



Transportminister Thomas Danielsen  
Overborgmester Sophie Hæstorp Andersen  
Borgmester Michael Vindfeldt

### **Indkaldelse til interessentskabsmøde**

Hermed indkaldes til interessentskabsmøde nr. 16 i Metroselskabet den 24. marts 2023 kl. 10.00 – 11.30 i Metroselskabet.

./ Dagsorden med tilhørende bilag, der behandles på mødet, er nu tilgængelig på selskabets bestyrelsesportal sammen med denne indkaldelse.

Årsrapporten er, i henhold til Metroselskabets vedtægter, lagt på hjemmesiden [www.m.dk](http://www.m.dk) senest 14 dage før mødets afholdelse.

Med venlig hilsen



Jørn Neergaard Larsen

**Metroselskabet I/S**  
Metrovej 5  
DK-2300 København S  
m.dk

T +45 3311 1700  
E m@m.dk

2022-03-17





Bestyrelsesformand Jørn Neergaard Larsen  
Næstformand Jonas Bjørn Jensen  
Næstformand Michael Vindfeldt  
Fmd. for revisionskomiteen Birgitte Brinch Madsen

### **Indkaldelse til interessentskabsmøde**

Hermed indkaldes til interessentskabsmøde nr. 16 i Metroselskabet den 24. marts 2023 kl. 10.00 – 11.30 i Metroselskabet.

- ./ Dagsorden med tilhørende bilag, der behandles på mødet, er nu tilgængelig på selskabets bestyrelsesportal sammen med denne indkaldelse.

Årsrapporten er, i henhold til Metroselskabets vedtægter, lagt på hjemmesiden [www.m.dk](http://www.m.dk) senest 14 dage før mødets afholdelse.

Med venlig hilsen

  
Carsten Riis

**Metroselskabet I/S**  
Metrovej 5  
DK-2300 København S  
m.dk

T +45 3311 1700  
E m@m.dk

2023-03-10







## Dagsorden for interessentskabsmøde nr. 16 i Metroselskabet den 24. marts 2023

<b>Dagsorden</b>	<b>Bilag</b>
1. Velkomst og godkendelse af dagsorden	
2. Meddelelser fra bestyrelsesformand Jørn Neergaard Larsen	
3. Godkendelse af årsrapport for Metroselskabet I/S for 2022 og budgetmæssig resultatdisponering samt meddelelse af decharge til bestyrelsen	I16-03-01
- Årsrapport 2022	I16-03-02
4. Godkendelse af Metroselskabets Bæredygtighedsrapport 2022	I16-04-01
- Bæredygtighedsrapport 2022	I16-04-02
5. Godkendelse af Metroselskabets løn- og ansættelsespolitik	I16-05-01
- Metroselskabets løn- og ansættelsespolitik	I16-05-02
6. Godkendelse af bestyrelsens vederlag for 2023 og orientering om vederlag til komited medlemmer	I16-06-01
7. Orientering om Metroselskabets compliance 2023	I16-07-01
- Metroselskabets opfyldelse af anbefalinger i statens ejerskabspolitik	I16-07-02
- Metroselskabets opfyldelse af anbefalinger for god selskabsledelse fra Komiteen for god selskabsledelse	I16-07-03
- Metroselskabets kompendium for god Selskabsledelse 2023	I16-07-04
8. Godkendelse af Metroselskabets forretningsstrategi for 2023-2026	I16-08-01
Metroselskabets forretningsstrategi 2023-2026	I16-08-02
9. Evt.	





## Godkendelse af årsrapport for Metroselskabet I/S for 2022 og budgetmæssig resultatdisponering samt meddelelse af decharge til bestyrelsen

Metroselskabets bestyrelse godkendte på bestyrelsesmødet den 24. februar  
./ 2023 vedlagte *Årsrapport 2022 for Metroselskabet I/S*. Selskabets revisorer har  
forsynet årsregnskabet for 2022 med en revisionspåtegning uden forbehold eller  
fremhævelser.

Tabel 1 – Hovedtal (mio. kr.)

	2018	2019	2020	2021	2022
Takstindtægter	891	1.154	864	805	1.245
Metroens driftsindtægter	360	520	91	29	230
Værdi af eget arbejde	207	219	172	137	127
Andre driftsindtægter	35	52	809	783	67
<b>Indtægter i alt</b>	<b>1.492</b>	<b>1.945</b>	<b>1.936</b>	<b>1.754</b>	<b>1.670</b>
Metroens driftsomkostninger	-933	-1.212	-1.121	-1.095	-1.336
Personaleomkostninger	-234	-247	-248	-235	-247
Andre eksterne omkostninger	-33	-50	-43	-43	-46
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>-1.200</b>	<b>-1.509</b>	<b>-1.412</b>	<b>-1.373</b>	<b>-1.629</b>
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>292</b>	<b>436</b>	<b>524</b>	<b>381</b>	<b>41</b>
Af- og nedskrivninger	215	-516	-1.430	-12.657	-3.197
Finansielle poster	-322	-325	-330	-380	-668
Markedsværdiregulering	-143	-2.175	-1.538	931	7.682
<b>Årets resultat</b>	<b>42</b>	<b>-2.581</b>	<b>-2.775</b>	<b>-11.725</b>	<b>3.858</b>
Egenkapital ultimo	-1.007	-3.347	-5.639	-2.446	1.413
Korrigeret egenkapital ultimo	3.846	3.680	2.927	5.190	1.366
Soliditetsgrad	-3 %	-9 %	-14 %	-6 %	4 %
Korrigeret soliditetsgrad	13 %	9 %	7 %	12 %	4 %
Overskudsgrad	20 %	22 %	27 %	22 %	3 %

Resultatet i 2022 er påvirket af, at det er første år efter COVID-19, hvor selskabet ikke er blevet kompenseret for pandemiens konsekvenser for passagerindtægterne. Til trods for at selskabets overskud således er faldet i forhold til tidligere år, har selskabet med overskuddet på 41 mio. kr. og en overskudsgrad på 3 pct. overgået oprindelig budget med 220 mio. kr. Selskabets udvikling har været bedre end forventet, og resultatet for 2022 vurderes på den baggrund at være tilfredsstillende

Selskabets takstindtægter udgjorde 1.245 mio. kr. i 2022. Dette er bedre end forventet, primært som følge af at metroen i 2022 har haft 107,9 mio. passagerer i forhold til oprindeligt budget på 90,9 mio. for 2022. Taksten pr. passager udgjorde 11,00 kr., hvilket er i overensstemmelse med forventningerne.

Af- og nedskrivninger udgjorde en udgift på i alt 3.197 mio. kr., hvoraf 400 mio.kr. vedrører afskrivninger af Metro i drift og 2.797 mio. kr. vedrører nedskrivning. Nedskrivningen på 2.797 mio. kr. skyldes rente- og inflationsudviklingen i 2022.



De finansielle poster udgjorde en samlet udgift på 668 mio. kr. og markedsværdireguleringen for 2022 udgjorde en indtægt på 7.682 mio. kr. Markedsværdireguleringen er alene en regnskabsmæssig registrering uden likviditetsmæssig betydning og har derfor ikke betydning for selskabets evne til at servicere sine forpligtelser. Årets resultat udgør herefter et overskud på 3.858 mio. kr.

Selskabets egenkapital var ved udgangen af 2022 positiv og udgjorde 1.413 mio. kr. Selskabets korrigerede egenkapital, hvor der er korrigeret for markedsværdireguleringen, er ligeledes positiv og udgør 1.366 mio. kr. ultimo 2022.

### Økonomiopfølgning 2022

I henhold til selskabets vedtægter udgør årsrapporten for 2022 også 4. kvartalsrapport 2022, hvorfor der nedenfor gives en overordnet gennemgang af resultaterne for 2022 i forhold til seneste estimater. En yderligere gennemgang med fokus på eventuelle budgetmæssige konsekvenser for 2023 vil blive foretaget i forbindelse med økonomiopfølgningen for 1. kvartal 2023.

Tabel 2 – Regnskab og Budget hovedtal (mio. kr.)

	Regnskab 2022	Seneste estimat 2022	Afvigelse
Takstindtægter	1.245	1.203	42
Metroens driftsindtægter	230	198	32
Værdi af eget arbejde	127	142	-15
Andre driftsindtægter	67	74	-7
<b>Indtægter i alt</b>	<b>1.670</b>	<b>1.617</b>	<b>53</b>
Metroens driftsomkostninger	-1.336	-1.378	42
Personaleomkostninger	-247	-257	10
Andre eksterne omkostninger	-46	-73	27
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>-1.629</b>	<b>-1.708</b>	<b>79</b>
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>41</b>	<b>-91</b>	<b>132</b>
Af- og nedskrivninger	-3.197	-443	-2.754
Finansielle poster	-668	-701	33
Markedsværdiregulering	7.682	7.513	169
<b>Årets resultat</b>	<b>3.858</b>	<b>6.278</b>	<b>-2.420</b>
Egenkapital ultimo	1.413	3.833	-2.420
Korrigeret egenkapital ultimo	1.366	3.955	-2.589
Soliditetsgrad	4 %	10 %	-
Korrigeret soliditetsgrad	4 %	10 %	-
Overskudsgrad	3 %	-6 %	-

Resultatet før af- og nedskrivninger for 2022 er 132 mio. kr. bedre end seneste estimat ved 3. kvartal 2022. Af det budgetmæssige overskud udgør ikke afsluttede projekter og ikke anvendte puljemidler ca. 30 mio. kr. Midlerne vil blive overført til 2023 i forbindelse med 1. kvartals økonomiopfølgning 2023. Derudover indeholder det budgetmæssige overskud ca. 30 mio. kr., som var reserveret til betaling for el til M3/M4. Endelig kan det bedre resultat for 2022 henføres til en stigning i takstindtægterne som følge af flere passagerer samt et generelt mindre forbrug under personaleomkostninger end forventet samt diverse besparelser (mindre udgifter) under kontraktstyring og andre eksterne omkostninger.



Af- og nedskrivninger udgør en udgift på 3.197 mio. kr. i 2022 mod seneste estimat ved 3. kvartals økonomiopfølgning 2022 på 443 mio. kr. Afvigelsen skyldes regnskabsmæssige nedskrivninger på 2.797 mio. kr. i 2022.

Nedskrivningen budgetteres ikke og skyldes rente- og inflationsudviklingen i 2022. Nedskrivning er udtryk for ændringen i den opgjorte regnskabsmæssige værdi af Metroen.

De finansielle poster udgør en samlet udgift på 668 mio. kr. i 2022 i forhold til seneste estimat ved 3. kvartals økonomiopfølgning 2022 på 701 mio. kr.

Markedsværdireguleringen udgør en indtægt på 7.682 mio. kr. i 2022 i forhold til seneste estimat på 7.513 mio. kr., hvorefter årets resultat udgør 3.858 mio. kr. i 2022 i forhold til seneste estimat på 6.278 mio. kr.

### **Indstilling**

Det indstilles, at interessenterne godkender *Årsrapport 2022 for Metroselskabet I/S* og der meddeles decharge til bestyrelsen.



# Metroselskabet I/S

## Årsrapport 2022





# Indhold

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

## **Metroselskabet I/S**

Metrovej 5

2300 København S

T: 3311 1700

CVR-nr.: 30823699

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

ISBN 978-87-92378-52-1





# Et tilfredsstillende år

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

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

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

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

tiltrække talentfulde medarbejdere i et presset arbejdsmarked.

Trædesten til fremtiden

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

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

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

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

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

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

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

Kunderne tilbage i Metroen

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M4 og M5 på sporet

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





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

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

#### Ny strategi – stærkere fokus

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

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

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

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

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

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

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

Rigtig god læselyst!

**Jørn Neergaard Larsen**

Bestyrelsesformand

**Carsten Riis**

Administrerende direktør



# Vi binder byen sammen med bæredygtig transport



**320.000**

Daglige passagerer  
(hverdage)



**4**

Linjer

**39**

Stationer

**81**

Tog

**+99%**

Driftsstabilitet



**63**

NPS Score

## 2022 i tal



Passagertal  
108 mio.



Passagerindtægter  
1.245 mio. kr.



Resultat  
41 mio. kr.

## 2023 mål



Passagertal  
130 mio.



Passagerindtægter  
1.533 mio. kr.



Resultat  
80 mio. kr.





# Forretningsstrategi: Fremtidens metro





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

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

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

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

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

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

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

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





Kunderne

**Ambition:**

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

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

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

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

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

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





## Klimaaftrykket

### **Ambition:**

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

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

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

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







## Bygherrerollen

### **Ambition:**

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

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

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

Samtidig skal selskabet forberede sig organisatorisk på at kunne håndtere flere

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





Sikkerheden

**Ambition:**

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

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

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





## Organisation og kompetencer

### **Ambition:**

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

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

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

for at hæve ambitionsniveauet og blive en endnu bedre arbejdsplads.

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





# Metroen i drift





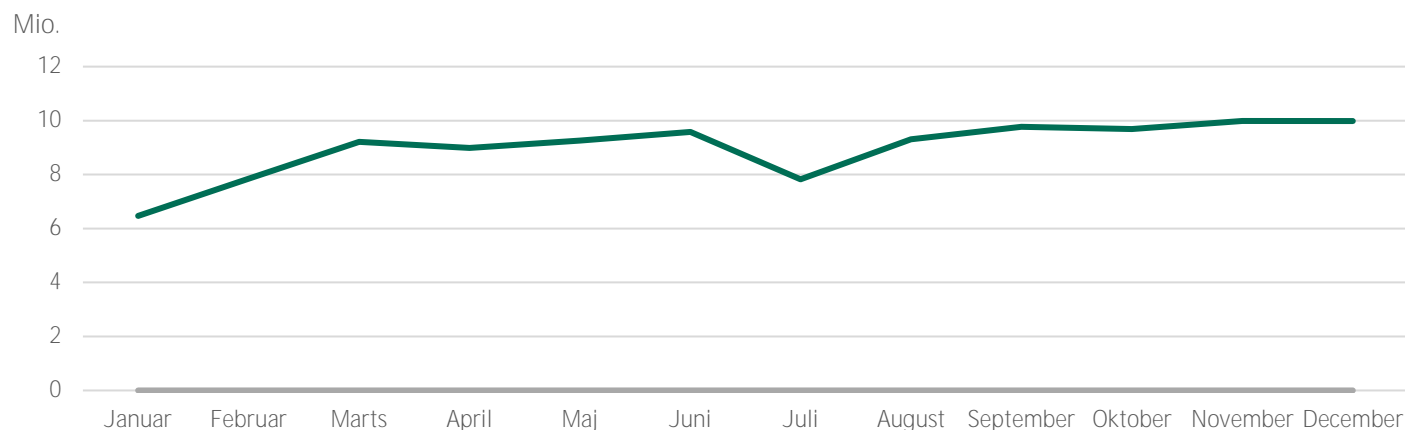
## Antallet af passagerer steg som forventet i 2022. Metroen leverer fortsat høj driftsstabilitet, og indsættelsen af flere tog hjælper med at betjene det stigende antal passagerer

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

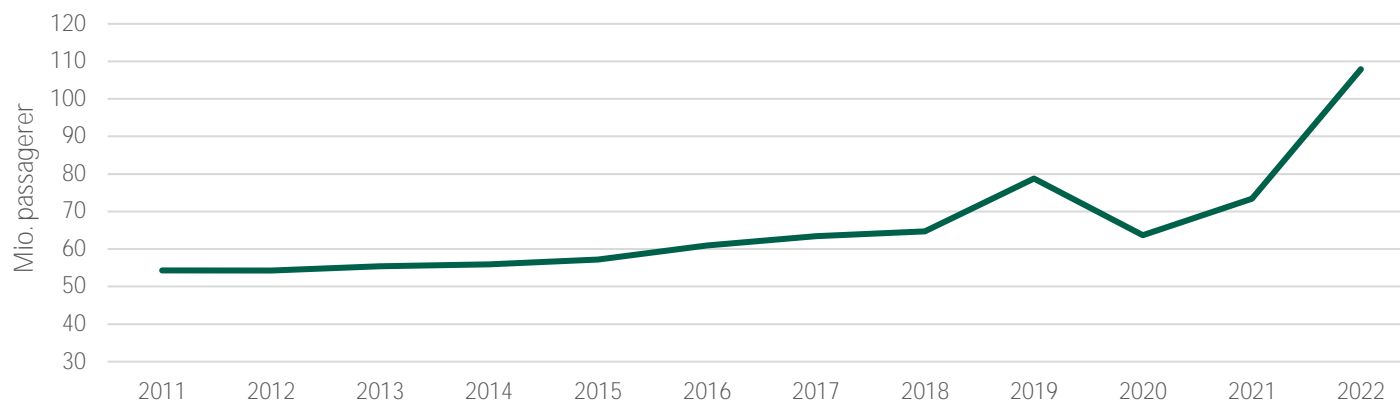
Passagerudviklingen har i løbet af året været præget af vækst. Den fulde åbning af samfundet efter COVID-19 ses således tydeligt i stigningen i passagertallet, og i første halvår var der ca. 11 mio. flere passagerer med Metroen end forventet i passagerbudgettet, som tog udgangspunkt i antagelser om fortsat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

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

Metroens passagertal pr. måned i 2022



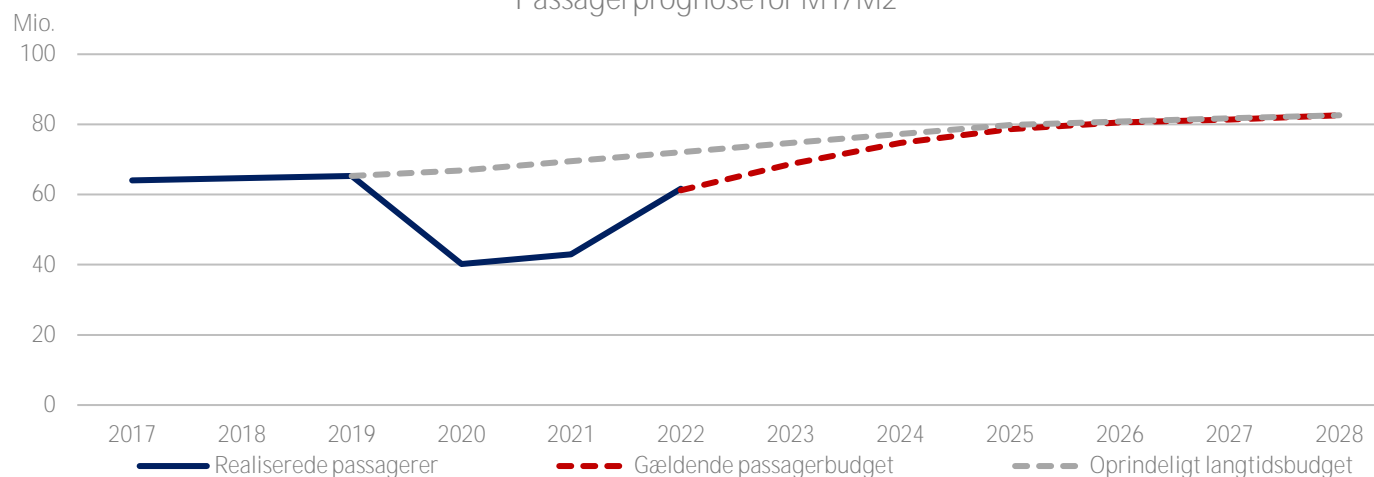
Antal metrorejser siden 2011



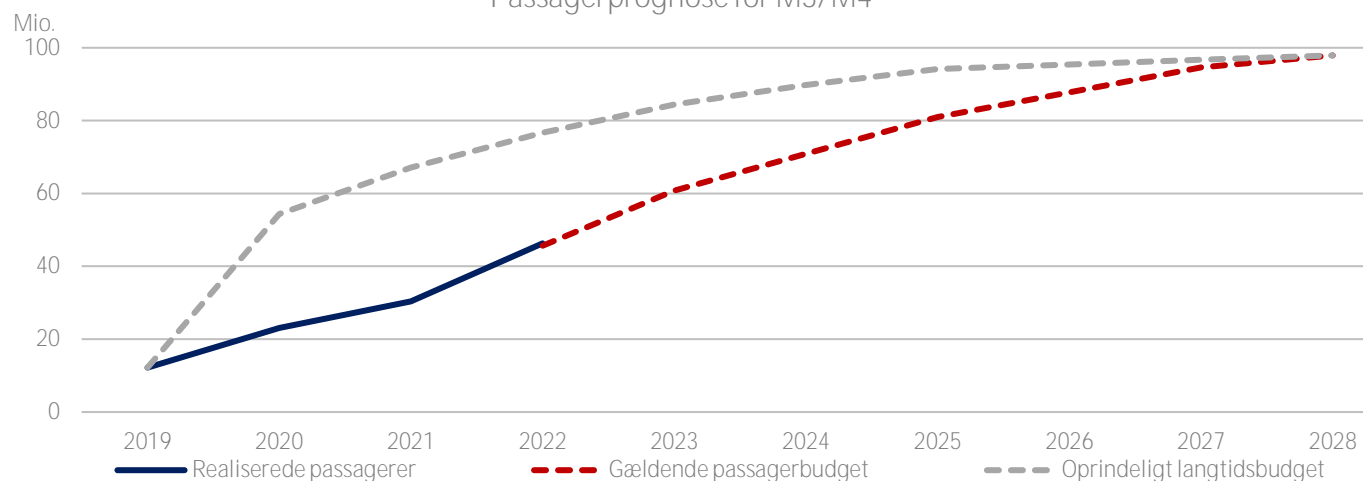


Men på trods af vækst i løbet af året er pendlerne både i Metroen og i samfundet endnu ikke vendt tilbage til et niveau svarende til før COVID-19. Før COVID-19 og åbningen af M3 og senere M4 forventede selskabet 149 mio. passagerer i 2022. Grundet pandemien blev væksten forskudt, og tallet nedjusteret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

Passagerprognose for M1/M2

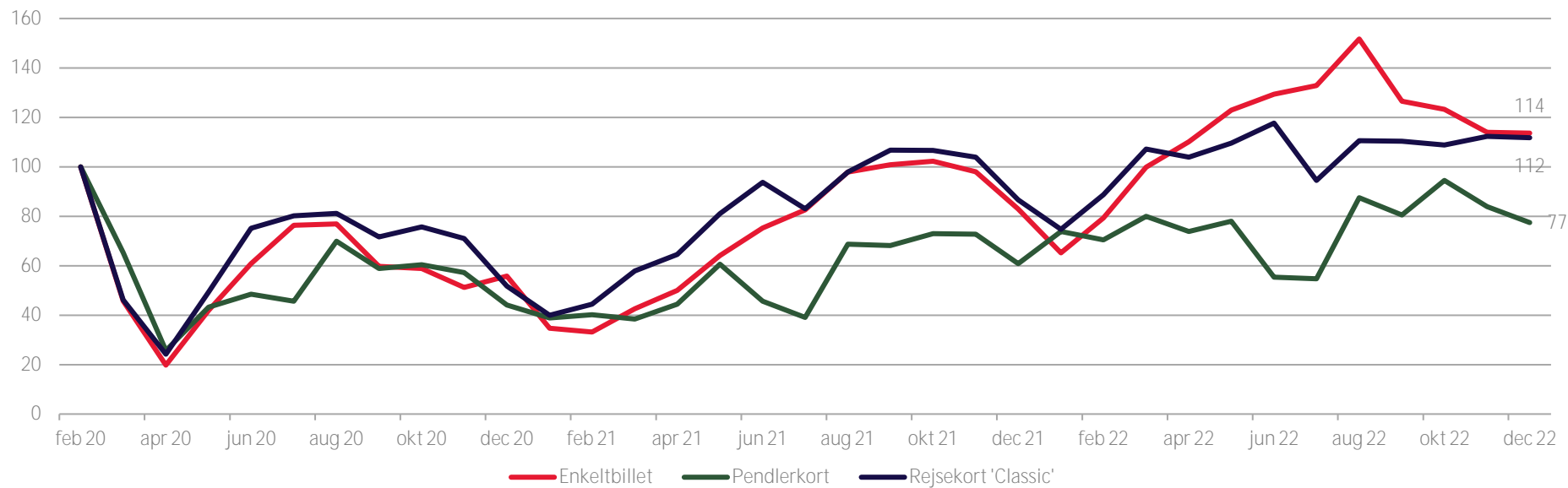


Passagerprognose for M3/M4





Indeks (Feb20 = 100)



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



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

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

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



### Høj driftsstabilitet

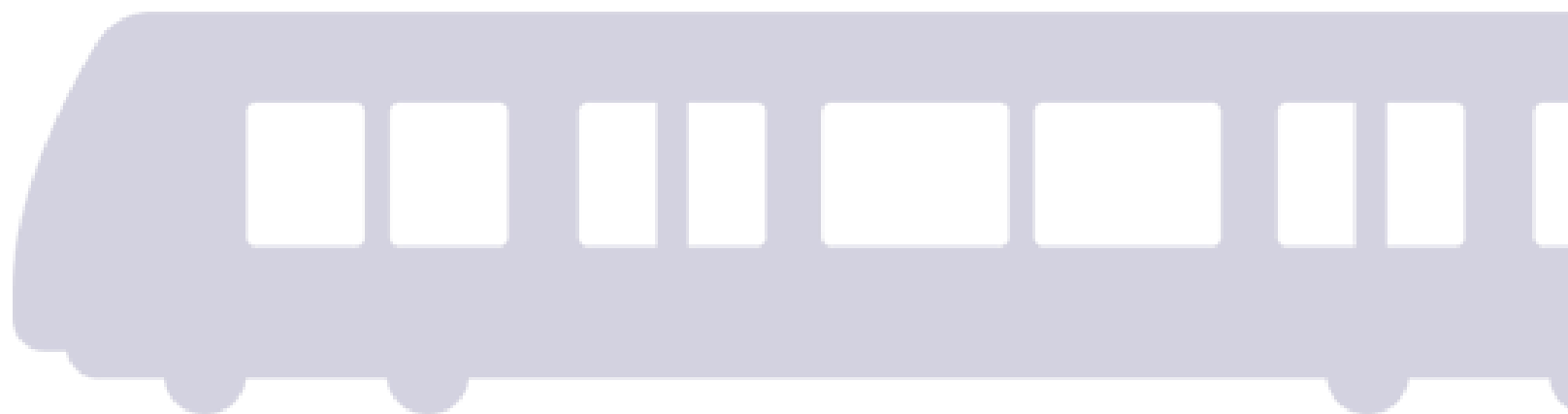
Metroen opretholdt i 2022 et højt niveau for driftsstabilitet på 99,4 pct. samlet for alle linjer og 99,1 pct. i myldretiden. Driftsstabiliteten udregnes ved at sammenholde antallet af faktiske afgange i forhold til antallet af planlagte afgange.

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

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

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

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





## Et klimavenligt transportmiddel

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

### Energiforbruget

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

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

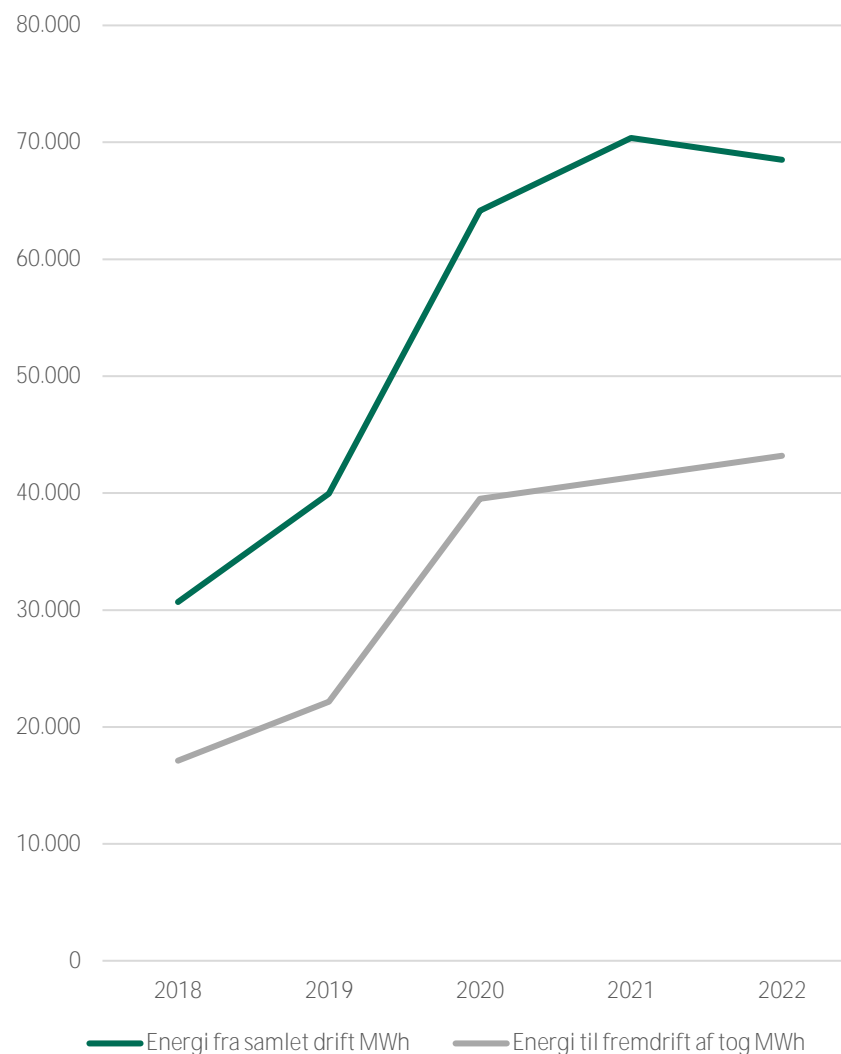
### Klimatilpasning

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

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

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

Strømforbrug ved drift af Metroen



**Klimaindsats**

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

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

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





## Investeringer i vedligeholdelse og fremtidig kapacitet

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

### Nyt styresystem

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

Nyt IT-system styrker Metroens reinvesteringer

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

Nye tog og projekter sikrer kapacitetsudvidelsen

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

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

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

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

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





# Anlæg af mere metro



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

### M4 forlænges til Sydhavn og Valby

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

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

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

### Kunsten på Sydhavn

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

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

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





## M4 forlænges til Ydre Nordhavn

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

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





## Idéfasehøring gennemført på M5

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

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

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

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

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







## København Syd – et nyt trafikknudepunkt i 2024

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

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

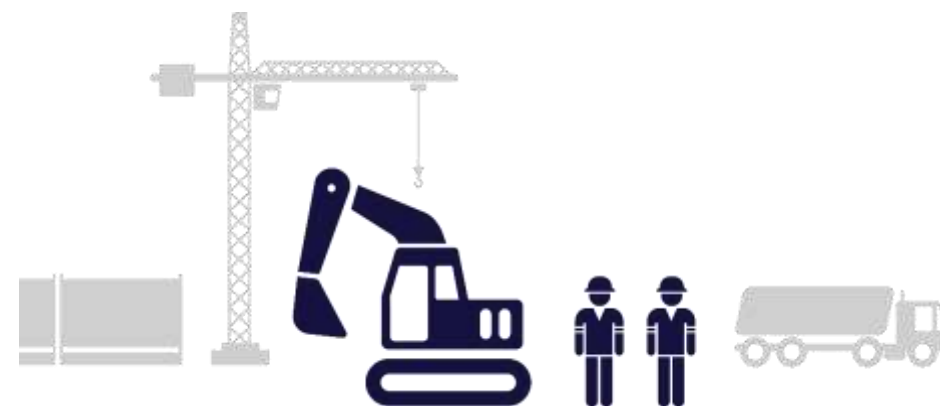
## Byudvikling ved den kommende station København Syd

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

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

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

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



## Klimahensyn i anlæg og projektudvikling

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

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

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





### Kontraktkrav og CO2-regnskaber i nye projekter

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

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

#### Partnerskaber om Fossilfri Byggepladser og råstoffer

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

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



# Om Metroselskabet





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

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

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

#### Internationalt arbejdsmiljø

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

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



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

#### Synergier med Hovedstadens Letbane

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

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

#### Personaleomsætning

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

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

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

#### Sygefravær

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

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

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

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





Antal medarbejdere  
(ekskl. studentermedarbejdere), ultimo



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

Kønsfordeling 2020-2022

DIREKTØRGRUPPE:

40% mænd, 60% kvinder  
(2020)

50% mænd, 50% kvinder  
(2021)

40% mænd, 60% kvinder  
(2022)

ALLE LEDERE (INKL. DIREKTØRER):

57% mænd, 43% kvinder  
(2020)

60% mænd, 40% kvinder  
(2021)

57% mænd, 43% kvinder  
(2022)

ALLE ANSATTE:

58% mænd, 42% kvinder  
(2020)

58% mænd, 42% kvinder  
(2021)

57% mænd, 43% kvinder  
(2022)



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



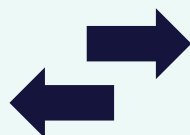
2,8 (2020)  
2,8 (2021)  
4,9 (2022)

Gennemsnitsalder (år)

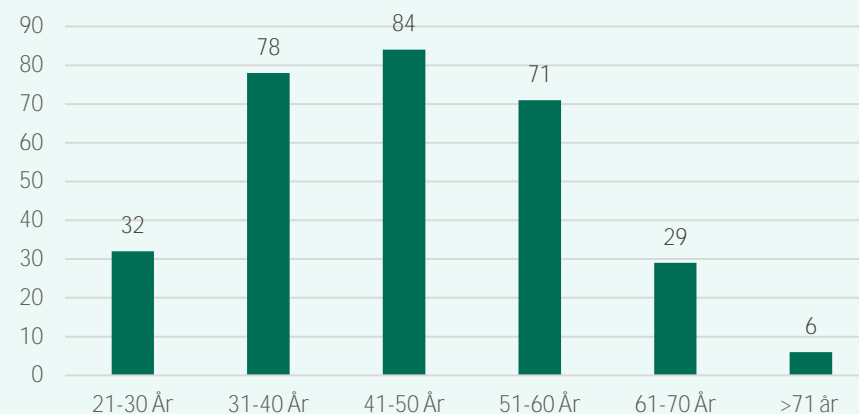
45 (2020)  
45 (2021)  
45 (2022)

Personaleomsætning (%)

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



Aldersfordeling  
(ekskl. studentermedarbejdere), ultimo 2022







## Sikkerhed og arbejdsmiljø

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

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

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

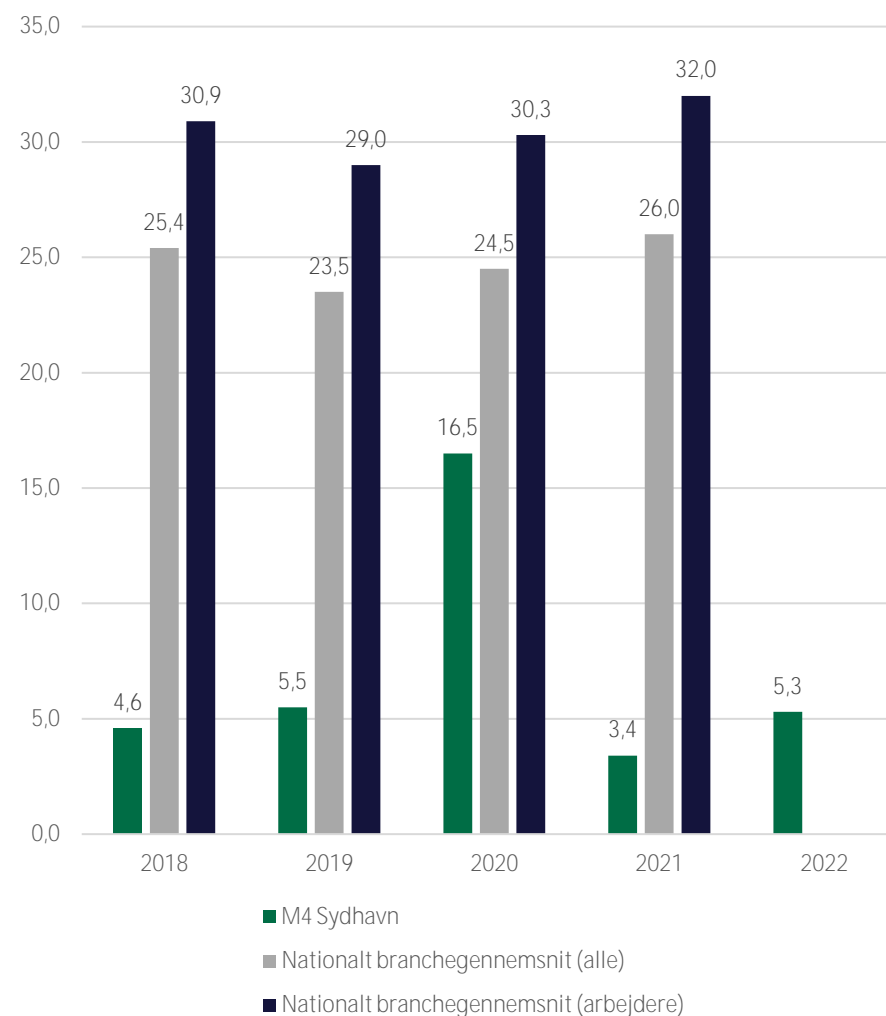
Selskabet styrkede ydermere ledelsens synlige prioritering af sikkerheden. Alle medlemmer af direktion og den øvrige ledelse fik i september 2022 et individuelt mål for, hvor mange Safety Site

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

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

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

Ulykkesfrekvens på M4 Sydhavn





## Digitalisering

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

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

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

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

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

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

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

### Dataetik

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



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

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



# Økonomi





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

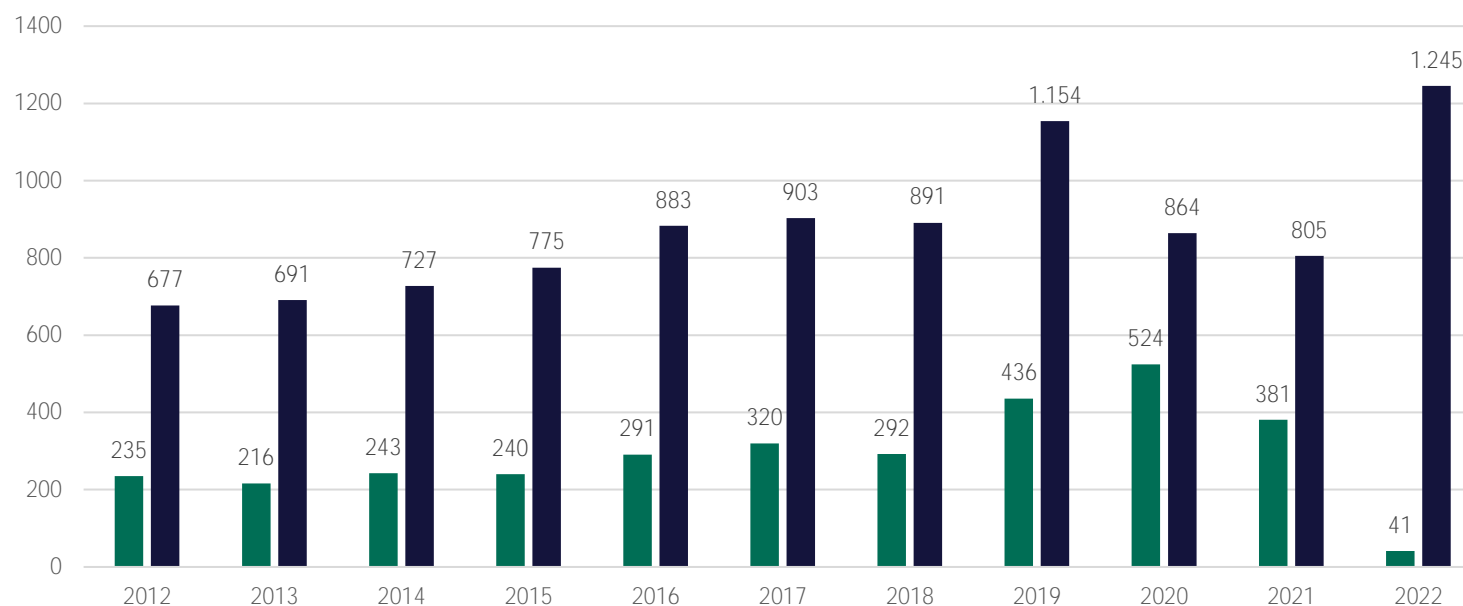
## Resultat

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

### Værdien af Metroen

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

### Gældens markedsværdi

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

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

### Stabilisering af udsving i egenkapitalen

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

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



### Investering i Metroen

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

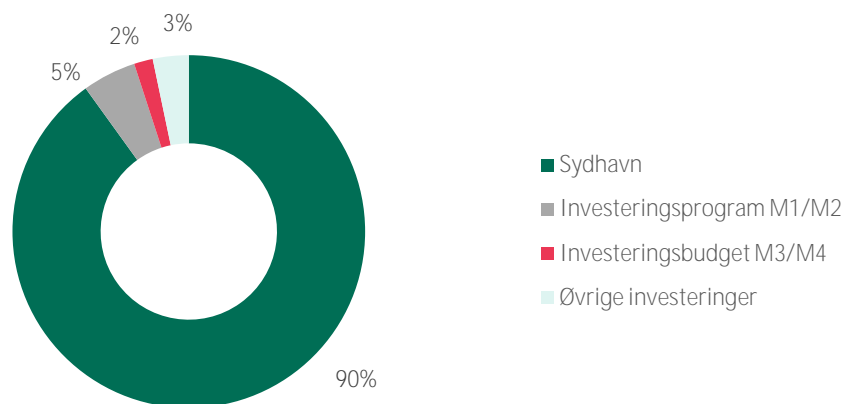
Det samlede anlægsbudget for M4 Sydhavn på 10,2 mia. kr. inkl. korrektionsreserve (2023-priser) er baseret på indgåede anlægskontrakter på transportsystemet og anlægsarbejdet. Det er forudsat, at M4 Sydhavn åbner i 2024. Pr. 31. december 2022 var der afholdt omkostninger og investeringer på 6,5 mia.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

### Investeringsbudget igangværende anlæg

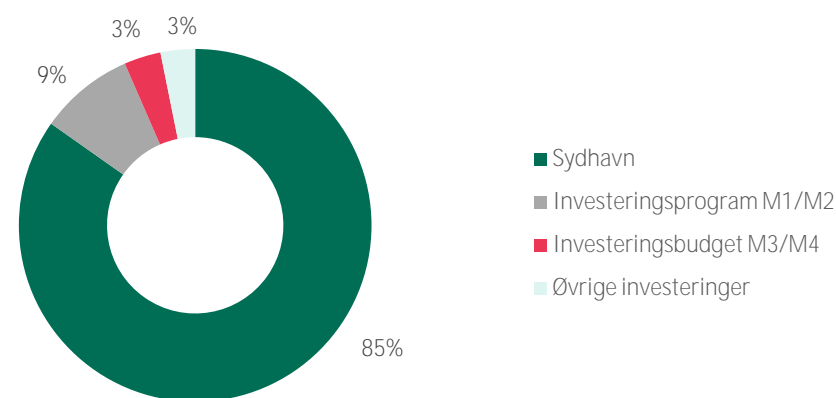
Alle tal i mio. kr.	Investeringer i 2022	Investeringer pr. 31. dec. 2022	Samlet investeringsbudget
Sydhavn <sup>1</sup>	1.288	6.484	10.161
Investeringsprogram M1/M2	71	665	2.412
Investeringsbudget M3/M4	25	258	377
Øvrige investeringer i Metro	47	242	865
<b>I alt</b>	<b>1.430</b>	<b>7.648</b>	<b>13.815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

<sup>1</sup> Inkl. korrektionsreserver

Årets investeringer i 2022 fordelt på igangværende anlægsprojekter



Samlet investering pr. 31.12.2022 fordelt på igangværende anlægsprojekter







**Kapitalforhold og langtidsekonomi**

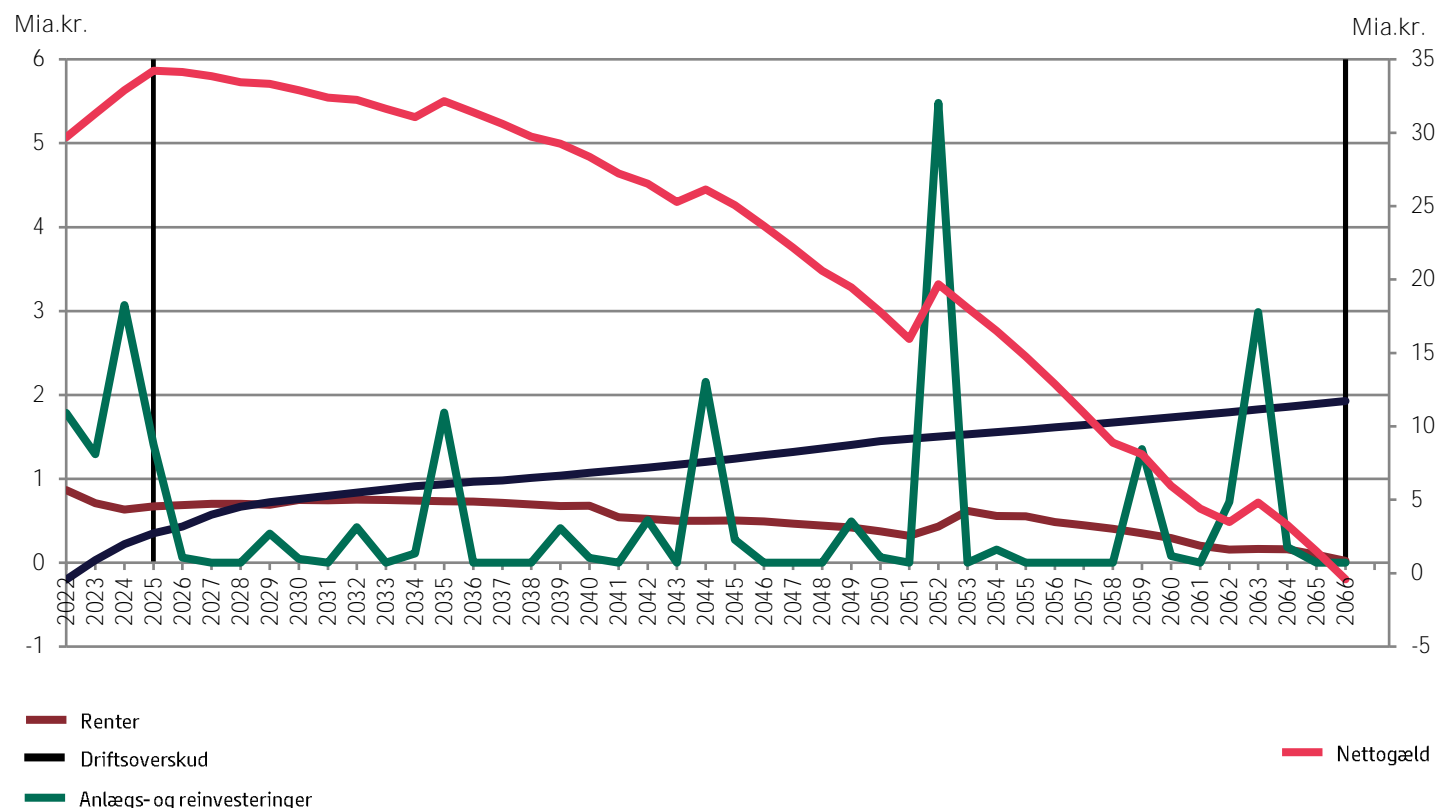
I forbindelse med selskabets budgetlægning for 2023 er der udarbejdet et opdateret langtidsbudget, som viser forventningerne til den økonomiske udvikling i selskabet. Det opdaterede langtidsbudget viser, at selskabets nettogæld forventes at nå sit maksimum i 2025, hvor den ventes at udgøre ca. 34,2 mia.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

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

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

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

forpligtelser, herunder for de lån, som Metroselskabet har optaget. På grund af statens solidariske hæftelse er Metroselskabet indirekte kreditvurderet som staten, hvilket vil sige AAA/Aaa. Det betyder, at der generelt kan opnås vilkår på kapitalmarkedet, der svarer til statens vilkår. Herudover har Metroselskabet mulighed







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

## Mål- og nøgletal

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

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

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

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

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

### Note:

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

Nøgletallene er således sammenlignelige over perioden.

Overskudsgrad: EBITDA divideret med indtægter i alt

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

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

Rentedækningsgrad: EBITDA divideret med finansielle poster

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

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

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

Voldgiftssager mv.

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



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

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

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

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

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

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

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

#### Forventninger til 2023

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

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



## Hoved- og nøgletal

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

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



# Risikostyring





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

#### Organisation og proces

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

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

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

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

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

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

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

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





# Compliance





## Ejerforhold

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

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

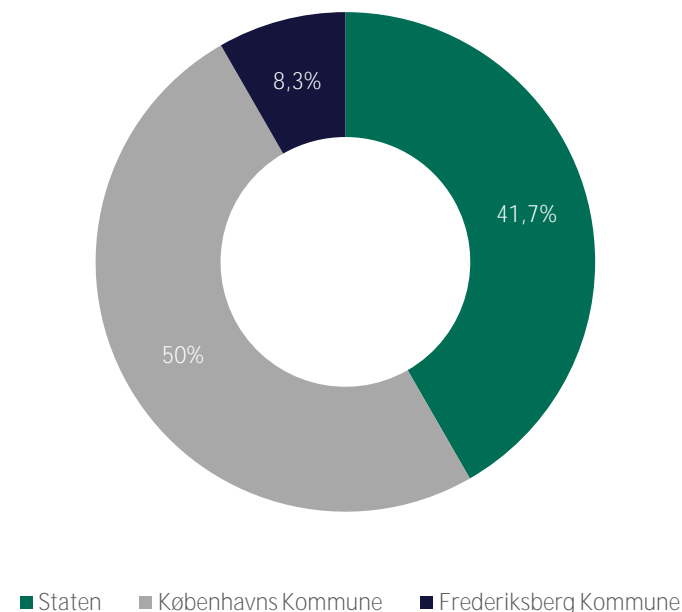
Metroselskabet kan drive anden virksomhed, der har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne. Det betyder ift. udviklingsområdet omkring Ny Ellebjerg Station, at selskabet – som fastlagt i kapitel 3 c i lov om en Cityring – bl.a. kan udnytte byggeretten over banearialet og udvikle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

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

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

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

Ejerforhold







## Metroselskabets bestyrelse 2022



Jørn Neergaard  
Larsen  
f. 1949

Tiltrådt 12. januar 2017  
Valgperiode udløber senest 30. april 2025  
Formand for bestyrelsen  
Formand for risikokomiteén  
Formand for vederlagskomiteén

Udpeget af staten v/transportministeren  
Vederlag for 2022: 511.000 kr.



Jonas Bjørn Jensen  
f. 1986

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

Udpeget af Københavns Kommune  
Vederlag for 2022: 239.500 kr.

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



Michael Vindfeldt  
f. 1981

Tiltrådt 1. januar 2022  
Valgperiode udløber 31. december 2025  
Næstformand  
Medlem af risikokomiteén  
Medlem af revisionskomiteén  
Medlem af vederlagskomiteén  
Borgmester i Frederiksberg Kommune

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Vederlag for 2022: 366.000 kr.

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



Birgitte Brinch  
Madsen  
f. 1963

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

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

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



Harald Børsting  
f. 1952

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

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

Tillidshverv  
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens Holding  
- Bestyrelsesmedlem i Refshaleøens  
Ejendomsselskab



Helle Bonnesen  
f. 1963

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

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

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



Troels Christian  
Jakobsen  
f. 1969

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

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

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



Kirsten Eljena  
Thomsen  
f. 1970

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

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



Anette Alm  
f. 1982

Lone Loklindt  
f. 1960

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

Udpeget af Frederiksberg Kommune  
Suppleant

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



## Fratrådte bestyrelsesmedlemmer i 2022

Lars Weiss

f. 1971

Tiltrådt 1. januar 2022

Næstformand

Medlem af risikokomiteén

Medlem af vederlagskomiteén

Fratrådt 22. april 2022

Udpeget af Københavns Kommune

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation

Vederlag for 2022: 114.000 kr.

Tillidshverv

- Medlem af Økonomiudvalget

- **Medlem af Beskæftigelses- og Integrationsudvalget**



### Bestyrelsens evalueringsprocedure

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

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

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

### Deltagelse i bestyrelses- og komitemøder 2022

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

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

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



## Metroselskabets direktion

Selskabets direktion:

Carsten Riis

f. 1976

Administrerende direktør

Tiltrådt den 1. august 2022

Selskabets direktion supporteres af yderligere fire direktører:

Erik Skotting

f. 1957

Direktør

Rebekka Nymark

f. 1970

Direktør

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

Louise Høst

f. 1977

Direktør

Hanne Tærsebøl Schmidt

f. 1976

Direktør

## Direktion fratrådt i 2022

Henrik Plougmann Olsen

f. 1968

Administrerende direktør

Fatrådt den 30. april 2022

### Tillidshverv

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

## Compliancetest af Metroselskabet

God selskabsledelse

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

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

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

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

Samfundsansvar

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

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







# Regnskab 2022





## Regnskabspraksis

### Regnskabsgrundlag

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

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

### Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

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

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

### Omregning fremmed valuta

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

### Afledte finansielle instrumenter

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

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

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

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

### Resultatopgørelsen

#### Indtægter

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

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

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





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

#### Metroens driftsomkostninger

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

#### Personaleomkostninger

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

#### Andre eksterne omkostninger

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

#### Finansielle poster og markedsværdiregulering

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

#### Selskabsskat

Interessentskabet er ikke skattepligtigt.





## Balancen

### Materielle anlægsaktiver

#### *Anlæg af Metro*

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

#### *Metro i drift*

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

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

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

#### Mindre anlægskomponenter 3 år

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

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

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

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

Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar måles til kostpris med fradrag af foretagne af- og nedskrivninger. Der afskrives ikke på grunde. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen. Afskrivningsgrundlaget, der opgøres som kostpris reduceret med scrapværdien, fordeles lineært over aktiverens 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 salgsmkostninger 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 salgsmkostninger eller kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme frem til 2102 til nutidsværdi.

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

#### *Finansielle anlægsaktiver*

##### *Kapitalandele*

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



#### *Tilgodehavender*

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

#### *Omsætningsaktiver*

##### *Ejendomme*

Ejendomme måles til kostpris.

#### *Tilgodehavender*

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

#### *Værdipapirer*

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

#### *Likvide beholdninger*

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

#### *Langfristede gældsforpligtelser*

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

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

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

#### *Andre finansielle forpligtelser*

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

#### *Pengestrømsopgørelse*

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering

samt interessentskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

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

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

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

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer.

#### *Segmentoplysninger*

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



## Resultatopgørelse

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

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





## Balance

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

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



## Balance

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

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



## Egenkapitalopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

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

De seneste 5 års kapitalindskud kan specificeres således:

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



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

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

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

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

Ejernes samlede kapitalindskud udgør 31,6 mia. kr.

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



## Pengestrømsopgørelse

(alle tal i 1.000 kr.)

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

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af årsregnskabets øvrige bestanddele.



Note 1 Driftsresultat for den idriftsatte  
Metro

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





Jf. segmentoplysninger i note 20.

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

#### Note 2 Andre driftsindtægter

---

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

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



### Note 3 Personalemkostninger

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

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

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

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

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



#### Note 4 Af- og nedskrivninger

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

#### Note 5 Finansielle poster og markedsværdiregulering

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



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

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

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

#### Note 6 Anlæg af Metro

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



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

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

Note 7 Metro i drift

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



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

Note 8 Grunde, bygninger, driftsmidler og inventar

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





Note 9 Andre kapitalandele

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

<u>Navn</u>	<u>Hjemsted</u>	<u>Ejerandele</u>	<u>Selskabs- kapital</u>
Rejsekort og Rejseplan A/S	Gladsaxe	7,16 %	121.960.400
DOT I/S	Valby	33,3%	900.000



## Note 10 Tilgodehavender, Finansielle anlægsaktiver

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

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

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


 Note 11 Tilgodehavender, Ejerindskud
 

---

(alle tal i 1.000 kr.)

I alt

## ANSKAFFELSESUM

Primo	14.774.538
Årets tilgang	0
Årets tilgang (rente mv.)	132.873
Årets afgang	-305.400
Heraf kort gæld	-459.450
Ultimo	14.142.561

## AF- OG NEDSKRIVNINGER

Primo	0
Årets afskrivninger	0
Årets nedskrivninger	0
Ultimo	0

Regnskabsmæssig primoværdi	14.774.538
----------------------------	------------

Regnskabsmæssig ultimoværdi	14.142.561
-----------------------------	------------

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



## Note 12 Afledte finansielle instrumenter

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



---

#### Note 13 Ejendomme

---

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

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

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

---

#### Note 14 Tilgodehavender Omsætningsaktiver

---

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

---

#### Note 15 Tilgodehavende ejerindskud Omsætningsaktiver

---

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

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



## Note 16 Værdipapirer og likvide beholdninger

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

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

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

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

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





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

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

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

Af selskabets langfristede gældsforpligtelse forfalder 16,5 mia. kr. nominelt efter 5 år.

#### Note 18 Forudbetalt kunder

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

#### Note 19 Anden gæld

	2022	2021
(alle tal i 1.000 kr.)		
Skyldig A-skat og AM-bidrag	6	6.488
Skyldig ATP mv.	260	255
Skyldig løn	27	0
Skyldige feriepenge	18.490	17.908
Periodiserede renter	424.294	401.133
Anden gæld, i alt	443.079	425.784



Note 20 Segmentoplysninger

(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2022	Administra- tionsopgaver 2022	Idriftsatte Metro 2022	Igangværend e anlæg	I alt 2022
Indtægter	0	62.738	1.479.920	127.226	1.669.884
Omkostninger	-24	-62.738	-1.438.475	-127.226	-1.628.463
Resultat før af- og nedskrivninger	-24	0	41.445	0	41.421
Af- og nedskrivninger	0	0	-2.482.005	-715.290	-3.197.295
Resultat før finansielle poster	-24	0	-2.440.561	-715.290	-3.155.875
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	445.395	3.199.922	3.645.317
Metro i drift	0	0	8.779.901	0	8.779.901

(alle tal i 1.000 kr.)	Rådgivning 2021	Administratio ns-opgaver 2021	Idriftsatte Metro 2021	Igangværend e anlæg	I alt 2021
Indtægter	0	56.015	1.561.949	136.627	1.754.591
Omkostninger	-21	-56.015	-1.180.624	-136.627	-1.373.287
Resultat før af- og nedskrivninger	-21	0	381.325	0	381.304
Af- og nedskrivninger	0	0	-11.218.328	-1.438.442	-12.656.770
Resultat før finansielle poster	-21	0	-10.837.002	-1.438.442	-12.275.466
Anlægsaktiver					
Anlæg af Metro	0	0	980.751	2.626.971	3.607.721
Metro i drift	0	0	10.537.181	0	10.537.181

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

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




---

 Note 21 Forslag til resultatdisponering
 

---

(alle tal i 1.000 kr.)	2022	2021
Overført til næste år	3.858.309	-11.724.982

---

 Note 22 Begivenheder efter statusdagen
 

---

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

---

 Note 24 Kontraktlige forpligtelser og eventualforpligtelser
 

---

#### Kontraktlige forpligtelser

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

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

#### Eventualforpligtelser

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

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

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



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

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

Note 24 Revisions- og rådgivningshonorar

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



---

**Note 25** Nærtstående parter

---

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

Samhandel med nærtstående parter sker på markedsvilkår.

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

---

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

---

**Finansielle risici**

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

**Valutarisici**

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

**Renterisici**

Renterisici styres ved både at låne og placere penge til variabel og fast rente. Årsresultatet er påvirket af udsving i den såkaldte markedsværdiregulering, som overordnet set bestemmes af udviklingen i det generelle renteniveau. Hvis renten f.eks. falder, stiger kursværdien af en fastforrentet obligation og omvendt. BPV (Basis Point Value) angiver kursfølsomheden. Ultimo 2022 er BPV 40 mio. kr., hvilket betyder, at et fald i renteniveauet på 1 procent vil medføre en stigning i markedsværdien på 4,0 mia. kr. og omvendt.

**Modpartsrisici**

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

**Rating**

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



## Finansielle nettopassiver:

(alle tal i 1.000 kr.)	Nominal værdi 2022	Regnskabsm æssig værdi 2022	Regnskabsm æssig værdi 2021
Værdipapirer og aftaleindskud	3.532.337	3.529.713	6.251.739
Periodiserede renter, værdipapirer og aftaleindskud	0	0	0
Værdipapirer og aftaleindskud i alt	3.532.337	3.529.713	6.251.739
Lån	-31.810.000	-30.272.855	-34.382.631
Periodiserede renter, lån	0	-39.361	-40.327
Lån i alt	-31.810.000	-30.312.216	-34.422.958
Afledte finansielle instrumenter, aktiv	-	1.937.822	2.506.116
Afledte finansielle instrumenter, passiv	-	-4.115.017	-8.562.797
Periodiserede renter, afledte finansielle instrumenter	-	698.810	655.906
Finansielle instrumenter i alt	-	-1.478.396	-5.400.774
Nettopassiver i alt	-28.277.663	-28.260.889	-33.571.993

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



## Valutakursrisiko

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

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

## Renterisiko

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

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

## Modpartsrisiko

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





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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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



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

\* CPI = Consumer price index

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

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



# Ledespåtegning





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

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

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

Årsrapporten indstilles til interessenternes godkendelse.

København den 24. februar 2023

#### **Direktion**

Carsten Riis

#### **Bestyrelse**

Jørn Neergaard Larsen  
(formand)

Jonas Bjørn Jensen  
(næstformand)

Michael Vindfeldt  
(næstformand)

Birgitte Brinch Madsen

Harald Børsting

Troels Christian Jakobsen

Helle Bonnesen

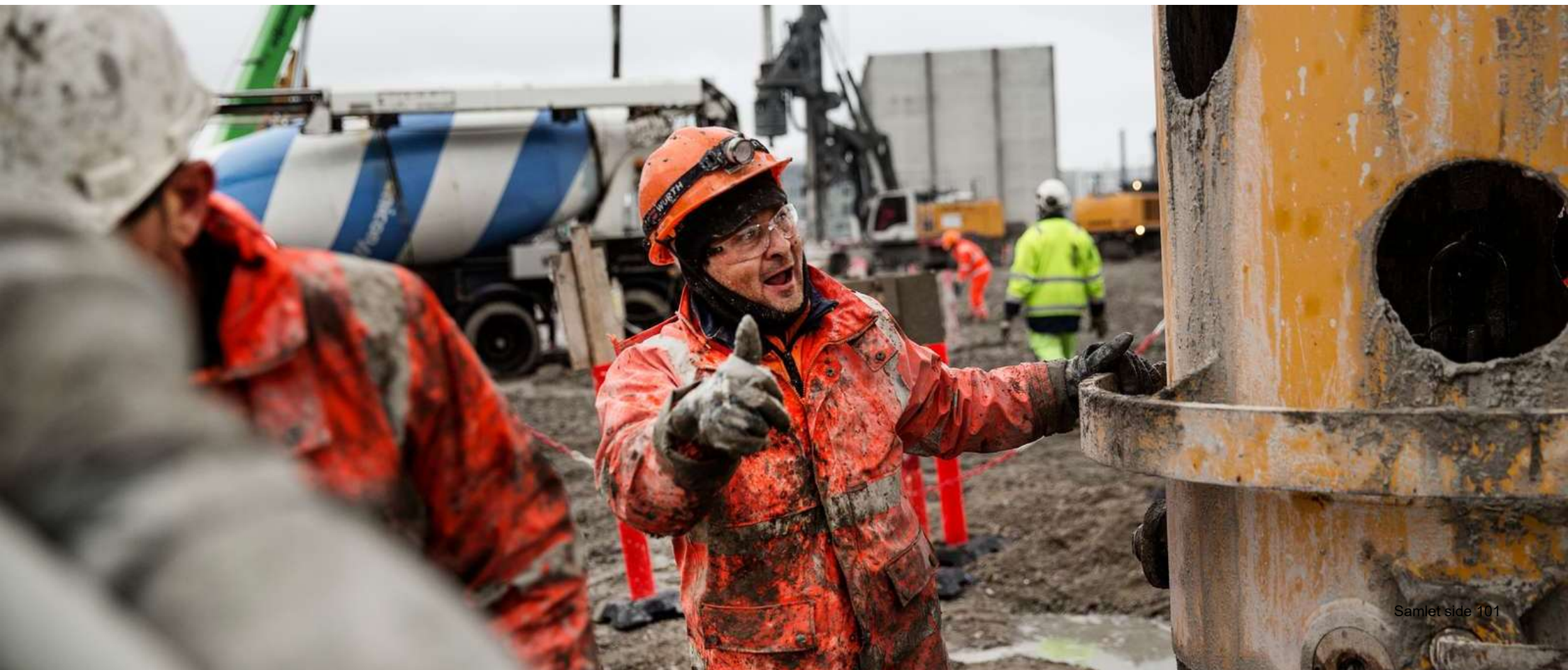
Kirsten Eljena Thomsen

Anette Alm





# Den uafhængige revisors revisionspåtegning







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

### Konklusion

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

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

### Grundlag for konklusion

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

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

### Uafhængighed

Rigsrevisor er uafhængig af Metroselskabet i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6 og den godkendte revisor er uafhængig 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, jf. Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S og Rigsrevisorloven, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugerne træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jf. Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S og Rigsrevisorloven, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

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



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

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Metselskabets 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 Metselskabet ikke længere kan fortsætte driften.

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

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

Udtalelse om ledelsesberetningen  
Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

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

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

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

## Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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



ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

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

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

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

København den 24. februar 2023

### **Rigsrevisionen**

CVR: 77806113

Birgitte Hansen

Rigsrevisor

Søren Vadskjær Skyum

Kontorchef

### **Deloitte**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, CVR: 33963556

Lars Kronow

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 19708

Bryndís Símonardóttir

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 40064

### **EY**

Godkendt revisionspartnerselskab, CVR: 30700228

Michael N. C. Nielsen

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 26738

Finn Thomassen

Statsautoriseret revisor

MNE-nummer: 33691



# Bilag til ledelsesberetningen





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

## Forudsætninger for langtidsbudgettet

Langtidsbudgettet er angivet i løbende priser:

### Indtægter - passagertal og takster

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

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

### Driftsomkostninger

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

### Investeringer

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

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

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



- forudsætningeri udredningen herom og udgør hvert 10. år 41 mio. kr., hvert 25. år 185 mio. kr. og efter 50 år herudover 83 mio. kr. i 2023-priser.
11. Reinvesteringerne i forbindelse med M4 Sydhavn er baseret på forudsætningerne i principaftalen herom og udgør hvert 10. år 90 mio. kr., hvert 25. år 406 mio. kr. og efter 50 år herudover 181 mio. kr. i 2023-priser.
12. Til reinvesteringer i forbindelse med M1/M2 er hvert 10. år afsat 362 mio. kr., ca. hvert 25. år 1.471 mio. kr. og efter 50 år 2.942 mio. kr. i 2023-priser.
13. Til finansiering af forventelige meromkostninger i relation til det
- ibrugtagne anlæg er der indarbejdet en reserve estimeret ud fra et risikoniveau på P80.
- Øvrige forhold
14. Metroen er momsregistreret, hvorfor selskabets indtægter fra driften af Metroen er fratrukket moms, mens momsudgifter ved anlæg af Metroen afløftes.
15. Forrentning af gælden er baseret på Finansministeriets renteforventning i august 2022. I forrentningen tages højde for selskabets indgåede finansielle aftaler omkring renteaftækning.
16. Betalingsaftale med staten indgår med årlige indbetalinger på mellem 278 mio. kr. til 383 mio. kr. (2019-priser) i årene 2021-2060. Indbetalingerne er indekseret med Finansministeriets anlægsindeks (forudsætningsindeks på finansloven)
17. Opregning til løbende priser er baseret på Finansministeriets inflationsforventning i august 2022.

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





# Langtidsbudget







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

[mio. kr.]

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

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



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





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





## Godkendelse af Bæredygtighedsrapport for 2022

./ Metroselskabet har i vedlagte *Bæredygtighedsrapport 2022* arbejdet med implementeringen af det nye EU-direktiv om bæredygtighedsrapportering, som Metroselskabet bliver omfattet af. Metroselskabet vil trinvist over de kommende år tilpasse sin indsats og bæredygtighedsrapportering til de kommende krav. Rapporten har derfor i år ændret navn og vil fremover hedde "Bæredygtighedsrapport". I Metroselskabets bæredygtighedsrapport redegøres der for selskabets mål og resultater og er inddelt i tre afsnit: Klima, miljø og ressourcer, Social bæredygtighed samt Politikker og principper for bæredygtighedsindsats.

Rapportens nye navn og format afspejler følgende forhold:

- **Selskabet har fået ny forretningsstrategi** – det nye format skal tydeliggøre sammenhængen mellem selskabets forretningsstrategi og selskabets bæredygtighedsindsats.
- **Nye krav til bæredygtighedsrapportering er på vej** – rapportens format vil gradvist blive udviklet i de kommende år, så formatet vil kunne leve op til de nye krav om virksomheders bæredygtighedsrapportering og EU's taksonomi for bæredygtige investeringer, når de får virkning for Metroselskabet, forventeligt for regnskabsåret 2024, afhængig af den nationale implementering af kravene.
- **Selskabet har vedtaget nye principper for sin bæredygtighedsindsats** – i forbindelse med den nye strategi, og set i lyset af de kommende krav, har Metroselskabet vedtaget nye principper for sin bæredygtighedsindsats, som bl.a. indebærer et ønske om mere databaseret og transparent rapportering. Det kommer i den nye rapport til udtryk via en øget rapportering af data og nøgletal på tværs af forretningen.

Metroselskabet har siden 2016 været tilsluttet FN's Global Compact-initiativ og bæredygtighedsrapporten indeholder selskabets politikker og handlingsplaner inden for Global Compacts fokusområder samt en erklæring om fortsat støtte til initiativet.

Global Compacts formelle rapporteringskrav ændres i 2023, og består nu af et spørgeskema, der skal udfyldes årligt. Dette vil første gang ske i foråret 2023, og skemaet vil blive udfyldt med afsæt i bæredygtighedsrapporten og selskabets bæredygtighedsdata for 2022.

Det er ligeledes i bæredygtighedsrapporten, at selskabet efterlever sine forpligtelser i henhold til Årsregnskabslovens bestemmelser om rapportering om samfundsansvar med videre.

### Indstilling

Det indstilles, at interessenterne godkender *Metroselskabets Bæredygtighedsrapport 2022*.





# Metroselskabet Bæredygtighedsrapport 2022







**Metroselskabet I/S**

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

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

Forsidefoto: Rendering af  
metrostation i træ, udarbejdet af  
Arup i forbindelse med udredning af  
ny metrolinje

ISBN 978-87-92378-53-8

# Indhold

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Klima, miljø og ressourcer</b>	<b>5</b>
<b>Social bæredygtighed</b>	<b>22</b>
<b>Politikker og principper for bæredygtighedsindsats</b>	<b>43</b>

# Forord

Figur Fokusområderne for  
Metroselskabets nye forretningsstrategi

Under overskriften “Fremtidens metro” har Metroselskabet lanceret en ny forretningsstrategi for perioden 2023 til 2026. Strategiens overordnede målsætning er at levere størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk. Forretningsstrategien forudsætter, at bæredygtighed skal tænkes ind i de daglige beslutninger i alle led i selskabets værdikæde. Metroselskabets ambition er at levere metro i verdensklasse til Danmarks hovedstad, og det mål kan kun indfris, hvis vi respekterer og tager hensyn til miljø, medarbejdere – både dem, der sidder ved et skrivebord, og dem, der dagligt færdes på byggepladserne – og de mange millioner passagerer, der hvert år rejser med Metroen.

## Klimamål

Med strategien har selskabet sat et ambitiøst mål:

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

Strategien sætter konkrete reduktionsmål for selskabets aktiviteter: drift af Metroen, anlægsaktiviteter og egen organisation. Du kan læse mere om reduktionsmålene, og hvordan selskabet arbejder for at nå dem, i denne rapport.

Som et skridt på vejen er der i dette års bæredygtighedsrapport et komplet



klimaregnskab for selskabets egen organisation og egne faciliteter. Regnskabet for 2022 vil være udgangspunktet for, at klima- og ressourcehensyn også indtænkes i hverdagen for medarbejdere i selskabet.

## Sikkerhed

I 2022 er det fem år siden, at Metroselskabet lancerede *Sikkerhed på rette spor* – en vision om et sikkert arbejdsmiljø og en hverdag uden ulykker for alle, som arbejder hos og med Metroselskabet. Siden da er det lykkedes at nedbringe antallet af ulykker markant, og sikkerhedskulturen på selskabets byggepladser er i dag sammenligneligt

med førende industrier. Men der er behov for at udbrede erfaringerne fra byggepladserne og fremme fysisk og mental sikkerhed på tværs af selskabets aktiviteter. Af samme grund er sikkerhed en af de fire søjler i den nye forretningsstrategi, med særligt fokus på medarbejdere i Metroens drift, tidlig og effektiv ulykkesforebyggelse ved kommende anlægsprojekter og psykisk arbejdsmiljø.

WE SUPPORT



Metroselskabet har siden 2016 støttet op om de ti principper i FN's Global Compact

### Arbejdsvilkår og diversitet

Metroselskabet har i 2022 fortsat sit samarbejde med hovedentreprenørerne, TUNN3L og Rhomberg-Efacec samt arbejdsmarkedets parter om at sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår på anlægget af M4 Sydhavn. Samarbejdet bygger på løbende dialog mellem parterne, hvilket er med til

at sikre, at der findes fælles løsninger på de fleste af de udfordringer, der løbende opstår på et megaprojekt.

Sideløbende arbejder Metroselskabet også med at sikre underentreprenørers overholdelse af vores arbejdsklausul via kontrolundersøgelser.

Metroselskabet har i 2022 endvidere påbegyndt en kortlægning af social bæredygtighed i selskabets aktiviteter. Formålet med kortlægningen er at afdække, hvordan Metroselskabets aktiviteter bidrager til at respektere menneskerettighederne og skabe social bæredygtighed i henhold til FN's retningslinjer for menneskerettigheder og erhverv. Kortlægningen vil danne grundlag for udarbejdelsen af en strategi for social bæredygtighed.

### Fra CSR til Bæredygtighed

I takt med at bæredygtighed integreres i strategien, har selskabet vedtaget et nyt sæt styrende principper for arbejdet med bæredygtighed. I forhold til rapportering lægger principperne op til en mere transparent og databaseret tilgang, og denne rapport skifter således også navn fra *CSR-rapport* til *Bæredygtighedsrapport* for at afspejle den nye tilgang. Herudover vil du møde flere nøgletal i rapporten, både for klima- og miljømæssige forhold og for selskabets indvirkning på sociale forhold. Selskabets rapportering på

bæredygtighedsområdet vil desuden forandre sig i de kommende år, i tråd med de nye principper og nye europæiske krav på området. Bæredygtighedsrapporten udgør desuden Metroselskabets årlige lovpligtige redegørelse for samfundsansvar i henhold til Årsregnskabslovens § 99a, § 99b og § 107d for 2022.

Metroselskabet har siden 2016 været tilsluttet FN's Global Compact, og selskabets nye strategi og bæredygtighedsprincipper vil styrke indsatsen inden for disse områder. Metroselskabet støtter derfor fortsat helhjertet op omkring UN Global Compact og initiativets bærende principper.

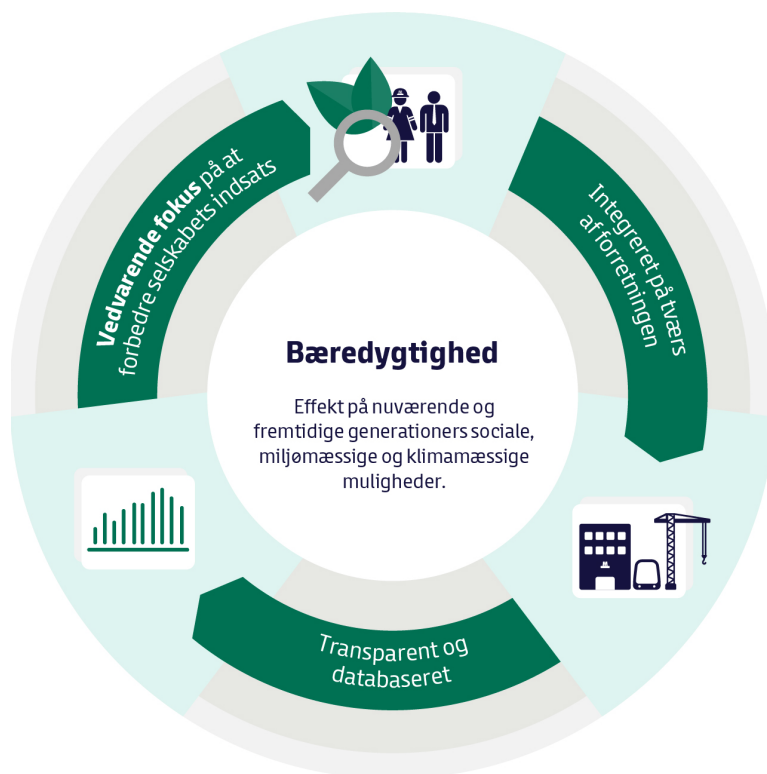
Du kan læse mere om vores politikker inden for disse områder i denne rapport, hvor du også kan læse om den nye forretningsstrategis betydning for selskabets bæredygtighedsarbejde, de nye styrende principper og ambitioner for udviklingen af vores samlede bæredygtighedsindsats samt vores vigtigste resultater i 2022.

God læselyst.

Med venlig hilsen

Jørn Neergaard Larsen, bestyrelsesformand

Carsten Riis, administrerende direktør

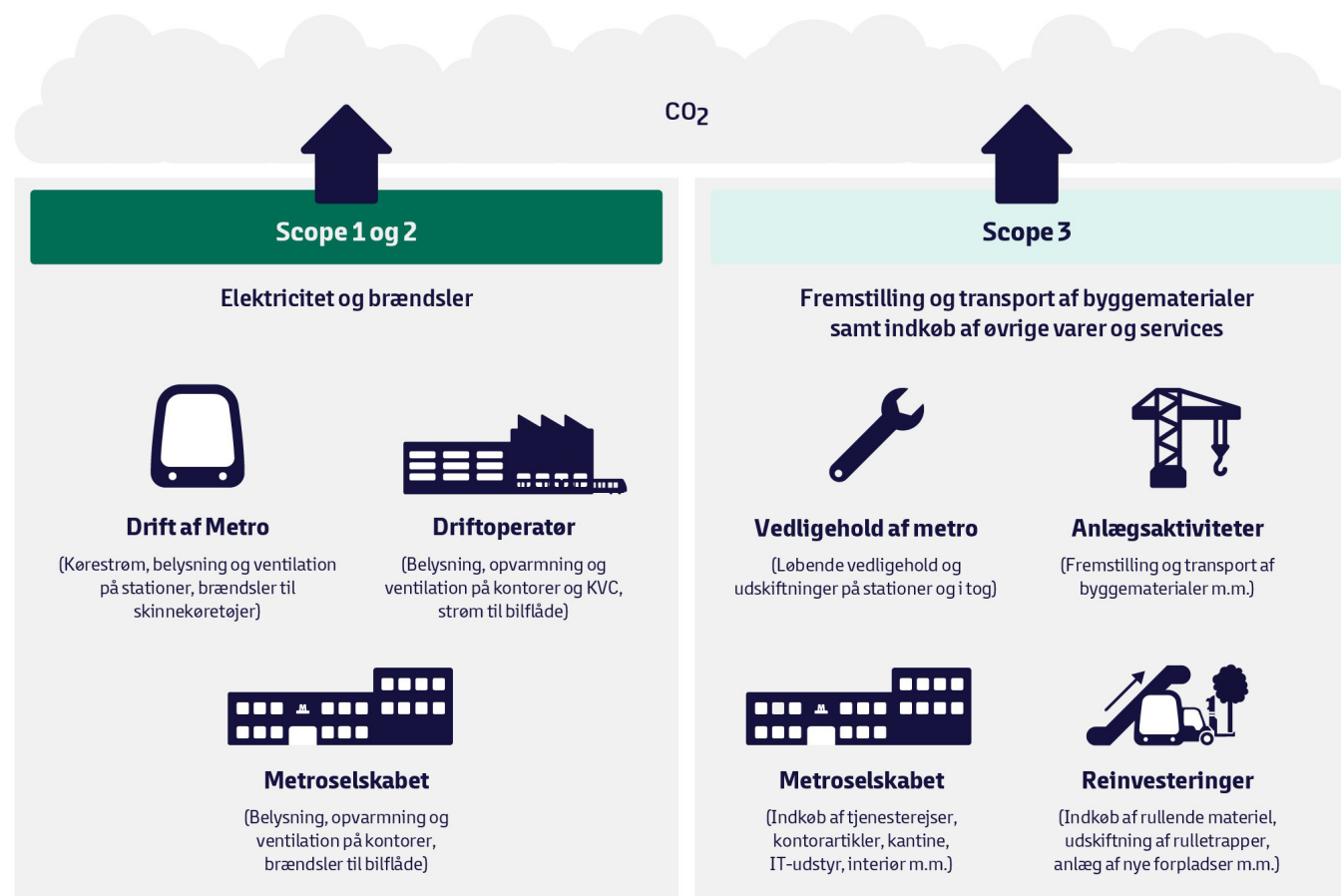


**Figur** Principper for Metroselskabets arbejde med bæredygtighed

# Klima, miljø og ressourcer

Klimapåvirkningen fra selskabets aktiviteter er et selvstændigt fokusområde i Metroselskabets forretningsstrategi, hvor selskabet har sat sig mål for reduktion af klimapåvirkningen fra både egen organisation og anlægsarbejdet samt driften og reinvesteringerne i Metroen.

**Figur** Metroselskabets CO<sub>2</sub>-udledninger, hvor kommer de fra?



## Metroselskabets klimamål

### 1. 50 pct. reduktion af CO<sub>2</sub><sup>1</sup> fra nye linjeføringer ift. eksisterende

Metroselskabet skal frem mod 2026 udvikle, designe og bestemme udbudsstrategi for etablering af en forlængelse af M4 i Nordhavn og en ny M5-linje i København. Designoptimering og en ny kontraktmodel skal sætte rammerne for, at klimaaftrykket fra de kommende projekter halveres. Målet rækker således ud over strategiperioden og omfatter alle CO<sub>2</sub>-emissioner relateret til opførelsen af de nye projekter i et livscyklusperspektiv.

### 2. Reduktion af energiforbruget fra Metroen i drift i 2026

Metroen kører på strøm. Med reduktioner i energiforbruget opnås en nu-og-her-reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningerne fra Metroen. Derfor har Metroselskabet en ambition om at reducere energiforbruget fra stationer og støttefunktioner på M1/M2 frem mod 2026 med 10 pct.

<sup>1</sup> Benævnelsen 'CO<sub>2</sub>' dækker over CO<sub>2</sub>-ækvivalenter, der er en fælles enhed for de drivhusgasser, der bidrager



### 3. Klimaaftryk skal etableres som beslutningsparameter for reinvesteringer inden 2026

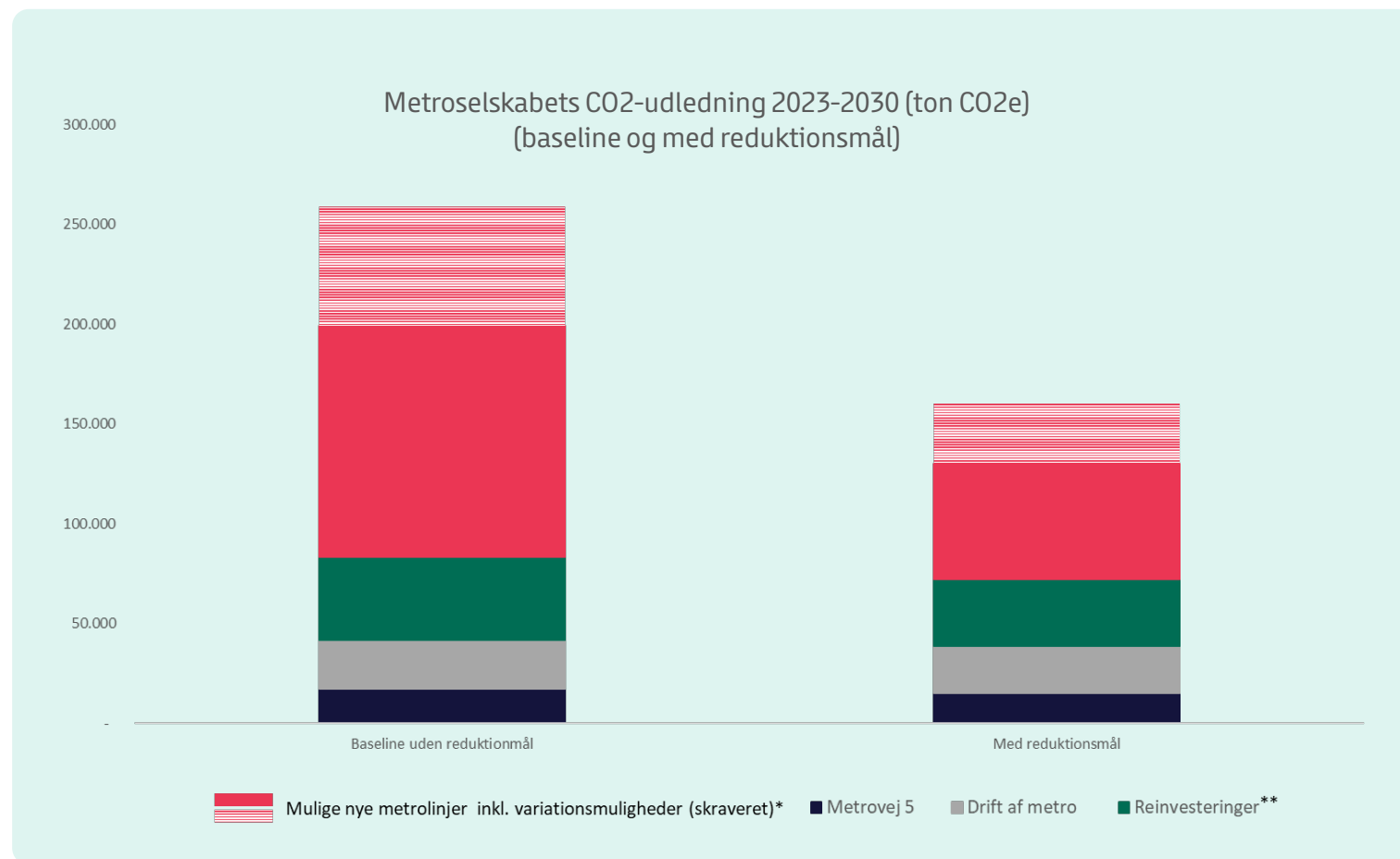
Selskabet investerer løbende i de anlæg og det materiel, som er bygget og taget i brug. Reinvesteringerne sker løbende over den 100-årige periode, som er anlæggenes designlevetid. Selskabet ønsker at blive i stand til at tage højde for direkte og indlejrede CO<sub>2</sub>-emissioner, når der reinvesteres. Det kræver etablering af nye metoder, som synliggør CO<sub>2</sub>-effekten af forskellige muligheder for reinvesteringer og vedligehold.

til den globale opvarmning og er omfattet af drivhusgasprotokollen. Metroselskabet benytter

### 4. 20 pct. reduktion af CO<sub>2</sub> fra driften af Metroselskabets organisation i 2026

Metroselskabet har som virksomhed et eget klimaaftryk i form af kontorfaciliteter, tjenesterejser med mere. Øget fokus på driften af egen organisation benyttes til at fremme en organisationskultur med øget fokus på bæredygtighed, herunder flere klimavenlige valg i dagligdagen.

benævnelsen 'CO<sub>2</sub>' igennem hele bæredygtighedsrapporten.



#### Figur - Metroselskabets forventede udledninger frem til 2030

Søjlediagrammet viser den forventede akkumulerede klimapåvirkning i perioden 2023-2030 fra selskabets aktiviteter. Søjlen til venstre viser selskabets udgangspunkt (baseline), mens søjlen til højre viser selskabets samlede forventede udledninger i perioden, hvis selskabet opnår sine reduktionsmål.

\* Spændet i anlægsaktiviteter afspejler mulige fremtidige linjeføringer, der ikke er truffet beslutning om. Anlægsaktiviteter er eksklusive igangværende anlæg af metro til Sydhavn.

\*\* CO<sub>2</sub>-aftryk fra selskabets reinvesteringsaktiviteter frem mod 2030 er ikke kortlagt (markeringen er illustrativ). Selskabet arbejder med at udvikle opgørelser af CO<sub>2</sub> fra de kortsigtede reinvesteringer







### Baseline og monitorering af klimamål

For at kunne reducere klimaaftrykket har selskabet udviklet en række baselines, bl.a. på baggrund af selskabets klimaaftryksmodel, der danner grundlag for de konkrete målsætninger.

Klimamål	Baseline	Datagrundlag
50 pct. reduktion af aftryk fra nye linjeføringer (M5 og forlængelse af M4 Nordhavn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baseline er en metrolinje, der designes og anlægges som den eksisterende Metro (M1-M4). Udlodningerne fra materialer og processer i baseline er baseret på erfaringer fra Cityringen.</li> <li>Livscyklustilgang</li> <li>Beregnet i selskabets klimaaftryksmodel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljøvaredeklarationer og anerkendte livscyklusdatabaser</li> <li>Baseline er som udgangspunkt baseret på emissionsfaktorer fra 2020.</li> <li>LCA-faser A1-A3 samt levetider på materialer/systemkomponenter</li> </ul>
10 pct. reduktion af energiforbruget fra stationer og støttefunktioner på M1/M2 i 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>Totalt energiforbrug fra stationer og kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) for M1/M2 i 2022</li> <li>Energiforbruget opgøres i totaler og kWh-forbrug per kørt togkilometer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forbrugsdata fra driftsoperatøren</li> <li>Egen elregning</li> </ul>
20 pct. reduktion af CO2 fra driften af Metroselskabets organisation i 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimaregnskab for egen organisation i 2022</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Egne forbrugsdata fra indkøb og bygningsdrift</li> </ul>

## Afrapportering på klimamål for 2022

Metroselskabet havde sat en række mål relateret til klima for 2022. Status på målene fremgår af oversigten her:

Fokusområde	Mål	Målopfyldelse	Bemærkninger
Klimapåvirkning	Metroselskabet vil iværksætte innovationsarbejde for bæredygtighed i nye metrolinjer i et toårigt innovationsprogram, som kan fremme bæredygtighed i nye projekter.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 23 projekter eller tekniske studier igangsat eller gennemført siden opstarten i 2021</li> <li>➤ Innovationsprogram fortsætter i 2023</li> </ul> <p>Læs mere på side 10.</p>
	Metroselskabet vil udarbejde et klimaregnskab for sin organisation og sine kontorfaciliteter og på den baggrund en handleplan for nedbringelse af klimapåvirkningen fra denne del af vores aktiviteter.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Klimaregnskab for organisation og kontorfaciliteter for 2021 og 2022 udarbejdet</li> <li>÷ Klimamål om 20 pct. reduktion af CO2 fra driften af Metselskabets organisation er vedtaget i forretningsstrategien, men det udestår at udarbejde en handleplan for at nå målet.</li> </ul> <p>Læs mere om klimaregnskabet på side 13.</p>
	Metroselskabet vil udvikle et katalog med standardkrav inden for klima og miljø i kontrakter for anlægs- og reinvesteringsprojekter.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Selskabet har i nye kontrakter formuleret og afprøvet en række nye klimakrav til anlægsprojekter. Det omhandler bl.a. Krav om udarbejdelse af klimaregnskaber og designoptimering med henblik på at minimere materialeforbrug for rådgivende ingeniørydelser i forbindelse med tidlig projektering.</li> <li>✓ I udbud af udviklingen af det kommende København Syd og selskabets egne reinvesteringsprojekter er der i 2022 forsøgsvist stillet krav om blandt andet grænseværdier for indlejret CO2 i stål og beton, eldrevne anlægsmaskiner og øget dokumentation for klimaafttryk, ressourceforbrug og affaldshåndtering.</li> <li>÷ Det tager noget tid, før der kan drages konklusioner ift. praktisk implementering, kontrakt håndhævelse og klimaeffekt af disse krav.</li> <li>➤ Kataloget udformes i 2023, når der foreligger et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag. Der vil løbende være behov for at vurdere markedet og revidere kataloget.</li> <li>➤ En kortlægning af internationale erfaringer med tildelingskriterier og kontrol af CO2-aftryk på storskala-projekter er igangsat i 2022. Resultaterne skal danne udgangspunkt for udvikling af en incitamentsstruktur, der skal fremme CO2-reduktioner til brug på fremtidige metroprojekter.</li> </ul>
	Metroselskabet vil i samarbejde med driftsoperatøren fastlægge en proces for løbende udvælgelse og implementering af energioptimering i driften af Metroen.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Med afsæt i et lovpligtigt energisyn har Metselskabet fastsat målsætninger for reduceret energiforbrug for Metroen i drift.</li> <li>✓ Selskabet har afsat en pulje til energioptimering af driften over de næste fire år til udmøntning af energisynets anbefalinger.</li> <li>÷ Målet anses for delvist opnået, idet processen endnu ikke er endeligt iværksat.</li> </ul>

## Vejen til klimamålet for fremtidige metrolinjer

Metroselskabet indledte i 2021 et innovationsprogram der skal bidrage til at:

- Reducere klimapåvirkningen fra anlæg og drift af metro
- Fremme passageroplevelsen og systemrobustheden
- Fremme sikkerhed og arbejdsmiljø i anlæg og drift

I dialog med markedet og med inspiration udefra indsamler Metroselskabet idéer til design,

metoder og materialer, som ikke tidligere er anvendt på Metroen. Programmet fokuserer således på udvikling af teknologi, design og løsninger, der kan bidrage til målet om 50 pct. reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger i forbindelse med anlæg af nye linjer, samt muliggøre reduktion af klimaaftrykket for fremtidige reinvesteringer i den eksisterende Metro. F.eks. har programmet vist, hvordan det vil være muligt at opnå CO<sub>2</sub>-reduktioner ved brug af mindre klimabelastende beton.

I programmet har også indgået et projekt om biodiversiteten omkring den eksisterende Metro, og selskabet vil på den baggrund i 2023 etablere en handleplan for biodiversitet. Handleplanen vil fokusere på, hvordan biodiversiteten langs den

eksisterende Metro kan forbedres, samt på, hvordan biodiversitet i højere grad indtænkes fra start i forbindelse med design af fremtidige metrolinjer. Innovationsprogrammet bidrager således til selskabets samlede ambition om at levere metro i verdensklasse.

Innovationsprogrammet kører videre i 2023 med fokus på at prioritere og implementere tiltagene fra innovationsprogrammet yderligere i næste fase af M5 og forlængelsen af M4 Nordhavn. Det er ikke en selvfølge at alle tiltag, der er vurderet positivt i et forstudie, kan realiseres i de konkrete projekter. De vil blive indarbejdet i den videre projektering, og dermed vil det også blive vurderet nærmere, om de kan realiseres inden for projekternes rammer.



## Klimapåvirkning fra drift af Metroen

Metroens energiforbrug bestod i 2022 af 63 pct. kørestrøm og 37 pct. øvrig strøm til støttefunktioner (stationsbelysning, værksteder m.m.). Det samlede energiforbrug i 2022 udgjorde 68,5 Mio. kWh. Det er et fald på 3 pct. i forhold til 2021. Faldet drives af et fald i det øvrige strømforbrug på 13 pct., mens det samlede forbrug af kørestrøm stiger med 4 pct. som følge af at otte yderligere tog blev idrifsat på M1/M2 i 2022. Faldet i det øvrige strømforbrug skyldes

blandt andet udskiftning til LED i flugtvejsskilte og på KVC, dagslysstyring samt vejrmæssige forhold. 2022 var mildere end 2021, hvilket har bevirket mindre strøm til for eksempel sporskiftevarme. Fordelingen mellem kørestrøm og øvrig strøm er desuden forbedret via ekstra målere i det forgangne år.

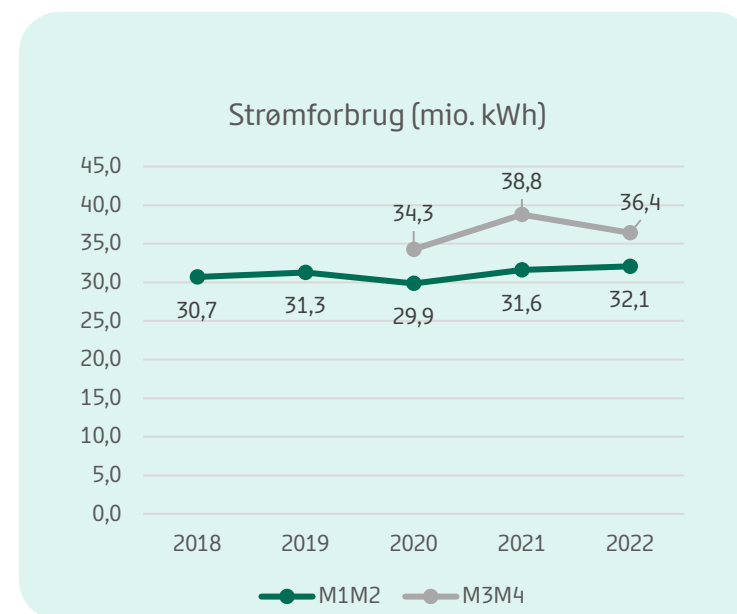
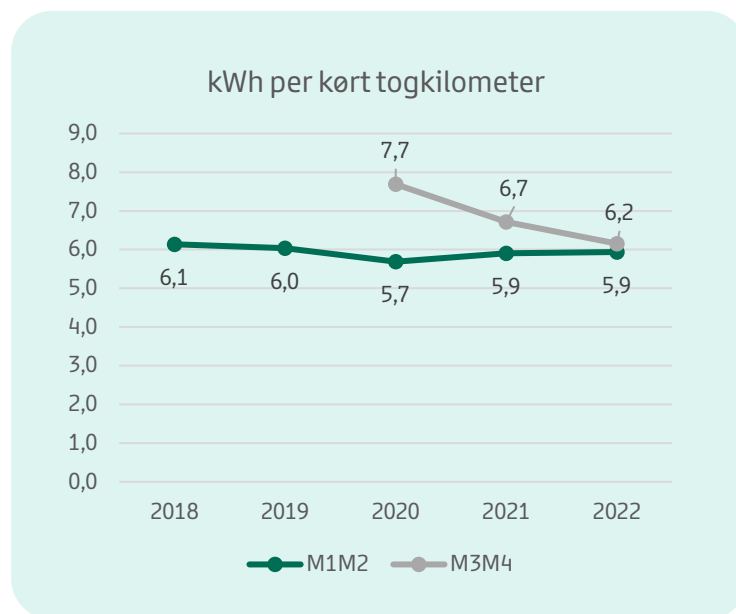
### Optimering af energiforbrug til støttefunktioner

Der er i 2022 gennemført et energisyn af det samlede metrosystem. Energisynet viser, at der er mulighed for at forbedre energiforbruget i dele af

systemet. Samlet set vurderes det muligt at forbedre energiforbruget på stationer og i kontrol- og vedligeholdelsescentret for M1/M2 med op til 10 pct. til og med 2026 (oveni den opnåede reduktion i 2022), og dette indgår som en målsætning i selskabets nye forretningsstrategi. Energiforbruget fra stationer og kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) for M1/M2 udgjorde i 2022 ca. 11,4 mio. kWh (13,3 mio. kWh i 2021), og energiforbruget fra stationer og KVC skal derfor reduceres til under 10,3 mio. kWh senest i 2026, hvis målsætningen skal indfris.

### Figur - Energiforbrug for Metroen i drift

Udviklingen i energiforbrug fordelt på M1/M2 og M3/M4. I foråret 2020 åbnede M4 til Nordhavn, og det samlede system var derfor først i drift i 2020, hvorfor figuren for M3/M4 viser data fra 2020 og frem. Systemet udvides i 2024, når forlængelsen af M4 til Sydhavn står færdig.







### Næste skridt

Metroselskabet har tidligere besluttet ikke at indkøbe grønne certifikater for at reducere klimapåvirkningen fra energiforbruget på grund af begrænset sikkerhed for virkningen. Siden er der kommet nye produkter på energimarkedet. Selskabet vil – frem mod at der skal indgås ny energiindkøbsaftale i 2024 – undersøge mulighederne for at opnå en lavere klimapåvirkning fra energiforbruget.

Herudover vil der over de kommende år blive iværksat projekter med henblik på at nå reduktionsmålet.



## Klimapåvirkning fra egen organisation

Den samlede klimapåvirkning fra Metroselskabets egen organisation i 2022 udgjorde ca. 2.100 ton CO<sub>2</sub>. En væsentlig del af selskabets scope 3-udledninger er rådgiverydelser, som vil fluktuere afhængigt af årets aktiviteter. Rådgiverydelser dækker bl.a. revisorer, advokater, rådgivende ingeniører, arkitekter med flere. Metroselskabet har ikke på nuværende tidspunkt udviklet krav som kan påvirke klimapåvirkningen herfra. Når der ikke tages højde for rådgiverydelser, udgjorde den samlede klimapåvirkning i 2022 ca. 1.550 ton CO<sub>2</sub>, hvilket svarer til 5,2 ton pr. medarbejder.

### Scope 1, 2 og 3 – hvad er det?

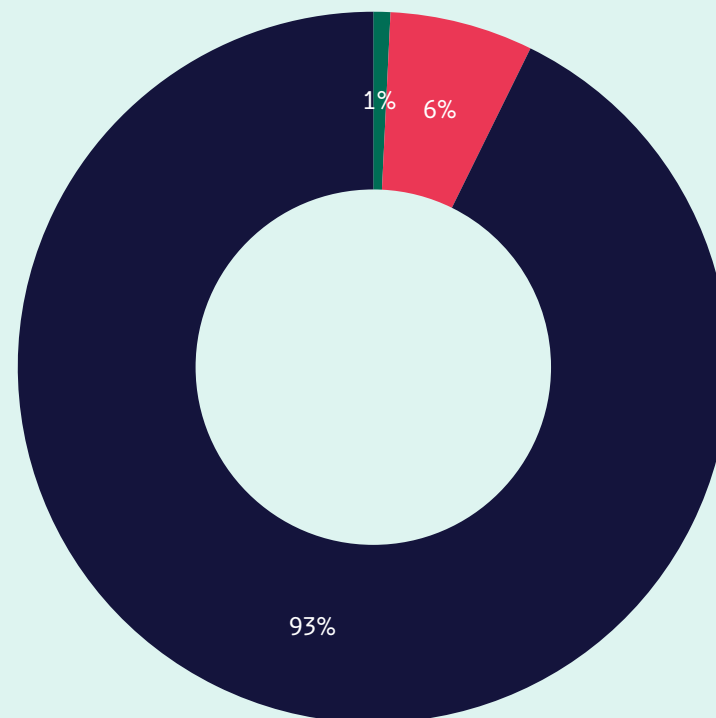
Drivhusgasudledninger opgøres i tre overordnede kategorier (scopes):

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

**Scope 2** udgør de indirekte udledninger fra elektricitet og fjernvarme.

**Scope 3** er alle andre indirekte udledninger fra kilder, som Metroselskabet ikke selv ejer eller kontrollerer. For eksempel indkøb af hardware, fødevarer, inventar og serviceydelser.

Udledninger fra egen organisation i 2022, fordelt på scope 1, 2 og 3

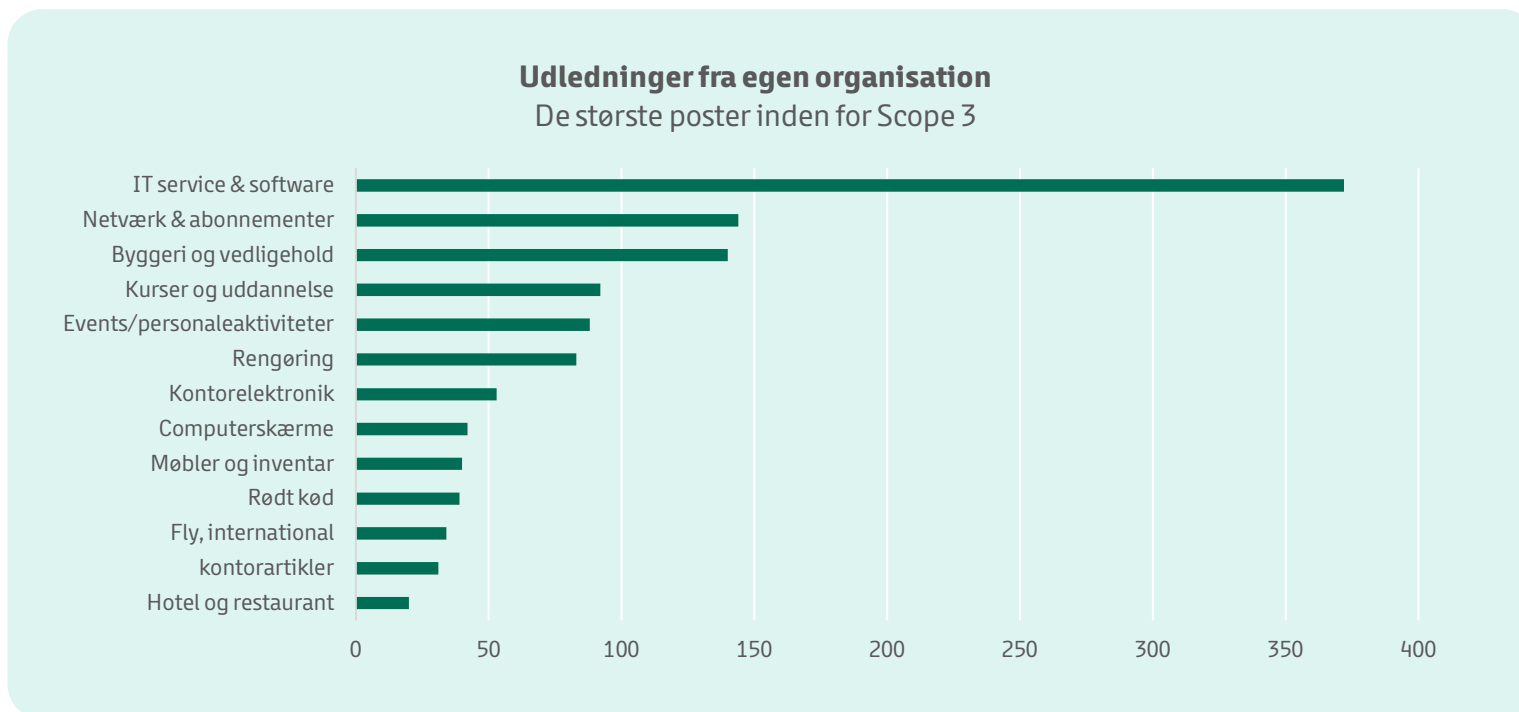


- Scope 1 = 16 ton CO<sub>2</sub>e
- Scope 2 = 135 ton CO<sub>2</sub>e
- Scope 3 = 1920 ton CO<sub>2</sub>e, heraf 518 ton fra rådgiverydelser



**Figur - Fordelingen af CO2-udledningen fra scope 3 på de største forbrugskategorier, eksklusive rådgiverydelser.**

Scope 3 spænder bredt fra indkøb af fødevarer til rengøringsydelser.



**Næste skridt**

Som skridt på vejen til at reducere klimapåvirkningen fra Metrovej 5 med 20 pct. over de kommende fire år, vil der i 2023 blive iværksat følgende tiltag:

**Energi**

I 2023 vil der blive udarbejdet en ny energisynsrapport for Metrovej 5. Baseret på energisynsrapporten identificeres tiltag for at reducere husets energiforbrug.

**Fødevarer**

Metroselskabet har i 2022 skiftet kantineudbyder. Det er forventningen, at skiftet af udbyder vil med-

føre en reduktion af klimapåvirkningen fra selskabets fødevarerforbrug. Der følges op på effekten heraf i 2023 med henblik på at vurdere behovet for yderligere tiltag.

**Kontorelektronik og -artikler**

Selskabet vil i 2023 ændre sit koncept for udlevering af kontorartikler og elektronik, så der "nudges" til et mindre forbrug.

**Transport**

Selskabet vil i det kommende år fastlægge en transportpolitik eller afregnings-mekanisme for tjenesterejser og studieture, som reducerer selskabets klimapåvirkning fra transport. Selvom

transport ikke er den største udledningskilde, er det en meget synlig aktivitet for medarbejderne, og en klimapolitik for rejser kan også understøtte en generelt større bevidsthed om egen klimapåvirkning blandt medarbejderne. Herudover er der behov for at forbedre datagrundlaget for klimaregnskabet i 2023, så det i højere grad bliver muligt at opgøre effekten af at indkøbe mindre CO2-intensive varer og tjenesteydelser. Det kan for eksempel også give et bedre grundlag for at iværksætte initiativer der skal nedbringe den klart største scope 3-post i regnskabet, *IT-service og software*.

## Partnerskaber og netværk

### Klima, miljø og ressourcer

De problemstillinger, som selskabet står over for i dag, er komplekse og globale. Metroselskabet kan således ikke realisere sine bæredygtighedsambitioner alene – hverken i forhold til klima eller på det sociale område. I partnerskaber og netværk får selskabet ny viden, sparring og kritisk modspil og deler viden og erfaringer med andre virksomheder.

### Udvalgte partnerskaber og netværk inden for klima, miljø og ressourcer

Partnerskab/netværk	Formål
<b>Klimanetværk om InfraLCA</b>	InfraLCA er et værktøj til at opgøre klimabelastningen fra anlægsprojekter  Sammen med blandt andet Vejdirektoratet, Banedanmark, Sund og Bælt m.fl.
<b>UITP (International Association of Public Transport)</b>	UITP er en global sammenslutning af interessenter inden for alle former for offentlig transport, og har medlemmer fra over 100 forskellige lande. Metroselskabet er medlem af UITP og er med i to arbejdsgrupper: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observatory of Automated Metros</li> <li>• Sustainable Development Committee</li> </ul>
<b>Partnerskab om forbrug af naturressourcer</b>	Faciliteret af CO-PI (Center for Offentlig-Privat Innovation)
<b>Partnerskab om fossilfri anlægsmaskiner</b>	Faciliteret af CO-PI m. deltagelse fra andre offentlige bygherre
<b>Partnerskab om grøn omstilling af tung transport</b>	Initiativ fra By og Havn m. deltagelse fra relevante brancheorganisationer
<b>Global Compact Network Denmark</b>	Som medlem af det danske Global Compact-netværk deltager Metroselskabet løbende i relevante arrangementer omkring forskellige bæredygtighedstemaer.



## Nøgletal

### Klima, miljø og ressourcer - nøgletal for Metroen i drift

Metroselskabet opgør en række nøgletal, der beskriver Metroens energieffektivitet og klimapåvirkning. Nøgletallene beregnes for det samlede system (det vil sige alle fire metrolinjer, M1-M4). Operatøren af Metroen i drift, Metro

Service, offentliggør også oplysninger om sin bæredygtighedsindsats i forhold til Metroen i drift. Find yderligere information her: <https://www.metroservice.dk/om-os/csr/>

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Energiforbrug	1	Energi fra samlet drift <i>MWh</i>	30.684	39.939	64.141	70.371	68.496	Energiforbruget falder med 3 pct. i 2022 i forhold til 2021. Faldet i energiforbruget skyldes primært et fald i øvrigt strømforbrug på alle linjer, blandt andet som følge af udskiftning til mere energieffektive lyskilder samt et lavere forbrug af sporvarme.
	1	Energi til fremdrift af tog <i>MWh</i>	17.116	22.166	39.524	41.354	43.190	Energiforbruget til fremdrift af tog (kørestrøm) stiger med 4 pct. i forhold til 2021. Stigningen dækker over en modsatrettet udvikling, hvor forbruget af kørestrøm for M3/M4 faldt med godt 2 pct., mens tallet for M1/M2 steg med 13 pct. i forhold til 2021, grundet 8 nye tog. Læs mere om Metroens energiforbrug i afsnittet <i>Klimapåvirkning fra drift af Metroen</i> .
Energieffektivitet	2.1	Samlet energiforbrug pr. kørt kilometer <i>kWh per togkilometer</i>	6,14	6,44	6,61	6,33	6,05	
	2.1	Energi til fremdrift af tog pr. kørt kilometer <i>kWh per togkilometer</i>	3,42	3,57	4,07	3,72	3,82	Kørestrøm til fremdrift af tog stiger marginalt. Dette skyldes idriftsættelse af 8 nye tog.
	2.2	Samlet energiforbrug i forhold til driftsindtægter <i>MWh per tjent krone</i>		0,024	0,038	0,046	0,046	Energiintensiteten pr. tjent krone, når der tages højde for det samlede energiforbrug, forbliver på niveau med 2021.
	2.2	Energi til fremdrift af tog i forhold til driftsindtægter <i>MWh per tjent krone</i>	0,014	0,013	0,023	0,027	0,029	Energiintensiteten pr. tjent krone, når der tages højde for kørestrøm, stiger marginalt fra 2021 til 2022. Dette reflekterer stigningen i forbruget af kørestrøm, samt et mindre fald i indtægtsgrundlaget.
Klimapåvirkning	3	CO <sub>2</sub> -udledninger til fremdrift af tog pr. kørt passagerkilometer <i>g CO<sub>2</sub>e per passagerkilometer</i>	10	9	18	18	12	Klimapåvirkning målt pr. passagerkilometer falder markant fra 2021 til 2022. Dette skyldes en stigning i passagertal samt en reduktion i emissionsfaktoren for strøm.

## Klima, miljø og ressourcer – nøgletal for Metroen i drift (Noter)

### 1. Energiforbrug

Viser det samlede strømforbrug (i MWh) forbundet med driften af den eksisterende Metro (M1-M4). Det vil sige kørestrøm og strøm på stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre for alle fire linjer. Desuden er andelen af kørestrøm (til fremdrift af tog) separat opgjort.



### 2. Energieffektivitet

#### 2.1 Energieffektivitet for fremdrift af tog

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

#### 2.2 Energieffektivitet i forhold til driftsindtægter

Nøgletallene beskriver, hvor meget omsætning (kr.) der generes set i forhold til energiforbruget (MWh), og beregnes således:

$$\frac{\text{Energiforbrug (MWh)}}{\text{Takstindtægter + Driftsindtægter (kr.)}}$$

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

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

### 3. Klimapåvirkning

Der er ingen direkte CO<sub>2</sub>-udledninger (scope 1) forbundet med fremdriften af Metroens tog, da de er eldrevne. Der er dog udledninger forbundet med produktionen af den el (scope 2), som forbruges i forbindelse med kørsel. Energiforbruget (elforbruget) kan omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning, baseret på emissions-faktorer for de energikilder der indgår i det danske el-mix. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foreløbige emissionsfaktor for el for 2022.

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

Nøgletallet viser herefter, hvor mange gram CO<sub>2</sub> der udledes per kørt passagerkilometer, når der tages udgangspunkt i energiforbruget forbundet med kørsel (fremdrift) for det samlede metrosystem (dvs. M1-M4).

### Klima, miljø og ressourcer - nøgletal for egen organisation

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Samlet CO2-udledning	4.1	Samlet CO2-udledning for egen organisation <i>ton CO2e</i>	-	-	-	-	2071	
	4.1	Scope 1 <i>ton CO2e</i>	-	-	-	12	16	Scope 1 er lidt højere i 2022, hvilket kan forklares ved, at der er kørt mere i selskabets biler efter COVID-19.
	4.1	Scope 2 <i>ton CO2e</i>	-	-	-	149	135	Scope 2 (elforbrug) er faldet lidt fra 2021 til 2022. Dette stemmer overens med at både forbrug og emissionsfaktoren for el er faldet.
	4.1	Scope 3, eksklusive rådgiverydelser <i>ton CO2e</i>	-	-	-	-	1402	
	4.1	Scope 3 – rådgiverydelser <i>ton CO2e</i>	-	-	-	-	518	
CO2-intensitet	4.2	CO2 per medarbejder <i>ton CO2e per medarbejder</i>	-	-	-	-	5,2	Ekskl. rådgiverydelser. Læs mere i afsnittet <i>Klimapåvirkning fra egen organisation</i> .
	4.2	CO2 per kvadratmeter <i>ton CO2 per m2</i>	-	-	-	-	0,2	Ekskl. rådgiverydelser.
CO2-udledning fra tjenesterejser	4.3	CO2 fra al tjenesterejse <i>ton CO2e</i>	-	34	9	12	42	2022 er det første år siden 2019, der kun i mindre grad var påvirket af COVID-19, og rejseaktiviteten har derfor været højere og på linje med 2019.
	4.3	Heraf fly <i>ton CO2e</i>	-	22	1	2	35	2022 er det første år siden 2019, der kun i mindre grad var påvirket af COVID-19, og rejseaktiviteten har derfor været højere.
Energiforbrug	-	Strømforbrug <i>MWh</i>	-	711	596	601	580	
	-	Varmeforbrug <i>MWh</i>	-	1.053	976	1.027	891	

### **Klima, miljø og ressourcer – nøgletal for egen organisation (noter)**

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

#### 4. Klimapåvirkning og CO<sub>2</sub>-udledninger

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

Nøgletallene viser den samlede klimapåvirkning (målt i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter, CO<sub>2</sub>e) forbundet med aktiviteter og forbrug i administrationen på Metrovej. Nøgletallene er fordelt på scope 1, 2 og 3, i henhold til Drivhusgasprotokollen. For scope 3 er rådgiverydelser opgjort særskilt. Nøgletallene

dækker ikke klimapåvirkningen ifm. anlægsaktiviteter og reinvesterings. Til at beregne klimapåvirkningen fra administrationen anvendes forbrugsdata indhentet i fysiske enheder (f.eks. kWh strøm, M<sup>3</sup> drikkevand eller kg oksekød) og monetære enheder (kroner brugt på f.eks. rengøring eller hårde hvidevarer). Data i monetære enheder er anvendt, når fysiske opgørelser ikke har været tilgængelige. Dette gælder særligt scope 3 data for indkøb af varer og services. Ca. 85 pct. af klimapåvirkningen er beregnet på baggrund af monetære enheder, og 15 pct. baseret på fysiske enheder.

Det vurderes, at op mod 100 pct. af Metroselskabets forbrug og aktiviteter forbundet med administrationen er reflekteret i klimaregnskabet, da der er taget udgangspunkt i årets regnskabsdata. Til at beregne klimapåvirkningen fra forbrug anvendes bl.a. emissionsfaktorer fra EXIOBASE samt miljødeklaration for det danske elnet og fjernvarme. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foreløbige emissionsfaktor for el for 2022. Som støtteværktøj i udarbejdelsen af klimaregnskab er anvendt "Klimakompasset"

udviklet til "Virksomhedsguiden" under Erhvervsstyrelsen.

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

De to udvalgte nøgletal beskriver CO<sub>2</sub>-udledningen i forhold til hhv. antal medarbejdere og størrelsen af selskabets kontorbygninger. I begge tilfælde er nøgletallet baseret på udledninger eksklusive rådgiverydelser, da denne post kan fluktuere en del afhængig af årets aktiviteter, og dermed vanskeliggøre en vurdering af den underliggende udvikling i organisationens klimapåvirkning.

Metroselskabet havde 300 fuldtidsansatte ved udgangen af 2022. Bygningsarealet for Metroselskabets kontorer på Metrovej 5 udgør 8.000 m<sup>2</sup>.

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

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



**Klima, miljø og ressourcer - etablering af metro til Sydhavn**

Miljødata vedrører etablering af metro til Sydhavn. Miljødata for selskabets øvrige anlægsaktiviteter i 2022 (reinvesteringsprojekter samt anlægsaktiviteter forbundet med etableringen af København Syd) er ikke opgjort, men vil være det fra 2023.

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Vand	5.1	Refiltreringsgrad for grundvand (oppumpet grundvand der filtreres og ledes tilbage) procent		85%	80%	90%	87%	På de fleste byggepladser ligger tallet på 95-100 pct. over den samlede projektperiode. På én byggeplads er refiltreringsgraden for den samlede projektperiode lavere (55 pct.), da det af sikkerhedshensyn har været nødvendigt at sænke trykket på sekantpælevæggen ved at udlede til havn og kloak.
	5.2	Vandforbrug fra ledningsnettet m <sup>3</sup>	3628	53146	123543	98879	24174	Den store variation i vandforbruget hen over projektet er udtryk for at visse faser er mere vand-intensive end andre. Tunnelboring er en vandkrævende proces, som primært foregik i 2020-2021, hvilket afspejles i tallene.
Affald	5.3	Affaldsmængder ton	16	949	978	2397	5985	Stigning i affaldsmængderne i 2022 skyldes primært, at der i perioden har været genereret meget betonaffald (og i mindre grad bygningstræaffald), som er et tungt materiale. Betonbrokker nedkuses og sendes til genanvendelse. Dette medfører også en stigning i de genanvendte mængder og dermed også genanvendelsesgraden.
	5.3	Affald genanvendt ton	5	152	480	1422	4088	
	5.3	Genanvendelsesgrad procent	30%	16%	49%	59%	68%	

## **Klima, miljø og ressourcer - etablering af metro til Sydhavn (noter)**

### *5.1 Refiltreringsgrad for grundvand*

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

### *5.2 Vand fra ledningsnettet*

Forbrug af vand fra ledningsnettet ('vand fra hanen') på det samlede projekt, opgjort i kubikmeter (m<sup>3</sup>). Vand fra ledningsnettet benyttes til at supplere det refiltrerede vand for at sikre, at der tilbageledes lige så meget vand, som der oppumpes fra grundvandsreservoiret. Herudover benyttes der vand fra ledningsnettet til den generelle drift af byggepladserne samt

drikkevand på flaske, som ikke indgår i opgørelsen. Flaskevand benyttes af medarbejdere på alle pladser, da de midlertidige rørføringer til skurbygninger ikke sikrer drikkevandskvaliteten.

### *5.3 Affaldsmængder og genanvendelse*

Opgørelsen viser, hvor meget affald projektet har genereret pr. år (i ton), samt andelen heraf der genanvendes både opgjort i absolutte mængder (ton) og relativt til de samlede affaldsmængder (opgjort i procent). Affaldsbekendtgørelsen definerer genanvendelse som *enhver nyttiggørelsesoperation, hvor affaldsmaterialer omforarbejdes til produkter, materialer eller stoffer, hvad enten de bruges til det oprindelige formål eller til andre formål. Heri indgår omforarbejdning af organisk materiale, men ikke energiudnyttelse og omforarbejdning til materialer, der skal anvendes til brændsel eller til opfyldningsoperationer*. Opgørelserne er baseret på affaldsrapporter, som entreprenøren på M4 Sydhavn løbende modtager fra den virksomhed, der på vegne af entreprenøren håndterer projektets affald.

# Social bæredygtighed

Social bæredygtighed handler om mennesker. Metroselskabets aktiviteter foregår både på byggepladser, i Metroen i drift, og i kontorbygninger, og medarbejdernes forudsætninger og behov varierer derfor meget. Metroselskabet har også en social indvirkning på samfundsniveau, herunder ikke mindst på Metroens mange passagerer.

Historisk har selskabets indsats i forhold til social bæredygtighed især fokuseret på arbejdsmiljø, sikkerhed og løn- og arbejdsvilkår for de mennesker, der i høj grad færdes på en byggeplads. Derudover har Metroselskabet altid

set sine store projekter som en særlig mulighed for at skabe lærepladser og dermed understøtte uddannelsen af fremtidens arbejdskraft til anlægssektoren.

I 2022 har Metroselskabet gennemført en kortlægning af selskabets samlede indsats og indvirkning på social bæredygtighed. Med udgangspunkt i menneskerettighederne og EU's grundlæggende rettigheder har kortlægningen givet selskabet overblik over eget ansvar og indvirkning på en lang række forhold, herunder ligestilling, diversitet, løn- og arbejdsforhold, frihedsrettigheder, adgang til uddannelse med

mere. Projektets konklusioner vil være udgangspunkt for fastlæggelsen af en ny overordnet strategi for social bæredygtighed.

Metroselskabet har i de seneste fem år fokuseret på at skabe en sikkerhedskultur under visionen om *Sikkerhed på rette spor*. Med den nye forretningsstrategi bygger selskabet videre på en etableret indsats for sikkerhed og arbejdsmiljø – og har særligt fokus på at brede den ud, så driften og egen organisation får lige så stor opmærksomhed som anlægsprojekterne. Det er Metroselskabets ambition, at *alle skal kunne arbejde sikkert hver dag*, og med strategien har selskabet sat nye mål, der skal understøtte ambitionen:

- Antallet af ulykker i driften skal nedbringes
- Ingen skal blive syge af at gå på arbejde
- Sikkerhed tænkes ind fra starten af nye projekter

Læs mere om disse mål i afsnittene *Sikkerhed på rette spor* og *Medarbejdere i egen organisation* nedenfor.



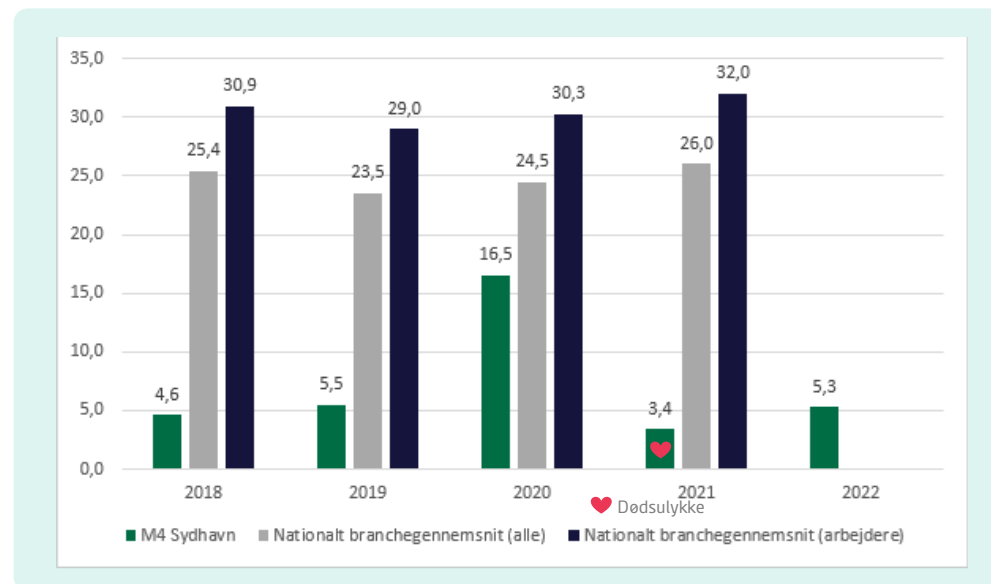
## Sikkerhed på rette spor

Metroselskabets sikkerhedsindsats har gennemgået en markant udvikling siden programmet *Sikkerhed på rette spor* blev initieret i 2017. Igennem Metroselskabets *Safety Academy* lærer medarbejderne dels at tænke sikkerhed anderledes og dels undervises i konkrete værktøjer, som bidrager til en sikker hverdag på byggepladserne. Grundmodulet *Safety Orientation*, som er obligatorisk for alle medarbejdere på anlægsprojekterne, er med udgangen af 2022 afholdt for mere end 3.000 deltagere.

Metroselskabet har en lærende tilgang til hændelser og ulykker og benytter forskellige metoder til at foretage risikovurderinger af kommende arbejdsprocesser og til at lave dybdegående ulykkes- og hændelsesanalyser, når det alligevel går galt.

På baggrund af den samlede indsats, har selskabet i samarbejde med entreprenører opnået positive resultater i forhold til sikkerheden på byggepladserne, hvilket også afspejles i ulykkesfrekvensen, som på anlægsprojektet M4 Sydhavn ligger markant lavere end både de tidligere metroprojekter og den danske bygge- og anlægsbranche generelt.

I selskabets strategi for 2023-2026 er det besluttet at videreføre den overordnede målsætning om, at *"Alle skal kunne arbejde sikkert hver dag"*.



**Tabel** Ulykkesfrekvens (antal ulykker pr. 1 mio. arbejdstimer) på M4 Sydhavn ift. nationalt branchegennemsnit

### Antallet af ulykker i driften skal nedbringes

Der sker løbende arbejdsulykker i forbindelse med driften af Metroen. Nogle ulykker sker på værkstederne og i det daglige vedligehold og minder om de ulykker, som selskabet har erfaring med fra anlægsprojekterne, mens andre sker som følge af fysiske og verbale overfald på stewards i driften.

Selskabet ønsker at adressere disse udfordringer i tæt samarbejde med driftsoperatørerne. Metroselskabet har erfaringer fra en årrække med *Sikkerhed på rette spor* på anlægsprojekterne, og driftsoperatørerne har kendskab til de særlige forhold, som påvirker medarbejdere i og omkring

Metroen i drift. På den baggrund kan der iværksættes tiltag, som vil have en positiv effekt på sikkerhedsbilledet for drift af Metroen.

Samtidig skal selskabet i de kommende år gennemføre en række sideløbende investerings- og reinvesteringsprojekter på de eksisterende metrolinjer. Selskabet vil i den forbindelse sætte skærpet fokus på sikkerheden, så de mange projekter kan gennemføres uden ulykker.

### Næste skridt

Selskabet vil i 2023 opbygge viden og data om sikkerheden for medarbejdere i driften. Ved at

kortlægge de forhold, som har indflydelse på medarbejdernes sikkerhed, kan selskabet identificere og implementere virkningsfulde forebyggende tiltag.

#### **Sikkerhed tænkes ind fra starten på nye projekter**

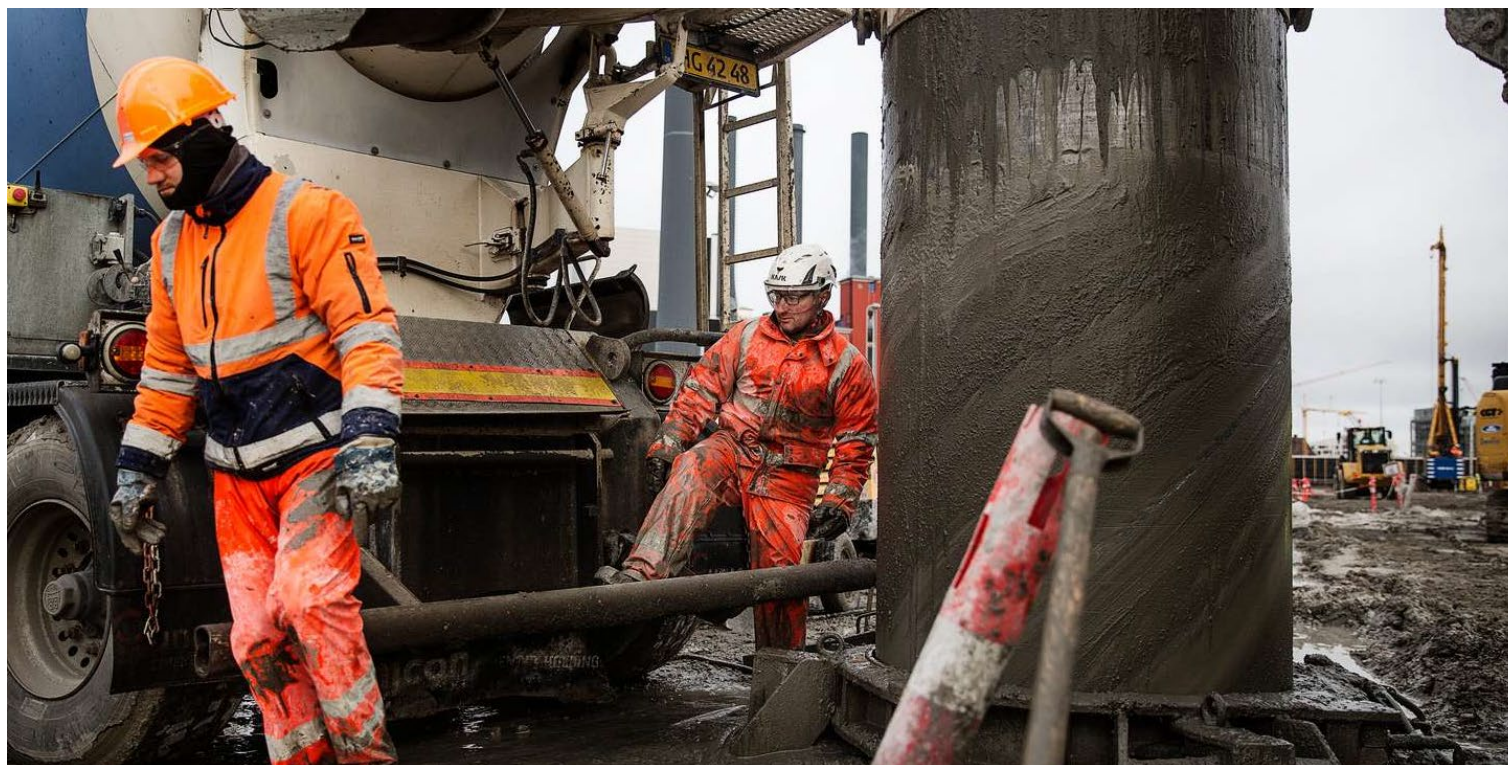
Det er selskabets vurdering, at der kan gøres mere for at sikre, at risici bliver identificeret og håndteret før selve anlægsfasen. Det kræver, at

sikkerhed tænkes ind fra starten af nye projekter, så eventuelle udfordringer kan håndteres gennem ændringer af designet. Samtidig vil selskabet på kommende projekter tage andre anlægsteknologier og arbejdsprocesser i brug.


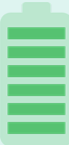


#### **Næste skridt**

Selskabet vil i 2023 udarbejde et kontraktuelt setup, som skal sikre, at der i samarbejdet med rådgivere og entreprenører er øget fokus på den

tidlige risikohåndtering og sikkerhed gennem projektering og planlægning for at øge sikkerheden yderligere. Det kan f.eks. indebære øget brug af præfabrikerede elementer, som giver mulighed for, at en række arbejdsprocesser kan foregå i et mere kontrolleret miljø.



## Afrapportering på mål for 2022

Fokusområde	Mål	Målopfyldelse	Bemærkninger
Arbejds miljø, sikkerhed og læring	Metroselskabet vil i 2022 øge rapporteringen af nærvedhændelser på M4 Sydhavn.		<ul style="list-style-type: none"> <li>÷ Rapporteringsfrekvensen for nærvedhændelser falder til 21,1 i 2022 (36,9 i 2021).</li> <li>✓ Metroselskabet har i 2022 haft fokus på rapportering af nærvedhændelser, blandt i forbindelse med tilsyn på byggepladserne og i den løbende dialog med entreprenørerne, men det har ikke haft den ønskede effekt på rapporteringsfrekvensen.</li> <li>➤ Metroselskabet vil i 2023 lancere en ny kampagne, der skal være med til at øge rapporteringen af nærvedhændelser.</li> </ul>
	Metroselskabet vil i 2022 introducere en struktur for ledelsens afholdelse af møder og deltagelse i byggepladstilsyn, som skal styrke den synlige prioritering af sikkerheden.		<p>Selskabets kortlægninger af sikkerhedskulturen viser, at et synligt ledelsesfokus på sikkerhed er afgørende for medarbejdernes oplevelse af selskabets dedikation til sikkerhed.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Struktur implementeret</li> <li>✓ Ledere har personlige mål for årlig deltagelse</li> <li>➤ Andel af ledere, der opnår personlige mål, kan opgøres fremover</li> </ul>
	Metroselskabet vil i 2022 udvikle et Re-Orientation-kursus for at sikre fornyet tilslutning til visionen blandt medarbejderne. Det er vores målsætning, at halvdelen af medarbejderne gennemfører kurset i 2022.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Re-Orientation-kursus udviklet</li> <li>÷ 36 pct. af medarbejderne nåede at gennemføre Re-Orientation-kurset i 2022</li> <li>➤ Det er forventningen, at alle nuværende medarbejdere har gennemført kurset i første halvår af 2023</li> </ul>
	Metroselskabet vil i 2022 gennemføre tiltag, som skal styrke byggeledernes rolle som ambassadører for en sund sikkerhedskultur i det daglige arbejde på byggepladserne.		<p>Selskabets sikkerhedsindsats på byggepladserne drives af byggeledelsen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Alle Work Site Managers (Byggeledere) skal undervise i Metroselskabets <i>Safety Academy</i></li> <li>✓ Alle byggeledere gennemførte i 2022 den nødvendige efteruddannelse for at kunne dette</li> </ul>



## Løn- og arbejdsvilkår

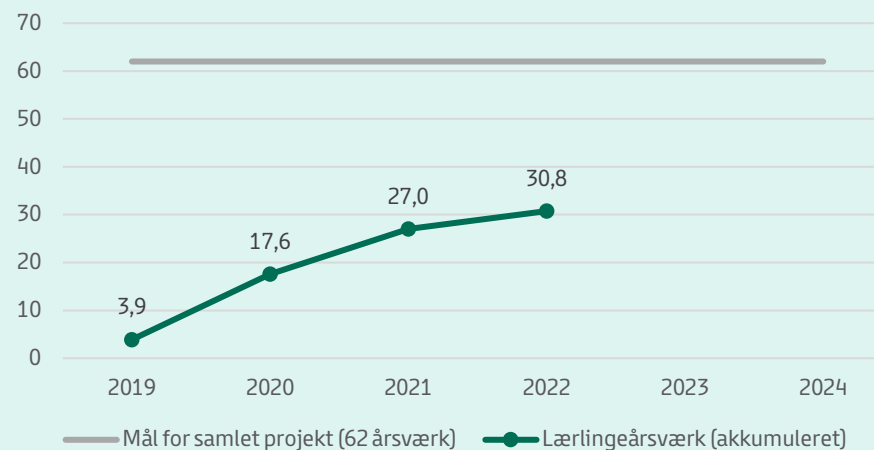
Metroselskabet har igennem flere år arbejdet med at sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår på metroprojekterne og i driften af Metroen. Indsatsen består af en kombination af kontrolundersøgelser og samarbejde og dialog med entreprenørerne, driftsoperatøren, arbejdsmarkedets parter og andre offentlige bygherrer med flere.

### Metroselskabets indsats for løn- og arbejdsvilkår i værdikæden

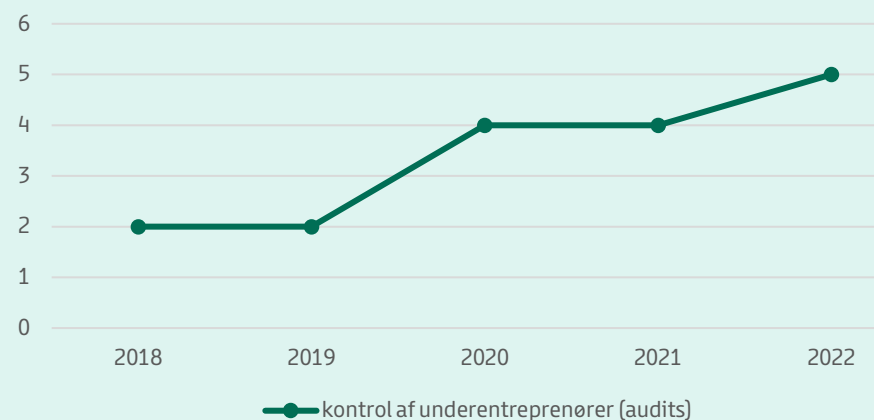
Metroselskabet har i 2022 gennemført fem kontrolundersøgelser af underentreprenørers overholdelse af selskabets Arbejdsklausul. Der er i tre af tilfældene konstateret overtrædelser af klausulen. Overtrædelserne varierer fra mindre fejl og misforståelser til enkelte tilfælde med snyd med arbejdstid og løn.

Metroselskabet har sikret, at overtrædelserne er blevet rettet, og der er sket de nødvendige efterbetalinger til medarbejdere. Alle fem kontrolundersøgelser er afsluttet i 2022.

### Lærlingeårsværk på M4 Sydhavn - status og mål



### Kontrol af underentreprenører (audits)





### Lærlinge

Der har i år været flere udfordringer i forhold til at få lærlinge på anlægsprojektet hos de to totalentreprenører på M4 Sydhavn, TUNN3L og Rhomberg-Efacec. Det skyldes blandt andet den høje byggeaktivitet i bygge- og anlægsbranchen og det generelt lave optag på erhvervsuddannelserne. Herudover er det svært for flere virksomheder på Sydhavnsprojektet at tilbyde en fuld uddannelsesaftale, fordi arbejdet er for ensformigt. Det gælder blandt andet for den virksomhed, der udfører el-arbejde på projektet, hvilket gør det svært for virksomheden at få praktikpladssøgende elektrikerlærlinge. Metroselskabet vurderer, at totalentreprenørerne til trods for omstændighederne kunne have været mere proaktive i deres indsats for at tiltrække lærlinge til projektet.

## Borger- og naboialog

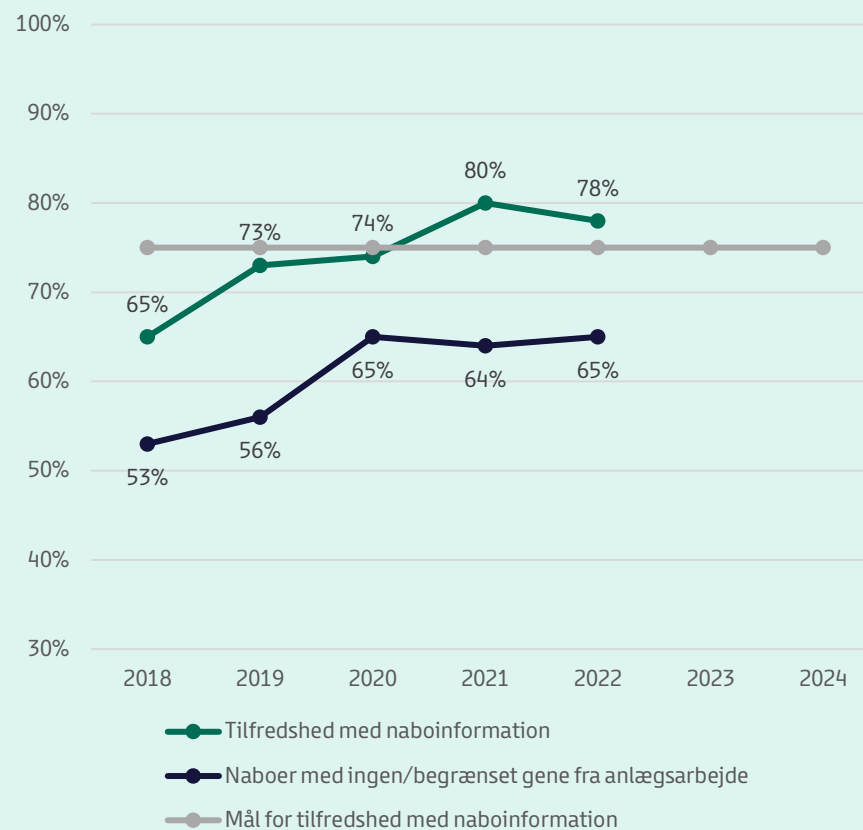
Metroselskabets aktiviteter påvirker mange mennesker. Selskabet arbejder derfor med nabo- og borgerdialog fra idéfase, under opførelsen, og efter at Metroen er i drift. Selskabets indsats har i 2022 haft fokus på borgerinformation og -inddragelse i forbindelse med udviklingen af fremtidige projekter samt i forhold til de borgere, der er naboer til det igangværende anlægsprojekt M4 Sydhavn.

### Nabokommunikation i anlægsfasen – M4 Sydhavn

Naboerne holdes løbende orienteret om selskabets projekter, hvor de modtager status om igangværende arbejder via selskabets hjemmeside, nyhedsbreve på mail, opslag på opgangsdøre, varslinger på SMS og forskellige arrangementer som f.eks. 'Åben byggeplads'. Derudover kan selskabet kontaktes gennem et døgnbetjent telefonnummer - samt på mail, som typisk besvares inden for 24 timer. Selskabet søger at informere transparent, rettidigt og konsistent om anlægsarbejde, så det er muligt for naboerne at indrette sig herefter i hverdagen. Metroselskabet ønsker desuden at være en lyttende og troværdig samarbejdspartner, sådan at naboer og øvrige interessenter oplever selskabet som en kompetent bygherre og Metroen som et potentielt transportmiddel, når den åbner.

Opbakningen til metroprojektet i Sydhavn er fortsat meget høj. I 2022 ligger andelen af naboer, der er tilfredse/meget tilfredse med, at der kommer en metrostation i deres nabolag, på 94 pct.

### Nøgletal for nabokommunikation på Sydhavnsprojektet





### Borgerinddragelse - byudvikling ved København Syd

Metroselskabet har i november 2022 igangsat en helhedsplankonkurrence for byudvikling ved

København Syd (i dag Ny Ellebjerg). Som en del af udarbejdelsen af et konkurrenceprogram for helhedsplankonkurrencen har Metroselskabet gennemført en tidlig borgerinddragelsesproces i sensommeren 2022.

Målet var at orientere om den kommende byudvikling samt at indsamle viden fra lokale og

rejsende om hverdagslivet ved København Syd. Processen omfattede en offentlig byvandring og et dialogmøde i samarbejde med Københavns Kommune og Valby- og Kgs. Enghave Lokaludvalg, en række naboorienteringsmøder, en workshop med lokaludvalgene samt en digital inddragelsesplatform med mulighed for at indsende tekst, foto, video og lydklip.

I konkurrenceprogrammet indgår en præsentation af borgernes visioner og ønsker til byudvikling ved København Syd, som kan

kvalificere tilbudsgivernes arbejde med helhedsplankonkurrencen.

I samarbejde med lokaludvalgene genoptager Metroselskabet borgerdialogen i efteråret 2023, når vinderforslaget skal bearbejdes til en endelig helhedsplan.



Byvandring om København Syd



Borgermøde om København Syd

## Medarbejdere i egen organisation

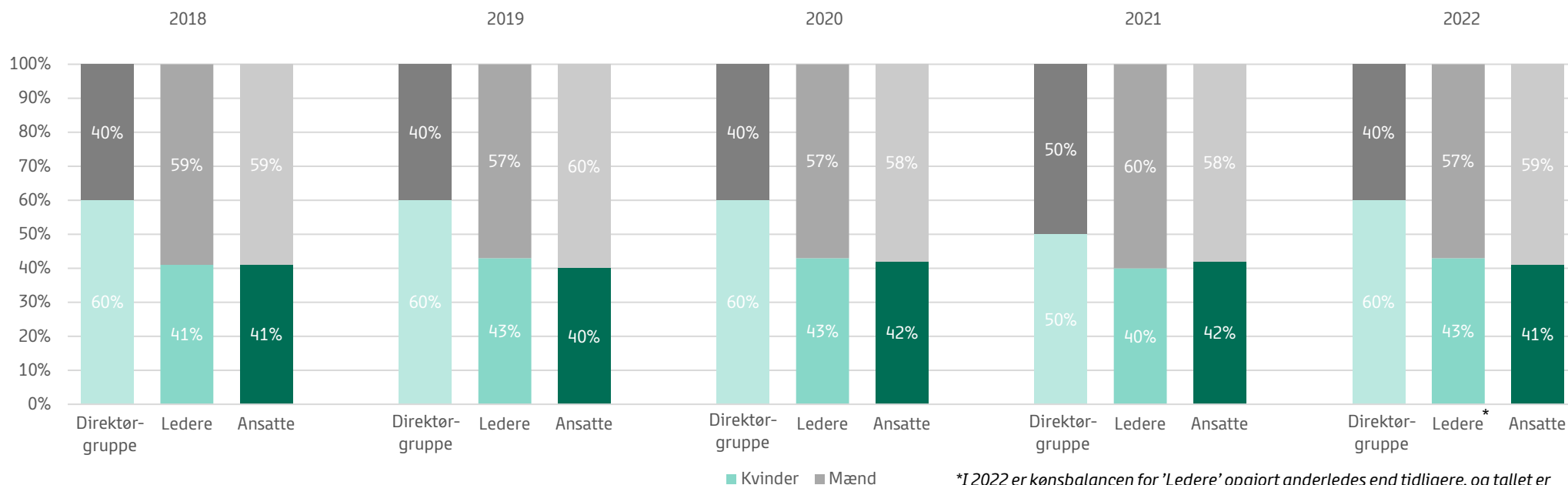
Metroselskabet er en international arbejdsplads med omkring 20 forskellige nationaliteter repræsenteret blandt de 300 ansatte, som der var ved udgangen af 2022. Antallet af medarbejdere i selskabet har siden 2019 været stabilt. I 2021 og 2022 har der været en historisk høj beskæftigelse og stor mobilitet på det danske arbejdsmarked. Dette til trods har Metroselskabet i perioden oplevet en stabil personaleomsætning på henholdsvis 17,3 pct i 2021 og 16,3 pct i 2022.

Af de ansatte, der var ved udgangen af 2022, var 41 pct. kvinder og 59 pct. mænd, mens der blandt ledere med formelt personaleansvar var 43 pct. kvinder og 57 pct. mænd. Heraf består direktørgruppen af tre kvinder og to mænd.

Metroselskabet undersøger årligt om medarbejderne oplever krænkende adfærd. Desværre finder krænkende hændelser indimellem sted i Metroselskabet. I 2022 har fem oplevet trusler, fysisk eller digitalt, og en enkelt har i 2022 rapporteret et tilfælde af sexchikane. Derudover er der i årets undersøgelse registreret et relativt højt antal tilfælde

af krænkende adfærd, som kan relateres til tonen i selskabet, herunder 12 tilfælde af mobning og ni tilfælde af diskrimination. Samlet set udgør rapporterede hændelser vedrørende krænkende adfærd, som kan relateres til tonen i selskabet, en mindre stigning i forhold til 2021-undersøgelsen. Dette er til trods for, at der er igangsat initiativer på flere niveauer i selskabet, med henblik på at forbedre tonen i selskabet. Krænkende adfærd står i modsætning til et sundt psykisk arbejdsmiljø, og

Kønsbalance i Metroselskabet



\*I 2022 er kønsbalancen for 'Ledere' opgjort anderledes end tidligere, og tallet er derfor ikke direkte sammenligneligt med de forudgående år (se mere herom på s. 45)

### Metroselskabets mangfoldighedspolitik

Selskabets overordnede mangfoldighedspolitik indgår i *Metroselskabets kompendium for god selskabsledelse*, og er tilgængelig på selskabets hjemmeside ([her](#)). Metro-selskabet tilstræber en ligelig kønsfordeling i virksomheden samt direktørgruppen, jf. side 30 ovenfor for yderligere information omkring resultater for indeværende år. Metro-selskabet har opmærksomhed på diversitet i blandt andet ansættelsessammenhæng.

Selskabets mangfoldighedspolitik vil blive opdateret i forbindelse med udviklingen af en samlet strategi for social bæredygtighed (se side 24).

Læs mere om kønsbalancen i Metro-selskabet ovenfor.

en af ambitionerne i Metro-selskabets nye forretningsstrategi er, at *ingen skal blive syge af at gå på arbejde*. Gode og trygge relationer iblandt selskabets ansatte vil derfor være et fokusområde i de kommende år.

#### Ingen skal blive syge af at gå på arbejde

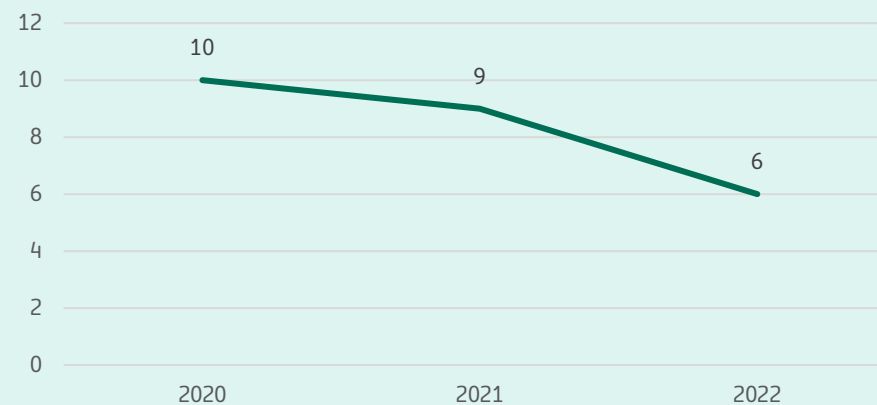
Metro-selskabet har, siden bestyrelsen vedtog visionen om *Sikkerhed på rette spor*, haft et erklæret mål om, at ingen skal komme til skade, når de arbejder på selskabets projekter. Hovedfokus med denne målsætning har været de fysiske ulykker, men medarbejdere rammes også af psykiske ulykker som stress og mistrivsel. Selskabet har derfor i forbindelse med den nye forretningsstrategi besluttet, at den erklærede nultolerance skal gælde alle forhold, som gør, at medarbejdere bliver syge af at gå på arbejde.

#### Næste skridt

Metro-selskabet har brug for, og ønsker, medarbejdere fra alle livets faser. Det stiller krav til, at selskabet tilbyder individuelle og fleksible vilkår og arbejdsforhold, og at der tages højde for alle de forhold, som påvirker medarbejdernes psykiske arbejdsmiljø, også når det gælder forhold i privatlivet. For at opnå dette vil selskabet blandt andet have fokus på at øge den fleksibilitet, som den enkelte medarbejder har i forhold til at definere sit arbejdsliv.

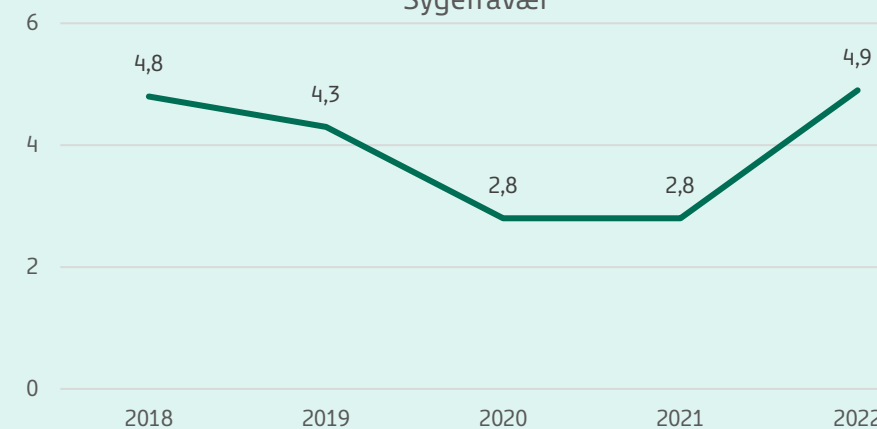
Desuden har selskabet fra 2023 ligestillet retten til barsel med løn, så far/medmor ligesom moren får ret til 24 uger med fuld løn i barselsperioden. Selskabet vil i 2023 identificere yderligere tiltag, som skal styrke det psykiske arbejdsmiljø og realisere selskabets ambitioner.

### Antal langtidssygemeldte\*



\*Defineret som sygdom over mere end 21 dage i træk

### Sygefravær\*



\*gennemsnitlige årlige sygedage pr. medarbejder (eksklusive langtidssygemeldte)



## Partnerskaber og netværk

### Social bæredygtighed

De problemstillinger, som selskabet står over for i dag, er komplekse og globale. Metroselskabet kan således ikke realisere sine bæredygtighedsambitioner alene – hverken i forhold til klima eller på det sociale område. I partnerskaberne får selskabet ny viden, sparring og kritisk modspil – og deler viden og erfaringer med andre virksomheder.



#### Udvalgte partnerskaber inden for social bæredygtighed

Område	Partnerskab/netværk	Formål
<b>Tilgængelighed</b>	Det Fælles Tilgængelighedspanel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Panelet skal sikre opmærksomhed omkring, hvilke barrierer kundegrupper med særlige udfordringer vil kunne møde i Metroen, samt bidrage til udvikling af og kendskab til løsninger på sådanne udfordringer. I panelet sidder bl.a. repræsentanter for handicap-organisationer og ældreorganisationer.</li> </ul>
<b>Arbejdsmarked- og -miljø</b>	Arbejdsmarkedsgruppen for Sydhavnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Repræsentanter fra de relevante fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer samt hhv. Rhomberg-Efacec eller TUNN3L.</li> <li>• Formålet med arbejdsmarkedsgrupperne er således dels at bidrage til løsningen af begyndende faglige tvister, dels at opretholde den gode og åbne dialog mellem parterne.</li> </ul>
	Ekspertpanel for Løn- og Arbejdsvilkår og Arbejdsmiljø	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I ekspertpanelet sidder forskere fra flere danske universiteter og offentlige forskningscentre med ekspertise inden for Arbejdsmarked og Arbejdsmiljø. Efter 20 møder blev Ekspertpanelet nedlagt i efteråret 2022. Samarbejdet med forskerne fortsætter i andet regi.</li> </ul>
<b>Socialt bæredygtigt byggeri</b>	Foreningen for Byggeriets Samfundsansvar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metroselskabet er aktivt medlem af Foreningen for Byggeriets Samfundsansvar, som samler aktører inden for hele værdikæden i bygge- og anlægsbranchen. Metroselskabet er repræsenteret i foreningens bestyrelse og to arbejdsgrupper: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbejdsgruppen for Social Bæredygtighed</li> <li>• Arbejdsgruppen for verdensmål</li> </ul> </li> </ul>
<b>Lærlinge</b>	Bygherreforeningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metroselskabet er medlem af Bygherreforeningens lærlingenetværk, "Bygherrenetværk for flere faglærte i byggebranchen" samt referencegruppen "Bygherrer skaber lærepladser".</li> </ul>

## Nøgletal

### Social bæredygtighed – anlæg

Metroselskabet opgør ikke på nuværende tidspunkt ovenstående nøgletal for andre projekter – herunder reinvesteringsprojekter – og

oplysningerne i tabellen vedrører derfor alene anlægget af M4 Sydhavn (med undtagelse af audits, der kan gennemføres på enhver kontrakt, der indeholder en arbejdsklausul).

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Sikkerhed på rette spor (Sydhavn)	5.1	Antal ulykker uden fravær	6	22	53	55	15	Faldet i antallet af ulykker uden fravær vurderes blandt andet at være udtryk for, at projektet er i en anden fase. Det har blandt andet medført mindre manuel håndtering af genstande og bedre indretning af adgangsveje og arbejdsområder.
	5.1	Antal ulykker med fravær	1	4	20	5	6	-
	5.2	Årlig ulykkesfrekvens ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer	4,6	5,5	16,5	3,4	5,3	-
	5.3	Ulykkesfrekvens for branchen ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer	30,9	29,0	30,3	32,0	-	Opgørelsen af ulykkesfrekvensen for branchen opgøres af DA, og opgørelsen for 2022 udkommer først i løbet af 2023
	5.4	Akkumuleret ulykkesfrekvens for projektet ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer	4,6	5,3	11,6	8,2	7,5	-
	5.5	Rapportering af nærvedhændelser rapporterede nærvedhændelser per 1 million arbejdstimer	-	-	72,5	36,9	21,1	På trods af selskabets mål om at øge rapporteringsfrekvensen for nærvedhændelser, er antallet af nærvedhændelser faldet betydeligt. Det vurderes blandt andet at være et udtryk for, at der i 2022 startede en række nye små entreprenører som arbejder under tre forskellige hovedentreprenører. Det har medført en øget udfordring i forhold til at skabe en kultur for rapportering af nærvedhændelser.
	-	Andel af ulykker selskabet er orienteret om inden for 24 timer Procent	-	-	-	-	81,0%	Disse opgørelser rapporteres for første gang i år, og vil fremover indgå i bæredygtighedsrapporteringen
	5.6	Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion Procent	-	-	-	-	83,1%	
5.7	Medarbejdere fra entreprenørerne der oplever, at sikkerhed tages alvorligt Procent	-	-	-	82,0%	91%	Selskabet arbejder løbende på at etablere en stærk sikkerhedskultur på projektet. Stigningen i andelen af positive tilbagemeldinger vurderes at være et udtryk for, at selskabet er lykkedes med at få nye entreprenører med ombord på dette projekt.	

## Social bæredygtighed – anlæg (fortsat)

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Løn- og arbejdsvilkår	6.1	kontrol af underentreprenører (audits)	2	2	4	4	5	-
	6.2	Lærlingeårsværk - Sydhavn (akkumuleret) lærlingetimer opgjort i årsværk	0,0	3,9	17,6	27,0	30,8	Der har i 2022 været flere udfordringer med at få lærlinge på projektet, bl.a. som den høje aktivitet i bygge- og anlægsbranchen. <i>Læs mere i afsnittet 'Løn- og arbejdsvilkår'</i>
	-	Andel af samlet kontraktkrav (62 årsværk) Procent	-	6%	28%	44%	49,70%	-
Naboer (Sydhavn)	7.1	Tilfredshed med naboinformation Procent	65%	73%	74%	80%	78%	Til trods for et mindre fald i 2022, er resultatet fortsat over Metroselskabets målsætning om at mindst 75% er tilfredse.
	7.2	Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde Procent	53,0%	56,0%	65,0%	64,0%	65%	Støj har i hele projektperioden været den primære gene som naboerne oplever
	7.3	Naboer der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre Procent	59%	63%	63%	67%	66%	-
	7.4	Naboer der forventer at benytte nye linje når den åbner Procent	-	-	-	-	94%	Spørgsmålet er stillet for første gang i år, og vil blive stillet igen de kommende år, i takt med at projektet nærmer sig åbningen i 2024

## Social bæredygtighed - anlæg (noter)

### 5. Sikkerhed på rette spor

Alle nøgletal vedrører alene anlægget af M4 Sydhavn.

#### 5.1 Ulykker med eller uden fravær

Metroselskabet følger Arbejdstilsynets definition af ulykker: Pludselige hændelser i forbindelse med arbejdet, som fører til, at en person kommer fysisk eller psykisk til skade. Ulykker med fravær er ulykker, som medfører fravær fra arbejdet i én dag eller mere ud over tilskadekomstdagen.

#### 5.2 Årlig ulykkesfrekvens

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

#### 5.3 Ulykkesfrekvens for branchen

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

#### 5.4 Udvikling i akkumuleret ulykkesfrekvens

Opgørelsen beskriver den akkumulerede ulykkesfrekvens for det samlede Sydhavn-projekt til dato (31. december 2022).

#### 5.5 Rapportering af nærvedhændelser

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

#### 5.6 Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion

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

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

### 6. Løn- og arbejdsvilkår

#### 6.1 kontrol af underentreprenører

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. Læs mere i afsnittet om løn- og arbejdsvilkår på side 30.

#### 6.2 Læringsårsværk (akkumuleret) på M4 Sydhavn

Opgørelsen beskriver det akkumulerede antal læringsårsværk på det samlede Sydhavn-projekt til dato (31. december 2022). Ét læringsårsværk svarer til 1924 timer.

### 7. Naboer

Metroselskabet gennemfører årligt en naboundersøgelse, hvor naboer til byggepladserne til anlægget af M4 Sydhavn skal forholde sig til en række udsagn. Målgruppen for undersøgelsen har været naboer, der bor i 1. eller 2. række til anlægsarbejdet. De væsentligste udsagn er opgjort i ovenstående tabel. Du kan læse mere om nabokommunikation i afsnittet om nabo- og borgerdialog på side 32.

#### 7.1 Tilfredshed med naboinformation

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

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

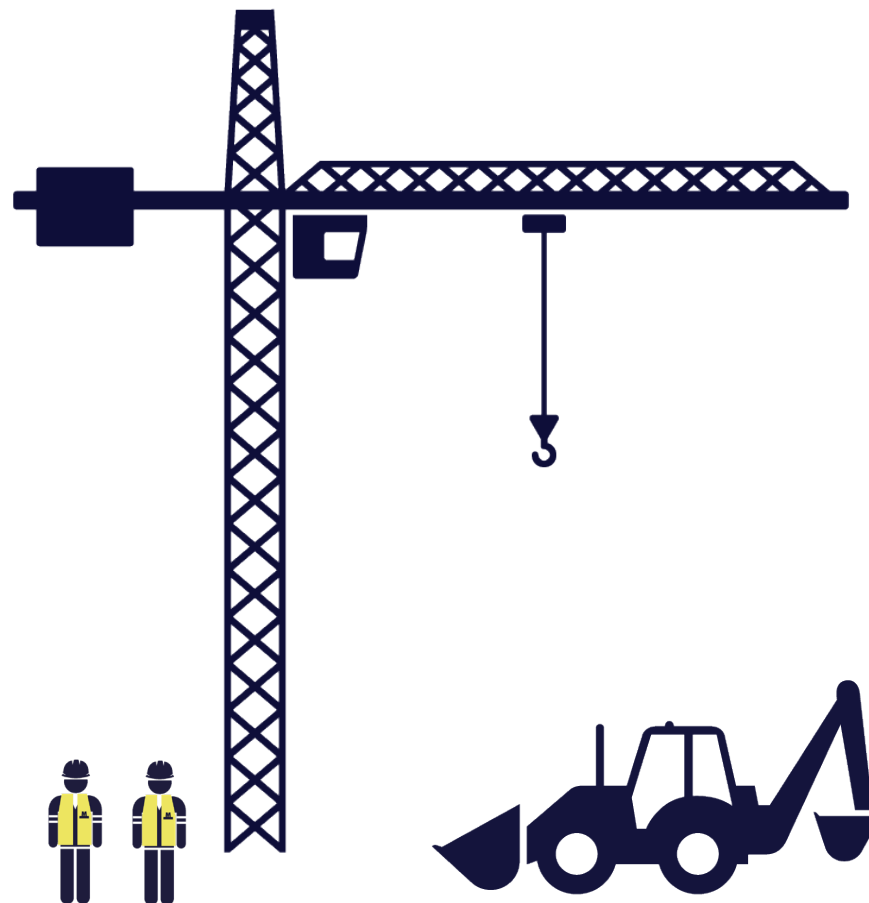
Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de oplever ingen eller begrænset gene fra anlægsarbejdet på M4 Sydhavn.

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

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

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

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



**Social bæredygtighed - Metroen i drift**

Operatøren af Metroen i drift, Metro Service, offentliggør også oplysninger omkring sin bæredygtighedsindsats i forhold til Metroen i drift. Find yderligere information her: <https://www.metroservice.dk/om-os/csr/>.

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
<b>Løn- og arbejdsvilkår</b>	8.1	Lærlingeårsværk i driften lærlingetimer opgjort i årsværk	-	5	5	5	8,25	I 2022 var kravet til lærlingeårsværk hos driftsoperatøren øget til ti årsværk. Selvom antallet af årsværk er steget med 65 pct. i forhold til 2021, er kravet ikke fuldt opnået. Det skyldes, at operatøren brugte starten af året på at identificere, hvor der bedst kunne skabes gode praktikpladser, og at der derefter ikke har været tilstrækkelig tid til at ansætte nok lærlinge for resten af året, til at nå op på de ti årsværk.
<b>Omdømme</b>	9.1	NPS-score - alle linjer	67	72	67	64	63	Den samlede NPS-score er et vægtet gennemsnit af NPS for M1/M2 (59 i 2022) og M3/M4 (66 i 2022)



## **Social bæredygtighed - Metroen i drift (noter)**

### 8. Løn- og arbejdsvilkår

#### *8.1 Lærlingeårsværk i driften*

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

### 9. Omdømme

#### *9.1 NPS*

Net Promoter Score (NPS) er en udbredt omdømme-indikator, der beskriver, hvor sandsynligt det er, at Metroens brugere vil anbefale Metroen til andre. Skalaen går fra -100 til +100.

## Social bæredygtighed – egen organisation

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
<b>Medarbejdere</b>	-	Antal medarbejdere ( <i>Eksklusive studentermedhjælpere</i> )	312	297	297	294	300	-
	-	Gennemsnitsalder År ( <i>Eksklusive studentermedhjælpere</i> )	44	45	45	45	45	-
		Antal studentermedhjælpere	33	22	26	22	32	-
	10.1	Personaleomsætning <i>procent</i>	15,3%	19,2%	16,2%	17,3%	16,3%	På trods af en høj beskæftigelse i Danmark i 2022, ses et mindre fald i Metroselskabets personaleomsætning.
<b>Køn og repræsentation</b>	11.1	Kønsbalance - bestyrelse <i>procent</i>	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	Der var ingen ændringer i den kønsmæssige sammensætning i bestyrelsen i 2022
	11.2	Kønsbalance - direktørgruppe <i>procent</i>	K: 60% M: 40%	K: 60% M: 40%	K: 60% M: 40%	K: 50% M: 50%	K: 60% M: 40%	Direktørgruppen blev i efteråret 2022 udvidet med én kvinde, og består herefter af tre kvinder og to mænd.
	11.3	Kønsbalance - alle ledere <i>procent</i>	K: 41% M: 59%	K: 43% M: 57%	K: 43% M: 57%	K: 40% M: 60%	K: 43%* M: 57%*	I efteråret 2022 blev direktørgruppen udvidet med én kvinde og chefgruppen med to mandlige og to kvindelige chefer. For 2022 og fremover medtages kun ledere med formelt personaleansvar i denne opgørelse - se uddybning i note 11.3. 2022-tallene er derfor ikke direkte sammenlignelige med tallene fra 2018-2021.
	11.4	Kønsbalance - alle ansatte <i>procent</i>	K: 41% M: 59%	K: 40% M: 60%	K: 42% M: 58%	K: 42% M: 58%	K: 41% M: 59%	-

## Social bæredygtighed – egen organisation (fortsat)

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
<b>Sikkerhed på rette spor</b>	12.1	Sygefravær <i>antal sygedage per medarbejder</i>	4,8	4,3	2,8	2,8	4,9	Sygefraværet stiger markant i forhold til 2021. Det er vurderingen, at der er tale om en normalisering efter to år med nedlukning og hjemmearbejde, da fraværet i 2022 er på niveau med 2018-2019. Desuden var der i første del af 2022 relativt mange syge med COVID-19.
	12.2	Antal langtidssygemeldte	-	-	10	9	6	-
	12.3	Medarbejdere fra egen organisation der oplever, at sikkerhed tages alvorligt <i>Procent</i>	-	-	-	91%	88%	Til trods for et mindre fald i forhold til 2021 oplever medarbejderne i udbredt grad at Metroselskabet tager sikkerhed alvorligt
	12.4	Antal anmeldte tilfælde af trusler	5	4	5	3	5	<i>Læs mere i afsnittet 'Medarbejdere i egen organisation'</i>
	12.5	Antal anmeldte tilfælde af sexchikane	1	1	2	1	1	<i>Læs mere i afsnittet 'Medarbejdere i egen organisation'</i>
<b>Løn- og arbejdsvilkår</b>	13.1	Antal lærlinge (elever) i egen organisation <i>i gennemsnit over året</i>	2	2	2	2	2	Herudover har Metroselskabet halvårligt praktikanter fra KEA, som ikke er med i opgørelsen.
	13.2	Risikoscreening af leverandører	-	-	13	19	50	Stigningen i antallet af risikoscreeninger afspejler en stigning i antallet af indgåede kontrakter.

## Social bæredygtighed - egen organisation (noter)

### 10. Medarbejdere

#### *10.1 Personaleomsætning*

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

### 11. Køn og repræsentation

#### *11.1 Kønsbalance – bestyrelse*

Opgørelsen er baseret på de medlemmer af bestyrelsen, som interessenterne har udpeget, og som ved udgangen af 2022 bestod af fem mænd og to kvinder. I bestyrelsen sidder desuden to medarbejdervalgte repræsentanter, der begge er kvinder. Bestyrelsens enlige suppleant var ved udgangen af 2022 også en kvinde. Bestyrelsen er præsenteret i Metroselskabets årsrapport.

#### *11.2 Kønsbalance – direktørgruppe*

Metroselskabets direktion udgøres alene af den adm. direktør. Direktionen supporteres af fire direktører og tilsammen udgør de Metroselskabets direktørgruppe. Direktørgruppen bestod ved udgangen af 2022 af tre kvinder og to mænd. Direktørgruppen er præsenteret i Metroselskabets årsrapport.

#### *11.3 Kønsbalance – alle ledere*

Kønsbalancen i Metroselskabets samlede ledergruppe. I opgørelsen for 2022 medtages alene ledere med formelt personaleansvar, som foruden direktørgruppen udgøres af selskabets 15 enhedschefer samt en projektdirektør. Metroselskabet har yderligere to projektdirektører, som indgår i selskabets chefgruppe, men de har ikke noget formelt personaleansvar og er derfor ikke medtaget i denne opgørelse i henhold til Erhvervsstyrelsens seneste vejledning om "Måltal og politik for den kønsmæssige sammensætning af ledelsen og for rapportering herom" (vejledningen findes [her](#))

#### *11.4 Kønsbalance – alle ansatte*

Opgørelsen er baseret på de ansattes CPR-numre. CPR indeholder kun to køn. Det bemærkes i den forbindelse, at der i forbindelse med Metroselskabets seneste APV (2020) var fire medarbejdere, der identificerede sig med et andet køn end 'mand' eller 'kvinde', samt 12 medarbejdere, der ikke ønskede at besvare spørgsmålet ("Hvilket køn identificerer du dig med?"). Undersøgelsen havde 265 respondenter, svarende til 89 pct. af de ansatte i 2020. Metroselskabet vil overveje, hvordan det fremover bedre kan synliggøres, at selskabet har medarbejdere, der hverken identificerer sig som mand eller kvinde.

### 12. Sikkerhed på rette spor

#### *12.1 Sygefravær*

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

#### *12.2 Antal langtidssygemeldte*

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

Desuden har fire medarbejdere i 2022 været deltidssygemeldte i mere end 21 dage.

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

Andelen af Metroselskabets egne medarbejdere, der i den årlige sikkerhedskulturundersøgelse svarer, at de i høj eller meget grad oplever, at sikkerhed tages alvorligt i Metroselskabet.

#### *12.4 Antal anmeldte tilfælde af trusler*

Antal medarbejdere, der i den årlige undersøgelse af krænkende adfærd, svarer ja til, at de i forbindelse med arbejde inden for de

sidste 12 måneder har været udsat for trusler, forstået som mundtlige eller skriftlige trusler eller truende adfærd. Ovenstående opgørelse skelner ikke mellem anmeldelser, der vedrører hændelser mellem medarbejdere, og hændelser mellem en medarbejder og en ekstern samarbejdspartner.

#### *12.5 Antal anmeldte tilfælde af sexchikane*

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

### 13. Social ansvarlighed

#### *13.1 Antal lærlinge (elever) i egen organisation*

Metroselskabet tilstræber at have to elever i egen organisation konstant, og tallet er

således ikke udtryk for det samlede antal elever i løbet af årene, men for hvor mange elever der i gennemsnit har været i et forløb hos selskabet på ethvert tidspunkt i det givne år. I løbet af et år kan tallet dog i kortere perioder være én eller tre, da varigheden af forskellige slags elevophold varierer og derfor til tider overlapper.

#### *13.2 Risikoscreening af leverandører*

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

# Politikker og principper for bæredygtighedsindsats

Metroselskabet er ansvarligt for at anlægge og drive metrolinjer i København og på Frederiksberg. Selskabet er offentligt ejet af de to kommuner samt staten og ledes af en bestyrelse bestående af repræsentanter fra ejerkredsen og selskabets medarbejdere. Formålet med

Metroselskabet er at skabe miljøvenlig, kollektiv transport i byen til gavn for borgere og besøgende.

I dette afsnit kan du læse om Metroselskabets tilgang til bæredygtighed samt politikker og risikovurderinger inden for Global Compacts

fokusområder. Selskabet har i 2022 vedtaget nye principper for sin bæredygtighedsindsats, hvilket skal understøtte udviklingen i indsatsen og være med til at gøre selskabet klar til nye krav til bæredygtighedsdata og rapportering.





## Nye krav til bæredygtighedsrapportering

EU-parlamentet vedtog i november 2022 et nyt direktiv om virksomheders bæredygtighedsrapportering, der stiller omfattende krav til selskabets arbejde med og rapportering om bæredygtighed. Metroselskabet er i 2022 begyndt at screene for, hvor selskabet står i forhold til de nye krav og standarder, der ventes at gælde for selskabet for 2025, hvilket dog er med forbehold for, hvordan direktivet implementeres i dansk lovgivning.

Metroselskabet vil i 2023 intensivere udviklings- og implementeringsarbejdet med henblik på at blive rettidigt klar til de nye krav. Selskabet vil i den forbindelse have fokus på, at arbejdet driver reelle forandringer og forbedringer, der understøtter selskabets overordnede ambition om at levere metro i verdensklasse til Danmarks hovedstad.

### Nye krav fra UN Global Compact

Metroselskabet har siden 2016 været tilsluttet Global Compact, der er FN's globale netværk for virksomheder, der ønsker at arbejde ansvarligt med social og miljømæssig bæredygtighed. Det har hidtil været et krav til virksomhederne, der er medlem af Global Compact, at de udgiver en årlig CoP-rapport (*Communication on Progress*), hvori de beskriver deres arbejde med bæredygtighed og de principper, som Global Compact hviler på (se Metroselskabets politikker for disse på side 52 nedenfor).

Fra 2023 udgår de gældende krav dog og erstattes af et standardiseret spørgeskema, som alle medlemmer af Global Compact årligt skal udfylde.

Skemaet er struktureret efter initiativets fokusområder *menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption* og skal blandt andet gøre det muligt at sammenligne, hvordan forskellige virksomheder klarer sig på de forskellige områder. Oplysningerne i Metroselskabets besvarelse af det nye skema vil være baseret på oplysninger i denne bæredygtighedsrapport og selskabets bæredygtighedsdata og vil blive udarbejdet og offentliggjort i 2.kvartal 2023 på Global Compacts hjemmeside.

### Global Compact:

FN's Global Compact er verdens største frivillige initiativ for ansvarlige virksomheder. De tilsluttede virksomheder rapporterer årligt om deres arbejde med initiativets principper.

Læs mere om initiativet og de nye krav til medlemmernes rapportering her: <https://www.unglobalcompact.org/>



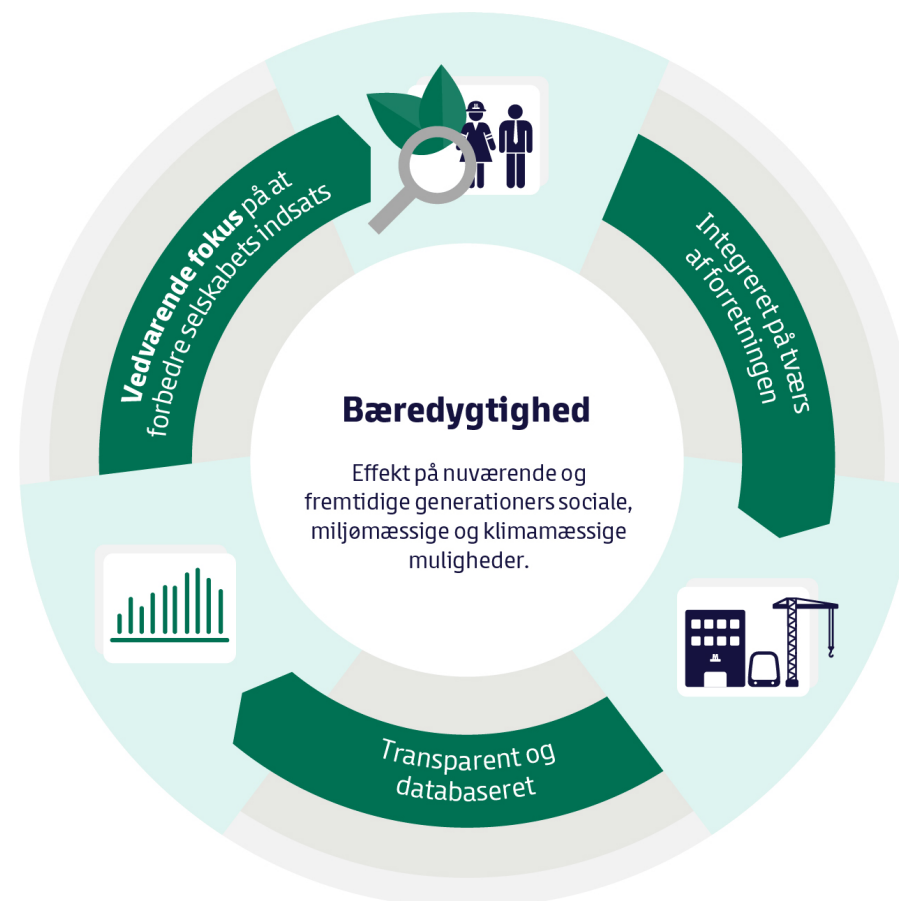
## Principper for Metroselskabets arbejde med bæredygtighed

Forud for vedtagelsen af Metroselskabets tidligere strategi, der dækkede perioden 2018-2022, definerede selskabet sin tilgang til bæredygtighed eller CSR (Corporate Social Responsibility). I denne periode har selskabet blandt andet betragtet CSR som de aktiviteter og initiativer, der går *ud over*, hvad der er nødvendigt for at sikre selskabets forretning, og hvad der er krævet i lovgivning eller lignende.

I forbindelse med den nye forretningsstrategi, og set i lyset af de forestående regulatoriske ændringer, har selskabet revideret sin tilgang. For det første vil selskabet udfase betegnelsen CSR til fordel for det mere brede begreb bæredygtighed, som afspejler et mere langsigtet perspektiv på egne aktiviteters effekt på fremtidige generationers sociale, miljømæssige og klimamæssige muligheder. Selskabet har desuden defineret tre nye principper for sin tilgang til bæredygtighed:

1. *Metroselskabet kommunikerer transparent og databaseret om sit bæredygtighedsarbejde – også når det ikke går som planlagt*
2. *Metroselskabet anerkender, at arbejdet med bæredygtighed skal have et vedvarende fokus på kontinuerligt at forbedre selskabets indsats*

3. *Metroselskabet stræber efter, at bæredygtighed integreres i beslutningsprocesser på tværs af forretningen*



## Metroselskabets politikker for Global Compacts fire fokusområder

Som offentligt ejet selskab er ansvarlighed en grundlæggende værdi i alle Metro-selskabets aktiviteter. Det indebærer at opretholde en høj integritet i forhold til samarbejdspartnere og at handle med omtanke for det samfund og de miljøer, hvor Metro-selskabet opererer. Metro-selskabet har vedtaget politikker, der implementerer principperne i FN's Global Compact, som du kan læse nedenfor.

Metroselskabets kernevirkksomhed, design, anlæg og drift af metrolinjer, er forbundet med en række risici inden for de samme emner, som FN's Global Compact tager udgangspunkt i. Disse risici håndteres bl.a. gennem kontraktstyring, planlægning af anlægsprojektet samt løbende og tæt dialog med anlægsentreprenører, driftsoperatøren, myndighederne, ejerkredsen og Metro-selskabets omverden i øvrigt. Metro-selskabets aktuelle risikovurderinger inden for Global Compacts fokusområder fremgår nedenfor ud for hver politik. Den russiske invasion af Ukraine i 2022 og de sanktioner rettet mod blandt andet russiske personer og virksomheder, som EU efterfølgende har vedtaget, har krævet et fornyet fokus på selskabets leverandørkæde. Dette nye opmærksomhedspunkt vurderes primært at påvirke risikobilledet i forhold til menneskerettighedsområdet samt for anti-korruption.

Metroselskabet vil i de kommende år opdatere sine politikker inden for social og miljømæssig bæredygtighed, så de reflekterer selskabets nye forretningsstrategi og understøtter de mål og

visioner, som strategien indeholder. Desuden vil Metro-selskabet også beslutte både en biodiversitetsstrategi og en ny, overordnet strategi for selskabets arbejde med social bæredygtighed.

Metroselskabet har ikke aktuelt en politik for dataetik. Der er i henhold til Årsregnskabslovens §99d redegjort nærmere herfor i selskabets årsrapport.

### Politikker og tilhørende risikovurderinger

## Menneskerettigheder

Metroselskabet respekterer menneskerettighederne i alle aktiviteter og i et bredere perspektiv inden for vores indflydelsesområder. Metro-selskabet beskytter personale og ejendom på en måde, der minimerer risikoen for medarbejderne og lokalsamfundet i overensstemmelse med relevante menneskerettighedsprincipper. Metro-selskabet arbejder for et sundt og sikkert arbejdsmiljø, hvor produktion og arbejde udføres. Metro-selskabet krænker ikke menneskerettighederne og hverken støtter eller drager fordel af, herunder økonomisk, at andre krænker menneskerettighederne.

### Risikovurdering

Metroselskabets projekter og aktiviteter indgår i en kompleks international værdikæde, blandt andet som følge af, at de mange materialer, der indgår i anlægget af en metro, ofte importeres fra forskellige dele af verden. Selvom risikoen for

menneskerettighedsovertrædelser i forbindelse med selve anlægget og driften af Metroen vurderes minimal, kan menneskerettighederne, og herunder retten til et sikkert arbejdsmiljø, ikke på samme måde 'automatisk' antages respekteret længere ude i værdikæden. Af samme grund skal alle leverandører og entreprenører underskrive og overholde selskabets adfærdskodeks. Desuden har Metro-selskabet siden 2020 benyttet et screeningsværktøj, der anvendes til at risikovurdere potentielle leverandører og underleverandører i forhold til menneskerettigheder og andre sociale forhold. Endelig har Metro-selskabet i 2022 gennemført en kortlægning af Metro-selskabets indsats og indvirkning på social bæredygtighed med afsæt i menneskerettighederne og EU's grundlæggende rettigheder. På den baggrund vil selskabet i 2023 udarbejde en ny strategi for social bæredygtighed, som blandt andet skal styrke indsatsen for at sikre, at menneskerettighederne respekteres på tværs af værdikæden.

EU's sanktioner mod Rusland som følge af krigen i Ukraine har krævet en fornyet risikovurdering af selskabets leverandørkæde. Det har krævet en kontrol af, at der ikke indgår produkter, som i EU-øjemed er sanktioneret grundet bl.a. hensyntagen til menneskerettigheder.

Metroselskabet er ikke i 2022 blevet gjort opmærksom på nogen brud på menneskerettighederne. For at imødegå risici for brud på menneskerettighederne arbejdes der kontinuerligt med at fastholde og styrke selskabets faste procedurer for leverandør-

styring, herunder overholdelse af selskabets adfærdskodeks.

## Arbejdstagerrettigheder

Alle arbejdstagere behandles med respekt og udsættes ikke for chikane på arbejdspladsen. Metroselskabet forhindrer ikke personale eller andre arbejdstagere i at organisere sig i en hvilken som helst lovlig arbejdstagerorganisation. Der forekommer ikke nogen form for forskelsbehandling af arbejdstagere, uanset om arbejdstageren vælger at organisere sig eller ej. Metroselskabets personale har en skriftlig ansættelseskontrakt, som beskriver betingelserne for arbejdet. Personale kan til enhver tid opsige deres ansættelse med et rimeligt varsel, og Metroselskabet beholder ikke originale identifikationspapirer eller indlån eller tilbageholder løn ud over det, der måtte være juridisk aftalt. Metroselskabet er ikke involveret i brug af børnearbejde eller tvangsarbejde. Metroselskabet diskriminerer ikke ved ansættelse, aflønning, adgang til uddannelse, forfremmelser, afskedigelser, pension, arbejdsvilkår eller arbejdsopgaver og forfordeler ikke nogen ud fra personlige egenskaber såsom race, religion, køn, sundhed, alder, handicap, politisk overbevisning, nationalitet, etnisk oprindelse eller medlemskab af en arbejdstagerorganisation.

### Risikovurdering

Anlæg af metro er et komplekst projekt, hvor mange parter og aktører er involveret og skal

samarbejde. Det indebærer en risiko for, at visse arbejdstagerrettigheder ikke sikres, selvom dette forudsættes i selskabets adfærdskodeks. Som byggherre har Metroselskabet ansvar for at minimere og håndtere den uomgængelige risiko for, at arbejdstagernes rettigheder i praksis ikke efterleves fuldt ud – og i henhold til de danske overenskomster – for alle arbejdstagere, der er involveret i projektet.

Bygge- og anlægsbranchen er historisk en branche præget af faglige sager, hvor medarbejdere er blevet underbetalt eller på anden vis ikke arbejder under de arbejdsvilkår, de har ret til i Danmark. Metroselskabet har på baggrund af denne risiko en systematisk indsats på arbejdsmarkedsområdet. Denne indsats omfatter bl.a. information til virksomheder og medarbejdere om deres rettigheder, kontraktkrav (arbejds klausul), kontrol med efterlevelsen af arbejds klausulen og løbende dialog med entreprenørerne. Selskabets adfærdskodeks for entreprenører og leverandører stiller ligeledes krav til, at arbejdstagernes rettigheder sikres og respekteres. Desuden gennemfører Metroselskabet lejlighedsvis kontrolundersøgelser af underentreprenører (også kaldet 'audits'), hvor det bl.a. undersøges, om kontraktens arbejds klausul er overholdt. Metroselskabet har i 2022 gennemført fem kontrolundersøgelser af underentreprenører. De fem undersøgelser omfatter i alt cirka 175 medarbejdere. Der er i tre tilfælde konstateret overtrædelser af selskabets Arbejds klausul. Overtrædelserne varierer fra mindre fejl og misforståelser til enkelte tilfælde med bevidst snyd med arbejdstid og løn. Metroselskabet har sikret, at overtrædelserne er

blevet rettet, og der er sket de nødvendige efterbetalinger til medarbejdere. Alle fem kontrolundersøgelser er afsluttet i 2022.

Metroselskabet har også leverandører til andre aktiviteter end anlæg, hvor risikoen for overtrædelse af arbejdsvilkår er til stede. Dette gælder bl.a. for rengøringsbranchen, som opererer inden for driften af Metroen og på kontorer. Metroselskabet fører ligeledes tilsyn med disse leverandører og disses underleverandører for at sikre, at arbejdstagerrettighederne også her sikres behørigt.

## Miljø

Metroselskabet handler ansvarligt i forhold til miljømæssige risici og miljøpåvirkninger. Som minimum opfylder vi alle relevante lokale og nationale miljøregler. Metroselskabet vælger så vidt muligt de mest moderne, effektive og miljøvenlige teknologier og bidrager til at understøtte en bæredygtig udvikling. Dette omfatter begrænsning af forurening fra farlige stoffer, spildevand og luftforurening.

### Risikovurdering

Anlæg af metro har uomgængeligt en effekt på den natur og det miljø, som projektet bliver til i. Tilsvarende er det i dag ikke en risiko, men en realitet, at anlæg af en metro – eller enhver anden form for infrastruktur – påvirker klimaet negativt på grund af det indlejrede CO<sub>2</sub> i de materialer, der benyttes.

Det gælder både i forhold til anlæg og drift af metro. Det er Metroselskabets ansvar og ambition løbende at minimere de negative miljøeffekter af selskabets aktiviteter. Klimaforandringer udgør også en potentiel risiko for Metroen på grund hyppigere skybrud og kraftig regn, hvilket kan føre til oversvømmelser af metroanlæg og dermed forstyrrelse af driften til stor gene for passagererne og den samlede kollektive trafik. Metroselskabet er opmærksomt på denne risiko og tilpasser designet og anlægget herefter, så det kan modstå hundred-årshændelser.

Foruden klimapåvirkning og klimaforandringer er de primære miljørelaterede risici for Metroselskabet forhold som udledning af miljøfremmede stoffer til det omgivende miljø, dvs. jord, grundvand, overfladevand og luft (f.eks. støj eller partikler).

Metroselskabet stiller krav til entreprenørerne om beredskabsplaner for miljøuheld og forsvarlig håndtering af miljøfremmede stoffer, og selskabet fører tilsyn med, at anlægsprojekternes entreprenører overholder god miljøpraksis på området. Metroselskabet arbejder kontinuerligt med at minimere de klima- og miljømæssige risici for og fra selskabets aktiviteter igennem en række konkrete indsatser og fortsat opfølgning på kontraktkrav.

## Antikorruption

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

### Risikovurdering

Danmark er verdens mindst korrupte land, ifølge Transparency Internationals årlige Corruption Perception Index (læs den seneste rapport [her](#)). Korruption, afpresning eller bestikkelse kan desværre stadigvæk godt forekomme internt eller eksternt. For at minimere risikoen for dette i relation til Metroselskabets aktiviteter har selskabet en nultolerancepolitik over for alle former for korruption, og selskabet arbejder for at opretholde en høj etisk standard, ligesom god forretningsadfærd er en grundlæggende værdi i alle selskabets aktiviteter.

For at håndtere den interne risiko har Metroselskabet en række retningslinjer for god

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

Metroselskabet har i 2022 ikke modtaget nogen henvendelser via selskabets whistleblowerordning angående korruption.









## **Godkendelse af Metroselskabets løn- og ansættelsespolitik**

For at Metroselskabet er i compliance med anbefalingerne i hhv. Statens ejerskabspolitik og Anbefalinger for god Selskabsledelse fra Komiteen for god Selskabsledelse skal selskabets løn- og ansættelsespolitik årligt drøftes i bestyrelsen og forelægges selskabets ejere til godkendelse på interessentskabsmødet.

./ Der er ikke foretaget ændringer i *Metroselskabets løn- og ansættelsespolitik*, der er vedlagt.

Løn- og ansættelsespolitikken indgår i "Metroselskabets kompendium for god Selskabsledelse 2023", der er godkendt i bestyrelsen på møde den 24. februar 2023.

### **Indstilling**

Det indstilles, at interessenterne godkender *Metroselskabets løn- og ansættelsespolitik*.



# **Metroselskabet I/S**

## **Løn- og ansættelsespolitik**





## Lønstruktur

Metroselskabet løn- og ansættelsespolitik tager udgangspunkt i, at selskabet skal kunne tiltrække og fastholde medarbejdere på konkurrencedygtige vilkår, uden at være lønførende i forhold til sammenlignelige private og offentlige selskaber.

Lønstrukturen i selskabet fastlægges af selskabets ledelse og følger som hovedregel ledeshierarkiet. Det enkelte lønniveau fastsættes i forhold til både internt og eksternt benchmark for sammenlignelige jobfunktioner i den private eller offentlige sektor samt i forhold til relevante eksterne lønstatistikker. Alle lønninger, lønreguleringer og bonusudbetalinger godkendes af den administrerende direktør.

Den højestlønnede i selskabet er den administrerende direktør. Den administrerende direktørs vederlag består pt. af en fast gage samt en resultatløns, som maksimalt kan udgøre op til 15 pct. af den ordinære løn. Årsvederlag fremgår af årsrapporten.

Selskabet har en række specialister ansat og der er flere af disse, der er højere lønnede end chefer i selskabet. Hvis lønniveauet for enkelte specialister med helt særlige kompetencer væsentligt overstiger lønniveauet for selskabets øvrige direktører og chefer, vil direktionen orientere bestyrelsesformanden.

Metroselskabet følger de lønreguleringer, som er resultatet af statens aftaler med Akademikerne (tidligere Akademikernes Centralorganisation). Dette er indarbejdet i selskabets standard ansættelseskontrakter. Selskabet er ikke omfattet af en overenskomst og alle kontrakter forhandles individuelt med udspring i en standardansættelsesaftale og med de i øvrigt gældende personalegoder.

Selskabet arbejder i tillæg til ovennævnte lønregulering med en decentral ordning, hvorved den enkelte personaleansvarlige chef råder over et mindre beløb til brug for engangsudbetalinger og/eller faste lønreguleringer til medarbejderne. Cirka 1,5 pct. af lønbudgettet afsættes til decentral løndannelse.

Selskabets administrerende direktør har herudover mulighed for at give bonus til chefer og direktører. Bonus vil typisk udgøre 1-15 pct. af medarbejderens årsløn og afholdes indenfor den samlede lønpulje. Væsentlige afvigelser fra ovenstående medfører altid konsultation af bestyrelsesformanden.

Alle ansatte er i udgangspunktet, dog undtaget studentermedhjælpere og visse medarbejdere på tidsbegrænsede ansættelser samt visse udlændinge, omfattet af en obligatorisk pensionsordning. Pensionsbidraget udgør for hovedparten af de ansatte 17,5 pct. af lønnen.

Metroselskabet tilbyder desuden en række goder, som udgør en mindre værdi i tillæg til løn- og pension, men som er med til at gøre det attraktivt at arbejde i Metroselskabet. Disse goder omfatter bl.a. frikort til metroen, mobiltelefon og internet. Herudover kan selskabet tilbyde medarbejderne bruttolønsordninger på f.eks. p-kort, pendlerkort, brobizz e.l. Fælles for de ovennævnte elementer er, at de ikke udgør en væsentlig del af den samlede medarbejderaf lønning.

## Fastsættelse af lønniveau

I forbindelse med rekruttering, uanset om der er tale om genbesættelse eller nyopslået stilling, vil



der altid blive estimeret et lønniveau. Estimatet for lønfastsættelse er en del af den godkendelsesprocedure, som ligger forud for en rekruttering, og som dokumenteres i form af en personalerekvisition, som godkendes og underskrives af selskabets administrerende direktør.

Lønniveauet estimeres i forhold til både internt og eksternt benchmark for sammenlignelige jobfunktioner, i forhold til relevante eksterne lønstatistikker samt på en vurdering fra HR af, hvad det er realistisk i forhold til markedsværdien af de ønskede kvalifikationer, herunder uddannelsesmæssig baggrund, erfaring, anciennitet og kompetencer.

Når der sammenlignes med de eksterne lønstatistikker, er det gennemsnitslønnen og 50 pct. fraktilen, der udgør selskabets umiddelbare sammenligningsgrundlag. Dette vurderes at være et egnet udgangspunkt i forhold til, at offentlige ejede selskaber skal være økonomisk ansvarlige ved placering af lønniveauer. En del af Metroselskabets medarbejdere er tunge specialister med unikke kompetencer, der er stor efterspørgsel efter, bl.a. qua de mange andre store anlægsprojekter, som pågår både i og udenfor Danmark. For at kunne tiltrække og fastholde denne type medarbejdere, er det i disse tilfælde oftest nødvendigt at lægge lønniveauet over 50 pct. fraktilen, ligesom der til visse jobfunktioner er rekrutteret udenlandske specialister med et relativt højt lønniveau, hvorved beskatning i henhold til "forskerordning" muliggøres. Metroselskabet konkurrer på markedsvilkår med andre selskaber i hele verden om disse medarbejdere.

Derudover er det vurderet væsentligt at kunne fastholde selskabets erfarne chefer især inden for anlæg og med viden om drift og driftsrelaterede funktioner. Det har således været et mål at fastholde chefer med erfaring fra anlæg og idriftsættelse af Cityringen og Nordhavn også selv om det ofte vil være naturligt, at de søger nye steder, når eller inden et megaprojekt færdiggøres. Dette har medført at lønniveauet i chefgruppen ligger i den høje ende af sammenlignelige grupper. Det betyder dog samtidigt, at selskabet råder over unikke og erfarne lederkompetencer, der har viden i forhold til kommende megaprojekter som eksempelvis M5.

Som dokumentation for den enkelte medarbejders kompetencer, erhvervs erfaring og uddannelsesmæssig baggrund, bliver kopi af CV og eksamensbevis fra seneste eller højeste færdiggjort uddannelse gemt i den enkelte medarbejders personalesag.

### **Kontraktformer**

Selskabets administrerende direktør er ansat på en særlig direktørkontrakt af bestyrelsen.

Metroselskabets øvrige direktører, chefer og medarbejdere ansættes af den administrerende direktør på individuelle standard kontrakter, som er reguleret i henhold til funktionærloven og ferieloven, samt selskabets interne politikker og retningslinjer vedrørende f.eks. arbejdstid, barsel, orlov, seniorordninger etc. Størstedelen af de ansatte er ansat på en AC-kontrakt. Få medarbejdere er ansat på en HK lignende kontrakt, der dog søges udfaset. Studentermedhjælpere er ansat på en standard timelønskontrakt.

I særlige tilfælde kan der arbejdes med ansættelseskontrakter, der afviger fra ovenstående. Dette kan være i forbindelse med ansættelse af udenlandske medarbejdere, hvor der behov for at foretage væsentlige ændringer til standardkontrakterne for at kunne tiltrække de pågældende medarbejdere. På baggrund af nylige erfaringer, med rekrutteringer der ikke kunne gennemføres, vil selskabet i ansættelse af udenlandske medarbejdere åbne op for, at der kan gives f.eks. flyttetillæg (ved flytninger fra udlandet til Danmark), betaling for bolig (delvist) og evt. startbonus, afholdelse af udgifter til regelmæssige hjemtransport, skatterådgivning mv.

Der vil årligt blive rapporteret til vederlagskomiteen om sådanne kontrakter er indgået og en specificering af de særlige forhold, de måtte indeholde. Bryder de med selskabets lønstruktur vil der ligeledes blive foretaget en orientering jf. afsnit om lønstruktur.

Der kan desuden i enkelte tilfælde indgås kontrakt om udførelse af særlige opgaver – også efter endt ansættelse i selskabet. Dette er bl.a. anvendt i forbindelse med voldgiftssager.

Selskabet gør desuden i visse tilfælde brug af at indgå aftale om forlænget opsigelsesvarsel ved særligt kritiske jobfunktioner, som kan være svære at genbesætte.

For direktørgruppen er opsigelsesvarslet forlænget med 2 måneder fra arbejdstagers side, og med 4 måneder fra arbejdsgivers side. For enkelte højt specialiserede medarbejdere og chefer, som det kan være svært at erstatte, er opsigelsesvarslet forlænget med 1-3 måneder fra både arbejdstager og arbejdsgivers side.

Særlige medarbejdere (direktører og nøglepersoner) kan, af den administrerende direktør, få tilbudt muligheden for at indgå en resultatkontrakt. Resultatkontrakterne kan omfatte resultater, der årligt opgøres i forhold til opnåelse af konkrete mål, men kan også være i forhold til at forblive i selskabet ind til en bestemt dato. I forbindelse med resultatkontrakterne gives der ikke bonus, der overstiger 10 pct. af medarbejderens årsløn, jf. afsnit om lønstruktur.

Metroselskabet opgaveportefølje tilskriver, at det er nødvendigt med muligheden for at kunne gøre brug af flere forskellige kontraktformer, således indgås der også kontrakter i forhold til udførelse af særlige opgaver – også efter endt ansættelse i selskabet. Dette har tidligere været anvendt i forbindelse med voldgiftssager.

Med henblik på at sikre fastholdelse af nøglemedarbejdere har direktionen i særlige tilfælde desuden mulighed for at gøre brug af fastholdelsesordninger. Der vil generelt blive udvist omfattende tilbageholdenhed med anvendelse af fastholdelsesordninger og de konkrete ordninger skal besluttes af vederlagskomiteen.

For enkelte direktører er der desuden indbygget en 6 måneders kundeklausul i deres kontrakt.

### **Bijobs**

Det er muligt at have et bijob, bestyrelsesposter mv. i mindre omfang, så længe det er foreneligt med de opgaver og arbejdstider, der er i Metroselskabet. Bijobs og bestyrelsesposter skal forinden være godkendt af selskabets HR-funktion. Disse bijobs kan dog ikke være hos leverandører til selskabet, operatører eller virksomheder, som selskabet er medejer af eller har medlemskab hos. Er medarbejderen i tvivl skal denne søge råd hos dennes personalechef eller i HR.

For direktører gælder det, at bijob, bestyrelsesposter mv. skal aftales direkte med selskabets administrerende direktør.

-----000000000000-----

Løn- og ansættelsespolitikken (tidligere vederlagspolitikken) er i nærværende form besluttet april 2016, revideret januar 2017, januar 2018, januar 2020, januar 2021, december 2021 og efterfølgende godkendt på interessentskabsmøde 31. marts 2022.





## Godkendelse af bestyrelsesvederlag for 2023 og orientering om komitévederlag 2023

Bestyrelsens vederlag reguleres en gang årligt med Danmarks Statistiks samlede lønindeks for private virksomheder og organisationer, som det blev besluttet i 2018 på baggrund af henvendelse fra ejerne.

Bestyrelsens vederlag – afrundet til nærmeste 1.000 kr. - for 2023 er nedenfor opgjort på baggrund af indeks for 4. kvartal 2022

Funktion	Vederlag 2022	Vederlag 2023	Stigning
Formand	442.000	455.000	13.000
Næstformænd	332.000	342.000	10.000
Bestyrelsesmedlemmer	138.000	142.000	4.000

### Vurdering af vederlaget

Af pkt. 9.4. i Metroselskabets vedtægter fremgår:

*”Vederlag til bestyrelsens medlemmer reguleres årligt med pris- og lønindeks som fastsat af interessenterne. Interessenterne kan under hensyn til større ændringer i hvervets art og omfang drøfte vederlaget til bestyrelsens medlemmer. Bestyrelsen kan beslutte at nedsætte bestyrelsesudvalg (f.eks. revisionskomite eller lign.) og honorering for evt. deltagelse i bestyrelsesudvalg besluttet af bestyrelsen og indgår i dagsordenen på det ordinære interessentskabsmøde.”*

Metroselskabets bestyrelse har vurderet, at der ikke sker afgørende ændringer i hvervets omfang i 2023, som vil kunne medføre ændringer i vederlaget ud over den årlige regulering

### Komitévederlag for 2023

Bestyrelsen fastsætter selv vederlaget til komitémedlemmer af revisions- og risikokomitéerne, hvorefter ejerne orienteres herom på interessentskabsmødet.

Der kan maksimalt udbetales vederlag for medlemskab af én komité. Bestyrelsesformanden og næstformændene kan *ikke* være formand for revisionskomitéen. Medlemmerne af vederlagskomitéen er også medlemmer af øvrige komitéer, og der udbetales derfor ikke komitévederlag til vederlagskomitéens medlemmer.

Komitévederlagene følger princippet, der er fastlagt for bestyrelsesvederlag af selskabets ejere og tager udgangspunkt i bestyrelsesvederlaget for menige medlemmer. Det fastsættes som en procentandel af det til enhver tid gældende vederlag for bestyrelsesmedlemmer og genberegnes således hvert år. Procentsatserne er som angivet i tabellen nedenfor.



Vederlag for komitéarbejde for 2023 er på den baggrund opgjort og fremgår af nedenstående skema.

<b>Funktion</b>	<b>Beregningsgrundlag (bestyrelsesvederlag 2023)</b>	<b>%-sats</b>	<b>Komitévederlag 2023</b>	<b>Stigning ift. 2022</b>
Formand - revionskomité	142.000	75	107.000	3.000
Formand – risikokomité	142.000	50	71.000	2.000
Komitémedlemmer	142.000	25	36.000	1.000

### **Indstilling**

Metroselskabets bestyrelse drøftede på bestyrelsesmøde den 24. februar 2023 bestyrelsesvederlag for 2023 med henblik på at indstille til interessenternes godkendelse på interessentskabsmøde 2023. Bestyrelsen drøftede og godkendte herudover komitévederlag for 2023 med henblik på at interessenterne orienteres herom på interessentskabsmøde 2023.

Det indstilles, at interessenterne godkender bestyrelsesvederlag for 2023. Herudover indstilles at, interessenterne tager orienteringen om princippet for beregning af komitévederlag og vederlagets størrelse for 2023 til efterretning.



## Orientering om Metroselskabets compliance 2023

### God selskabsledelse i Metroselskabet

Metroselskabet har gennemgået selskabets ledelsesdokumenter, der regulerer ejernes, bestyrelsens og selskabets arbejde, for at sikre at dokumenterne opfylder anbefalinger i forhold til "Statens ejerskabspolitik" og "Anbefalinger for god Selskabsledelse". Gennemgangen omfatter bl.a. selskabets vedtægt, bestyrelsens forretningsorden, kommissorier for de af bestyrelsen nedsatte komiteer, direktionsinstruks og en række finansielle instrukser og politikker samt selskabets retningslinjer ift. god forretningsadfærd.

"Statens ejerskabspolitik" er senest opdateret i april 2015. En konkret og detaljeret gennemgang af hvorvidt Metroselskabet opfylder anbefalingerne ./.. fremgår af vedlagte "*Metroselskabets opfyldelse af anbefalinger i Statens ejerskabspolitik*".

"Anbefalinger for god Selskabsledelse" er senest opdateret i december 2020. En konkret gennemgang af hvorvidt Metroselskabet opfylder anbefalingerne ./.. fremgår af vedlagte "*Metroselskabets opfyldelse af anbefalinger fra Komiteen for god Selskabsledelse*".

### Resultat af compliancetest

Gennemgangen af selskabets ledelsesdokumenter ift. "Statens ejerskabspolitik" og "Anbefalinger om god Selskabsledelse" har ikke givet anledning til at foreslå ændringer i dokumenterne.

Selskabets ledelsesdokumenter er i compliance med anbefalingerne i "Statens ejerskabspolitik". Selskabets ledelsesdokumenter er også i compliance i forhold til anbefalingerne i "Statens ejerskabspolitik".

Der er ikke foretaget substantielle ændringer i selskabets ledelsesdokumenter som følge af compliancetesten.

### Korrekturmæssige ændringer i Metroselskabets ledelsesdokumenter

Metroselskabet har foretaget enkelte korrekturmæssige ændringer. ./.. Ændringerne fremgår med rettelingsmarkeringer af vedlagte "*Kompendium for god Selskabsledelse 2023*".

### Offentliggørelse

Ledelsesdokumenterne indgår i "*Kompendium for god Selskabsledelse 2023*", der offentliggøres på m.dk.

### Indstilling

Metroselskabets bestyrelse drøftede og godkendte på bestyrelsesmøde den 24.





februar 2023 selskabets compliancetest 2023 med henblik på at indstille til interessenterne at tage selskabets compliancetest 2023 til efterretning.

Det indstilles, at interessenterne tager orientering om Metroselskabets compliancetest 2023 til efterretning. Det indstilles desuden, at interessenterne tager Metroselskabets *Kompendium for god Selskabsledelse 2023* til efterretning.



## Metroselskabets opfyldelse af anbefalinger i forhold til Statens ejerskabspolitik

Anbefaling	Selskabet følger	Selskabet følger ikke	Ikke relevant for selskabet	Bemærkninger
<b>2.1 Anbefalinger om ansvarsfordeling</b>				
Ejerministeren skal sikre en bestyrelsessammensætning, der er passende i forhold til selskabets forretning og situation.	X			Metroselskabet har en bestyrelse, der er valgt i henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1.
Ejerministeren har pligt til at føre et overordnet tilsyn med og tage stilling til udviklingen i selskabet.	X			Selskabets ejere deltager i interessentskabsmøder og kvartalsmøder.
Ejerministeren har pligt til at reagere, såfremt udviklingen i selskabet tilsiger det, fx hvis der er tegn på, at statens midler i selskabet er truet.			X	
Ejerministeren skal fremskaffe bevillingsmæssig hjemmel fra Folketinget, hvis der er tale om køb og/eller salg af aktier, eller dispositionerne i øvrigt medfører udgifter eller indtægter på statsbudgettet.			X	
Ejerministeren skal skaffe hjemmel i Folketinget ved dispositioner, der ligger ud over det formål med statens deltagelse i selskabet, der er angivet i oprettelsesloven eller -aktstykket, og i det omfang, det i øvrigt er forudsat i oprettelsesloven eller -aktstykket.			X	
Ejerministeren skal sikre statens deltagelse, eventuelt ved fuldmagt, i selskabets generalforsamling.	X			Selskabets ejere deltager i interessentskabsmøder og kvartalsmøder.
Ejerministeren skal tage stilling til den overordnede strategiske ramme for selskabets forretning.	X			Selskabets ejere har godkendt interessentskabskontrakt og vedtægt for Metroselskabet, ligesom bestyrelsen hvert fjerde år forelægger forretningsstrategien for ejerne til godkendelse.
Bestyrelsen har det overordnede ansvar for beslutninger vedrørende drift og investeringer.	X			Metroselskabet ledes af en bestyrelse og den daglige ledelse varetages af en direktion, der ansættes af bestyrelsen, jf. lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet §§ 9 og 10.
Bestyrelsen skal udøve strategisk ledelse, dvs. blandt andet tage aktiv del i udarbejdelsen af selskabets overordnede strategi og mål, og træffe beslutninger vedrørende sager, der går ud over den daglige drift.	X			Metroselskabets bestyrelse forelægges og godkender løbende på bestyrelsesmøder strategier, instrukser, budgetter, økonomiopfølgning mv. Bestyrelsen godkender årligt Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse, der bl.a. indeholder bestyrelsens forretningsorden, direktionsinstruks, regnskabsinstruks og finansieringsinstruks.



				Bestyrelsen forelægges hvert fjerde år selskabets forretningsstrategi for ejerne til godkendelse.
Bestyrelsen har ansvaret for at udføre en kontrolfunktion i forhold til den daglige ledelse.	X			Bestyrelsen har nedsat en revisionskomite, der overvåger selskabets interne kontrolsystemer, den lovpligtige revision af årsrapporten og selskabets håndtering af god selskabsledelse, selskabets politikker og forretningsgange, herunder whistle blower politik, gavepolitik, regnskabsinstruks mv. Bestyrelsen har tillige oprettet en risikokomite, der bl.a. forbereder bestyrelsens behandling af selskabets risikostyring, herunder en vurdering af risici, risicienes størrelse og om der er truffet fornødne foranstaltninger til reduktion af risiciene eller om der er behov for yderligere tiltag. Herudover har bestyrelsen nedsat en vederlagskomite, der skal udarbejde forslag til selskabets løn- og ansættelsespolitik inkl. evt. incitamentsordninger
Bestyrelsen kan i medfør af f.eks. en vedtægtsbestemmelse have pligt til at understøtte ministerens overordnede tilsyn og aktive ejerskabsudøvelse blandt andet ved at sikre, at ministeren modtager relevant information.	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, hvilket materiale som skal forelægges ejerne. Derudover kan selskabet forelægge øvrigt materiale til alle selskabets ejere, hvis det vurderes væsentligt og af økonomisk eller politisk betydning.
Bestyrelsen kan undtagelsesvis anmode bestyrelsesformanden om at udføre særlige opgaver for selskabet, herunder kortvarigt at deltage i den daglige ledelse. Der skal i så fald foreligge en bestyrelsesbeslutning herom inklusive forholdsregler til sikring af, at bestyrelsen bevarer den overordnede ledelse og kontrolfunktion. Aftaler om formandens deltagelse i den daglige ledelse og den forventede varighed heraf skal oplyses i en selskabsmeddelelse.	X			
Direktionen har ansvaret for den daglige ledelse af selskabet.	X			Direktionen forestår selskabets daglige ledelse, jf. lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 10 og selskabets vedtægter pkt. 11.1. Selskabet har udarbejdet en direktionsinstruks, som årligt godkendes af bestyrelsen.
<b>2.2 Anbefalinger om afholdelse af generalforsamling</b>				
Selskabet skal sikre, at både aktionærer og pressen har gode muligheder for at deltage på generalforsamlingen.	X			Orientering og dagsorden til interessentskabsmødet offentliggøres og alle har mulighed for at deltage i interessentskabsmødet.
Ejerne skal have mulighed for at tage stilling til hvert enkelt punkt på dagsordenen.	X			Orientering, dagsorden og materialet til interessentskabsmødet sendes til selskabets ejere forud for interessentskabsmødet.
Selskabets bestyrelsesformand og administrerende direktør skal som udgangspunkt være til stede på generalforsamlingen.	X			Formandskabet og direktionen deltager i interessentskabsmødet.



<b>2.3 Anbefaling om ledelsesmodeller</b>				
Som hovedregel organiseres selskaber med statslig ejerandel med en bestyrelse.	X			Metroselskabet har en bestyrelse, der er valgt i henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1.
<b>2.4 Anbefalinger om organisering af statens roller</b>				
Statens roller i forhold til et selskab med statslig ejerandel, dvs. som ejer, myndighed og eventuelt kunde, skal organiseres på en sådan måde, at der er tillid til, at staten i enhver henseende handler ud fra saglige hensyn. Dette kan ske ved, at ejerskabet placeres i et ministerium som ikke varetager myndighedsopgaver i forhold til selskabet.			X	
Ved placering af en ejerandel i et ministerium, som samtidig varetager myndighedsopgaver i forhold til det pågældende selskab, skal varetagelsen af statens ejerinteresser som hovedregel henlægges til dele af ministeriet, der ikke er direkte involveret i varetagelsen af myndighedsopgaverne.			X	
Statens sektorpolitiske målsætninger skal som hovedregel håndteres i sektorlovgivning eller gennem indgåelse af servicekontrakter, således at staten i udøvelsen af ejerskabet kan fokusere udelukkende på værdiskabelse.			X	
<b>2.5 Anbefalinger om statens hæftelse</b>				
Statslige aktieselskabers formue er adskilt fra statens formue og staten hæfter som udgangspunkt ikke for selskabets forpligtelser. Ved oprettelse af nye statslige selskaber med en anden selskabsform end aktieselskabsformen, skal statens hæftelse tydeliggøres i oprettelsesgrundlaget.	X			Metroselskabets formue er adskilt fra statens formue. Metroselskabet er et interessentskab, hvor ejerne hæfter personligt, ubegrænset og solidarisk for selskabets forpligtelser. Dette fremgår af selskabets vedtægter pkt. 5.
Statsgarantier eller statslig långivning skal som udgangspunkt ikke gives til konkurrenceudsatte selskaber. Undtagelsesvis kan der dog gives krisestøtte til selskaber med statslig ejerandel, hvis det er begrundet i helt særlige forhold.			X	Metroselskabet er ikke et konkurrenceudsat selskab. Metroselskabet opnår indirekte statsgaranti, idet Metroselskabet er et interessentskab og staten derfor hæfter herfor, jf. ovenfor. Metroselskabet kan i henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet pkt. 13 dække selskabets finansieringsbehov gennem statslån.



<b>3.1 Anbefaling om fastlæggelse af ejerskabets rationale</b>				
Ejerministeren skal som led i ejerskabsudøvelsen tage stilling til rationale for hvert enkelt ejerskab.			X	
<b>3.2 Anbefalinger om formulering af målsætning for ejerskabet</b>				
Ejerministeren skal ved oprettelse af nye selskaber eller erhvervelse af ejerandele i eksisterende selskaber tage stilling til selskabets målsætning(er), der skal afspejles i selskabets vedtægtsmæssige formålsbestemmelse.			X	Metroselskabets formål fremgår af lov om Metroselskabet og Arealudviklingselskabet § 8 og vedtægterne pkt. 3.
Som udgangspunkt bør formålet med de statslige selskaber alene være forretningsmæssigt, således at den statslige ejerskabsudøvelse og selskabernes ledelse udelukkende kan fokusere på at skabe værdi til ejerne.	X			Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, jf. lov om Metroselskabet og Arealudviklingselskabet § 8 og selskabets vedtægter pkt. 3.
Undtagelsesvist kan der fastsættes andre end et forretningsmæssigt formål, hvis et ikke-konkurrenceudsat, statsligt selskab skal varetage bredere samfundsmæssige hensyn, der ikke umiddelbart kan indkapsles i (sektor)lovgivning, servicekontrakter mv.			X	
For statslige selskaber med andre end et forretningsmæssigt formål skal ejerministeren i dialog med selskabets ledelse løbende tage stilling til, om der sker en passende afvejning mellem de forskellige hensyn, det statslige selskab skal søge at varetage, og med jævne mellemrum overveje om de ikke-forretningsmæssige hensyn med fordel kan sikres på bedre vis gennem (sektor)lovgivning, servicekontrakter mv.			X	
<b>3.3 Anbefaling om overordnet strategisk ramme for selskabet</b>				
For statslige selskaber skal ejerministeren i samarbejde med selskabets bestyrelse udarbejde en overordnet strategisk ramme for hvert selskab.	X			Bestyrelsen udarbejder hvert fjerde år en forretningsstrategi, som godkendes af ejerne, jf. interessentskabskontrakten pkt. 4.1 og selskabets vedtægter pkt. 4.
<b>3.4 Anbefalinger om opstilling af finansielle mål mv. generelt</b>				
For statslige selskaber skal selskabets bestyrelse på baggrund af en forventningsafstemning med ejerministeren udarbejde finansielle mål mv. for selskabets udvikling.	X			Transportministeriet har i juli 2022 udarbejdet et ejerskabsdokument for Metroselskabet og selskabet afrapporterer i forhold hertil i den kvartalsmæssige økonomiopfølgning. Metroselskabets overordnede finansielle mål er selskabets langtidsbudget, hvor der rapporteres om selskabets forventede tilbagebetalingstidspunkt.
I minoritetsejede selskaber skal ejerministeren udarbejde finansielle	X			Transportministeriet har i juli 2022 udarbejdet et ejerskabsdokument



mål mv. til ejerministeriets interne brug				for Metroselskabet og selskabet afrapporterer i forhold hertil i den kvartalsmæssige økonomiopfølgning. Metroselskabets overordnede finansielle mål er selskabets langtidsbudget, hvor der rapporteres om selskabets forventede tilbagebetalingstidspunkt.
Målene skal baseres på en gennemgang af det enkelte selskabs forretning, situation, branche og udviklingsmuligheder og så vidt muligt benchmarkes mod sammenlignelige selskaber.	X			Transportministeriet har i juli 2022 udarbejdet et ejerskabsdokument for Metroselskabet, og selskabet afrapporterer i forhold hertil i den kvartalsmæssige økonomiopfølgning.
Ejerministeren skal løbende følge op på målene.	X			Transportministeriet har i juli 2022 udarbejdet et ejerskabsdokument for Metroselskabet og selskabet afrapporterer i forhold hertil i den kvartalsmæssige økonomiopfølgning. Metroselskabets overordnede finansielle mål er selskabets langtidsbudget, hvor der rapporteres om selskabets forventede tilbagebetalingstidspunkt.
Hvis det på baggrund af de oplysninger, der er til rådighed, kan konstateres, at statens midler i et selskab er eller kan forudsiges at blive truet fx som følge af ændrede forretningsbetingelser, skal der tages initiativ til at sikre, at der iværksættes risikoanalyser med henblik på at vurdere behovet og mulighederne for at reagere over for selskabet.			X	
<b>3.5 Anbefalinger om opstilling af afkastmål</b>				
Der skal fastsættes afkastmål for de selskaber, der har en forretningsmæssig målsætning, som udgangspunkt svarende til hvad en privat medinvestor ville forvente i samme situation.	X			Metroselskabets overordnede finansielle mål er selskabets langtidsbudget, hvor der rapporteres om selskabets forventede tilbagebetalingstidspunkt.
Afkastmålet skal afspejle målsætningen med ejerskabet, herunder hvis selskabet er pålagt at forfølge andre samfundsmæssige hensyn.	X			Metroselskabets overordnede finansielle mål er selskabets langtidsbudget, hvor der rapporteres om selskabets forventede tilbagebetalingstidspunkt.
Målene skal typisk have et flerårigt sigte med henblik på at understøtte langsigtet værdiskabelse. Tidshorizonten skal vurderes i forhold til det konkrete mål og selskabets situation.	X			Metroselskabets overordnede finansielle mål er selskabets langtidsbudget, hvor der rapporteres om selskabets forventede tilbagebetalingstidspunkt.
<b>3.6 Anbefaling om opstilling af effektivitets- og omkostningsindikatorer</b>				
For samtlige selskaber skal der fastsættes effektivitets- og / eller omkostningsindikatorer.	X			Metroselskabet rapporterer herom til ejerne i den løbende økonomiopfølgning.
<b>3.7 Anbefalinger om kapitalstruktur og udbytte</b>				



For statslige selskaber skal ejerministeren i samarbejde med selskabets bestyrelse fastsætte mål for selskabets kapitalstruktur.	X			Metroselskabets overordnede finansielle mål er selskabets langtidsbudget, hvor der rapporteres om selskabets forventede tilbagebetalingstidspunkt.
Ejerministeren skal efter drøftelse med bestyrelsen fastlægge forventninger til udbyttet, herunder i form af en udbyttepolitik. Udbyttepolitikken skal fremgå af de årlige finanslove.			X	
<b>3.8 Anbefaling om opstilling af andre forretningsrelevante mål</b>				
Ejerministeren skal overveje, om det er relevant at opstille andre former for forretningsrelevante mål for de statslige selskaber, herunder mål for kvaliteten af leverede ydelser.	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, at selskabet skal have en forretningsstrategi. Minimumskravene til forretningsstrategien fremgår af vedtægterne.
<b>3.9 Anbefalinger om udarbejdelse af et strategisk ejerskabsdokument</b>				
Ejerministeren skal udarbejde et internt strategisk ejerskabsdokument for hvert selskab, der opsummerer statens perspektiver på selskabets rationale, målsætning, overordnede strategisk ramme, finansielle mål mv. og værdiskabelse.	X			Transportministeriet har i juli 2022 udarbejdet et ejerskabsdokument for Metroselskabet og selskabet afrapporterer i forhold hertil i den kvartalsmæssige økonomiopfølgning.
Dokumentet skal ligge til grund for ejerministerens regelmæssige opfølgning på selskabets præstationer i forhold til de opstillede finansielle mål mv.	X			
Dokumentet skal løbende opdateres og udvikles.	X			
<b>3.10 Anbefalinger om offentlighed om ejerskabsudøvelsen</b>				
Ejerministeren skal som hovedregel for hvert selskab offentliggøre ejerskabets rationale, målsætninger for selskabet og visse finansielle mål (afkastmål, kapitalstruktur og udbyttepolitik). Det skal samtidig overvejes, hvorvidt øvrige finansielle mål mv. skal offentliggøres.	X			Det fremgår af TRM.dk, at Transportministeriet ejer 41,7 pct. af Metroselskabet I/S, og at selskabet ledes og drives af en bestyrelse og en direktion. Metroselskabet er stiftet på baggrund af en lov, og etableringen følger Erhvervsstyrelsens vejledning om statslige aktieselskaber.
Disse oplysninger vil endvidere fremgå af publikationen Statens Selskaber, der udgives af Finansministeriet hvert år.	X			Metroselskabet har siden selskabets oprettelse, været opført i Finansministeriets publikation "Statens Selskaber".
<b>4.1 Anbefalinger om information fra selskabet til ejerministeren</b>				
Ved kommunikation mellem selskab og ejerminister skal der lægges vægt på den principielle ansvars- og arbejdsdeling mellem selskabets ledelse og ejere, hvorefter bestyrelse og direktion har ansvaret for at drive selskabet på vegne af ejerne.	X			





Ejerministeren kan som udgangspunkt basere sit tilsyn med et selskab på offentliggjort materiale.			X	
Hvis ministeren modtager oplysninger om den økonomiske udvikling i selskabet, som giver grund til at frygte, at statens midler i selskabet er truet, er ministeren forpligtet til at skaffe sig yderligere oplysninger.			X	
I eneejede statslige selskaber skal ejerministeren med inddragelse af selskabets bestyrelse udarbejde et sæt interne retningslinjer for, hvilket materiale der regelmæssigt skal tilsendes ministeren.	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, hvilket materiale, som skal forelægges ejerne. I henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 11, stk. 2 har ejerne endvidere adgang til det materiale de måtte ønske.
I eneejede statslige selskaber skal følgende materiale regelmæssigt tilsendes ministeren til orientering: <ul style="list-style-type: none"> <li>Information om selskabets økonomiske udvikling.</li> <li>Information om status i forhold til gældende strategi og forretningsplan.</li> <li>Information om status i forhold til aftalte mål.</li> <li>Overordnet information om selskabets budgetter samt væsentlige risici forbundet hermed.</li> </ul>	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, hvilket materiale som skal forelægges ejerne. Metroselskabet sender bl.a. materiale til ejerne i forbindelse med kvartalsmøder og interessentskabsmøde. Materialet omfatter økonomiopfølgning, årsregnskab, status på anlæg af Sydhavn, status på metrodriften og regulering af vederlag til bestyrelsen mv..
Bestyrelsen i et selskab med statslig ejerandel kan i særlige tilfælde beslutte at videregive yderligere oplysninger til ejerministeren, såfremt bestyrelsen vurderer, at dette er i selskabets og ejernes interesse.	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, at alt materiale i selskabet er tilgængeligt for ejerne. Derudover kan selskabet forelægge øvrigt materiale til alle selskabets ejere, hvis det vurderes væsentligt og af økonomisk eller politisk betydning.
I statslige og offentlige selskaber, skal det overvejes, om der kan indgås aftaler med de øvrige ejere således, at ministeren kan modtage information tilsvarende, hvad der er tilfældet i de eneejede selskaber.	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, at alt materiale i selskabet er tilgængeligt for ejerne. Derudover kan selskabet forelægge øvrigt materiale til alle selskabets ejere, hvis det vurderes væsentligt og af økonomisk eller politisk betydning.

#### 4.2 Anbefalinger om forhåndsorientering af ministeren

I eneejede selskaber skal det fremgå af vedtægterne, at selskabet er forpligtet til at orientere ejerministeren om forhold, som er af væsentlig betydning for selskabet, samt til at give ministeren information, hvis der anmodes herom.	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, hvilket materiale som skal forelægges ejerne.
I eneejede statslige selskaber skal orienteringen af ejerministeren følge et "ingen overraskelser"-princip. Dette indebærer, at bestyrelsen i eneejede selskaber er forpligtet til at forhåndsorientere ministeren om sager, der er af væsentlig eller principiel betydning i forhold til selskabets virksomhed, med mindre det ikke er muligt i henhold til selskabslovens § 354. Ministeren skal bl.a. orienteres: <ul style="list-style-type: none"> <li>Hvis den økonomiske udvikling afviger eller forventes at afvige</li> </ul>	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, hvilket materiale som skal forelægges ejerne. Derudover kan selskabet forelægge øvrigt materiale til alle selskabets ejere, hvis det vurderes væsentligt og af økonomisk eller politisk betydning.



<p>væsentligt fra det hidtil udmeldte,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvis der er konstateret væsentlige problemer af den ene eller anden art,</li> <li>• Forud for større strategiske beslutninger, fx opkøb, der ikke ligger inden for selskabets gældende strategi, og</li> <li>• Forud for beslutninger med stor strategisk rækkevidde eller samfundsmæssige konsekvenser.</li> </ul>				
I eneejede selskaber skal en ny eller opdateret strategi drøftes mellem bestyrelsen og ejerministeren med henblik på forventningsafstemning, inden strategien godkendes af bestyrelsen.	X			Bestyrelsen forelægger hvert fjerde år en forretningsstrategi for ejerne til godkendelse.
I majoritetejede statslige selskaber og i offentlige selskaber skal det overvejes, om der kan indgås aftaler med de øvrige ejere, således, at ministeren kan modtage information tilsvarende, hvad der er tilfældet i de eneejede selskaber.	X			Der er ikke udarbejdet en aftale mellem ejerne, men det fremgår af Metroselskabets vedtægter, hvilket materiale som skal forelægges ejerne. Derudover kan selskabet forelægge øvrigt materiale til alle selskabets ejere, hvis det vurderes væsentligt og af økonomisk eller politisk betydning.
Bestyrelsen kan beslutte at give ministeren ikke-offentliggjort information i særlige tilfælde, hvis den vurderer, at dette vil være i selskabets interesse.	X			Metroselskabet kan forelægge øvrigt materiale til alle selskabets ejere, hvis det vurderes væsentligt og af økonomisk eller politisk betydning.
<b>4.3 Anbefalinger om møder mellem selskab og minister</b>				
Ejerministeren skal med inddragelse af selskabets bestyrelse udarbejde et sæt retningslinjer for mødeafholdelsen for det enkelte selskab med beskrivelse af blandt andet mødeplan og dagsorden for de enkelte møder.	X			Selskabets vedtægter indeholder retningslinjer for afholdelse af møder, herunder for bestyrelsen. Bestyrelsen godkender årligt mødeplan for afholdelse af bestyrelsesmøder, kvartalsmøder og interessentskabsmøde. Faste punkter til dagsordenen til bestyrelsesmøderne fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 5.3.
Der skal som udgangspunkt afholdes mindst to årlige møder mellem ejerminister/-ministerium og selskabets ledelse med henblik på at drøfte selskabets løbende økonomiske udvikling.	X			Der afholdes kvartalsmøder og interessentskabsmøde med ejerne, hvor bl.a. fremdrift af anlægsopgaverne og den økonomiske udvikling drøftes, samt øvrige væsentlige forhold.
Ejerministeren skal deltage ved mindst ét møde med henblik på at drøfte selskabets udvikling i forhold til strategi og budget, bestyrelsessammensætningen og eventuelt større sager.	X			Der afholdes kvartalsmøder og interessentskabsmøde med ejerne, hvor bl.a. fremdrift af anlægsopgaverne og den økonomiske udvikling drøftes, samt øvrige væsentlige forhold.
Mindst én gang årligt skal selskabets vederlagspolitik og arbejde med mangfoldighed samt statens forventninger til og planer for selskabet drøftes.	X			Metroselskabets løn- og ansættelsespolitik drøftes en gang årligt af bestyrelsen samt forelægges ejerne til godkendelse. Herudover drøfter bestyrelsen årligt selskabets HR-status. Selskabet afholder kvartalsmøder og interessentskabsmøde med ejerne, hvor selskabets udvikling og planer drøftes
Efter behov kan der derudover afholdes regelmæssige møder mellem embedsmænd og selskabets ledelse for at drøfte selskabets løbende	X			Metroselskabets ledelse afholder møder mellem ejerne og selskabet efter behov.



økonomiske udvikling.				
Drøftelsen på de faste møder skal tage udgangspunkt i materiale tilsendt ministeren i god tid forud for mødet.	X			Orientering, dagsorden og materialet til interessentskabsmødet og kvartalsmøderne sendes til selskabets ejere i god tid forud for møderne.
<b>5.1 anbefalinger om bestyrelsens sammensætning og kompetencer</b>				
Bestyrelsens sammensætning skal løbende - og mindst en gang årligt - drøftes mellem ejerministeren og bestyrelsesformand.			X	I henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, stk. 5, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1 udpeges bestyrelsesmedlemmerne for en periode på 4 år af selskabets ejere. Efterlevelsen af anbefalingen ligger således hos interessenterne.
Bestyrelsesformanden og ejerministeren skal drøfte en oversigt over ønskede kompetencer for den samlede bestyrelse til intern brug.			X	I henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, stk. 5, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1 udpeges bestyrelsesmedlemmerne for en periode på 4 år af selskabets ejere. Efterlevelsen af anbefalingen ligger således hos interessenterne.
Valg af bestyrelsesmedlemmer skal ske på grundlag af dokumenterede kvalifikationer, kompetencer og erfaringer, der vurderes at kunne bidrage til ledelsen af det pågældende selskab. Samtidigt skal det tilstræbes, at bestyrelsen som kollektiv har den rette kompetenceprofil til at sikre hensynet til langsigtet værdiskabelse og eventuelt øvrige målsætninger selskabet måtte have.			X	I henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, stk. 5, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1 udpeges bestyrelsesmedlemmerne for en periode på 4 år af selskabets ejere. Efterlevelsen af anbefalingen ligger således hos interessenterne.
Bestyrelsen i et statsligt selskab bør have en afbalanceret sammensætning af kvinder og mænd, og bestyrelsen skal opstille måltal for andelen, herunder antallet, af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen.			X	I henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, stk. 5, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1 udpeges bestyrelsesmedlemmerne for en periode på 4 år af selskabets ejere. Efterlevelsen af anbefalingen ligger således hos interessenterne.
Ved ejerministerens sammensætning af en bestyrelse er det relevant at inddrage overvejelser om arbejdsmængden og mulige bestyrelsesmedlemmers øvrige hverv, herunder beskæftigelse, øvrige bestyrelseshverv samt antallet og omfanget af udvalgsposter, idet det påhviler det enkelte bestyrelsesmedlem at vurdere, hvor meget tid det er nødvendigt at bruge på det pågældende arbejde, således at vedkommende ikke påtager sig flere hverv end, at arbejdet kan udføres på tilfredsstillende vis.			X	I henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, stk. 5, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1 udpeges bestyrelsesmedlemmerne for en periode på 4 år af selskabets ejere. Efterlevelsen af anbefalingen ligger således hos interessenterne.
I identificeringen af nye bestyrelsesmedlemmer kan der anvendes rekrutteringsfirmaer, hvis det vurderes hensigtsmæssigt.			X	I henhold til lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, stk. 5, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1 udpeges bestyrelsesmedlemmerne for en periode på 4 år af selskabets ejere. Efterlevelsen af anbefalingen ligger således hos interessenterne.

**5.2 anbefalinger om valg af bestyrelsesmedlemmer**



Bestyrelsesmedlemmerne er på valg mindst hvert andet år på den ordinære generalforsamling, hvilket skal fremgå af selskabets vedtægter.	X			Bestyrelsesmedlemmer udpeges for en periode på 4 år af selskabets ejere, jf. lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, stk. 5, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1.
Såfremt et bestyrelsesmedlem i et eneejet selskab ønsker at fratræde, skal bestyrelsesformanden orientere ministeren herom i så god tid som muligt inden afholdelse af generalforsamling.	X			Et medlem af formandskabet skal, såfremt det ønsker at fratræde, i god tid forinden orientere den interessent, det er udpeget af, jf. Metroselskabets vedtægter § 9.3.
I selskaber med flere ejere kan det overvejes at nedsætte en nomineringskomité.			X	Der er ikke nedsat en nomineringskomite. De enkelte ejere bestemmer selv, hvordan de udpeger deres bestyrelsesmedlemmer.
<b>5.3 anbefalinger om valg af bestyrelsesformand</b>				
I eneejede statslige selskaber vælges bestyrelsesformanden og næstformanden direkte af generalforsamlingen, hvilket skal fremgå af selskabets vedtægter. Staten vil arbejde for, at denne praksis også gælder i majoritetsjede statslige selskaber og offentlige selskaber.			X	Metroselskabet er et interessentskab og bestyrelsesmedlemmerne udpeges af ejerne, jf. lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, interessentskabskontrakten pkt. 6.3 og vedtægterne pkt. 9. Udpegning af formand og næstformænd sker efter enig beslutning mellem ejerne blandt de af ejerne udpegende bestyrelsesmedlemmer.
Såfremt bestyrelsesformanden i et eneejet statsligt selskab ønsker at fratræde, skal bestyrelsesformanden orientere ministeren i god tid inden afholdelse af generalforsamling.	X			Det fremgår af Metroselskabets vedtægter, jf. § 9.3
<b>5.4 anbefalinger om bestyrelsens uafhængighed</b>				
Flertallet af bestyrelsens generalforsamlingsvalgte medlemmer skal som udgangspunkt være uafhængige, idet vurderingen af uafhængighed baseres på de kriterier, der er opstillet af Komitéen for god Selskabsledelse.	X			Bestyrelsesmedlemmerne udpeges af ejerne. Det fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 13, at der for bestyrelsesmedlemmers inhabilitet gælder reglerne i forvaltningsloven. Bestyrelsesmedlemmerne har pligt til at underrette hinanden om ethvert spørgsmål, som kan give anledning til at rejse en drøftelse af inhabilitet.
Bestyrelsesformanden skal som udgangspunkt være uafhængig.	X			Bestyrelsesmedlemmerne udpeges af ejerne. Det fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 13, at der for bestyrelsesmedlemmers inhabilitet gælder reglerne i forvaltningsloven. Bestyrelsesmedlemmerne har pligt til at underrette hinanden om ethvert spørgsmål, som kan give anledning til at rejse en drøftelse af inhabilitet.



Der skal i indkaldelsen til generalforsamlingen og i ledelsesberetningen oplyses, hvilke bestyrelsesmedlemmer der anses for uafhængige. I generalforsamlingsindkaldelsen skal det også oplyses, hvilke kandidater til bestyrelsen der anses for uafhængige.	X			Bestyrelsesmedlemmerne udpeges af ejerne. Det fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 13, at der for bestyrelsesmedlemmers inhabilitet gælder reglerne i forvaltningsloven. Bestyrelsesmedlemmerne har pligt til at underrette hinanden om ethvert spørgsmål, som kan give anledning til at rejse en drøftelse af inhabilitet.
<b>5.5 anbefalinger om antal bestyrelsesmedlemmer</b>				
Bestyrelsen skal som hovedregel have 4-6 generalforsamlingsvalgte medlemmer. Hertil kommer eventuelle medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.	X			Bestyrelsen består af 9 medlemmer, heraf 7 medlemmer udpeget af selskabets ejere og to medlemmer valgt af medarbejderne.
I enejede statslige selskaber fastlægges det nærmere antal bestyrelsesmedlemmer efter drøftelser mellem ministeren og bestyrelsesformanden.			X	Antal medlemmer fremgår af lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, interessentskabskontrakten pkt. 6.3.1 og vedtægterne pkt. 9.1.
<b>5.6 anbefalinger om statsansatte bestyrelsesmedlemmer</b>				
Der kan som hovedregel ikke vælges statsansatte, der er underlagt ministerinstruktion, til bestyrelsen.			X	
Såfremt der er særlige behov for at etablere en mere direkte adgang for ministeren til oplysninger om bestyrelsens arbejde eller mulighed for ministeren til at tilkendegive sin opfattelse over for bestyrelsen, kan muligheden for at udpege en statsansat som kommitteret eller tilforordnet til bestyrelsen overvejes.			X	
Hvis der er særlige grunde til at indsætte en statsansat, som gør tjeneste i det ministerium, der varetager ejerskabet, skal der i lovgivningen om det pågældende selskab skabes klarhed over, om den statsansatte i bestyrelsesarbejdet er underlagt ministerens instruks.			X	
<b>5.7 anbefalinger om medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer</b>				
Selskabets anvendelse af medarbejdervalg til bestyrelsen skal fremgå af årsrapporten eller på selskabets hjemmeside.	X			Metroselskabets medarbejdere vælger 2 medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer, jf. lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, interessentskabskontrakten pkt. 6.3 og vedtægterne pkt. 9. Det fremgår endvidere af selskabets årsrapport, at selskabet har 2 medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.
Det skal overvejes, om medarbejderrepræsentation kan anvendes også i de statslige selskaber, der ikke er omfattet af kravet i selskabsloven.	X			Metroselskabets medarbejdere vælger 2 medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer, jf. lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, interessentskabskontrakten pkt. 6.3 og vedtægterne pkt. 9. Det fremgår endvidere af selskabets årsrapport, at



				selskabet har 2 medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.
<b>5.8 anbefalinger om vederlag til bestyrelsesmedlemmer</b>				
Såvel vederlagspolitik som forslag til konkrete vederlag for indeværende regnskabsår skal godkendes af generalforsamlingen efter forudgående drøftelse mellem ejerministeren og bestyrelsesformanden.	<b>X</b>			Selskabets ejere godkender årligt på interessentskabsmødet selskabets løn- og ansættelsespolitik samt orienteres om bestyrelsens komitevederlag. Bestyrelsens vederlag reguleres årligt i forhold til lønindeks.
I fastsættelsen af bestyrelsens vederlag skal der tages højde for størrelsen af arbejdsbyrden, vederlaget i andre statslige selskaber samt vederlaget i sammenlignelige private selskaber. Målet er, at bestyrelsesvederlaget skal være konkurrencedygtigt uden at være lønførende.	<b>X</b>			Bestyrelsens vederlag reguleres årligt i forhold til lønindeks.
I eneejede statslige selskaber skal bestyrelsens vederlag som udgangspunkt fastsættes som et fast årligt beløb, idet der undtagelsesvist kan aftales særlige vederlagstillæg, hvis der kræves en ekstraordinær indsats. Bestyrelsen aflønnes derimod ikke med incitamentsprogrammer.	<b>X</b>			Bestyrelsens vederlag reguleres årligt i forhold til lønindeks. Bestyrelsen fastsætter én gang årligt komite-vederlag og ejerne orienteres herom på interessentskabsmøde. Der er ikke incitamentsprogrammer.
I majoritetsjede statslige selskaber skal ejerministeren ligeledes arbejde for, at bestyrelsens vederlag som udgangspunkt fastsættes som et fast årligt beløb. Staten kan ikke støtte forslag om incitamentsprogrammer for bestyrelsesmedlemmer.	<b>X</b>			Bestyrelsen fastsætter én gang årligt komite-vederlag og ejerne orienteres herom på interessentskabsmøde. Der er ikke incitamentsprogrammer.
I eneejede statslige selskaber skal bestyrelsesvederlaget for hvert enkelt bestyrelsesmedlem offentliggøres i årsrapporten. Staten vil arbejde for tilsvarende i majoritetsjede statslige selskaber.	<b>X</b>			Bestyrelsesvederlaget for hvert enkelt bestyrelsesmedlem fremgår af årsrapporten.
<b>6.1 anbefalinger om bestyrelsens arbejde</b>				
Bestyrelsens arbejde skal tilrettelægges med udgangspunkt i en i forvejen fastlagt møde- og arbejdsplan, dog således at bestyrelsesmøder afholdes i det omfang, udviklingen i selskabet tilsiger det. Mødefrekvensen bør offentliggøres i selskabets årsrapport.	<b>X</b>			Bestyrelsen udarbejder årligt mødeplan for afholdelse af bestyrelsesmøder, kvartalsmøder og interessentskabsmøde. Faste punkter til dagsordenen til bestyrelsesmøderne følger af bestyrelsens forretningsorden pkt. 5.3.
Formanden indkalder til og leder bestyrelsesmøderne og -arbejdet.	<b>X</b>			



<p>Bestyrelsen skal mindst én gang årligt fastlægge de overordnede rammer for selskabets virksomhed samt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tage stilling til de forhold, der skal indgå i bestyrelsens varetagelse af sine opgaver.</li> <li>• Tage stilling til bestyrelsens forretningsorden.</li> <li>• Tage stilling til selskabets overordnede strategi med henblik på at sikre værdiskabelsen i selskabet.</li> <li>• Påse, at selskabet har en kapitalstruktur, som understøtter, at selskabets strategi og langsigtede værdiskabelse er i aktionærernes og selskabets interesse og redegør herfor i ledelsesberetningen.</li> <li>• Påse, at selskabets likviditetsberedskab er tilstrækkeligt i lyset af bl.a. de risici, som selskabet står overfor.</li> <li>• Drøfte selskabets risici generelt, samt hvilke forholdsregler der tages for at imødegå disse.</li> <li>• Drøfte retningslinjer for udøvelsen af den ledelsesmæssige og finansielle kontrol med direktionens arbejde.</li> <li>• Drøfte selskabets direktionsinstruks samt direktionens sammensætning, udvikling, risici og successionsplaner, med henblik på at vurdere, om denne svarer til selskabets situation.</li> <li>• Drøfte selskabets aktiviteter for at sikre en for selskabet relevant mangfoldighed i selskabets ledelsesniveau, herunder fastsætte konkrete mål.</li> <li>• Drøfte bestyrelsens kompetencer og samarbejde internt og med direktionen.</li> <li>• Drøfte selskabets relationer med dets interessenter samt de særlige vilkår, der følger af at være eje af staten.</li> </ul>	X			<p>Selskabets bestyrelse tager løbende og efter behov stilling til strategier, instrukser mv, når disse opdateres. Derudover foretager selskabets bestyrelse løbende gennemgang af budgetter, økonomiopfølgning, årsrapport, finansstrategi, fremdriftsrapporter o.l.</p>
<b>6.2 Anbefalinger om revision</b>				
<p>Bestyrelsen skal sikre en regelmæssig dialog og informationsudveksling mellem revisor og bestyrelsen.</p>	X			<p>Selskabets revisorer deltager i alle revisionskomitemøder og deltager i bestyrelsesmødet, hvor årsrapporten behandles. Derudover kan bestyrelsen anmode om revisorernes deltagelse, når dette ønskes.</p>
<p>Bestyrelsen og revisor indgår en revisionsaftale inklusive fastlæggelse af det tilhørende revisionshonorar, eventuelt på baggrund af indstilling fra revisionsudvalget.</p>	X			<p>Selskabets revisionskomite drøfter årligt revisionen af selskabet med revisorerne. Revisionskomiteen godkender at ledelsen på den baggrund kan indgå revisionsaftaler med revisorerne og indstiller til bestyrelsen herom.</p>





En revisor i et statsligt selskab må ikke påtage sig konsulentopgaver, der ikke ligger i naturlig forlængelse af den lovpligtige revision, i et omfang, der er uforholdsmæssigt stort i forhold til revisionshonoraret.	X			Selskabets revisorer udfører konsulentopgaver, hvor det vurderes naturligt i forlængelse af den lovpligtige revision, ligesom forholdet drøftes i selskabets revisionskomite, herunder drøftelse af revisors uafhængighed.
<b>6.3 anbefalinger om bestyrelsens forretningsorden</b>				
Forretningsordenen skal som minimum indeholde de retningslinjer og bestemmelser, som fremgår af selskabsloven.	X			Forretningsordenen indeholder de retningslinjer og bestemmelser, der fremgår af selskabets vedtægter.
I statslige selskaber skal forretningsordenen herudover indeholde retningslinjer for håndteringen af interessekonflikter samt retningslinjer for kontakt til ejerne, herunder staten. Det forventes tilsvarende af bestyrelserne i de øvrige selskaber med statslig ejerandel.	X			Håndtering af interessekonflikter samt kontakt til ejerne i den henseende, fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 13
Bestyrelsen i statslige selskaber skal mindst én gang årligt gennemgå og, hvis relevant, tilpasse sin forretningsorden. Det forventes tilsvarende af bestyrelserne i de øvrige selskaber med statslig ejerandel.	X			Bestyrelsen godkender årligt Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse, der bl.a. indeholder bestyrelsens forretningsorden.
I medfør af selskabsloven skal forretningsordenen i statslige aktieselskaber være offentligt tilgængelig. Forretningsordenen bør også i de øvrige statslige selskaber være offentligt tilgængelig.	X			Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse, der bl.a. indeholder bestyrelsens forretningsorden, er offentligt tilgængeligt på selskabets hjemmeside. Kompendiet opdateres årligt.
<b>6.4 anbefalinger om bestyrelsesmedlemmers habilitet</b>				
Bestyrelsen skal sikre, at habilitetsreglerne efterleves på betryggende vis, så der ikke kan sås tvivl om, at ledelsesbeslutninger træffes ud fra, hvad der er i selskabets interesse.	X			Metroselskabets habilitetsregler fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 13
I statslige selskaber skal der i bestyrelsens forretningsorden fastlægges: <ul style="list-style-type: none"> <li>• En procedure for håndtering af interessekonflikter.</li> <li>• En procedure for håndtering af uenighed om inhabilitet.</li> </ul>	X			Metroselskabets habilitetsregler fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 13
Staten forventer tilsvarende i de øvrige selskaber med statslig ejerandel.	X			Metroselskabets habilitetsregler fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 13
<b>6.5 anbefalinger om bestyrelsesudvalg</b>				
Selskabets bestyrelse skal drøfte, om selskabets forhold er af en så kompleks karakter, at der med fordel kan nedsættes bestyrelsesudvalg.	X			Metroselskabets bestyrelse har etableret en revisionskomite, en risikokomite og en vederlagskomite.
Store statslige selskaber skal nedsætte et revisionsudvalg, alternativt et revisions- og risikoudvalg	X			Metroselskabets bestyrelse har etableret en revisionskomite, en risikokomite og en vederlagskomite.
Et revisionsudvalg skal tilsammen råde over sådan sagkundskab og erfaring, at det har en opdateret indsigt i og erfaring med finansielle forhold samt regnskabs- og revisionsforhold.	X			



Ved nedsættelsen af bestyrelsesudvalg skal et selskab offentliggøre udvalgenes kommissorier, væsentligste aktiviteter i årets løb og antallet af møder i hvert udvalg, medlemmerne i det enkelte ledelsesudvalg, herunder udvalgenes formænd, samt oplysning om, hvem der er uafhængige medlemmer, og hvem der er medlemmer med særlige kvalifikationer.	X			Kommissorierne for de af bestyrelsen nedsatte komiteer indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse. Kompendiet offentliggøres på selskabets hjemmeside. Oplysninger om komiteernes aktiviteter, møder mv. fremgår af selskabets årsrapport.
<b>6.6 anbefalinger om bestyrelsens selvevaluering</b>				
Bestyrelsen i et statsligt selskab skal gennemføre en årlig selvevaluering, der bl.a. bør omfatte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestyrelsesmedlemmernes kompetencer.</li> <li>• Bestyrelsesformandens evne til at lede arbejdet hensigtsmæssigt, således at medlemmernes kompetencer udnyttes bedst muligt.</li> <li>• Bestyrelsens arbejds gange.</li> <li>• Bestyrelsens interne samarbejde.</li> <li>• Samarbejdet mellem bestyrelse og direktion.</li> </ul>	X			Bestyrelsen evaluerer en gang årligt bestyrelsens arbejde.
Staten skal arbejde for tilsvarende praksis i de øvrige selskaber med statslig ejerandel.	X			Bestyrelsen evaluerer en gang årligt bestyrelsens arbejde.
I ene-ejede statslige selskaber skal ministeren hvert år i god tid forud for den ordinære generalforsamling modtage en afrapportering om bestyrelsens evaluering fra selskabet. Af rapporteringen skal indeholde en beskrivelse af evalueringens konkrete resultater samt bestyrelsens eventuelle indstillinger om ændringer i bestyrelsessammensætningen. I selskaber med flere ejere skal ministeren arbejde for, at der indgås en aftale med de øvrige ejere om tilsvarende praksis.	X			Der er fremsendt rapport om bestyrelsens evaluering til Transportministeriet januar 2022.
<b>7.1 Anbefaling om offentlighedsloven</b>				
Statslige selskaber, der er omfattet af offentlighedsloven, skal kunne håndtere anmodninger om aktindsigt.	X			Metroselskabet er omfattet af offentlighedsloven og har etableret procedurer på området.
<b>7.2 Anbefalinger om års- og delårsrapporter</b>				
Ledelsen er ansvarlig for, at selskabets årsrapport og regnskabsaflæggelse er forståelig, afbalanceret og giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, finansielle stilling og resultater.	X			Metroselskabets ledelse aflægger årsrapport for selskabet, der revideres og påtegnes af selskabets revisorer. Det fremgår heraf, at årsrapporten giver et retvisende billede af aktiver, passiver, finansielle stilling og resultater.



Årsrapporten skal leve op til bedste praksis for sammenlignelige selskaber. For de store statslige selskaber skal årsrapporten svare til de bedste årsrapporter for børsnoterede selskaber.	X			Metroselskabets årsrapport aflægges efter den danske årsregnskabslovs bestemmelser for klasse-D virksomheder.
De store statslige selskaber skal aflægge kvartalsrapporter. Dette skal fremgå af selskabets vedtægter.	X			Metroselskabet aflægger kvartalsrapport, jf. selskabets vedtægter pkt. 8.2.
Statslige selskaber skal i ledelsesberetningen i årsrapporten oplyse om selskabets risikostyring vedrørende forretningsmæssige risici.	X			Metroselskabet oplyser herom i årsrapporten.
<b>7.3 anbefalinger om god selskabsledelse</b>				
Statslige selskaber bør følge et kodeks for god selskabsledelse og årligt redegøre for deres arbejde hermed.	X			Metroselskabet gennemgår årligt selskabets ledelsesdokumenter i forhold til Statens ejerskabspolitik og anbefalinger for god Selskabsledelse og redegør årligt herfor overfor selskabets ejere på interessentskabsmøde. Herudover afrapporterer Metroselskabet herom i årsrapporten.
Eneejede statslige selskaber skal anvende nærværende anbefalinger som kodeks for god selskabsledelse og skal årligt redegøre for selskabets arbejde hermed.	X			Metroselskabet gennemgår årligt selskabets ledelsesdokumenter i forhold til Statens ejerskabspolitik og anbefalinger for god Selskabsledelse og redegør årligt herfor overfor selskabets ejere på interessentskabsmøde. Herudover afrapporterer Metroselskabet herom i årsrapporten.
I majoritetsejede statslige selskaber skal staten – medmindre selskabet er forpligtet til at anvende et andet kodeks eller der er andre væsentlige begrundelser for at følge et andet kodeks – arbejde for, at der opnås enighed om, at selskabet skal anvende nærværende anbefalinger som kodeks for god selskabsledelse og årligt redegøre for selskabets arbejde hermed.	X			Metroselskabet gennemgår årligt selskabets ledelsesdokumenter i forhold til staten ejerskabspolitik og anbefalinger for god Selskabsledelse og redegør årligt herfor overfor selskabets ejere på interessentskabsmøde. Herudover afrapporterer Metroselskabet herom i årsrapporten.
I øvrige selskaber med statslig ejerandel anbefaler staten, at selskabet under hensyntagen til øvrige ejere forholder sig til nærværende anbefalinger eller et andet lignende kodeks.	X			Metroselskabet gennemgår årligt selskabets ledelsesdokumenter i forhold til staten ejerskabspolitik og anbefalinger for god Selskabsledelse og redegør årligt herfor overfor selskabets ejere på interessentskabsmøde. Herudover afrapporterer Metroselskabet herom i årsrapporten.
<b>7.4 Anbefalinger om redegørelse om samfundsansvar</b>				
De statslige selskaber skal redegøre for deres arbejde med samfundsansvar mindst én gang årligt, herunder i forbindelse med deres årsregnskabsaflæggelse.	X			Metroselskabet har tiltrådt UN Global Compact og rapporterer om selskabets tiltag for samfundsansvar i særskilt Bæredygtigheds-rapport. Rapporten opbygges efter principperne i Global Compact, og sendes årligt til godkendelse i FN.



I statslige selskaber skal bestyrelsen mindst én gang årligt drøfte selskabets arbejde med samfundsansvar, herunder om og i givet fald på hvilke områder selskabet hensigtsmæssigt kan have en politik, eller om eksisterende politikker skal revideres.	X			Bestyrelsen drøfter og godkender en gang årligt Metroselskabets Bæredygtigheds-rapport.
I statslige selskaber skal bestyrelsen, hvis selskabets forhold tilsiger det, overveje at vedtage en skattepolitik.			X	Metroselskabet er ikke skattepligtigt (jf. bemærkninger til lovforslag om Metroselskabet) og har ikke udarbejdet en skattepolitik
De større statslige selskaber skal tilslutte sig FN's Global Compact, hvis det grundet karakteren af selskabets virksomhed er relevant for selskabets arbejde med samfundsansvar.	X			Metroselskabet har tilsluttet sig FN's Global Compact.
I større minoritetsejede selskaber skal ejerministeren arbejde for, at selskaberne tilslutter sig FN's Global Compact, hvis det grundet karakteren af selskabets virksomhed er relevant for selskabets arbejde med samfundsansvar.	X			Metroselskabet har tilsluttet sig FN's Global Compact.
<b>7.5 anbefalinger om offentliggørelse af hændelser af væsentlig betydning</b>				
Statslige aktieselskaber skal hurtigst muligt give meddelelse til Erhvervsstyrelsen om væsentlige forhold, der vedrører selskabet, og som kan antages at få betydning for selskabets fremtid, medarbejdere, aktionærer og kreditorer, jf. Erhvervsstyrelsens vejledning herom.	X			Metroselskabet er ikke et aktieselskab, men følger årsregnskabsloven og dennes bestemmelser for statslige A/S.
Det påhviler selskabets bestyrelse at etablere procedurer for, at dette krav overholdes, og at sådanne meddelelser samtidig tilgår selskabets aktionærer.	X			
<b>7.6 anbefalinger om informations- og kommunikationspolitik</b>				
Statslige selskaber skal have en informations- og kommunikationspolitik, der fastlægger de overordnede rammer for selskabets informations- og kommunikationsaktiviteter.	X			Selskabet har udarbejdet en kommunikationsstrategi.
Bestyrelsen forventes mindst én gang årligt at drøfte selskabets informations- og kommunikationspolitik.	X			Bestyrelse drøfter en gang årligt selskabets kommunikationsstrategi
Selskabets informations- og kommunikationspolitik skal være offentligt tilgængelig.	X			Resume af selskabets kommunikationsstrategi er tilgængelig på selskabets hjemmeside.
På selskabets hjemmeside skal der som minimum være adgang til den seneste årsrapport, den seneste delårsrapport, selskabets vedtægter, den seneste indkaldelse til generalforsamling, det materiale, der er forelagt seneste generalforsamling, information om selskabets ledelse (bestyrelse og direktion) samt de meddelelser, der indsendes til Erhvervsstyrelsen.	X			Metroselskabet offentliggør alle omtalte virksomhedsdokumenter på selskabets på selskabets hjemmeside.

**7.7 Anbefaling om whistleblower-politik**



Bestyrelsen i de større statslige selskaber skal tage stilling til, hvorvidt der i selskabet bør etableres en whistleblower-politik med henblik på at give mulighed for en hensigtsmæssig og fortrolig rapportering af alvorlige forseelser eller mistanke herom.	X			Metroselskabet har etableret en whistleblower politik. Whistleblower politikken indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse. Der rapporteres om whistleblowing til selskabets revisionskomite.
<b>8.1 anbefalinger om rekruttering af direktører</b>				
I statslige selskaber: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skal den samlede bestyrelse forud for rekruttering af direktører tage stilling til (i) en stillingsbeskrivelse indeholdende krav og kvalifikationer i forhold til den relevante stilling og (ii) en proces for sikring af en effektiv afsøgning af potentielle kandidater til stillingen, herunder om der eventuelt skal inddrages et rekrutteringsfirma.</li> <li>• Skal der som udgangspunkt gøres brug af offentlig annoncering af ledige direktørstillinger, med mindre særlige hensyn taler herimod.</li> <li>• Skal beslutningen om ansættelse af direktionsmedlemmer træffes af den samlede bestyrelse.</li> </ul>	X			Metroselskabet har en rekrutteringsprocedure, som foreskriver, at der til alle ledige stillinger udarbejdes en stillingsbeskrivelse indeholdende relevante krav og kvalifikationer, og at alle ledige stillinger som udgangspunkt annonceres på diverse offentlige jobsites. Det er bestyrelsen som ansætter direktionen. Øvrige direktøransættelser godkendes af Metroselskabets direktion.
Staten forventer tilsvarende i de øvrige selskaber med statslig ejerandel.	X			Metroselskabet har en rekrutteringsprocedure, som foreskriver, at der til alle ledige stillinger udarbejdes en stillingsbeskrivelse indeholdende relevante krav og kvalifikationer, og at alle ledige stillinger som udgangspunkt annonceres på diverse offentlige jobsites. Det er bestyrelsen som ansætter direktionen. Øvrige direktøransættelser godkendes af Metroselskabets direktion.
<b>8.2 anbefalinger om direktionsaflønning</b>				
Løn- og ansættelsesvilkårene for direktører skal være konkurrencedygtige med henblik på at kunne tiltrække kompetente personer, men selskaber med statslig ejerandel bør ikke være lønførende i forhold til sammenlignelige private selskaber.	X			Løn- og ansættelsesvilkårene for direktører er i overensstemmelse med Metroselskabets løn- og ansættelsespolitik
Generalforsamlingen skal godkende selskabets samlede vederlagspolitik, herunder retningslinjerne for eventuel variabel aflønning, såfremt et selskab ønsker at gøre brug af bonusordninger og/eller andre former for incitamentsaflønning af direktionsmedlemmer.	X			Selskabets ejere godkender årligt på interessentskabsmødet selskabets løn- og ansættelsespolitik



<p>I statslige selskaber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skal selskabets vederlagspolitik offentliggøres på selskabets hjemmeside.</li> <li>• Skal den samlede aflønning og dens fordeling på fast henholdsvis variabel løn til hver enkelt direktør oplyses i selskabets årsrapport, der også skal give en dækkende beskrivelse af de væsentligste løn- og ansættelsesvilkår i øvrigt.</li> <li>• Skal den variable løn som hovedregel ikke udgøre mere end en fjerdedel af en direktørs samlede løn.</li> <li>• Skal selskabet sikre sig ret til i helt særlige tilfælde at kræve hel eller delvis tilbagebetaling af variable lønandele, der er udbetalt på grundlag af oplysninger, der efterfølgende dokumenteres fejlagtige.</li> <li>• Skal der udvises stor tilbageholdenhed i forhold til brug af fastholdelsesbonuser.</li> <li>• Skal det tilstræbes, at fratrædelsesvilkår – opsigelsesperioder og egentlige fratrædelsesgodtgørelser – ikke overstiger, hvad der anses for den nedre ende af markedspraksis for lignende stillinger i private selskaber.</li> </ul>	X			Kravene til aflønning er gengivet i Metroselskabets løn- og ansættelsespolitik, der indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse. Kompendiet offentliggøres på selskabets hjemmeside.
Aktiebaseret aflønning eller andre aflønningsformer, der knytter sig til selskabets finansielle udvikling, skal sammenkædes med selskabets realiserede resultater over en flerårig periode med sigte på at understøtte langsigtet værdiskabelse.			X	Der er ikke aktiebaseret aflønning i selskabet.
Staten kan kun støtte forslag om aktiebaseret løn, hvis der både er risiko for tab og mulighed for gevinst, dvs. at staten ikke kan støtte fx brug af vederlagsfri tildeling af aktieoptioner.			X	Der er ikke aktiebaseret aflønning i selskabet.
Staten kan kun støtte forslag om fastholdelsesbonuser i helt særlige tilfælde, og der bør generelt udvises omfattende tilbageholdenhed med brugen af fastholdelsesbonuser i selskaber med statslig ejerandel.	X			Der bliver generelt udvist stor tilbageholdenhed med anvendelse af fastholdelsesordninger, og enhver konkret ordning forelægges og besluttet af vederlagskomiteen.
<b>8.3 Anbefalinger om rekruttering af medarbejdere</b>				
Statslige selskaber skal besætte ledige stillinger med kandidater, hvis kompetencer bedst muligt matcher de krav, løn- og ansættelsesvilkår, der knytter sig til stillingerne.	X			Metroselskabet har tilrettelagt et system, som understøtter match mellem krav, løn- og ansættelsesvilkår. Systemet er beskrevet i løn- og ansættelsespolitikken.
Statslige selskaber skal som udgangspunkt gøre brug af offentlig annoncering af ledige stillinger med mindre særlige forhold taler herimod. I visse situationer kan det være nyttigt at supplere med andre metoder for at afsøge markedet.	X			Metroselskabet annoncerer som udgangspunkt alle ledige job på relevante offentlige jobsites.



#### 8.4 Anbefaling om mangfoldighed

<p>I statslige selskaber skal procedurer til rekruttering af medarbejdere og ledere tilrettelægges, så de understøtter mangfoldighed. Staten forventer tilsvarende i de øvrige selskaber med statslig ejerandel.</p>	<p><b>X</b></p>			<p>Bestyrelsen drøfter en gang årligt HR-status. Metroselskabets mangfoldighedspolitik indgår som en del af "God forretningsadfærd" i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse. Metroselskabet arbejder som en del af selskabets Bæredygtigheds-strategi med at fremme af mangfoldighed og inklusion, herunder lige muligheder i selskabet i både ansættelses- og arbejdsforhold.</p>
--	-----------------	--	--	---





## Metroselskabets opfyldelse af anbefalinger fra Komiteen for god Selskabsledelse

Anbefaling	Selskabet følger	Selskabet følger ikke	Ikke relevant for selskabet	Bemærkninger
<b>1. SAMSPIL MED SELSKABETS AKTIONÆRER, INVESTORER OG ØVRIGE INTERESSENER</b>				
<b>1.1 Dialog med aktionærer, investorer og øvrige interessenter</b>				
<b>1.1.1. Komiteén anbefaler</b> , at ledelsen via løbende dialog sikrer aktionærer, investorer og øvrige interessenter relevant indsigt i selskabets forhold, og at bestyrelsen får mulighed for at kende og inddrage deres holdninger i sit arbejde.	X			Metroselskabet er i løbende dialog med selskabets ejere, herunder på kvartalsmøder og interessentskabsmøde.
<b>1.1.2. Komiteén anbefaler</b> , at selskabet udarbejder politikker for forholdet til aktionærer, investorer og evt. også øvrige interessenter for at sikre, at de forskellige interesser indgår i selskabets overvejelser, og at sådanne politikker gøres tilgængelig på selskabets hjemmeside.	X			Metroselskabets forretningsstrategi godkendes af selskabets ejere og selskabet gennemfører årlig compliancetest.
<b>1.1.3. Komiteén anbefaler</b> , at selskabet offentliggør kvartalsrapporter	X			Metroselskabets kvartalsrapporter, herunder halvårsregnskab, offentliggøres på selskabets hjemmeside.
<b>1.2 Generalforsamling</b>				
<b>1.2.1. Komiteén anbefaler</b> , at bestyrelsen tilrettelægger selskabets generalforsamling, så aktionærer, der ikke kan være fysisk til stede eller er repræsenteret på generalforsamlingen, kan stemme og stille spørgsmål til ledelsen forud for eller på generalforsamlingen. Komiteén anbefaler, at bestyrelsen sikrer aktionærene mulighed for at overvære generalforsamlingen via webcast eller anden digital transmittering.	X			Ejerne kan deltage elektronisk i interessentskabsmødet, jf. selskabets vedtægter
<b>1.2.2. Komiteén anbefaler</b> , at aktionærene i fuldmagter eller brevstemmer til brug for generalforsamlingen kan tage stilling til hvert enkelt punkt på dagsordenen.	X			Ejerne kan møde på interessentskabsmødet med fuldmagt, jf. selskabets vedtægter. Bestyrelsen kan beslutte, at ejerne desuden kan deltage elektronisk i interessentskabsmødet, herunder stemme elektronisk, jf. selskabets vedtægter.
<b>1.3 Overtagelsesforsøg</b>				
<b>1.3.1. Komiteén anbefaler</b> , at selskabet har en			X	Sådan som selskabets ejerkonstruktion er, er der tale om en

beredskabsprocedure for overtagelsesforsøg, der indeholder en "køreplan" for de forhold, som bestyrelsen bør overveje og tage stilling til, hvis et overtagelsestilbud er fremsat, eller bestyrelsen får en begrundet formodning om, at et overtagelsestilbud kan blive fremsat. Derudover anbefales, at det fremgår af proceduren, at bestyrelsen afholder sig fra, uden generalforsamlingens godkendelse, at imødegå et overtagelsesforsøg ved at træffe dispositioner, som søger at afskære aktionærene fra at tage stilling til overtagelsestilbuddet.				teoretisk situation, som ikke er relevant for Metroselskabet
<b>1.4 Relation til det omkringliggende samfund</b>				
<b>1.4.1 Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen godkender en politik for selskabets samfundsansvar, herunder for socialt ansvar og bæredygtighed, og at politikken er tilgængelig i ledelsesberetningen og/eller på selskabets hjemmeside. Komitéen anbefaler, at bestyrelsen påser, at politikken efterleves.	X			Selskabet udarbejder årligt Bæredygtigheds-rapport, der godkendes af bestyrelsen og offentliggøres på selskabets hjemmeside
<b>1.4.2 Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen godkender en skattepolitik, der gøres tilgængelig på selskabets hjemmeside			X	Metroselskabet er ikke skattepligtigt (jf. bemærkninger til lovforslag om Metroselskabet) og har ikke udarbejdet en skattepolitik
<b>2. BESTYRELSENS OPGAVER OG ANSVAR</b>				
<b>2.1 Overordnede opgaver og ansvar</b>				
<b>2.1.1. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen, som led i at understøtte selskabets vedtægtsmæssige formål og langsigtede værdiskabelse, forholder sig til selskabets purpose samt sikrer og fremmer en god kultur og gode værdier i selskabet. Selskabet bør forklare herom i ledelsesberetningen og/eller på selskabets hjemmeside.	X			Bestyrelsen drøfter og godkender én gang årligt selskabets årshjul og bestyrelsens forretningsorden
<b>2.1.2. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen mindst en gang årligt drøfter og løbende følger op på selskabets overordnede strategiske mål for at sikre værdiskabelsen i selskabet.	X			Dette sker blandt andet på bestyrelsens årlige bestyrelsesseminar
<b>2.1.3. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen løbende påser, om selskabet har en kapital- og aktiestruktur, som understøtter en strategi og langsigtet værdiskabelse, der både er i selskabets og aktionærernes interesse. Komitéen anbefaler, at selskabet redegør herfor i ledelsesberetningen.	X			Metroselskabets strategi handler især om overholdelse af den langsigtede plan for tilbagebetaling og bestyrelsen godkender årligt langtidsbudgettet, der indgår i årsrapporten.

<b>2.1.4. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen udarbejder og årligt gennemgår retningslinjer for direktionen, herunder krav til rapporteringen til bestyrelsen.	X			Bestyrelsen drøfter og godkender én gang årligt selskabets direktionsinstruks.
<b>2.2 Bestyrelsesmedlemmerne</b>				
<b>2.2.1. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen udover en formand har en næstformand, som kan træde til ved formandens forfald og i øvrigt være en tættere sparringspartner for formanden.	X			Metroselskabets bestyrelsesmedlemmer udpeges af ejerne, jf. lov om Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet § 9, interessentskabskontrakten pkt. 6.3 og vedtægterne pkt. 9. Udpegning af formand og næstformænd sker efter enig beslutning mellem ejerne blandt de af ejerne udpegede bestyrelsesmedlemmer.
<b>2.2.2. Komitéen anbefaler</b> , at formanden i samarbejde med de enkelte bestyrelsesmedlemmer sikrer, at medlemmerne løbende opdaterer og supplerer deres viden om relevante forhold, og at medlemmernes særlige viden og kompetencer bliver brugt bedst muligt.	X			Dette sker blandt andet på bestyrelsens årlige bestyrelsesseminar.
<b>2.2.3. Komitéen anbefaler</b> , at hvis bestyrelsen undtagelsesvist beder et bestyrelsesmedlem om at varetage særlige opgaver for selskabet, eksempelvis kortvarigt deltage i den daglige ledelse, bør bestyrelsen godkende det for at sikre, at bestyrelsen bevarer den uafhængige overordnede ledelse og kontrolfunktion. Det anbefales, at selskabet offentliggør beslutningen om et bestyrelsesmedlems deltagelse i den daglige ledelse og den forventede varighed heraf.	X			Det er bestyrelsen, der anmoder medlemmer om at påtage sig enkeltstående opgaver for selskabet, jf. vedtægternes pkt. 9.5.
<b>3. BESTYRELSENS SAMMENSÆTNING, ORGANISERING OG EVALUERING</b>				
<b>3.1 Sammensætning</b>				
<b>3.1.1. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen årligt gennemgår og i ledelsesberetningen og/eller på selskabets hjemmeside oplyser <ul style="list-style-type: none"> <li>hvilke kollektive og individuelle kompetencer bestyrelsen bør råde over for bedst muligt at kunne udføre sine opgaver, og</li> <li>bestyrelsens sammensætning og mangfoldighed.</li> </ul>	X			Det er selskabets ejere, der udpeger bestyrelsen, jf. vedtægternes pkt. 9.1, 9.2 og 9.3. Efterlevelsen af anbefalingen ligger således hos ejerne. Bestyrelsens sammensætning og det enkelte bestyrelsesmedlems erfaring og tillidshverv fremgår af årsrapporten.

<p><b>3.1.2. Komitéen anbefaler</b>, at bestyrelsen årligt drøfter selskabets aktiviteter for at sikre en relevant mangfoldighed i selskabets ledelsesniveauer og godkender en politik for mangfoldighed, som er tilgængelig i ledelsesberetningen og/eller på selskabets hjemmeside.</p>	<p>X</p>			<p>Bestyrelsen drøfter en gang årligt HR-status. Metroselskabets mangfoldighedspolitik indgår som en del af "God forretningsadfærd" i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse. Metroselskabet arbejder som en del af selskabets Bæredygtigheds-strategi med at fremme af mangfoldighed og inklusion, herunder lige muligheder i selskabet i både ansættelses- og arbejdsforhold.</p>
<p><b>3.1.3. Komitéen anbefaler</b>, at rekruttering af kandidater til bestyrelsen følger en grundig proces, der er godkendt af bestyrelsen. Komitéen anbefaler, at der i vurderingen af bestyrelseskandidater - udover individuelle kompetencer og kvalifikationer - også indgår behovet for kontinuitet, fornyelse og mangfoldighed.</p>			<p>X</p>	<p>Det er selskabets ejere, der udpeger bestyrelsen, jf. vedtægternes pkt. 9.1, 9.2 og 9.3.</p>
<p><b>3.1.4. Komitéen anbefaler</b>, at indkaldelsen til generalforsamlinger, hvor valg til bestyrelsen er på dagsordenen, udover de i lovgivningen fastlagte oplysninger også beskriver de opstillede kandidaters</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kompetencer,</li> <li>• øvrige ledelseshverv i andre erhvervsdrivende virksomheder, inklusive ledelsesudvalg,</li> <li>• krævende organisationsopgaver og</li> <li>• uafhængighed.</li> </ul>			<p>X</p>	<p>Det er selskabets ejere, der udpeger bestyrelsen, jf. vedtægternes pkt. 9.1, 9.2 og 9.3.</p>
<p><b>3.1.5. Komitéen anbefaler</b>, at de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer er på valg hvert år på den ordinære generalforsamling, og at disse opstilles og vælges individuelt.</p>			<p>X</p>	<p>Det er selskabets ejere, der udpeger bestyrelsen, jf. vedtægternes pkt. 9.1, 9.2 og 9.3.</p>
<p><b>3.2 Bestyrelsens uafhængighed</b></p>				
<p><b>3.2.1. Komitéen anbefaler</b>, at mindst halvdelen af de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer er uafhængige, så bestyrelsen kan handle uafhængigt af særinteresser.</p> <p>For at være uafhængig må den pågældende ikke:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• være eller inden for de seneste 5 år have været medlem af direktionen eller ledende medarbejder i selskabet, et datterselskab eller et associeret selskab,</li> </ul>			<p>X</p>	<p>Det er selskabets ejere, der udpeger bestyrelsen, jf. vedtægternes pkt. 9.1, 9.2 og 9.3. I bilag 1 til vedtægter om retningslinjer for valg af medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen fremgår det, at direktionen ikke er valgbar til bestyrelsen. Det fremgår af bestyrelsens forretningsorden pkt. 13, at der for bestyrelsesmedlemmers inhabilitet gælder reglerne i forvaltningsloven. Bestyrelsesmedlemmerne har pligt til at underrette hinanden om ethvert spørgsmål, som kan give anledning</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• indenfor de seneste 5 år have modtaget større vederlag fra selskabet/koncernen, et datterselskab eller et associeret selskab i anden egenskab end som medlem af bestyrelsen,</li> <li>• repræsentere eller have tilknytning til en kontrollerende aktionær,</li> <li>• inden for det seneste år have haft en forretningsrelation (eksempelvis personlig eller indirekte som partner eller ansat, aktionær, kunde, leverandør eller ledelsesmedlem i selskaber med tilsvarende forbindelse) med selskabet, et datterselskab eller et associeret selskab, som er væsentlig for selskabet og/eller forretningsrelationen,</li> <li>• være eller inden for de seneste 3 år have været ansat eller partner i samme selskab som selskabets generalforsamlingsvalgte revisor,</li> <li>• være direktør i et selskab, hvor der er krydsende ledelsesrepræsentation med selskabet,</li> <li>• have været medlem af bestyrelsen i mere end 12 år, eller</li> <li>• være i nær familie med personer, som ikke er uafhængige, jf. kriterierne ovenfor.</li> <li>• Uanset at et bestyrelsesmedlem ikke er omfattet af ovenstående kriterier, kan bestyrelsen af andre grunde beslutte, at medlemmet ikke er uafhængigt.</li> </ul>				til at rejse en drøftelse af inhabilitet.
<p><b>3.2.2. Komitéen anbefaler</b>, at direktionsmedlemmer ikke er medlem af bestyrelsen, og at et fratrædende direktionsmedlem ikke træder direkte ind i bestyrelsen.</p>	X			I bilag 1 til vedtægter om procedure for valg af medarbejderrepræsentanter i bestyrelsen fremgår det, at direktionen ikke er valgbar til bestyrelsen.
<p><b>3.3 Bestyrelsesmedlemmer og antallet af øvrige ledeshverv</b></p>				
<p><b>3.3.1. Komitéen anbefaler</b>, at bestyrelsen og hvert enkelt medlem af bestyrelsen i forbindelse med den årlige evaluering, jf. anbefaling 3.5.1., vurderer, hvor meget tid det er nødvendigt at bruge på bestyrelsesarbejdet. Formålet er, at det enkelte bestyrelsesmedlem ikke påtager sig flere hverv, end at vedkommende kan udføre bestyrelseshvervet i selskabet tilfredsstillende.</p>	X			Bestyrelsen gennemfører en årlig evaluering af bestyrelsens arbejde, samarbejde mv.

<p><b>3.3.2. Komitéen anbefaler</b>, at ledelsesberetningen udover de i lovgivningen fastlagte krav indeholder følgende oplysninger om de enkelte bestyrelsesmedlemmer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stilling, alder og køn,</li> <li>• kompetencer og kvalifikationer af relevans for selskabet,</li> <li>• uafhængighed,</li> <li>• årstal for indtræden i bestyrelsen,</li> <li>• årstal for udløb af den aktuelle valgperiode,</li> <li>• deltagelse i bestyrelses- og udvalgs møder,</li> <li>• ledelseshverv i andre erhvervsdrivende virksomheder, inklusive ledelsesudvalg samt krævende organisationsopgaver, og</li> <li>• det antal aktier, optioner, warrants og lignende i selskabet og de med selskabets koncernforbundne selskaber, som medlemmet ejer, samt de ændringer i medlemmets beholdning af de nævnte værdipapirer, som er indtrådt i løbet af regnskabsåret.</li> </ul>	X			<p>Anførte oplysninger fremgår af selskabets årsrapport, der offentliggøres på Metroselskabets hjemmeside. Dog oplyses ikke, hvorvidt medlemmet anses for uafhængigt, da selskabets ejere, udpeger bestyrelsens medlemmer.</p> <p>Selskabet udsteder ikke aktier, optioner, warrants eller lignende i selskabet</p>
<b>3.4 Ledelsesudvalg</b>				
<p><b>3.4.1. Komitéen anbefaler</b>, at ledelsen i ledelsesberetningen beskriver:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ledelsesudvalgenes væsentligste aktiviteter og antallet af møder i årets løb, og</li> <li>• medlemmerne af det enkelte ledelsesudvalg, herunder udvalgets formand og medlemmernes uafhængighed.</li> </ul> <p>Det anbefales derudover, at ledelsesudvalgenes kommissorier offentliggøres på selskabets hjemmeside.</p>	X			<p>Kommissorierne indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse. Kompendiet offentliggøres på selskabets hjemmeside. Aktiviteter, antal møder, medlemmernes status mv. fremgår af selskabets årsrapport. Vurderingen af medlemmernes uafhængighed foretages af ejerne, der udpeger bestyrelsens medlemmer.</p>
<p><b>3.4.2. Komitéen anbefaler</b>, at ledelsesudvalg alene består af bestyrelsesmedlemmer, og at flertallet af et ledelsesudvalgs medlemmer er uafhængige.</p>	X			<p>Vurderingen af medlemmernes uafhængighed foretages af ejerne, der udpeger bestyrelsens medlemmer.</p>
<p><b>3.4.3. Komitéen anbefaler</b>, at bestyrelsen nedsætter et revisionsudvalg og udpeger en formand for revisionsudvalget, der ikke er bestyrelsens formand. Komitéen anbefaler, at</p>	X			<p>Metroselskabets bestyrelse har etableret en revisionskomite. Det fremgår af kommissoriet for bestyrelsens revisionskomite, at formanden for bestyrelsen kan ikke være formand for revisionskomiteen. Kommissoriet indgår i Metroselskabets</p>

<p>revisionsudvalget udover de i lovgivningen fastlagte opgaver bistår bestyrelsen med at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• føre tilsyn med rigtigheden af offentliggjorte finansielle oplysninger, herunder regnskabspraksis på de væsentligste områder, væsentlige regnskabsmæssige skøn og transaktioner med nærtstående parter,</li> <li>• gennemgå de interne kontrol- og risikoområder for at sikre styring af de største risici, herunder også i relation til udmeldte forventninger,</li> <li>• vurdere behovet for intern revision,</li> <li>• forestå evaluering af den generalforsamlingsvalgte revisor,</li> <li>• gennemgå revisionshonoraret til den generalforsamlingsvalgte revisor,</li> <li>• føre tilsyn med grænserne for ikke-revisionsydelse udført af den generalforsamlingsvalgte revisor, og</li> <li>• sikre regelmæssig dialog mellem den generalforsamlingsvalgte revisor og bestyrelsen, bl.a. ved at bestyrelsen og revisionsudvalget mindst en gang årligt har møde med revisor, uden at direktionen er til stede.</li> </ul> <p>Hvis bestyrelsen på grundlag af en indstilling fra revisionsudvalget beslutter at nedsætte en intern revisionsfunktion, har revisionsudvalget til opgave at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• udarbejde kommissorium og anbefalinger om udvælgelse, ansættelse og afskedigelse af lederen af den interne revision og budgettet til afdelingen,</li> <li>• påse, at den interne revision har tilstrækkelige ressourcer og kompetencer til at kunne udføre sin rolle, og</li> </ul> <p>overvåge direktionens opfølgning på den interne revisions konklusioner og anbefalinger.</p>				<p>Kompendium for god Selskabsledelse, der offentliggøres på selskabets hjemmeside. Oplysninger om komiteens aktiviteter, møder, mv. fremgår af selskabets årsrapport, der offentliggøres på selskabets hjemmeside.</p>
<p><b>3.4.4. Komitéen anbefaler</b>, at bestyrelsen nedsætter et nomineringsudvalg, som mindst har følgende forberedende opgaver:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• beskrive de påkrævede kvalifikationer for en given post i</li> </ul>			<p><b>X</b></p>	<p>Der er ikke nedsat en nomineringskomite. Det er selskabets ejere, der udpeger bestyrelsen, jf. vedtægternes pkt. 9.1, 9.2 og 9.3. Bestyrelsen evaluerer en gang årligt bestyrelsens arbejde, herunder sammensætningen af kompetencer, formandens mødeledelse, arbejdets omfang samt samarbejdet såvel internt i bestyrelsen som</p>



<p>bestyrelsen og direktionen, det skønnede tidsforbrug for de forskellige poster i bestyrelsen samt kompetencer, viden og erfaring, der er/bør være i de to ledelsesorganer,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• årligt vurdere bestyrelsens og direktionens struktur, størrelse, sammensætning og resultater samt udarbejde anbefalinger til bestyrelsen om eventuelle ændringer,</li> <li>• i samarbejde med formanden forestå den årlige bestyrelsevaluering og vurdere de enkelte ledelsesmedlemmers kompetencer, viden, erfaring og succession samt rapportere til bestyrelsen herom,</li> <li>• forestå rekruttering af nye bestyrelses- og direktionsmedlemmer og indstille kandidater til bestyrelsens godkendelse,</li> <li>• sikre, at der er en succesionsplan for direktionen,</li> <li>• overvåge direktionens politik for ansættelse af ledende medarbejdere, og</li> <li>• overvåge, at der udarbejdes en politik for mangfoldighed til godkendelse i bestyrelsen.</li> </ul>				<p>med direktionen.</p> <p>Herudover gennemgår bestyrelsen en gang årligt status på selskabets HR-arbejde.</p>
<p><b>3.4.5. Komitéen anbefaler</b>, at bestyrelsen nedsætter et vederlagsudvalg, som mindst har følgende forberedende opgaver:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• udarbejde udkast til vederlagspolitikken til bestyrelsens godkendelse forud for indstilling til generalforsamlingens godkendelse,</li> <li>• fremkomme med oplæg til bestyrelsen om vederlag til medlemmer af direktionen,</li> <li>• fremkomme med oplæg til bestyrelsen om vederlag til medlemmer af bestyrelsen med henblik på indstilling til generalforsamlingen,</li> <li>• sikre, at ledelsens vederlag følger selskabets vederlagspolitik og vurderingen af den enkeltes indsats, og</li> <li>• bistå med at udarbejde den årlige vederlagsrapport til bestyrelsens godkendelse forud for indstilling til generalforsamlingens vejledende afstemning.</li> </ul>	<p><b>X</b></p>			<p>Metroselskabets bestyrelse har etableret en vederlagskomite. Kommissoriet for bestyrelsens vederlagskomite indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse, der offentliggøres på selskabets hjemmeside. Oplysninger om komiteens aktiviteter, møder, mv. fremgår af selskabets årsrapport, der ligeledes offentliggøres</p>

**3.5 Evaluering af bestyrelse og direktion**

<p><b>3.5.1. Komitéen anbefaler</b>, at bestyrelsen en gang årligt gennemfører en bestyrelseevaluering og mindst hvert tredje år inddrager eksternt bistand i evalueringen. Komitéen anbefaler, at evalueringen har fokus på anbefalingerne om bestyrelsens arbejde, effektivitet, sammensætning og organisering, jf. anbefaling 3.1.-3.4. ovenfor, og som minimum altid omfatter følgende emner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bestyrelsens sammensætning med fokus på kompetencer og mangfoldighed,</li> <li>• bestyrelsens og det enkelte medlems bidrag og resultater,</li> <li>• samarbejdet i bestyrelsen og mellem bestyrelsen og direktionen,</li> <li>• formandens ledelse af bestyrelsen,</li> <li>• udvalgsstrukturen og arbejdet i udvalgene,</li> <li>• tilrettelæggelsen af bestyrelsesarbejdet og kvaliteten af bestyrelsesmaterialet, og</li> <li>• bestyrelsesmedlemmernes forberedelse til og aktive deltagelse i møderne.</li> </ul>	X			<p>Bestyrelsen evaluerer én gang årligt bestyrelsens arbejde, herunder ift. kompetencer, den strategiske ledelse, styring og kontrol, mødetilrettelæggelse, medlemmernes bidrag til arbejdet samt samarbejdet med direktionen.</p>
<p><b>3.5.2. Komitéen anbefaler</b>, at den samlede bestyrelse drøfter resultatet af bestyrelseevalueringen, og at processen for evalueringen samt evalueringens overordnede konklusioner omtales i ledelsesberetningen, på selskabets hjemmeside samt på selskabets generalforsamling.</p>	X			<p>Bestyrelsen evaluerer én gang årligt bestyrelsens arbejde, herunder medlemmernes bidrag til arbejdet samt samarbejdet med direktionen. De overordnede konklusioner fremgår af årsrapporten, der offentliggøres på selskabets hjemmeside.</p>
<p><b>3.5.3. Komitéen anbefaler</b>, at bestyrelsen mindst en gang årligt evaluerer direktionens arbejde og resultater efter forud fastsatte kriterier, og at formanden gennemgår dette med direktionen. Desuden bør bestyrelsen løbende vurdere behovet for ændringer i direktionens struktur og sammensætning, herunder mangfoldighed, succesionsplaner og risici under hensyntagen til selskabets strategi.</p>	X			<p>Bestyrelsen evaluerer én gang årligt bestyrelsens arbejde, herunder direktionens arbejdet og samarbejdet med bestyrelsen.</p>

#### 4. LEDELSENS VEDERLAG

##### 4.1 Vederlag til bestyrelse og direktion

<b>4.1.1. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsens og direktions vederlag samt øvrige ansættelsesvilkår både er konkurrencedygtig og forenelig med selskabets langsigtede aktionærinteresser.	X			Retningslinjerne fremgår af selskabets løn- og ansættelsespolitik, der indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse, der offentliggøres på selskabets hjemmeside. Bestyrelsens vederlag fastsættes af ejerne efter indstilling fra bestyrelsen.
<b>4.1.2. Komitéen anbefaler</b> , at aktiebaserede incitamentsprogrammer er revolverende, dvs. med periodisk tildeling, og primært er langsigtet med en optjenings- eller modningsperiode på mindst tre år.			X	Metroselskabet anvender ikke aktiebaserede incitamentsprogrammer
<b>4.1.3. Komitéen anbefaler</b> , at den variable del af vederlaget har et loft på tildelingstidspunktet, og at der er gennemsigtighed om den potentielle værdi på udnyttelsestidspunktet under pessimistiske, forventede og optimistiske scenarier.	X			Retningslinjerne fremgår af selskabets løn- og ansættelsespolitik, der indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse, der offentliggøres på selskabets hjemmeside.
<b>4.1.4. Komitéen anbefaler</b> , at den samlede værdi af vederlag for opsigelsesperioden inkl. fratrædelsesgodtgørelse ved et direktionsmedlems fratræden ikke overstiger to års vederlag inkl. alle vederlagsandele.	X			Den samlede værdi af vederlag for opsigelsesperioden inkl. fratrædelsesgodtgørelse ved direktionens fratræden overstiger ikke to års vederlag inkl. vederlagsandele.
<b>4.1.5. Komitéen anbefaler</b> , at medlemmer af bestyrelsen ikke aflønnes med aktieoptioner- og tegningsoptioner.			X	Metroselskabet aflønner ikke med aktieoptioner eller tegningsoptioner.
<b>4.1.6. Komitéen anbefaler</b> , at selskabet har mulighed for at kræve hel eller delvis tilbagebetaling af variable vederlag for såvel direktion som bestyrelse, hvis vederlaget er tildelt, optjent eller udbetalt på grundlag af oplysninger, der efterfølgende viser sig at være fejlagtige, eller hvis modtageren var i ond tro om andre forhold, som har medført udbetaling af et for højt variabelt vederlag.	X			Der udbetales ikke variabelt vederlag til bestyrelsen. Direktionen kan oppebære et variabelt vederlag som fastsættes af vederlagskomiteen. Vederlagskomiteen kan beslutte evt. reguleringer.

## 5. RISIKOSTYRING

### 5.1 Identifikation af risici og åbenhed om yderligere relevante oplysninger

<b>5.1.1. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen med udgangspunkt i selskabets strategi og forretningsmodel tager stilling til eksempelvis de væsentligste strategiske, forretningsmæssige, regnskabsmæssige og likviditetsmæssige risici. Selskabet bør i	X			Metroselskabets bestyrelse har etableret en risikokomite. Kommissoriet for bestyrelsens risikokomite indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse, der offentliggøres på selskabets hjemmeside. På revisionskomiteens
---	---	--	--	--

ledelsesberetningen redegøre for disse samt for selskabets risikostyring.				møde i februar deltager selskabets revisorer. De overordnede konklusioner fremgår af årsrapporten, der offentliggøres på selskabets hjemmeside.
<b>5.1.2. Komitéen anbefaler</b> , at bestyrelsen etablerer en whistleblowerordning, som giver medarbejdere og andre interessenter mulighed for at rapportere alvorlige forseelser eller mistanke herom på en hensigtsmæssig og fortrolig måde, og at der er en procedure for håndtering af sådanne whistleblowersager.	<b>X</b>			Metroselskabets whistleblower politik indgår i Metroselskabets Kompendium for god Selskabsledelse, der offentliggøres på selskabets hjemmeside.



# **Metroselskabet I/S Kompendium for god Selskabsledelse 2023**

*Godkendt i  
Metroselskabets bestyrelse  
24. februar 2023*



# INDHOLDSFORTEGNELSE

Vedtægt .....	side 3
Bestyrelsens forretningsorden .....	side 35
Kommissorium for bestyrelsens revisionskomite.....	side 47
Kommissorium for bestyrelsens risikokomite .....	side 51
Kommissorium for bestyrelsens vederlagskomite .....	side 55
Direktionsinstruks .....	side 59
Finansieringsinstruks .....	side 65
Regnskabsinstruks .....	side 73
Løn- og ansættelsespolitik.....	side 89
God forretningsadfærd.....	side 95
Forsikringspolitik .....	side 117



# **Metroselskabet I/S**

## **Vedtægt**



## Indholdsfortegnelse

1	NAVN .....	7
2	HJEMSTED .....	7
3	FORMÅL .....	7
4	FORRETNINGSSTRATEGI .....	7
5	EJERFORHOLD OG HÆFTELSE .....	8
6	INTERESSENTSKABETS KAPITAL .....	8
7	INTERESSENTSKABSMØDER.....	8
7.1	Generelt.....	8
7.2	Beslutninger.....	8
7.3	Deltagere .....	9
7.4	Afholdelse af interessentskabsmøder .....	10
7.4.1	Tid og sted.....	10
7.4.2	Indkaldelse .....	10
7.4.3	Dagsorden.....	10
7.4.4	Elektronisk interessentskabsmøde .....	11
7.4.5	Protokol .....	11
8	BUDGET, KVARTALSRAPPORTERING OG KVARTALSMØDER .....	12
8.1	Budget.....	12
8.2	Kvartalsrapportering og rapporter .....	12
8.3	Kvartalsmøde.....	12
9	BESTYRELSEN .....	13
9.1	Sammensætning .....	13
9.2	Valg og udpegning af medlemmer .....	13
9.3	Formand og næstformænd.....	14
9.4	Vederlag.....	14
9.5	Andre hverv .....	14
9.6	Opgaver .....	15
9.6.1	Forretningsorden .....	16
9.7	Bestyrelsesmøder og beslutninger .....	16
9.7.1	Bestyrelsesmøder generelt.....	16
9.7.2	Deltagere .....	16
9.7.3	Beslutningsdygtighed.....	17
9.7.4	Fuldmagt .....	17
9.7.5	Revisionsprotokol .....	17
9.7.6	Referat .....	17
9.7.7	Skriftlige og elektroniske behandlinger og møder.....	17
9.7.8	Beslutninger i bestyrelsen .....	18

10	INFORMATION AF INTERESSEENTERNE .....	19
10.1	Bestyrelsens information af interessenterne .....	19
10.2	Bestyrelsesmedlemmernes information af interessenterne.....	20
11	DIREKTION .....	20
11.1	Generelt.....	20
11.2	Opgaver .....	20
12	INFORMATION AF MEDARBEJDERNE .....	20
13	TEGNINGSFORHOLD .....	20
14	INHABILITET .....	21
15	TAVSHEDSPLIGT.....	21
16	OFFENTLIGHED OM INTERESSENTSKABETS FORHOLD .....	21
17	ÅRSRAPPORT, HALVÅRSRAPPORT OG KVARTALSRAPPORT .....	22
18	SEGMENTOPDELTE REGNSKABER.....	22
19	REVISION.....	22
20	ÆNDRING AF VEDTÆGT.....	23
	Bilag 1: Procedure for valg af medarbejdere til bestyrelsen for Metroselskabet I/S.....	25



Interessentskabet er stiftet af den danske stat v/transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i henhold til § 1 i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

### **1. NAVN**

Interessentskabets navn er Metroselskabet I/S.

### **2. HJEMSTED**

Interessentskabets hjemsted er Københavns Kommune.

### **3. FORMÅL**

Interessentskabets formål er at varetage projektering, udbygning og anlæg af metro i København og på Frederiksberg, stå for drift og vedligehold af og sikre reinvestering i den samlede metro.

Interessentskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne.

Interessentskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

### **4. FORRETNINGSSTRATEGI**

Bestyrelsen forelægger interessenterne en opdateret forretningsstrategi til godkendelse, som minimum en gang i bestyrelsens udpegningsperiode.

Forretningsstrategien skal bl.a. belyse:

- Overordnede retningslinjer for metroens drift, herunder rammerne for betjeningskrav og niveau samt kvalitetsmål
- Overordnede retningslinjer for projektering og anlæg af metro
- Finansieringsstrategi og risikoprofil vedrørende interessentskabets gæld.

I forbindelse med forelæggelse af forretningsstrategien for interessenterne forelægges tillige et opdateret langtids-, drifts-, likviditets-, reinvesterings- og investeringsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for interessentskabets gæld.

Såfremt der sker væsentlige ændringer i de centrale forudsætninger – som angivet i

interessentskabets interessentskabskontrakt - for interessentskabets langtidsbudget træffer interessenterne beslutning om håndtering heraf, eventuelt efter forelæggelse for de respektive politiske bevillingsmyndigheder.

## **5. EJERFORHOLD OG HÆFTELSE**

Interessentskabet ejes af Københavns Kommune med 50 pct., den danske stat v/transportministeren med 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune med 8,3 pct.

Interessenterne hæfter personligt, ubegrænset og solidarisk for interessentskabets forpligtelser.

## **6. INTERESSENTSKABETS KAPITAL**

Interessentskabets egenkapital ved stiftelsen udgør t.kr. 10.250.857 i henhold til åbningsbalancen.

Interessentskabet kan optage lån til finansiering af interessentskabets aktiviteter.

## **7. INTERESSENTSKABSMØDER**

### **7.1 Generelt**

Interessenterne udøver deres beføjelser på interessentskabsmøder.

Det interessentskabsmøde, hvor årsrapporten behandles, benævnes ordinært interessentskabsmøde.

### **7.2 Beslutninger**

Interessenterne har beføjelse til at træffe beslutning om ethvert forhold vedrørende interessentskabet, bortset fra beslutning om højere udlodning end foreslået af bestyrelsen og beslutning om ansættelse og afskedigelse af direktionen. Beslutning om ansættelse og afskedigelse af direktionen træffes af bestyrelsen efter forudgående orientering af interessenterne, jf. pkt. 11.

Alle beslutninger på interessentskabsmøder træffes med almindeligt stemmeflertal blandt de fremmødte interessenter, bortset fra følgende beslutninger der kræver enighed mellem samtlige interessenter:

- Vedtægtsændringer.

- Anlægsbudget.
- Strategiplan.
- Aktivitetsudvidelser og/eller budgetudvidelser i forhold til det til enhver tid godkendte budget og/eller strategiplan. Ved godkendelse af sådanne udvidelser tager interessenterne samtidig stilling til det fremlagte finansieringsgrundlag for udvidelserne.
- Udpegning af formand og næstformænd i bestyrelsen.

Interessenterne kan vælge at udpegning af formand og næstformænd i bestyrelsen kan ske på baggrund af en skriftlig aftale imellem interessenterne.

Udover ovenstående beslutninger skal følgende forhold forelægges til beslutning på interessentskabsmøde:

- Udbetaling af udbytte.
- Godkendelse af regnskab.

Beslutning om indstilling fra bestyrelsen om tilrettelæggelse af udbud herunder tildelingskriterier, og indgåelse af kontrakter for så vidt angår de større kontrakter om anlæg, drift og vedligeholdelse af den samlede metro skal forelægges interessenterne til godkendelse. Dette kan ske skriftligt.

Genudbud af driften af Metroen samt gennemførelse af reinvesterings i tog, stationer mv. besluttet og gennemføres af bestyrelsen indenfor de fastlagte rammer i langtidsbudgettet.

### 7.3 Deltagere

På interessentskabsmøderne kan udover repræsentanter for interessenterne deltage bestyrelsens formand, to næstformænd og formanden for revisionskomiteen, medmindre interessenterne træffer anden beslutning i det konkrete tilfælde.

På det interessentskabsmøde, hvor årsrapporten eller andre rapporter mv., der er påtegnet af revisor, behandles, deltager tillige interessentskabets revisorer. Revisorerne skal være til stede på øvrige interessentskabsmøder, såfremt bestyrelsen, et bestyrelsesmedlem, en direktør, en revisor eller en interessent anmoder herom. Interessenterne beslutter, i hvilket omfang øvrige medlemmer af bestyrelsen, medlemmer

af direktionen eller andre deltager i interessentskabsmøder. De nævnte personer ud over interessenterne deltager i interessentskabsmøder med ret til at udtale sig, men uden stemmeret.

Interessentskabsmøder er åbne for pressen, medmindre interessenterne træffer beslutning om andet. Interessenterne træffer beslutning om, hvorvidt og i hvilket omfang pressen har ret til at foretage bånd-, film- eller fotooptagelser på mødet.

Interessenterne kan møde på interessentskabsmødet ved fuldmægtig.

Interessenterne eller fuldmægtige kan møde på interessentskabsmødet med en rådgiver.

#### 7.4 Afholdelse af interessentskabsmøder

##### 7.4.1 Tid og sted

Interessentskabsmøde afholdes på interessentskabets hjemsted mindst én gang årligt, medmindre interessenterne enes om at holde mødet på et andet sted.

Ordinært interessentskabsmøde, hvor årsrapporten fremlægges, afholdes inden udgangen af april hvert år.

Ekstraordinært interessentskabsmøde afholdes, når en interessent, bestyrelsen, bestyrelsesformanden, en næstformand eller en revisor finder det hensigtsmæssigt til behandling af et bestemt emne. Ekstraordinært interessentskabsmøde skal indkaldes senest to uger efter, at der er modtaget skriftlig anmodning herom med angivelse af et bestemt emne.

##### 7.4.2 Indkaldelse

Interessentskabsmøder indkaldes af bestyrelsen. Indkaldelse til interessentskabsmøde skal ske ved brev til interessenterne med mindst 14 dages og højst fire ugers varsel. Indkaldelse skal indsendes til Erhvervsstyrelsen senest samtidig med, at indkaldelse sendes til øvrige mødedeltagere.

##### 7.4.3 Dagsorden

Indkaldelsen skal indeholde dagsorden for interessentskabsmødet med samtlige de forslag, der skal behandles på interessentskabsmødet, og i forbindelse med ekstraordinært interessentskabsmøde tillige årsagen hertil. For det ordinære interessentskabsmøde skal indkaldelsen vedlægges interessentskabets årsrapport.



Emner eller forslag til behandling på et ekstraordinært interessentskabsmøde ud over det emne, som skal angives i anmodningen om ekstraordinært interessentskabsmøde, skal senest en uge før mødet være modtaget af alle interessenter.

Sager, der ikke er sat på dagsordenen, kan ikke afgøres på interessentskabsmødet. Det kan i stedet besluttes at indkalde til et ekstraordinært interessentskabsmøde til behandling af et bestemt emne.

Interessenterne har hver for sig beføjelse til at kræve ethvert forhold forelagt til beslutning på et ekstraordinært interessentskabsmøde, bortset fra ansættelse og afskedigelse af direktionen og beslutning om højere udlodning end foreslået af bestyrelsen.

Såfremt forslag om vedtægtsændring skal behandles på interessentskabsmødet, skal forslagens fulde ordlyd angives i indkaldelsen.

#### 7.4.4 Elektronisk interessentskabsmøde

Bestyrelsen kan beslutte, at der som supplement til fysisk fremmøde på interessentskabsmødet gives adgang til, at interessenterne kan deltage elektronisk i interessentskabsmødet, herunder stemme elektronisk, uden at være fysisk til stede på interessentskabsmødet.

Bestyrelsen skal fastsætte de nærmere krav til de elektroniske systemer, som anvendes ved et delvist eller fuldstændigt interessentskabsmøde. Indkaldelsen til interessentskabsmødet skal indeholde oplysning herom, ligesom det skal fremgå af indkaldelsen, hvordan interessenterne tilmelder sig til elektronisk deltagelse, og hvor de kan finde oplysning om fremgangsmåden i forbindelse med elektronisk deltagelse i interessentskabsmødet.

Bestyrelsen skal ligeledes sørge for at et elektronisk interessentskabsmøde afvikles på betryggende vis.

#### 7.4.5 Protokol

Over det på interessentskabsmødet passerede føres en protokol, som underskrives af bestyrelsesformanden og interessenterne. Senest tre uger efter interessentskabsmødets afholdelse skal protokollen eller en bekræftet udskrift af denne være tilgængelig på interessentskabets kontor. Senest samtidig hermed indsendes bekræftet udskrift af protokollen til Erhvervsstyrelsen.

## **8. BUDGET, KVARTALSRAPPORTERING OG KVARTALSMØDER**

### **8.1 Budget**

Senest den 31. december fremsender bestyrelsen budget for det kommende år til interessenterne. Budgettet skal indeholde et drifts-, investerings- og likviditetsbudget.

### **8.2 Kvartalsrapportering og rapporter**

Bestyrelsen fremsender som den normale kvartalsrapportering til interessenterne senest 10 uger efter afslutningen af 1. og 3. kvartal. Der fastsættes særskilte frister for fremsendelse af årsrapport (udgør også 4. kvartalsrapport) og halvårsrapport.

I årsrapporten, halvårsrapporten og kvartalsrapporteringen orienteres interessenterne om udviklingen i interessentskabets virksomhed i den forløbne periode, og om hvorledes udviklingen forholder sig til forretningsstrategi, langtidsbudget og årsbudget. I den forbindelse orienteres interessenterne tillige om passagerudvikling og driftsøkonomi.

Årsrapporten skal indeholde en opdatering af interessentskabets langtidsbudget.

Derudover fremlægges på kvartalsmøder for interessenterne en større oversigt over selskabets anlægsøkonomi og fremdriften i anlæg.

Årsrapporten og halvårsrapporten skal indeholde en nærmere redegørelse for anlæg af metrolinjer, herunder fremdrift i forhold til forudsætninger og milepæle.

Interessenterne fastsætter efter drøftelse med bestyrelsens formand nærmere retningslinjer for indholdet af kvartalsrapporteringen.

### **8.3 Kvartalsmøde**

Bestyrelsens formandskab fremlægger inden udgangen af januar en årlig plan for afholdelse af møder til drøftelse af kvartalsrapporteringen (i det følgende benævnt kvartalsmøder). Kvartalsmøderne afholdes senest 2 uger efter fremsendelse af henholdsvis halvårsrapport og kvartalsrapportering.

Enhver interessent er berettiget, men ikke forpligtet til at deltage i kvartalsmødet. I kvartalsmøderne deltager bestyrelsens formand og eventuelt de to næstformænd.

Interessenterne beslutter, i hvilket omfang øvrige medlemmer af bestyrelsen, medlemmer af direktionen eller andre deltager i kvartalsmødet.

Der kan ikke træffes beslutninger på kvartalsmøder. Såfremt interessenterne ønsker at

træffe beslutning på baggrund af kvartalsrapporteringen, skal der indkaldes til ekstraordinært interessentskabsmøde i henhold til reglerne herfor i pkt. 7.4.1.

Over det på et kvartalsmøde passerede føres en protokol, som underskrives af bestyrelsesformanden og de deltagende interessenter. Kopi af protokollen sendes til alle interessenterne.

## **9. BESTYRELSEN**

### **9.1 S sammensætning**

Bestyrelsen består af 9 medlemmer, der udpeges/vælges således:

- 3 bestyrelsesmedlemmer udpeges af den danske stat v/transportministeren.
- 3 bestyrelsesmedlemmer udpeges af Københavns Kommune.
- 1 bestyrelsesmedlem udpeges af Frederiksberg Kommune.
- 2 bestyrelsesmedlemmer vælges af og blandt medarbejderne i interessentskabet, jf. bilag 1.

Samtidig med udpegning af et medlem til bestyrelsen udpeger Frederiksberg Kommune en suppleant. Der udpeges ikke herudover suppleanter.

Suppleanten træder i stedet for det bestyrelsesmedlem, som er udpeget af Frederiksberg Kommune, i tilfælde af bestyrelsesmedlemmets forfald. Hvis forfaldet bliver af permanent karakter, udpeger Frederiksbergs Kommune et nyt bestyrelsesmedlem. Hvis suppleanten udpeges som nyt bestyrelsesmedlem, udpeger Frederiksbergs Kommune tillige en ny suppleant.

Metroselskabets medarbejdere udpeger i forbindelse med afholdelse af nyvalg til bestyrelsen yderligere to kandidater, der kan indtræde i bestyrelsen såfremt en selskabsrepræsentant udtræder af bestyrelsen (jf. Bilag 1 til Metroselskabets vedtægt Procedure for valg af medarbejdere til bestyrelsen for Metroselskabet I/S).

### **9.2 Valg og udpegning af medlemmer**

Bestyrelsesmedlemmer udpeges/vælges for 4 kalenderår ad gangen.

Bestyrelsesmedlemmer udpeget af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udpeges for en 4-årig periode og følger den kommunale valgperiode.

Bestyrelsesmedlemmer udpeget af staten udpeges ligeledes for en 4-årig periode, og tidsmæssigt forventes det at ske senest den 30. april efter det afholdte kommunalvalg.

Hvis et bestyrelsesmedlem udskiftes i valgperioden, udløber det nye medlems valgperiode på det tidspunkt, hvor det hidtidige bestyrelsesmedlems valgperiode ville være udløbet.

Genudpegning/genvalg kan ske.

Valg af medarbejdere til bestyrelsen sker efter de retningslinjer, som fremgår af bilaget til disse vedtægter.

Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den, der har udpeget den pågældende.

### 9.3 Formand og næstformænd

Formanden og to næstformænd udpeges af interessenterne efter enig beslutning mellem de tre interessenter blandt de af interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer, således at hver interessent har et medlem af formandskabet.

Udpegning kan ske enten på et interessentskabsmøde eller på baggrund af en skriftlig aftale imellem interessenterne.

Formanden for bestyrelsen bør have forretningsmæssig og ledelsesmæssig ekspertise samt indsigt i samfunds- og erhvervsforhold.

Udpegningen af formandskabet skal offentliggøres.

Såfremt et medlem af formandskabet ønsker at fratræde, bør det pågældende medlem tilstræbe at orientere den interessent, der har udpeget vedkommende, i god tid inden afholdelse af interessentskabsmødet.

### 9.4 Vederlag

Vederlag til bestyrelsens medlemmer reguleres årligt med pris- og lønindeks som fastsat af interessenterne.

Interessenterne kan under hensyn til større ændringer i hvervets art og omfang drøfte vederlaget til bestyrelsens medlemmer.

Bestyrelsen kan beslutte at nedsætte bestyrelsesudvalg (f.eks. revisionskomite eller lign.) og honorering for evt. deltagelse i bestyrelsesudvalg besluttet af bestyrelsen og indgår i

dagsordenen på det ordinære interessentskabsmøde.

#### 9.5 Andre hverv

De af interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer må ikke udføre hverv for interessentskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesmedlem, bortset fra enkeltstående opgaver som den pågældende bliver anmodet om at udføre for bestyrelsen.

#### 9.6 Opgaver

Bestyrelsen varetager interessentskabets overordnede og strategiske ledelse, herunder fører tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse og sikrer en forsvarlig organisation af interessentskabets virksomhed.

Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af interessentskabets virke inden for de retningslinjer, som er fastsat i vedtægten, forretningsstrategien eller i øvrigt er meddelt af interessenterne.

Bestyrelsens opgaver er bl.a. at:

- Udarbejde kvartalsrapporteringer, årsrapporter, langtidsbudgetter (drifts-, likviditets-, investeringsbudgetter mv.) til interessenterne i henhold til de retningslinjer, der er fastsat af interessenterne.
- Sikre reinvesteringer i tog, stationer og infrastruktur for så vidt angår den samlede metro.
- Sørge for en forsvarlig organisation af interessentskabets virksomhed, tage stilling til, om interessentskabets kapitalberedskab til enhver tid er forsvarligt i forhold til interessentskabets drift og påse, at bogføring, formueforvaltning og overholdelse af lovgivningen kontrolleres på en efter interessentskabets forhold tilfredsstillende måde.
- Udarbejde en forretningsstrategi, der blandt andet omfatter overordnede retningslinjer for metroens projektering, anlæg og drift, herunder rammerne for betjeningsniveau mv. samt finansieringsstrategi vedrørende interessentskabets gæld. Bestyrelsen kan med samtykke fra samtlige interessenter indgå aftale om tredjemands varetagelse af interessentskabets finansforvaltning, herunder optagelse af lån.
- Varetage sædvanlig porteføljepleje vedrørende interessentskabets låneoptagelse mv. inden for de finansielle rammer, som interessenterne har

godkendt i forretningsstrategien og/eller i forbindelse med eventuelle budget- eller aktivitetsudvidelser.

- Ansætte og afskedige direktionen, herunder fastsætte direktionens ansættelsesvilkår. Interessenterne skal forudgående orienteres herom.
- Udarbejde en instruks for direktionen, der bl.a. fastlægger direktionens opgaver og indbyrdes opgavefordeling samt retningslinjer for rapportering og forelæggelse af beslutninger for bestyrelsen. Instruksen skal forelægges interessenterne til orientering.
- Orienter interessenterne om forhold vedrørende interessentskabets virksomhed, som er af væsentlig økonomisk eller politisk betydning, herunder om hændelser der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte forventede økonomiske resultater og den til enhver tid vedtagne forretningsstrategi, herunder skal selskabet løbende rapportere på anvendelse af korrektionsreserver i anlægsprojekterne, samt overholde de hermed forbundne retningslinjer.
- Påse at it-organisationen er forsvarlig, robust og driftssikker, herunder at interessentskabet opretholder et passende it-sikkerhedsniveau

#### 9.6.1 Forretningsorden

Bestyrelsen træffer ved en forretningsorden nærmere bestemmelse om udførelsen af sit hverv. Forretningsordenen sendes til interessenterne til orientering. Forretningsordenen skal i videst muligt omfang være i overensstemmelse med selskabslovens regler for statslige aktieselskaber. Forretningsordenen skal indsendes til Erhvervsstyrelsen senest 4 uger efter vedtagelsen heraf i bestyrelsen.

#### 9.7 Bestyrelsesmøder og beslutninger

##### 9.7.1 Bestyrelsesmøder generelt

Bestyrelsesformanden, og i dennes fravær en af næstformændene, leder bestyrelsens arbejde og foranlediger indkaldt til bestyrelsesmøde, når der er behov herfor.

Bestyrelsesmøde afholdes på forlangende af et bestyrelsesmedlem, en direktør eller en revisor. Bestyrelsen holder møde mindst én gang i kvartalet.

##### 9.7.2 Deltagere

Direktionen deltager i bestyrelsesmøderne med ret til at udtale sig, medmindre bestyrelsen i det enkelte tilfælde træffer anden beslutning. Interessentskabets revisorer

deltager i bestyrelsesmøder, hvori bestyrelsen behandler årsrapporten, tilførsler til revisionsprotokollen eller andre erklæringer mv., der underskrives af revisorerne, samt når én af revisorerne, et bestyrelsesmedlem eller en direktør anmoder herom. Bestyrelsen træffer i hvert enkelt tilfælde beslutning om, hvem der i øvrigt skal deltage i bestyrelsesmødet.

#### 9.7.3 Beslutningsdygtighed

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når over halvdelen af samtlige medlemmer er til stede, og formandskabet er repræsenteret. Beslutninger må dog ikke træffes, uden at så vidt muligt samtlige medlemmer har haft adgang til at deltage i sagens behandling.

#### 9.7.4 Fuldmagt

Et bestyrelsesmedlem kan i enkeltstående tilfælde give fuldmagt til et andet medlem, hvis det af formanden findes betryggende henset til emnet for drøftelserne.

#### 9.7.5 Revisionsprotokol

Ved enhver protokoltilførsel forelægges revisionsprotokollen på bestyrelsesmøde. En protokoltilførsel skal underskrives af samtlige bestyrelsesmedlemmer. Er et bestyrelsesmedlem fraværende ved et bestyrelsesmøde, hvori revisionsprotokollen er fremlagt med en ny protokoltilførsel, skal det sikres, at vedkommende gøres bekendt med revisionsprotokollatet. Ikke tilstedeværende medlemmer har pligt til at underskrive revisionsprotokollatet umiddelbart efter det bestyrelsesmøde, hvor protokollatet underskrives af de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

#### 9.7.6 Referat

Over forhandlingerne i bestyrelsen skal der føres referat efter bestyrelsens nærmere bestemmelser. Kopi af referat fremsendes til bestyrelsens medlemmer med anmodning om, at der meddeles eventuelle bemærkninger inden for en fastsat frist. Referatet underskrives på førstkommande møde af samtlige tilstedeværende bestyrelsesmedlemmer. Ikke tilstedeværende medlemmer har pligt til at underskrive referatet umiddelbart efter det bestyrelsesmøde, hvor referatet underskrives af de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

Et bestyrelsesmedlem eller en direktør, der ikke er enig i bestyrelsens beslutning, har ret til at få sin mening indført i referatet.

#### 9.7.7 Skriftlige og elektroniske behandlinger og møder

Bestyrelsesmøder kan afholdes skriftligt, i det omfang dette er foreneligt med udførelsen af bestyrelsens hverv. Uanset bestemmelsen i 1. pkt. kan et medlem af bestyrelsen eller direktionen forlange, at der finder en mundtlig drøftelse sted.

Bestyrelsesmøde kan afholdes ved anvendelse af elektroniske medier (elektronisk bestyrelsesmøde), i det omfang dette er foreneligt med udførelsen af bestyrelsens hverv. Uanset bestemmelsen i 1. pkt. kan et medlem af bestyrelsen eller direktionen forlange, at der finder en mundtlig drøftelse sted.

Bestyrelsen kan endvidere træffe beslutning om anvendelse af elektronisk dokumentudveksling samt elektronisk post i kommunikationen til brug for et elektronisk bestyrelsesmøde i stedet for fremsendelse eller fremlæggelse af papirbaserede dokumenter.

#### 9.7.8 Beslutninger i bestyrelsen

Beslutninger i bestyrelsen træffes med simpelt stemmeflertal, medmindre der efter vedtægten kræves særligt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

Beslutninger nævnt under pkt. 7.2 skal forelægges interessenterne på interessentskabsmøde til beslutning.

Følgende beslutninger kræver, at bestyrelsen mindst 14 dage forinden eller undtagelsesvist med et kortere varsel, hvis særlige forhold gør det nødvendigt, har orienteret interessenterne skriftligt om indstilling til beslutning, så der kan indkaldes til ekstraordinært interessentskabsmøde, såfremt interessenterne måtte ønske det:

- Væsentlige beslutninger, der af bestyrelsens formandskab vurderes at være af særlig interesse for interessenterne.
- Beslutninger, der er en følge af og/eller medfører væsentlige ændringer af de forudsætninger, der ligger til grund for de af interessenterne truffne beslutninger, jf. pkt. 7.2.

Bestyrelsen kan dog træffe beslutning uden at overholde reglerne om orientering af interessenterne, hvis interessenternes stillingtagen ikke kan afventes uden væsentlig ulempe for interessentskabet.



Formanden og næstformændene har ret til i fællesskab og hver for sig at kræve enhver beslutning i bestyrelsen udsat med henblik på forelæggelse for interessenterne på et ekstraordinært interessentskabsmøde.

## **10. INFORMATION AF INTERESSENERNE**

### **10.1 Bestyrelsens information af interessenterne**

Interessenterne orienteres om interessentskabets status og udvikling samt øvrige væsentlige forhold på interessentskabsmøder, ved kvartalsrapportering og på kvartalsmøder, jf. pkt. 7 og 8. Herudover kan bestyrelsen orientere interessenterne ved udsendelse af skriftlig orientering, såfremt forholdet ikke kan afvente indkaldelse af interessentskabsmøde eller kvartalsrapportering.

Bestyrelsen skal skriftligt orientere interessenterne om beslutninger som nævnt i pkt. 9.7.8, 3. afsnit, der skal træffes i bestyrelsen.

Bestyrelsen skal endvidere på begæring stille enhver oplysning om interessentskabets virksomhed til rådighed for interessenterne, medmindre dette er i strid med ufravigelige bestemmelser i lovgivningen.

Bestyrelsen skal stille de samme oplysninger til rådighed for alle interessenter, således at interessenterne er i besiddelse af de samme informationer om interessentskabet.

Bestyrelsen er forpligtet til at orientere interessenterne om forhold vedrørende interessentskabets virksomhed, som er af væsentlig økonomisk, politisk eller strategisk betydning, herunder om hændelser, der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte forventede økonomiske resultater, væsentlige ændringer i interessentskabets strategi og beslutninger af stor strategisk rækkevidde.

Bestyrelsen er endvidere forpligtet til at orientere interessenterne, hvis der sker væsentlige afvigelser i forhold til den til enhver tid gældende forretningsstrategi, jf. pkt. 4, samt at rapportere på udgifterne til anlægsprojekterne og eventuelle forbrug af korrektionsreserverne i overensstemmelse med bestemmelserne i Ny Anlægsbudgettering.

Orientering kan ske på interessentskabsmøder, i kvartalsrapportering, på kvartalsmøder eller ved skriftlig orientering af interessenterne.

Interessentskabet orienterer i kvartalsrapporteringer og på kvartalsmøder

interessenterne om de til enhver tid igangværende anlægsprojekters fremdrift i forhold til forudsætningerne og de specificerede milepæle.

Orientering af interessenterne skal så vidt muligt ske i så god tid, at interessenterne får den fornødne tid til at forholde sig til den konkrete sag.

#### 10.2 Bestyrelsesmedlemmernes information af interessenterne

De af interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer har ret til at informere den, der har udpeget vedkommende, om beslutninger, der skal træffes i bestyrelsen.

### 11. DIREKTION

#### 11.1 Generelt

Til at varetage interessentskabets daglige ledelse ansætter bestyrelsen efter forudgående orientering af interessenterne en direktion, der skal bestå af 1-3 medlemmer.

Bestyrelsen udarbejder en direktionsinstruks og fastsætter arbejdsdelingen blandt medlemmerne af direktionen, såfremt den består af flere medlemmer.

#### 11.2 Opgaver

Direktionen varetager den daglige ledelse af interessentskabet og skal derved følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har givet. Den daglige ledelse omfatter ikke dispositioner, der efter interessentskabets forhold er af usædvanlig art eller af stor betydning.

Direktionen skal sikre, at interessentskabets bogføring sker under iagttagelse af den til enhver tid gældende lovgivning, og at formueforvaltningen foregår på betryggende måde.

### 12. INFORMATION AF MEDARBEJDERNE

Det påhviler bestyrelsen at drage omsorg for, at der tilvejebringes gode og effektivt virkende informationskanaler til interessentskabets medarbejdere til orientering om interessentskabets forhold.

Bestyrelsen træffer bestemmelse om, hvilke informationskanaler der efter interessentskabets forhold og efter orienteringens natur er mest hensigtsmæssige. Orienteringen kan f.eks. gives af bestyrelsen gennem interessentskabets daglige ledelse og gennem samarbejdsudvalget.

### **13. TEGNINGSFORHOLD**

Interessentskabet tegnes af bestyrelsens formand og de to næstformænd i forening eller af bestyrelsens formand eller en næstformand i forening med et medlem af direktionen eller af den samlede bestyrelse.

Bestyrelsen kan meddele prokura i overensstemmelse med lov om erhvervsdrivende virksomheder.

### **14. INHABILITET**

Om bestyrelsesmedlemmers og direktørs inhabilitet gælder reglerne i forvaltningsloven.

Bestyrelsesmedlemmer har pligt til at underrette hinanden om ethvert spørgsmål, som kan give anledning til at rejse en drøftelse af inhabilitet.

Direktionen har pligt til at underrette bestyrelsen om ethvert spørgsmål, som kan give anledning til at rejse en drøftelse af inhabilitet.

### **15. TAVSHEDSPLIGT**

Bestyrelsens og direktionens medlemmer har tavshedspligt. Tavshedspligten gælder ikke i forhold til interessenterne for så vidt angår oplysninger, der tilgår disse i deres egenskab af ejere. Dog er der tavshedspligt i forhold til interessenterne angående medkontrahenters og forhandlingsparters personlige eller rent interne forhold. Hvis interessenterne modtager fortrolige oplysninger fra deres medlemmer af bestyrelsen, skal interessenterne iagttage tavshedspligt. Brud på tavshedspligten anses af parterne som en strafbar handling, jf. straffelovens § 152.

### **16. OFFENTLIGHED OM INTERESSENTSKABETS FORHOLD**

Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den virksomhed, der udøves af interessentskabet.

Interessentskabet anmeldes og registreres i Erhvervsstyrelsen, og det er underlagt samme bestemmelser som statslige aktieselskaber i det omfang, disse ikke er fraveget i vedtægten.

Interessentskabet skal hurtigst muligt give meddelelse til Erhvervsstyrelsen om væsentlige forhold, der vedrører interessentskabet, og som kan antages at få betydning for

interessentskabets fremtid, medarbejdere, interessenter og kreditorer.

Vedtægten og referat af interessentskabsmøderne skal være offentlig tilgængelig på interessentskabets hjemmeside.

Interessentskabet skal senest 14 dage før det interessentskabsmøde, hvor årsrapporten fremlægges, sende et eksemplar af årsrapporten til de af pressens repræsentanter, der anmoder herom, samt offentliggøre årsrapporten på interessentskabets hjemmeside.

## **17. ÅRSRAPPORT, HALVÅRSRAPPORT OG KVARTALSRAPPORTER**

Interessentskabets regnskabsår er kalenderåret.

Interessentskabet skal udarbejde årsrapport og halvårsrapport i overensstemmelse med årsregnskabsloven og årsregnskabslovens bestemmelser for statslige aktieselskaber (regnskabsklasse D) eller alternativt IFRS (International Financial Reporting Standards, tidligere IAS) med de ændringer der følger af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S)

Interessentskabet skal i årsrapporten i ledelsesberetningen oplyse om interessentskabets risikostyring vedrørende forretningsmæssige risici.

Årsrapporten skal med henblik på offentliggørelse indsendes til Erhvervsstyrelsen uden ugrundet ophold efter at være blevet godkendt af interessenterne. Årsrapporten fremsendes til Erhvervsstyrelsen i henhold til bestemmelserne i Erhvervsstyrelsens bekendtgørelse.

Halvårsrapporten skal med henblik på offentliggørelse indsendes til Erhvervsstyrelsen. Halvårsrapporten fremsendes til Erhvervsstyrelsen i henhold til bestemmelserne i Erhvervsstyrelsens bekendtgørelse.

## **18. SEGMENTOPDELTE REGNSKABER**

Interessentskabet skal føre adskilte regnskaber for anlægs- og driftsopgaverne.

For så vidt angår anlægsøkonomien skal der udarbejdes særskilt regnskab for de til enhver tid igangværende anlægsprojekter.

## **19. REVISION**

Interessentskabets årsrapport revideres af rigsrevisor, en revisor udpeget af Københavns

Kommune samt en revisor udpeget af Frederiksberg Kommune.

Interessentskabet er omfattet af rigsrevisorlovens § 2, stk. 1, nr. 4, og revisionen udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionskik i overensstemmelse med rigsrevisorlovens § 3, der omfatter finansiell revision, juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision.

Fratræder Københavns Kommunes eller Frederiksberg Kommunes revisor, skal kommunen udpege en ny revisor senest otte dage efter, at fratrædelse er meddelt interessentskabet.

Rigsrevisor og de kommunalt udpegede revisorer skal til brug for bestyrelsen føre en fælles revisionsprotokol. Enhver protokoltilførsel sendes samtidigt af rigsrevisor i kopi til bestyrelsens medlemmer.

Rigsrevisor kan rapportere om revisionen til statsrevisorerne efter anmodning fra disse og af egen drift. Udkast til eventuel beretning til statsrevisorerne forelægges ministeren, der inddrager medinteressenterne og bestyrelsen i Metroselskabet I/S. Rigsrevisor og de kommunalt udpegede revisorer afgiver fælles påtegning på årsrapporten.

## **20. ÆNDRING AF VEDTÆGT**

Vedtægten kan kun ændres efter enstemmig beslutning af interessenterne.



Således fastsat ved interessentskabets stiftelse den 26. oktober 2007. Herefter ændret på ordinært interessentskabsmøde den 29. april 2011, ordinært interessentskabsmøde den 30. april 2014, ordinært interessentskabsmøde den 30. april 2015, ordinært interessentskabsmøde den 29. april 2016, ordinært interessentskabsmøde den 29. april 2017, ordinært interessentskabsmøde den 16. marts 2018, ordinært interessentskabsmøde den 31. marts 2020, ordinært interessentskabsmøde den 8. april 2021, ordinært interessentskabsmøde den 31. marts 2022 og ekstraordinært interessentskabsmøde den 22. september 2022.

Den danske stat

Københavns Kommune:

Frederiksberg Kommune:

v/transportministeren:

---



## **Bilag 1 til vedtægt**

# **Procedure for valg af medarbejdere til bestyrelsen for Metroselskabet I/S**







**Procedure for valg af medarbejdere  
til bestyrelsen for Metroselskabet I/S**

**Medarbejderrepræsentation**

**§ 1**

Ifølge § 17 i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S består bestyrelsen i Metroselskabet I/S af 9 medlemmer, hvoraf de to vælges af medarbejderne i Metroselskabet I/S.

**§ 2**

Selskabsrepræsentanterne vælges for en periode på 4 år.

**§ 3**

Valgret har enhver medarbejder, der er ansat i Metroselskabet I/S.

Ved medarbejder forstås enhver person over 18 år, der udfører arbejde som lønmodtager, medmindre den pågældende:

- 1) er anmeldt til Erhvervsstyrelsen som medlem af direktionen, eller
- 2) permanent har sit arbejdssted uden for dansk højhedsområde.

Som dansk højhedsområde anses også dansk skib og den danske del af kontinentalsoklen.

**§ 4**

Valgbar er enhver, som har valgret, som er myndig, og som gennem de sidste 12 måneder før valget har været ansat i selskabet.

## Valgudvalget

### § 5

Valgudvalget sammensættes af repræsentanter for medarbejderne og for ledelsen. Flertallet af valgudvalgets medlemmer skal bestå af repræsentanter for medarbejderne, og mindst ét af medlemmerne skal være medlem af bestyrelsen eller direktionen.

Valgudvalget nedsættes for hele den gældende valgperiode.

Metroselskabet sekretariatsbetjener valgudvalget.

Repræsentanterne for medarbejderne vælges blandt selskabets medarbejdere af medarbejdernes repræsentanter i selskabets samarbejdsudvalg. De øvrige medlemmer vælges af bestyrelsen.

Såfremt der ikke findes et samarbejdsudvalg, udpeger bestyrelsen medarbejdernes repræsentanter blandt selskabets medarbejdere. Er der i selskabet valgt tillidsrepræsentanter, skal disse så vidt muligt være repræsenteret.

Medarbejdere, der er opstillet til valg eller genvalg til bestyrelsen, kan ikke udpeges som eller forblive medlemmer af valgudvalget.

Ved udtræden af valgudvalget skal det pågældende medlem orientere valgudvalget herom. Valgudvalget skal herefter drage omsorg for, at et nyt medlem udpeges i overensstemmelse med reglerne i stk. 1-3.

### § 6

Valgudvalget vælger selv sin formand.

Valgudvalgets træffer afgørelse ved simpelt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.

### § 7

Valgudvalget udfærdiger referater, hvor alle forhold af betydning, herunder indholdet af alle

bekendtgørelser, beslutninger, afstemningsresultater og valgresultater, skal fremgå.

Referaterne er tilgængelige for selskabets ledelse, interessenter og medarbejdere samt for vedkommende offentlig myndighed.

Referaterne skal underskrives af valgudvalgets medlemmer og opbevares i mindst 5 år.

### **Afholdelse af valg**

#### **§ 8**

Valgudvalget fastsætter efter forhandling med bestyrelsen datoen for valget og drager omsorg for, at alle medarbejderne får rimelig adgang til at gøre sig bekendt med datoen.

Valgudvalget kan fastsætte at valget gennemføres elektronisk.

Valgudvalget bekendtgør valgdatoen for medarbejderne mindst 6 uger og højst 10 uger før den fastsatte valgdato.

Bekendtgørelsen om valgdatoen skal indeholde:

- 1) oplysning om antallet af selskabsrepræsentanter, der skal vælges og
- 2) indkaldelse af forslag fra medarbejderne til personer, der skal opstille til valget som selskabsrepræsentanter. Indkaldelsen skal angive det antal kandidater, der skal vælges, samt datoen hvor indlevering af forslag senest kan ske. Denne dato skal ligge mindst 4 uger før valgdatoen.

Valgudvalget skal samtidig med bekendtgørelsen om valgdatoen udarbejde en liste over medarbejdere, der på tidspunktet for bekendtgørelsen har valget. Listen skal være tilgængelig for medarbejderne.

#### **§ 9**

Valgudvalget undersøger og afgør, om de foreslåede kandidater er valgbare, og om de er villige til at modtage valg.

Valgudvalget skal oplyse de foreslåede kandidater om, at de kun kan være selskabsrepræsentanter som valgt af medarbejderne, således at de ikke samtidig kan være bestyrelsesmedlemmer udpeget af interessenterne.

Kandidaterne til hvervet som selskabsrepræsentanter opføres på en liste. Listen bekendtgøres for selskabets medarbejdere senest to uger før valgdatoen.

### **§ 10**

Hvis der ved udløbet af fristen for opstilling af kandidater til valget som selskabsrepræsentanter er opstillet færre end det antal kandidater, der skal vælges, kan valget ikke afholdes. Valgudvalget udsætter valget med henblik på opstilling af det fornødne antal kandidater under overholdelse af de ovenfor nævnte frister. Valget skal være gennemført inden afholdelse af ordinært interessentskabsmøde.

### **§ 11**

Valgudvalget lader fremstille stemmesedler eller opretter elektronisk afstemningssted, på hvilket kandidaternes navne er anført i alfabetisk orden.

Stemmesedlen skal indeholde oplysning om kandidaternes navn, bopæl, arbejdssted, funktion, faglige tillidshverv i selskabet samt det antal stemmer, der kan afgives, jf. § 13. Andre oplysninger må ikke indeholdes på stemmesedlen eller fremgå af det elektroniske afstemningssted.

### **§ 12**

Valgudvalget afgør i tvivlstilfælde, om betingelserne for valgret er opfyldt.

### **§ 13**

Valget sker skriftligt eller elektronisk og hemmeligt. Hver medarbejder kan afgive stemme på to kandidater.

Såfremt der er afgivet stemmer til fordel for flere end to kandidater, eller såfremt det ikke

utvetydigt fremgår, på hvilken eller hvilke kandidater, der er stemt, eller såfremt der er opført andre navne eller rettet på stemmesedlen eller det elektroniske afstemningssted, skal stemmesedlen anses for ugyldig. Valgudvalget afgør i tvivlstilfælde, om en stemmeseddel er ugyldig.

#### § 14

De kandidater, der har fået flest stemmer, er valgt som selskabsrepræsentanter.

I tilfælde af stemmelighed mellem to eller flere kandidater træffer valgudvalget afgørelsen ved lodtrækning.

De øvrige kandidater rangeres efter antallet af stemmer. I tilfælde af stemmelighed mellem to eller flere kandidater træffer valgudvalget afgørelsen ved lodtrækning. Kandidaterne med 3. flest og 4. flest stemmer optages som suppleanter og indtræder i den rækkefølge som selskabsrepræsentanter i bestyrelsen, såfremt en selskabsrepræsentant:

- 1) afsættes af medarbejderne, jf. stk. 3,
- 2) ikke længere er ansat i selskabet,
- 3) selv udtræder af bestyrelsen, eller
- 4) afgår ved døden,

Suppleanter deltager ikke i bestyrelsesarbejdet, får ikke bestyrelsesmateriale og modtager ikke vederlag før de eventuelt indtræder i bestyrelsen. Suppleanter kan ikke indkaldes som løbende stedfortræder, men indtræder i bestyrelsen, hvis en selskabsrepræsentant træder ud som følge af en af ovenstående grunde.

#### § 15

Såfremt der ved udløbet af fristen for opstilling af kandidater til valget som selskabsrepræsentanter alene er opstillet det antal kandidater, der skal vælges, skal der ikke afholdes valg, men udpegning finder sted som fredsvalg, hvis samtlige opstillede kandidater kan tilslutte sig afholdelse af dette

fredsvalg.

Ved bekendtgørelse senest to uger før den fastsatte valgdato anses de opstillede kandidater som valgt.

#### **§ 16**

Valgresultatet og de valgte navne og bopæl indføres i valgudvalgets referat, jf. § 7, og meddeles straks skriftligt til bestyrelsen og de valgte, ligesom det bekendtgøres for medarbejderne.

#### **§ 17**

Ordinært valg af selskabsrepræsentanter finder sted hvert 4. år.

Valget af selskabsrepræsentanter skal være gennemført inden udløbet af den forudgående valgperiode, således at selskabsrepræsentanterne kan indtræde i bestyrelsen ved den nye valgperiodes begyndelse den 1. januar.

#### **§ 18**

Nyvalgte selskabsrepræsentanter indtræder i bestyrelsen ved valgperiodens begyndelse den 1. januar. Hvis de nye selskabsrepræsentanter undtagelsesvis ikke er i stand til at indtræde ved valgperiodens begyndelse, fortsætter de hidtidige selskabsrepræsentanter dog med at fungere, indtil de nyvalgte kan indtræde i bestyrelsen.

Nye selskabsrepræsentanter anmeldes til Erhvervsstyrelsen.

### **Supplerings- og nyvalg**

#### **§ 19**

Såfremt en selskabsrepræsentant udtræder af bestyrelsen (jf. § 14, pkt. 1-4), og der ikke blandt suppleanterne er selskabsrepræsentanter, der kan indtræde i bestyrelsen, afholdes suppleringsvalg af en ny selskabsrepræsentant for den resterende valgperiode i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 8-15.

I tilfælde af suppleringsvalg kan en tiendedel af selskabets medarbejdere forlange, at der i stedet afholdes valg af samtlige selskabsrepræsentanter for den resterende valgperiode. Anmodning

herom skal fremsendes senest 4 uger før valgdatoen for suppleringsvalget.

Afstemning om afsættelse af en selskabsrepræsentant skal iværksættes, hvis krav herom fremsættes af

- 1) et flertal blandt medarbejderne i selskabets samarbejdsudvalg,
- 2) faglige organisationer for virksomheden, som f.eks. klubber og personaleforeninger, der repræsenterer mindst en tiendedel af selskabets medarbejdere eller
- 3) en tiendedel af selskabets medarbejdere.

Valgudvalget forestår afstemningen. Beslutningen om afsættelse af en selskabsrepræsentant kræver, at alene et simpelt flertal af deltagerne i afstemningen har afgivet deres stemme herfor.

## **Beskyttelse**

### **§ 20**

Selskabsrepræsentanter er beskyttet mod afskedigelse og anden forringelse af deres forhold på samme måde som tillidsrepræsentanter inden for vedkommende eller tilsvarende faglige område.

Uoverensstemmelser om beskyttelsen efter stk. 1, herunder spørgsmålet om, hvilke regler der kan anvendes, og om brud eller fortolkning af reglerne afgøres ad fagretlig vej, jf. § 22 i lov nr. 183 af 12. marts 1997 om arbejdsretten.

## **Rettigheder, pligter og ansvar**

### **§ 21**

Selskabsrepræsentanter har samme rettigheder, pligter og ansvar som de øvrige medlemmer af bestyrelsen.

## **Udgifter til valg**

### **§ 22**

Udgifterne ved valget af selskabsrepræsentanter og orienteringer af medarbejderne afholdes af selskabet.

Valgudvalget må ikke afholde usædvanlige eller store omkostninger, uden at bestyrelsen forinden har godkendt disse.

#### **Ændring af procedure for valg af medarbejdere til bestyrelsen for Metroselskabet I/S**

Således fastsat ved stiftelsen af interessentskabets den 26. oktober 2007 og senest ændret på interessentskabsmøde den 31. marts 2022.



**Metroselskabet I/S**

**Bestyrelsens forretningsorden**



## Indholdsfortegnelse

1. Vedtagelse .....	37
2. Bestyrelsens sammensætning, konstitution og vederlag.....	37
2.1 Valg og udpegning af medlemmer .....	37
2.2 Formand og næstformand.....	38
2.3 Vederlag.....	38
2.4 Andre hverv .....	38
3. Bestyrelsesudvalg .....	38
4. Bestyrelsens opgaver.....	38
4.1 Bestyrelsens ledelse.....	38
4.2 Direktion .....	39
5. Bestyrelsesmøder og beslutninger .....	39
5.1 Bestyrelsesmøder generelt.....	39
5.2 Protokoller .....	40
5.2.1 Revisionsprotokol .....	40
5.2.2 Bestyrelsesreferat.....	41
5.2.3 Interessentmødereferat .....	41
5.2.4 Fortegnelse over ejerandele.....	41
5.3 Dagsorden.....	41
5.4 Beslutninger i bestyrelsen .....	42
6. Bestyrelsens beslutningsgrundlag .....	42
6.1 Information fra direktionen.....	43
7. Anvendelse af rådgivere .....	43
8. Information af interessenterne .....	43
8.1 Bestyrelsens information af interessenterne .....	43
8.2 Bestyrelsesmedlemmernes information af interessenterne.....	43
9. Forretningsstrategi .....	44
10. Budget, kvartalsrapportering og kvartalsmøder .....	44
10.1 Budget.....	44
10.2 Kvartalsrapportering og rapporter .....	44
10.3 Kvartalsmøde.....	44
11. Interessentskabsmøder .....	45
12. Information af medarbejderne.....	45
13. Inhabiliter.....	45
14. Tavshedspligt .....	45
15. Ændring af forretningsorden .....	46
16. Eksemplarer og kopier af forretningsorden .....	46

## 1. Vedtagelse

Denne forretningsorden oprettes i henhold til punkt 9.6.1 i vedtægten for Metroselskabet I/S.

Forretningsordenen vedtages af bestyrelsen med simpelt stemmeflertal og sendes til interessenterne til orientering.

## 2. Bestyrelsens sammensætning, konstituering og vederlag

### 2.1 Valg og udpegning af medlemmer

Bestyrelsen består af 9 medlemmer, der udpeges/vælges således:

- 3 bestyrelsesmedlemmer udpeges af den danske stat v/transportministeren
- 3 bestyrelsesmedlemmer udpeges af Københavns Kommune.
- 1 bestyrelsesmedlem udpeges af Frederiksberg Kommune.
- 2 bestyrelsesmedlemmer vælges af og blandt medarbejderne i interessentskabet, jf. bilag 1 til vedtægt.

Samtidig med udpegning af et medlem til bestyrelsen udpeger Frederiksberg Kommune en suppleant. Der udpeges ikke herudover suppleanter.

Suppleanten træder i stedet for det bestyrelsesmedlem, som er udpeget af Frederiksberg Kommune, i tilfælde af bestyrelsesmedlemmets forfald. Hvis forfaldet bliver af permanent karakter, udpeger Frederiksbergs Kommune et nyt bestyrelsesmedlem. Hvis suppleanten udpeges som nyt bestyrelsesmedlem, udpeger Frederiksbergs Kommune tillige en ny suppleant.

Metroselskabets medarbejdere udpeger i forbindelse med afholdelse af nyvalg til bestyrelsen yderligere to kandidater, der kan indtræde i bestyrelsen, såfremt en medarbejdervalgt repræsentant udtræder af bestyrelsen (jf. bilag 1 til Metroselskabets vedtægt "Procedure for valg af medarbejdere til bestyrelsen for Metroselskabet I/S).

Bestyrelsesmedlemmer udpeges/vælges for 4 kalenderår ad gangen. Bestyrelsesmedlemmer udpeget af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udpeges for en 4-årig periode og følger den kommunale valgperiode.

Bestyrelsesmedlemmer udpeget af staten udpeges ligeledes for en 4-årig periode, og tidsmæssigt forventes det at ske senest 30. april efter det afholdte kommunalvalg.

Hvis et bestyrelsesmedlem udskiftes i valgperioden, udløber det nye medlems valgperiode på det tidspunkt, hvor det hidtidige bestyrelsesmedlems valgperiode ville være udløbet.

Genudpegning/genvalg kan ske.

Valg af medarbejdere til bestyrelsen sker efter de retningslinjer, som fremgår af bilaget til Metroselskabet I/S' vedtægter.

Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den, der har udpeget den pågældende.

## 2.2 Formand og næstformand

Udpegning af formand og to næstformænd sker i henhold til vedtægternes punkt 9.3.

Formanden for bestyrelsen bør have forretningsmæssig og ledelsesmæssig ekspertise samt indsigt i samfunds- og erhvervsforhold.

## 2.3 Vederlag

Vederlag til bestyrelsens medlemmer reguleres årligt med pris- og lønindeks som fastsat af interessenterne.

Interessenterne kan under hensyn til større ændringer i hvervets art og omfang drøfte vederlaget til bestyrelsens medlemmer.

## 2.4 Andre hverv

De af interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer må ikke udføre hverv for interessentskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesmedlem, bortset fra enkeltstående opgaver som den pågældende bliver anmodet om at udføre af og for bestyrelsen, hvor der er særligt behov herfor.

## 3. Bestyrelsesudvalg

Bestyrelsen kan nedsætte et eller flere udvalg, enten ad hoc eller som faste udvalg, til at forberede og/eller gennemføre bestyrelsens beslutninger indenfor bestemte områder, f.eks. regnskabsudvalg, ansættelsesudvalg eller strategiudvalg.

Ved udpegning af medlemmer til bestyrelsesudvalg skal det sikres, at udvalgets medlemmer tilsammen besidder den nødvendige sagkundskab og de særlige interesser, der er repræsenteret i bestyrelsen. Udvalgets opgaver, kompetence, rapportering m.v. fastlægges nærmere af bestyrelsen ved udvalgets nedsættelse i et kommissorium eller en forretningsorden, som vedhæftes denne forretningsorden.

Honorering for deltagelse i bestyrelsesudvalg besluttet af bestyrelsen efter indstilling fra vederlagskomiteen indgår i dagsordenen på det ordinære interessentskabsmøde.

## 4. Bestyrelsens opgaver

### 4.1 Bestyrelsens ledelse

Bestyrelsen varetager interessentskabets overordnede ledelse, herunder fører tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse.

Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder om den

overordnede tilrettelæggelse af interessentskabets virke inden for de retningslinjer, som er fastsat i vedtægten, forretningsstrategien eller i øvrigt er meddelt af interessenterne.

Bestyrelsen skal sørge for en forsvarlig organisation af interessentskabets virksomhed, herunder godkende retningslinjer for interessentskabets regnskabsfunktion, interne kontrol, it-informationssikkerhed og budgettering samt ændringer heri.

Bestyrelsen skal påse, at interessentskabets kapitalberedskab (likviditet og soliditet) til enhver tid er forsvarligt i forhold til interessentskabets drift og påse, at bogføring, formueforvaltning og overholdelse af lovgivningen kontrolleres på en efter interessentskabets forhold tilfredsstillende måde.

Bestyrelsen varetager sædvanlig porteføljepleje vedrørende interessentskabets låneoptagelse mv. indenfor de finansielle rammer, som interessenterne har godkendt i forretningsstrategien og/eller i forbindelse med eventuelle budget- eller aktivitetsudvidelser.

Bestyrelsen skal altid følge op på planer, budgetter og lignende samt tage stilling til rapporter om interessentskabets likviditet, ordrebeholdning, væsentlige dispositioner, overordnede forsikringsforhold, finansieringsforhold, pengestrømme og særlige risici.

## 4.2 Direktion

Til varetagelse af interessentskabets daglige ledelse ansætter bestyrelsen efter forudgående orientering af interessenterne en direktion, der skal bestå af 1-3 medlemmer. Bestyrelsen fastsætter direktionens ansættelsesvilkår.

Bestyrelsen fastsætter i en direktionsinstruks de nærmere retningslinjer for rapportering og forelæggelse af beslutninger for bestyrelsen og for kompetence- og opgavefordelingen mellem bestyrelsen og direktionen samt mellem direktørerne indbyrdes. Direktionsinstruksen er vedhæftet denne forretningsorden som bilag.

Det påhviler særligt bestyrelsens formand at påse, at direktionen overholder direktionsinstruksen, herunder at direktionen iagttager de fastsatte pligter til rapportering og forelæggelse af beslutninger for bestyrelsen.

## 5. Bestyrelsesmøder og beslutninger

### 5.1 Bestyrelsesmøder generelt

Bestyrelsesformanden, eller, hvis formanden er forhindret, en næstformand, leder bestyrelsens arbejde og møder og foranlediger indkaldt til bestyrelsesmøde, når der er behov herfor.

Bestyrelsesformanden, eller, hvis formanden er forhindret, en næstformand, påser, at samtlige medlemmer indkaldes.

Bestyrelsesmøde afholdes på forlangende af et bestyrelsesmedlem, en direktør eller en revisor.

Indkaldelse skal ske skriftligt og normalt med mindst 8 dages varsel. Indkaldelse til behandling af et bestemt emne kan undtagelsesvist ske med kortere varsel, såfremt behandlingen af emnet ikke uden væsentlig ulempe for interessentskabets virksomhed kan afvente sædvanligt varsel.

Indkaldelsen skal indeholde angivelse af dagsorden for bestyrelsesmødet samt være vedlagt direktionens rapport, perioderegnskab, budget og andet skriftligt materiale, som skal behandles på bestyrelsesmødet. Kopi af indkaldelsen med dagsorden sendes til revisor.

Bestyrelsen holder møde mindst én gang i kvartalet. Direktionen deltager i bestyrelsesmøderne med ret til at udtale sig, medmindre bestyrelsen i det enkelte tilfælde træffer anden beslutning. Interessentskabets revisorer deltager i bestyrelsesmøder, hvori bestyrelsen behandler årsrapporten, tilførsler til revisionsprotokollen eller andre erklæringer mv., der underskrives af revisorerne, og når én af revisorerne, et bestyrelsesmedlem eller en direktør anmoder herom. Bestyrelsen træffer i hvert enkelt tilfælde beslutning om, hvem der i øvrigt skal deltage i bestyrelsesmødet.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når over halvdelen af samtlige medlemmer er til stede, og formandskabet er repræsenteret. Beslutning må dog ikke tages, uden at så vidt muligt samtlige medlemmer har haft adgang til at deltage i sagens behandling.

Et bestyrelsesmedlem kan i enkeltstående tilfælde give fuldmagt til et andet medlem, hvis det af formanden findes betryggende henset til emnet for drøftelserne.

Bestyrelsesmøder kan afholdes skriftligt, i det omfang dette er foreneligt med udførelsen af bestyrelsens hverv. Uanset bestemmelsen i 1. pkt. kan et medlem af bestyrelsen eller direktionen forlange, at der finder en mundtlig drøftelse sted.

Bestyrelsesmøde kan afholdes ved anvendelse af elektroniske medier (elektronisk bestyrelsesmøde), i det omfang dette er foreneligt med udførelsen af bestyrelsens hverv. Uanset bestemmelsen i 1. pkt. kan et medlem af bestyrelsen eller direktionen forlange, at der finder en mundtlig drøftelse sted.

Bestyrelsen kan endvidere træffe beslutning om anvendelse af elektronisk dokumentudveksling samt elektronisk post i kommunikationen til brug for et elektronisk bestyrelsesmøde i stedet for fremsendelse eller fremlæggelse af papirbaserede dokumenter.

## 5.2 Protokoller

### 5.2.1 Revisionsprotokol

Bestyrelsens formand skal tilsikre, at revisor straks fremsender kopi af enhver tilførsel til revisionsprotokollen til selskabet, der sikrer, at samtlige bestyrelsesmedlemmer og direktører modtager revisionsprotokollen.

Før behandlingen af revisionsprotokollen i bestyrelsen, drøftes revisionsprotokollen i revisionskomiteen. Revisionskomiteen drøfter tillige revisorerne eventuelle deltagelse på bestyrelsesmøde. Ved enhver protokoltilførsel forelægges revisionsprotokollen på bestyrelsesmøde, og der foretages en drøftelse og stillingtagen til enhver protokoltilførsel. En protokoltilførsel skal underskrives af samtlige bestyrelsesmedlemmer. Er et bestyrelsesmedlem fraværende ved et bestyrelsesmøde, hvori revisionsprotokollen er fremlagt med en ny protokoltilførsel, skal det sikres, at vedkommende gøres bekendt med revisionsprotokollatet. Ikke tilstedeværende medlemmer har pligt til at underskrive revisionsprotokollatet umiddelbart efter det bestyrelsesmøde, hvor protokollatet underskrives af de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

### 5.2.2 Bestyrelsesreferat

Bestyrelsen udpeger en referent, der udarbejder referat af bestyrelsens møde. Tilsvarende gælder for beslutninger, der træffes ved afholdelse af telefonkonference eller på skriftligt grundlag.

Referatet skal angive bestyrelsens beslutninger og grundlaget herfor, herunder væsentlige oplysninger som ikke fremgår af det skriftlige materiale, hvortil der henvises i referatet. Et bestyrelsesmedlem og en direktør, der ikke er enig i bestyrelsens beslutning, har ret til at få sin mening tilføjet referatet.

Udkast til referat sendes snarest muligt og normalt inden 8 dage efter mødet til bestyrelsens medlemmer og direktionen til godkendelse. Det godkendte referat skal underskrives af samtlige bestyrelsesmedlemmer og direktionen, uanset om de har deltaget i bestyrelsesmødet. Referatet indsættes i bestyrelsesprotokollen.

### 5.2.3 Interessentmødereferat

Bestyrelsen drager omsorg for, at interessentskabets indsender en bekræftet udskrift af protokol over det passerede på et interessentskabsmøde til Erhvervsstyrelsen senest tre uger efter interessentskabsmødets afholdelse.

### 5.2.4 Fortegnelse over ejerandele

Bestyrelsen skal føre en fortegnelse over hver interessents ejerandele.

## 5.3 Dagsorden

Dagsordenen for bestyrelsesmøder bør indeholde følgende punkter:

1. Protokoller  
(punkt 5.2)
2. Meddelelser fra formanden
3. Meddelelser fra revisionskomiteen
4. Meddelelser fra risikokomiteen
5. Rapportering fra direktionen
6. Økonomisk fremdriftsrapportering fra projekter og drift
7. Øvrige punkter
6. Eventuelt

Herudover suppleres dagsordenen med andre punkter, som bestyrelsens formand, øvrige bestyrelsesmedlemmer eller en direktør ønsker behandlet. Disse punkter skal meddeles formanden senest 8 dage før bestyrelsesmødet. Snarest muligt herefter udsender bestyrelsesformanden revideret dagsorden.

Undtagelsesvist kan punkter medtages med kortere varsel, såfremt behandlingen af punktet efter

formandens vurdering ikke uden væsentlig ulempe for interessentskabets virksomhed kan afvente sædvanligt varsel. Snarest muligt herefter udsender bestyrelsesformanden revideret dagsorden.

På bestyrelsesmøder kan kun træffes beslutning om punkter, der er anført på den udsendte dagsorden, eller som samtlige bestyrelsesmedlemmer samtykker i behandlingen af.

#### 5.4 Bestutninger i bestyrelsen

Bestutninger i bestyrelsen træffes med simpelt stemmeflertal, medmindre der efter vedtægten kræves særligt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

Følgende beslutninger kræver, at bestyrelsen mindst 14 dage forinden eller undtagelsesvist med et kortere varsel, hvis særlige forhold gør det nødvendigt, har orienteret interessenterne skriftligt om indstilling til beslutning, så der kan indkaldes til ekstraordinært interessentskabsmøde, såfremt interessenterne måtte ønske det:

- Væsentlige beslutninger, der af bestyrelsens formandskab vurderes at være af særlig interesse for interessenterne.
- Bestutninger der er en følge af og/eller medfører væsentlige ændringer af de forudsætninger, der ligger til grund for de af interessenterne truffne beslutninger.

Bestyrelsen kan dog træffe beslutning uden at overholde reglerne om orientering af interessenterne, hvis interessenternes stillingtagen ikke kan afventes uden væsentlig ulempe for interessentskabet.

Formanden og næstformanden har ret til i fællesskab og hver for sig at kræve enhver beslutning i bestyrelsen udsat med henblik på forelæggelse for interessenterne på et ekstraordinært interessentskabsmøde.

### 6. Bestyrelsens beslutningsgrundlag

Bestyrelsesmedlemmerne skal gøre sig bekendt med forretningsordenen og Metroselskabet I/S' stiftelsesdokument, den til enhver tid værende udgave af interessentskabskontrakten og vedtægten, interessentskabets revisions- og mødeprotokoller og andre dokumenter af relevans for udførelsen af deres hverv.

Bestyrelsen og de enkelte bestyrelsesmedlemmer skal altid skaffe sig de oplysninger, der er nødvendige til opfyldelse af deres opgaver.

Ethvert bestyrelsesmedlem kan forlange at blive gjort bekendt med de oplysninger vedrørende interessentskabets forhold, herunder ethvert dokument som bestyrelsesmedlemmet skønner nødvendigt for at varetage bestyrelseshvervet. Anmodning herom rettes til bestyrelsens formand.

Bestyrelsen kan i det enkelte tilfælde beslutte, at bestemte dokumenter eller oplysninger ikke skal gives til et bestyrelsesmedlem, såfremt en sådan videregivelse er i strid med interessentskabets interesse eller væsentlige hensyn til tredjemand.



## 6.1 Information fra direktionen

Direktionen skal løbende rapportere til bestyrelsens formand om ethvert forhold af interesse for bestyrelsen, herunder forhold som kan give anledning til at afholde ekstraordinært bestyrelsesmøde.

Direktionen forelægger på det sidste ordinære bestyrelsesmøde i regnskabsåret et udkast til budget for det efterfølgende regnskabsår til bestyrelsens godkendelse. Budgettet skal belyse interessentskabets drift, likviditet og soliditet, forventede investeringer samt finansielle beredskab. Budgettet vedlægges indkaldelsen til bestyrelsesmødet.

## 7. Anvendelse af rådgivere

Ethvert medlem af bestyrelsen kan forlange, at bestyrelsen indhenter en sagkyndig vurdering fra advokat, revisor eller anden rådgiver til brug for bestyrelsens beslutning. Anmodning herom rettes til bestyrelsens formand.

## 8. Information af interessenterne

### 8.1 Bestyrelsens information af interessenterne

Interessenterne orienteres om interessentskabets status og udvikling samt øvrige væsentlige forhold på interessentskabsmøder, ved kvartalsrapportering og på kvartalsmøder. Herudover kan bestyrelsen orientere interessenterne ved udsendelse af skriftlig orientering, såfremt forholdet ikke kan afvente indkaldelse af interessentskabsmøde eller kvartalsrapportering.

Bestyrelsen skal skriftligt orientere interessenterne om beslutninger som nævnt i punkt 5.4, 2. afsnit, der skal træffes i bestyrelsen.

Bestyrelsen skal endvidere på begæring stille enhver oplysning om interessentskabets virksomhed til rådighed for interessenterne, medmindre dette er i strid med ufravigelige bestemmelser i lovgivningen.

Bestyrelsen skal stille de samme oplysninger til rådighed for alle interessenter, således at interessenterne er i besiddelse af de samme informationer om interessentskabet.

Orientering kan ske på interessentskabsmøder, i kvartalsrapportering, på kvartalsmøder eller ved skriftlig orientering af interessenterne.

Orientering af interessenterne skal så vidt muligt ske i så god tid, at interessenterne får den fornødne tid til at forholde sig til den konkrete sag.

### 8.2 Bestyrelsesmedlemmernes information af interessenterne

De af interessenterne udpegede bestyrelsesmedlemmer har ret til at informere den, der har udpeget vedkommende, om beslutninger, der skal træffes i bestyrelsen.

## 9. Forretningsstrategi

Bestyrelsen forelægger interessenterne en opdateret forretningsstrategi til godkendelse, som minimum en gang i bestyrelsens udpegningsperiode.

Forretningsstrategien skal bl.a. belyse:

- Overordnede retningslinjer for metroens drift, herunder rammerne for betjeningskrav og niveau samt finansiering heraf og kvalitetsmål
- Overordnede retningslinjer for projektering og anlæg af metro
- Finansieringsstrategi og risikoprofil vedrørende interessentskabets gæld.

I forbindelse med forelæggelse af forretningsstrategien for interessenterne forelægges tillige et opdateret langtids-, drifts-, likviditets-, reinvesterings- og investeringsbudget, herunder det forventede tilbagebetalingstidspunkt for interessentskabets gæld.

## 10. Budget, kvartalsrapportering og kvartalsmøder

Bestyrelsen udarbejder kvartalsrapporteringer, årsrapporter, langtidsbudgetter (drifts-, likviditets-, investeringsbudgetter mv.) i henhold til de retningslinjer, der er fastsat af interessenterne.

### 10.1 Budget

Senest den 31. december fremsender bestyrelsen budget for det kommende år til interessenterne. Budgettet skal indeholde såvel et drifts-, investerings- og likviditetsbudget.

### 10.2 Kvartalsrapportering og rapporter

Bestyrelsen fremsender som den normale kvartalsrapportering til interessenterne senest 10 uger efter afslutningen af 1. og 3. kvartal. Der fastsættes særskilte frister for fremsendelse af årsrapport (udgør også 4. kvartalsrapport) og halvårsrapport.

I årsrapporten, halvårsrapporten og kvartalsrapporteringen orienteres interessenterne om udviklingen i interessentskabets virksomhed i den forløbne periode, og om hvorledes udviklingen forholder sig til forretningsstrategi, langtidsbudget og årsbudget.

Interessenterne fastsætter efter drøftelse med bestyrelsens formand nærmere retningslinjer for indholdet af kvartalsrapporteringen.

### 10.3 Kvartalsmøde

Bestyrelsens formandskab fremlægger inden udgangen af januar en årlig plan for afholdelse af møder til drøftelse af kvartalsrapporteringen (i det følgende benævnt kvartalsmøder).

Kvartalsmøderne afholdes senest 2 uger efter fremsendelse af henholdsvis halvårsrapport og kvartalsrapportering.

Enhver interessent er berettiget, men ikke forpligtet til at deltage i kvartalsmødet. I kvartalsmøder

deltager bestyrelsens formand og eventuelt næstformændene. Interessenterne beslutter, i hvilket omfang øvrige medlemmer af bestyrelsen, medlemmer af direktionen eller andre deltager i kvartalsmødet.

Der kan ikke træffes beslutninger på kvartalsmøder. Såfremt interessenterne ønsker at træffe beslutning på baggrund af kvartalsrapporteringen, skal der indkaldes til ekstraordinært interessentskabsmøde.

Over det på et kvartalsmøde passerede føres en protokol, som underskrives af bestyrelsesformanden og de deltagende interessenter. Kopi af protokollen sendes til alle interessenterne.

### **11. Interessentskabsmøder**

Interessentskabsmøder indkaldes af bestyrelsen. Indkaldelse til interessentskabsmøde skal ske ved brev til interessenterne med mindst 14 dages og højst fire ugers varsel.

### **12. Information af medarbejderne**

Det påhviler bestyrelsen at drage omsorg for, at der tilvejebringes gode og effektivt virkende informationskanaler til interessentskabets medarbejdere til orientering om interessentskabets forhold.

Bestyrelsen træffer bestemmelse om, hvilke informationskanaler der efter interessentskabets forhold og efter orienteringens natur er mest hensigtsmæssige. Orienteringen kan f.eks. gives af bestyrelsen gennem interessentskabets daglige ledelse og gennem samarbejdsudvalget. Medarbejderne informeres af interessentskabets direktion, under hensyntagen til punkt 14 tavshedspligt, om de af bestyrelsens beslutninger, der vedrører interessentskabets forhold og som er nødvendige for at medarbejderne kan udføre deres virke.

### **13. Inhabilitet**

Om bestyrelsesmedlemmers inhabilitet, herunder evt. interessekonflikt, gælder reglerne i forvaltningsloven.

Bestyrelsesmedlemmer har pligt til at underrette hinanden om ethvert spørgsmål, som kan give anledning til at rejse en drøftelse af inhabilitet.

I tvivlstilfælde afgør bestyrelsen uden deltagelse af det pågældende medlem, om vedkommende er inhabil eller omfattet af en interessekonflikt.

### **14. Tavshedspligt**

Bestyrelsens medlemmer har tavshedspligt. Af selskabslovens § 132 fremgår, at bl.a. bestyrelsesmedlemmer ikke uberettiget må videregive, hvad de under udøvelsen af deres hverv har fået kendskab til. Det ligger inden for bestyrelsens almindelige kompetence at vurdere, hvad der bør videregives af oplysninger.

Tavshedspligten gælder ikke i forhold til interessenterne i deres egenskab af ejere. Dog er der tavshedspligt i forhold til interessenterne angående medkontraahenters og forhandlingsparters personlige eller rent interne forhold. Hvis interessenterne modtager fortrolige oplysninger fra deres medlemmer af bestyrelsen, skal interessenterne iagttage tavshedspligt. Brud på tavshedspligten anses af parterne som en strafbar handling, jf. straffelovens § 152.

Bestyrelsesmedlemmer, direktører og andre, der deltager i bestyrelsens møder, har pligt til at opbevare det materiale, som de modtager som led i bestyrelsesarbejdet, på en sådan måde, at det ikke kommer til andres kundskab. Ved fratræden skal det modtagne materiale tilbageleveres til bestyrelsen.

#### **15. Ændring af forretningsorden**

Beslutning om ændring af forretningsorden træffes af bestyrelsen med simpelt stemmeflertal.

Den ændrede forretningsorden skal indsendes til interessenterne og Erhvervsstyrelsen senest 4 uger efter udfærdigelsen.

#### **16. Eksemplarer og kopier af forretningsorden**

Forretningsordenen udarbejdes i ét eksemplar, der beror hos interessentskabet. Der udleveres en kopi af forretningsorden til bestyrelsens medlemmer ved deres indtræden i bestyrelsen og til direktører ved deres ansættelse i interessentskabet.

**Metroselskabet I/S**

**Kommissorium for  
bestyrelsens revisionskomite**





## Kommissorium for revisionskomite

Revisionskomiteens formål er at bistå bestyrelsen med kontrollen af regnskabsaflæggelsesprocessen og praksis for god selskabsledelse, med henblik på at sikre troværdighed, integritet og transparens i selskabets regnskab og ledelsespraksis.

Komiteen rapporterer og indstiller til bestyrelsen. Komiteen orienterer årligt om den planlagte revision og indstiller revisors honorar for bestyrelsen, ligesom komiteen en gang årligt forbereder bestyrelsens godkendelse af politikker og instrukser.

Komiteen skal i den forbindelse overvåge:

- selskabets interne kontrolsystemer, som danner grundlag for regnskabsaflæggelsen,
- den lovpligtige revision af årsrapporten, herunder revisionsplanen med særligt fokus på revisionsstrategi og risikoområder, samt revisionsprotokollater
- den uafhængige revisionsproces, herunder kontrollere og overvåge revisors og/eller revisionsfirmaets uafhængighed herunder særligt leverancer af ikke-revisionsmæssige ydelser, samt revisors kvalifikationer og præstationer
- selskabets overholdelse af lovmæssige krav i forbindelse med regnskabsaflæggelsen, herunder redegørelsen for samfundsansvar (CSR)
- selskabets håndtering af god selskabsledelse inklusive håndtering af krav i Statens ejerskabspolitik og anbefalinger fra Komiteen for god Selskabsledelse
- selskabets politikker og forretningsgange, herunder regnskabsinstruks, it-sikkerhedspolitik, whistleblower politik, politik for antikorruption, forsikringsforhold mv.

Revisionskomiteen skal medvirke til fortsat overholdelse af selskabets regnskabsprincipper, procedurer og praksis. Komiteen skal tillige sikre en åben kommunikation mellem de uafhængige revisorer, bestyrelsen, direktionen og økonomifunktionen.

Revisionskomiteen drøfter risikoen for besvigelser, herunder selskabets væsentlige risici og de tiltag, som ledelsen har iværksat for at kontrollere disse. Komiteen forelægges enhver besvigelse af både væsentlig og ikke-væsentlig art, som involverer ledelsen eller andre medarbejder, herunder får komiteen forelagt og gennemgået eventuelle indrapporteringer vedrørende whistleblower.

Komiteen kan tage initiativ til at behandle yderligere forhold, hvis komiteen bliver opmærksom på forhold af væsentlig betydning for regnskabsaflæggelsen og komiteen finder det nødvendigt eller hensigtsmæssigt.

Selskabets årsrapportering samt protokollater og lignende fra de eksterne revisorer danner baggrund for komiteens arbejde.

Revisionskomiteen nedsættes af bestyrelsen efter indstilling fra formanden og består af tre bestyrelsesmedlemmer. Den sammensættes således, at hver af de tre interessenter er repræsenteret. Formanden for bestyrelsen kan ikke være formand for revisionskomiteen. Medlemmerne vælges ved konstituering af bestyrelsen.

Revisionskomiteen fastlægger selv sin arbejdsplan. Komiteens arbejde udføres på vegne af

bestyrelsen med henblik på at orientere og forberede beslutninger for den samlede bestyrelse. Revisionskomiteen rapporterer efter behov til bestyrelsen og referater fra møderne i komiteen tilgår den samlede bestyrelse.

Revisionskomiteen gennemgår mindst en gang årligt kommissoriet for komiteen med henblik på forslag til bestyrelsen om eventuelle ændringer. Ligeledes skal komiteen foretage en årlig selvevaluering af komiteens opfyldelse af de formål, pligter og ansvarsområde, som er beskrevet i nærværende kommissorium.

Sekretariatsbetjeningen af komiteen varetages af Metroselskabet.



**Metroselskabet I/S**

**Kommissorium for  
bestyrelsens risikokomite**





## Kommissorium for bestyrelsens risikokomite

Risikokomiteens formål er at forberede bestyrelsens behandling af selskabets risikostyring, herunder processen for udarbejdelsen af risikovurderingen og risikorapporteringen. Bestyrelsen skal på den baggrund rapportere risikovurderingen og bestyrelsens drøftelser heraf til interessenterne.

Komiteens arbejde omfatter i den forbindelse en vurdering af:

- Om de relevante risici er vurderet
- Den enkelte risikos størrelse og sandsynlighed
- Om der er truffet de fornødne foranstaltninger til at reducere risikoen til et acceptabelt niveau
- Hvilke yderligere tiltag der bør iværksættes
- Opfølgning på evt. ekstra krav og/eller voldgiftssag i forbindelse med afsluttede anlægsprojekter

Komiteen skal forberede bestyrelsens møder, hvor risikovurderingen og risikorapporteringen behandles. Komiteen kan tage initiativ til at behandle yderligere risikoforhold, hvis komiteen bliver opmærksom på forhold af væsentlig betydning for selskabets risikoeksponering.

Selskabets løbende afrapportering af risikovurderinger danner baggrund for komiteens arbejde.

Risikokomiteen består af formandskabet.

Komiteen fastlægger selv sin arbejdsplan med henblik på at give sin indstilling til bestyrelsen forud for de møder, hvor selskabets risikoeksponering skal behandles.

Sekretariatsbetjeningen af komiteen varetages af Metroselskabet.



**Metroselskabet I/S**

**Kommissorium for  
bestyrelsens vederlagskomite**





## Kommissorium for bestyrelsens vederlagskomite

Vederlagskomiteens formål er at forberede bestyrelsens behandling af Metroselskabets [løn- og ansættelsesvederlags](#) politik, herunder udarbejde forslag til fastsættelse af den årlige regulering af bestyrelsens vederlag, jf. ejernes beslutning samt drøfte evt. ændringer under hensyn hvervets art og omfang. Herudover skal vederlagskomiteen udarbejde forslag til bestyrelsens komitevederlag og selskabets løn- og ansættelses politik (~~vederlagspolitik~~) inkl. evt. incitamentsordninger, jf. Komiteen for god Selskabsledelses anbefalinger.

Komiteen afholder minimum ét møde årligt. Der afholdes møde forud for det bestyrelsesmøde, hvor bestyrelsen drøfter selskabets ~~vederlagspolitik~~ [løn- og ansættelsespolitik](#).

Den årlige regulering af bestyrelsens vederlag, jf. ejernes beslutning samt drøftelser af evt. ændringer under hensyn til hvervets art og omfang skal efterfølgende indstilles til beslutning på selskabets ordinære interessentskabsmøde.

Vederlagskomiteen består af formandskabet samt formanden for revisionskomiteen. Bestyrelsens formand er formand vederlagskomiteen.

Honoreringen af medlemmer af vederlagskomiteen følger de retningslinjer for honorering, selskabet har vedtaget. Disse regler præciserer, at der ikke gives vederlag for deltagelse i mere end en komite.

Sekretariatsbetjeningen af komiteen varetages af Metroselskabet.





**Metroselskabet I/S**

**Direktionsinstruks**



## Indholdsfortegnelse

1. Generelt om direktionens pligter og forholdet til bestyrelsen .....	61
2. Direktionens sammensætning.....	61
3. Information og rapportering .....	62
4. Aftaler .....	62
5. Tavshedspligt .....	62
6. Inhabiliter.....	63
7. Budgetter og regnskaber .....	63

## 1. Generelt om direktionens pligter og forholdet til bestyrelsen

1.1 Direktionen varetager den daglige ledelse af Metroselskabet I/S med reference til bestyrelsen.

2.1 Direktionen skal følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har givet.

## 2. Direktionens sammensætning

2.1. Direktionen udgøres af den administrerende direktør og eventuelt en viceadministrerende direktør.

2.2. En eventuel viceadministrerende direktør vil i det daglige referere til den administrerende direktør og i dennes fravær varetage den daglige ledelse af Metroselskabet I/S.

2.3. Den administrerende direktør har ansvaret for i samarbejde med bestyrelsen at koordinere og gennemføre den daglige ledelse af Metroselskabet I/S, således at selskabets målsætninger og interesser varetages.

2.4. Den daglige ledelse omfatter ikke dispositioner, der efter Metroselskabet I/S' forhold er af usædvanlig art eller af stor betydning. Sådanne dispositioner kan direktionen kun foretage efter særlig bemyndigelse fra bestyrelsen, medmindre bestyrelsens beslutning ikke kan afventes uden væsentlig ulempe for Metroselskabet I/S' virksomhed. I sådanne tilfælde skal direktionen dog så vidt muligt forinden have indhentet samtykke fra bestyrelsens formand eller i dennes fravær en af næstformændene, ligesom bestyrelsen efterfølgende snarest muligt skal underrettes om den truffe disposition.

Som forhold af usædvanlig art eller stor betydning anses blandt andet, men ikke udtømmende:

- Indgåelse af aftaler, som på grund af deres størrelse, løbetid eller af anden grund er af særlig betydning for Metroselskabet I/S. Herunder f.eks. indgåelse af de store rådgiverkontrakter og anlægs- og driftskontrakter, samt ny kontraktindgåelse med en driftsentreprenør for den ibrugtagne Metro.
- Ydelse af usædvanlige garantier og kationer
- Låneoptagelser der ikke ligger inden for rammerne i den vedtagne finansstrategi
- Køb og salg af fast ejendom
- Pantsætning af Metroselskabet I/S' aktiver
- Fastsættelse af takster

2.5. Direktionen har ret til at deltage i og udtale sig ved bestyrelsens møder, medmindre bestyrelsen i det enkelte tilfælde bestemmer andet.

2.6. Direktionen er berettiget til at kræve bestyrelsen indkaldt til møde til drøftelse af et af direktøren ønsket emne.

### **3. Information og rapportering**

3.1. Det påhviler direktionen at fremkomme med indstilling til bestyrelsen til en forretningsstrategi, der blandt andet omfatter overordnede retningslinjer for metroens projektering, anlæg og drift, herunder rammerne for betjeningsniveau mv. samt finansieringsstrategi vedrørende Metroselskabet I/S' gæld.

3.2. Direktionen fremkommer med indstilling til bestyrelsens godkendelse af den overordnede organisationsplan for Metroselskabet I/S. Direktionen udarbejder tillige retningslinjer for Metroselskabet I/S' regnskabsfunktion og it-informationssikkerhed, samt kvalitetsstyring til forelæggelse for bestyrelsen.

3.3. Direktionen fremkommer med indstilling til bestyrelsens godkendelse om årligt at drøfte en række af selskabets ledelsesdokumenter, således at selskabet opfylder krav til god selskabsledelse.

3.4. Det påhviler direktionen at drage omsorg for, at Metroselskabet I/S' værdier holdes forsikret i et forretningsmæssigt passende omfang. Direktionen redegør over for bestyrelsen for Metroselskabet I/S' overordnede forsikringsforhold.

3.5. Det påhviler direktionen løbende at vurdere forsvarligheden af Metroselskabet I/S' kapitalberedskab i forhold til drift og anlæg af Metroen. Direktionen afgiver på begæring redegørelse herom over for bestyrelsen.

3.6. Det påhviler direktionen løbende at rapportere om opfyldelse af Metroselskabet I/S' forretningsstrategi.

3.7. På bestyrelsens møder redegør direktionen for væsentlige forhold for Metroselskabet I/S' virksomhed i den forløbne periode.

3.8. Direktionen skal løbende orientere bestyrelsens formand om alle forhold af væsentlig betydning for Metroselskabet I/S.

### **4. Aftaler**

4.1. Direktionen ansætter og afskediger Metroselskabet I/S' medarbejdere.

4.2. Direktionen og Metroselskabet I/S' medarbejdere bemyndiges indenfor nærmere angivne rammer ved bestyrelsens godkendelse af underskriftscirkulære til at binde Metroselskabet I/S i dispositioner forbundet med den daglige drift af selskabet.

4.3. Bemyndigelse til at binde Metroselskabet I/S ved særlige forhold, herunder finansielle transaktioner vedrørende selskabets låneportefølje, kan gives ved bestyrelsens godkendelse af specialfuldmagter.

### **5. Tavshedspligt**

5.1. Bestyrelsen kan pålægge direktionen tavshedspligt om bestyrelsens forhandlinger og forhold i

øvrigt vedrørende Metroselskabet I/S.

5.2. Direktionen er berettiget til at videregive fortrolige oplysninger til enkelte ansatte i Metroselskabet I/S, såfremt videregivelsen sker som et nødvendigt led i varetagelsen af direktionens opgaver, således som pålagt af bestyrelsen. Direktionen skal sikre, at den videregivne information behandles fortroligt.

## **6. Inhabilitet**

6.1. Det påhviler direktionen at underrette bestyrelsesformanden om ethvert tilfælde, hvor et direktionsmedlem har – eller i offentligheden kan formodes at have – en særlig personlig eller økonomisk interesse i et bestemt udfald af behandlingen af en sag, hvor selskabet medvirker ved og/eller træffer afgørelser i. Underretningspligten gælder også spørgsmål om aftaler mellem Metroselskabet I/S og direktionen selv eller om søgsmål mod direktionen. Det samme gælder spørgsmål om aftale mellem Metroselskabet I/S og tredjemand eller søgsmål mod tredjemand, hvis direktionen deri har en væsentlig interesse, der kan være stridende mod Metroselskabet I/S' interesser.

## **7. Budgetter og regnskaber**

7.1. Det påhviler direktionen at sørge for, at Metroselskabet I/S' bogføring sker under iagttagelse af lovgivningens regler herom, og at formueforvaltningen foregår på betryggende måde.

7.2. Senest i december måned hvert år forelægger direktionen på et bestyrelsesmøde budgetforslag for Metroselskabet I/S for det efterfølgende regnskabsår til godkendelse. Budgettet skal indeholde driftsbudget for den ibrugtagne metro, budget for administration og finansiering, samlet anlægsbudget for Metro under anlæg samt et langtidsbudget for Metroselskabet I/S' samlede økonomi.

7.3. Inden udgangen af august måned forelægger direktionen på et bestyrelsesmøde halvårsrapport for bestyrelsen til godkendelse. Halvårsrapporten opstilles efter principperne for aflæggelse af årsrapporten.

7.4. Senest medio april måned forelægger direktionen på et bestyrelsesmøde udkast til årsrapport til godkendelse (årsrapporten udgør også 4. kvartalsrapport).

7.5. På bestyrelsesmødet hvor hhv. kvartals-, halvårs- og årsrapport forelægges til bestyrelsens godkendelse, redegør direktionen for Metroselskabets drift i den forløbne periode. I redegørelsen skal forklares eventuelle afvigelser i forhold til det godkendte, samt eventuelle særlige risici, der ikke i fornødent omfang er taget højde for i de udarbejdede budgetter.



# **Metroselskabet I/S**

## **Finansieringsinstruks**







## Formål

Metroselskabet I/S er stiftet i henhold til ”Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S” af 6. juni 2007. Lovens § 13 bemyndiger selskabet til at optage lån til finansiering af selskabets aktiviteter. Loven bemyndiger finansministeren til at dække selskabets finansieringsbehov. Den danske stat, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune hæfter som fælles ejere af Metroselskabet direkte, ubetinget og solidarisk for alle selskabets forpligtelser, herunder for de af selskabet optagne lån. På grund af den danske stats solidariske hæftelse er selskabet indirekte kreditvurderet som staten. Selskabet kan generelt opnå vilkår i kapitalmarkedet, der er tilsvarende statens vilkår. Herudover har selskabet mulighed for at optage såkaldte genudlån i Danmarks Nationalbank.

Formålet med Metroselskabets finansielle dispositioner er at sikre de lavest mulige finansieringsomkostninger for selskabets samlede aktiviteter under selskabets afvikling af gæld. Under disponeringen skal det tilses, at der alene løbes en acceptabel og af bestyrelsen anerkendt risiko, som er indenfor rammerne i aftalen mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet, Finansministeriet og Metroselskabet. Ved risiko forstås i denne forbindelse: Renterisiko, valutarisiko og kreditrisiko (modpartsrisiko).

Det er direktionens ansvar at sikre, at de nævnte mål opfyldes, samt at de nødvendige rapporteringsrutiner til bestyrelsen etableres.

### 1. Dokumenter til grund for Metroselskabets finansiering

Grundlaget for Metroselskabets låneoptagelse, likviditetsplaceringer m.v. udgøres af:

- Finansieringsinstruks for Metroselskabet I/S
- Aftale mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet, Finansministeriet og Metroselskabet I/S
- Finansieringsstrategi for Metroselskabet I/S med tilhørende finansfuldmagt
- Finansrapport for Metroselskabet I/S

#### 1.1 Finansieringsinstruks for Metroselskabet I/S

Finansieringsinstruksen beskriver de grundlæggende regler, herunder de disponeringsregler, der gælder ved låneoptagelse og øvrige dispositioner på de finansielle markeder.

Finansieringsinstruksen er principiel og beskrivende, idet instruksen ikke rummer bemyndigelse eller beskrivelse af omfang m.v. for anvendelsen af de i instruksen nævnte instrumenter.

Finansieringsinstruksen trådte i kraft pr. 12. oktober 2007 og er senest opdateret den 23. februar 2018.

#### 1.2 Aftale mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet, Finansministeriet og Metroselskabet

Selskabets låneoptagelse og øvrige dispositioner er reguleret ved en aftale mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet, Finansministeriet og selskabet. Aftalen indeholder retningslinjer for, hvilke typer af finansielle instrumenter og låneaftaler, selskabet kan lade indgå i

låneporteføljen og krav til modparternes rating og valutaeksponering, ”Retningslinjer for finansielle transaktioner”.

### 1.3 Finansieringsstrategi for Metroselskabet I/S

Finansieringsstrategi for Metroselskabet indeholder en præcis beskrivelse af:

- Den strategi, direktionen har planlagt at følge i den efterfølgende periode.

Det er med andre ord Finansieringsstrategien, der bemyndiger direktionen til at gennemføre de nødvendige transaktioner indenfor de fastlagte rammer med de godkendte instrumenter. Til Finansieringsstrategien hører finansfuldmagten, hvor direktionen og et antal medarbejder får bemyndigelse til at indgå aftaler vedrørende finansielle instrumenter mv. Derfor er Finansieringsstrategien og finansfuldmagten genstand for periodisk gennemgang og godkendelse af bestyrelsen.

### 1.4 Finansrapport for Metroselskabet I/S

Finansrapporten for Metroselskabet indeholder en beskrivelse af:

- Status for selskabets lånoptagelse
- Oversigt over rente og valutaforholdene, finansieringsomkostninger, likviditetsberedskab, kreditrisiko og valutarisiko.

## 2. Finansieringsstrategi

Direktionen forelægger normalt en gang årligt en finansieringsstrategi, der redegør for selskabets planlagte finansieringsaktiviteter. Finansieringsstrategien behandles sædvanligt på bestyrelsens sidste møde i året før det kalenderår, strategien dækker. Finansieringsstrategien indeholder følgende elementer:

1. Ramme og forudsætninger for strategien
2. En redegørelse for selskabets forventede lånebehov. Lånoptagelsens omfang afhænger af, dels det forventede likviditetsforbrug, dels det ønskede niveau for selskabets finansielle beredskab i det omfang, dette etableres i form af likvide placeringer
3. Interval for låneporteføljens fordeling på valutaer
4. Låneporteføljens rentefordeling
5. Øvrige forhold, som risikoaspekter.

## 3. Lånoptagelsen og prokura

Bestyrelsen bemyndiger ved godkendelsen af selskabets finansieringsstrategi, direktionen og yderligere et antal medarbejdere til at indgå aftaler vedrørende finansielle instrumenter mv., som selskabet anvender i forbindelse med lånoptagelse og finansiell styring.

Godkendelsen medfører fuldmagt (finansfuldmagten) til at optage lån indenfor rammerne i aftalen mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet, Finansministeriet og Metroselskabet og de rammer, der er fastlagt i Finansieringsstrategien.

Direktionen indstiller ændringer i bemyndigelsen til bestyrelsens godkendelse.

#### 4. Likviditetsplaceringer

Etableringen af det finansielle beredskab vil i kombination med selskabets indtægter og den tidsmæssige adskillelse mellem forbrug og lånoptagelse kunne medføre et behov for placering af overskudslikviditet i rentebærende aktiver. Direktionen har ansvaret for, at sådanne placeringer sker på vilkår, der er betryggende for selskabets midler.

Placeringen kan foretages som indskud i banker, ved køb af obligationer eller lignende. Placeringens størrelse og tidsmæssige horisont afpasses efter modpartens kreditværdighed.

Ved likviditetsstyringen skal der rettes opmærksomhed på mulighederne for at likvidere indgåede placeringer, ligesom ind- og udgående likviditet i videst muligt omfang skal matches, så væsentlige likviditetsforskydninger, og dermed potentielt utilsigtede finansieringsudgifter undgås.

Overskudslikviditet kan placeres efter følgende retningslinjer:

**Tabel 1 – Placering overskudslikviditet**

Lang Rating	Mio. kr. Beløb	Løbetid (år) Aftaleindskud mv.
Statspapirer Aaa/AAA	Ubegrænset	-
Danske realkreditpapirer Aaa/AAA	Ubegrænset	2,0
Banker m.v. (Aaa/AAA)	750	1,0
Banker m.v. (Aa1/AA+)	500	0,5
Banker m.v. (Aa2/AA)	500	0,5
Banker m.v. (Aa3/AA-)	500	0,5
Banker m.v. (A1/A+)	300	0,25
Banker m.v. (A2/A)	300	0,25
Banker m.v. (A3/A-)	300	0,25

Modpartens rating er fastsat ud fra samme udgangspunkt som i aftalen mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet, Finansministeriet og Metroselskabet. Beløbsgrænserne afspejler den samlede accepterede modpartsrisiko, hvorfor placeringer alene vil ske under hensyntagen til eventuel anden samtidig eksponering på modparten, herunder forbrug af uafdækket tærskelværdi (jf. nedenfor) fra derivat mellemværender på finansielle modparter.

#### 5. Anvendelse af afledte finansielle instrumenter

Direktionen bemyndiges til, indenfor de fastlagte rammer i aftalen mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet, Finansministeriet og Metroselskabet og de i Finansieringsstrategien fastlagte rammer, at anvende afledte finansielle instrumenter (derivater) til styring af selskabets finansielle risici.

Aftaler kan indgås med modparter, hvor der er indgået en aftale om sikkerhedsstillelse (en såkaldt CSA-aftale). En sådan aftale indebærer, at positive markedsværdier over en vis tærskelværdi (threshold) skal afdækkes ved at stille højtratede, likvide værdipapirer (typisk statsobligationer) som sikkerhed. Sikkerhedsstillelsen sker i et værdipapirdepot hos Euroclear. I tilfælde af modpartens konkurs eller lignende (default) kan selskabet umiddelbart overtage de stillede sikkerheder. Modpartsrisikoen opgøres efter fradrag af modpartens eventuelle sikkerhedsstillelse i henhold til CSA-aftalen.

Brugen af afledte finansielle instrumenter forudsætter at:

1. Den akkumulerede valutafordeling, opgjort som summen af lån, placeringer og valutainstrumenter, altid er i overensstemmelse med den vedtagne finansieringsstrategi
2. Rentefordelingen skal, opgjort efter positioner i underliggende lån, finansielle instrumenter og efter modregning af eventuelle likviditetsplaceringer, til enhver tid holdes indenfor rammerne af den vedtagne finansieringsstrategi
3. Modpartsrisikoen holdes indenfor de rammer der er nævnt i ”Retningslinjer for finansielle transaktioner”.

De nævnte CSA-aftaler er gensidige. I en række eksisterende aftaler afhænger tærskelværdien af modparternes rating efter nedenstående tabel:

**Tabel 2 – Modpart med rating – afhængig CSA-aftale**

Lang Rating	Tærskelværdi Mio. EUR
Aaa/AAA	65
Aa1/AA+	40
Aa2/AA	20
Aa3/AA-	10
A1/A+	-

Modpartens rating er fastsat ud fra samme udgangspunkt som i aftalen mellem Danmarks Nationalbank, Transportministeriet, Finansministeriet og Metroselskabet.

Direktionen bemyndiges til at indgå nye CSA-aftaler, hvor tærskelværdien sættes til 0 for begge parter.

## 6. Rapportering

Direktionen rapporterer til bestyrelsen om status for låntagning og øvrige finansielle forhold. Rapporteringen skal præsenteres i en tilgængelig form, og skal som minimum omfatte:

- En oversigt over den samlede låneoptagelse, fordelt på valutaer under hensyntagen til indgåede finansielle kontrakter
- En oversigt over de samlede placeringer, fordelt på valutaer under hensyntagen til indgåede finansielle kontrakter
- En oversigt over den samlede nettogæld og renterisikoen heraf per valuta og i alt

- En oversigt over det finansielle beredskab
- Modpartsrisikoen pr. debitor og medkontrahent, opgjort som summen af likviditetsplaceringer og eksponering fra derivater
- Status og mål for finansieringsomkostninger for indeværende år.



# **Metroselskabet I/S**

## **Regnskabsinstruks**



## **FORORD**

Denne regnskabsinstruks for Metroselskabet I/S indeholder en beskrivelse af selskabets regnskabsmæssige organisation og tilrettelæggelse af selskabets regnskabsopgaver, herunder oplysninger om ansvars- og kompetencefordelingen, samt de regelsæt, der skal tilgodeses af medarbejderne ved udførelse af regnskabsopgaverne.

Med udgangspunkt i disse rammer udarbejdes løbende uddybende beskrivelser til de enkelte opgaveområder.

Regnskabsinstruksen er udarbejdet med udgangspunkt i Moderniseringsstyrelsens "Vejledning om udarbejdelse af regnskabsinstrukser" fra oktober 2013, samt årsregnskabsloven.

Forslag til ændringer i regnskabsinstruksen er alene sket i relation til dato for opdatering af selskabets vedtægt. Der er således ikke foretaget andre ændringer i procedurer mv i forhold til regnskabsinstruksen fra februar 2020.

Regnskabsinstruksen gives til de medarbejdere, der deltager i arbejdet med Metroselskabets regnskabsopgaver.



## 1. Generelle forhold

### 1.1 Selskabets stiftelse, ejerforhold, formål m.v.

Metroselskabet I/S er stiftet i henhold til lov nr. 551 af 6. juni 2007 med efterfølgende ændringer, og underlagt interessentskabskontrakt af ~~23. oktober 2007~~[april 2021](#) samt vedtægt af ~~april-september 2022~~[21](#). Parterne bag interessentskabet er Københavns Kommune (50 %), Staten (41,7 %) og Frederiksberg Kommune (8,3 %).

Metroselskabets formål er at varetage projektering, udbygning og anlæg af metro i København og på Frederiksberg, ~~samt at~~ stå for drift og vedligehold af [og sikre reinvestering i](#) den samlede metro. Selskabet kan [tillige](#) drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne. Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

### 1.2 Selskabets organisation

Selskabet ledes i henhold til lov nr. 551 af 6. juni 2007 med efterfølgende ændringer og selskabets vedtægt af bestyrelsen og direktionen. Bestyrelsen varetager selskabets overordnede ledelse, mens direktionens varetager den daglige ledelse. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af selskabets virke inden for de retningslinjer, som er fastsat i vedtægten, forretningsordenen eller i øvrigt er meddelt af interessenterne.

### 1.3 Organisering af selskabets regnskabsvæsen

Selskabets direktion har ansvaret for den daglige ledelse af selskabets bogføring og formueforvaltning, jf. "Vedtægt for Metroselskabet I/S" afsnit 11. Regnskabsopgaverne varetages af [Økonomi-Finans](#).

Selskabet aflægger regnskab i henhold til årsregnskabslovens bestemmelser for statslige aktieselskaber (regnskabsklasse D), jf. "Vedtægt for Metroselskabet I/S" afsnit 17.

### 1.4 Selskabets tegningsforhold

Af "Vedtægt for Metroselskabet I/S" afsnit 13 fremgår det, at Interessentskabet tegnes:

- af bestyrelsens formand og de to næstformænd i forening eller
- af bestyrelsens formand eller én næstformand i forening med ét medlem af direktionen eller
- af den samlede bestyrelse

Endvidere fremgår det, at bestyrelsen kan meddele prokura i overensstemmelse med lov om erhvervsdrivende virksomheder.

Prokurameddelelse foreligger i form af det til enhver tid gældende "Underskriftscirkulære for Metroselskabet I/S". I underskriftscirkulæret er der meddelt prokura i to klasser: A og B. Selskabet forpligtes herefter af:

- To A-signatarer i forening eller

- Én A-signatar i forening med én B-signatar.

#### 1.5 Moms- og skatteforhold m.v.

Metroselskabet er momsregistreret for udlejning af Metroen (CVR nr.: 30 82 36 99). Selskabet er ikke skattepligtigt.

Samtlige beløb i nærværende instruks er angivet eksklusive moms.

#### 1.6 Finansiering

Retningslinjer vedrørende Metroselskabets finansieringsopgaver (låneoptagelse, likviditetsplaceringer, værdipapirer m.v.), herunder beskrivelse af gældende regelsæt, strategi for rente- og valutafordeling mv., ansvars- og kompetencefordeling, fremgår af selvstændig finansieringsinstruks, finansieringsstrategi og finansfuldmagt, der er godkendt af selskabets bestyrelse.

#### 1.7 Øvrige forhold

Selskabet anvender sit eget regnskabssystem, jf. afsnit 3, og er derfor ikke tilknyttet statslige eller kommunale regnskabssystemer. Der skal i den forbindelse henvises til afsnit 3 samt selskabets informationssikkerhedspolitik.

## 2. Metroselskabets regnskabsopgaver

### 2.1 Generelt om opgaverne

I afsnit 2 er givet en beskrivelse af selskabets regnskabsopgaver. Beskrivelsen af den enkelte opgave omfatter normalt:

- a) En indledende, kortfattet beskrivelse af opgaven
- b) Ansvars- og kompetencefordelingen med oplysninger om:
  - hvem, der har ansvaret for opgaven
  - hvem, der eventuelt er stedfortræder for den pågældende medarbejder
  - hvilke medarbejdere, der i øvrigt har fået tillagt særlige beføjelser
  - eventuelle beløbsmæssige eller andre begrænsninger i medarbejdernes ansvar og kompetence.Medarbejderne er identificeret ved stillingsbetegnelse eller organisatorisk placering.
- c) Regelsæt, der følges ved udførelsen af regnskabsopgaven.

### 2.2 Forvaltning af udgifter

#### 2.2.1 Generelt

Forvaltningen af udgifter omfatter disponering, ydelseskvittering af udgiftsbilag samt betalingsgodkendelse af udgiftsbilag.

Ved disponering forstås indgåelse af aftaler mv., der medfører eller på et senere tidspunkt kan

medføre udgifter for selskabet.

Ved ydelseskvittering forstås en bekræftelse af, at selskabet har modtaget ydelsen/varen i overensstemmelse med den indgåede aftale.

Ved betalingsgodkendelse forstås en bekræftelse af, at den pågældende udgift afholdes af selskabet. Betalingsgodkendelse af ydelseskvitterede udgiftsbilag indebærer den endelige godkendelse af, at et udgiftsbilag kan videregives til betaling.

Den regnskabsmæssige registrering og proceduren ved betalingen af udgifterne behandles i afsnit 2.4.3 og 2.5.

## 2.2.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

### a) Disponering

Disponering må alene foretages af medarbejdere, der er beføjet hertil i overensstemmelse med selskabets underskriftscirkulære.

Disponeringsretten kan dog uddelegeres til enkeltpersoner, når den pågældende disposition ligger indenfor en på forhånd fastsat beløbsmæssig bagatelgrænse på 100.000 kr. for A- og B-signatarer og på 5.000 kr. for øvrige medarbejdere.

Herudover kan disponeringsretten uddelegeres til enkeltpersoner indenfor pågældendes stillingsfuldmagt. En sådan bemyndigelse skal godkendes skriftligt af underskriftsberettigede i overensstemmelse med selskabets underskriftscirkulære.

### b) Ydelseskvittering af udgiftsbilag

Ydelseskvittering gives af den/de, der administrerer den enkelte kontrakt, aftale eller rekvisition, eller dennes stedfortræder.

### c) Betalingsgodkendelse af udgiftsbilag

Betalingsgodkendelse af udgiftsbilag foretages af den budgetansvarlige eller dennes stedfortræder. Betalingsgodkendelse må ikke foretages af samme person, som har ydelseskvitteret.

Det er kun A- og B-signatarer, der kan foretage betalingsgodkendelse. B-signatarer kan dog kun betalingsgodkende udgiftsbilag på op til 100.000 kr.

## 2.2.3 Regelsæt vedrørende forvaltning af udgifter

### 2.2.3.1 Disponering

Disponering skal ske i overensstemmelse med de af bestyrelsen godkendte retningslinjer.

### 2.2.3.2 Ydelseskvittering

Udgifter vedrørende køb af varer, materiel, anlægsarbejder, tjenesteydelser m.v. skal normalt dokumenteres i form af regninger fra leverandørerne. Ydelseskvittering af sådanne udgiftsbilag omfatter kontrol med bilagets materielle og økonomiske indhold samt kontering af bilaget i

overensstemmelse med selskabets kontoplan. Ved ydelseskvittering af bilag skal der føres kontrol med:

- at de i bilaget nævnte varer, tjenesteydelser m.v. er leveret
- at leverancer/tjenesteydelser svarer til de afgivne bestillinger for så vidt angår kvantitet, kvalitet, pris og leveringsfrister
- at de i bilaget foretagne økonomiske beregninger er korrekte
- hvornår betaling senest bør finde sted
- at den pågældende udgift ligger inden for udgiftsområdets budget
- at det fremgår af bilaget, såfremt der undtagelsesvis er anvendt en kopi som bilag
- at bilag vedrørende repræsentation er forsynet med navne på deltagere samt anledning
- at bilag vedrørende taxakørsel er forsynet med formål (destination), og
- at internt udarbejdede udgiftsbilag er underskrevet og dateret af den medarbejder, der har udfærdiget bilagene. Rejseopgørelser skal tillige være underskrevet af den medarbejder, som opgørelsen vedrører.

Såfremt anden betalingsdato ikke angives, benyttes den af leverandøren fastsatte betalingsfrist. Eventuelle kontantrabatter benyttes i det omfang, dette findes fordelagtigt.

Ved ydelseskvittering skal bilagene udover selve kvitteringen (herunder datering) påføres angivelse af:

- hvilket **projektnummer** udgiften skal belaste
- hvilket **finanskontonummer** udgiften skal belaste
- hvilken **afdeling** udgiften skal belaste
- evt. **betalingsdato**, hvis forskellig fra leverandørens angivne dato.

Internt udarbejdede udgiftsbilag afstemmes med foreliggende beslutninger om afholdelse af udgiften.

#### 2.2.3.3 Betalingsgodkendelse

Ydelseskvitterede udgiftsbilag vedrørende køb af varer, materiel, anlægsarbejder, tjenesteydelser m.v. skal efterfølgende betalingsgodkendes. Ved betalingsgodkendelse af ydelseskvitterede udgiftsbilag skal der føres kontrol med, at den pågældende udgift kan afholdes af selskabet indenfor det angivne udgiftsområde.

#### 2.2.3.4 Periodisering

Der foretages periodisering af udgifter, såfremt dette har væsentlig betydning for årsrapportens, halvårsrapportens eller kvartalsrapportens retvisende billede.

### 2.3 Forvaltning af indtægter

#### 2.3.1 Generelt

Forvaltningen af indtægter omfatter disponering, regningsudskrivning, godkendelse af indtægtsbilag samt debitorforvaltning.

Ved disponering forstås indgåelse af aftaler mv., der medfører eller kan medføre indtægter for

selskabet.

Selskabet oppebærer indtægter i forbindelse med drift af Metroen primært i form af takstindbetalinger fra takstfællesskabet, samt indtægter fra andre opgaver, herunder bl.a. rådgivningsopgaver.

Den regnskabsmæssige registrering beskrives i afsnit 2.4.

### 2.3.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

#### a) Disponering

Disponering må alene foretages af medarbejdere, der er beføjet hertil i overensstemmelse med selskabets underskriftscirkulære.

Disponeringsretten kan dog uddelegeres til enkeltpersoner, når den pågældende disposition ligger indenfor en på forhånd fastsat beløbsmæssig bagatelgrænse på 100.000 kr. for A- og B-signatarer og på 5.000 kr. for øvrige medarbejdere.

Herudover kan disponeringsretten uddelegeres til enkeltpersoner indenfor pågældendes stillingsfuldmagt. En sådan bemyndigelse skal godkendes skriftligt af underskriftsberettigede i overensstemmelse med selskabets underskriftscirkulære.

#### b) Udarbejdelse af regningsdokumentation

Regningsdokumentationen udarbejdes af den/de medarbejdere, der administrerer den med indtægten forbundne kontrakt, aftale eller rekvisition m.v., herunder fastsættelse af pris, kredittid, øvrige salgsbetingelser mv., som aftales individuelt fra aftale til aftale.

#### c) Udskrivning af regninger m.v.

[ØkonomiFinans](#) har ansvaret for eventuel regningsudskrivning.

#### d) Godkendelse af udskrevne regninger m.v.

Godkendelse af udskrevne regninger foretages af den/de medarbejdere, der administrerer den med indtægten forbundne kontrakt, aftale eller rekvisition m.v. Godkendelse af udskrevne regninger må så vidt muligt ikke varetages af den medarbejder, der har foretaget regningsudskrivningen.

#### e) Godkendelse af indtægtsbilag modtaget udefra

Indtægtsbilag, der modtages udefra, godkendes efter tilsvarende retningslinjer som et udgiftsbilag, jf. afsnit 2.2.2.

#### f) Iværksættelse af rykkerprocedure ved forsinket betaling

[ØkonomiFinans](#) meddeler mindst en gang pr. måned de medarbejdere, der administrerer de med indtægterne forbundne kontrakter, aftaler eller rekvisitioner m.v. om eventuelle udestående fordringer.

De enkelte administrerende medarbejdere har ansvaret for eventuelt at iværksætte

rykkerprocedure i forbindelse med forsinket betaling.

g) Behandling af restante fordringer m.v.

Beslutning om, hvornår en forfalden fordring kan anses for at være restant, kan alene foretages af medarbejdere, der opfylder betingelserne om disponering, jf. tidligere.

2.3.3 Regelsæt vedrørende forvaltning af indtægter

2.3.3.1 Disponering

Disponering skal ske i overensstemmelse med de af bestyrelsen godkendte retningslinjer.

Selskabet udfører til tider konkurrenceudsatte aktiviteter. Disponeringer vedrørende konkurrenceudsatte aktiviteter skal ske i overensstemmelse med selskabets regelsæt vedrørende forvaltning af indtægter, samt i overensstemmelse med regnskabsreglement for konkurrenceudsatte aktiviteter i Metroselskabet I/S, der er godkendt af selskabets ejere, jf. bilag 2.

2.3.3.2 Udarbejdelse af regningsdokumentation m.v.

Ved udarbejdelse af regningsdokumentation m.v. skal der føres kontrol med:

- at de nævnte varer eller tjenesteydelser er leveret i henhold til foreliggende aftale eller kontrakt
- at de nævnte varer eller tjenesteydelser er prisen fastsat i overensstemmelse med foreliggende aftale eller kontrakt, jf. afsnit 2.3.2, pkt. b)
- hvornår opkrævning senest bør finde sted, jf. afsnit 2.3.2, pkt. b).

Det skal af regningsdokumentationen fremgå, indenfor hvilket regnskabsmæssigt registreringsområde indtægten skal henføres. Regningsdokumentationen kvitteres, hvorefter regningen kan udskrives.

2.3.3.3 Godkendelse af udskrevne regninger m.v.

Ved godkendelse af udskrevne regninger m.v. skal der føres kontrol med, at regningen er i overensstemmelse med den udarbejdede regningsdokumentation.

Udskrevne regninger m.v. skal forsynes med en godkendelsespåtegning som bekræftelse på, at de kan videregives til regnskabsmæssig registrering og opkrævning.

2.3.3.4 Iværksættelse af rykkerprocedure ved forsinket betaling

Betales en udestående fordring ikke rettidigt foretages en konkret vurdering af kundeforholdet og der iværksættes en for kundeforholdet passende rykkerprocedure.

2.3.3.5 Periodisering

Der foretages periodisering af indtægter, såfremt dette har væsentlig betydning for årsrapportens, halvårsrapportens eller kvartalsrapportens retvisende billede.

## 2.4 Regnskabsmæssig registrering

### 2.4.1 Generelt

Med henblik på aflæggelse af regnskaber foretages regnskabsmæssig registrering omfattende de økonomiske hændelser, der har betydning for eller som er en konsekvens af selskabets aktiviteter.

Den regnskabsmæssige registrering tilrettelægges således:

- at alle indtrufne økonomiske hændelser registreres hurtigst muligt
- at registreringer sker på korrekt grundlag
- at der eksisterer intakt transaktionsspor og kontrolspor.

Selskabets kontoplan udformes som en struktureret oversigt over de konti, der anvendes og specificeres med klare og dækkende navne som overskrift og i øvrigt under hensyntagen til selskabets egne behov for regnskabsoplysninger.

### 2.4.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

Selskabets regnskabsmæssige registrering varetages af [ØkonomiFinans](#), som selskabets bogholderi er en del af. Økonomichefen har ansvaret for [ØkonomiFinans](#) med viceøkonomichefen som stedfortræder.

Som led i den interne betalingskontrol skal [ØkonomiFinans](#) endvidere foretage afstemning af selskabets bankkonti

[ØkonomiFinans](#)s arbejdsopgaver er p.t. fordelt således på medarbejderne:

#### a) Regnskabsmæssig registrering

Bogføringen og de hertil knyttede afstemninger, fejlrettelser, kontroller mv. foretages af bogholder eller controller. Intern og ekstern regnskabsrapportering og budgetopfølgning foretages af viceøkonomichefen, regnskabschefen eller controller.

Den regnskabsmæssige registrering sker ved anvendelse af Navision, der er forbundet i et netværk.

#### b) Afstemning af selskabets likvide beholdninger

Bogholder eller controller afstemmer selskabets bankkonti.

### 2.4.3 Regelsæt vedrørende den regnskabsmæssige registrering

#### 2.4.3.1 Registreringens tilrettelæggelse

- a) Den regnskabsmæssige registrering omfatter bilag vedrørende udgifter og indtægter, samt bilag vedrørende aktiver og passiver.
- b) Som registreringsmetode anvendes det dobbelte bogholderis princip.
- c) Ved iværksættelsen af registreringen kontrolleres det, at regnskabsbilagene er behørigt attesteret/godkendt af hertil bemyndigede personer, og at bilagene indeholder de oplysninger,

der er nødvendige for registreringen. Endvidere føres nummerkontrol med samtlige bilag, der indgår i bogføringen.

- d) Registreringen sker løbende. Registreringen sker både elektronisk og manuelt.
- e) Bilag angivet i fremmed valuta omregnes til danske kroner ved anvendelse af kursen på bilagsdatoen. Valutakursdifferencer, der opstår mellem kursen på bilagsdatoen og kursen på betalingsdagen opgøres og bogføres under finansielle poster i resultatopgørelsen.
- f) Senest i den regnskabsmæssige supplementsperiode foretages registrering på udgifts- og indtægtskonti vedrørende gammelt regnskabsår, såfremt leveringen af en vare eller en ydelse til eller fra selskabet har fundet sted eller anden fordring er opstået inden regnskabsårets udløb.
- g) Begivenheder, der må forventes at medføre omkostninger for selskabet, registreres når selskabet er forpligtet som følge heraf. Den registrerede omkostning opgøres som det bedste skøn over de omkostninger, der er nødvendige for at afvikle forpligtelsen.
- h) Den regnskabsmæssige supplementsperiode anvendes endvidere til registrering af afslutningsposter.
- i) Af bilagene skal fremgå, at registreringen har fundet sted.

#### 2.4.3.2 Afstemninger, kontroller m.v.

- a) Der skal løbende foretages afstemninger, kontroller og fejlrettelser af den regnskabsmæssige registrering. Endvidere foretages afstemning med kontoudtog fra pengeinstitutter.
- b) Der skal løbende føres kontrol med korrekt og rettidig afvikling af registrerede gældsforpligtelser og tilgodehavender.

## 2.5 Betalingsforretninger

### 2.5.1 Generelt

Hvor det er muligt, foregår selskabets betalinger i selskabets IT-baserede betalingssystem, jf. afsnit 3.1.3. En betalingsanmodning gennemføres kun, hvis de nedenfor beskrevne regler for betalingsforretninger er overholdt.

Der er ikke fastsat nogen grænse for selskabets maksimale beholdning af likvide midler (bankbeholdninger). Selskabet kan have en beholdning af udenlandsk valuta, der normalt ikke bør overstige 25.000 kr. Valutabeholdning skal efter kontortid anbringes aflåst.

Kreditkort (First Card o.l.) kan udstedes til brug på forretningsrejser m.v. Kreditkortet underskrives på bagsiden af pågældende medarbejder/konsulent. Kreditkort må ikke anvendes til dækning af private omkostninger. Kreditkort oprettes p.t. med en maksimal kredit på 30.000 kr. Medarbejderen/konsulenten skal opbevare kreditkortet forsvarligt.

De til selskabets konti knyttede kreditfaciliteter er i overensstemmelse med retningslinjerne i selskabets finansieringsinstruks.



## 2.5.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

Betalingsgangen i selskabets IT-baserede betalingssystem er p.t. som følger:

- a) Bogholder eller controller indlægger de godkendte betalingsanmodninger i betalingssystemet, og der udskrives en oversigt over betalingsanmodningerne.
- b) Betalingsanmodningerne "accepteres" i systemet af bogholder eller controller, der ligeledes kvitterer på den udskrevne oversigt.
- c) Økonomichefen, viceøkonomichefen, regnskabschefen eller i deres fravær en anden udpeget A- eller B-signatar "godkender" betalingsanmodningerne. Dette foregår ligeledes i det it-baserede betalingssystem, hvor betalingen herefter er gennemført. Den udskrevne oversigt over betalingsanmodninger kvitteres.

Herudover varetager [Økonomi-Finans](#) følgende opgaver:

- a) Udbetalinger i form af særlige (haste) bankoverførsler.
- b) Oprettelse og nedlæggelse af konti i pengeinstitutter.
- c) Oprettelse og nedlæggelse af kreditkort (First Card o.l.) tilknyttede selskabets konti.
- d) Kontrol med anviste lønninger i henhold til selskabets kontraktlige forpligtigelser.
- e) Afregning og bogføring af rejseafregninger, som godkendt af de enkelte medarbejdere.

## 2.5.3 Regelsæt vedrørende betalingsforretninger

- a) Ved øvrige udbetalinger (herunder kreditkort og via det IT-baserede betalingssystem) skal der føres kontrol med, at der foreligger bilag, som er henholdsvis ydelseskvitterede og betalingsgodkendte af hertil bemyndigede medarbejdere.
- b) Der skal foretages registrering i økonomisystemet af ind- og udbetalte beløb. Registreringen skal ske under den dato, hvor betalingen har fundet sted. Registreringen i økonomisystemet skal afstemmes løbende med modtagne kontoudtog fra pengeinstitutter mindst én gang månedligt.
- c) Eventuelle kassedifferencer skal registreres i økonomisystemet. I tilfælde af væsentlige differencer underrettes ledelsen.

## 2.6 Lønbehandling

### 2.6.1 Generelt

Ansættelse af medarbejder foretages efter den til enhver tid godkendte ansættelsesprocedure i selskabet. Alle ansættelser og afskedigelser af medarbejder godkendes af den administrerende direktør.

Selskabets lønadministration og lønbehandling foregår elektronisk i Navision (Lessor), som også genererer lønudbetalingerne. Lønudbetalingerne overføres til selskabets betalingssystem på samme måde som almindelige betalinger, jf. afsnit 3.1.3. I de nedenstående afsnit 2.6.2 og 2.6.3 omtales lønmateriale som papirdokumenter. Disse kan foreligge i såvel elektronisk som i papirform, men behandles på samme måde.

Selskabet har udliciteret lønbehandlingen til eksternt lønbureau, mens selskabet selv forestår udbetalingen af lønninger.

### 2.6.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

Lønbehandlingen foregår som følger:

- a) Lønbureauet registrerer det for den aktuelle måned relevante lønmateriale i Navision.
- b) Lønbureauet foretager lønkørsel i lønmodulet i Navision.
- c) Økonomimedarbejderen kontrollerer, at lønkørslen er i overensstemmelse med behørigt godkendt dokumentation, herunder ansættelseskontrakter.
- d) Økonomichefen, alternativt viceøkonomichefen eller regnskabschefen, gennemgår lønmaterialet, lønoverførslerne, betaling af A-skat og pension mv. Herefter godkendes lønoverførslerne og lønrelaterede betalinger i selskabets betalingssystem som beskrevet under afsnit 3.1.3.

### 2.6.3 Regelsæt vedr. lønbehandling

- a) Lønmaterialet (timesedler for timelønnede, kørselsregnskab, udlæg, løntræk, lønændringer, fraværsregistreringer mv.) til brug for den aktuelle lønkørsel tilgår lønbureauet.
- b) Lønbureauet registrerer det relevante lønmateriale på de pågældende medarbejdere i Navision og foretager herefter den egentlige lønkørsel,
- c) Økonomimedarbejderen kontrollerer, at lønudbetalingerne er i overensstemmelse med behørigt godkendt lønmateriale, herunder ansættelseskontrakter.
- d) Økonomichefen, alternativt viceøkonomichefen eller regnskabschefen, gennemgår lønmaterialet, lønoverførslerne, betaling af A-skat og pension mv. Herefter godkendes lønoverførslerne og lønrelaterede betalinger i selskabets betalingssystem som beskrevet under afsnit 3.1.3.

- e) De gennemførte lønoverførsler og lønrelaterede betalinger tages til efterretning af selskabets administrerende direktør, som ved sin underskrift bekræfter dette.

## 2.7 Regnskabsaflæggelse

### 2.7.1 Generelt

Selskabets regnskabsaflæggelse udgøres af årsrapporten, halvårsrapporten og kvartalsrapporterne (årsrapporten udgør også 4. kvartalsrapport), der udarbejdes ved udløbet af de respektive regnskabsperioder. Herudover udarbejdes kvartalsvise budgetopfølgninger.

### 2.7.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

- a) [ØkonomiFinans](#) udarbejder udkast til årsrapport, halvårsrapport og kvartalsrapporter til selskabets administrerende direktør.
- b) [ØkonomiFinans](#) udarbejder udkast til budgetopfølgninger til selskabets administrerende direktør.
- c) Årsrapporten tilgår selskabets revisionskomite til behandling. Årsrapport, halvårsrapport og kvartalsrapporter godkendes af selskabets bestyrelse og tilgår interessenterne. De kvartalsvise budgetopfølgninger tilgår bestyrelsen til efterretning. Halvårsrapport, kvartalsrapporter og budgetopfølgninger tilgår selskabets revisorer til orientering.

### 2.7.3 Regelsæt vedrørende regnskabsaflæggelsen

#### 2.7.3.1 Årsrapporten

Selskabet aflægger årsrapport i henhold til årsregnskabsloven og årsregnskabslovens bestemmelser for statslige aktieselskaber (regnskabsklasse D), jf. "Vedtægt for Metroselskabet I/S" afsnit 17.

Årsrapporten skal opstilles på en overskuelig måde, hvor ledelsesberetning, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter udgør en helhed. Regnskabsåret følger kalenderåret.

Ved godkendelsen af årsrapporten er det påset, at alle tilgodehavender, forudbetalte og skyldige beløb m.v. er registreret i regnskabet, så dette giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, den økonomiske stilling samt resultatet. Årsrapporten skal forsynes med en ledelsespåtegning.

[ØkonomiFinans](#) aftaler det tidsmæssige forløb i forbindelse med aflæggelsen af årsrapporten med selskabets revisorer, så årsrapporten kan forelægges bestyrelsen til godkendelse hurtigst muligt efter regnskabsårets afslutning, så årsrapporten kan være Erhvervsstyrelsen i hænde i henhold til bestemmelserne i Erhvervsstyrelsens bekendtgørelse.

#### 2.7.3.2 Halvårsrapporten

Selskabet aflægger halvårsrapport i henhold til årsregnskabsloven og årsregnskabslovens bestemmelser for statslige aktieselskaber (regnskabsklasse D), jf. "Vedtægt for Metroselskabet I/S" afsnit 17.

Halvårsrapporten skal opstilles på en overskuelig måde, hvor resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse og noter udgør en helhed.

Halvårsrapporten forelægges bestyrelsen til godkendelse, så den kan være Erhvervsstyrelsen i hænde i henhold til bestemmelserne i Erhvervsstyrelsens bekendtgørelse.

#### 2.7.3.3 Kvartalsrapporten

Kvartalsrapporten for januar og juli kvartaler aflægges på samme måde som halvårsrapporten, jf. afsnit 2.7.3.2 ovenfor.

### 2.8 Opbevaring af regnskabsmateriale

#### 2.8.1 Generelt

Selskabets regnskabsmateriale omfatter regnskabsbilag m.v. samt uddata fra økonomisystemet og E-faktureringsystemet. (For opbevaring af elektroniske data i forbindelse med økonomisystemet og E-faktureringsystemet henvises til afsnit 3)

#### 2.8.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

[Økonomi-Finans](#) har ansvaret for opbevaring og kassation af regnskabsmaterialet.

#### 2.8.3 Regelsæt vedrørende opbevaring af regnskabsmaterialet

Årsrapporterne og de hertil knyttede specifikationer, bilag m.v. skal opbevares af selskabet i 5 år fra udgangen af vedkommende regnskabsår.

### 2.9 Forvaltning af aktiver til varigt brug i selskabet

#### 2.9.1 Generelt

Der føres fortegnelser over beholdninger af diverse inventar, som selskabet anskaffer til varigt brug.

#### 2.9.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

[Økonomi-Finans](#) har ansvaret for selskabets regnskabsmæssige registrering af anlægsaktiver. Serviceenheden har ansvaret for registrering af inventar og IT har ansvaret for registrering af IT.

#### 2.9.3 Regelsæt vedrørende inventarregistrering

- a) Inventarregistreringen skal bl.a. indeholde oplysninger om inventarets art og placering. Registreringen af inventar til en anskaffelsværdi på over 100.000 kr. skal tillige indeholde oplysninger om anskaffelsespris, anskaffelsesår m.v.
- b) Kassation af selskabets inventar skal godkendes af medarbejdere, der er beføjet til at disponere på selskabets vegne i overensstemmelse med retningslinjerne i afsnit 2.2.2.

## 2.10 Forsikringsforhold

### 2.10.1 Generelt

Metroselskabet er i det omfang, det er vurderet økonomisk forsvarligt, forsikret mod alle væsentlige risici. Selskabet undgår således i videst muligt omfang at få større økonomiske tab som følge af skadesbegivenheder (ulykker o.l.)

### 2.10.2 Ansvars- og kompetencefordelingen

Selskabets Insurance Manager har ansvaret for den forsikringsmæssige håndtering af Metroselskabets forsikringer. Herunder risikovurdering, fastsættelse af forsikringsværdier, samt forhandling og etablering af forsikringsdækning.

Selskabet får bistand fra eksterne rådgivere/mæglere ved håndteringen af selskabets forsikringsforhold.

### 2.10.3 Regelsæt vedrørende forsikringsforhold

Der foretages løbende ajourføring af oplysninger om risici mv. overfor den relevante forsikringsmægler, som foretager de umiddelbare nødvendige justeringer af forsikringsporteføljen.

En gang årligt revurderes – i samarbejde med de respektive rådgivere/mæglere - behovet for risikostyring og hvilke risici, det er formålstjenligt at forsikre.

## 3. Databehandling

### 3.1 Generelt om opgaverne

#### 3.1.1 Navision

Selskabets bogføring foregår i et IT-baseret regnskabssystem (Navision). Her modtages en stor del af selskabets fakturaer elektronisk fra selskabets E-faktureringsystem, jf. afsnit 3.1.2. Sammen med fakturaoplysningerne (kreditor, beløb, betalingsfrist, kontonummer m.v.) overføres konteringen fra E-faktureringsystemet til Navision. Herefter foretages bogføringen i Navision og betalingsoplysninger overføres til selskabets betalingssystem, jf. afsnit 3.1.3.

##### 3.1.1.1 Systemadgang til Navision

Navision er placeret på en selvstændig server. Økonomichefen, viceøkonomichefen, regnskabschefen, controlleren samt bogholderne har p.t. adgang til økonomisystemet. Fuld adgang til økonomisystemet har tillige konsulenter, der varetager forskellige systemmæssige vedligeholdelsesopgaver. Herudover har flere medarbejdere læseadgang til systemet. Endelig har revisorerne læseadgang til systemet. Al adgang til økonomisystemet sker ved anvendelse af brugernavn og adgangskode.

[ØkonomiFinans](#) vedligeholder tabellen over brugerne, som har adgang til Navision, herunder hvilke systemrettigheder, som brugerne skal have.

### 3.1.2 E-faktureringsystem

Selskabets indkomne fakturaer modtages normalt gennem et E-faktureringsystem. Dette gælder uanset om fakturaerne sendes 100 % elektronisk fra kreditor, eller de sendes som papirfakturaer. Papirfakturaer scannes og indlæses i E-faktureringssystemet af [ØkonomiFinans](#).

Efter modtagelse i E-faktureringsystemet distribueres fakturaerne elektronisk rundt til ydelseskvittering og betalingsgodkendelse i selskabet, i overensstemmelse med afsnit 2.2. Efter betalingsgodkendelse overføres fakturaerne til Navision, hvorefter de betales i selskabets IT-baserede betalingssystem, jf. afsnit 2.5.

#### 3.1.2.1 Systemadgang til E-faktureringsystemet

Selskabets medarbejdere og eventuelle konsulenter kan oprettes som brugere af E-faktureringsystemet med de rettigheder, som deres funktion indebærer. Adgang sker ved hjælp af brugernavn og adgangskode.

[ØkonomiFinans](#) vedligeholder tabellen over brugerne, som har adgang til E-faktureringsystemet, herunder hvilke systemrettigheder, som brugerne skal have. Rettighederne fastsættes i overensstemmelse med retningslinjerne i nærværende instruks.

### 3.1.3 Betalingssystem

Fra Navision overføres betalingsoplysningerne til selskabets betalingssystem. Betalingerne kræver godkendelse af to personer, p.t. i form af:

- Bogholder eller controller (1.-godkender)
- Økonomichef, viceøkonomichef, regnskabschef eller en anden udpeget A- eller B-signatar (2.-godkender)

Inden den endelige godkendelse af betalingen kontrolleres det, at den tilhørende faktura er såvel ydelseskvitteret som betalingsgodkendt, jf. afsnit 2.2.2.

#### 3.1.3.1 Systemadgang til betalingssystem

[ØkonomiFinans](#) personale har adgang til betalingssystemerne. Adgangen til systemerne forudsætter p.t. bl.a. indtastning af en personlig adgangskode. Systemadgangene har forskellige rettigheder svarende til beskrivelsen ovenfor.

### 3.2 Backup procedurer og systemsikkerhed

Backup procedurer og systemsikkerhed varetages af IT. For procedurer på området henvises til selskabets til enhver tid gældende informationssikkerhedspolitik, backup instruks mv.

**Metroselskabet I/S**

**Løn- og ansættelsespolitik**







## Lønstruktur

Metroselskabet løn- og ansættelsespolitik tager udgangspunkt i, at selskabet skal kunne tiltrække og fastholde medarbejdere på konkurrencedygtige vilkår, uden at være lønførende i forhold til sammenlignelige private og offentlige selskaber.

Lønstrukturen i selskabet fastlægges af selskabets ledelse og følger som hovedregel ledeshierarkiet. Det enkelte lønniveau fastsættes i forhold til både internt og eksternt benchmark for sammenlignelige jobfunktioner i den private eller offentlige sektor samt i forhold til relevante eksterne lønstatistikker. Alle lønninger, lønreguleringer og bonusudbetalinger godkendes af den administrerende direktør.

Den højestlønnede i selskabet er den administrerende direktør. Den administrerende direktørs vederlag består pt. af en fast gage samt en resultatløn, som maksimalt kan udgøre op til 15 pct. af den ordinære løn. Årsvederlag fremgår af årsrapporten.

Selskabet har en række specialister ansat og der er flere af disse, der er højere lønnede end chefer i selskabet. Hvis lønniveauet for enkelte specialister med helt særlige kompetencer væsentligt overstiger lønniveauet for selskabets øvrige direktører og chefer, vil direktionen orientere bestyrelsesformanden.

Metroselskabet følger de lønreguleringer, som er resultatet af statens aftaler med Akademikerne (tidligere Akademikernes Centralorganisation). Dette er indarbejdet i selskabets standard ansættelseskontrakter. Selskabet er ikke omfattet af en overenskomst og alle kontrakter forhandles individuelt med udspring i en standardansættelsesaftale og med de i øvrigt gældende personalegoder.

Selskabet arbejder i tillæg til ovennævnte lønregulering med en decentral ordning, hvorved den enkelte personaleansvarlige chef råder over et mindre beløb til brug for engangsudbetalinger og/eller faste lønreguleringer til medarbejderne. Cirka 1,5 pct. af lønbudgettet afsættes til decentral løndannelse.

Selskabets administrerende direktør har herudover mulighed for at give bonus til chefer og direktører. Bonus vil typisk udgøre 1-15 pct. af medarbejderens årsløn og afholdes indenfor den samlede lønpulje. Væsentlige afvigelser fra ovenstående medfører altid konsultation af bestyrelsesformanden.

Alle ansatte er i udgangspunktet, dog undtaget studentermedhjælpere og visse medarbejdere på tidsbegrænsede ansættelser samt visse udlændinge, omfattet af en obligatorisk pensionsordning. Pensionsbidraget udgør for hovedparten af de ansatte 17,5 pct. af lønnen.

Metroselskabet tilbyder desuden en række goder, som udgør en mindre værdi i tillæg til løn- og pension, men som er med til at gøre det attraktivt at arbejde i Metsroselskabet. Disse goder omfatter bl.a. frikort til metroen, mobiltelefon og internet. Herudover kan selskabet tilbyde medarbejderne bruttolønsordninger på f.eks. p-kort, pendlerkort, brobizz e.l. Fælles for de ovennævnte elementer er, at de ikke udgør en væsentlig del af den samlede medarbejderaf lønning.

## Fastsættelse af lønniveau

I forbindelse med rekruttering, uanset om der er tale om genbesættelse eller nyopslået stilling, vil der altid blive estimeret et lønniveau. Estimatet for lønfastsættelse er en del af den godkendelsesprocedure, som ligger forud for en rekruttering, og som dokumenteres i form af en personalerekvisition, som godkendes og underskrives af selskabets administrerende direktør.

Lønniveauet estimeres i forhold til både internt og eksternt benchmark for sammenlignelige jobfunktioner, i forhold til relevante eksterne lønstatistikker samt på en vurdering fra HR af, hvad det er realistisk i forhold til markedsværdien af de ønskede kvalifikationer, herunder uddannelsesmæssig baggrund, erfaring, anciennitet og kompetencer.

Når der sammenlignes med de eksterne lønstatistikker, er det gennemsnitslønnen og 50 pct. fraktilen, der udgør selskabets umiddelbare sammenligningsgrundlag. Dette vurderes at være et egnet udgangspunkt i forhold til, at offentlige ejede selskaber skal være økonomisk ansvarlige ved placering af lønniveauer. En del af Metroselskabets medarbejdere er tunge specialister med unikke kompetencer, der er stor efterspørgsel efter, bl.a. qua de mange andre store anlægsprojekter, som pågår både i og udenfor Danmark. For at kunne tiltrække og fastholde denne type medarbejdere, er det i disse tilfælde oftest nødvendigt at lægge lønniveauet over 50 pct. fraktilen, ligesom der til visse jobfunktioner er rekrutteret udenlandske specialister med et relativt højt lønniveau, hvorved beskatning i henhold til "forskerordning" muliggøres. Metroselskabet konkurrer på markedsvilkår med andre selskaber i hele verden om disse medarbejdere.

Derudover er det vurderet væsentligt at kunne fastholde selskabets erfarne chefer især inden for anlæg og med viden om drift og driftsrelaterede funktioner. Det har således været et mål at fastholde chefer med erfaring fra anlæg og idriftsættelse af Cityringen og Nordhavn også selv om det ofte vil være naturligt, at de søger nye steder, når eller inden et megaprojekt færdiggøres. Dette har medført at lønniveauet i chefgruppen ligger i den høje ende af sammenlignelige grupper. Det betyder dog samtidigt, at selskabet råder over unikke og erfarne lederkompetencer, der har viden i forhold til kommende megaprojekter som eksempelvis M5.

Som dokumentation for den enkelte medarbejders kompetencer, erhvervs erfaring og uddannelsesmæssig baggrund, bliver kopi af CV og eksamensbevis fra seneste eller højeste færdiggjort uddannelse gemt i den enkelte medarbejders personalesag.

### **Kontraktformer**

Selskabets administrerende direktør er ansat på en særlig direktørkontrakt af bestyrelsen.

Metroselskabets øvrige direktører, chefer og medarbejdere ansættes af den administrerende direktør på individuelle standard kontrakter, som er reguleret i henhold til funktionærloven og ferieloven, samt selskabets interne politikker og retningslinjer vedrørende f.eks. arbejdstid, barsel, orlov, seniorordninger etc. Størstedelen af de ansatte er ansat på en AC-kontrakt. Få medarbejdere er ansat på en HK lignende kontrakt, der dog søges udfaset. Studentermedhjælpere er ansat på en standard timelønskontrakt.

I særlige tilfælde kan der arbejdes med ansættelseskontrakter, der afviger fra ovenstående. Dette kan være i forbindelse med ansættelse af udenlandske medarbejdere, hvor der behov for at foretage væsentlige ændringer til standardkontrakterne for at kunne tiltrække de pågældende medarbejdere. På baggrund af nylige erfaringer, med rekrutteringer der ikke kunne gennemføres, vil selskabet i ansættelse af udenlandske medarbejdere åbne op for, at der kan gives f.eks. flyttetillæg (ved flytninger fra udlandet til Danmark), betaling for bolig (delvist) og evt. startbonus, afholdelse af udgifter til regelmæssige hjemtransport, skatterådgivning mv.

Der vil årligt blive rapporteret til vederlagskomiteen om sådanne kontrakter er indgået og en specificering af de særlige forhold, de måtte indeholde. Bryder de med selskabets lønstruktur vil der

ligeledes blive foretaget en orientering jf. afsnit om lønstruktur.

Der kan desuden i enkelte tilfælde indgås kontrakt om udførelse af særlige opgaver – også efter endt ansættelse i selskabet. Dette er bl.a. anvendt i forbindelse med voldgiftssager.

Selskabet gør desuden i visse tilfælde brug af at indgå aftale om forlænget opsigelsesvarsel ved særligt kritiske jobfunktioner, som kan være svære at genbesætte.

For direktørgruppen er opsigelsesvarslet forlænget med 2 måneder fra arbejdstagers side, og med 4 måneder fra arbejdsgivers side. For enkelte højt specialiserede medarbejdere og chefer, som det kan være svært at erstatte, er opsigelsesvarslet forlænget med 1-3 måneder fra både arbejdstager og arbejdsgivers side.

Særlige medarbejdere (direktører og nøglepersoner) kan, af den administrerende direktør, få tilbudt muligheden for at indgå en resultatkontrakt. Resultatkontrakterne kan omfatte resultater, der årligt opgøres i forhold til opnåelse af konkrete mål, men kan også være i forhold til at forblive i selskabet indtil en bestemt dato. I forbindelse med resultatkontrakterne gives der ikke bonus, der overstiger 10 pct. af medarbejderens årsløn, jf. afsnit om lønstruktur.

Metroselskabet opgaveportefølje tilskriver, at det er nødvendigt med muligheden for at kunne gøre brug af flere forskellige kontraktformer, således indgås der også kontrakter i forhold til udførelse af særlige opgaver – også efter endt ansættelse i selskabet. Dette har tidligere været anvendt i forbindelse med voldgiftssager.

Med henblik på at sikre fastholdelse af nøglemedarbejdere har direktionen i særlige tilfælde desuden mulighed for at gøre brug af fastholdelsesordninger. Der vil generelt blive udvist omfattende tilbageholdenhed med anvendelse af fastholdelsesordninger og de konkrete ordninger skal besluttes af vederlagskomiteen.

For enkelte direktører er der desuden indbygget en 6 måneders kundeklausul i deres kontrakt.

### **Bijobs**

Det er muligt at have et bijob, bestyrelsesposter mv. i mindre omfang, så længe det er foreneligt med de opgaver og arbejdstider, der er i Metroselskabet. Bijobs og bestyrelsesposter skal forinden være godkendt af selskabets HR-funktion. Disse bijobs kan dog ikke være hos leverandører til selskabet, operatører eller virksomheder, som selskabet er medejer af eller har medlemskab hos. Er medarbejderen i tvivl skal denne søge råd hos dennes personalechef eller i HR.

For direktører gælder det, at bijob, bestyrelsesposter mv. skal aftales direkte med selskabets administrerende direktør.

-----0000000000000-----

[Vederlagspolitikken-Løn- og ansættelsespolitikken \(tidligere vederlagspolitikken\)](#) er i nærværende form besluttet april 2016, revideret januar 2017, januar 2018, januar 2020, januar 2021, december 2021 og efterfølgende godkendt på interessentskabsmøde 31. marts 2022.



# **Metroselskabet I/S**

## **God forretningsadfærd**



## INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord .....	97
1. Mangfoldighedspolitik .....	98
2. Krænkende adfærd .....	99
3. Anti-korrupsions politik .....	101
4. Rejsepolitik .....	103
5. Retningslinjer for forplejning og repræsentation.....	104
6. Gavepolitik.....	106
7. Whistleblower ordning .....	108
8. Sponsorat og donationer .....	111
9. Indkøbspolitik .....	112

## Forord

Metroselskabet er et uafhængigt selskab, der ejes i fællesskab af Københavns Kommune, den danske stat og Frederiksberg Kommune. God forretningsadfærd er en grundlæggende værdi i alle Metroselskabets aktiviteter. Dette indebærer, at Metroselskabet og selskabets medarbejdere, opretholder en høj integritet i forhold til samarbejdspartnere og interessenter, og handler med omtanke i ethvert forretningsforhold.

Metroselskabet arbejder for at opretholde en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love, bestemmelser, kollektive overenskomster og øvrige aftaler. Metroselskabet har derfor nultolerance overfor enhver form for adfærd, der er i strid med god forretningsadfærd. Metroselskabet forventer, at medarbejderne arbejder aktivt for at fastholde høje etiske standarder, ved at undgå aktiviteter og interessekonflikter, som kan påvirke Metroselskabets troværdighed.

God forretningsadfærd i Metroselskabet udgør en række retningslinjer, der tilsammen indeholder nogle af de principper, som Metroselskabet forstår ved god forretningsadfærd. Disse retningslinjer gælder for alle selskabets medarbejdere og i alle selskabets forretningsforhold.

God forretningsadfærd i Metroselskabet er selskabets interne retningslinjer gældende for selskabet og for selskabets medarbejdere. Ved retningslinjer til brug for anvendelse i eksterne kontraktforhold, henviser jeg dig til at anvende Adfærdskodeks for leverandører, der beskriver Metroselskabets retningslinjer samt forventninger til leverandørerne, både direkte og indirekte, i forhold til menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption.

Med venlig hilsen,

[Henrik Plougmann Olsen](#)[Carsten Riis](#)

Administrerende direktør

Metroselskabet I/S

## 1. Mangfoldighedspolitik

I Metroselskabet er social ansvarlighed forankret i selskabets forretningsstrategi og i virksomhedens kultur. Samfundet omkring Metroselskabet er mangfoldigt, og det ønsker selskabet at afspejle ved at have en arbejdsstyrke, der i størst muligt omfang ligner det omkringliggende samfund.

### 1.1 Metroselskabets mangfoldighedspolitik

Metroselskabet har fokus på at sikre et arbejdsmiljø, hvor medarbejderne trives, og hvor rekrutteringsprocessen sikrer, at kandidater, uanset baggrund, søger jobbet.

Metroselskabet har nultolerance overfor diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold. Det betyder, at selskabet ikke diskriminerer ved ansættelse, aflønning, adgang til uddannelse, forfremmelse, afskedigelse, pension, arbejdsvilkår, arbejdsopgaver. Det betyder også, at selskabet ikke forfordeler ud fra personlige egenskaber såsom race, religion, køn, sundhed, alder, handicap, politisk overbevisning, nationalitet, etnisk oprindelse eller medlemskab af en arbejdstagerorganisation. Ved at fremme mangfoldighed, sikrer selskabet lige muligheder for alle.

Metroselskabet har endvidere fokus på, at alle arbejdstagere behandles med respekt og ikke udsættes for chikane på arbejdspladsen.

### 1.2 Forventninger til Metroselskabet

Metroselskabet ser alvorligt på tilfælde af manglende efterlevelse af denne politik.

Bliver Metroselskabet opmærksomt på diskriminerende eller chikanerende adfærd hos egne, medarbejdere, eller modtager selskabet indberetninger herom, tager selskabet initiativ til at få korrigeret forholdet.

Metroselskabet tager alle henvendelser om diskrimination eller chikane seriøst. Oplever en medarbejder derfor diskrimination eller chikane, opfordrer selskabet til at vedkommende retter henvendelse til nærmeste leder, direktørgruppen eller til HR-afdelingen.

Metroselskabets mangfoldighedspolitik finder anvendelse i alle arbejds- og ansættelsesforhold. Alle nye medarbejdere gøres opmærksom på selskabets politik på området, ligesom selskabets bestyrelse årligt forelægges politikken i forbindelse med selskabets årlige compliancetest.



## 2. Krænkende adfærd

Metroselskabet skal være et selskab, hvor der er plads til alle, og hvor alle medarbejdere sikkert og trygt kan udføre deres arbejde.

Krænkende adfærd i alle dens former er uforlignelig med de normer og værdier for den adfærd, som Metroselskabet forventer, at alle medarbejdere og ledere udviser på arbejdspladsen (se afsnit 1 om mangfoldighed).

Derfor tolererer Metroselskabet ingen former for krænkende adfærd på arbejdspladsen.

Krænkende adfærd omfatter<sup>1</sup>:

- Trusler (mundtlige eller skriftlige trusler eller truende adfærd)
- Fysisk vold
- Mobning (ubehagelige, nedsættende eller negative mundtlige eller skriftlige handlinger eller adfærd, som gentages over længere tid)
- Sexchikane (mundtlig, skriftlig eller fysisk uønsket seksuel opmærksomhed)
- Diskrimination (forskelsbehandling relateret til f.eks. køn, alder, etnicitet, religion, helbred eller seksuelle orientering)
- Skænderier (diskussioner, konflikter eller skænderier, hvor der tales i en hård eller nedsættende tone)

### 2.1 Håndtering

I Metroselskabet er krænkende adfærd uacceptabel adfærd og kan få ansættelsesretlige konsekvenser.

Bliver Metroselskabet opmærksom på krænkende adfærd hos egen medarbejdere og ledere, eller modtager selskabet indberetninger herom, tager selskabet initiativ til at afdække de faktiske handlinger og de involverede personers opfattelse heraf.

Metroselskabet tager alle henvendelse om krænkende adfærd seriøst. Oplever en medarbejder krænkende adfærd, opfordrer selskabet til, at vedkommende henvender sig til nærmeste leder, HR-afdelingen eller direktørgruppen. En medarbejder kan også vælge at anvende selskabets whistleblowerordning til at indberette episoder med krænkende adfærd (læs mere under Whistleblower-ordning).

Alle henvendelser om krænkende adfærd vil blive behandlet enkeltvist og upartisk. Henvendelsen vil tage udgangspunkt i personens opfattelse af de handlinger, som vedkommende eller en anden medarbejder udsættes for. Ved henvendelse til HR eller nærmeste leder kan informationer afleveres i fortrolighed, og ved anvendelse af whistleblower-ordningen kan en medarbejder vælge at være anonym. Hvis Metroselskabet vurderer, at det er nødvendigt at iværksætte en nærmere undersøgelse af de konkrete handlinger og de involverede personers opfattelse af disse, kan det være nødvendigt at bryde medarbejderens anonymitet for at afdække de faktiske handlinger. Der kan også i sådanne tilfælde blive indhentet en ekstern aktør for at gennemgå de involverede personers beskrivelse af det faktiske hændelsesforløb. Metroselskabet vil søge at udvise diskretion over for alle implicerede parter. Det er vigtigt for Metroselskabet at afdække og sikre, at alle i en pågældende sag kan få mulighed for at forklare sig og kender de evt. anklager, der er rettet mod

---

<sup>1</sup> Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø

den pågældende.

Metroselskabet vil i hver enkelt situation søge at fremsætte løsninger, som overordnet set er bedst for de implicerede parter. Medarbejderen og de andre implicerede personer kan blive tilbudt støttesamtaler med kompetente personer.

Der vil blive iværksat foranstaltninger proportionelt med Metroselskabets vurdering af den enkelte henvendelse. Denne vurdering træffes af HR og nærmeste leder eller én fra selskabets direktørgruppe. Det vil i undersøgelsen af en henvendelse om krænkende adfærd være en skærpende omstændighed, hvis der er tale om krænkende adfærd mellem en leder og en medarbejder. En henvendelse om krænkende adfærd kan i sidste instans få ansættelsesmæssige konsekvenser for den anklagede person.

### 3. Anti-korrupsions politik

Metroselskabet har en nultolerance i forhold til alle former for direkte og indirekte korrupsion og korrump adfærd.

Metroselskabets medarbejdere må ikke på nogen måde deltage i nogen form for korrupsion. Medarbejdere og leverandører skal modarbejde alle former for korrupsion, herunder afpresning og bestikkelse.

Metroselskabet ønsker at være en troværdig og transparent virksomhed, der sørger for, at selskabets aktiviteter overholder alle relevante internationale, nationale og regionale love og regler. Metroselskabet opretholder en høj etisk standard i alle selskabets aktiviteter, som ikke kun er begrænset til love og aftaler, og forventer tilsvarende høje etiske standard af sine medarbejdere, leverandører og samarbejdspartnere.

Metroselskabet, herunder selskabets medarbejdere og leverandører skal undgå interessekonflikter, som kan påvirke selskabets troværdighed. Metroselskabets medarbejdere har et generelt ansvar for at bruge selskabets ressourcer og fortrolige oplysninger ansvarligt og i selskabets bedste interesse. Derudover er det medarbejdernes ansvar at undgå situationer, hvor personlige eller økonomiske interesser er i strid med rollen som medarbejder.

#### 3.1 Definition af korrupsion

Metroselskabet definerer korrupsion som misbrug af betroet magt og midler for egen vindings skyld. Korrupsion omfatter blandt andet bestikkelse, nepotisme og interessekonflikt, underslæb, bedrageri, afpresning, svig, deltagelse i en kriminel organisation og hvidvaskning af penge.

Bestikkelse er den mest almindelige form for korrupsion og forstås som betaling, der er beregnet til at få nogen til at gøre noget, der er uærligt, ulovligt eller i strid med den pågældendes opgave med henblik på at opnå en uberettiget fordel.

At betale eller acceptere betaling er korrupsion i den reneste form. Det kan være kontanter eller andre værdigenstande, ekstraordinær underholdning og andre tjenesteydelser.

#### 3.2 Forventninger til Metroselskabets medarbejdere

Metroselskabet forventer, at alle selskabets medarbejdere efterlever denne politik i enhver situation. Medarbejdere handler ansvarligt ved at være opmærksomme på uregelmæssigheder og rejse spørgsmål eller gøre opmærksom på observationer, der kan være udtryk herfor. Medarbejderen er ansvarlig for at gøre opmærksom på aktiviteter, transaktioner, relationer eller situationer, der kan være udtryk for uregelmæssigheder.

Ved observationer eller mistanke om uregelmæssig adfærd, kan medarbejderne vælge at gøre nærmeste chef eller et medlem af direktørgruppen opmærksom herpå. Alternativt kan medarbejderne anvende Metroselskabets anonyme whistleblower ordning til indberetning af alvorlige bekymringer og følsomme oplysninger.

Metroselskabet beskytter medarbejdere, der rejser spørgsmål eller udtrykker betænkelighed ved en situation mod negative reaktioner fra kolleger, ledelsen, samarbejdspartnere mv. Medarbejdere

vælger selv, hvorvidt henvendelser foretages anonymt. Alle henvendelser, indgivet i god tro, er beskyttet mod enhver form for repressalier. Enhver der forsøger at udøve repressalier mod en medarbejder, der har henvendt sig i god tro, bliver mødt med ansættelsesretlige sanktioner. Hvis en medarbejder, der anmelder et forhold, vælger ikke at være anonym, vil selskabet i videst muligt omfang behandle henvendelsen fortroligt. Hvis en ikke-anonym henvendelse medfører, at der indledes en retssag mod den anmeldte person, risikerer indberetteren dog at blive indkaldt som vidne i retssagen.

Hvis en medarbejder ønsker total anonymitet, opfordrer Metroselskabet medarbejderne til at anvende selskabets Whistleblower ordning, der er en uafhængig ordning, der garanterer for sikkerheden og anonymiteten. Systemet logger ikke IP-adresser, ligesom al datatransmission og lagring af data sker krypteret. Det er alene, den ansvarlige sagsbehandler, der har adgangskoden til sagsbehandlingsdelen i systemet.

### 3.3 Metroselskabets behandling af henvendelser

Bliver Metroselskabet selv opmærksom på uregelmæssigheder i egne, medarbejders, leverandørers eller underleverandørers aktiviteter, eller modtager selskabet en indberetning herom, behandles sagen i direktørgruppen. Enhver sag behandles endvidere på næstkommende møde i selskabets revisionskomite, der mødes minimum tre gange årligt, eller efter behov. Revisionskomitéen består af tre medlemmer fra Metroselskabets bestyrelse.

Metroselskabet afrapporterer endvidere årligt på konkrete hændelser i selskabets [CSR bæredygtigheds](#)-rapport, der indsendes som led i selskabets tilslutning til FN Global Compact, og som gennemlæses af selskabets revisorer.

### 3.4 Sanktioner

Metroselskabet ser alvorligt på tilfælde af manglende efterlevelse af denne politik.

Enhver medarbejder, der ikke efterlever denne politik, risikerer disciplinære sanktioner, herunder afskedigelse med eller uden varsel. Manglende efterlevelse kan derudover medføre juridiske sanktioner og/eller politianmeldelse.

Leverandører, eller dennes underleverandører, der ikke efterlever denne politik, eller som afviser at deltage i due diligence-aktiviteter, risikerer, at Metroselskabet ophæver kontrakten med leverandøren. Manglende efterlevelse kan derudover medføre juridiske sanktioner og/eller politianmeldelse.

## 4. Rejsepolitik

Rejsepolitikken angiver ensartede retningslinjer for rejser af tjenstlig karakter for medarbejdere i Metroselskabet. Rejsepolitikken skal understøtte, at rejser foretages på økonomisk mest fordelagtig måde, under hensyn til komfort og tidsforbrug.

Rejsepolitikken omfatter alle former for rejser, nationalt og internationalt, herunder tjensterejser og rejser i forbindelse med uddannelse, kurser o.l.

### 4.1 Indledende bemærkninger

Alle rejser kræver tilladelse fra nærmeste leder, inden der bestilles billetter og hotel. Den enkelte medarbejder skal til enhver tid kunne stå inde for, og dokumentere, sine rejseudgifter overfor Metroselskabet.

Metroselskabet dækker som udgangspunkt alle nødvendige udgifter i forbindelse med tjensterejser, nationalt og internationalt, i henhold til nedenstående retningslinjer.

### 4.2 Transport

Tjensterejser skal så vidt muligt foregå på økonomiklasse, uanset transportform. Undtagelser hertil sker på baggrund af en konkret vurdering i det enkelte tilfælde, og under forudsætning af godkendelse af en A-signatar. Det kan for eksempel være en mulighed at gå en klasse op ved længerevarende eller oversøiske rejser.

Alle selskabets medarbejdere har mulighed for at rejse gratis med Metroen. Alle enheder har endvidere et firma rejsekort tilknyttet, således at selskabets medarbejdere nemt kan anvende den kollektive trafik i forbindelse med tjensterejser. Selskabets medarbejdere skal derfor forsøge så vidt muligt at minimere brug af taxa i forbindelse med indenrigstransport.

Ved anvendelse af egen bil (motorcykel og knallert) som indenrigstransport, er det muligt at få udbetalt skattefri kørselsgodtgørelse (kilometerpenge) i henhold til statens takster. Udgifter til parkering refunderes ligeledes.

Bonuspoint optjent på tjensterejser må ikke benyttes privat.

### 4.3 Overnatning

Der skal benyttes hoteller af normal international standard. Metroselskabet følger som udgangspunkt statens takster for hoteldispositionsbeløb. Undtagelser hertil sker på baggrund af en konkret vurdering i det enkelte tilfælde, og under forudsætning af godkendelse af en A-signatar.

#### 4.3.1 Studieture

Retningslinjer for omkostninger i forbindelse med studieture internt i Metroselskabet følger som udgangspunkt retningslinjerne som angivet i Metroselskabets rejsepolitik. Dog skal studieture altid forhåndsgodkendes af HR før bestilling, ligesom det samlede omkostningsniveau for alle udgifter forbundet med studieturen skal følge den restriktive praksis og sparsommelighed, der gælder for staten.

## 5. Retningslinjer for forplejning og repræsentation

Metroselskabets udgifter til forplejning og repræsentation skal begrænses mest muligt, således at selskabet følger den restriktive praksis og sparsommelighed, der gælder for staten. Udgifterne skal have baggrund i en anledning, der er relevant for Metroselskabet, og der skal være et rimeligt og passende forhold mellem anledning og de forbundne udgifter.

Udgifter til forplejning vedrører aktiviteter, der er rettet mod medarbejdere ansat hos Metroselskabet. Udgifterne afholdes for at pleje medarbejdernes generelle arbejdsforhold og trivsel. Det kan være forplejning i forbindelse med møder, medarbejderseminarer, enhedsarrangementer, tjenesterejser, mv. hvor der kun er intern deltagelse. Formålet kan have både faglig og social karakter.

Der er tale om repræsentationsudgifter, når udgifterne følger af situationer, hvor medarbejdere repræsenterer Metroselskabet udadtil og hvor der ekstern deltagelse. Repræsentationsudgifter vedrører udgifter til forplejning i form af måltider, restaurantbesøg eller drikkevarer.

### 5.1 Indledende bemærkninger

Udgifter i forbindelse forplejning og repræsentation kræver tilladelse fra nærmeste leder. Den enkelte medarbejder skal til enhver tid kunne stå inde for, og dokumentere, sine udgifter til forplejning og repræsentation overfor Metroselskabet.

### 5.2 Forplejning

Metroselskabet dækker som udgangspunkt ikke udgifter til forplejning ved almindelige interne møder.

Udgifter til intern forplejning skal så vidt muligt holdes på et minimum. Generelt skal der ved afholdelse af udgifter til forplejning til interne møder være et rimeligt og passende forhold mellem den givne anledning og de hermed forbundne udgifter. Hvis der opstår tvivl, er det nærmeste leder/medarbejder med beslutningskompetencen på dette område, der skal vurdere, hvorvidt der er et passende forhold mellem udgifter og anledning.

Anledning og deltagere skal altid oplyses i forbindelse med godkendelse af udgifter til forplejning til interne møder.

Til brug for enhedsarrangementer, har hver enhedschef har et budget på 1.000 kr. pr. medarbejder pr. år.

#### 5.2.1 Forplejning og repræsentation i forbindelse med tjenesterejser

Metroselskabet betaler for medarbejderens forplejning i forbindelse med tjenesterejser. Udgifterne til forplejning følger den restriktive praksis og sparsommelighed, der gælder for staten, og der skal være et rimeligt og passende forhold mellem anledning og de forbundne udgifter.

Metroselskabet betaler for forplejning ved ekstern repræsentation i forbindelse med tjenesterejser. Der er ikke fastsat en eksakt beløbsgrænse for repræsentationens størrelse, da dette altid skal bero på en konkret vurdering i forhold til anledning og de forbundne udgifter.

Metroselskabet erhoder dog ikke udgifter til repræsentation der overstiger 1.000 kr. pr. person for middag inklusive drikkevarer. Undtagelser hertil, sker på baggrund af en konkret vurdering i det enkelte tilfælde, og under forudsætning af godkendelse af en A-signatar. Ved ekstern repræsentation skal der endvidere være et rimeligt forhold mellem antallet af eksterne gæster og medarbejdere. Dette beror altid på en konkret vurdering i den enkelte situation.

#### 5.2.2 Repræsentation

Metroselskabet dækker udgifter i forbindelse med medarbejderes eksterne repræsentation af selskabet. Der skal være et rimeligt forhold mellem antallet af udefra kommende gæster og ansatte fra Metroselskabet.

Beløbsgrænsen for repræsentation udgør 1.000 kr. pr. person for middag inklusive drikkevarer. Undtagelser hertil, sker på baggrund af en konkret vurdering i det enkelte tilfælde, og under forudsætning af godkendelse af en A-signatar.

Anledning og deltagere skal altid oplyses i forbindelse med godkendelse af udgifter til repræsentation ved eksterne møder.

Bliver Metroselskabets medarbejdere inviteret på middag eller anden repræsentation i øvrigt, betragtes dette som en gave, hvorfor henvises til Metroselskabets gavepolitik.

#### 5.2.3 Attestation af udgifter til forplejning og repræsentation

Alle repræsentationsudgifter skal være godkendt/attesteret af den relevante enhedschef. Enhedschefens egne repræsentationsbilag skal altid være attesteret af dennes overordnede.

Såfremt Metroselskabets medarbejdere ikke overholder ovenstående retningslinjer, kan Metroselskabet ikke dække udgifterne erholdt til forplejning og repræsentation.

## 6. Gavepolitik

Metroselskabets gavepolitik angiver retningslinjerne for, hvornår, og i hvilken anledning, selskabets medarbejdere må modtage og give en gave og andre fordele.

Begrebet gaver og andre fordele skal forstås bredt og omfatter samtlige ydelser, der gives eller modtages, og som ligger udenfor omfanget af et indgået kontraktforhold. Gaver og andre fordele dækker således over både fysiske ting, som for eksempel chokolade og vin, og ikke-fysiske ting, som for eksempel rabatter, rejser eller kurser vil være omfattet.

### 6.1 Metroselskabet som gavegiver

Metroselskabets medarbejdere kan, på vegne af Metroselskabet, give eksterne samarbejdspartnere passende gaver til markering af jubilæer, fødselsdage, til- og fratræden m.v. En passende gave vil sædvanligvis være 2-3 flasker vin, produkter med metro-logo, blomster, bøger eller lignende. Hvis der er tvivl om, hvorvidt tildeling af en konkret gave er passende, skal dette drøftes med den nærmeste chef.

Metroselskabet må ikke give gaver og andre fordele til offentlige ansatte i forbindelse med gavemodtagers arbejde. Dog kan offentligt ansatte modtage sædvanlige lejlighedsgaver i forbindelse med arrangementer af personlig karakter samt beskedne taknemmelighedsgaver. Gaver og andre fordele må alene være af mindre eller beskedne beskaffenhed.

Når en medarbejder på vegne af Metroselskabet giver en gave til en ekstern samarbejdspartner oplyses dette til receptionen, der forestår central registrering af tildelte gaver. Registreringen omfatter oplysning om gavegiver, gavens art, gavemodtager, anledning samt dato.

Hvis der er tvivl om, hvorvidt tildeling af en konkret gave eller anden fordel er passende, bør dette drøftes med nærmeste enhedschef. Ved enhedschefens tvivl, bør dette drøftes med dennes overordnede.

### 6.2 Metroselskabet som gavemodtager

Metroselskabets medarbejdere må som udgangspunkt ikke tage imod gaver og andre fordele, som de tilbydes fra eksterne samarbejdspartnere i forbindelse med medarbejderens arbejde. Herved beskyttes medarbejderen mod, at der kan opstå tvivl om medarbejderens upartiskhed.

Metroselskabets medarbejdere må dog gerne tage imod:

- Sædvanlige lejlighedsgaver ved f.eks. runde fødselsdag, jubilæer eller afsked
- Beskedne gaver i forbindelse med højtider som f.eks. jul eller nytår
- Beskedne kutymemæssige gaver (værtsgaver, taknemmelighedsgaver, kontaktpleje o.l.)
- Generelle rabatter o.l. som tilbydes samtlige Metroselskabets medarbejdere

Bliver medarbejder inviteret på middag af forretningsforbindelser mv., opfordrer Metroselskabet medarbejderne til at forsøge bedst muligt at undgå at være del af en ekstravagant middag, som vil kunne kritiseres, da middagen og betalingen af regningen først finder sted efter accept af gaven, og det derfor kan være svært at have indflydelse på ”gavens størrelse”.



Metroselskabet har ingen fast beløbsgrænse for, hvor meget medarbejderne i selskabet må modtage gaver og andre fordele for. Som udgangspunkt bør medarbejdere dog ikke modtage gaver og andre fordele, hvis værdi overstiger beløbsgrænsen til indberetningspligten til SKAT.

I forbindelse med udbudssager, kontraktforhandlinger og andre situationer, hvor leverandører, kunder eller samarbejdspartnere vil have særlig interesse i positiv særbehandling, skal enhver modtagelse af gaver og andre fordele fra involverede parter drøftes med nærmeste chef.

Metroselskabet foretager ikke registrering af modtagne gaver.

Hvis der er tvivl om, hvorvidt modtagelsen af en konkret gave er passende, bør dette drøftes med nærmeste enhedschef. Ved enhedschefens tvivl, bør dette drøftes med dennes overordnede.

Hvis en medarbejder i Metroselskabet skulle modtage en gave, der ikke er i overensstemmelse med gavepolitikens principper, skal gaven tilbageleveres til giveren. Der kan i den forbindelse henvises til selskabets gavepolitik. I Danmark vil der være forståelse for, at man ikke ønsker gaven, hvorimod det må overvejes i hvert enkelt tilfælde, når det gælder gaver modtaget af udenlandske givere, da det kan opfattes uhøfligt og blive misforstået og derved skade en god relation.

## 7. Whistleblower ordning

Metroselskabets whistleblower-ordning giver medarbejdere og samarbejdspartnere mulighed for at foretage anonyme eller ikke-anonyme indberetninger om alvorlige forhold, herunder forhold som kan skade Metsroselskabets omdømme og økonomi eller på anden vis få negativ indvirkning.

Formålet med whistleblower-politikken er at skabe respekt om Metsroselskabets forpligtigelser til, at såvel love og forordninger som interne retningslinjer og politikker skal følges. Whistleblower-politikken angiver endvidere, hvordan whistleblower-ordningen fungerer for dermed at undgå en potentiel tilbageholdenhed med indberetning af væsentlige sager.

### 7.1 Hvem kan indberette?

Indberetninger kan indgives af alle medarbejdere og samarbejdspartnere med tilknytning til virksomheden herunder leverandører, eksterne konsulenter mv.

### 7.2 Særlige afvigelser - hvilke forhold kan der indberettes om?

Whistleblower-ordningen kan kun bruges til at indberette om alvorlige forhold/særlige afvigelser eller mistanke herom. Der skal være tale om overtrædelser af love, regler, politikker, retningslinjer om mangfoldighed og krænkende adfærd samt handlinger, der strider mod selskabets code of conduct.

Mindre alvorlige forhold som for eksempel utilfredshed med lønforhold, samarbejdsvanskeligheder og lignende kan ikke indberettes via whistleblower-ordningen. Dette kan tages op ved direkte kontakt til nærmeste leder eller HR.

Alvorlige forhold/ særlige afvigelser, der kan indberettes via whistleblower-ordningen, er for eksempel oplysninger om:

- Økonomisk kriminalitet som underslæb, bestikkelse, bedrageri og dokumentfalsk.
- Afvigelser fra gældende love og forordninger.
- Afgivelse af urigtige eller vildledende oplysninger til offentlige myndigheder.
- Brud på habilitetsregler eller nepotisme.
- Afvigelser fra etablerede gældende regnskabsregler.
- Afvigelser fra vedtægter eller andre etablerede regler eksterne eller interne for Metsroselskabets virksomhed.
- Overtrædelse af selskabets arbejds- og socialklausuler
- Handlinger, der er væsentlig uforenelige med selskabets arbejdsmiljøvision
- Brud på selskabets retningslinjer for mangfoldighed og krænkende adfærd

Forudsat at:

- Afvigelsen kan lede til alvorlige, tilbagevendende sikkerhedsrisici.
- Afvigelsen kan lede til alvorlige finansielle risici.
- Afvigelsen kan lede til myndighedsindgreb.
- Afvigelsen kan lede til en alvorlig anmærkning ved revisionen.
- Afvigelsen kan medføre alvorlig skade på Metsroselskabets relationer med ansatte eller eksterne parter.

- Afvigelsen kan skade Metroselskabets anseelse og brand alvorligt.
- Afvigelsen kan medføre indskrænkelse af Metroselskabets fremtidige handlefrihed.
- Afvigelsen kan medføre et usikkert eller utrygt arbejdsmiljø.
- Afvigelser, som ikke ligger indenfor denne kategori håndteres i overensstemmelse med gældende organisatorisk praksis.

Ovenstående liste er kun eksempler. I tvivlstilfælde opfordres medarbejdere altid til at indberette observationerne. Alle henvendelser besvares og behandles. Alle medarbejdere, som mener at have observeret en "særlig afvigelse", har ret og pligt til, at rapportere denne afvigelse i henhold til regler for rapportering og eskalering, som fremgår af denne politik.

### 7.3 Opfølgingspligt - Hvordan behandles indberetningerne?

Alle enhedschefer, som bliver underrettet om en "særlig afvigelse" har pligt til at iværksætte aktiviteter som afhjælper afvigelsen samt hurtigst muligt at rapportere valg af afhjælpende aktivitet til den person, der har anmeldt afvigelsen.

Når en indberetning modtages, foretages en indledende undersøgelse af forholdet.

Hvis indberetningen viser sig åbenbart ubegrundet, bliver den afvist og slettet i systemet, og whistlebloweren vil hvis muligt få besked.

Hvis den indledende undersøgelse konkluderer, at den indgivne anmeldelse ikke kan karakteriseres som åbenbart ubegrundet, bliver den underkastet en nærmere undersøgelse. Sagen behandles internt.

Sagen kan også være af en sådan karakter, at den videregives til politiet til yderligere efterforskning. Når politiet (og eventuelt domstolene) har færdigbehandlet sagen, bliver sagen slettet i systemet. Sagen kan ende i retten og den anmeldte person kan risikere bøde- eller fængselsstraf.

Alle medarbejdere (inklusive chefer) som konstaterer, at den person, der har modtaget rapportering om afvigelsen ikke gennemfører nødvendige aktiviteter til afhjælpning heraf, har pligt til at rapportere videre i henhold til eskaleringsreglerne i disse retningslinjer.

Det er vigtigt, at systemet ikke benyttes til falske beskyldninger, hvorved der rettes mistanke om uskyldige personer. Alle indberetninger skal derfor indgives i god tro. Hvis en indberetning er indgivet i ond tro og indberetningen viser sig at være et udslag af personlige negative følelser, mv., kan en ubegrundet indberetning få ansættelsesretlige konsekvenser for indberetteren, hvis denne kan identificeres.

### 7.4 Eskaleringsregler - Hvordan indberettes?

Medarbejdere kan efter eget valg rapportere en "særlig afvigelse" til én af følgende:

- Nærmeste chef
- Administrerende direktør
- Bestyrelsesformand, alternativ næstformand eller Revisionskomiteformand, eller
- via internetportalen <https://m.whistleblownetwork.net>

Herudover kan medarbejdere altid rapportere direkte til den HR-ansvarlige chef.

Det anbefales, at der foretages indberetninger via internetportalen, da indberetningen kan omhandle fortrolige oplysninger. Ved at bruge portalen sikres det, at data behandles krypteret. Det er muligt at rapportere en hændelse på ens modersmål.

Whistleblower-ordningen er godkendt af Datatilsynet og administreres i overensstemmelse med persondatalovens regler.

#### 7.5 Anonymitet og it-sikkerhed

Den person, der foretager indberetningen, vælger selv om han/hun vil foretage indberetningen anonymt.

Alle indberetninger indgivet i god tro er beskyttet mod enhver form for repressalier. Enhver der forsøger at udøve repressalier mod en indberetter, der har indberettet i god tro, bliver mødt med ansættelsesretlige sanktioner.

Hvis en anmelder vælger ikke at være anonym, vil selskabet i videst muligt omfang behandle indberetningen fortroligt. Hvis en ikke-anonym indberetning medfører, at der indledes en retssag mod den anmeldte person, risikerer indberetteren dog at blive indkaldt som vidne i retssagen.

Internetportalen <https://m.whistleblowernetwork.net>, bliver driftet af en ekstern virksomhed, der er en uafhængig part og garanterer for sikkerheden og anonymiteten i indberetningen. Systemet logger ikke IP-adresser, ligesom al datatransmission og lagring af data sker krypteret. Det er alene, den ansvarlige sagsbehandler, der har adgangskoden til sagsbehandlingsdelen i systemet.

#### 7.6 Oplysning om registreringen til den anmeldte person

Selskabet er forpligtet til at give den person, der indberettes om, oplysning om det indberettede forhold. Der vil i hver situation blive foretaget en konkret vurdering af, hvornår der kan gives denne meddelelse, uden at det kan få konsekvenser for afdækningen af det indberettede forhold samt indsamlingen af bevismateriale.

Der bliver ikke givet oplysning om, hvem der har foretaget indberetningen, selvom indberetteren har valgt ikke at være anonym. Opmærksomheden henledes dog på, at ikke-anonyme indberettere risikerer at blive indkaldt som vidne, hvis der bliver indledt en retssag, jf. ovenstående.

## **8. Sponsorat og donationer**

Metroselskabet ser med respekt på og finder det meget prisværdigt med engagerede frivillige og organisationer, der arbejder på at forbedre andres vilkår.

Metroselskabet er en offentlig ejet virksomhed med fokus på udvikling, anlæg og drift af metro. Derfor støtter vi ikke sport, kultur eller humanitært arbejde, uanset hvor meget selskabet sympatiserer med formålet.

Som offentlig ejet selskab yder Metroselskabet som udgangspunkt ikke bidrag til sponsorprojekter uden for selskabets kerneområde. Metroselskabet kan dog bidrage til sponsorprojekter, der er i direkte forlængelse af selskabets markedsføring. Sådant sponsorat skal være godkendt af en A-signatar.

Selskabet donerer ikke penge til, eller på anden vis støtter, politiske organisationer.

Medarbejdere må ikke give donationer til sport, kultur eller humanitært arbejde, som følge af deres stilling i Metroselskabet. Medarbejderne skal således være opmærksom på ikke at anvende selskabets smartphone, eller andet udstyr, til at donere midler - hverken i privat- eller selskabsmæssigt regi.

Medarbejdere må ikke bruge selskabets smartphone til sms-betalinger af privat karakter.

## 9. Indkøbspolitik

Indkøbspolitikken angiver retningslinjer for indkøb i Metroselskabet, og har til formål at sikre overholdelse af EU og dansk udbudslovgivning for forsyningsvirksomheder, Metroselskabets adfærdskodeks for leverandører og optimal anvendelse af selskabets penge. Formålet er også at give retningslinjer for medarbejderadfærd i forhold til leverandører, professionel styring af kommende og eksisterende leverandører samt opnåelse af optimale betingelser i kontrakter. I praksis sker ovenstående ved at følge Metroselskabets indkøbsproces og fastlagte rolle- og ansvarsforhold, som er beskrevet i selskabets indkøbsprocedure.

Den fulde indkøbsproces starter med et behov, eller forventet behov, fra en rekvirent i Metroselskabet efterfulgt af en analyse, indkøbsstrategi, udbud, evaluering, forhandling og styring af kontrakten efter underskrift og slutter ved enden af levetiden af det indkøbte. Leverandører defineres her som rådgivere, leverandører og entreprenører.

### 9.1 Indkøbsprincipper

Alle indkøb i Metroselskabet skal tilstræbe principper om **effektiv konkurrence, maksimal værdiskabelse, ligebehandling af leverandører og ansvarligt indkøb**.

- **Effektiv konkurrence:** Udover lovkravet for større indkøb, så er konkurrence i markedet en effektiv parameter til at opnå gode vilkår og betingelser i kontrakter. Konkurrence medfører ofte effektivitet og konkurrencedygtighed hos leverandøren, og dermed lavere totalomkostninger for Metroselskabet. Det optimale antal af tilbud afhænger af ydelsen, lovgivningen og markedssituationen.
- **Maksimal værdiskabelse:** Professionelt indkøb og forhandling skal sikre mest mulig værdi til Metroselskabet og det indebærer vurdering af både pris og risiko i valget af teknologi, levering til aftalt tid, kvalitet og de økonomiske forhold i hele levetiden. Det er nødvendigt at udarbejde en veldefineret specifikation med krav og/eller funktionalitet, samt maksimere indholdet af standardiserede løsninger, moduler og systemer. Ligeledes skal risici allokeres korrekt imellem leverandøren og Metroselskabet. Derfor kan konkurrence i sig selv ikke sikre maksimal værdiskabelse.
- **Ligebehandling af leverandører:** Transparens og ligebehandling i udbuds- og kontraktprocessen er grundlæggende ved indkøb hos Metroselskabet. Ved at efterleve dette, vil Metroselskabet også styrke relationerne til leverandører, hvilket på lang sigt vil medvirke til en højt kvalificeret leverandørbase i Metroselskabet.
- **Ansvarligt indkøb:** Alle Metroselskabets indkøb skal foregå ansvarligt. Selskabet arbejder systematisk med at implementere de ti principper i FN's Global Compact, som indeholder alment anerkendte standarder for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption ([www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org)). Alle selskabets direkte og indirekte leverandører har en forpligtelse til og en mulighed for at håndtere disse udfordringer. Disse krav er beskrevet i Metroselskabets adfærdskodeks, som er en del af kontrakten med leverandører og deres underleverandører.

## 9.2 Ansvarsforhold i Metroselskabet

Metroselskabets indkøbsproces og interne rolle- og ansvarsforhold er beskrevet i selskabets indkøbsprocedure. Metroselskabets indkøbsafdeling "Procurement & Contract Management" (PCM) involveres i indkøb over 300.000 kr. Omfanget af involveringen vurderer PCM i den enkelte sag, men omfatter normalt medvirken til indkøbsstrategi, udbud, kommerciel evaluering og forhandling samt kontraktudarbejdelse. Ligeledes involveres PCM i kommerciel og juridisk kommunikation med leverandører i kontraktens løbetid.

Alle indkøb over EU-tærskelværdierne (<http://www.kfst.dk/Offentlig-konkurrence/Udbud/Udbudsregler/Taerskelvaerdierne>) skal indkøbes i overensstemmelse med forsyningsvirksomhedsdirektivet. Tolkning heraf kræver indsigt i emnet, som findes i Metroselskabets indkøbsafdeling (PCM).

Som udgangspunkt skal alle indkøb over 300.000 kr. konkurrenceudsættes dvs. at Metroselskabet skal modtage skriftligt tilbud fra mere end en leverandør. Såfremt der i særlige tilfælde ikke sker konkurrenceudsættelse, skal prisens rigtighed vurderes på anden vis. Der kan være følgende situationer for indkøb under EU-tærskelværdierne, hvor konkurrenceudsættelse ikke er muligt eller relevant;

- kritisk situation hvor tiden ikke tillader konkurrenceudsættelse
- monopol med kun en leverandør på markedet
- betydelige omkostninger for Metroselskabet ved at skifte leverandør

Også ved indkøb under 300.000 kr. skal det så vidt muligt sikres, at Metroselskabet ikke betaler mere end markedsprisen.

Metroselskabets adfærdskodeks for leverandører skal inkluderes i alle kontrakter.

For at sikre overensstemmelse med udbudsreglerne og ovennævnte skal der for indkøb over 100.000 kr. udarbejdes og godkendes en "Procurement Note". Alle Procurement Notes skal godkendes af en afdelingsleder og en direktør. For indkøb over 300.000 kr. skal PCM involveres og Procurement Noten skal tillige godkendes af enhedschefen for PCM.

## 9.3 Medarbejderadfærd i forhold til leverandører

Metroselskabet er interessant for mange leverandører, og omvendt er medarbejdernes branchekendskab og indsigt i markeds- og teknologiudvikling værdiskabende for Metroselskabet. Medarbejderne skal dog agere forsigtigt og med omtanke ved kommunikation med leverandører for at undgå risiko forbundet med udbudsregler, konkurrenceregler eller agtindsigt osv.

Medarbejdere skal orientere pågældende afdelingsleder eller indkøbsafdelingen (PCM) inden afholdelse af et møde med en leverandør, som ikke drejer sig om en kørende kontrakt med en eksisterende leverandør.

Grundet risikoen for brud på fortrolighed og ligebehandling af tilbudsgivere på kommende projekter/kontrakter skal medarbejdere være opmærksomme på følgende ved kommunikation med leverandører eller andre interessenter i markedet:

#### Møder med og information til leverandører om nye projekter/kontrakter:

- Udover den officielle kommunikation må medarbejdere ikke udtale sig om projekter/kontrakter i udbud eller indkøb over 300.000 kr. i op til 1 måned før udbud offentliggøres og indtil offentliggørelse af vinderen. Selv ikke kommunikation med eksisterende leverandører om udbuddet er tilladt.
- 
- Undgå samtaleemner relateret til fortrolige eller ikke-offentliggjort information, men fokuser i stedet på generelle udfordringer og udvikling i markedet
- Konsulter med indkøbsafdeling (PCM) inden diskussion eller indgåelse af nye aftaler.
- Konsulter med afdelingsleder eller indkøbsafdeling (PCM) om risikoen for brud på fortrolighed eller ligebehandling inden indgåelse af aftaler med rådgivere på nye projekter.
- Fortrolighedserklæring (Non-disclosure Agreement) skal underskrives inden udlevering af kritisk projektinformation.

#### Besøg på udstillinger:

- Besøg helst flere potentielt bydende leverandørers udstillinger.
- Stil spørgsmål fremfor at besvare spørgsmål.
- Undgå for venskabelig omgang med leverandører.

#### Før og under udbudsprocessen for EU-udbud skal medarbejdere være opmærksomme på følgende:

- For projekter over 100 mio. kr. vil et Procurement Memo vedrørende udbudsprocessen blive udarbejdet for hvert projekt/kontrakt før offentliggørelse af udbudsdokumenterne. For projekter under 100 mio. kr. kan en direktør beslutte at der skal udarbejdes et Procurement Memo. Beslutning herom skal bl.a. tages under hensyntagen til det konkrete projekts strategiske betydning samt kompleksitet.
- For projekter med et Procurement Memo gælder:
  - I Procurement memoet identificeres ansvarshavende og medlemmer af udbudskomiteen, forhandlings- og evalueringsgrupperne. Procurement Memo godkendes af udbudskomiteen (Steering Committee).
  - Ingen IT-adgang til udbudsmateriale og tilbud før Procurement Memo er godkendt og kun til nævnte personer.
  - Alle involverede ~~medarbejdere og~~ konsulenter underskriver en fortrolighedserklæring
  - Adgang for nye personer skal gives af projektdirektøren og fortrolighedserklæring skal underskrives.
  - Begrænset adgang til tilbuds- og evalueringsmateriale ~~i PW~~, hvortil papirudgaven af de tekniske ~~og kommercielle~~ dele af tilbud opbevares ~~adskilt og~~ i aflåst skab, ~~og evalueringsrum med begrænset adgang og kommercielle dele af tilbud ikke må udskrives.~~
- For projekter uden et Procurement Memo skal der godkendes en Procurement Note inden igangsætning af indkøbet og følgende gælder:
  - IT-adgang alene til medarbejdere i relevant afdeling og udvalgte medarbejdere i PCM
  - Fortrolighed iht. ansættelseskontrakter for medarbejdere
  - Evt. involverede konsulenter underskriver fortrolighedserklæring



- Udskrifter af tilbud skal begrænses mest muligt, skal opbevares i aflåst skab og makuleres efter endt brug
- Pc'er må ikke forlades tændt (skal skiftes til sleep mode).
- For alle projekter gælder, at medarbejdere, som ikke er involveret i udbudsprocessen, skal undgå at stille spørgsmål til medarbejdere involveret i udbudsprocessen.

#### 9.4 Gennemgang af selskabets indkøb

Metroselskabets indkøbsafdeling "Procurement & Contract Management" (PCM) kan inddrages ved indkøb over 100.000 kr. og skal inddrages ved indkøb over 300.000 kr.

For at sikre, at selskabet efterlever lovgivningen på indkøbsområdet og interne retningslinjer, foretager selskabets indkøbsafdeling til tider og efter behov opfølgning på selskabets indkøbsområde. Ved gennemgange efterprøver indkøbsafdelingen, om selskabet efterlever retningslinjerne.



**Metroselskabet I/S**

**Forsikringspolitik**





## INTRODUKTION

Denne forsikringspolitik dækker Metroselskabets I/S' aktiviteter.

Forsikringspolitikken, der alene dækker skadesforsikringer indenfor områderne

- Metroselskabets administrationsforsikringer
- Metroselskabets driftsforsikringer (eksisterende Metro-linjer)
- Metroselskabets projektforsikringer (igangværende og fremtidige projekter),

skal årligt præsenteres for og godkendes af bestyrelsen for virksomheden.

Hertil kommer, at forsikringspolitikken skal ændres, hvis eller når ledelsen finder det nødvendigt.

## FORMÅL

Formålet med forsikringspolitikken er at beskrive:

- Generelle retningslinjer herunder ansvar, kompetence og risikofilosofi
- Organisering af forsikringsområdet
- Generelle principper for etablering af forsikringer herunder at præsentere de generelle forsikringer, der er tegnet af koncernen. Endvidere kort beskrivelse af væsentlige uforsikrede risici.

## GENERELLE RETNINGSLINJER

### Ansvar

Direktionen er ansvarlig for at sikre, at politikken stemmer overens med virksomhedens nuværende og fremtidige risikoprofil.

Virksomhedens ledelse er ansvarlig for, at de principper og betingelser, der beskrives i forsikringspolitikken, bliver implementeret i virksomheden. Ledelsen udpeger en daglig forsikringsansvarlig, som har kontakt til forsikringselskaberne direkte eller via den af virksomhedens udpegede forsikringsmægler.

Den forsikringsansvarlige skal sikre – i samarbejde med ledelsen – at data, der ligger til grund for forsikringerne, løbende bliver opdateret.

I forbindelse med anskaffelse, opsigelse eller materielle ændringer i forretningsaktiviteter og -risiko er den forsikringsansvarlige forpligtet til, at nødvendig risikoinformation bliver videregivet til ledelsen. Den forsikringsansvarlige er endvidere forpligtet til, at ændringer i risikoprofil medtages i forsikringsdækningen samt at justere forsikringspolitikken i overensstemmelse hermed. Hvis det ikke er muligt at etablere forsikringsdækning – eller kun på begrænsede vilkår, skal direktionen informeres.

Virksomheden kontraherer med en ekstern forsikringsmægler, for at udføre de opgaver eksekveringen af denne forsikringspolitik kræver.

### Risikofilosofi

Det er Metroselskabet I/S målsætning, i det omfang det vurderes økonomisk forsvarligt at være

forsikret mod alle væsentlige risici. Selskabet undgår således i videst mulige omfang at få større økonomiske tab som følge af skadesbegivenheder.

Begrebet risiko defineres bredt som enhver uønsket hændelse med en skadelig effekt på virksomhedens aktiver og/eller nuværende eller fremtidige indtægt(er). Denne definition ekskluderer dog rene kommercielle risici, der er relateret til virksomhedens forretningsområder.

Virksomhedens totale risikoomkostninger skal løbende vurderes baseret på de følgende omkostningsparametre:

- Omkostninger i forbindelse med køb/oprettelse af forsikring (præmie)
- Omkostninger i forbindelse med uforsikrede risici
- Omkostninger i forbindelse med selvrisiko
- Omkostninger i forbindelse med forebyggende tiltag
- Omkostninger i forbindelse med administration af forsikringer.

### **ORGANISERING AF FORSIKRINGSOMRÅDET**

Virksomhedens forsikringsmedarbejder er i samarbejde med den valgte eksterne forsikringsmægler ansvarlig for at implementere forsikringspolitikken i virksomheden.

Forsikringsmedarbejderen er ansvarlig for følgende:

- Vedligeholdelse af forsikringspolitikken og at fremkomme med nødvendige opdateringer til brug for en altid aktuel forsikringspolitik
- Aktivere nye, forny og opsige forsikringspolicer og håndtere al administration, der relaterer til området
- Gennemføre forsikringsudbud med passende interval (hvert 3-5 år) efter gældende regler.
- Registrere og håndtere tab/skader samt at assistere i forbindelse med risikovurderinger for de respektive forretningsområder herunder ved indgåelse af kontrakter
- Initiere risikoanalyser på udvalgte fokusområder
- Tilvejebringe forsikringskontrakter i henhold til gældende udbudslovgivning og til konkurrencedygtige kommercielle vilkår.

## GENERELLE PRINCIPPER FOR FORSIKRING

Det er vigtigt at vurdere og evaluere mulige hændelser, der kan ramme virksomheden for at opretholde den bedst mulige forsikringsdækning. Sådanne hændelser kan klassificeres i forhold til sandsynlighed, økonomisk indflydelse og deres generelle indflydelse på forretningsdriften.

Økonomisk indflydelse	Høj	Disse skader skal forsikres, pga. deres væsentlige økonomiske belastning. Som resultat af sandsynlighedsniveauet, kan selvriskoen forhøjes	Disse skader skal forsikres, pga. deres væsentlige økonomiske belastning. Som resultat af sandsynlighedsniveauet skal selvriskoen være lav.
	Lav	Disse skader falder ind under en acceptabel økonomisk belastning. Som følge heraf, skal der ikke tegnes forsikring.	Disse skader falder ind under en acceptabel økonomisk belastning. Som følge heraf, skal der ikke tegnes forsikring.
		Lav	Høj
		Sandsynlighed	

De 4 punkter som ovenstående figur omhandler, er følgende:

1. Forsikringsegne risici
2. Selvforsikring/selvrisiko
3. Accept af risiko
4. Ikke eksisterende.

Den forsikringsegne risiko er eksponeringer, hvor skader vil have stor økonomisk konsekvens for virksomheden umiddelbart og også på længere sigt eventuelt ved driftsstop.

Selvrisikoens størrelse har betydning for virksomhedens økonomi og skal afbalanceres således at virksomhedens økonomi ikke belastes unødigt i en skadesituation.

Accept af risiko skal forstås som de situationer, hvor virksomheden vælger ikke at gøre noget aktivt for at forhindre skaden enten ud fra et økonomisk aspekt eller ud fra en sandsynlighedsvurdering.

Den sidste gruppe vedrører ikke eksisterende risici. Det vil sige de situationer, hvor risiko for skade er usandsynlige - for eksempel jordskælv.

Markedsvilkår og -betingelser, udvidede services fra forsikringsselskaberne og virksomhedens egen risikovurdering er faktorer, der kan få betydning for 'sag til sag' afvigelser fra forsikringsprincipperne beskrevet ovenfor.

Afvigelser fra de ovennævnte principper kan være nødvendige som følge af kommercielle overvejelser og/eller lovgivning. Udvidelse af en forsikringsdækning og etablering af nye forsikringer skal godkendes af ledelsen.

Alle væsentlige ændringer af forsikringsdækning skal godkendes af bestyrelsen.

Forsikringer må tegnes for en periode på mellem 1- 3 år, med mulighed for frivillig forlængelse med op til 2 år, hvis det er forsvarligt efter markedets betingelser eller andre relevante faktorer.







## Godkendelse af Metroselskabets forretningsstrategi 2023-2026

I henhold til selskabets vedtægter skal bestyrelsen fremlægge forretningsstrategi for interessenterne minimum én gang i den aktuelle udpegningsperiode, som løber frem til 31. december 2025.

Forretningsstrategi afløser den tidligere forretningsstrategi for periode 2018-2022. Bestyrelsen besluttede i foråret 2022 at vente med godkendelsen af forretningsstrategien til en ny adm. direktør havde haft mulighed for også at arbejde med strategien. Metroselskabets nye adm. direktør tiltrådte den 1. august og Metroselskabets bestyrelse godkendte på møde den oktober 2022 ./.. vedlagte *Fremtidens Metro - forretningsstrategi 2023 – 2026*.

### Fremtidens Metro

Den nye forretningsstrategi er udarbejdet på baggrund af en række strategidrøftelser i bestyrelsen fra foråret og frem til godkendelsen i oktober 2022. Metroselskabets strategiske fokus for 2023-2026 vil tage udgangspunkt i:

- Kunderne
- Klima og ressourcer
- Bygherrerollen
- Sikkerheden
- Organisation og kompetencer

### Proces for godkendelse

For at sikre at Metroselskabet hurtigst muligt efter interessentskabsmøde 2023 kan arbejde med strategien har selskabet primo 2023 fremsendt strategien til godkendelse i ejernes (særligt kommunernes) respektive beslutningsorganer.

Forretningsstrategien er således blevet behandlet og godkendt i Magistraten i Frederiksberg Kommune den 6. februar 2023. Økonomiudvalget i Københavns Kommune behandler Forretningsstrategien den 14. marts 2023 med henblik på endelig godkendelse i Borgerrepræsentationen den 23. marts 2023.

### Indstilling

Det indstilles, at interessenterne i enighed godkender Metroselskabets Forretningsstrategi 2023 – 2026, som den er godkendt i ejernes respektive beslutningsorganer forud for interessentskabsmøde 2023.



# Fremtidens metro

Størst mulig samfundsværdi med  
det mindst mulige klimaaftryk







# Indhold

Forord	4
Et stærkt udgangspunkt	5
1. Kunderne	8
2. Klimaaftrykket	11
3. Bygherrerollen	14
4. Sikkerheden	17
5. Organisation og kompetencer	20

Foto af Bax Lindhardt, Ulrik Jantzen,  
Martin Sylvest og Ditte Valente.

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

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





# Forord

## Opgaven forpligter

Siden åbningen i 2002 har Metroen flyttet over en milliard passagerer rundt i hovedstaden, og på en almindelig uge benytter flere end to millioner passagerer sig af muligheden for at komme hurtigt og nemt rundt i byen. Det gør Metroen til hovedstadens mest benyttede transportmiddel. Metroen har forandret hovedstaden fra storby til metropol, og kerneopgaven er stadig en stabil drift og høj passagertilfredshed, mens der bygges metro til Sydhavn, og en helt ny metro-linje, M5, er på tegnebrættet.

Med den nuværende aktivitet er vi som selskab forpligtet til at fortsætte den ambitiøse tilgang, som Metroen er født med. Metroen skal også i fremtiden være det mest eftertragtede bæredygtige mobilitetstilbud i hovedstaden.

Derfor har vi i denne forretningsstrategi for perioden 2023-2026 udvalgt fem fokusområder med ambitioner, målsætninger og delmål, der skal sikre arbejdet med at indfri ambitionen.

*“Metroen skal også i fremtiden være det mest eftertragtede bæredygtige mobilitetstilbud i hovedstaden”*

Fokus er på kunderne og driften, bæredygtighed, bygherrerollen og sikkerhed, samtidig med at selskabet som arbejdsplads udvikler sig i takt med opgaverne og tiden. De udvalgte områder er tæt forbundet, og tilsammen gør de selskabet i stand til at indfri løftet om en metro med stor teknologisk kvalitet og høj driftsstabilitet, som leverer størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk.

God fornøjelse med læsningen.

*Jørn Neergaard Larsen, formand for bestyrelsen  
og Carsten Riis, administrerende direktør*







# Et stærkt udgangspunkt

Metroselskabets ambition er at levere metro og letbane i verdensklasse til Danmarks hovedstad. Mobilitetsløsninger med stor teknologisk kvalitet og med høj driftsstabilitet skal give samfundet mest mulig værdi ved at transportere flest mennesker med mindst mulig belastning af klimaet, samtidig med at passagerne oplever transporten som attraktiv i rejsetid, pålidelighed, tilgængelighed, komfort, sikkerhed og service.

Dette har selskabet gjort med succes siden åbningen af Metroen for 20 år siden. Med et stærkt udgangspunkt, en voksende efterspørgsel og stigende kompleksitet skal selskabet nu sætte det nødvendige strategiske fokus for at kunne udvikle og levere de mest eftertragtede bæredygtige mobilitetstilbud i hovedstaden i fremtiden.

Denne forretningsstrategi beskriver Metroselskabets strategi for perioden 2023-2026 med målsætninger og delmål inden for de fokusområder, der skal sikre arbejdet med at indfri ambitionen.

## Opsamling 2023-2026

Strategien for 2023-2026 står på skuldrene af Forretningsstrategien for 2018-2022, der bl.a. havde fokus på at åbne M3 Cityringen og M4 Nordhavn med efterfølgende stabil drift, passagervækst og høj kundetilfredshed. Samti-

dig tog selskabet de første skridt til sikring af kapaciteten i M1 og M2 frem til 2035 og øgede kapaciteten betydeligt ved at udvide togflåden. Som bygherre investerede selskabet i at ændre og forbedre sikkerhedskulturen på byggepladserne, hvilket ledte til en markant nedgang i ulykkestallet.

## Megatrends

Selv om Metroselskabet leverer metro og letbane i et begrænset geografisk område, er selskabets arbejde og strategi præget af en række globale megatrends, især urbanisering, demografi, bæredygtighed, digital udvikling og stigende kompleksitet.

Som i resten af verdens byer stiger befolkningstallet i hovedstaden. Alene i Københavns Kommune er befolkningstallet i 2022 steget med knap 200.000 nye indbyggere siden 1990, og væksten forventes at fortsætte med yderligere omkring 100.000 indbyggere frem mod 2035. Byen har derfor stigende behov for transportløsninger, der hverken forurener luften i byen eller belaster vejnettet yderligere. Oven i urbaniseringen ændrer den demografiske sammensætning i hovedstaden sig, så der bliver flere ældre, samtidig med at hybridarbejde – i det omfang det bliver en integreret del af arbejdslivet over en længere periode – får indflydelse på befolkningens transportmønstre. Dette får

indflydelse på Metroselskabets forretningsgrundlag og evne til at tiltrække og fastholde den fornødne arbejdskraft fra en forventeligt mindre arbejdsstyrke.

Klimaløsninger og bæredygtighed er en anden megatrend, der påvirker Metroselskabets arbejde på flere områder. Med Metroen tilbyder selskabet allerede i dag den mest klimavenlige transportform efter gang og cykel målt på CO<sub>2</sub>-udledningen pr. passagerkilometer over Metroens levetid. Metroens grønne styrkeposition giver en særlig forpligtelse til at blive ved med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen og at synliggøre Metroens fordelagtige egenskaber, så flere passagerer motiveres til at skifte mere miljøbelastende transportformer ud med klimavenlige alternativer. Samtidig bliver bæredygtighed et væsentligt parameter for samarbejdet med rådgivere, entreprenører og serviceoperatører i fremtiden.

Selv om metrolinjer som udgangspunkt har en levetid på minimum 100 år, får den nuværende teknologiske udvikling stor indflydelse på, hvordan Metroen kan levere tidssvarende og bæredygtig transport. Metroselskabet skal derfor arbejde målrettet med design, konstruktioner og kontraktformer, der tager højde for, at innovation og ny teknologi kan komme transportløsningerne til gode.

Sårbare forsyningskæder som følge af COVID-19 og krigen i Ukraine har vist, at verden er uforudsigelig. Globalisering og en stigende kompleksitet stiller krav til forventningerne til selskabets løsninger, men også til de mennesker, der skal udtænke og designe fremtidens løsninger. Alene det at tage højde for, at flere rejsende skal gå hånd i hånd med reduceret CO<sub>2</sub>-udledning, viser, at fremtidens medarbejdere og samarbejdspartnere skal balancere mange interesser baseret på stigende datamængder.

## Fremtidens metro

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

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

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

### Kunderne

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

Det udgangspunkt åbner muligheden for en øget kommerciel tilgang, som skal øge passagerantallet og sikre selskabets indtægter.

## Fremtidens metro



**Figur 1**  
Fremtidens metro illustrerer strategiperiodens udvalgte fokusområder

Derfor vil Metro-selskabet i den kommende strategiperiode igangsætte flere kommercielle tiltag inden for blandt andet billetløsninger og salgskanaler.

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

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





## Klimaaftrykket

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

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

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

## Bygherrerollen

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

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

Samtidig skal selskabet forberede sig organisatorisk på at kunne håndtere flere projektyper, da selskabet nu kigger ind i en periode med

samtidige megaprojekter i form af nye metrolinjer og flere mindre projekter i form af reinvesteringer og vedligehold på de ældste metrolinjer.

## Sikkerheden

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

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

## Organisation og kompetencer

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

Metroselskabet har et udmærket udgangspunkt med engagerede medarbejdere, der skaber resultater på et højt niveau. Samtidig er der behov for at hæve ambitionsniveauet og blive en endnu bedre arbejdsplads.

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





# Kunderne

**Ambition:**

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





Metroen bruges i stigende grad og med stor tilfredshed i hverdagen af alle typer kunder, og sammen med gang og cykel udgør den det mest attraktive og klimavenlige transporttilbud til den voksende hovedstad. Passagertallet og den deraf følgende indtjening er forudsætningen for at levere selskabets kerneopgave nu og i fremtiden: Bæredygtig kollektiv mobilitet af høj kvalitet, 24 timer i døgnet, alle ugens dage, året rundt.

Metroen lige nu – kort fortalt:

- +64 NPS Score (kundetilfredshed)
- 99,3 pct. driftsstabilitet
- 107 mio. passagerer

Før COVID-19 forventede selskabet 149 mio. årlige passagerer i 2022. Grundet pandemien er tallet nedjusteret til 107 mio. passagerer i 2022 med en stigning til 166 mio. i år 2026. Samtidig udbygges Metroen fortsat med nye linjer og stationer, og den sydlige del af M4 er planlagt til at åbne i 2024. Hvor hurtigt og hvor stejl stigningen i antal passagerer bliver er behæftet med stor usikkerhed bl.a. som følge af eventuelt blivende strukturelle konsekvenser af pandemien, herunder om flere vælger at have mere hjemmearbejde.

Linjerne M1 og M2 rundede i 2022 20 år og har i stigende grad behov for vedligeholdelse og udvikling for at kunne bibeholde samme høje niveau og leve op til passagerens fremtidige forventninger. Mere vedligeholdelse og udvikling påvirker services, mens forbedringerne implementeres. Derfor skal der udvikles nye metoder til at sikre Metroens høje service.

## Mål for strategiperioden

Målet for strategiperioden er at realisere og om muligt fremrykke den planlagte passagervækst og realisere et passagertal på minimum 166 mio. i 2026. Dermed bidrager Metroen til at reducere klimaaftrykket fra transport i hovedstaden, samtidig med at selskabets indtjening når den forudsatte vækst.

Dette indebærer øget fokus på:

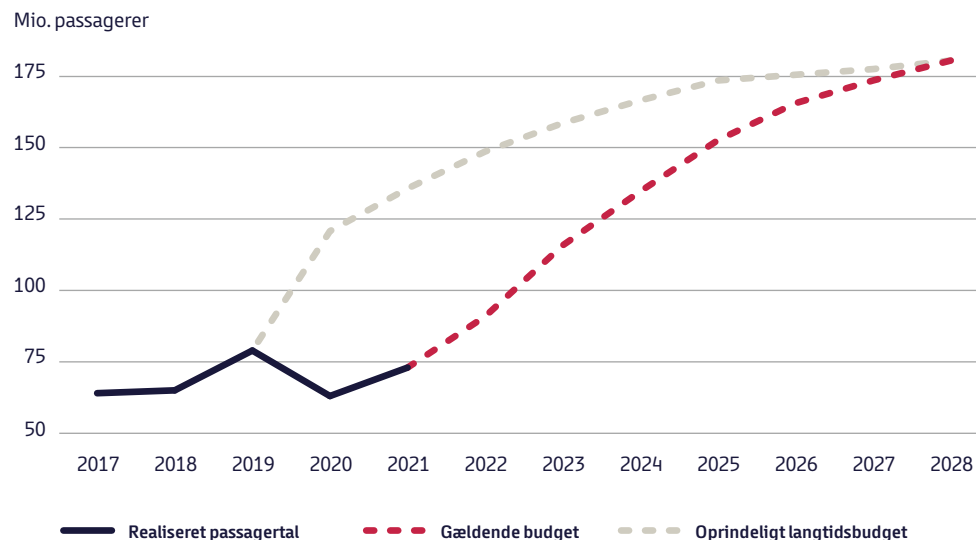
- Salgskanaler, produkter og services
- Marketing og måling af kundeoplevelser
- Investeringer i videreudvikling og vedligeholdelse af Metroen

## 1. Salgskanaler, produkter og services

Position i 2026:

- Metroselskabet har sammen med de øvrige kollektive transportleverandører et nyt digitalt og landsdækkende rejsekort og en ny rejseplan.
- Selskabet sælger også selv egne produkter, har direkte kundekontakt og nye services målrettet Metroens kunder.

Sammen med de øvrige trafikselskaber har selskabet en lang tradition for at udvikle og drive fælles salgskanaler og rejsesøgninger, der kan anvendes på tværs af transportformer og geografi. Metroselskabet vil fortsat bidrage til udviklingen og digitaliseringen af rejsekort-



Figur 2  
Forventningerne til antallet af rejser



systemet og rejseplanen, så de fælles services imødekommer fremtidens behov hos de kunder, der kombinerer metro, tog og bus på deres rejse.

En betydelig del af Metroens mange kunder bruger alene Metroen eller en kombination af cykel og metro på deres rejse. I takt med at metronettet udvides, øges denne andel. For i højere grad at imødekomme disse kunders behov samt tiltrække nye kunder og flere rejser vil selskabet udvikle nye og mere enkle produkter, der sælges i egen salgskanal med mulighed for billetprodukter og kundediolog målrettet de kunder, som ikke kombinerer metro med den øvrige kollektive transport.

## 2. Marketing og måling af kundeoplevelser

Position i 2026:

- Kendskabet til Metroen er øget betydeligt, og kundernes motivation for at bruge Metroen er vokset.
- Målingerne af Metroens attraktivitet og kundeoplevelse er kvalificeret, så selskabets grundlag for at træffe kommercielle beslutninger om services, drift og kommunikation er styrket.

Metroen opleves af kunderne som et attraktivt, pålideligt højklasset transportmiddel. Potentialeanalyser viser, at Metroens unikke position med fordel kan omsættes til øget vækst, og markedsføringen kan med fordel intensiveres og udbygges, så det understøtter den ønskede passageroplevelse, væksten i antallet af passagerer og kendskabet til Metroen som attraktiv transportform.

Dette skal bl.a. ske ved at højne kendskabet til linjer, stationer og destinationer, så Metroen

fremstår kendt, relevant og attraktiv som alternativ til bilen i konkrete situationer, som f.eks. når nye kunder flytter til hovedstaden, starter nyt job eller uddannelse eller af anden årsag har nye behov for ny og anden transport.

Dette forudsætter et nyt og solidt system for kundevurdering og feedback på kundeoplevelser og attraktivitet.

## 3. Investeringer i Metroen

Position i 2026:

- Vedligeholdelse og videreudvikling af Metroen har ikke haft en negativ effekt på antallet af rejsende og kundernes tilfredshed med servicen.
- Selskabet har et data- og kundeorienteret regime for gennemførelse af vedligehold og investeringer i Metroen i drift, udviklet på baggrund af en gennemført international analyse og benchmark af best practice.
- Selskabet har et digitalt asset management system til styring af vedligehold og reinvesteringer. Med afsæt i pilotprojekter med prædiktivt vedligehold er der fastlagt en langsigtet ambition for selskabets udvikling og vedligeholdelse.
- Selskabet har en tidssvarende og robust cybersikkerhed.

Efter 20 års brug har Metroen et øget behov for vedligeholdelse og udvikling for at sikre, at systemet også i fremtiden er attraktivt. Samtidig medfører forventningerne til vækst i passagerantallet også et behov for kapacitetsudvidelser, særligt på M1 og M2.

Vedligeholdelsen medfører reinvesteringerprojekter, som indebærer reduktioner af driften,

hvilket udfordrer løftet til kunderne om højfrekvent 24/7-drift og dermed potentielt målet om flere passagerer og øget indtjening. Selskabet skal derfor udarbejde metoder til at gennemføre det nødvendige løbende vedligehold og videreudviklingen af Metroen med så få reduktioner af driften som muligt og med mindst mulig påvirkning af kunderne.

Derfor skal selskabet og dets operatører bevæge sig fra et korrigerende, inspektions- og kalenderbaseret vedligehold i retning af et mere datadrevet og tilstandsbaseret vedligehold. Selskabet har derfor som mål at løfte organisationen system-, ressource- og kompetencemæssigt til at kunne levere datadrevne og tilstandsbaserede vedligehold og investeringsbeslutninger samtidig med at begynde et indledende arbejde med prædiktivt vedligehold. Samtidig har selskabet et fortsat styrket fokus på cybersikkerhed med en risikobaseret tilgang for både egne og operatørernes systemer.

At opnå disse målsætninger kræver øget digitalisering og styrkelse af de tekniske kompetencer.

Læs også fokusområde 3 om Metroselskabets transition som bygherre med flere anlægsopgaver og projekter i driftsfasen.





# Klimaaftrykket

**Ambition:**

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



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

Samtidig har Metroen et negativt klimaaftryk fra især de materialer, som bruges til at anlægge ny Metro. 70 pct. af CO<sub>2</sub>-aftrykket fra en metrolinje kommer fra anlægsfasen. Det er dermed langt den største post i CO<sub>2</sub>-regnskabet for selskabets samlede aktiviteter.

## Mål for strategiperioden

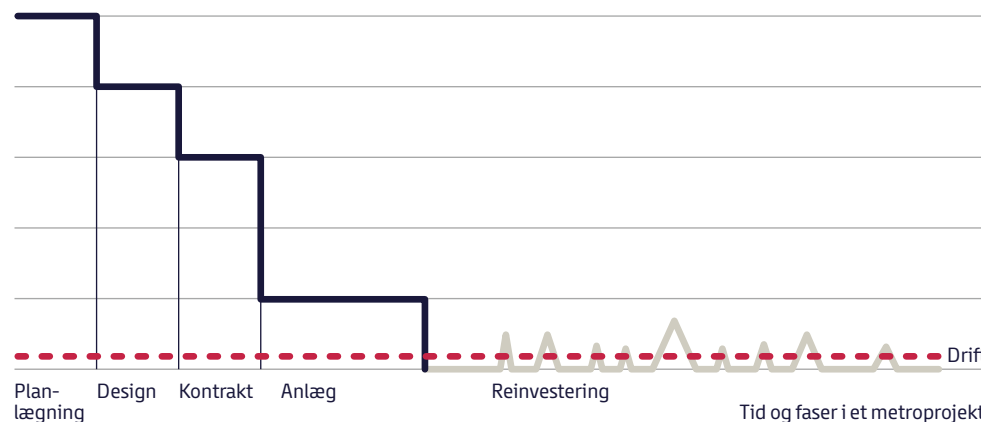
Derfor er den strategiske ambition at halvere klimaaftrykket fra nye metroprojekter i sammenligning med den eksisterende metro. Fokus er på reduktion i brug af materialer og herunder en massiv indsats i forhold til både design, anlægsmetoder og materialevalg.

Nogle af løsningerne kender selskabet allerede i dag, men det vil også være nødvendigt i samarbejde med rådgivere og entreprenører at søge nye og hidtil ukendte metoder. Nogle klimainitiativer vil medføre økonomiske besparelser, f.eks. når det lykkes at reducere mængden af materialer, men andre vil forventeligt medføre fordyrelser af projekterne.

Foruden anlægsarbejdet er der også et mindre negativt klimaaftryk fra driften af Metroen og fra selskabets kontorer. Metroselskabet har derfor et mål om at nedbringe klimaaftrykket mest muligt fra alle selskabets aktiviteter.

For at opnå klimamålsætningen er der fokus på:

Potentiale for CO<sub>2</sub>-reduktion i ton CO<sub>2</sub>



- Anlæg af nye linjer
- Klimaaftryk som beslutningsparameter ved reinvesteringer
- Driften af Metroen
- Metroselskabet som virksomhed

### 1. Anlæg af nye linjer

Position i 2026:

- Selskabet har gennemført designoptimering, som skaber grundlag for en halvering af klimaaftrykket
- Der er etableret et kontraktparadigme, som giver incitament til at reducere CO<sub>2</sub> løbende gennem anlægskontrakter for kommende metrolinjer, se afsnit 3 om Bygherrerollen.
- Selskabet har implementeret en ressourcestrategi, som nedbringer forbruget af naturressourcer samt øger recirkulation og

genanvendelse af materialer og affald i selskabets projekter.

I forbindelse med at selskabet skal udvikle, designe og bestemme udbudsstrategi for forlængelsen af M4 i Nordhavn og den kommende M5, fastlægges det, hvordan klimaaftrykket fra de kommende projekter halveres. Dette sker i tæt samarbejde med de øvrige aktører i branchen.

Udviklingen i samfundet og markedet på bæredygtige løsninger går hurtigt. Der ligger bl.a. stort potentiale i fangst og lagring af CO<sub>2</sub> via Carbon Capture Storage (CCS), der potentielt kan medføre betydelige reduktioner af udledninger fra produktion af blandt andet cement og stål, hvilket vil gøre det muligt at nå længere end en halvering af klimaaftrykket fra nye metroprojekter.

Figur 3  
CO<sub>2</sub>-potentialet på tværs af selskabets aktiviteter





Modnes denne eller tilsvarende teknologier, vil de klimamæssige gevinster blive lagt oven i den strategiske ambition om en halvering af klimaaftrykket for nye projekter.

## 2. Klimaaftryk som beslutningsparameter ved reinvesteringer

Position i 2026:

- Klimaaftryk er etableret som beslutningsparameter for reinvesteringer på baggrund af en CO<sub>2</sub>-model, som giver et mere nuanceret billede af kilderne til CO<sub>2</sub>, og som opgør klimaeffekten af fremtidige nyindkøb og levetidsforlængelse af delelementer/assets i systemet.
- Reinvesteringsprojekter er benyttet som test for nye kontraktkrav relateret til klima og cirkulær økonomi og bidrager med erfaringer til anlæg af nye linjeføringer.

Selskabet investerer løbende i de anlæg og det materiel, som er bygget og taget i brug. Størstedelen af investeringerne finder sted efter mange års levetid af anlægget, hvorfor optimering af klimaaftryk i mange tilfælde ikke kan påvirkes aktuelt. Reinvesteringer står for ca. 25 pct. af klimaaftrykket fra en linjeføring, men udledningerne sker drypvist over en 100-årig periode, hvor teknologi og metoder til vedligehold af Metroen udvikler sig markant. Derfor er klimaaftrykket her forbundet med stor usikkerhed, og mulighederne for reduktion, som følge af fremtidens teknologiudvikling, forventeligt markante.

Indkøb af produkter og delkomponenter af stål forventes at være den største enkeltstående CO<sub>2</sub>-post.

Udledningerne fra indkøbt stål kan i dag nedbringes ved at stille krav om, at det er produceret fra genanvendt materiale, men da det er en begrænset ressource, er det nødvendigt at understøtte en omstilling af stålproduktionen generelt. Derfor vil selskabet udvikle krav til indkøb af stålkomponenter, som bidrager til omstilling af stålproduktion, og forberede kommende driftskontrakter til at nedbringe og potentielt udskyde stålindkøb relateret til driften.

## 3. Drift af Metroen

Position i 2026:

- Energiforbruget fra M1 og M2's stationer og kontrol- og vedligeholdscener er reduceret med 10 pct.

Energi er en knap ressource, og selvom klimaaftrykket fra driften af Metroen udgør en mindre del af det samlede aftryk, så er Metroen en af de største forbrugere af strøm i hovedstaden. Med reduktioner i energiforbruget opnås en nu-og-her-reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra Metroen, og derfor er potentialet af driftsbesparelser fra denne del særdeles værdifuldt.

Derfor er det en væsentlig del af selskabets strategi at tage ansvar for, at hver eneste togkilometer køres med så lavt et energiforbrug som muligt. For at reducere energiforbruget i driften vil selskabet i strategiperioden energieffektivisere driften og forberede den næste driftskontrakt, så incitamentet til løbende energieffektivisering styrkes.

## 4. Metroselskabet som virksomhed

Position i 2026:

- Klimaaftrykket fra selskabets organisation er nedbragt med 20 pct.

Metroselskabet har som virksomhed et eget klimaaftryk i form af kontorfaciliteter, transport mm. Øget fokus på driften af egen organisation benyttes til at fremme organisationskulturen med øget fokus på bæredygtighed, herunder flere klimavenlige valg i dagligdagen.

Selskabets daglige aktiviteter gennemgås jævnlige, og der skal udformes retningslinjer for aktiviteterne med henblik på at begrænse klimaaftrykket yderligere.



# 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.”*



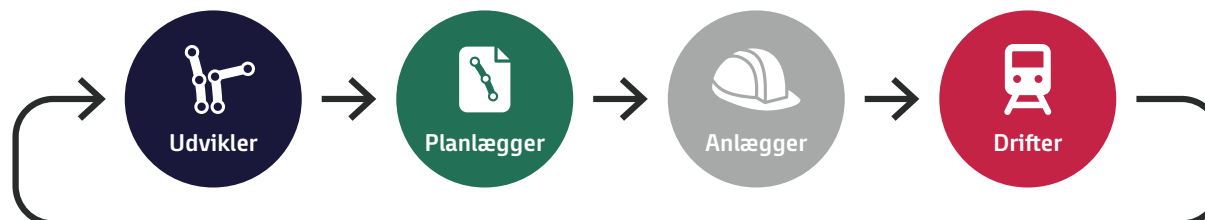


I strategiperioden planlægges det, at forlængelsen af M4 til Sydhavn åbnes, forlængelsen af M4 i Nordhavn besluttet, en kommende M5-linje afklares, og at ejerkredsen drøfter perspektiverne for yderligere udbygning af metronettet. Derudover leverer Metroselskabet bygherredydelse til Hovedstadens Letbane, som ligeledes skal åbne i strategiperioden.

De mange projekter betyder, at selskabet i en dansk sammenhæng er en stor bygherre med ansvar for at udvikle branchen. Det indebærer en forpligtelse til at gå forrest, når det gælder innovation, teknologi og sikkerhed (se også afsnit 4 om Sikkerheden).

Som flegangsbygherre har selskabet erfaringer fra tidligere projekter og kan påvirke markedet i kraft af sin størrelse. Dette vil selskabet benytte til at indarbejde bæredygtighedstiltag i kommende projekter, herunder materialevalg, konstruktionsmetoder og samarbejdsformer.

Det er væsentligt, at der skabes grundlag for en strategisk stillingtagen til dilemmaet mellem dels tidligt definerede projekter med afprøvede entreprisemodeller og dels muligheden for at kunne udskyde en række beslutninger. Ønsket om udskudte beslutninger skal ses i lyset af, at projekterne udvikles over lang tid, og det derfor kan skabe meget værdi, hvis teknologispring undervejs i design- og udførelsesfasen kan indtænkes løbende. Nye kontraktformer skal indeholde bedre muligheder for at indarbejde sådanne teknologispring undervejs i projektet. For at belyse alternativerne vil mulighederne for at anvende nye og uprøvede varianter af udbud og kontrahering blive afsøgt.



Figur 4  
Metroselskabets værdikæde

Metroselskabets bygherreorganisation er i høj grad gearet til at håndtere de megaprojekter, der etableres fra bunden.

Med flere reinvesteringer skal organisationen forberede sig på, at selskabet fremover får en mere sammensat projektportefølje med både megaprojekter, projekter i forbindelse med reinvesteringer og en række andre mindre projekter.

## Mål for strategiperioden

For at opnå ambitionen er der fokus på:

- Nye kontrakt- og samarbejdsformer
- Sammensat projektportefølje
- Teknologi og innovation

### 1. Nye kontrakt- og samarbejdsformer

Position i 2026:

Selskabet har vurderet

- hvilke kontraktformer der er mulige, og hvilken risikoprofil disse vil have på projekterne.
- om der fremover kan formuleres et kriterium om "evnen til samarbejde" som et tildelingskriterium i udbud.
- mulighederne for at indgå i partnerskaber med eksterne aktører om f.eks. deling af økonomisk risiko, incitamentsstrukturer osv.

I forbindelse med udviklingen og forlængelsen af M4 i Nordhavn og M5 afsøges mulighederne for nye kontrakt- og samarbejdsformer, hvor der åbnes for løbende at indarbejde teknologispring. Der vil herunder blive set på partnerskaber, kontraktkrav, beslutningsprocesser og incitamentsstrukturer.

Det forventes, at jo flere beslutninger, der udskydes, desto større indflydelse kan det få på risici for projektets samlede økonomi og tidsplan. Risikofordelingen vil fortsat følge princippet om, at den enkelte risiko placeres hos den part, som bedst kan håndtere den.

Der benyttes allerede i dag udbudsformer, hvor entreprenørerne både forud for og under tilbudsforløbet inddrages i et dialogbaseret samarbejde.

Mulighederne for involvering i både den tidlige og de efterfølgende faser skal afsøges, så selskabet i højere grad kan bidrage konstruktivt til beslutningsprocessen. Tidligere erfaringer har vist en varieret kvalitet i selskabets samarbejder med forskellige entreprenører, hvorfor risici skal afdækkes inden.

Som hidtil vil det være væsentligt at sikre kommende kontrakter med gode samarbejdsmu-



ligheder omkring de forhold, som selskabet prioriterer og rapporterer på i sine bæredygtighedsrapporter. Dette drejer sig først og fremmest om arbejdsmiljø, arbejdsmarkedsforhold, social ansvarlighed og kontrol af forsyningskæder.

Selskabets lovgivningsmæssige forpligtelse til at konkurrenceudsætte har vist sig at være begrænsende i relation til tidlig inddragelse og langstrakte partnerskaber. Derfor afsøges det, hvor langt selskabet kan gå inden for rammerne, herunder hvad best practice er internationalt, og hvordan selskabet kan præge lovgivningen i en retning, der tilgodeser samfundet og klimaet.

## 2. Sammensat projektportefølge

Position i 2026:

- Selskabet har taget de nødvendige initiativer til at udvikle de kompetencer, der er væsentlige for at løfte den kommende projektportefølge.

Selskabet har stor værdi bundet i den etablerede metro, og efterhånden som Metroen udvikler sig, og behovet for reinvesteringer vokser, stiger behovet for at kunne håndtere den mere sammensatte projektportefølge. Samtidig løser selskabet flere andre opgaver, herunder udviklingen af Hovedstadens Letbane, etablering af omstigningsfaciliteter etc. Det medfører, at selskabet skal kunne håndtere en række meget forskellige projekter parallelt, herunder både mega, mellem og små projekter med forskellige niveauer af kompleksitet.

Tilrettelæggelsen af de små projekter kræver ofte et indgående kendskab til Metroens nuværende systemer og drift. Arbejdet med projekterne foregår derfor typisk inden for fastlåste

rammer, hvor der skal tages hensyn til kunder og den igangværende drift og nødvendig integration med de eksisterende systemer. Dette giver både udfordringer i forhold til kommende aftaler og udførelsen af projekterne.

Selskabet skal derfor sikre, at medarbejderne har de nødvendige kompetencer og ressourcer til at løfte en mere sammensat projektportefølge, herunder håndtere samarbejde og samarbejdsmodeller med flere typer af rådgivere og udførende end i dag.

## 3. Teknologier og innovation

Position i 2026:

- Selskabet har fundet nye måder at sikre økonomi, tidsplan og risikoprofil, der muliggør, at ny teknologi og innovation kan få positiv betydning for projekterne.

I naturlig forlængelse af det strategiske fokusområde om klima og bæredygtighed ønsker selskabet at minimere klimaaftrykket. Selskabet vil her søge at drage nytte af den markedsmæssige og teknologiske udvikling på området. Normalt låses alle væsentlige parametre ved kontraktindgåelse, og det frarådes at lave ændringer herefter, fordi ændringerne er uforholdsmæssigt dyre, indeholder risici og oftest udfordrer tidsplanerne. Ved at låse alle væsentlige parametre tidligt i forløbet risikerer selskabet imidlertid at gå glip af store klimaaftryksreduktioner.

Det bliver derfor en central udfordring at finde det rigtige tidspunkt og det rigtige niveau for at fastlåse kontrakternes forskellige parametre, så selskabet på den ene side opnår styrbare projekter med en forudsigelig økonomi, tidsplan og risikoprofil og på den anden side får mulig-

hed for at høste teknologigevinster i rimeligt omfang.

Teknologi og innovation skal også indgå i drift, vedligehold og kundeoplevelser. Metroens brand er tæt knyttet til innovation og nytænkning. Med de førerløse tog indtog Metroen en førerposition som teknologisk frontløber i forhold til byens andre transportformer, og med den førerposition følger en ambition om, at Metroen er tilsvarende teknologisk først med moderne billetsystemer, tilknyttede services og oplevelser på bl.a. mobiltelefonen.

Inden for vedligeholdelse skal selskabet være på forkant med de tekniske muligheder med Industrial Internet of Things, der sammen med et digitaliseret asset management system kan hjælpe overgangen til forebyggende vedligehold baseret på data frem for kalenderbaseret vedligehold.

Læs afsnit 1 om Kunderne.



# Sikkerheden

**Ambition:**

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





Ambitionen om, at alle skal kunne arbejde sikkert hver dag, er vanskelig, men ikke umulig at indfri. Samtidig er det en ambition, som igennem fem år har drevet en grundlæggende omstilling af selskabets sikkerhedskultur og tilgangen til arbejdsmiljøarbejdet. Arbejdet har i høj grad været målrettet forebyggelsen af ulykker på anlægsprojekterne, og sikkerheden er da også blevet forbedret væsentligt. Ulykkesfrekvensen er således reduceret fra 20,6 ulykker pr. million arbejdstimer i 2016 til 3,4 i 2021. Til sammenligning var landsgennemsnittet for arbejdere i bygge- og anlægsbranchen 32 i 2021.

Men der er fortsat medarbejdere, som kommer til skade, mens de arbejder på Metroselskabets projekter.

Og i den kommende strategiperiode vil selskabet være bygherre på bl.a. reinvesteringsprojekter, hvor mange forskellige entreprenører med vidt forskellig sikkerhedsperformance må forventes at bidrage. Derfor arbejder selskabet fortsat målrettet og dedikeret for, at alle kan arbejde sikkert hver dag.

Det er ikke kun på anlægsprojekterne, at medarbejdere kommer til skade. Det gælder også i arbejdet med at drive og vedligeholde Metroen, og det gælder på kontorerne, hvor der er medarbejdere, som oplever at blive syge af stress.

Derfor vil selskabet i den kommende strategiperiode fokusere på at sikre, at alle kan arbejde sikkert både fysisk og psykisk, uanset om man arbejder på anlægsprojekter, i driften eller på kontor.

## Mål for strategiperioden

I praksis skal der derfor arbejdes med at:

- Antallet af ulykker i driften nedbringes
- Ingen bliver syge af at gå på arbejde
- Sikkerhed tænkes ind fra starten på nye projekter

### 1. Antallet af ulykker i driften nedbringes

Position i 2026:

Metroselskabet

- har indsigt i og viden om ulykker i driften på niveau med selskabets indsigt på anlægsprojekterne
- har skabt grundlag for et væsentligt højere sikkerhedsniveau i forbindelse med det kommende udbud af driften

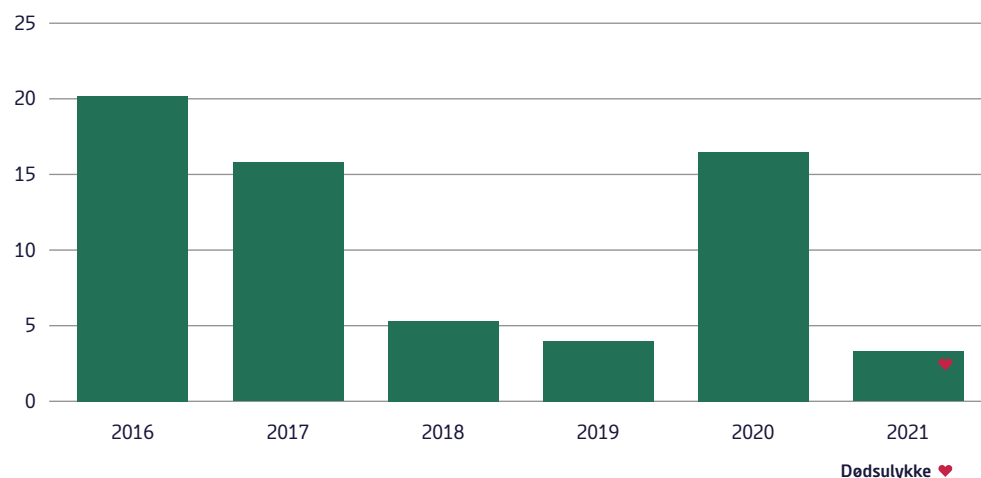
- opgør og arbejder målrettet med en sidestilling af ulykkesfrekvenser på anlægsprojekter og driften.

Alene i 2022 var der 20 ulykker med fravær i driften. Driftsoperatørernes ulykkestal vidner om, at der er behov for at øge sikkerheden for medarbejderne i driften.

Det er en kompleks problemstilling, da der både sker ulykker på værkstederne og i det daglige vedligehold, der minder om de ulykker, som selskabet har erfaring med på anlægsprojekterne, mens der samtidig sker et betydeligt antal fysiske og verbale overfald på stewards i driften.

Selskabet skal oparbejde viden om både årsagerne og om driftsoperatørernes eksisterende ulykkesforebyggende tiltag.

Ulykker per million arbejdstimer



Figur 5  
Metroselskabets ulykkesfrekvens fra 2016 til 2021





Selskabet vil derfor i strategiperioden etablere et tættere samarbejde med driftsoperatørerne om medarbejdernes sikkerhed. Med dette samarbejde forventer selskabet at få markant øget indblik i de forudsætninger, som er medvirkende årsag til antallet af ulykker. Samtidig kan selskabet med afsæt i erfaringerne fra sikkerhedsarbejdet på anlægsprojekterne bidrage til at styrke og kvalificere driftsoperatørernes eksisterende arbejdsmiljøindsats i alt fra håndtering af tungt materiel på værkstederne til konflikthåndtering i tog og på stationer.

Selskabet skal i strategiperioden genudbyde driftsopgaven. I den forbindelse vil selskabet indarbejde krav til samarbejdet med en kommende driftsoperatør om sikkerheden for medarbejdere i driften.

## 2. Ingen skal blive syge af at gå på arbejde

Position i 2026:

- Metroselskabet har etableret et datagrundlag og et måleredskab, som giver et ledelsesmæssigt overblik over det psykiske arbejdsmiljø.
- Medarbejderne oplever, at selskabet arbejder dedikeret med psykisk arbejdsmiljø.

Selskabet har i fem år haft et erklæret mål om, at ingen skal komme til skade af at gå på arbejde. Fokus har været på de fysiske ulykker. Men medarbejdere rammes også af psykiske "ulykker" såsom stress.

Selskabet har i forhold til de fysiske ulykker haft stor gavn af en erklæret nultolerance over for ulykker. Det har givet ledelsesmæssigt fokus og giver medarbejderne rygdækning til at intervenere i farlige situationer. På samme måde vil

selskabet i den kommende strategiperiode arbejde med en nultolerance over for, at medarbejderne bliver syge af at gå på arbejde. Det kræver blandt andet, at der etableres et datagrundlag og et måleredskab, som gør det muligt at følge udviklingen tæt.

Selskabet vil være en arbejdsplads, som kan rumme, at medarbejdere af og til udfordres privat, og ønsker her at kunne tilbyde perioder med nedsat tid, øget fleksibilitet, hjemmearbejde mm. Som en del af udviklingen af Metroselskabets organisation vil selskabets tilbud og muligheder blive beskrevet og gjort tilgængelige for medarbejderne.

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

Position i 2026:

- Metroselskabet har afdækket mulighederne for at introducere flere præfabrikerede elementer i anlægsprojekterne.
- Metroselskabet har etableret et kontraktuelt set-up for et tæt samarbejde mellem bygherre og entreprenør i den detaljerede designfase.

Flere alvorlige ulykker kan forebygges gennem projektering, design og planlægning. I strategiperioden går både forlængelsen af M4 i Nordhavn og M5 ind i udbudsdesignfasen.

Derfor vil selskabet etablere et tættere samarbejde med designrådgiverne for at sikre, at de også påtager sig et ansvar for sikkerheden og aktivt bidrager til at finde løsninger, som minimerer risikoen for ulykker i anlægsfasen.

Da selskabet anvender "design and build-kontrakter", varetages store dele af den faktiske

designopgave af anlægsentreprenørerne. Derfor vil selskabet på tilsvarende vis etablere et kontraktuelt set-up, som sikrer, at der også i samarbejdet mellem anlægsentreprenøren og dennes rådgivere arbejdes med ambitiøse og virkningsfulde risikomitigerende tiltag.

Selskabet ønsker at tage sikkerhed til et nyt niveau ved eksempelvis i højere grad at anvende præfabrikerede elementer på byggepladserne. Præfabrikation giver generelt mulighed for, at langt flere processer kan foregå i et mere kontrolleret miljø, ligesom mængden af forskellige aktiviteter på byggepladserne reduceres. Det er derfor et strategisk indsatsområde i selskabets innovationsprogram at afsøge mulighederne for i videre omfang at anvende præfabrikation på anlægsprojekterne.



# Organisation og kompetencer

**Ambition:**

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



Et øget ambitionsniveau for at bidrage til samfundet med bæredygtig mobilitet kan kun indfries med dygtige og engagerede medarbejdere, som gerne vil anbefale selskabet til andre. Metroselskabet skal derfor være en god og attraktiv arbejdsplads, der formår at engagere, udvikle, fastholde og tiltrække fagligt dygtige medarbejdere med de rette kompetencer, hvor medarbejderne oplever, at de har indflydelse, og hvor der er plads til forskellighed og forskellige livssituationer.

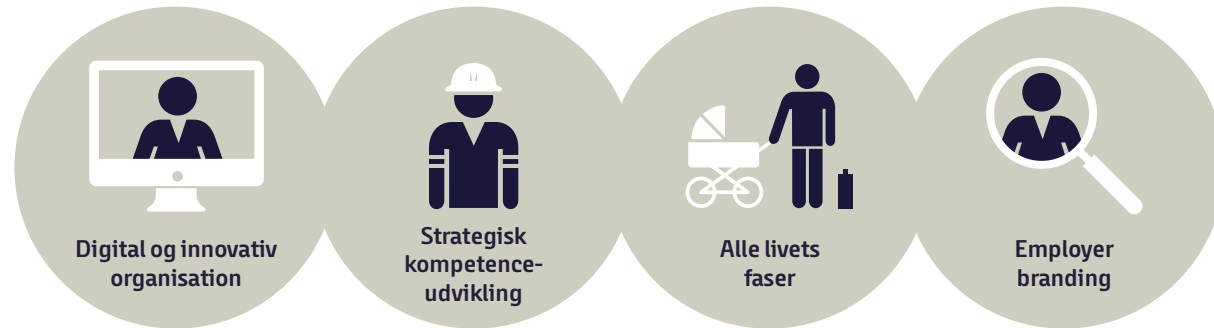
Jobmarkedet er præget af store forandringer med en historisk lav ledighed, mindre arbejdsudbud og konkurrence om de dygtige medarbejdere. Samtidig er medarbejdernes forventninger til job, karriere og arbejdspladser under forandring med øget fokus på bl.a. mening, fællesskab og fleksibilitet.

Metroselskabet skal derfor bl.a. med afsæt i medarbejdertilfredshedsundersøgelser samt en mere databaseret tilgang til kompetence- og personalemæssige forhold fortsat udvikle sig som arbejdsplads, og der skal arbejdes målrettet på at udvikle en strategisk tilgang til organisations- og kompetenceudvikling.

## Mål for strategiperioden

I praksis skal der arbejdes med:

- Digital og innovativ organisation
- Strategisk kompetenceudvikling
- Alle livets faser
- Employer brand



### 1. Digital og innovativ organisation

Position i 2026:

- Organisering, processer og styringsværktøjer understøtter innovative arbejdsprocesser, effektive arbejdsgange, hurtige beslutningsveje og tydelige prioriteringer.
- Innovationskompetencer er opprioriteret.
- Nye digitale og teknologiske arbejdsværktøjer er en integreret del af selskabets arbejde.

Organisationen skal understøtte en innovationskultur, der muliggør, at medarbejdere og ledere kan anvende deres kompetencer og udfolde deres fagligheder til at løse problemer og skabe nye løsninger.

Samtidig skal selskabet sikre en høj grad af intern effektivitet for at sikre, at kompetencer og ressourcer bruges hensigtsmæssigt.

Det betyder, at medarbejderne skal have bedre muligheder for at investere tid i at opsøge og afprøve nye løsninger både internt og med samarbejdspartnere, herunder også nyt software og ny teknologi til videndeling og samarbejde.

### 2. Strategisk kompetenceudvikling

Position i 2026:

- Behovet for centrale kompetencer er defineret, og medarbejdernes muligheder for at udvikle kompetencer og fagligheder er etableret.
- Der er etableret klare og synlige karriereveje i selskabet til udvikling og fastholdelse af medarbejdere.
- Ledelseskompetencerne er videreudviklet, så de matcher fremtidens behov.

Selskabet skal arbejde med en mere systematisk tilgang til kompetence- og karriereudvikling. Som vidensvirksomhed er selskabet helt afhængig af at have medarbejdere på et højt fagligt niveau. Det er nødvendigt løbende at udvikle medarbejderes kompetencer ved at give mulighed for at tilegne sig ny viden og tilbyde relevant videreuddannelse. Det skal ske på måder, der gavner både den enkelte og selskabet.

Sammensætningen af projekter ændrer sig over tid, og selskabet skal formå at arbejde systema-

Figur 6

Fire hovedfokusområder skal sikre, at organisationen kan levere på de mange ambitioner for fremtiden





tisk for, at medarbejderne kan flytte sig på tværs af organisationen, således at kompetencer fastholdes og udvikles i organisationen.

I Metroselskabet skabes resultaterne i høj grad på tværs af de forskellige dele af værdikæden, den interne matrix og de mange eksterne samarbejdspartnere. Dette stiller øgede krav til ledelseskompetencerne og en mere systematisk tilgang til udviklingen af disse.

### 3. Alle livets faser

Position i 2026:

- Løn-, pensions- og orlovsvilkår er analyseret og afbalanceret i forhold til at beholde og tiltrække højt specialiserede kompetencer.
- Der er den nødvendige fleksibilitet til arbejdstilrettelæggelse og brug af hjemmearbejde med fokus på, at medarbejderne har de rette forudsætninger for at præstere og trives, så opgaverne løses.
- Der er fundet fleksible løsninger på medarbejdernes forskellige behov i de forskellige faser af deres liv.
- Det er transparent, hvordan medarbejderne inddrages i at prioritere goder og vilkår.

Selskabet har brug for medarbejdere i alle livets faser. Det stiller krav til, at selskabet tilbyder individuelle og fleksible vilkår og arbejdsforhold, der møder behovene fra medarbejdere i forskellige aldre og livssituationer.

### 4. Employer brand

Position i 2026:

- Med afsæt i den strategiske kompetenceafdækning har selskabet etableret en stærk position i relation til de udvalgte målgrupper og kompetenceområder.

- Positionen bygger på en faktabaseret forståelse af, hvad der er vigtigt for kandidaterne, og hvor dette matcher selskabets værdier og bidrag.
- Selskabet både er og bliver oplevet som en god arbejdsplads for minoriteter og for internationale medarbejdere. Dette er opnået gennem strategiske initiativer for at fremme en mangfoldig, inkluderende og international arbejdsplads.

Metroens stærke brand kan benyttes til at styrke selskabets employer branding, skabe større sammenhæng mellem Metroen som arbejdsplads og som produkt og styrke evnen til at tiltrække nye højt kvalificerede medarbejdere.

Kortlægning af særligt kritiske målgrupper og kompetenceområder sammen med udviklingen og eksekveringen af en strategi for employer branding er en forudsætning for, at Metroselskabet kan tiltrække og fastholde de medarbejdere, som er nødvendige for at opnå den overordnede målsætning om at levere den størst mulige samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk.







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