskabet

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

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

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

Deltagelse i bestyrelses- og komitemøder 2025

	Bestyrelsesmøder	Revisionskomite	Risikokomite	Vederlagskomite
	8 møder	3 møder	3 møder	1 møde
Jørn Neergaard Larsen	2/2		1/1	1/1
Tommy Ahlers	6/6		2/2	
Marcus Vesterager	8/8		3/3	1/1
Michael Vindfeldt	8/8	3/3	3/3	1/1
Birgitte Brinch Madsen	7/8	3/3		1/1
Harald Børsting	8/8			
Helle Bonnesen	8/8	3/3		
Troels Christian Jakobsen	7/8			
Kirsten Eljena Thomsen	8/8			
Anette Alm	0/2			
Karl Friedrich Bachmann	6/6			

Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:
Carsten Riis
F. 1976
Administrerende direktør

Selskabets direktion supporteres af følgende direktører:
Hanne Tærsbøl Schmidt
F. 1976
Direktør

Søren Boysen
F. 1967
Direktør

Mikkel Kjær Jensen
F. 1973
Direktør

Rebekka Nymark
F. 1970
Direktør
Fratrådt 17. august 2025

Compliancetest af Metroselskabet

God selskabsledelse
Metroselskabet gennemfører årligt en compliancetest af Metroselskabets 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 ledelsesdokumenter lever op til de krav, der stilles til god selskabsledelse. Bestyrelsen behandler efterfølgende resultatet af compliancetesten og drøfter, hvorvidt der evt. er grundlag for ændringer i ledelsesdokumenterne.

Testen for 2026 har vist, at selskabets ledelsesdokumenter opfylder anbefalingerne og dermed er i compliance.

Bæredygtighed

Dobbeltvæsentlighedsanalyse

Metroselskabet har i 2025 gennemført en ny dobbeltvæsentlighedsanalyse. Gennem en systematisk gennemgang af selskabets aktiviteter og forretningsmodel kortlægger analysen de væsentligste ESG-emner for Metroselskabet. En oversigt over resultatet og de væsentlige emner fremgår på næste side. Analysen viser, at en række emner inden for både den miljømæssige og den sociale bæredygtighed samt governance er væsentlige for Metroselskabet. Resultatet afspejler især, at Metroselskabet som infrastrukturejer med ansvar for både udvikling, anlæg, drift og vedligehold af metro i hovedstaden naturligt har mange påvirkninger på sin omverden – både positive og negative. Desuden udgør både klimaforandringer og ressourceknaphed en væsentlig risiko for selskabet på længere sigt, hvorfor disse emner er vurderet finansielt væsentlige.

Hvad er en dobbeltvæsentlighedsanalyse?
En dobbeltvæsentlighedsanalyse er en vurdering af en virksomheds vigtigste bæredygtighedsemner – set fra et dobbelt perspektiv:

Indvirkningsvæsentlighed: Hvordan virksomheden påvirker sin omverden i form af negative eller positive indvirkninger

Finansiel væsentlighed: Hvordan omverdenen påvirker virksomheden i form af forretningsmæssige muligheder eller risici

Analysen kan anvendes som et styrings- og prioriteringsværktøj og giver et billede af, hvor den enkelte virksomhed kan gøre den største forskel

Analysen er gennemført i compliance med CSRD, selvom Metroselskabet med ændringen af direktivet i slutningen af 2025 alligevel ikke bliver omfattet af heraf. Ved alligevel at have fulgt standarderne har Metroselskabet sikret, at analysen har fulgt best practice på området, og er sammenlignelig med andre aktører.

Konkrete tiltag med afsæt i analysen

Analysen har givet en endnu bedre indsigt i, hvordan selskabets aktiviteter påvirker omverdenen – både lokalt og globalt. Med afsæt i analysen har selskabet i slutningen af 2025 implementeret en styrket ESG-governance, der skal sikre systematisk og løbende opfølgning på tiltag og resultater inden for de væsentlige emner. Selskabet vil derfor fra 2026 monitorere udviklingen på udvalgte nøgleindikatorer og -aktiviteter og rapportere en ESG-status halvårligt til selskabets bestyrelse. Selskabet vil desuden løbende sikre, at nøgleindikatorerne er de rette og har som led heri også fokus på at indhente mere og bedre ESG-data. Som eksempel herpå kan selskabet i 2025 for første gang opgøre et klimaregnskab, der omfatter hele virksomheden, og som gør det muligt at beregne selskabets årlige aftryk, herunder fordelingen på scopes eller forretningsområder (drift, anlæg, etc.). Se mere herom i ESG-bilaget til regnskabet.

Analysen vil desuden være retningsgivende for, hvilke aktiviteter der sættes i gang for at fremme bæredygtighed i selskabet. I 2025 har selskabet f.eks. arbejdet med vidensopbygning inden for "Ressourceforbrug" og "Biodiversitet", der er væsentlige emner.

Årets resultater og redegørelse for samfundsansvar

I oversigterne på de efterfølgende sider fremgår selskabets resultater for de væsentlige emner. Resultaterne ledsages af en oversigt over risici, politikker, handlinger og forventninger, der udgør selskabets rapportering om samfundsansvar iht. Årsregnskabslovens §99a. Noter til nøgleindikatorerne indgår i ESG-bilaget til regnskabet.

Mangfoldighedspolitik – compliance med Årsregnskabslovens §107d

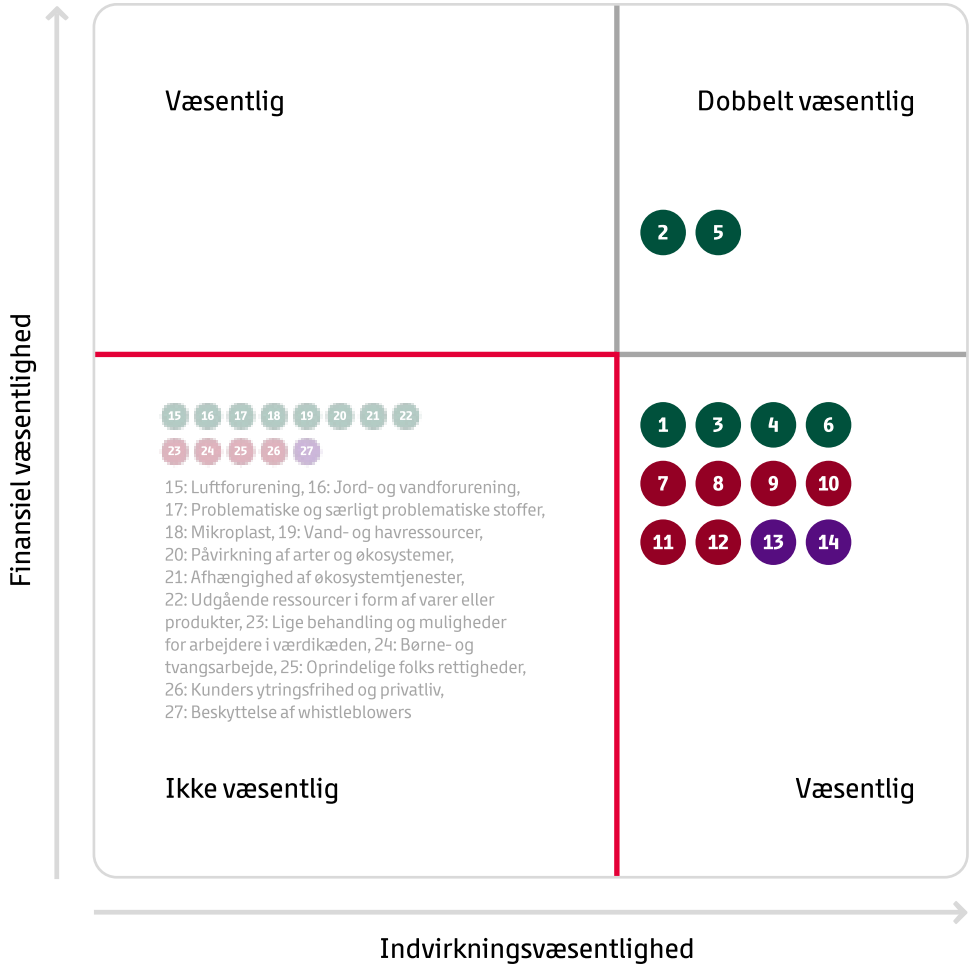
Metroselskabets mangfoldighedspolitik har i sin nuværende form fokus på ikke-diskrimination i forbindelse med ansættelser og arbejdsforhold generelt. Metroselskabet tilstræber en ligelig kønsfordeling i virksomheden og for selskabets ledelse. Med selskabets strategi for social bæredygtighed er det ambitionen at styrke arbejdet med mangfoldighed både på ledelsesniveau, i organisationen og i værdikæden.

Selskabet arbejder på en opdateret mangfoldighedspolitik, som skal adressere en bred vifte af diversitetsparametre, herunder hvordan disse indgår i beslutninger om sammensætningen af ledelsen i overensstemmelse med Årsregnskabslovens §107d. Med afklaringen omkring de regulatoriske krav via CSRD forventes det, at mangfoldighedspolitikken færdiggøres i 2026

Nye krav om løngennemsigtighed

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

DVA



Miljø

1 Klimaaftryk
- Klimaaftryk fra anlægsaktiviteter
- Klimaaftryk fra drift og reinvesteringer

2 Klimatilpasning
- Stormflod og mere ekstremt vejr kan føre til oversvømmelse af Metroen

3 Energi
- Drift af metro kræver et betydeligt energiforbrug

4 Biodiversitet
- Udvinding og forbrug af råstoffer, byggematerialer og metaller påvirker biodiversiteten
- Klimaaftryk har også negativ effekt på biodiversitet

5 Ressourceforbrug
- Betydeligt forbrug af ressourcer til anlæg og reinvesteringer
- Ressourceknaphed udgør risiko

6 Affald
- Anlægsaktiviteter genererer betydelige mængder overskydende materiale og affald

Sociale forhold

7 Arbejdsvilkår for egne medarbejdere
- Fokus på fysisk og psykisk arbejdsmiljø samt sikkerhedskultur bidrager til høj trivsel

8 Diversitet og inklusion for egne medarbejdere
- Begrænset understøttelse af medarbejdere med fysiske og psykiske handicap
- Fokus på diversitet og inklusion bidrager til trivsel

9 Arbejdsvilkår i værdikæden
- Bidrager til bedre sikkerheds-kultur i branchen
- Risiko for urimelige løn- og arbejdsvilkår i leverandørkæden
- Metrooperatørens stewards kan blive chikaneret på jobbet

10 Naboer og borgerinddragelse
- Anlæg af metro medfører gener for omgivelserne
- Fokus på dialog med og inddragelse af naboer og borger

11 Adgang til byen
- Metroen integrerer og giver bedre kollektiv adgang til forskellige bydele
- Overjordiske anlæg påvirker byrummet

12 Tryg og inkluderende metro
- Metroen er tryg og har en høj tilgængelighed

Ansvarlig ledelse

13 Ansvarlig forretningsadfærd
- Bygge- og anlægsbranchen er i risiko for korruption

14 Leverandørkrav
- Selskabet stiller bæredygtigheds-relaterede krav til sine leverandører

Miljø

Underemne	Nøgleindikator	Enhed	Note	2025	2024	2023	2022	2021
	CO2e pr. Passagerkilometer (fremdrift)	g CO2	1	3,55	3,56	3,74	6,40	9,50
	Opnået reduktion M4 - designfase (ambition: 50 pct)	%	2	-	-	-	-	-
Klimaaftryk	Opnået reduktion M5 - designfase (ambition: 50 pct)	%	3	40	40	-	-	-
Klimatilpasning	Grad af kortlægning af metrosystemets sårbarhed og skadesomkostninger ved ekstremregn og stormflods-hændelser	%	4	62,5				
	Energi pr. kørt togkilometer (total)	kWh	5	6,32	6,02	6,16	6,05	6,33
	Totalt energiforbrug	MWh	6	75.489	69.416	69.154	68.496	70.371
Energi	Øvrig strøm på M1-M2 (reduktionsmål: 10 pct.)	% (i forhold til 2022)	7	-14,0	-5,0	+3,3	-	-
Biodiversitet og ressourceforbrug	Implementering af "Fokusområder for Ressourcer og Biodiversitet"	%	8	60	-	-	-	-
	Andel genbrugt affald i igangværende anlægsaktivite-ter	%	9	0		-	-	-
Affald	Andel genanvendt affald i igangværende anlægsaktivi-teter	%	10	70	6	13	10	25

Redegørelse for samfundsansvar - miljø -og klimaforhold

Risici

- Stormfloder kan føre til oversvømmelser af kritiske dele af metroinfrastrukturen (læs mere under 'selskabsledelse' ovenfor)
- Fremtidig mangel på ressourcer som sand, grus, kobber og aluminium

Politikker

- Intern rejsepolitik begrænser brugen af fly til tjenesterejser

Handlinger

- Udvikling af et screeningsværktøj, der vurderer potentialet for reduktion af CO2-aftryk eller ressourceforbrug for reinvesteringer
- Supplerende MKV for M5 gennemført
- Afprøvet nye krav på anlægskontrakter, bl.a. i forhold til emissionsfri maskiner
- Underskrevet en hensigtserklæring om at reducere brugen af nyopgravede råstoffer sammen med 13 andre offentlige bygherrer

Forventninger

- Udbud af M5 med ambition om halvering af CO2-aftryk

Sociale forhold

Underemne	Nøgleindikator	Enhed	Note	2025	2024	2023	2022	2021
	Sygefravær	dage	11	3,3	3,4	3,5	4,9	2,8
	Medarbejderomsætning	%	12	9	13	13	16	17
	Medarbejdertilfredshed (GAIS)	skala fra 0-100	13	79	77	78	-	-
Arbejdsvilkår for egne medarbejdere	eNPS	skala fra -100 til +100	14	45	33	33	-	-
	Værdsættes forskellighed (GAIS)	skala fra 0-100	15	86	85	84	-	-
	Er der upassende ytringer (GAIS)	Andel der svarer ja (%)	16	6	5	6	-	-
Diversitet og inklusion for egne medarbejdere	Kønsfordeling i direktørgruppe	Underrepræsenteret køn i %	17	25	40	50	40	50
	Kønsfordeling alle ledere med personaleansvar	Underrepræsenteret køn i %	18	36	35	38	43	40
	Ulykkesfrekvens ved anlæg	Ulykker med fravær pr. million arbejdstimer	19	24,4	-* (se note)	-	-	-
	Rapporteringsfrekvens af nærvedhændelser - anlæg	Rapporterede nærvedhændelser pr. million arbejdstimer	20	24,4	-* (se note)	-	-	-
Arbejdsvilkår i værdikæden	Antal audits gennemført	Antal	21	2	5	1	5	4
Naboer og borgerinddragelse	Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde	%	22	Opgøres kun under store anlægsprojekter	-	61	65	64
	Oplevet tryghed i Metroen	%	23	95,0	95,5	95,5	95,5	95,0
Tryg og inkluderende metro	Elevator-oppetid	%	24	96,9	98,6	99,7	99,5	99,3
Adgang til byen	Indikator under udvikling	-	-	-	-	-	-	-

Redegørelse for samfundsansvar - menneskerettigheder, sociale forhold og medarbejderforhold

Risici

- Ingen væsentlige risici identificeret i dobbeltvæsentlighedsanalyse

Politikker

- Overholdelsen af menneskerettigheder er primært en udfordring i leverandørkæden, og Metroselskabet stiller derfor krav om dette i et adfærdskodeks, som alle større leverandører skal underskrive. Kodekset udgør også selskabets politik og krav til løn- og arbejdsvilkår for arbejdere i værdikæden.
- Metroselskabets kompendium for god selskabsledelse indeholder en række politikker for egne medarbejdere, vedr. bl.a. løn- og ansættelsesforhold, mangfoldighed og krænkende adfærd.

Handlinger

- Lanceret læringsplatformen M Academy for egne medarbejdere
- Implementeret ny, mere inkluderende sprogpolitik

Forventninger

- Implementering af løngennemsigtighedsdirektiv
- Nye sociale klausuler i udbud af M5

Ansvarlig ledelse

Underemne	Nøgleindikator	Enhed	Note	2025	2024	2023	2022	2021
Ansvarlig forretningsadfærd	Henvendelser angående korruption i whistleblower-ordningen	Antal	25	0	0	0	0	0
Leverandørkrav	Andel af relevante nye anlægskontrakter med CO2-besparende tiltag	%	26	43	14	10	-	-

Redegørelse for samfundsansvar - anti-korruption

Risici

- Ingen væsentlige risici identificeret i dobbeltvæsentlighedsanalyse

Politikker

- Selskabets anti-korruptionspolitik indgår i Metroselskabets kompendium for god selskabsledelse

Handlinger

- Afprøvet krav inden for klima- og ressourceområdet i mindre projekter
- Udbud af Nordhavnsforlængelsen og ny driftskontrakt med nye sociale klausuler

Forventninger

- Udbud af M5 med nye krav til både miljømæssige og sociale forhold

Regnskab

Regnskabspraksis

Regnskabsgrundlag

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

Regnskabsperioden er den 1. januar til 31. december 2025. Årsrapporten er aflagt i tusinder kr. Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Udarbejdelse af koncernregnskab undlades jf. årsregnskabslovens § 114 stk. 2 nr. 3, da de erhvervede dattervirksomheder i 2025 alene besiddes med henblik på videresalg.

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.

Metroens driftsindtægter, som omfatter indtægter for udlejning af Metroen 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 Metroen. 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.

Metroen har, som fortolkningsbidrag for indregning af omsætning, valgt IAS 18 Omsætning.

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 eni 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	35 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.

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 i datterselskaber

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

Kapitalandele i kapitalinteresser

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.

Metroen har som fortolkningsbidrag for nedskrivninger af finansielle tilgodehavender valgt IAS 39 Finansielle instrumenter: Indregning og måling.

Omsætningsaktiver

Ejendomme

Ejendomme måles til kostpris.

Tilgodehavender

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

Metroen har, som fortolkningsbidrag for nedskrivninger af finansielle tilgodehavender, valgt IAS 39 Finansielle instrumenter: Indregning og måling.

Værdipapirer

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

Likvide beholdninger

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

Langfristede gældsforpligtelser

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

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

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

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

Andre finansielle forpligtelser

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

Dagsværdi

Dagsværdiansættelsen tager udgangspunkt i det primære marked. Hvis et primært marked ikke eksisterer, tages der udgangspunkt i det mest fordelagtige marked, som er det marked, der maksimerer prisen på aktivet eller forpligtelsen.

Alle aktiver og forpligtelser, som måles til dagsværdi, eller hvor dagsværdien oplyses, er kategoriseret efter dagsværdihierarkiet, som er beskrevet nedenfor:

Niveau 1: Værdi opgjort ud fra dagsværdien på tilsvarende aktiver/forpligtelser på et velfungerende marked.

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

Niveau 3: Værdi opgjort ud fra anerkendte værdiansættelsesmetoder og rimelige skøn foretages på baggrund af ikke-observerbare markedsinformationer.

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

Pengestrømsopgørelse

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

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

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

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

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

Segmentoplysninger

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

Resultatopgørelse

for perioden 1. januar - 31. december 2025 (alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2025	2024
Indtægter			
Metroens takstindtægter	1	1.822.401	1.608.448
Metroens driftsindtægter	1	527.062	429.893
Værdi af eget arbejde		239.874	197.174
Andre driftsindtægter	2	77.010	90.968
Indtægter i alt		**2.666.346**	**2.326.483**
Omkostninger			
Metroens driftsomkostninger	1	-1.914.776	-1.675.703
Personaleomkostninger	3	-355.553	-339.316
Andre eksterne omkostninger		-58.420	-67.835
Omkostninger i alt		**-2.328.749**	**-2.082.854**
Resultat før af- og nedskrivninger		**337.598**	**243.628**
Afskrivninger	4	-361.153	-310.771
Nedskrivninger	4	-1.765.444	-314.659
Af- og nedskrivninger i alt		**-2.126.597**	**-625.430**
Resultat før finansielle poster		**-1.788.999**	**-381.801**
Finansielle poster			
Finansielle indtægter	5	1.042.442	2.805.927
Finansielle omkostninger	5	-1.216.680	-1.463.011
Finansielle poster i alt		**-174.239**	**1.342.916**
Resultat før markedsværdiregulering		**-1.963.238**	**961.114**
Markedsværdiregulering	5	2.882.678	229.353
Årets resultat		**919.440**	**1.190.468**

Balance

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

Aktiver

	Note	2025	2024
Anlægsaktiver			
Materielle anlægsaktiver			
Anlæg af metro	6	1.079.021	956.509
Metro i drift	7	10.873.085	12.742.366
Grunde og bygninger	8	49.714	52.503
Driftsmidler og inventar	8	1.253	1.639
Materielle anlægsaktiver i alt		**12.003.073**	**13.753.016**
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i dattervirksomheder	9	420	0
Kapitalandele i associerede virksomheder	9	9.797	5.728
Tilgodehavender	10	2.455.692	2.361.562
Tilgodehavende ejerindskud	11	17.956.839	16.271.604
Afledte finansielle instrumenter	12	3.444.954	2.145.595
Finansielle anlægsaktiver i alt		**23.867.701**	**20.784.489**
Anlægsaktiver i alt		**35.870.774**	**34.537.507**
Omsætningsaktiver			
Ejendomme	13	59.030	50.677
Tilgodehavender	14	2.384.040	1.917.750
Tilgodehavende ejerindskud	11,15	713.471	607.440
Værdipapirer	16	674.603	1.421.891
Likvide beholdninger	16	178.214	289.208
Omsætningsaktiver i alt		**4.009.358**	**4.286.966**
Aktiver i alt		**39.880.132**	**38.824.473**

Balance

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

Passiver

	Note	2025	2024
Kapitalindestående			
Primo		2.887.174	1.696.707
Ejerindskud		1.843.000	0
Årets tilgang		919.440	1.190.468
Kapitalindestående i alt		**5.649.614**	**2.887.174**
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristet gæld	17	28.365.871	26.363.604
Afledte finansielle instrumenter	17	2.249.174	3.435.736
Langfristede gældsforpligtelser i alt		**30.615.046**	**29.799.339**
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristet gæld	17	2.913.632	5.440.469
Leverandørgæld		264.146	255.564
Forudbetalt, kunder	18	75.983	91.784
Anden gæld	19	361.710	350.144
Kortfristede gældsforpligtelser i alt		**3.615.472**	**6.137.960**
Gældsforpligtelser i alt		**34.230.517**	**35.937.299**
Passiver I alt		**39.880.132**	**38.824.473**

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
Noter til pengestrømsopgørelse	28

Egenkapitalopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Indskud eksisterende Metro	Ejerindskud	Reserve for ikke indbetalt ejerindskud	Overført resultat inden MVR	Kapitalindestående ekskl. MVR	Markedsværdiregulering (MVR)	I alt
Primo 2024	660.857	17.618.508	14.013.500	-30.404.224	1.888.640	-191.930	1.696.707
Kapitalindskud	0	340.000	-340.000	0	0	0	0
Overført fra årets resultat	0	0	0	961.114	961.114	229.353	1.190.468
Primo 2025	660.857	17.958.508	13.673.500	-29.443.110	2.849.754	37.423	2.887.174
Kapitalindskud	0	354.200	1.488.800	0	1.843.000	0	1.843.000
Overført fra årets resultat	0	0	0	-1.963.238	-1.963.238	2.882.678	919.440
Ultimo	**660.857**	**18.312.708**	**15.162.300**	**-31.406.348**	**2.729.517**	**2.920.101**	**5.649.614**

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

	2025	2024	2023	2022	2021
Primo	31.632.008	31.632.008	31.632.008	31.632.008	16.713.508
Kapitalforhøjelse	1.843.000	0	0	0	14.918.500
Ultimo	**33.475.008**	**31.632.008**	**31.632.008**	**31.632.008**	**31.632.008**

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

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i 2025 indgået aftale om finansiering af M4 Nordhavnsforlængelsen og M5. Ejerindskuddet vedrørende M4 på 1,8 mia. kr. er tilgået egenkapitalen. Indregningen af ejerindskuddet vedrørende M5 afventer godkendelse af anlægsloven for M5, som forventes godkendt i sommeren 2026 og udgør ca. 11 mia. kr.

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 33,5 mia. kr.

Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2025	2024
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
Metroens takstindtægter		1.822.401	1.608.448
Metroens driftsindtægter		527.062	429.893
Andre driftsindtægter		77.010	90.968
Metroens driftsomkostninger		-1.914.776	-1.675.703
Personaleomkostninger		-355.553	-339.316
Andre eksterne omkostninger		-58.420	-67.835
Pengestrømme fra primær driftsaktivitet		**97.724**	**46.455**
Ændring i tilgodehavender	28	-472.723	-164.269
Ændring i leverandørgæld		8.583	78.889
Ændring i anden gæld og forudbetalinger	28	-4.234	-62.716
Nettofinansieringsomk. (ex. værdiregulering og ikke likvide renteindtægter)	28	-640.124	-440.588
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		**-1.010.774**	**-542.231**
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Investeringer i kapitalandele		-420	0
Investeringer i anlæg af metro	28	-140.847	-762.895
Investeringer i bygninger og grunde		-8.353	-14.268
Køb og salg af værdipapirer (ekskl. værdiregulering)	28	745.199	35.916
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		**595.580**	**-741.248**
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)	28	-50.000	1.200.000
Indbetaling fra ejere, jf. egenkapitalopgørelse		354.200	340.000
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		**304.200**	**1.540.000**
Ændring i likvider		-110.994	256.521
Likvider primo		289.208	32.687
Likvider ultimo		**178.214**	**289.208**

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.

Noter

Note 1 Driftsresultat for den idriftsatte Metro

(alle tal i 1.000 kr.)	2025	2024
Metroens takstindtægter	**1.822.401**	**1.608.448**
Metroens driftsindtægter		
Udlejning af Metro	526.511	428.400
Øvrige indtægter	550	1.493
Metroens driftsindtægter i alt	**527.062**	**429.893**
Andre driftsindtægter	**11.056**	**2.620**
Indtægter i alt	**2.360.519**	**2.040.961**
Metroens driftsomkostninger		
Betaling for drift	-1.820.634	-1.593.280
Kontraktstyring mv.	-87.797	-63.973
Øvrige omkostninger	-6.345	-18.449
Metroens driftsomkostninger i alt	**-1.914.776**	**-1.675.703**
Administrationsomkostninger	**-108.145**	**-121.630**
Omkostninger i alt	**-2.022.921**	**-1.797.333**
Resultat før afskrivninger	**337.598**	**243.628**
Afskrivninger	-361.153	-310.771
Nedskrivninger/tilbageførsel af nedskrivning (Rejsekort og Rejseplan A/S)	4.069	-3.292
Resultat før finansielle poster	**-19.486**	**-70.435**

Jf. segmentoplysninger i note 20.

Interessentskabet har udliciteret driften af Metroen. Lejebetalingen afhænger af Metroens samlede driftsresultat. I 2025 har Metroen haft 135 mio. passagerer (126 mio. i 2024). Takstindtægterne i 2025 er baseret på en gennemsnitlig passagerindtægt på 13,13 kr. (12,38 kr. i 2024).

Note 2 Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter fra administration og varetagelse af bygherreorganisation for Hovedstadens Letbane I/S på 64,2 mio. kr. (84,7 mio. kr. i 2024), leje af arbejdspladser og mindre indtægter fra bl.a. lejemål.

Note 3 Personaleomkostninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2025	2024
Lønninger og honorarer	290.889	278.576
Pensioner	48.504	44.826
Udgifter til social sikring	3.438	4.229
Øvrige personaleomkostninger	12.722	11.686
Personaleomkostninger i alt	**355.553**	**339.316**
Heraf udgør:		
Løn til direktionen	2.692	2.625
Øvrige udbetalinger til direktionen	232	300
Pension til direktionen	488	460
Honorar til bestyrelsen	2.442	2.358
Gennemsnitligt antal medarbejdere (årsværk - 1.924 timer)	386	382
Medarbejdere ultimo (antal)	428	420

Under øvrige udbetalinger indgår resultatløn for direktionen, som udgør op til 15 pct. af ordinær løn. Resultatløn i 2025 vedrører opfyldelse af resultatmål for 2024. Målene for resultatløn fastsættes en gang årligt af selskabets vederlagskomité og skal dække det kommende regnskabsår. Resultatlønnen udbetales én gang årligt efter behandling heraf i vederlagskomitéen.

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

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

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

Note 4 Af- og nedskrivninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2025	2024
Afskrivninger Metro i drift	357.979	306.983
Afskrivninger bygninger, driftsmidler og inventar	3.174	3.788
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning af anlæg af Metro	1.769.513	311.367
Nedskrivning/tilbageførsel af nedskrivning af kapitalandele	-4.069	3.292
Af- og nedskrivninger i alt	**2.126.597**	**625.430**

Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

(alle tal i 1.000 kr.)	2025	2024
Finansielle indtægter		
Renteindtægter og indeksregulering fra tilgodehavender	476.129	2.011.316
Renteindtægter fra likvide beholdning, værdipapirer, finansielle instrumenter mv.	565.075	793.217
Valutakursregulering	1.238	1.394
Finansielle indtægter i alt	**1.042.442**	**2.805.927**
Finansielle omkostninger		
Renteudgifter	-1.216.680	-1.463.011
Finansielle omkostninger i alt	**-1.216.680**	**-1.463.011**
Finansielle poster i alt	**-174.239**	**1.342.916**
Markedsværdiregulering i alt	**2.882.678**	**229.353**

Markedsværdireguleringen kan primært henføres til selskabets finansielle aftaler om renteafdækning, som er indgået med henblik på at øge budgetsikkerheden i selskabets langsigtede økonomi. Markedsværdireguleringen afhænger af renteudviklingen 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 32 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 3,2 mia. kr. Tilsvarende vil en stigning i renteniveauet på 1 pct. medføre en forbedring af resultatet med 3,2 mia. kr.

Note 6 Anlæg af metro

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	1.640.712
Årets tilgang	391.481
Overført til Metro i drift	-109.219
Ultimo	**1.922.974**
Ned- og opskrivninger	
Primo	-684.204
Årets nedskrivninger	-159.749
Overført nedskrivning til Metro i drift	0
Ultimo	**-843.953**
Regnskabsmæssig primo værdi	**956.509**
Regnskabsmæssig ultimo værdi	**1.079.021**
Regnskabsmæssig værdi af Metro i drift 31.12.2025, jf. note 7	10.873.085
Regnskabsmæssig værdi af anlæg af Metro 31.12.2025	1.079.021
Genindvindingsværdi 31.12.2025	**11.952.106**
Årets nedskrivning	**1.769.513**

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

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

Årets nedskrivninger kan primært henføres til indgåelse af aftale mellem staten og Københavns Kommune fra marts 2025 om endelig finansiering af M4 Ydre Nordhavn, som indgår i beregningen af genvindingsværdien. Aftale omfatter ligeledes M5, men projektets økonomi indgår ikke i genvindingsværdien, idet projektets anlægslov først forventes godkendt i 2026. Ved godkendelsen af anlægsloven i 2026 forventes nedskrivningen af genvindingsværdien som følge heraf at udgøre ca. 3-4 mia. kr.

Genindvindingsværdien er beregnet på basis af indarbejdede forventninger til fremtiden i selskabets langtidsbudget ekskl. M5. Der er anvendt en gennemsnitlig rente på 4,5 pct. i de første 20 år stigende til 4,8 pct. på længere sigt. Den i beregningen anvendte rente er højere end det aktuelle renteniveau i markedet, da der er indregnet et risikotillæg. Anvendelse af en lavere aktuel markedsrente ville øge den opgjorte genindvindingsværdi og dermed forbedre årets resultat. Til illustration ville anvendelse af en 1 pct. lavere rente i de første 20 år medføre, at genindvindingsværdien og dermed årets resultat ville have været 2,8 mia. kr. højere. Omvendt ville anvendelse af en 1 pct. højere rente i denne periode have medført et lavere resultat på 2,3 mia. kr.

Note 7 Metro i drift

(alle tal i 1.000 kr.)	Tunnel og skal af underjordiske stationer	Andre faste anlæg	Rullende materiel mv.	Øvrige tekniske installationer	Mindre anlægs-komponenter	I alt
Anskaffelsessum						
Primo	17.915.162	11.853.550	11.199.226	2.019.923	845.203	43.833.062
Årets tilgang	32.107	36.669	38.057	2.388	0	109.219
Regulering tidligere år	-4.930	-2.633	-2.761	-436	0	-10.760
Ultimo	**17.942.339**	**11.887.586**	**11.234.522**	**2.021.875**	**845.203**	**43.931.521**
Af- og nedskrivninger						
Primo	-12.488.966	-7.983.348	-8.127.880	-1.645.300	-845.203	-31.090.695
Årets afskrivninger	-59.213	-88.829	-149.921	-60.016	0	-357.979
Årets nedskrivninger	-695.623	-492.029	-381.292	-40.820	0	-1.609.764
Ultimo	**-13.243.802**	**-8.564.206**	**-8.659.092**	**-1.746.136**	**-845.203**	**-33.058.439**
Regnskabsmæssig primo værdi	**5.426.196**	**3.870.203**	**3.071.346**	**374.625**	**0**	**12.742.366**
Regnskabsmæssig ultimo værdi	**4.698.537**	**3.323.380**	**2.575.430**	**275.739**	**0**	**10.873.085**

Note 8 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

(alle tal i 1.000 kr.)	Grunde	Kontorbyggeri	Driftsmidler og inventar	I alt
Anskaffelsessum				
Primo	39.104	112.742	3.057	154.903
Årets tilgang	0	0	0	0
Årets afgang	0	0	0	0
Ultimo	**39.104**	**112.742**	**3.057**	**154.903**
Afskrivninger				
Primo	0	-99.344	-1.418	-100.760
Årets afskrivninger	0	-2.788	-386	-3.174
Afgang afskrivninger	0	0	0	0
Ultimo	**0**	**-102.132**	**-1.804**	**-103.936**
Regnskabsmæssig primo værdi	**39.104**	**13.498**	**1.639**	**54.141**
Regnskabsmæssig ultimo værdi	**39.104**	**10.610**	**1.253**	**50.967**

Note 9 Kapitalandele

(alle tal i 1.000 kr.)	København Syd By P/S	Komplementar-selskabet Køben-havn Syd By ApS	Rejsekort og Rejseplan A/S	DOT I/S	I alt
Anskaffelsessum					
Primo	0	0	68.123	300	68.423
Årets tilgang	20	400	0	0	420
Årets afgang	0	0	0	0	0
Ultimo	**20**	**400**	**68.123**	**300**	**68.843**
Af- og nedskrivninger					
Primo	0	0	-62.695	0	-62.695
Nedskrivning/Tilbageførsel af nedskrivning	0	0	4.069	0	4.069
Ultimo	**0**	**0**	**-58.626**	**0**	**-58.626**
Regnskabsmæssig primo værdi	**0**	**0**	**5.428**	**300**	**5.728**
Regnskabsmæssig ultimo værdi	**20**	**400**	**9.497**	**300**	**10.217**

Navn	Hjemsted	Ejerandele	Egenkapital	Årets resultat
København Syd By P/S	København	100 %	400	0
Komplementarselskabet København Syd By ApS	København	100 %	20	0
Rejsekort og Rejseplan A/S	Gladsaxe	7,16 %	83.100	-171.902
DOT I/S	Valby	33,3%	900	0

Note 10 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	2.361.562
Årets tilgang	6.432
Årets tilgang (rente mv.)	87.698
Årets afgang (afdrag)	0
Ultimo	**2.455.692**
Af- og nedskrivninger	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	0
Regnskabsmæssig primo værdi	**2.361.562**
Regnskabsmæssig ultimo værdi	**2.455.692**

Metroselskabet har med henblik på at sikre anlægsentreprenøren CMT en rimelig likviditet i anlægsperioden etableret en likviditetsordning på 1,8 mia. kr. (likviditetsbro) samt mellemfinansiering af afsluttende arbejder på 593 mio. kr. CMT har stillet bankgaranti/moderselskabsgaranti for beløbene.

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

Note 11 Tilgodehavender, Ejerindskud

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	16.879.044
Årets tilgang	1.843.000
Årets tilgang (rente mv.)	391.366
Årets afgang	-443.100
Heraf kort gæld	-713.471
Ultimo	**17.956.839**
Af- og nedskrivninger	
Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	**0**
Regnskabsmæssig primo værdi	**16.879.044**
Regnskabsmæssig ultimo værdi	**17.956.839**

Staten har i 2021 foretaget kapitalindskud i Metroselskabet på 14,9 mia. kr. med årlige betalinger i perioden fra 2021-2060. Statens betaling i 2026 på 445 mio. kr. (2025-priser) indgår under omsætningsaktiverne. Staten har til sikkerhed for betalingerne udstedt et gældsbrev på 14,9 mia. kr.

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i 2025 indgået aftale om finansiering af M4 Nordhavnsforlængelsen og M5. Årets tilgang på 1,8 mia. kr. omfatter ejerindskud vedrørende finansieringen af M4 Nordhavn. Ejerindskuddet vedrørende M5 afventer godkendelse af anlægsloven for M5, som forventes godkendt i sommeren 2026. Københavns Kommunes betaling i 2026 på 100 mio. kr. (2025-priser) indgår under omsætningsaktiverne.

Note 12 Afledte finansielle instrumenter

(alle tal i 1.000 kr.)	I alt
Anskaffelsessum	
Primo	0
Årets tilgang	0
Årets afgang	0
Ultimo	**0**
Værdireguleringer	
Primo	2.145.595
Årets værdiregulering	1.299.359
Ultimo	**3.444.954**
Regnskabsmæssig primo værdi	**2.145.595**
Regnskabsmæssig ultimo værdi	**3.444.954**

Note 13 Ejendomme

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

Den 14. oktober 2016 indgik staten v/transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en aftale om finansiering af meromkostninger ved en underjordisk metrostation ved København Syd. Aftalen indebar, at staten overdrager byggeretter over banearealet ved København Syd station til Metroselskabet som et statsligt indskud. Metroselskabet har arbejdet med at se på mulighederne for overdækning og byudvikling af København Syd. Omkostningerne hertil indgår under regnskabsposten. Metroselskabet har i 2025 indgået betinget aftale om salg af området. Aftalen vil blive indarbejdet, når betingelserne er opfyldt.

Note 14 Tilgodehavender omsætningsaktiver

Under tilgodehavender indgår bl.a. periodiserede renter med 1.470 mio. kr., tilgodehavende hos Transportministeriet vedrørende M5 med 375 mio. kr. og Øresundsperroner med 90 mio. kr. samt tilgodehavende moms med 21 mio. kr.

Note 15 Tilgodehavende ejerindskud omsætningsaktiver

Tilgodehavende ejerindskud pr. 31. december 2025 omfatter tilgodehavende hos staten og vedrører finansiering af en underjordisk metrostation ved København Syd. Ejerindskuddet fra staten foretages som byggeretter og er værdiansat til 168,2 mio. kr. (120 mio. kr. i 2013-priser). Tilgodehavendet opskrives årligt med finanslovens forudsætningsindeks.

Derudover indeholder tilgodehavende statens og Københavns Kommunes betaling, jf. note 11.

Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger

(alle tal i 1.000 kr.)	2025	2024
Værdipapirer over 3 måneder	674.603	1.421.891
Værdipapirer i alt	**674.603**	**1.421.891**
Likvide midler	178.214	289.208
Likvide beholdninger i alt	**178.214**	**289.208**

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

Pr. 31. december 2025 er 206 mio. kr. stillet til sikkerhed.

Note 17 Langfristet gæld og kortfristet del af langfristet gæld

(alle tal i 1.000 kr.)	Lån over 1 år	Lån under 1 år	Afledte finansielle instrumenter (negativ værdi)	I alt
Anskaffelsessum				
Primo	-26.810.000	-5.450.000	0	-32.260.000
Årets tilgang	-5.400.000	-2.900.000	0	-8.300.000
Årets afgang	2.900.000	5.450.000	0	8.350.000
Ultimo	**-29.310.000**	**-2.900.000**	**0**	**-32.210.000**
Værdireguleringer				
Primo	446.396	9.531	-3.435.736	-2.979.809
Årets værdiregulering	497.733	-23.162	1.186.562	1.661.132
Ultimo	**944.124**	**-13.632**	**-2.249.174**	**-1.318.677**
Regnskabsmæssig primo værdi	**-26.363.604**	**-5.440.469**	**-3.435.736**	**-35.239.809**
Regnskabsmæssig ultimo værdi	**-28.365.871**	**-2.913.632**	**-2.249.174**	**-33.528.677**

I 2025 har selskabet netto afdraget lån for 50 mio. kr. nominelt. Værdien af selskabets finansielle instrumenter er indregnet i den samlede værdi af gældsforpligtelser pr. 31. december 2025. 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 18,2 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.)	2025	2024
Skyldig løn, ATP mv.	341	344
Skyldige feriepenge	26.796	0
Periodiserede renter	334.573	22.080
Anden gæld, i alt	**361.710**	**350.144**

Note 20 Segmentoplysninger

(alle tal i 1.000 kr.)	Administrationsopgaver 2025	Idriftsatte Metro 2025	Igangværende anlæg 2025	I alt 2025
Indtægter	64.203	2.362.270	239.874	2.666.346
Omkostninger	-64.203	-2.024.672	-239.874	-2.328.749
Resultat før af- og nedskrivninger	**0**	**337.598**	**0**	**337.598**
Af- og nedskrivninger	0	-1.966.848	-159.749	-2.126.597
Resultat før finansielle poster	**0**	**-1.629.250**	**-159.749**	**-1.788.999**

(alle tal i 1.000 kr.)	Administrationsopgaver 2024	Idriftsatte Metro 2024	Igangværende anlæg 2024	I alt 2024
Indtægter	84.658	2.044.650	197.174	2.326.483
Omkostninger	-84.658	-1.801.022	-197.174	-2.082.854
Resultat før af- og nedskrivninger	**0**	**243.628**	**0**	**243.628**
Af- og nedskrivninger	0	-618.775	-6.655	-625.430
Resultat før finansielle poster	**0**	**-375.147**	**-6.655**	**-381.801**

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.)	2025	2024
Overført til næste år	919.440	1.190.468

Note 22 Begivenheder efter statusdagen

Voldgiftsretten har den 5. februar 2026 afsagt delkendelse i voldgiftssagen mellem CMT og Metroselskabet. Voldgiftsretten giver Metroselskabet fuldt ud medhold. Medholdet i voldgiftssagen ligger i forlængelse af Metroselskabets hidtidige vurderinger og ændre derfor ikke selskabets regnskabsmæssige skøn eller medføre behov for regulering af de indregnede forpligtelser i årsrapporten for 2025.

Derudover er der ikke efter årsafslutningen indtruffet hændelser af betydning for årsrapporten for 2025.

Note 23 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser

Kontraktlige forpligtelser

De indgåede igangværende kontrakter med entreprenører vedrørende anlæg af Metro har en samlet restværdi på 114 mio. kr.

Med henblik på driften af Metroen indtil september 2027 er der endvidere indgået kontrakt med en samlet værdi på 1.737 mio. kr. Ud over kontraktbetalinger vil der være mulighed for incitamentsbetalinger.

Eventualforpligtelser

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

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

I den første del af den voldgiftssag, som anlægsentreprenøren CMT har anlagt mod Metroselskabet vedrørende kravet på 3,1 mia. kr., har Voldgiftsretten den 5. februar 2026 afsagt en delkendelse, der giver Metroselskabet fuldt ud medhold. Metroselskabet har gennem hele forløbet bestridt CMT's krav, og i oktober 2020 afleverede selskabet sit første svarskrift med påstand om frifindelse. Selskabet indstillede heri, at Voldgiftsretten afviste CMT's krav. CMT's gensvar (replik) blev modtaget 23. juni 2023, hvorefter Metroselskabet afleverede sit gensvar (duplik) den 5. april 2024. Der har i foråret 2025 været afholdt mundtlige høringer i Voldgiftsretten. Medholdet i voldgiftssagen ligger i forlængelse af Metroselskabets hidtidige vurdering og ændrer derfor ikke selskabets regnskabsmæssige skøn eller medfører behov for regulering af de indregnede forpligtelser i årsrapporten for 2025.

De resterende krav på 2,9 mia. kr. blev påbegyndt i april 2021 hvor CMT indleverede et nyt klageskrift til Voldgiftsretten vedrørende de krav, som CMT løbende har rejst efter indgåelse af CSA7 og i forbindelse med deres fremsendte slutregning for M3 Cityringen. Selskabets svarskrift hertil blev indsendt til Voldgiftsretten den 15. juni 2022, og CMT har afleveret sit gensvar (replik) den 5. april 2024. Metroselskabet har den 1. december 2024 afleveret første del og 19. december 2025 anden del af sit gensvar (duplik). Efter aftale med Voldgiftsretten afleverer Metroselskabet tredje og sidste del af sit gensvar den 27. marts 2026. Metroselskabet har arbejdet sammen med sine advokater på duplikken, som ikke giver Metroselskabet anledning til at ændre sin hidtidige opfattelse. Det er således fortsat Metroselskabet og dets advokaters vurdering, at CMT's krav i voldgiftssagen i alt væsentlighed må afvises og derfor – med forbehold for sædvanlig procesrisiko – ikke giver grundlag for ekstrabetaling til CMT.

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

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

Metroselskabet har med henblik på strømforbruget i Metroen indgået fastprisaftale på køb af strøm fra 2026-2028. Med aftalerne har selskabet forpligtet sig til køb af 99 pct. i 2026, 95 pct. i 2027 og 75 pct. i 2028 af det forventede forbrug i Metroen.

Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

(alle tal i 1.000 kr.)	2025	2024
Rigsrevisionen	0	0
EY	1.344	1.326
Lovpligtig revision i alt	**1.344**	**1.326**
EY	178	151
Andre erklæringer i alt	**178**	**151**
EY anden rådgivning	7.452	2.749
Rådgivningshonorar i alt	**7.452**	**2.749**

Note 25 Nærtstående parter

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

Metroselskabet har i 2025 haft indtægter vedrørende administration og varetagelse af bygherreorganisation i forbindelse med etablering af en letbane på Ring 3, jf. Bekendtgørelse om rammer og vilkår for Metroselskabet I/S' varetagelse af den daglige drift og virksomhed af Hovedstadens Letbane I/S. Metroselskabet stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Hovedstadens Letbanes virksomhed.

Note 26 Valuta-, rente- og modpartsrisiko

Finansielle risici

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

Valutarisici

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

Renterisici

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdiregulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten eksempelvis falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2025 er BPV 32 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 pct. vil medføre en stigning i markedsværdien på 3,2 mia. kr. og omvendt.

Modpartsrisici

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

Rating

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

Finansielle nettopassiver:

(alle tal i 1.000 kr.)	Nominel værdi 2025	Regnskabsmæssig værdi 2025	Regnskabsmæssig værdi 2024
Værdipapirer og aftaleindskud	672.201	674.603	1.421.891
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	8.515	11.316
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	**672.201**	**683.118**	**1.433.207**
Lån	-32.210.000	-31.279.508	-31.804.074
Periodiserede renter, lån	0	-51.626	-49.550
Lån i alt	**-32.210.000**	**-31.331.134**	**-31.853.624**
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	3.444.954	2.145.595
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-2.249.174	-3.435.736
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	1.178.585	1.065.323
Finansielle instrumenter i alt	**-**	**2.374.365**	**-224.818**
Nettopassiver i alt	**-31.537.799**	**-28.273.652**	**-30.645.234**

Periodiserede renter er optaget i balancen under henholdsvis aktiver, tilgodehavender med 1.470 mio. kr. og passiver, anden gæld med 335 mio. kr.

Valutakursrisiko

Valutafordeling, pr. 31. december 2025 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån	Finansielle instrumenter	Nettoposition
DKK < 1 år	0	-2.922	14	-2.908
DKK > 1 år	0	-28.409	2.450	-25.959
EUR < 1 år	416	0	0	416
EUR > 1 år	267	0	-90	177
I alt	**683**	**-31.331**	**2.374**	**-28.274**

Renterisiko

Rentebinding, pr. 31. december 2025 (mio. kr.), regnskabsmæssig værdi

	DKK	EUR	Total
0 - 1 år	-2.908	416	-2.492
1 - 5 år	-11.193	267	-10.926
5 -10 år	-12.171	-90	-12.261
10 - 20 år	-2.107	0	-2.107
> 20 år	-488	0	-488
Total	**-28.867**	**593**	**-28.274**

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 rating-bureauer (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 2025

Total modpartseksponering (regnskabsmæssig værdi, mio. kr.)

	Værdipapirer og aftaleindskud	Lån Obligationer	Afledte finansielle instrumenter	Total
AAA	683	-31.331	0	-30.648
AA	0	0	5.522	5.522
AA	0	0	-3.903	-3.903
A	0	0	3.852	3.852
A	0	0	-3.097	-3.097
Total	**683**	**-31.331**	**2.374**	**-28.274**

Modparterne til aftalerne er omfattet af sikkerhedsstillelsesaftaler. Metroselskabets netto-sikkerhedsstillelse pr. 31.12.2025 udgør 206 mio.kr.

Note 27 Specifikation af lån og afledte finansielle instrumenter

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

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

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

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

For lån optaget med en hovedstol på 10.060 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.

(Alle tal i mio. kr.)	Fast (Hovedstol)	CIBOR 3M	CIBOR 6M	ON-SION	Regnskabsmæssig værdi 31.12.2025
Løbetid < 1 år					
Lån	-700	0	0	0	-705
Renteswap (fast til variabel)	2.900	0	-2.900	0	14
Netto eksponering	**2.200**	**0**	**-2.900**	**0**	**-692**
Løbetid 2-5 år					
Lån	-13.300	0	0	0	-13.012
Renteswap (fast til variabel)	750	-750	0	0	-17
Renteswap (fast til variabel)	1.500	0	0	-1.500	7
Renteswap (fast til variabel)	7.850	0	-7.850	0	-357
Netto eksponering	**-3.200**	**-750**	**-7.850**	**-1.500**	**-13.379**
Løbetid 6-10 år					
Lån	-12.070	0	0	0	-11.592
Renteswap (fast til variabel)	1.000	0	0	-1.000	-46
Renteswap (fast til variabel)	6.950	0	-6.950	0	-436
Netto eksponering	**-4.120**	**0**	**-6.950**	**-1.000**	**-12.074**
Løbetid 11-20 år					
Lån	-2.040	0	0	0	-2.511
Renteswap (fast til variabel)	1.200	-1.200	0	0	255
Netto eksponering	**-840**	**-1.200**	**0**	**0**	**-2.256**
Løbetid 31-40 år					
Lån	-4.100	0	0	0	-3.511
Netto eksponering	**-4.100**	**0**	**0**	**0**	**-3.511**
Lån i alt	-32.210	0	0	0	-31.331
Renteswap (fast til variabel)	22.150	-1.950	-17.700	-2.500	-581
Total	**-10.060**	**-1.950**	**-17.700**	**-2.500**	**-31.912**

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

	CPI* + Fast	Fast	CIBOR 6M	Regnskabsmæssig værdi 31.12.2025
Løbetid 1-10 år				
Renteswap (variable til fast)	0	-1.005	1.005	-31
Renteswap (fast til real)	-1.006	1.006	0	-90
Renteswap (real til fast)	405	-405	0	-130
Netto eksponering	**-601**	**-404**	**1.005**	**-251**
Løbetid 11-20 år				
Renteswap (variabel til fast)	0	-10.272	10.272	-228
Renteswap (fast til real)	-1.491	1.491	0	268
Netto eksponering	**-1.491**	**-8.781**	**10.272**	**40**
Løbetid 21-30 år				
Renteswap (variabel til fast)	0	-11.086	11.086	2.335
Renteswap (fast til real)	-2.814	2.814	0	183
Netto eksponering	**-2.814**	**-8.272**	**11.086**	**2.519**
Løbetid 31-40 år				
Renteswap (variabel til fast)	0	-2.000	2.000	504
Netto eksponering	**0**	**-2.000**	**2.000**	**504**
Renteswap (real til fast)	405	-405	0	13
Rente- og valutaswap (variabel til fast)	0	-24.364	24.363	2.581
Renteswap (fast til real)	-5.311	5.311	0	362
Total	**-4.906**	**-19.457**	**24.363**	**2.955**

* CPI = Consumer price index

Finansielle aftaler (dagsværdisikring)	-581
Finansielle aftaler (fremtidige pengestrømme)	2.955
Finansielle aftaler i alt	**2.374**

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.

Note 28 Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

	Note	2025	2024
1. Ændring i tilgodehavender			
Ændring tilgodehavender finansielle anlægsaktiver (direkte udledt fra balancen)		-94.129	-110.382
Renter mv. tilgodehavender finansielle anlægsaktiver, jf. note 10		87.697	107.082
Ændring tilgodehavender, omsætningsaktiver		-466.290	-160.969
Ændring i tilgodehavender i alt		**-472.723**	**-164.269**
2. Ændring i anden gæld og forudbetalinger			
Ændring i anden gæld (direkte udledt fra balancen)		11.567	-62.695
Ændring i forudbetalinger (direkte udledt fra balancen)		-15.801	-21
Ændring i anden gæld og forudbetalinger i alt		**-4.234**	**-62.716**
3. Nettofinansieringsomkostninger (ex. værdiregulering og ikke-likvide renteindtægter)			
Nettofinansieringspost i resultatopgørelsen		-174.239	1.342.916
Ikke likvid indeksering af ejerindskud staten		-391.366	-1.906.125
Ikke likvid indeksering og renter øvrige		-87.697	-107.082
Indeksering af årets indskud staten*		88.900	75.800
Ikke likvid markedsværdiregulering		-75.722	153.903
Nettofinansieringsomkostninger (ex. værdiregulering og ikke likvide renteindtægter) i alt		**-640.124**	**-440.588**
Af nettofinansieringsomkostningerne udgør de ikke-likvide poster:		-465.885	-1.783.504
4. Investeringer i anlæg af metro			
Tilgang iht. anlægsnote 6 og 7		-380.721	-960.069
Værdi af eget arbejde		239.874	197.174
Investeringer i anlæg i alt		**-140.847**	**-762.895**
5. Køb og salg af værdipapirer (ekskl. værdiregulering)			
Ændring i værdipapirer		747.288	13.527
Ikke likvid markedsværdi regulering		-2.089	-22.388
Køb og salg af værdipapirer (ekskl. værdiregulering) i alt		**745.199**	**35.915**
6. Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering)			
Tilgang lån		8.300.000	8.350.000
Afgang lån		-8.350.000	-7.150.000
Lånoptagelse, netto (ekskl. værdiregulering) i alt		**-50.000**	**1.200.000**

*Statens samlede årlige betaling udgjorde 443.100 t.kr. i 2025.

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2025 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 pr. 31. december 2025 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar til 31. december 2025. Det er endvidere vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og finansielle stilling som helhed og en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 27. februar 2026

Direktion

Carsten Riis

Bestyrelse

Tommy Ahlers
(formand)

Alexander Ryle
(næstformand)

Harald Børsting

Helle Bonnesen

Sophie Korsgaard Vang

Michael Vindfeldt
(næstformand)

Birgitte Brinch Madsen

Rasmus Steenberger

Florinda Bujupai

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til interessenterne i Metroselskabet I/S

Revisionspåtegning på årsregnskabet

Konklusion

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

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Metroselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2025 samt af resultatet af Metroselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Grundlag for konklusion

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

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

Uafhængighed

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

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

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

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

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig

fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metroselskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Metroselskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Metroselskabet ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. 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 driften af virksomheden og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

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

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

Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi alene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

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

København den 27. februar 2026

Rigsrevisionen
CVR: 77806113

Glenn Elton Hvidt
Kontorchef

Lykke Camilla Skov
Fuldmægtig

EY
Godkendt revisionspartnerselskab,
CVR: 30700228

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

Finn Thomassen
Statsautoriseret revisor
MNE-nummer: 33691

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

Bilag til ledelsesberetningen

Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

Indtægter - passagertal og takster

1. Passagertallene er fastlagt med udgangspunkt i passagerprognose baseret på OTM 2017 for M1/M2/M3/M4. Passagertallene for M5 og M4 Ydre Nordhavn er baseret på projektøkonomierne fra aftaleindgåelsen i marts 2025. I perioden 2025-2033 er der taget højde for forventet passagerindsving. Der budgetteres med et passagertal i 2026 på 138 mio. passagerer stigende til 146 mio. i 2027 og 189 mio. i 2033. Passagertallet forventes at stige til 249 mio. passagerer på lang sigt.
2. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er budgetteret med udgangspunkt i den realiserede indtægt pr. passager i 2023, der er det bedste udgangspunkt for fastsættelse af den gennemsnitlige indtægt pr. passager for 2026 i forhold til implementeringen af den nye takstsamarbejdsmodel. Gennemsnitlig indtægt pr. passager er reguleret til 2026-priser med det udmeldte takststigningslofts virkning på Metroens produkter. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er i 2026 budgetteret med 13,10 kr. Den fremtidige realudvikling er desuden baseret på Finansministeriets forventning til prisudviklingen.

Driftsomkostninger

3. Driftsomkostningerne for den idriftsatte Metro er estimeret på baggrund af selskabets omkostninger i henhold til drifts- og vedligeholdelseskontrakterne.
4. Driftsomkostningerne for M5 og M4 Ydre Nordhavn er baseret på projektøkonomierne fra aftaleindgåelsen i marts 2025.
5. Driftsomkostningerne er fremskrevet på baggrund af Finansministeriets forventning til prisudvikling.
6. Til imødegåelse af forventelige meromkostninger vedrørende driften af Metroen er der indarbejdet en årlig reserve.

Investeringer

7. 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).
8. Anlægsbudgettet for M4 Sydhavn er afsluttet i 2024. Endeligt anlægsbudget for M4 Sydhavn er på 8,6 mia. kr. (8,6 mia. kr. i 2014-priser inkl. reserver).
9. Anlægsomkostningerne for M5 er baseret på projektøkonomien fra aftaleindgåelsen i marts 2025. Det samlede anlægsoverslag er vurderet til 23,4 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2025-priser (23,7 mia. kr. i 2026-priser).
10. Anlægsomkostningerne for M4 Ydre Nordhavn er baseret på projektøkonomien fra aftaleindgåelsen i marts 2025. Det samlede anlægsoverslag er vurderet til 2,6 mia. kr. inkl. korrektionsreserver i 2025-priser (2,7 mia. kr. i 2026-priser).
11. Anlægsinvesteringerne vedrører ligeledes selskabets investeringer i den idriftsatte Metro.
12. Til reinvesteringer for den idriftsatte Metro er der, i forhold til driftsstart for de respektive metrolinjer, afsat reinvesteringer til tekniske installationer o.l. hvert 10. år. Reinvesteringer i rullende materiel, mekaniske og elektriske installationer hvert

25. år samt reinvesteringer i andre faste anlæg hvert 50. år.

13. Reinvesteringer i forbindelse med M5 og M4 Ydre Nordhavn er baseret på projektøkonomien fra aftaleindgåelsen i marts 2025.

14. Til finansiering af forventelige meromkostninger i relation til det ibrugtagne anlæg er der indarbejdet en reserve.

Øvrige forhold

15. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra driften af Metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløftes.

16. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning i august 2025. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring renteafdækning.

17. 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)

18. Indbetalinger vedr. M5 og M4 Ydre Nordhavn er baseret på aftalegrundlaget fra marts 2025.

19. Opregning til løbende priser er baseret på Finansministeriets inflationsforventning i august 2025.

Langtidsbudget

Langtidsbudget 2026 for Metroselskabet I/S (løbende priser)

Mio. kr.

Tilbagebetalingsår	2074
Forventet maks. nettogæld	-46.872
År med forventet maks. gæld	2039

År	Anlægs-investeringer	Reinvesteringer	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejdskapital	Betalings-aftale	Finansielle poster	Likviditets-virkning	Nettogæld primo	Nettogæld Ultimo
2025	-632	-112	204	0	443	-650	-746	-32.118	-32.864
2026	-527	-163	208	0	1.234	-620	132	-32.864	-32.732
2027	-2.367	-142	362	1.856	1.119	-776	52	-32.732	-32.681
2028	-3.139	-51	498	0	1.799	-805	-1.698	-32.681	-34.378
2029	-1.785	-34	608	0	2.142	-821	110	-34.378	-34.268
2030	-2.103	-35	624	0	2.581	-843	225	-34.268	-34.043
2031	-2.401	-302	743	0	1.710	-868	-1.119	-34.043	-35.163
2032	-2.183	-431	841	0	667	-891	-1.997	-35.163	-37.160
2033	-2.218	0	918	0	683	-957	-1.574	-37.160	-38.734
2034	-2.256	-111	965	0	698	-1.000	-1.704	-38.734	-40.438
2035	-4.170	-213	1.003	0	708	-1.050	-3.722	-40.438	-44.159
2036	-2.771	0	1.052	0	720	-1.118	-2.116	-44.159	-46.275
2037	-448	0	1.158	0	732	-1.142	300	-46.275	-45.976
2038	-456	0	1.216	0	745	-1.147	357	-45.976	-45.618
2039	-1.724	-416	1.289	0	758	-1.160	-1.253	-45.618	-46.872
2040	-471	-56	1.362	0	770	-1.181	424	-46.872	-46.448
2041	-480	0	1.431	0	784	-1.077	658	-46.448	-45.789

År	Anlægs-investeringer	Reinvesteringer	Driftsresultat (EBITDA)	Ændring i arbejdskapital	Betalings-aftale	Finansielle poster	Likviditets-virkning	Nettogæld primo	Nettogæld Ultimo
2042	-488	-510	1.497	0	798	-1.059	238	-45.789	-45.551
2043	-497	0	1.567	0	812	-1.044	838	-45.551	-44.713
2044	-505	-2.170	1.638	0	826	-1.077	-1.288	-44.713	-46.001
2045	-514	-275	1.635	0	840	-1.088	599	-46.001	-45.403
2046	0	-14	1.745	0	678	-1.075	1.334	-45.403	-44.069
2047	0	0	1.875	0	689	-1.079	1.485	-44.069	-42.584
2048	0	-50	1.977	0	701	-1.054	1.574	-42.584	-41.010
2049	0	-1.136	2.080	0	713	-1.042	614	-41.010	-40.395
2050	0	-66	2.185	0	725	-1.030	1.813	-40.395	-38.582
2051	0	0	2.265	0	737	-965	2.038	-38.582	-36.544
2052	0	-5.515	2.322	0	750	-1.042	-3.485	-36.544	-40.029
2053	0	0	2.379	0	764	-1.217	1.926	-40.029	-38.103
2054	0	-655	2.437	0	778	-1.163	1.398	-38.103	-36.705
2055	0	-15	2.495	0	791	-1.188	2.083	-36.705	-34.622
2056	0	0	2.556	0	805	-1.116	2.246	-34.622	-32.376
2057	0	0	2.619	0	820	-1.070	2.369	-32.376	-30.007
2058	0	-3	2.683	0	834	-1.048	2.466	-30.007	-27.541
2059	0	-587	2.749	0	849	-971	2.040	-27.541	-25.502
2060	0	-3.245	2.816	0	865	-970	-535	-25.502	-26.037
2061	0	-10	2.887	0	0	-931	1.946	-26.037	-24.091
2062	0	-724	2.960	0	0	-872	1.365	-24.091	-22.726
2063	0	0	3.032	0	0	-830	2.203	-22.726	-20.523
2064	0	-302	3.105	0	0	-753	2.051	-20.523	-18.473
2065	0	-64	3.180	0	0	-671	2.445	-18.473	-16.028
2066	0	-1.761	3.255	0	0	-626	869	-16.028	-15.159
2067	0	0	3.332	0	0	-558	2.774	-15.159	-12.386
2068	0	0	3.410	0	0	-451	2.959	-12.386	-9.426
2069	0	-5.313	3.491	0	0	-437	-2.259	-9.426	-11.685
2070	0	-720	3.569	0	0	-445	2.404	-11.685	-9.282
2071	0	-690	3.649	0	0	-349	2.610	-9.282	-6.672
2072	0	-1.576	3.724	0	0	-263	1.885	-6.672	-4.787
2073	0	0	3.794	0	0	-158	3.636	-4.787	-1.151
2074	**0**	**-1.687**	**3.861**	**0**	**0**	**-47**	**2.127**	**-1.151**	**976**

ESG – supplerende data og noter

Supplerende ESG-data

Underemne	Nøgleindikator	Enhed	Note	2025	2024	2023	2022	2021
	Metroselskabets totale CO2e-aftryk	ton CO2e	27	22.838		-	-	-
	-Scope 1	ton CO2e	28	8		-	-	-
	-Scope 2	ton CO2e	29	2.893		-	-	-
	-Scope 3	ton CO2e	30	19.938		-	-	-
	Drift CO2e	ton CO2e	31	5.720		-	-	-
	Anlæg CO2e	ton CO2e	32	7.616		-	-	-
	Reinvesteringer CO2e	ton CO2e	33	6.485		-	-	-
	Selskabet CO2e	ton CO2e	34	3.018				
	CO2e fra tjenesterejser	ton CO2e	35	22	67	55	55	12
Klimaaftryk	Baseline-udledning fra anlæg af M5 1. fase	ton CO2e	36	286.000	-	-	-	-
	Energiforbrug til fremdrift af tog	MWh	37	47.353	43.321	44.998	43.190	41.354
Energi	Energiforbrug - øvrig strøm	MWh	38	28.136	26.095	24.090	25.305	29.016
	Total affaldsmængde fra anlæg	Ton	39	125	5.183	2.909	6.780	2.427
	Anden nyttiggørelse	%	40	21	88	77	83	44
Affald	Bortskaffelse	%	41	0				
Arbejdsvilkår for egne medarbejdere	Antal langtidssygemeldte	Antal	42	8	13	12	6	9
Diversitet og inklusion for egne medarbej-	Kønsbalance - bestyrelse	Underrepræsenteret køn i %	43	29	29	29	29	-
dere	Kønsbalance - alle medarbejdere	Underrepræsenteret køn i %	44	41	41	43	41	-
	Antal ulykker uden fravær - anlæg	Antal	45	6	16	11	15	55
	Antal ulykker med fravær - anlæg	Antal	46	1	9	6	6	5
	Ulykkesfrekvens for branchen (DA)	ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer	47	Opgøres i 2026	33,6	31,2	29,7	32,0
Arbejdsvilkår i værdikæden	Lærlingeårsværk i driften	Årsværk	48	17	18	15	8	5

ESG-noter

Nøgleindikatorer

Note 1 CO2e pr. passagerkilometer

Der er ingen direkte CO2-udledninger (scope 1) forbundet med fremdriften af Metroens tog, da de er eldrevne. Der er dog udledninger forbundet med produktionen af den el (scope 2), som forbruges i forbindelse med kørsel. Elforbruget kan omregnes til CO2-udledning, baseret på emissions-faktorer for de energikilder, der indgår i det danske el-mix. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foreløbige emissionsfaktor for el for 2025 for Østdanmark. Nøgletallet viser hvor mange gram CO2 der udledes per kørt passagerkilometer, når der tages udgangspunkt i energiforbruget forbundet med kørsel (fremdrift) for det samlede metrosystem (dvs. M1-M4). Det bemærkes at 2024-tallet i tabellen afviger fra det selskabet rapporterede sidste år (3,75) – det skyldes at tallet efterfølgende er genberegnet med den endelige emissionsfaktor for el for Østdanmark for 2024, som medfører et fald i aftrykket pr. passagerkilometer.

Note 2 Opnået reduktion M4 – designfase

Designfase er kun netop påbegyndt, så der er endnu ikke opgjort reduktioner. Tallet vil vise den opnåede reduktion i design relativt til baseline, inklusive alle indarbejdede CO2-reducerende tiltag ved udgangen af året.

Note 3 Opnået reduktion M5 – designfase

Opnået reduktion i design relativt til baseline, inklusive alle indarbejdede CO2-reducerende tiltag pr. 31. december 2025

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

Procentvis andel af opdateret analyseapparat til kortlægning af sårbarhed samt sikrings- og skadesomkostning i metrosystemet. En nyligt opdateret analyse vil således tælle fuldt, hvorimod en ældre analyse vægtes lavere.

Note 5 Energiforbrug pr. kørt togkilometer

Strømforbruget (i KWh) for hver kilometer, som metrotogene kører. Nøgletallene tager højde for det samlede strømforbrug på alle metrolinjer, dvs. kørestrøm og øvrig strøm.

Note 6 Totalt energiforbrug

Det samlede strømforbrug (i MWh) forbundet med driften af den eksisterende Metro (M1-M4). Det vil sige kørestrøm og strøm på stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre for alle fire linjer.

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

Opgøres som den procentvise forskel på det samlede forbrug af 'øvrig strøm' (det vil sige alt andet strømforbrug end det der bruges til fremdrift af tog – primært til stationer og kontrol- og vedligeholdscenter) for linjerne M1-M2 for perioden, sammenholdt med det tilsvarende forbrug i basisåret 2022.

Note 8 Implementering af "Fokusområder for Ressourcer og Biodiversitet"

Procentdel af initiativer fra publikationen "Fokusområder for Ressourcer og Biodiversitet" der er igangsatte eller afsluttet

Note 9 Andel genbrugt affald i igangværende anlægsaktiviteter

Den procentvise andel af de samlede mængder affald (opgjort i ton) fra selskabets store anlægsaktiviteter i perioden (kontrakterne CRSH7 og CRSH8) som genbruges. Ved genbrug forstås direkte genbrug eller forberedelse til genbrug, hvor et produkt eller en genstand bruges igen i sin oprindelige form til samme formål eller kan genbruges efter få og enkle handlinger. Opgørelserne er baseret på affaldsrapporter, som entreprenørerne på anlægskontrakterne løbende modtager fra de virksomheder, der på vegne af entreprenørerne håndterer det genererede affald. Den rapporterede data er baseret på to anlægsprojekter ved København Syd, som er gennemført i år. Opgørelserne er baseret på meget små mængder sammenlignet med data fra de forudgående år vedrørende anlægget af forlængelsen af M4 til København Syd. Det kan derfor være svært at sammenligne dette års tal med de forudgående år, ligesom datagrundlaget ikke nødvendigvis er af samme kvalitet som på de store projekter.

Note 10 Andel genanvendt affald i igangværende anlægsaktiviteter

Den procentvise andel af de samlede mængder affald (opgjort i ton) fra selskabets store anlægsaktiviteter i perioden (kontrakterne CRSH7 og CRSH8) som genanvendes. Ved genanvendelse forstås indvinding af materialer og ressourcer fra affaldet der benyttes til fremstilling af nye produkter. Opgørelserne er baseret på affaldsrapporter, som entreprenørerne på anlægskontrakterne løbende modtager fra de virksomheder, der på vegne af entreprenørerne håndterer det genererede affald. Den rapporterede data er baseret på to anlægsprojekter ved København Syd, som er gennemført i år. Opgørelserne er baseret på meget små mængder sammenlignet med data fra de forudgående år vedrørende anlægget af forlængelsen af M4 til København Syd. Det kan derfor være svært at sammenligne dette års tal med de forudgående år, ligesom datagrundlaget ikke nødvendigvis er af samme kvalitet som på de store projekter.

Note 11 Sygefravær

Opgørelsen viser det gennemsnitlige sygefravær per medarbejder per år. Opgørelsen er eksklusiv de medarbejdere, der er eller har været langtidssygemeldte.

Note 12 Medarbejderomsætning

Medarbejderomsætningen er udtryk for det procentvise antal medarbejdere, set i forhold til det samlede antal medarbejdere (eksklusive studentermedhjælpere), som forlader selskabet pr. år.

Note 13 Medarbejdertilfredshed (GAIS)

Medarbejdernes samlede tilfredshed på en skala fra 0-100 der opgøres i forbindelse med selskabets årlige medarbejdertilfredshedsundersøgelse (GAIS). Resultatet opgøres på baggrund af fem overordnede spørgsmål omkring jobtilfredshed.

Note 14 eNPS

eNPS står for 'employee Net Promoter Score', og Indikerer hvor villige medarbejderne er til at anbefale Metroselskabet som arbejdsplads, baseret på spørgsmålet " How likely are you to recommend Metroselskabet as a good place to work?" på en skala fra 1-10. Skalaen går fra -100 til +100. Besvarelser sorteres således: 0-6: Detractors. Besvarelser 7-8: Passives. Besvarelser 9-10: Promotors. Udregning: Procentdelen af promotors fratrukket procentdelen af detractors = eNPS

Note 15 Værdsættes forskellighed (GAIS)

Baseret på medarbejdernes vurdering på en skala fra 1-10 af spørgsmålet "I hvilken grad oplever du, at I, i din enhed, er åbne for og værdsætter forskelligheder f.eks. ift. alder, uddannelse, køn, etnisk oprindelse og arbejdsevne?". Skalaen for resultatet er 0-100.

Note 16 Er der upassende ytringer (GAIS)

Den procentvise andel af medarbejdere der i den årlige medarbejdertilfredshedsundersøgelse (GAIS) svarer "ja" til spørgsmålet "Jeg oplever en kultur på arbejdspladsen, hvor der er upassende ytringer, f.eks. om sex, seksualitet, etnisk oprindelse eller køn."

Note 17 Kønsfordeling i direktørgruppe

Metroselskabets direktion udgøres alene af den adm. direktør. Direktionen supporteres af tre direktører, og tilsammen udgør den adm. Direktør og de supporterende direktører Metroselskabets direktørgruppe. Tallet viser andelen af denne gruppe der repræsenterer det underrepræsenterede køn.

Note 18 Kønsfordeling alle ledere med personaleansvar

Kønsbalancen blandt Metroselskabets ledere med formelt personaleansvar. Opgørelsen omfatter dermed direktører, enhedschefer og teamchefer, samt projektdirektører, såfremt disse har personaleansvar. Teamchefer blev indført i 2024, og de ældre tal er derfor ikke direkte sammenlignelige med tallene fra 2024 og frem.

Note 19 Ulykkesfrekvens ved anlæg

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

Note 20 Rapporteringsfrekvens af nærvedhændelser - anlæg

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

Note 21 Antal audits vedr. arbejdsklausul gennemført

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

Note 22 Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde

Opgøres kun under store anlægsprojekter.

Tallet viser andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de personligt oplever ingen eller begrænset gene eller ulempe fra anlægsarbejde.

Note 23 Oplevet tryghed i Metroen

Metroselskabet spørger løbende til de rejsendes oplevede tryghed i Metroen i forbindelse med selskabets kundetilfredshedsmålinger. Resultaterne indikerer andelen af passagerer, der svarer 'meget tryg / tryg' til spørgsmålet "Føler du dig samlet set tryg eller utryg, når du rejser med Metroen?". Undersøgelsen udføres blandt passagerer, mens de befinder sig i toget, og det bemærkes yderligere, at spørgsmålet ikke stilles på stationerne eller om natten.

Note 24 Elevator-oppetid

Andelen af tiden i perioden, hvor elevatorer er i drift. På alle stationer på M3 og M4 er der to elevatorer, men på hovedparten af stationerne på M1M2 er der kun én elevator. På disse stationer var elevator-oppetiden for 2025 på 96,1 pct.

Note 25 Henvendelser angående korruption i whistleblowerordningen

Henvendelser via selskabets whistleblower-ordning vedrørende korruption eller bestikkelse vedrørende selskabets medarbejdere eller projekter.

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

Den procentvise andel af relevante anlægskontrakter indgået i perioden, hvor der indgår CO2-besparende tiltag, forstået som at der er stillet klimakrav i de pågældende kontrakter eller der er foretaget indledende beslutninger baseret på at opnå et lavere CO2-aftryk

Supplerende ESG-data

Note 27 Metroselskabets totale CO2e-aftryk

Metroselskabets totale CO2e-aftryk udgør den samlede udledning fra scope 1, scope 2 og scope 3 eller aktiviteterne Drift, Anlæg, Reinvesteringer og Metrovej 5 og angiver derved Metroselskabets samlede estimerede klimapåvirkning i den rapporterede periode. Opgørelsen af Metroskelabet klimaregnskab er udarbejdet i overensstemmelse med principperne i Greenhouse Gas Protocol (GHG) og omfatter Metroselskabets aktiviteter indenfor scope 1, scope2 og scope 3.

Note 28 Scope 1

Andelen af det estimerede CO2e-aftryk, der tilfalder Scope 1. Scope 1 omfatter direkte udledninger af drivhusgasser fra kilder, som Metroselskabets selv ejer eller kontrollerer, hovedsageligt brændstofsforbrug til biler.

Note 29 Scope 2

Andelen af det estimerede CO2e-aftryk, der tilfalder Scope 2. Scope 2 omfatter indirekte udledninger fra produktion af indkøbt energi, som forbruges af Metroselskabet, hovedsageligt el- og fjernvarmeforbrug.

Note 30 Scope 3

Andelen af det estimerede totale CO2e-aftryk, der tilfalder Scope 3. Scope 3 omfatter øvrige indirekte udledninger, der opstår i Metroselskabets værdikæde, både opstrøms og nedstrøms, men som ikke er omfattet af scope 2, hovedsageligt indkøb af varer og tjenesteydelser.

Note 31 Drift CO2e

Andelen af det estimerede totale CO2e-aftryk, der tilfalder driften af Metroen, herunder energiforbrug, rådgivningsydelser, forsikringer etc.

Note 32 Anlæg CO2e

Andelen af det estimerede totale CO2e-aftryk, der tilfalder anlæg af ny metro, herunder udledninger ifm. anlæg af metro fra faktisk forbrug af materialer og energi, men også udledninger ifm. omkostninger til projekter, der endnu ikke har haft byggestart, herunder omkostninger til konsulent- og rådgivningsydelser og forberedende undersøgelser.

Note 33 Reinvesteringer CO2e

Andelen af det estimerede totale CO2e-aftryk, der tilfalder reinvesteringer i den eksisterende metro, herunder særligt omkostninger til konsulent- og rådgivningsydelser, byggeri og vedligehold, elektronik og software.

Note 34 Selskabet CO2e

Andelen af det estimerede totale CO2e-aftryk, der tilfalder Metroselskabets egen organisation, defineret som selskabets administrative aktiviteter, herunder driften af selskabets kontorfaciliteter på Metrovej 5, 2300 København S.

Note 35 CO2e fra tjenesterejser

Andelen af det estimerede totale CO2e-aftryk, der tilfalder CO2-e fra tjenesterejser

Note 36 Baseline-udledning fra anlæg af M5 1. fase

Den estimerede totale CO2e-udledning for 1. fase af M5, København H til Prags Boulevard Øst.

Note 37 Energiforbrug til fremdrift af tog

Det samlede strømforbrug (i MWh) forbundet med fremdrift af tog på M1-M4. Nye målere på M3/M4 i 2023 har betydet en forskydning i fordelingen af kørestrøm og den øvrige strøm, hvilket kan påvirke sammenligneligheden med de historiske tal på flere af nøgletallene vedrørende energiforbruget fra Metroen i drift.

Note 38 Energiforbrug - øvrig strøm

Det samlede strømforbrug (i MWh) på stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre for M1-M4. Nye målere på M3/M4 i 2023 har betydet en forskydning i fordelingen af kørestrøm og den øvrige strøm, hvilket kan påvirke sammenligneligheden med de historiske tal på flere af nøgletallene vedrørende energiforbruget fra Metroen i drift.

Note 39 Total affaldsmængde fra anlæg

De totale mængder affald (opgjort i ton) fra selskabets store anlægsaktiviteter i perioden (kontrakterne CRSH7 og CRSH8). Den rapporterede data vedrørende affald er baseret på to anlægsprojekter ved København Syd, som er gennemført i år. Opgørelserne er baseret på meget små mængder sammenlignet med data fra de forudgående år vedrørende anlægget af forlængelsen af M4 til København Syd. Det kan derfor være svært at sammenligne dette års tal med de forudgående år, ligesom datagrundlaget ikke nødvendigvis er af samme kvalitet som på de store projekter.

Note 40 Anden nyttiggørelse

Den procentvise andel af de samlede mængder affald (opgjort i ton) fra selskabets store anlægsaktiviteter i perioden (kontrakterne CRSH7 og CRSH8) som nyttiggøres. Ved nyttiggørelse forstås at affaldet bruges direkte som erstatning for råmaterialer f.eks fyldmateriale i anlæg eller knust asfalt til veje. Tallet er dog eksklusiv energigenindvinding ved forbrænding. Opgørelserne er baseret på affaldsrapporter, som entreprenørerne på anlægskontrakterne løbende modtager fra de virksomheder, der på vegne af entreprenørerne håndterer det genererede affald.

Note 41 Bortskaffelse

Den procentvise andel af de samlede mængder affald (opgjort i ton) fra selskabets store anlægsaktiviteter i perioden (kontrakterne CRSH7 og CRSH8) som bortskaffes. Ved bortskaffelse forstås først og fremmest deponering, men også afbrænding uden energiudnyttelse. Alt affald til deponering skal anvises af kommunen. Opgørelserne er baseret på affaldsrapporter, som entreprenørerne på anlægskontrakterne løbende modtager fra de virksomheder, der på vegne af entreprenørerne håndterer det genererede affald.

Note 42 Antal langtidssygemeldte

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

Note 43 Kønsbalance - bestyrelse

Opgørelsen er baseret på de medlemmer af bestyrelsen, som interessenterne har udpeget, og som ved udgangen af 2025 bestod af fem mænd og to kvinder. (I bestyrelsen sidder desuden to medarbejdervalgte repræsentanter, der begge er kvinder. Bestyrelsens suppleant var ved udgangen af 2025 også en kvinde).

Note 44 Kønsbalance – alle medarbejdere

Viser kønsfordelingen for alle ansatte som selv har angivet deres køn, eksklusive studenter og praktikanter

Note 45 Antal ulykker uden fravær - anlæg

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

Note 46 Antal ulykker med fravær - anlæg

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

Note 47 Ulykkesfrekvens for branchen

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

Note 48 Lærlingeårsværk i driften

Det årlige antal lærlingeårsværk hos selskabets driftsoperatør. Tallet for 2025 er samlet for M1/M2 og M3 /M4. Operatøren er påkrævet at have mindst 10 årsværk om året.

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

Læs mere om Metroselskabet på metroselskabet.dk

ISBN 978-87-92378-65-1