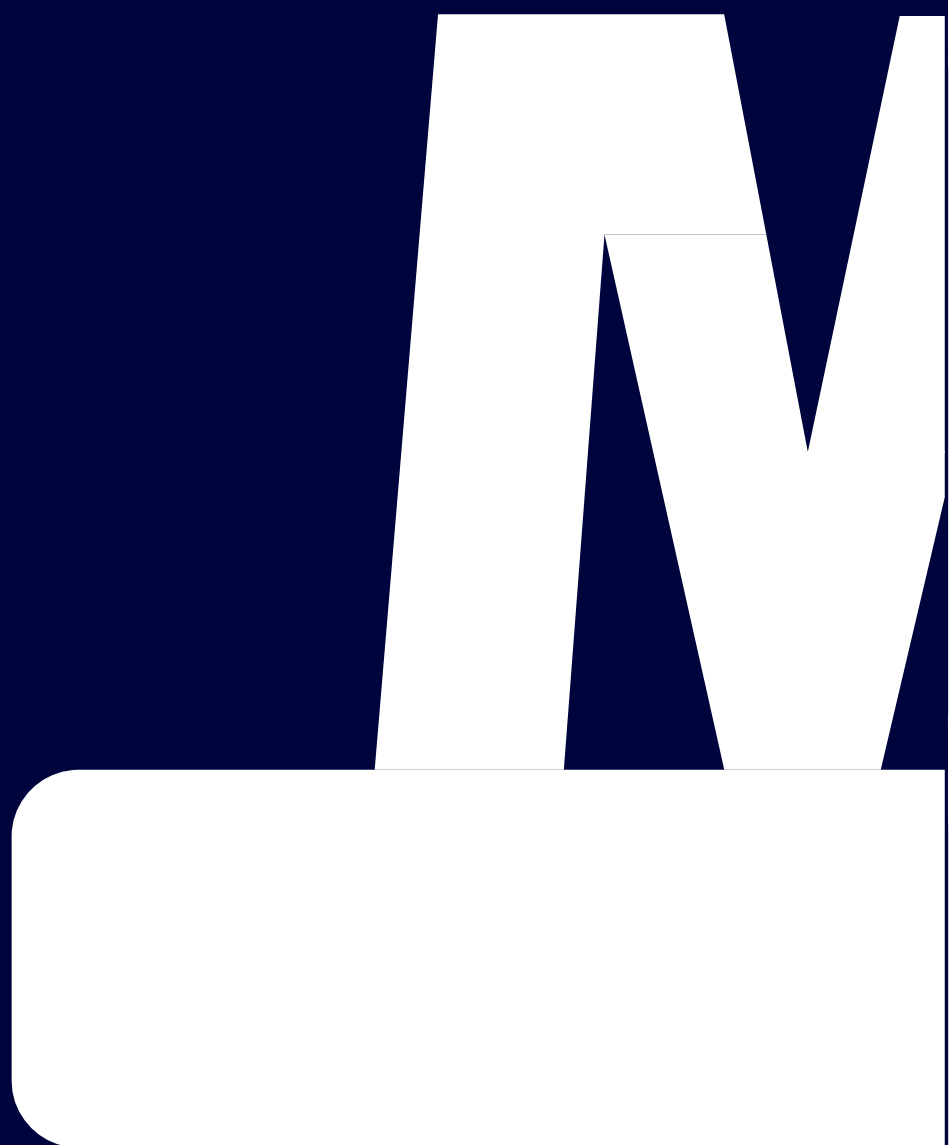


METROSELSKABETS FORRETNINGSSTRATEGI

2018-2022



FORORD

Metroselskabet er et offentligt ejet selskab, som har det overordnede ansvar for at drive og vedligeholde den eksisterende metro i hovedstadsområdet samt ansvaret for at anlægge nye metrolinjer.

I den kommende strategiperiode ændrer selskabets organisation karakter. Cityringen, der er det største anlægsprojekt i hovedstaden siden Christian IV anlagde Christianshavn i 1600-tallet, åbner i juli 2019. At skabe et sammenhængende og velfungerende metrosystem vil derfor være et af selskabets vigtigste fokusområder i strategiperioden. Tilsvarende åbner afgreningen mod Nordhavn og Sydhavn i henholdsvis i 2020 og i 2024. Selskabets anlægsportefølje mindskes dermed i strategiperioden og selskabets driftsopgave bliver markant større. Derudover stiller Metroselskabet ressourcer til rådighed for Hovedstadens Letbane.

Passagertallet på de nuværende metrostrækninger forventes at vokse støt i den kommende strategiperiode fra godt 60 mio. passagerer i 2017 til lidt over 80 mio. passagerer på linjerne til Amager i 2025, og til ca. 175 mio. passagerer i det samlede metrosystem.

Passagerstigningen skyldes, udover åbningen af Cityringen, Nordhavns- og Sydhavnsmetroen, primært den store befolkningstilvækst som hovedstaden oplever i disse år. Befolkningsprognoser viser en befolkningstilvækst i hovedstadsområdet på ca. 33 % frem mod 2040¹. Befolkningstilvæksten forventes at blive stærkest i udviklingsområderne, som Amager, herunder særligt Ørestad, Nordhavn, Refshaleøen, Nørrebro og Valby.

Passagerstigningen er dog også en udfordring for kapaciteten i metroen, og allerede i 2020 forventes kapacitetsudfordringerne at kunne mærkes. Særligt på Amager forventes både afgreningen til Lufthavnen og afgreningen til Vestamager at være tæt på den maksimale kapacitet i myldretiden i strategiperioden.

For at imødekomme passagertilvæksten og fortsat opretholde metroens høje driftsstabilitet, der i

dag ligger over 99 pct., har Metroselskabet derfor besluttet at foretage kapacitetsudvidende investeringer i de eksisterende metrolinjer.

Kapacitetsudvidelserne skal påbegyndes allerede i denne strategiperiode, for at sikre, at passagererne som udgangspunkt ikke oplever en forringelse af serviceniveauet.

I forbindelse med anlæg af metro til Ny Ellebjerg, har Metroselskabet endvidere fået til opgave at bygge stationen, så der er bedst mulige omstigningsmuligheder for passagererne, når de skal veksle mellem forskellige former for transport, samtidig med at selskabet skal udvikle området i nær tilknytning til stationen, så denne kan bruges til boliger og erhverv.

Drift og anlæg af kollektiv transport har et public service formål, og Metroselskabet har derfor altid arbejdet med samfundsansvar som en integreret del af selskabets kerneforretning. Kravene til Metroselskabet om at arbejde med et samfundsansvarligt sigte er stigende, både fra lovgivningen, fra selskabets ejere og fra forbrugerne.

Metroselskabet har derfor i strategiperioden et særligt fokus på CSR, i relation til de områder, hvor selskabet kan gøre en ekstraordinær indsats, for eksempel på grund af selskabets størrelse i markedet som virksomhed eller som forbruger. Metroselskabet arbejder blandt andet med CSR gennem tilslutningen til FN's Global Compact.

Mit håb er, at forretningsstrategien giver pejlemærker for selskabets ageren gennem strategiperioden, og skaber nogle sikre rammer for selskabet at navigere i.

God læselyst,

Jørn Neergaard Larsen
Bestyrelsesformand

¹ Befolkningsprognose, Københavns Kommunes statistikbank

METROSELSKABETS FORRETNINGSSTRATEGI 2018-2022

METROSELSKABETS KERNEFORRETNING

Metroselskabets kerneforretning består af to dele. Den ene del af kerneforretningen angår drift og vedligehold af den eksisterende metro. Den anden del angår anlæg af ny metro.

Metroselskabet skal varetage sin kerneforretning på en sådan måde, at selskabet er i compliance med regler og anbefalinger for, hvordan en virksomhed skal drives, samtidig med at langtidsbudgettet overholdes.

Alt, hvad Metroselskabet gør, skal være noget, som understøtter selskabets kerneforretning.

METROSELSKABETS FOKUSOMRÅDER

Metroselskabet har udvalgt følgende fem fokusområder for den kommende strategiperiode:

1. Økonomi
2. Drift og vedligehold
3. Anlæg
4. Forretningsudvikling
5. CSR

METROSELSKABETS FORRETNINGSSTRATEGI

Metroselskabets forretningsstrategi sætter rammen for, hvordan selskabet arbejder i strategiperioden, og er ikke et udtryk for en udtømmende liste over selskabets aktiviteter. Forretningsstrategien fungerer som en overliggende for selskabets strategiske arbejde i strategiperioden, og alle aktiviteter i selskabet kan spejle sig i forretningsstrategien

Forretningsstrategien fastsætter således en række pejlemærker for, hvor selskabet skal bevæge sig hen, hvordan og under hvilke forudsætninger. Under hvert fokusområde er selskabets udfordringer og ambitionsniveau identificeret. Ambitionsniveauet er endvidere afspejlet i de konkrete mål, som selskabet har stillet op for perioden.

Metroselskabets forretningsstrategi danner

overliggende til en række andre, mere specifikke, strategier, som udmønter konkrete selskabsmål. Disse strategier omhandler for eksempel finansiering, kommunikation, kunderelationer, samarbejde med de øvrige trafikselskaber, kommercielle forhold, sikkerhed, CSR, mv. og kan variere i udtryk alt efter behov. På de følgende sider præsenteres Metroselskabets strategiske overvejelser med baggrund i selskabets udvalgte fokusområder.

ØKONOMI

- Metroselskabets forretning skal baseres på et økonomisk ansvarligt grundlag



Metroselskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Metroselskabets vigtigste økonomiske forpligtelse er overholdelse af langtidsbudgettet, og dermed at afdrage på selskabets gældsforpligtelser rettidigt. Samtidig arbejder Metroselskabet med at tilvejebringe finansiering til nye anlægsprojekter, hvilket kræver, at selskabet til stadighed effektiviserer og nedbringer sine omkostninger.

METROSELSKABETS UDFORDRINGER

Langtidsbudgettet skal overholdes

I henhold til Metroselskabets langtidsbudget skal selskabets gæld være afviklet i 2065.

Frem mod 2025 vil Metroselskabet have et større finansieringsbehov end indtjening, idet finansieringsbehovet følger af anlægsprojekternes forløb og sluttidspunkt. Fra 2026 og frem vil selskabet derimod have et større indtægtsgrundlag og derfor nettoafdrage gæld.

Metroselskabet skal med åbningen af Cityringen implementere et lovpligtigt kvalitetstillæg på 1 kr. i gennemsnit pr. rejsende, som er en forudsætning for, at langtidsbudgettets mål nås.

Overholdelse af langtidsbudgettet er derudover i væsentlighed afhængig af følgende risikofaktorer:

- Passagertal og takster
- Drifts- og anlægsomkostninger
- Ændring i realrenten

Driften af metroen bliver, når Cityringen åbner, en betydelig større forretning, og samtidigt skal der forsat anlægges mere metro. Det er dog forventningen, at der med afslutningen af anlægsprojektet Cityringen og afgreningen til Nordhavn skal foretages en tilpasning af selskabets udgifter, idet udgifter til drift og de pt. planlagte anlæg, herunder metro til Sydhavn, ikke giver basis for at opretholde den nuværende organisation.

Selskabet vil have fokus på at effektivisere således at udgifterne til at opretholde en effektiv organisation holdes på et niveau, der modsvarer omfanget af opgaverne. Yderligere effektivisering blandt andet gennem digitalisering vil muliggøre denne udvikling.

Metroselskabet skal investere i kapacitetsudvidelser

Metroselskabet forventer store stigninger i antallet af passagerer med tilsvarende potentielle stigninger i indtægterne i strategiperioden. Dette skyldes forventningerne til en kraftig befolkningstilvækst i hovedstadsområdet, og at billetpriserne kun forventes at stige svagt på grund af udviklingen i BNP, som er en væsentlig faktor i regulering af billetpriserne.

Metroselskabet vil i strategiperioden opleve en cash-flow udfordring i forhold til finansiering af de nødvendige kapacitetsudvidelser, der skal sikre, at metroen kan rumme passagertilgangen. Selskabet vil i perioden skulle finansiere kapacitetsudvidende investeringer ved hjælp af passagerindtægter der i vid udstrækning først vil komme efterfølgende, helt frem mod 2035. For at imødekomme passagertilvæksten skal investeringerne gennemføres i indeværende strategiperiode.

METROSELSKABETS AMBITIONER

Finansielt ansvarligt selskab

Metroselskabet skal overholde selskabets langtidsbudget, således at selskabet vil være gældfrit i 2065.

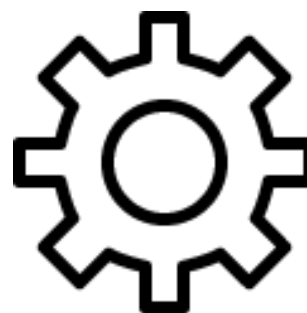
I forhold til selskabets anlægsbudgetter, skal eventuelle uforudsete udgifter indeholdes i de reserver, der allerede er afsat i tilknytning til de gældende anlægsbudgetter.

- Metroselskabets rentedækningsgrad skal i strategiperioden ligge på ca. 0,5, så halvdelen af selskabets finansielle poster dækkes af selskabets driftsresultat og gældsudvikling derved bliver som forudsat i perioden.

- Udgifterne til organisationen søges tilpasset til omfanget af fremtidige opgaver.

DRIFT OG VEDLIGEHOLD

- Metroselskabet skal levere højklasset kollektiv transport af højeste kvalitet til passagererne



Metroselskabet skal være tilpasset den moderne verden, og afspejle det samfund som selskabet opererer i, hvor der stilles krav til konstant tilgængelighed og maksimal brugervenlighed. Passagerne skal kunne stole på, at metroen altid er tilgængelig gennem højfrekvent pålidelig drift i alle døgnets timer.

Passagerne skal opleve at Metroselskabet tager rettidig hånd om kapacitetsudfordringerne, med færrest mulige gener for passagerne og for driftsstabiliteten.

METROSELSKABETS UDFORDRINGER

Åbning af Cityringen og Nordhavnsafgreningen

Metroselskabet skal i strategiperioden åbne Cityringen medio 2019 og Nordhavnsmetroen primo 2020.

Metroens driftsstabilitet og høje frekvens er afgørende for kundernes tilfredshed. Når de nye linjer åbner, skal kunderne opleve et højt og ensartet serviceniveau på alle metroens linjer.

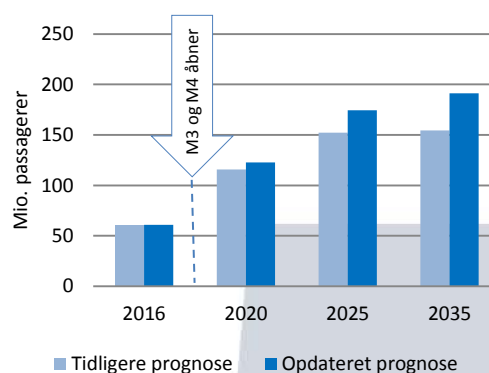
Når Cityringen og Nordhavnsafgreningen åbner skal hele metrosystemet opleves som sammenhængende. Kunderne skal opleve tilfredsstillende information på både Cityringens omstigningsstationer, Kongens Nytorv og Frederiksberg, samt de andre nye stationer, hvor der kan skiftes til og fra tog, København H, Østerport, Nørrebro og Nordhavn.

Åbningen af Cityringen og Nordhavnsafgreningen kræver derudover et vedvarende fokus på, at passagererne oplever systemerne (den eksisterende metro og de nye metrolinjer) sammenhængende, f.eks. i passagerinformationen, skiltningen etc. Dette vil være et særskilt fokusområde i arbejdet frem til åbningen af Cityringen og Nordhavnsafgreningen.

Metroselskabet skal imødekomme kapacitetsudfordringerne

Metroselskabets opdaterede passagerprognose fra 2017, der ligger til grund for det gældende langtidsbudget 2018, viser et behov for kapacitetsudvidende investeringer på kortere sigt og i større omfang end oprindeligt forudsat, jf. figur 2.

Figur 2: Passagerer i metroen, hele systemet, M1-M4



Den nye passagerprognose tager udgangspunkt i, at metroen har den samme høje driftsstabilitet og det samme høje serviceniveau som i dag. Såfremt der ikke bliver foretaget kapacitetsudvidelser, der imødekommer det stigende antal passagerer, vil det påvirke den høje driftsstabilitet negativt, som metroen kører med i dag, hvilket vil medføre et fald i kapaciteten. Metroens driftsstabilitet er derfor helt afgørende for kundernes tilfredshed med metroen.

Hvis ikke Metroselskabet sikrer, at der er den nødvendige kapacitet i metroen, løfter selskabet ikke sin opgave og forpligtelser over for passagererne. Kapacitetsudvidende investeringer er derfor afgørende for, at metroen kan opretholde både tilstrækkelig kapacitet og en høj driftspålidelighed.

Metroselskabet vurderer, at kapaciteten i myldretiden allerede vil begynde at blive udfordret i 2020 og blive væsentligt forværret i de følgende år. Kapacitetsudfordringen er koncentreret om stationerne på tværs af havnen og på afgreningerne på Amager. Åbningen af Cityringen vil ikke aflaste disse stationer.

Kapacitetsudvidende investeringer skal gennemføres på en økonomisk forsvarlig måde, med størst mulig hensyntagen til passagererne i implementeringsperioden. Tiltagene skal afvejes nøje i forhold til både effekt, implementeringstid, påvirkning af driftsstabilitet og kapacitet i implementeringsperioden.

Metroselskabet har besluttet på kort sigt at investere i sædeoptimering i de eksisterende tog, samt ét ekstra tog, som skal indgå i driften i myldretiden. Disse tiltag giver en samlet effekt på kapaciteten på ca. 15 pct. fra 2020. På mellemlangt sigt vil selskabet indkøbe 8 nye tog og implementere et nyt styresystem, der muliggøre en optimeret drift. Denne model øger kapaciteten med ca. 35-40 pct., når alle tiltag er fuldt implementeret i 2025.

Der skal investeres i metroen

Gammelt slidt materiel og infrastruktur medfører flere driftsforstyrrelser, som i sidste ende vil betyde ringere service til passagerne og tab af passagerer, som igen medfører mistede billetindtægter. Det eksisterende transportsystem har en nominel levetid på ca. 25 år, hvorefter det forventeligt skal udskiftes eller levetidsforlænges. Ved strategiperiodens udløb vil togene være mellem 20 og 23 år gamle.

For at opretholde et velfungerende metrosystem med en høj driftsstabilitet har Metroselskabet derfor igangsat asset management for at sikre vedligeholdelse af materiel og andre aktiver, der følger af Metroselskabets reinvesteringsstrategi.

Metroselskabet vil koordinere gennemførelsen af reinvesteringerne i den eksisterende metro og de nye investeringer, der skal skabe mere kapacitet i den eksisterende, således det sikres, at reinvesteringerne og de kapacitetsudvidende investeringer foregår på den mest hensigtsmæssige måde i forhold til økonomi, driftsstabilitet, passageroplevelser mv.

METROSELSKABETS AMBITIONER

Passageroplevelse i verdensklasse

Metroselskabet har en ambition om at opretholde en høj passagertilfredshed. Dette indebærer blandt andet et metrosystem med høj grad af driftsstabilitet, at metroen er ren, et trygt sted at opholde sig, og at passagererne modtager rettidig passagerinformation, således at metroen fortsat oplever passagertilvækst.

Metroselskabet skal derfor rettidigt imødekomme

kapacitetsudfordringerne og behovet for reinvesteringer, således at passagerernes høje kundetilfredshed opretholdes.

Metroselskabet skal foretage gennemtænkte investeringer, og selskabets driftsresultat vil også fremover skulle være tilstrækkeligt til at afvikle de nødvendige lån.

- Metroselskabets NPS² (net promoter score, der viser hvor villige passagererne er til at anbefale metroen til andre) skal fastholdes på minimum 45 i perioden.
- Metroselskabets overskud fra den primære drift skal i strategiperioden i gennemsnit svare til en overskudsgrad på 16-20 pct.
- Metroselskabets driftsoverskud pr. passager skal i strategiperioden ligge mellem 3,50-4,50 kr. (2017-priser).
- Mål for indsving i forbindelse med åbningen af Cityringen og Nordhavn skal det første år være 60 pct. af det fulde potentiale stigende til 95 pct. i år 4.
- Metroselskabet skal koordinere reinvesteringerne i metroens nuværende materiel med selskabets kapacitetsudvidende investeringer.

² NPS skalaen går fra -100 til +100

ANLÆG

- Metroselskabet skal være en ansvarlig bygherre



Metroselskabet er i øjeblikket en stor bygherre på grund af omfanget og kompleksiteten af selskabets anlægsportefølje. Selv om der til stadighed er projekter i gang, må Metroselskabet imidlertid forberede sig på, at den samlede aktivitet vil falde i de nærmeste år i takt med Cityringens færdiggørelse. Selskabet skal desuden yderligere omstille sig til en udvikling, hvor projekterne i langt højere grad end hidtil understøttes af digitale værktøjer. Endelig er det et strategisk valg, at Metroselskabet i de kommende år vil gøre en særlig indsats for at skabe et sikkert arbejdsmiljø på byggepladserne, der er markant bedre end i dag.

METROSELSKABETS UDFORDRINGER

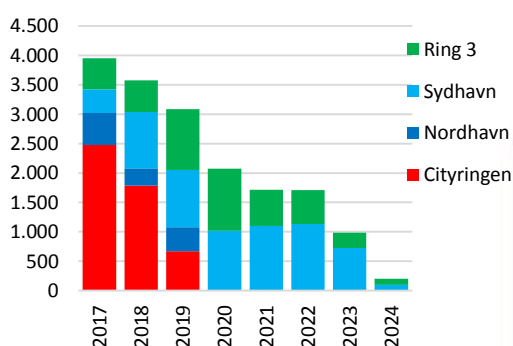
Metroselskabet afslutter i strategiperioden anlægget af Cityringen og den første etape af Nordhavnsafgreningen. Det vil således i første del af den kommende strategiperiode være fokus på at sikre, at anlæggene åbner som planlagt..

Metroselskabets anlægsportefølje ændrer karakter

Metroselskabets anlægsprojekter er særlige på grund af deres størrelse, kompleksitet og placering midt i Danmarks aller mest befolkede områder. Selskabets årlige værdi af anlægsaktiviteterne udgør ca. 3-4 mia. kr., hvilket svarer til 5 til 7 pct. af summen af alle anlægsaktiviteter i Danmark.

Metroselskabet investerer ca. 37 mia. kr. i Cityringen, Nordhavns- og Sydhavnsmetroen, og har planlagte anlægsinvesteringer frem til 2024 for ca. 13,2 mia. kr. i 2017-priser. Cityringen udgør i dag ca. 80 pct. af selskabets samlede årlige budget.

Figur 3: Metroselskabets anlægsinvesteringer i mio. kr.



Såfremt Metroselskabets ejere ikke i perioden træffer beslutning om nye anlægsopgaver, vil selskabets anlægsorganisation skulle reduceres markant som følge af afslutningen af Cityringen og afgreningen til Nordhavn. Metroselskabets organisation skal tilpasses til en mindre anlægsportefølje. Dette skal ske uagtet, at anlæg af Sydhavnsafgreningens 5 stationer påbegyndes i perioden, og der tillige er politisk enighed om at anlægge yderligere 3-4 stationer på Nordhavnsafgreningen.

Metroselskabet stiller derudover arbejdskraft til rådighed for Hovedstadens Letbane, et anlægsprojekt til ca. 6,2 mia. kr. i 2017-priser. Anlæg af letbanen langs Ring 3 påbegyndes i 2018.

En af hovedudfordringerne vil være at tilpasse organisationen på en måde, så helt centrale kompetencer kan fastholdes. Dette er nødvendigt, dels af hensyn til anlæg af Sydhavnsafgreningen og de kommende stationer i Nordhavnen, dels af hensyn til at selskabet skal kunne håndtere reinvesteringer i den eksisterende metro og investeringer i at udvide kapaciteten i metroen. Endelig skal selskabet fortsat kunne assistere selskabets ejere med at foretage analyser af behovet for nye metrolinjer og håndtere, hvis ejerne bestiller nye anlægsopgaver.

Offentlig bygherrerolle under forandring

Metroselskabet skal efterleve de forventninger og krav, der er til offentlige bygherrer generelt (og Metroselskabet specifikt). Disse forventninger og krav har løbende udviklet og ændret sig, og dette forventes også at ske fremadrettet. Der er således en række opgaver, som ikke tidligere var naturlige

”bygherreopgaver”, men som på grund af ændrede rammevilkår, eller konkrete risici, er kommet til. Dette har flyttet grænsen for Metroselskabets kerneforretning.

Metroselskabet har som offentlig bygherre af infrastruktur af stor samfundsmæssig betydning en særlig forpligtelse til at sikre et godt arbejdsmiljø og høj sikkerhed i anlægsfasen på samme måde, som selskabet tager ansvar for passagerernes sikkerhed i driftsfasen.

Alle, som bidrager til at skabe metroen, skal kunne komme sikkert hjem fra arbejde hver dag. Det kræver en ekstraordinær indsats at løfte sikkerheden i en branche som traditionelt har et højt ulykkesniveau.

På grund af Metroselskabets størrelse og rolle som flergangsbygherre har selskabet mulighed for at for at bruge erfaringer fra tidligere projekter til at sikre læring og sætte nye standarder for sikkerhed. Denne mulighed skal Metroselskabet udnytte.

Stigende digitalisering i bygge- og anlægsbranchen

Metroselskabet skal desuden kunne operere i en bygge- og anlægsbranche, som i stigende grad tager digitalisering til sig som redskab til effektivisering og udvikling.

Også på Metroselskabets projekter vil der være behov for øget digitalisering, både med henblik på at udvikle og effektivisere projekterings-, bygge- og de efterfølgende vedligeholdelsesprocesser, og for at kunne være professionelle sparringspartnere for vores entreprenører, som i stigende omfang anvender digitale redskaber. Metroselskabet skal i strategiperioden omstille arbejdsgange og medarbejdere til at imødekomme og implementere digitaliseringen.

METROSELSKABETS AMBITIONER

Ansvarlig bygherre

Metroselskabet har som ambition at være en kompetent og ansvarsfuld bygherre, som leverer anlægsprojekter til den rette kvalitet, tid og pris.

- Metroselskabet skal have et arbejdsmiljø på byggepladserne, hvor ulykkesfrekvensen er væsentlig lavere end på selskabets projekter hidtil, og målet er ultimativt, at ingen kommer til skade, der bygges og drives metro.

- Metroselskabet skal sikre, at Cityringen og afgreningen til Nordhavn åbner som planlagt.
- Metroselskabet skal implementere digitalisering i anlægsfasen af Sydhavnsmetroen.

CSR

- Metroselskabet skal handle socialt ansvarligt i alle selskabets aktiviteter



Metroselskabet vil tænke CSR ind i alle dele af selskabets forretning. Der hvor selskabet ser et særligt potentiale for at kunne sætte en høj standard, enten på grund af selskabets størrelse som forbruger eller som udbyder, vil selskabet have et særligt fokus på at implementere samfundsansvarlige tiltag.

METROSELSKABETS UDFORDRINGER

Metroselskabet sætter barren højt

Metroselskabet er et offentligt ejet selskab med et public service formål, og store dele af selskabets almindelige virke falder indenfor det, som normalt betegnes som CSR.

Med tilslutningen til FN Global Compact har selskabet forpligtet sig til at leve op til FN's 10 principper for samfundsansvar, som bygger på internationalt anerkendte konventioner om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption. Principperne er også forankrede i dansk ret. Metroselskabet har som offentligt ejet selskab initiativer på plads indenfor alle principperne som følge af dansk lovgivning, ejerbeslutninger eller lignende bindende regelsæt.

Metroselskabet har besluttet at sætte barren højere og vil have en klar og ambitiøs CSR-profil. Derfor anvender selskabet en snæver definition af CSR, hvor aktiviteter kun defineres som CSR, hvis de ligger udover det, som selskabet under alle omstændigheder er forpligtet til at gøre som følge af lovgivning mv. eller for at sikre selskabets kerneforretning.



Fokus kræver til- og fravalg

Metroselskabets arbejde med CSR tager udgangspunkt i FN's verdensmål. Metroselskabet påvirker de 17 verdensmål i forskellig grad, alt efter hvor tæt på selskabets kerneforretning de enkelte verdensmål er.

Selskabets ambitionsniveau betyder aktive til- og fravalg af initiativer. For at sikre at CSR-arbejdet får høj prioritet og god effekt har selskabet valgt at fokusere indsatsen inden for de verdensmål, som er mest relevante for selskabets kerneforretning i de enkelte år, og hvor selskabet har størst mulighed for påvirkning. Det betyder omvendt, at selskabet har fravalgt nogle af de verdensmål, der ligger i periferien af selskabets kerneforretning. På den baggrund har Metroselskabet valgt at fokusere på følgende verdensmål i strategiperioden:



Som handler om Metroselskabets arbejdsmiljø, særligt i anlægsfasen.



Som handler om Metroselskabets fokus på at rekrutterer lærlinge til selskabets projekter.



Som handler om at reducere Metroselskabets forbrug af drikkevand, særligt i anlægsfasen.



Som handler om at reducere Metroselskabets energiforbrug, særligt i driftsfasen.



Som handler om Metroselskabets arbejde med løn og arbejdsvilkår, både i anlæg og i drift.



Som handler om Metroselskabets arbejde med konkrete byudviklingsprojekter.



Som handler om Metroselskabets arbejde med implementere cirkulære byggeprincipper, og om at producere på en ansvarlig måde overfor de mange naboer.



Som handler om Metroselskabets arbejde med at designe et klimavenligt metrosystem, så flest muligt vælger denne grønne transportform..



Som handler om Metroselskabets samarbejder og partnerskaber.

have et særligt fokus på at implementere samfundsansvarlige tiltag.

METROSELSKABETS AMBITIONER

CSR er kerneforretning

Metroselskabet skal have en klar og ambitiøs CSR-profil, hvor barren sættes højt og selskabet forpligter sig på at levere en ekstra indsats for at understøtte de 9 udvalgte verdensmål.

Den ambitiøse CSR-profil skal bruges som løftestang for at tænke bæredygtighed ind i alle selskabets forretningsgange, således at initiativer, der starter som CSR-initiativer kan overgå til at blive en integreret del af selskabets kerneforretning.

Metroselskabet revurderer årligt selskabets fokusområder for det kommende år med henblik på at sikre, at der undervejs i strategiperioden arbejdes fokuseret med de områder, hvor selskabet kan gøre den størst mulige forskel og få maksimal effekt af de anvendte ressourcer.

- Metroselskabet vil tænke CSR ind i alle dele af selskabets forretning. Der hvor selskabet ser et særligt potentiale for at kunne sætte en høj standard, enten på grund af selskabets størrelse som forbruger eller som udbyder, vil selskabet

FORRETNINGSUDVIKLING

- Metroselskabet vil være et innovativt selskab med fokus på kerneforretningen



Metroselskabet vil fokusere på sin kerneforretning – nemlig at anlægge, drive og vedligeholde metroen på et forretningsmæssigt grundlag. Selskabet vil udvikle sin forretning med nye forretningsområder, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne, hvis disse bidrager positivt til selskabets økonomi.

METROSELSKABETS UDFORDRINGER

Metroselskabets kerneforretning og nyt forretningsområde

Metroselskabets kerneforretning er at anlægge nye metrolinjer samt drive og vedligeholde metroen på et forretningsmæssigt grundlag. Selskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne.

Metroselskabet fået til opgave at udvikle en sammenhængende station på Ny Ellebjerg, som forbinder både S-tog, regionaltoget og den kommende underjordiske metrostation, samt skabe gode omstigningsforhold for passagererne. Når stationen står færdig vil den forventeligt have et dagligt antal passagerer svarende til Københavns Hovedbanegård i dag. Derudover kan stationen integreres med et byggeri på i alt ca. 80.000 etagemeter, som kan anvendes til boliger og erhverv. Denne opgave er en tilføjelse til selskabets kerneforretning.

Udviklingen af Ny Ellebjerg station forventes at bidrage med flere passagerindtægter som følge af bedre omstigningsforhold og mere stationsnært byggeri.

Metroselskabets økonomiske grundlag er afhængigt af passagerindtægter

Metroselskabets grundlag for at opfylde selskabets langtidsbudget er i høj grad afhængig af metroens passagertal og de takstindtægter, som kommer fra passagererne.

Yderligere forretningsudvikling kan ske med henblik på at skabe det bedst mulige fundament for metroens fremtidige passagertal

Metroselskabet vil således alene udvikle sin forretning med tiltag uden for kerneforretningen, som har en naturlig forretningsmæssig

sammenhæng med metroaktiviteterne, hvis disse i væsentlig grad bidrager positivt til selskabets økonomiske grundlag. Det kan være at indgå i samarbejder med private investorer, hvis det giver et direkte afkast til selskabet eller genererer flere passagerer. Der skal foretages en afvejning af størrelsen af afkastet og risiciene ved en nyt tiltag, inden der træffes beslutning om tiltaget skal igangsættes.

Metroselskabet har screenet muligheder for forretningsudvikling ved og omkring nuværende og kommende stationer på opfordring fra ejerne. Der kan f.eks. være et potentiale i at sammentænke fælles projektudvikling med eksterne parter med placeringen af nye metrostationer.

Selskabet har også undersøgt det økonomiske potentiale ved styrket kommerciel anvendelse af metroens stationer over og under jorden, for eksempel ved etablering af kiosker og andre butikker på stationsrummene. Imidlertid er der ikke nogle af disse muligheder, der forventes at udgøre et betydeligt økonomisk potentiale for selskabet.

Metroselskabets fokus vil derfor fortsat være rettet mod selskabets kerneforretning, men med åbenhed for nye muligheder for at styrke kerneforretningens resultater.

METROSELSKABETS AMBITIONER

Udvikling i sammenhæng med kerneforretning

Metroselskabets forretningsmodel bygger på, at selskabets driftsoverskud giver et betydeligt bidrag til finansieringen af nye linjer, samt finansiering af kapacitetsudvidende tiltag og reinvesteringer. Hvis driftsoverskuddet kan øges ved, at selskabet udvikler sin forretning med metrorelaterede aktiviteter, er dette attraktivt for selskabet.

- Metroselskabet vil bruge projektet vedr. udviklingen af Ny Ellebjerg station til at undersøge, om/hvordan lignende projekter kan indtænkes som positive bidrag til byens og selskabets udvikling.

NEW

NEW