

SAMFUNDSANSVAR OG BÆREDYGTIG UDVIKLING

ØRESUNDSBRO KONSORTIET 2011



Øresundsregionen

Øresundsregionen er Nordens største og tættest befolkede storbyregion. Regionen omfatter områderne Skåne, Sjælland, Møn, Lolland-Falster og Bornholm, dækker 21.203 km² og har 3,7 mio. indbyggere, heraf 1,2 mio. i Sverige og 2,5 mio. i Danmark.



Forord

Øresundsbro Konsortiet sætter sit ansvar for samfundet og miljøet højt. Derfor udgiver Øresundsbro Konsortiet hvert år en redegørelse for samfundsansvar og bæredygtig udvikling. Dette er den tredje redegørelse, og den er en videreudvikling af tidligere, årlige rapporter omhandlende miljømæssige og sociale faktorer, der er udkommet siden forbindelsens første driftsår i 2001. Redegørelsen følger rapporteringsperioden for årsrapporten, der er et fuldt kalenderår. Redegørelsen for 2010 blev udgivet i februar 2011.

Denne redegørelse for 2011 lever op til kravene i Global Reporting Initiative (GRI) for rapporteringsform C+. Der er udvalgt 19 resultatindikatorer: tre økonomiske, syv sociale og ni miljømæssige. I forhold til 2010 er det syv yderligere resultatindikatorer, fire sociale og tre miljømæssige.

Redegørelsen omfatter hele forbindelsen, herunder tunnel, bro og øen Peberholm. Derudover omfatter den hovedkontoret i København og driftscenteret på Lernacken i Limhamn.

Indholdet i redegørelsen er udvalgt på baggrund af vores visioner, målsætninger og de forhold, der vurderes som væsentlige påvirkninger af samfund og miljø:

- Generede og distribuerede økonomiske værdier, herunder særligt fokus på distribuerede værdier til medarbejderne i form af løn, pensioner med videre.
- Indirekte påvirkninger af samfundet med særligt fokus på Øresundsregionen, herunder integration, flytning mellem den danske og svenske side af regionen, pendling, trafikmængde og kundetilfredshed.
- Medarbejdernes arbejds- og personalevilkår samt sikkerhed og sundhed, herunder ligestilling, overenskomster, personaleomsætning, sikkerhedsarbejde, arbejdsulykker og sygefravær.
- Miljøpåvirkninger, herunder naturudvikling, materialer, affald, vand, energi og drivhusgasser.

Øresundsbro Konsortiet benævnes i denne redegørelse typisk som Øresundsbron, der er det registrerede varemærke for virksomheden.



Indhold

Større sikkerhed, mindre miljøpåvirkning og vandrefalke på Øresundsbron i 2011	3
Om virksomheden	
Øresundsbron	5
Anlægget	6
Vision og forretningsidé	6
Overordnede mål	6
Interessentgrupper	7
Samfundsansvar og bæredygtig udvikling	
Politik for samfundsansvar og bæredygtig udvikling	9
Social bæredygtighed	
Derfor blev broen bygget	10
Trafikudvikling og kunderelationer	10
Det fælles arbejds- og boligmarked	11
Trafiksikkerhed og -tilgængelighed	12
Arbejdsvilkår for medarbejderne	14
Aftaler med fagforeninger	17
Arbejds miljø for medarbejdere og samarbejdspartnere	17
Regler ved indkøb	20
Økonomisk bæredygtighed	
Øresundsbrons direkte og indirekte økonomiske effekter	21
Miljømæssig bæredygtighed	
Miljøpolitik	25
Fokusområder miljø	26
Udvikling af miljøpåvirkning	27
Udvikling af miljøpåvirkning i tal	30
Naturen omkring forbindelsen	34
Bilag 1: Miljøvilkår	36
Bilag 2: Data	38
Bilag 3: Redegørelsen i forhold til GRI	40
Kontaktpersoner	42
Revisors rapport over overordnet granskning af redegørelsen	43

Større sikkerhed, mindre miljøpåvirkning og vandrefalke på Øresundsbron i 2011

Ligesom resten af samfundet står Øresundsbron i disse år over for store udfordringer. Hvordan får vi vendt stilstand til vækst? Heldigvis kan vi, også i disse tider, arbejde hen imod at nå vores mål på en bæredygtig måde samtidig med, at vi tager et ansvar for vores egen udvikling som virksomhed. Det er et ansvar, Øresundsbron tager meget alvorligt.

Øresundsforbindelsens kunstige ø, Peberholm, vedbliver at være et godt eksempel på, hvordan menneskeskabt land spiller sammen med naturen. Igen i år fascineres vi alle af, at så mange forskellige arter kan etablere sig på øen. Planter og dyr, som fugle, frøer, harer, ja, selv havørne har besøgt eller beboet Peberholm i 2011. Også selve højbroen har haft særligt besøg i 2011. Et vandrefalkepar valgte at yngle i en redekasse, som Øresundsbron satte op tilbage i 2003.

For tiden samarbejder Øresundsbron med Lunds tekniska högskola og SEA-U Marint Kunskapscenter i Malmø om at undersøge antallet af blåmuslinger på broens piller og pyloner. Netop bropillerne er hjemsted for en af Europas største kolonier af blåmuslinger, og projektet skal skaffe forskerne mere viden om muslingerne og bevise, hvor afgørende de er for vandmiljøet i Øresund.

Øresundsbron forsøger at tænke på miljøet i alle sammenhænge. I 2011 har vi blandt andet indgået en aftale med leverandøren af vores BroBizzer om at skaffe os af med de aflagte BroBizzer på en endnu mere miljørigtig måde. Vi har investeret i et nyt overvågningsdisplay på Øresundsbron – både fordi det var på tide at opdatere det nuværende – men også for at sikre, at vi forbedrer vores miljøprofil. Det nye system bruger væsentlig mindre strøm end det tidligere.

Og faktisk kan Øresundsbron registrere et væsentligt fald i strømforbruget i 2011 sammenlignet med tidligere år. I 2009 havde forbindelsen et strøm-

forbrug på 9,49 GWh, mens tallet i 2010 var steget til 10,61 GWh. I 2011 lykkedes det til gengæld at reducere forbruget til 8,26 GWh – et markant fald.

Det gode resultat kommer blandt andet fordi, vi i 2010 indførte et miljøledelsessystem, der skal hjælpe med at reducere energiforbruget i virksomheden. Samtlige dele af virksomheden bliver i disse år gennemgået ud fra en simpel devise: Kan vi spare på energien, og det er økonomisk forsvarligt, så gør vi det. Blandt andet er det lykkedes at optimere driften ved at sænke forbruget til varme, køling og ventilation, indføre bevægelsescensorer på kontorerne og indsætte sektionsopdelte elmålere for at afsløre, hvor vi bruger mest elektricitet.

Og resultaterne er flotte. Alene i april måned 2011 lykkedes det Øresundsbron at spare 140.000 kWh i forhold til samme måned året før. Det svarer til, hvad der skal bruges til at opvarme 129 huse på hver 140 kvadratmeter i en måned. Derfor er miljøledelsessystemet også noget, vi har videreudviklet i 2011 og fortsat vil udvikle i 2012.

Øresundsbron sætter ikke kun høje miljø- og samfundsmæssige krav til os selv, men også til vores leverandører og samarbejdspartnere. Vi kræver en tilkendegivelse af, om vores leverandører følger ILO's grundlæggende konventioner om menneskerettigheder i arbejdslivet, FN's børnekonventions artikel 32, de love og regler der gælder i produktionslandet, og hvordan leverandørerne arbejder med miljø og arbejdsmiljø.

Øresundsbron skal være en god og sund arbejdsplads, hvor mennesker trives. Vi satser på generøse sundhedsfremmende tiltag, kompetenceudvikling og løbende forbedring af det fysiske og psykiske arbejdsmiljø. Øresundsbron har i mange år været og er fortsat en arbejdsplads med et begrænset sygefravær og få arbejdsulykker. Det er vi stolte af og arbejder på at fastholde også i fremtiden.

I 2011 indførte vi hastighedsskilte i betalingsanlægget, som fortæller kunderne, hvor hurtigt de kører. Dette har medført, at kunderne nu sænker hastigheden mere, når de kører ind til betalingsanlægget, end tidligere. Dette skaber større sikkerhed for medarbejderne i betalingsbanerne. Også på anlægget har der været tiltag mod hastighedsoverskridelser. I 2011 prioriterede politiet i Danmark hastighedskontrol i tunnelen, hvilket har medvirket til at sænke hastighederne her. Alt sammen noget, der giver tryghed på arbejdspladsen for medarbejderne samt for kunderne, som kan mærke forskellen og føle sig mere trygge, når de kører igennem tunnelen og på broen.

Og kunderne er meget vigtige for os. I 2010 indførte Øresundsbron derfor to nye systemer til at forbedre kontakten med kunderne: BI og CRM (Business Intelligence og Customer Relation Management). Det arbejde har vi fortsat i 2011 og vil fortsætte i 2012. Målet er at kunne nå vores kunder med information, der vedkommer netop den enkelte kunde.

Vi ser frem imod et spændende 2012 med mange nye udfordringer.



Caroline Ullman-Hammer
Administrerende direktør
Øresundsbron



OM VIRKSOMHEDEN

Øresundsbron

Øresundsbro Konsortiet – eller Øresundsbron, som er virksomhedens varemærke – er en dansk-svensk virksomhed. Virksomheden er dannet på grundlag af en aftale (regeringsaftalen) indgået den 23. marts 1991 mellem de daværende regeringer i Danmark og Sverige og godkendt af det danske Folketing og Sveriges Riksdag.

Øresundsbrons formål er nærmere fastlagt i regeringsaftalen. Formålet er baseret på princippet om, at Øresundsbron er selvstændigt ansvarlig for ejerskabet og driften af forbindelsen over Øresund.

Øresundsbron ejes ligeligt af de statslige selskaber A/S Øresund og Svensk-Danska Broförbindelsen (Svedab AB). De nævnte selskaber er desuden ansvarlige for ejerskab og drift af tilslutningsanlæggene på den danske og den svenske side af forbindelsen. Samarbejdet mellem selskaberne med hensyn til ejerskabet af Øresundsbron er reguleret i en konsortieaftale, der er godkendt af den danske og den svenske regering. Ejerselskaberne hæfter solidarisk for Øresundsbrons forpligtelser.

Øresundsbrons opgave er kommerciel, trafikal og teknisk ledelse af forbindelsen, inklusive alle tilhørende tekniske anlæg. Opgaven omfatter markedsføring, finansforvaltning, vej- og jernbane-drift, vedligeholdelse, udvikling samt administrative opgaver.

Ifølge aftalen mellem landene har Øresundsbron ret til at tage betaling for overfarten fra brugerne af motorvejsforbindelsen over Øresund. Betaling sker i betalingsanlægget, der er en del af forbindelsens anlæg. Betalingsanlægget er placeret ved Lernacken på den svenske side af forbindelsen.

Øresundsbron forvalter jernbaneinfrastrukturen, mens jernbaneoperatører står for trafikken på skinnerne. Øresundsbron modtager et fast beløb for brugen af jernbaneforbindelsen fra Banedanmark og Trafikverket.

Indtægterne skal dække såvel drifts- som rente-omkostninger og skal anvendes til tilbagebetaling af de lån, der er optaget for at finansiere byggeriet af øresundsforbindelsen med tilslutningsanlæg både i Danmark og Sverige.

Øresundsbrons organisation består af en administrerende direktør, to stabsfunktioner (Sekretariat og Jura) og fem enheder (Leverance, Salg og Marked, Økonomi og Support, Anlæg samt Finans). Hver enhed ledes af en underdirektør.

Der er 181 fastansatte medarbejdere i Øresundsbron. Hertil kommer et antal mere eller mindre fast tilknyttede konsulenter. Medarbejderne er fordelt på virksomhedens to lokaliteter beliggende Vester Søgade i Købehavn og Lernacken i Limhamn. De fleste vedligeholdelsesopgaver på forbindelsen og i betalingsanlægget varetages af eksterne entreprenører.

Øresundsbrons hovedkontor er beliggende Vester Søgade 10, 1601 København V, Danmark.

Anlægget

Øresundsbron består i store træk af en otte kilometer lang skråstagsbro, en fire kilometer lang kunstig ø og en tunnel på fire kilometer. Over forbindelsen føres en tosporet motorvej og en tosporet jernbane.

Vision og forretningsidé

Øresundsbrons vision er, at Øresundsregionen bliver et kraftcentrum, som gør regionen endnu mere attraktiv at besøge, bo og arbejde i.

Forretningsidéen er, at Øresundsbron dagligt skal bygge nye broer – økonomiske, kulturelle og mentale.

Broen skal være den bedste vej til målet på den anden side af Øresund.



Overordnede mål

Trafikken skal stige, og i 2020 skal vejtrafikken udgøre mindst 27.000 køretøjer per døgn og give en årlig indtægt på mindst 1,7 milliarder DKK i løbende priser. Antallet af BroPas-kunder skal i 2020 være mindst 400.000.

Forbindelsen skal være tilgængelig på en sikker og bekvem måde døgnet rundt. Sikkerheden på vej og bane skal være høj og sammenlignelig med tilsvarende anlæg på land i Sverige og Danmark.

Integrationen i regionen skal støttes med konkurrencedygtige pendler- og erhvervsprodukter samtidig med, at vi skal stimulere til en øgning i fritidsrejserne.

Organisationen skal være kundefokuseret og effektiv og prioritere sikkerhed, tilgængelighed og service. Vores målinger skal bekræfte, at kunderne er tilfredse med vores indsats.

Økonomien skal udvikles stabilt, og det årlige resultat før værdiregulering skal være positivt og stigende fra år til år og føre til fuld tilbagebetaling af omkostningerne for broen. I løbet af 2011 fastlægges målsætning for tilbagebetalingstiden, som blandt andet tager hensyn til gældende principper for uddeling til ejerselskaberne.

Interessentgrupper

Øresundsbron har en række interessentgrupper, hvoraf de her nævnte alle bidrager til at opnå Øresundsbrons overordnede mål.

Ejere: Den danske og den svenske stat står som garanter for virksomhedens lån, der skal betales tilbage inden for en fastsat årrække.

Ledelse: Forvaltningen af Øresundsbron reguleres i konsortieaftalen. I henhold til aftalen nomineres bestyrelsesmedlemmerne af ejerne og vælges årligt. Bestyrelsen er ansvarlig for, at der træffes de foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå Øresundsbrons formål og mål. Bestyrelsen udpeger den administrerende direktør. Den administrerende direktør håndterer den løbende forvaltning i overensstemmelse med bestyrelsens retningslinjer.

Medarbejdere: Er en del af virksomhedens udvikling og succes. Den enkelte medarbejder skal kende sit ansvar for helheden. Med udgangspunkt i definerede mål og handlingsplaner får medarbejderne frihed til at agere og løse deres arbejdsopgaver på den bedste og mest effektive måde, understøttet af en tryk og sikker arbejdsplads med gode arbejdsvilkår.

Kunder: Ønsker god service og høj sikkerhed til rimelig pris. Den indstilling er især udtalt i kundegruppen 'pendlerne'. Øresundsbrons holdning er, at priserne er tilpasset markedet og de krav, som stilles til virksomheden.

Myndigheder: Har legitime krav om, at Øresundsbron følger love og aftaler om sikkerhed, arbejdsmiljø, miljøbeskyttelse, arbejdsmarkedsvilkår med mere. Det er Øresundsbrons holdning, at hvis danske og svenske regler adskiller sig fra hinanden, har virksomheden en ambition om at lægge de skrappeste krav til grund og forsøge at leve op til dem.

Politikere: Har ikke samme fokus regionalt og nationalt. Øresundsbrons holdning er at forsøge, at få regionale og nationale politikere til at engagere sig i Øresundsregionens udvikling.

Entreprenører og tilsvarende samarbejdspartnere: En stor del af vedligeholdsarbejdet på forbindelsen forestås af entreprenører og samarbejdspartnere. På lige fod med Øresundsbrons medarbejdere ønsker de en tryk og sikker arbejdsplads.

Biologiske eksperter: Som et naturligt led i Øresundsbrons strategi for udvikling af naturen på Peberholm overvåges plante- og dyrelivet på Peberholm og omkring forbindelsen primært af eksperter som botanikere, biologer og ornitologer fra institutioner og foreninger i Øresundsregionen.

Danske og svenske beredskabsmyndigheder: Politi, brand- og sygehusvæsen med flere fra begge lande er ansvarlige for indsatsen ved ulykker på forbindelsen og indgår i en fælles beredskabsorganisation.

Vejdirektoratet og Trafikverket: Indgår sammen med dansk og svensk politi med flere i en Samverkansgruppe med det formål at optimere den trafikale driftssikkerhed samt sikre grænseflader med tilstødende vejstrækninger.

Medier: Øresundsbron er kendetegnet af åbenhed mod omverdenen. Interessen for Øresundsbron er meget stor, både regionalt, nationalt og internationalt. Den imødegås med et proaktivt kommunikationsarbejde, hvor kommunikationen tilstræbes at være troværdig, åben, nyskabende og struktureret.

SAMFUNDSANSVAR OG BÆREDYGTIG UDVIKLING



Øresundsbron påtager sig et ansvar overfor det omkringliggende samfund ved at bidrage til social, økonomisk og miljømæssig bæredygtighed. Øresundsbron bestræber sig derfor på:

- At tage socialt ansvar i forhold til de mennesker, der berøres af virksomheden, og derved at bidrage til en bæredygtig social udvikling i det omgivende samfund (social bæredygtighed).
- At sikre en sund økonomisk udvikling af forretningen i overensstemmelse med retningslinjer udstukket af den danske og svenske stat (økonomisk bæredygtighed).
- At beskytte det omgivende miljø og minimere miljøpåvirkningen fra aktiviteter i virksomheden og dermed bidrage til den globale balance, som er forudsætningen for vores tilværelse (miljømæssig bæredygtighed).

Disse holdninger er, som et naturligt led i den fortsatte udvikling af området, i det forgangne år omsat til en egentlig politik, som er gengivet overfor.

Politik for samfundsansvar og bæredygtig udvikling

Øresundsbron bestræber sig på at drive en forretning, der både skaber værdi for virksomheden og det omkringliggende samfund. Vi påtager os dermed et samfundsansvar, hvor vi bidrager til social, økonomisk og miljømæssig bæredygtighed ved at:

- Styrke integration, samarbejde og samhandel i Øresundsregionen.
 - Sikre en tilgængelig, velfungerende og sikker forbindelse mellem Danmark og Sverige.
 - Tilbyde gode arbejdsvilkår med muligheder for udvikling, respekt for mangfoldighed, prioritering af ligestilling og fokus på sundhed og trivsel.
 - Sikre en stabil økonomisk udvikling, hvor et positivt og stigende årligt resultat leder til fuld tilbagebetaling af anlægsomkostningerne.
- Prioritere et sundt og sikkert arbejdsmiljø, der forebygger, at ingen, der arbejder på anlægget eller i administrationen, lider fysisk eller psykisk overlast.
 - Beskytte det omgivende miljø, minimere miljøpåvirkningen fra vores aktiviteter og bidrage til den biologiske mangfoldighed på og omkring forbindelsen.

Vi henviser desuden til vores opgave, vision og forretningsidé, og til vores personalepolitik, arbejdsmiljøpolitik, miljøpolitik og sikkerhedspolitik.



SOCIAL BÆREDYGTIGHED

Derfor blev broen bygget

Øresundsbron blev bygget for at forbedre forbindelsen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Men også for at forbedre det økonomiske og kulturelle samarbejde mellem Danmark og Sverige og åbne for en sammensmeltning af den danske og svenske del af regionen.

Forbindelsen skal altså ikke kun være en transportkorridor for biler og tog. Den skal være bindeledet i Øresundsregionen, der dermed kan være med helt fremme blandt de regionale kraftcentre i Europa. Regionen ligger rent geografisk godt placeret nær vækstmarkederne i Østeuropa, det nordiske marked og Østersøområdet.

Trafikudvikling og kunderelationer

Alle faste kunder med aftaler får rabat på deres rejse over broen. BroPaskunder betaler cirka 50 procent af kontantprisen. Erhvervskunder får rabat i forhold til hvor mange rejser, de foretager på et år.

En aktiv prispolitik og de seneste to års fokus på markedskommunikation har medvirket til en trafikvækst mellem 2001 og 2011, fra cirka 8.000 biler i døgnet i 2001 til cirka 19.100 biler i døgnet i 2011. I samme periode er pendlernes andel af personbiltrafikken vokset fra 5 til 40 procent. Efter finanskrisen ser vi dog, at andelen af pendlere bliver mindre, og BroPas- samt fragtkunderne får større betydning for vores tilvækst. Organisationen har løbende fokus på at generere nye kunder, øge trafikken og forbedre kundeservicen. I foråret 2011 er der blandt andet gennemført en kampagne

i privatmarkedet, som resulterede i et stort antal nyttegninger af aftaler. Samtidig har vi påbegyndt implementeringen af en ny CRM-strategi (kommunikation tilpasset kundernes behov), som skal bidrage til at øge trafikken.

Det er Øresundsbrons ambition, at kunderne bliver behandlet på en professionel måde i kontakten med virksomheden. Det betyder, at alle medarbejdere har et ansvar for, at kommunikationen er ærlig og tydelig. Øresundsbrons kundepolitik har som mål at sætte kunden i centrum ved hjælp af tilgængelighed, troværdighed og sund fornuft.

Kundernes tilfredshed med Øresundsbron ligger på et højt niveau. Andelen af kunder, som var tilfredse med deres rejser i bil over broen, fremgår af nedenstående tabel.

Kundetilfredshed med Øresundsbron

2007	2008	2009	2010	2011
94 %	92 %	95 %	93 %	95 %

Det fælles arbejds- og boligmarked

Pendlingen over Øresundsbron er et udtryk for det fælles arbejds- og boligmarked, der er opstået i Øresundsregionen. I 2011 pendlede cirka 17.400 personer med tog og bil over Øresundsbron dagligt. Pendlingen udgår i ni ud af ti tilfælde fra Sverige til Danmark.

Pendlingen består af to strømme. Dels svenskere, der har fået job i Danmark og dels danskere, der har bosat sig i Sverige. Rekrutteringen af svensk arbejdskraft toppede i 2007, hvor 6.667 svenskere, der aldrig tidligere har arbejdet i Danmark, fik job på den danske side af sundet. Den økonomiske afmatning har dog sat sine tegn også her. I 2011 fik 1.842 svenskere for første gang job i Danmark.

Mange danskere er flyttet til Skåne for at få en billigere bolig, men de fleste fortsætter med at arbejde i Danmark og pendler over Øresundsbron. Nettotilflytningen fra Sjælland til Skåne toppede i 2006 med 2.800 personer. Siden da har boligpriserne på tværs af sundet nærmet sig hinanden, og flyttestrømmen fra Skåne til Sjælland er nu stærkest. Dels på grund af danskere, der vender tilbage til Sjælland og dels på grund af svenskere, der flytter over sundet.

Befolkningen har en positiv indstilling til regionen. Ifølge en undersøgelse, som Øresundsbron gennemførte i efteråret 2011, svarede 59 procent af befolkningen i Skåne og 53 procent af befolkningen på Sjælland, at regionen allerede er en realitet eller bliver virkelighed inden for højst fire år.



Trafiksikkerhed og -tilgængelighed

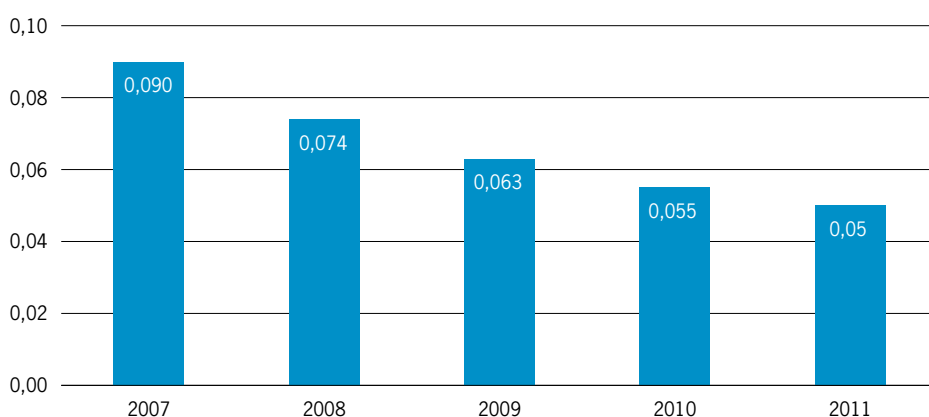
Sikkerheden på Øresundsbrons motorvejs- og jernbaneforbindelse skal være høj og sammenlignelig med tilsvarende anlæg på land i Danmark og Sverige. Derfor har forbindelsen et meget avanceret overvågningssystem, der gør det muligt for trafiklederne at gribe ind, når farlige eller potentielt farlige situationer opstår på motorvejen. Togtrafikken overvåges af fjernstyringscentralerne i henholdsvis Malmø og København.

Hvis der alligevel sker en ulykke, har Sverige og Danmark opbygget en beredskabsorganisation, som hurtigt kan rykke ud fra begge sider af sundet.

Der er kun sket få ulykker med alvorlig personskaade og ingen dødsulykker på Øresundsbrons motorvej. Jernbanetrafikken var i 2011 indstillet i godt to timer som følge af en personpåkørsel uden for tunnelmundingen i Kastrup.

Øresundsbron har en meget vigtig samfundsfunktion, idet tusindvis af mennesker er afhængige af, at forbindelsen fungerer 24 timer i døgnet. En længere lukning kan få store konsekvenser for samfundet på begge sider af sundet. Det kan for eksempel ske efter en stor ulykke eller ved fejl i teknikken. Det er en af grundene til, at sikkerheden på forbindelsen og vedligehold af anlægget prioriteres meget højt.

Ulykker med alvorlig personskaade pr. 10 mio. kørte km



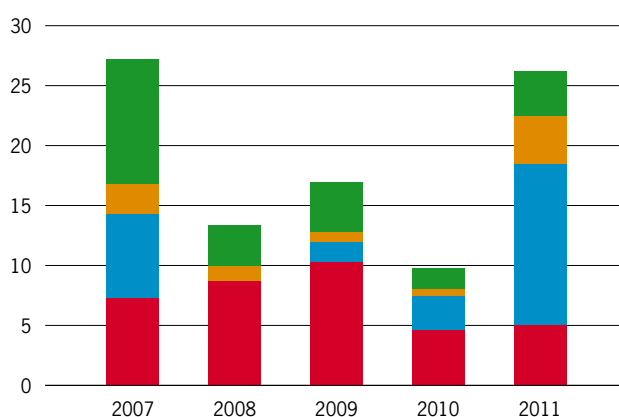
Kørte kilometer akkumuleres år for år for at kompensere for den korte strækning (16 km), når der sammenlignes med tilsvarende statistik for meget længere motorvejsstrækninger med større trafiktal.

Tilgængeligheden på Øresundsbrons motorvej ligger på et meget højt niveau. I de seneste fem år har trafikken på motorvejen været spærret 9,8 til 27,2 timer per år. De almindeligste årsager er trafikulykker og kraftig blæst, men også tekniske fejl kan forårsage lukninger. Det skyldes, at høje krav til trafikikkerheden medfører krav til de tekniske installationers funktion, særligt brandventilation, brandslukningsudstyr og kameraovervågning. Svigter disse sikkerhedsbærende systemer eller forringes funktionen væsentligt, så lukkes forbindelsen for vejtrafik og i visse tilfælde også for togtrafik.

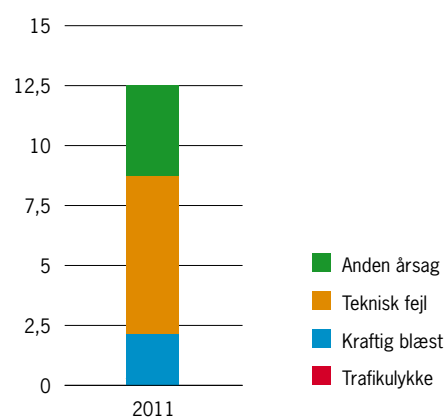
Som noget nyt er vi begyndt at opgøre lukning af jernbanetrafikken, og i 2011 var der lukket for togtrafik i 12,61 timer, delvis totalt lukket og delvis kun for godstog.

Faldende is fra pyloner og skråstag forårsagede lukning af vejtrafikken i knap 4 timer i 2011, og tekniske problemer den 3. juni 2011 medførte stop i vejtrafikken i 4 timer og stop i togtrafikken i 3 timer.

Stop i vejtrafik i timer



Stop* i togtrafik i timer



* Kun godstogstrafikken blev indstillet under kraftig blæst

Arbejdsvilkår for medarbejderne

Engagerede og kompetente medarbejdere er afgørende for, at det lykkes Øresundsbron at nå sine mål. Det kræver, at medarbejderne får lov til at udvikle sig i deres arbejde, og at man har respekt for hinanden i hverdagen. Øresundsbrons personalepolitik kan sammenfattes på følgende måde:

Humanistisk grundsyn

Øresundsbrons forhold til medarbejderne bygger på et humanistisk grundsyn, hvor der vises respekt for mangfoldighed og forskelle og skabes en åben og tillidsfuld virksomhedskultur.

Fælles platform

Forretningsplanen er den fælles platform for vores arbejde, og det er de langsigtede mål, der tydeligt viser vejen.

Udvikling

Øresundsbron er en arbejdsplads, hvor medarbejderne kontinuerligt udvikler sig ud fra både virksomhedens og medarbejdernes individuelle behov. Medarbejderne deltager i interne og eksterne uddannelser, kurser med mere. Øresundsbron arrangerer desuden regelmæssig uddannelse for udvalgte grupper af ansatte.

Arbejds miljø

Sunde medarbejdere er en forudsætning for Øresundsbrons succes. Via en tidlig indsats, en forebyggende sundhedsordning, fleksible løsninger for sundhedspleje og gode forsikringer skabes de bedste forudsætninger for medarbejdernes sundhed.

Helhedssyn

Den enkelte medarbejder på Øresundsbron er en del af virksomhedens udvikling og fremgang. Derfor skal hver enkelt medarbejder kende sit ansvar for helheden.

Øresundsbrons ligestillingsplan anvendes ved ansættelse og lønfastsættelse. Ingen skal særbehandles på grund af køn, religion, alder, handicap, seksuel orientering, politisk overbevisning eller social og etnisk baggrund.

Vi stræber efter en balance mellem medarbejdere, som taler svensk og dansk. At møde begge sprog på virksomhedens arbejdspladser bidrager yderligere til at forstærke oplevelsen af integration mellem landene. Det multikulturelle samfund og aldersfordelingen skal også afspejles i personalesammensætningen.

Alle medarbejdere tilbydes samme personalegoder. Der kan dog være mindre forskelle i de to landes lovgivning, der påvirker forhold som for eksempel barsel. Personalegoderne omfatter livsforsikring, sygeforsikring efter tre måneders ansættelse, forsikring mod tab af erhvervsevne, barsel og pension.

Medarbejdernes indflydelse og medbestemmelse udøves i Kontaktgruppen, hvor repræsentanter for de ansatte og ledelsen mødes regelmæssigt.

Retningslinjer for 'whistleblowing' inden for organisationen har til formål at skabe respekt om Øresundsbrons absolutte forpligtigelser til, at følge såvel love og forordninger som interne retningslinjer og politikker.

Fastansætte

	31.12.2007			31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011		
	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%
	%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal	
Sverige ¹	63	114	60	66	117	60	67	117	59	65	115	59	67	121	60
Danmark ¹	37	67	45	34	60	42	33	61	39	35	63	43	33	60	38
Under 30 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	9	56
30 til 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61	110	57
Over 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	62	44
Total	100	181	54	100	177	54	100	178	52	100	178	53	100	181	52

**Medlemmer af ledelsen
(indgår i det totale antal fastansatte herover)²**

	31.12.2011		
	Heraf kvinder		%
	%	Antal	
Sverige	67	4	25
Danmark	33	2	50
Under 30 år	0	0	0
30 til 50 år	50	3	0
Over 50 år	50	3	67
Total	100	6	33

**Fastansat personale med deltidsansættelse opgjort som
fuldtidsstillinger (indgår i det totale antal fastansatte herover)**

	31.12.2007			31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011		
	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%
	%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal	
Sverige	58	11	86	64	9	100	50	4	100	60	6	100	67	6	96
Danmark	42	8	89	36	5	100	50	4	100	40	4	100	33	3	100
Under 30 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56	5	95
30 til 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2	100
Over 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2	100
Total	100	19	88	100	14	100	100	8	100	100	10	100	100	9	97

1. Baseret på bopæl.

2. Dette antal omfatter medlemmer af Direktion, men ikke af bestyrelsen.
Bestyrelsen er ikke ansat i Øresundsbron.

**Timelønnede opgjort som fuldtidsstillinger
(indgår ikke i det totale antal fastansatte herover)**

	31.12.2007			31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011 ¹		
	Heraf kvinder		% Heraf kvinder	Heraf kvinder		% Heraf kvinder	Heraf kvinder		% Heraf kvinder	Heraf kvinder		% Heraf kvinder	Heraf kvinder		% Heraf kvinder
	%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal	
Sverige	94	16	61	88	14	62	93	14	61	92	11	42	0	0	0
Danmark	6	1	85	12	2	9	7	1	56	8	1	37	0	0	0
Under 30 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
30 til 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
Over 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
Total	100	17	62	100	16	57	100	15	59	100	12	42	0	0	0

1. Fra foråret 2011 har Øresundsbron ikke længere timelønnede i betalingsanlægget.

Personaletilgang i 2011

	Fordelt på alder			Andel af ansatte per 31.12.2011	Heraf kvinder %
	< 30	30-50	> 50		
	Sverige	8	4		
Danmark	0	3	0	5	0
Total	8	7	0	15	53

Personaleafgang i 2011

	Fordelt på alder			Andel af ansatte per 31.12.2011	Heraf kvinder %
	< 30	30-50	> 50		
	Sverige	1	3		
Danmark	0	6	0	10	66
Total	1	9	2	8	58

Aftaler med fagforeninger

Alle svenske medarbejdere, svarende til 67 procent af det samlede antal ansatte, er omfattet af en overenskomstaftale med et fagforbund. I Danmark er 7 medarbejdere, svarende til 3 procent af samlede antal ansatte, omfattet af en overenskomst.



Arbejds miljø for medarbejdere og samarbejdspartnere

Arbejds miljøpolitik

Øresundsbron skal være en sund og sikker arbejdsplads. Et højt prioriteret arbejds miljø skal sikre, at virksomheden undgår ulykker, og at ingen, der arbejder i og for Øresundsbro Konsortiet, udsættes for fysisk eller psykisk overbelastning. Ledelsen og medarbejderne skal opnå dette ved at:

- Udnytte det positive i, at to kulturer mødes i Konsortiet
- Anvende den bedste ekspertise på arbejds miljøområdet
- Arbejde for at forebygge arbejds miljøproblemer og iværksætte forbedringer, hvor dette er nødvendigt
- Udvikle en handlekraftig og effektiv arbejds miljøorganisation

- Give arbejds miljøorganisationen de nødvendige ressourcer, beføjelser, uddannelser og kompetencer for på en effektiv og enkel måde at kunne vejlede kollegerne i arbejds miljøspørgsmål
- Delegeret arbejds miljøansvar
- Gøre alle medarbejdere og samarbejdspartnere medvidende om, at de har et ansvar for arbejds miljøet – ikke kun deres eget, men også kollegernes
- Minimere og om muligt helt undgå u hensigtsmæssige arbejds processer og anvendelse af farlige stoffer og materialer
- Samarbejde på alle niveauer i organisation for at skabe det bedst mulige arbejds miljø.

Arbejds miljøpolitikken diskuteres en gang om året af hovedsikkerhedsudvalget. Eventuelle ændringer skal vedtages af ledelsen. Politikken er uforandret fra det foregående år.

Sikkerhed og sundhed

Arbejdsmiljøorganisationen består af et hovedsikkerhedsudvalg, fire arbejdsmiljøudvalg og ti arbejdsmiljøgrupper. Fordeling og sammensætning af udvalg og grupper dækker hele virksomheden og tager hensyn til organisationen mange forskellige arbejdsopgaver. Størrelse og sammensætning tager udgangspunkt i dansk og svensk arbejdsmiljølovgivning og er vedtaget af direktionen på baggrund af nedskrevne procedurer.

Siden forbindelsens åbning i 2000 er der ikke sket arbejdsulykker med dødelig udgang til følge, og generelt har Øresundsbron få arbejdsulykker (se tabel nedenfor). Øresundsbrons prioritering af arbejdsmiljøarbejdet er en hovedårsag til den lave

ulykkesfrekvens. I 2011 har vi haft 17 rapporterede hændelser. Heraf var der seks arbejdsulykker uden fravær, tre tilfælde med tæt på hændelser og otte episoder af psykosocial karakter. Fordeling på anlæget og mellem egne ansatte og entreprenører fremgår af nedenstående tabel.

Øresundsbron gør en stor indsats for at forebygge arbejdsulykker også hos virksomhedens samarbejdspartnere, typisk entreprenører, der udfører forskellige typer arbejder på forbindelsen. Alle arbejdsrelaterede hændelser af fysisk og psykisk karakter registreres. Psykosociale hændelser i betalingsanlægget udgør størstedelen. Det er for eksempel kunder, der truer medarbejdere. Alle hændelser analyseres sammen med de involverede medarbejdere med henblik på at undgå lignende situationer fremover.

Ulykker og hændelser

	2007	2008	2009	2010	2011
Antal ulykker, Øresundsbron					
Med fravær	0	1	0	0	0
Antal fraværstimer	0	80	0	0	0
Uden fravær	14	11	8	8	4
Antal ulykker, Samarbejdspartnere					
Med fravær	0	0	0	1	0
Antal fraværstimer	0	0	0	32	0
Uden fravær	6	5	0	1	2
Tæt-på-hændelser og psykosociale hændelser					
Øresundsbron	37	20	21	10	9
Samarbejdspartnere	2	0	0	0	2
Sygefravær i procent af antal arbejdstimer					
Øresundsbron	4,7	3,1	3,6	4,3	4,2 ¹

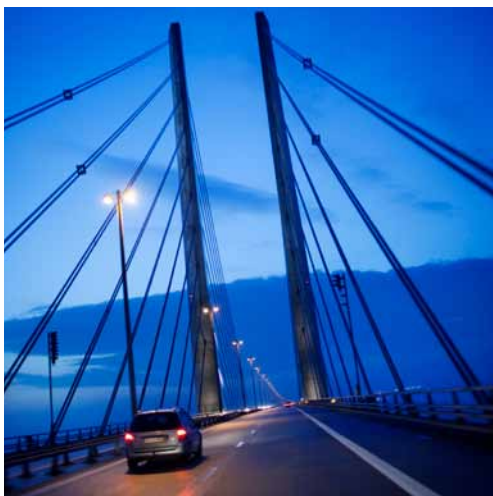
1. Kun opgjort til og med november måned. For de foregående år er statistikken opdateret til og med december måned.

Hvert år fastsættes en øvre advarselsgrænse for antal rapporterede arbejdsmiljøhændelser. I 2011 var grænsen 36. Udfaldet var 17 hændelser. Grænsen i 2012 er fortsat 36 hændelser.

Sygefraværet for Øresundsbrons ansatte er beregnet som gennemsnittet af sygefraværet for medarbejdere bosat i Danmark henholdsvis Sverige. Gennemsnittet for danske såvel som svenske medarbejdere ligger tæt på landgennemsnittet for det enkelte land.

Fokusområder arbejdsmiljø

Øresundsbron har et højt prioriteret arbejdsmiljøarbejde, og den proaktive indsats betyder, at Øresundsbron har relativt få arbejdsmiljørelaterede hændelser. Øresundsbron har fortsat en grøn smiley for arbejdsmiljøindsatsen efter det danske Arbejdstilsyns screening.



Vi arbejder løbende med at forbedre alle virksomhedens arbejdsmiljøforhold, men hvert år er der fokus på udvalgte områder, hvor der gøres en særlig indsats.

Opnåede resultater i 2011:

- Kendskabet til de to landes forskelle og ligheder i arbejdsmiljølovgivningerne er blevet forbedret i samarbejde med vedligeholdsentreprenørerne.
- Kortlægningen af brugen af stoffer og materialer er fortsat med henblik på at anvende færre farlige stoffer.
- Arbejdsmiljøarbejdet er indarbejdet i virksomhedens strategiplanlægning.
- Sikkerhedsskiltningen på de tekniske anlæg er systematiseret og ensartet.

Særlig fokus i 2012:

- At kortlægge og, om nødvendigt, gøre en ekstra indsats for det psykiske arbejdsmiljø.
- At arbejde frem mod en fælles sikkerhedskultur både internt i virksomheden og hos vores samarbejdspartnere.
- At sætte fokus på rapportering af, og opfølgning på, tæt på hændelser.
- At optimere forbruget af kemikalier i forbindelse med blandt andet drift- og vedligeholdelsesopgaver.

Regler ved indkøb

Øresundsbron følger blandt andet de regler for offentlige indkøb, der gælder i EU, men de offentlige regler giver Øresundsbron visse friheder. Virksomhedens ledelse anser det for rimeligt, at sådanne friheder ikke fuldt ud videreføres til de personer, som i praksis skal gennemføre indkøbene. Derfor gælder det, at Øresundsbrons indkøb skal følge reglerne i vores indkøbshåndbog.

Obligatoriske punkter i det udbudsmateriale, som Øresundsbron udleverer til tilbudsgivere, kræver en tilkendegivelse af, om de efterlever følgende konventioner:

- ILO's otte grundlæggende konventioner om menneskerettigheder i arbejdslivet.
- FN's børnekonvention, artikel 32.
- Den arbejdssikkerhed og arbejdsmiljølovgivning, der gælder i fremstillingslandet, samt den arbejdsret, inklusive regler om minimumsløn og social sikring, der gælder i fremstillingslandet.

Desuden kræves information om, hvorvidt tilbudsgiveren er EMAS registreret, certificeret efter ISO 9.000, ISO 14.001, OHSAS 18.001 eller alternativt arbejder i overensstemmelse med disse eller lignende standarder.



ØKONOMISK BÆREDYGTIGHED

Der henvises til Øresundsbrons årsrapport for en regnskabsmæssig redegørelse.

Øresundsbrons direkte og indirekte økonomiske effekter

Direkte effekter

Øresundsbron genererer store værdier. Vejtrafikken svarer for hovedparten af de genererede værdier, cirka to tredjedele. Størstedelen af de genererede

værdier spenderes på långivere, men en del anvendes også på leverandører og ansatte. Nettoværdien, det vil sige forskellen mellem genererede og distribuerede værdier, for årene 2010 og 2011 dækker afskrivninger men ikke værdireguleringer.

Mio. DKK	2007	2008	2009	2010	2011
Genererede værdier					
Indtægter, vejanlæg	934	981	979	1.045	1.055
Indtægter, baneanlæg	429	441	449	458	470
Øvrige indtægter	16	19	17	17	20
I alt	1.379	1.441	1.445	1.520	1.545
Distribuerede værdier					
Långivere	827	876	761	738	724
Leverandører	198	183	164	172	169
Ansatte	106	102	103	111	119
I alt	1.131	1.160	1.028	1021	1.012
Tilbageværende værdi	247	280	418	499	533
Afskrivninger	337	341	344	304	258
Nettoværdi	-89	-61	74	195	275
Pensionsomkostninger					
Pensionsomkostninger i alt	9	7	8	10	10
Hvoraf pensionspræmier til Alecta	2	2	3	3	3
Pensionsomkostninger/lønninger og vederlag	11 %	10 %	11 %	12 %	11 %

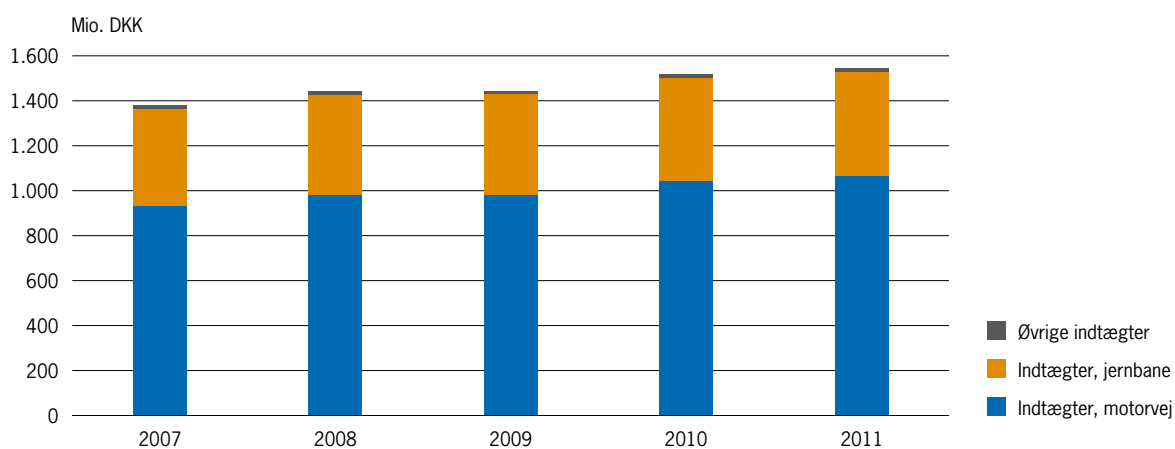
I Øresundsbron findes kun bidragsbaserede pensionsordninger. Dette betyder, at fastlagte afgifter betales til separate juridiske enheder, uden yderligere forpligtelser for Øresundsbron. Indbetalinger sker både af Øresundsbron og af de ansatte. Øresundsbrons indbetaling omkostningsføres i takt med, at pensionspræmien indtjenes.

Øresundsbrons forpligtelser vedrørende alderspension og familiepenion for tjenestemænd i Sverige er dækket gennem en forsikring i Alecta.

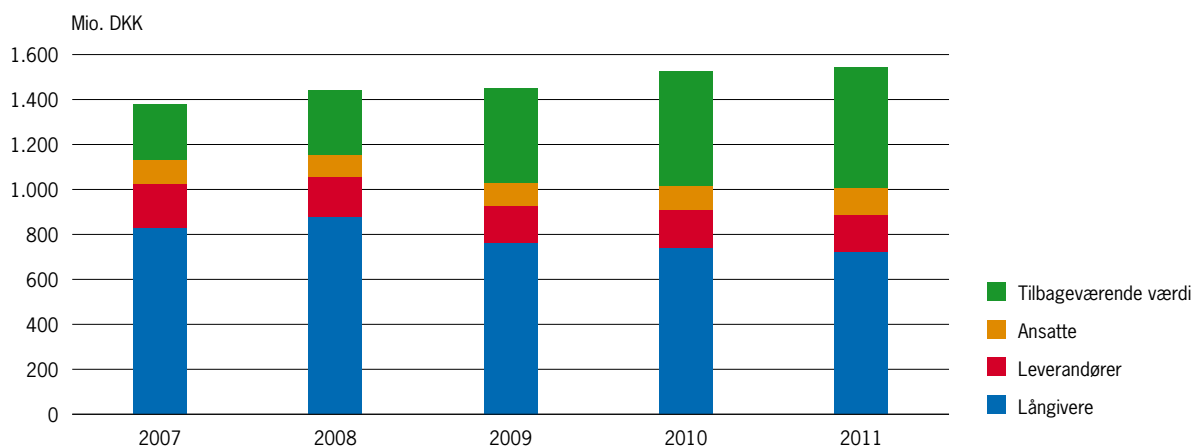
Pensionsordningen i Alecta klassificeres som ydelsesbaseret ifølge IAS 19 (International Accounting Standards). Alecta har dog ikke kunnet præsentere tilstrækkelig information, der gør det muligt at indregne denne pension som ydelsesbaseret, hvorfor ordningen behandles som bidragsbaseret i overensstemmelse med IAS 19 punkt 30.

På svenske pensionspræmier udgår lønskat med 24,26 procent, hvilket redegøres for som udgifter til social sikring.

Genererede værdier



Distribuerede værdier



Indirekte effekter

Pendlingen over forbindelsen kan betragtes som et mål på samfundsværdien. Siden broen blev åbnet, er antal pendlere mere end femdoblet. Grænsen mellem de to lande spiller nu en mindre rolle for arbejdskraft, bopæl og fritidsrejser. 96 procent af pendlerne bor i Sverige og arbejder i Danmark. Det er både svenskere, som arbejder på den anden side af sundet, og danskere, som bor i Malmö, men fortsat arbejder i Danmark. Prognoserne peger mod en fortsat øget pendling på længere sigt, selv om konjunktursvingninger har fået integrationsprocessen til midlertidigt at stagnere.

Trafikprognose

I trafikprognosens middelscenario beregnes trafikken på broen at øges fra cirka 19.100 biler per døgn år 2011 til 29.000 biler år 2025. I tilvækstscenariet øges trafikken til 36.000 biler per døgn år 2025 og i stagnationsscenariet til 24.000.

	2007	2008	2009	2010	2011
Beskæftigelse					
Antal personer boende i Sverige som har fået dansk skattekort for første gang	6.667	5.798	2.929	2.231	1.842
Kilde: Skat Øresund.					
Pendlere					
Antal pendlere pr. arbejdsdag	18.500	19.800	19.500	18.200	17.400
Definition pendlere: Bil = antal passager foretaget af kunder med Øresunds Pendler-aftale omregnet til fuldtidsbeskæftigede. Tog = antal pendlere baseres på statistik over solgte månedskort til Øresundstog.					
Nettomigration fra Danmark til Skåne					
Antal personer ¹ (netto), der flyttede fra Danmark til Skåne	2.417	860 ²	386 ²	-212 ²	-190 ³

1. Dækker alle nationaliteter.

2. Historiske data ændret på grund af ændrede data fra kilden.

3. Fjerde kvartal 2011 er et estimat.

Nettomigration = fratrukket de personer, som flyttede fra Skåne til Danmark i perioden.

Kilde: Ørestat, SCB.

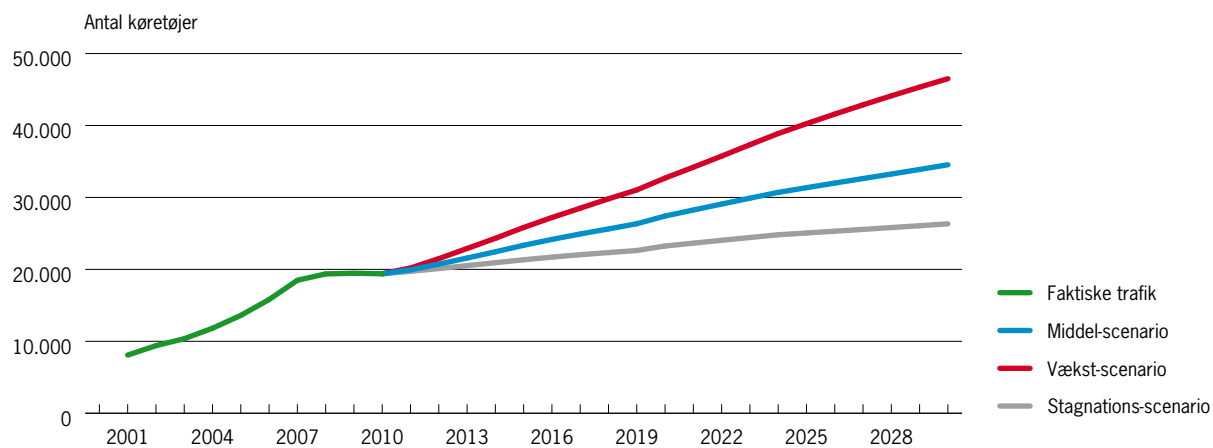
Rejsende og trafik (Mio.)

Trafikudvikling	2007	2008	2009	2010	2011
Antal rejsende	24,6	25,8	26,2	25,8 ¹	25,9
heraf i bil	14,8	15,0	15,0	14,9	14,8
heraf i tog	9,8	10,8	11,2	10,9 ¹	11,1 ²
Antal køretøjer på vej	6,7	7,1	7,1	7,1	7,0
heraf personbil/varevogn	6,3	6,7	6,7	6,7	6,5
i procent	94 %	94 %	95 %	94 %	93 %

1. Ændret på grund af korrigerede tal for antal togrejsende.

2. Estimat for november-december.

Forventet daglig trafik over Øresundsbron 2001 – 2030 (årlig døgntrafik)



MILJØMÆSSIG BÆREDYGTIGHED

Miljøpolitik

Øresundsbron udviser ansvarlighed overfor miljøet og bidrager til en bæredygtig udvikling. Miljøhensyn integreres i virksomheden med fokus på den forebyggende indsats. Vi tilstræber at opnå dette således:

Vores arbejdsplads

Vi minimerer løbende miljøpåvirkningen fra den daglige drift og administration af forbindelsen.

Anlægget

Vi tager hensyn til miljøet, når tekniske anlæg installeres og vedligeholdes.

Det omgivende miljø

Vi følger miljølovgivningen, beskytter vores naturværdier og er opmærksomme på miljøet i vores omgivelser.

Trafik

Vi medvirker til at mindske miljøpåvirkningen fra trafikken på forbindelsen.

Kommunikation

Vi er åbne og informative om vores miljøforhold.

Miljøarbejdet udgår fra miljøpolitikken. Et miljøledelsessystem, med udgangspunkt i relevante ISO 14.001 krav sikrer, at der tages størst muligt hensyn til miljøet i det daglige arbejde.



Fokusområder miljø

Øresundsbron arbejder løbende med at forbedre alle virksomhedens miljøforhold, men hvert år er fokus på udvalgte områder, hvor der gøres en særlig indsats.

Opnåede resultater i 2011:

- Øget kendskab til og anvendelse af miljøledelsessystemet.
- Introduktion af miljøkontaktpersoner i organisationen.
- Etablering af affaldsstation på Lernacken for at sikre øget sortering og bedre genanvendelse af affald.
- Optimering af driften (varme, køling og ventilation) af forbindelsen tekniske anlæg, og dermed reduceret elforbrug for forbindelsen med 22 procent siden 2010.
- Etablering af bevægelsessensorer på, og automatisk dagslysregulering af, belysningen på alle kontorer i Vester Søgade.
- Nye sektionsopdelte elmålere som tydeliggør, hvilke områder der bruger mest strøm.

Mål og særligt fokus i 2012:

- Undersøge og, om nødvendigt, forbedre de væsentligste samarbejdspartneres/entreprenørers kendskab til og efterlevelse af Øresundsbrons miljøledelsessystem.
- Udpege muligheder for optimering af elforbruget på hovedkontoret i Vester Søgade.
- Nedbringe elforbruget for forbindelsen med 19 procent til 8,1 GWh per år, svarende til 29,16 TJ.
- Nedbringe naturgasforbruget til opvarmning på Lernacken driftscenter med 2,5 procent til 0,75 GWh per år, svarende til 2,7 TJ.
- Kortlægge muligheder for optimering af vandforbruget til drift af forbindelsen.
- Udarbejde handlingsplan for tilpasning til fremtidens klima.

Udvikling af miljøpåvirkning

Nedenfor gennemgås udviklingen i Øresundsbrons miljøforhold efterfulgt af tabeller med nøgletal for de sidste fem år.

Energi og kuldioxid

Det direkte energiforbrug udgøres af gas, primært til opvarmning, samt af brændstof, fremfor alt til bilkørsel. Det indirekte energiforbrug udgøres af el og fjernvarme. Derudover opgøres også vores samarbejdspartneres brændstofforbrug, når de udfører arbejde for Øresundsbron.

Det største energiforbrug udgøres af elektricitet på forbindelsen, der også omfatter driftscenteret på Lernacken. Gennem flere år har Øresundsbron haft stort fokus på at optimere energiforbruget, især på forbindelsen, og i 2011 er elforbruget betydeligt lavere end de foregående år. På trods af elbesparelser var der en lille stigning i forbruget i 2010 grundet to hårde vintre.

Forbrug af brændstof varierer år for år afhængig af aktivitetsniveauet.

Energiforbruget giver anledning til udslip af kuldioxid som følge af afbrænding af fossile energikilder. Udslippet varierer primært i forhold til hvilket land, der indkøbes mest el fra. Kuldioxidudslippet fra el købt i Sverige er langt mindre end fra el købt i Danmark. I Sverige anvendes en større andel af ikke fossile energikilder som vandkraft og atomkraft.

Udslip fra trafikken

Der er et indirekte udslip af kuldioxid og andre forbrændingsgasser som følge af motorvejs- og togtrafikken på forbindelsen. Udslippet er direkte forbundet med afbrænding af fossile brændsler i køretøjerne og i produktionen af el til togenes kørestrøm.

Udslippet er steget i driftsperioden især som en følge af den øgede motorvejstrafik. Generelt er det ikke øget i samme grad som trafikken på grund af den tekniske udvikling af bilparken.





Vand og materialer

Vandforbruget til tunnelrengøring, slamsugning og andre aktiviteter på forbindelsen varierer meget fra år til år afhængig af aktivitetsniveauet. Alt det vand, Øresundsbron forbruger, stammer fra kommunal vandforsyning i Danmark og Sverige.

Øresundsbron anvender relativt små mængder forbrugsmaterialer. Det største forbrug er salt (NaCl) til glatførebekæmpelse om vinteren, og dette forbrug varierer meget år for år afhængigt af vejret. Det næststørste forbrug er papir, som anvendes på kontorer, til tryksager med videre. Rengøringsmidler anvendes især til vask af tunnel, rækværker med videre. Der anvendes desuden voks, olie og fedt til smøring og lignende. I køleanlæggene anvendes meget små mængder kølemiddel.

Affald

Mængden af affald varierer med aktiviteten på forbindelsen. En stor del af affaldet stammer fra rengøring af vejbaner og tømning af gruslam fra brønde ved vejbanen. Dette affald bortskaffes til deponi. Affald til forbrænding er primært affald fra administration, det vil sige kontor- og kantineaffald, men også forbrændingseget affald fra forbindelsen. Derudover bortskaffes også en del papir og pap til genanvendelse fra administrationen. Blandet affald til sortering stammer hovedsageligt fra forbindelsen. Spildevand og slam bortskaffes til specialbehandling. Der bortskaffes også en mindre mængde metalkrot fra forbindelsen til genanvendelse.

Der er kun små mængder såkaldt farligt affald, og størstedelen udgøres af lyskilder og batterier fra

drift af forbindelsen. Elektronikaffald udgøres dels af IT-udstyr og dels af elektronisk udstyr fra skilte m.m. på forbindelsen.

I 2010 og 2011 har Øresundsbron haft fokus på øget genanvendelse og mere optimal håndtering og opbevaring af affaldsfraktionerne. Det har betydet en bedre kildesortering, der især kan ses som et fald i mængden af usorteret affald, der er sendt til forbrænding.

Udledning af fremmedstoffer

Regnvand bortledes fra broen og Peberholm til Øresund. Med regnvandet udvaskes stoffer fra vejbanen og konstruktionen, bilernes dæk og trafikens udstødning. Ved brofæstet på Lernacken i Sverige er regnvandsprøver opsamlet fra 2000–2007. Resultatet af disse prøver viste, at selv om den stigende trafik siden 2000 har betydet øget udvaskning af fremmedstoffer, er udvaskningen fortsat marginal og uden betydning for miljøet i Øresund. Derfor besluttede Øresundsbron og Malmö stad at stoppe de løbende målinger fra og med 2008. Hvis døgn-gennemsnittet overstiger 24.000 køretøjer på motorvejen, genoptages målingerne.

Udvaskningen af fremmedstoffer fra Øresundsbron ligger på niveau med eller lidt lavere end udvaskningen fra andre trafikerede vejstrækninger. En undtagelse er zink, der udvaskes i større mængde fra Øresundsbron på grund af forzinkede overflader.

Støj

Siden forbindelsen åbnede, er der gennemført flere omfattende målinger og støjberegninger af trafikken på broen og ved brofæstet på Lernacken. Detaljerede støjberegninger har vist, at biltrafikken kan øges til 30.000 køretøjer per døgn, svarende til over 10 millioner køretøjer per år, samtidig med at togtrafikken øges til 360 passager per døgn, svarende til 130.000 tog per år, uden at støjkrafterne overskrides. Hvis biltrafikken øges til 24.000 køretøjer per døgn eller togtrafikken øges til 300 passager per døgn, udføres fornyede målinger og beregninger. Trafikmængden i 2011 på henholdsvis 19.146 biler og 194 tog i døgnet førte ikke til overskridelse af de fastsatte støjgrænser.

Øvrige påvirkninger

Der var i den første periode efter broens åbning i juli 2000 en række hændelser, hvor flokke af trækfugle kolliderede med broen i usigtbart vejr. Efter en nærmere undersøgelse besluttede Øresundsbron at slukke pylonbelysningen i usigtbart vejr, og siden er der kun observeret en enkelt af disse hændelser. Det var i foråret 2006.

Der er ikke registreret miljøuheld på Øresundsbron siden åbningen i 2000.

Udvikling af miljøpåvirkning i tal

- Forskel i mængderne fra 2007 til 2011 < 10 procent
- ↘ Fald i mængderne fra 2007 til 2011 > 10 procent
- ↗ Stigning i mængderne fra 2007 til 2011 > 10 procent

Trafikbelastning (antal)	2007	2008	2009	2010	2011	Tendens 2007 – 2011
Motorvej						
Motorcykler	38.600	35.000	33.850	31.250	29.700	↘
Personbiler	6.143.300	6.502.800	6.565.000	6.500.000	6.375.000	→
Biler 6 – 9 m	169.600	161.400	164.050	172.600	180.700	→
Busser	56.000	48.000	42.750	44.500	44.700	↘
Lastbiler	338.400	341.100	298.100	328.300	358.100	→
Køretøjer i alt	6.746.000	7.088.300 ¹	7.103.700	7.076.600	6.988.200	→
Passagerer motorvej ²	14.810.800	15.008.900	15.025.600	14.901.300	14.837.800	→
Jernbane³						
Godstog	7.200	7.300 ⁴	7.100 ⁴	9.700	9.700	↗
Ton gods	4.030.000	4.890.000	4.250.000	6.190.000	6.400.000	↗
Passagertog, inkl. tjenestetog	50.500	52.600 ⁴	60.200 ⁴	59.400	61.200	↗
Togpassagerer	9.760.000	10.780.000	11.180.000	10.930.000	11.100.000	↗

1. Ændret på grund af tastefejl.

2. Historiske data er ændret minimalt på grund af ny beregningsmodel for opgørelse af antal personer i bilerne.

3. Jernbanedata for 2011 er et estimat baseret på oplysninger fra januar-oktober samt forventet trafik i november-december.

4. Historiske data er ændret minimalt på grund af nyt og mere detaljeret datasystem.

Udslip fra trafikken (ton)	2007	2008	2009	2010	2011	Tendens 2007 – 2011
NO _x	106	88	81	85	88	↘
Kulbrinter (CH)	13	20	27	26	26	↗
CO	157	152	124	124	122	↘
CO ₂	32.300	30.500	29.800	30.300	30.300	→
SO ₂	6,9	6,7	6,9	7,4	7,4	→

	2007	2008	2009	2010	2011	Tendens 2007 - 2011
Energi (terajoule)	46,7	45,8 ¹	44,6	50,2	37,43	↘
El (Lernacken og forbindelsen)	35,31	34,35	34,17	38,21	29,72	↘
El (Vester Søgade)	1,31	0,88	1,47	1,53	1,46	→
Brændstof ^{2, 4}	5,89	3,92	4,74	5,97	1,72	↘
Naturgas	2,66	2,97	2,78	3,03	2,77	→
LPG-flaskegas ^{2, 4}	0	2,33 ¹	0	0	-	-
Fjernvarme ³	1,56	1,37	1,44	1,77	1,77	↗
Samarbejdspartneres brændstof (terajoule)⁴	-	-	-	-	2,43	-
Koldioxidudslip (ton)	2.013	2.476	3.510	3.088	2.347	↗
Direkte total	536	437	467	563	280	- ⁴
Brændstof ^{2, 4}	386	257	310	392	123	- ⁴
Heraf gas	150	180	157	171	156	→
Indirekte total ⁵	1.477	2.039	3.043	2.524	1.892	↗
Heraf fjernvarme	63	59	68	59	59	→
Heraf dansk el	208	1.186	2.502	947	580	↗
Heraf svensk el	1.206	794	473	1.518	1.253	→
Samarbejdspartneres brændstof ⁴	-	-	-	-	175	-
Vand (m³)	14.200	4.750	5.020	15.566	7.319	↘
Lernacken	13.365	3.777	3.841	12.743	4.878	↘
Kastrup halvø	179	356	245	1.889	1.585	↗
Vester Søgade ³	656	617	934	856	856	↗

	2007	2008	2009	2010	2011	Tendens 2007 – 2011
Materialer (ton)	193	235	854	1.450	422	↗
Vejsalt – fast	172	227	513	814	167	↗
Vejsalt – saltlage	inkl. i ovenst.	inkl. i ovenst.	315	558	233	↗
Papir – kontorpapir	16,5	6,5	8,10	2,92	2,11	↘
Papir – tryksager	ikke opgjort	ikke opgjort	8,70	69,48	11,68	–
Papir – emballage Brobizz	ikke opgjort	ikke opgjort	4,07	2,52	3,46	–
Brobizz	ikke opgjort	ikke opgjort	3,11	1,37	1,58	–
Rengøringsmiddel på forbindelsen ⁶	4,06	1,25	2,05	1,30	2,04	↘
Voks	0	0	0,26	0,38	0,15	↗
Olie/fedt	0,05	0,15	0,07	0,09	0,58	↗
Kølemiddel (HFC)	0,074	0,002	0,096	0,088	0,020	↘
Affald (ton)	149	87	106	149	180	↗
Affald til forbrænding ⁷	19,5	12,5	14,81	44,72	45,23	↗
Papir- og pap til genbrug	17,3	15,3	16,33	12,45	12,82	↘
Vejopfej til deponering, inkl. grusslam fra brønde ved vejbanen	ikke opgjort	ikke opgjort	25,00	36,49	47,91	–
Metalskrot til genbrug	ikke opgjort	ikke opgjort	2,00	6,36	13,06	–
Byggeaffald til sortering	0,3	2,0	0	0	1,50	↗
Andet affald til sortering	6,3	0	5,02	10,05	0	↘
Slam fra fedt/olieudskiller til specialbehandling	11,7	11,7	11,70	11,70	11,70	→
Slam/spildevand fra pumpeump og ledninger til specialbehandling	75,1	39,8	25,5	21,76	39,04	↘
Elektronikaffald til specialbehandling	ikke opgjort	0,8	2,56	3,47	4,36	–
Farligt affald til specialbehandling ⁸	18,4	4,5	2,66	1,70	4,21	↘

1. Vi har i 2011 opdaget en lille fejl i beregningen af flaskegas, og er data er korrigeret.
2. I forhold til rapport for 2010 er benzin og diesel nu slået sammen i kategorien 'brændstof'. Fra 2011 indeholder dette tal også kørsel i medarbejderes egne biler i tjenestes medfør.
3. Vand og fjernvarme opgøres et år bagud på Vester Søgade. Forbrug for 2010 er dermed estimeret baseret på forbrug for 2009, se bilag 2 for forklaring.
4. Samarbejdspartneres brændstofforbrug er fra 2011 blevet adskilt fra Øresundsbrons eget brændstofforbrug og regnes ikke længere med i vores samlede energiforbrug. Det omfatter Benzin, diesel, ethanol og flaskegas. Fra 2007–2010 er det regnet med under eget forbrug.
5. Leverandører af el og fjernvarme beregner udslipsfaktorer for gram kuldioxid per kilowatttime et år bagud. Derfor er indeværende års udslip beregnet ud fra foregående års udslipsfaktorer efter anbefaling fra leverandører. For 2007–2010 er tallene udregnet på baggrund af det aktuelle års udslipsfaktorer.
6. Rengøringsmidler i kantiner og i de administrative områder er ikke medtaget. De udgør cirka 800 kg om året.
7. Fra 2010 er vi begyndt at opgøre det brandbare affald fra administrationen på Lernacken.
8. Batterier, lysrør, kabelvoks, olie med videre.



Udvaskning med regnvand (kg)	2002 – 2007*
Krom	0,24 – 0,58
Kobber	3,1 – 7,7
Zink	140 – 540
Cadmium	0,0022 – 0,24
Kviksølv	<0,001 – <0,002
Bly	0,23 – 1,1
PAH-16	<0,01 – 0,19
Kemisk iltforbrug, COD	8.900 – 24.000
Kvælstof	250 – 960
Fosfor	8,4 – 64,0

* Målinger er ophørt efter aftale med Malmö stad, da udvaskningen er marginal.

Naturen omkring forbindelsen

En af bekymringerne inden opførelsen af Øresundsbron var, at en fast forbindelse over Øresund kunne forringe dyre- og plantelivet i området. De erfaringer, der sidenhen er blevet indsamlet under og efter etablering af Øresundsbron, viser, at naturen ikke er forringet. Derimod er der nu en større artsrigdom og mængde af dyr og planter i lokalområdet omkring forbindelsen. Bropillerne, og beskyttelsesøerne omkring dem, fungerer som kunstige rev, der nu er grundlag for en massiv bevoksning af fastsiddende organismer især blåmuslinger. Disse er igen levested og fødegrundlag for en mængde fugle og fisk. På bropillerne valgte et vandrefalkepar i 2011 at slå sig ned i en af de redekasser, som Øresundsbron etablerede i 2003. Det lykkedes at få to unger på vingerne. Den kunstige ø Peberholm udgør med sine 1,6 kvadratkilometer et nyt landområde, der nu er levested for et væld af dyr og planter, hvoraf mange er truede og sjældne i Danmark og Sverige.



Peberholm, der forbinder bro og tunnel, er bygget op af sand, ler, sten og kalk. Materialet er hentet op fra bunden af Øresund. Siden etableringen har det været Øresundsbrons strategi, at naturen på Peberholm skal have lov til at udvikle sig stort set uden menneskelig indblanding. Der udføres derfor ingen form for såning, beplantning eller naturpleje af øen. Det giver mulighed for at observere indvandringen og udviklingen af dyre- og plantelivet.

Fra at være en gold, kunstig ø har Peberholm med årene udviklet en spændende natur. Peberholms natur er beskyttet af en række nationale og internationale bestemmelser. Øen indgår i EU-fuglebeskyttelsesområde H110 og i EF-habitatområde H126, der er sammenfaldende og udgør en del af det europæiske Natura 2000 netværk (Natura 2000 område 142). Den danske miljøminister har netop offentliggjort en bindende handlingsplan for forvaltning af dette og andre Natura 2000 områder. Peberholm er desuden omfattet af bestemmelserne i Naturbeskyttelsesloven om strandbeskyttelseslinje, og flere steder er naturen på vej til at udvikle sig til naturtyper, som er beskyttet i henhold til Naturbeskyttelsesloven. Ud over at følge de lovmæssige krav, gør Øresundsbron en stor indsats for at beskytte plante- og dyrelivet.

Øen er opdelt i to zoner. De tekniske anlæg, herunder motorvej og jernbane, ligger tværs over øen i en smal stribe. I denne zone har hensynet til de tekniske anlæg førsteprioritet. Resten af øen betragtes som naturområde med blandt andet særlige vilkår for adgang. Al færdsel i denne zone

kræver en tilladelse fra Øresundsbrons miljø- og arbejdsmiljøkoordinator. Færdsel i det hele taget sker efter specifikke retningslinjer, så der tages størst muligt hensyn til naturen. Offentligheden har ikke adgang til Peberholm.

For at følge naturudviklingen på øen gennemføres årlige inventeringer af dyre – og plantelivet i samarbejde med forskningsinstitutter og organisationer i Danmark og Sverige. Siden driftsperiodens start i år 2000 er der registreret i alt cirka 500 plantearter, cirka 30 ynglende fuglearter, cirka 350 billearter, cirka 420 sommerfuglearter, 18 biarter, 4 arter af pattedyr, samt 2 paddearter på Peberholm.



I 2011 er der registreret cirka 300 plantearter, hvilket er på niveau med de seneste år. Endvidere er der observeret 23 ynglende fuglearter, hvilket er en stigning i forhold til de to foregående år, og næsten på højde med rekordåret 2008. Dog var det samlede antal af ynglefugle det laveste siden 2007, hvilket tilskrives den hårde isvinter i kombination med et tørt forår. De seneste vintre er en del harer indvandret over isen fra Saltholm, der er Peberholms naturskabte naboø. I den seneste vinter har også været en bestand af cirka otte havørne på Peberholm. For planters vedkommende har orkideen kødfarvet gøgeurt etableret sig med en stor bestand på øen.

Årstal ¹	2007	2008	2009	2010	2011
Antal plantearter på Peberholm	336	307	293	269	316
Antal ynglefuglearter på Peberholm	14	24	19	18	23

1. Der kan ske mindre ændringer af historiske data hvert år i forbindelse med bestemmelse af indeværende års arter.

Bilag 1: Miljøvilkår

Opsummering af gældende myndighedsvilkår for drift af Øresundsbron

Vattendomstolens dom nr. DVA 37/95

Middel til glatførebekæmpelse skal være NaCl eller et miljømæssigt tilsvarende stof.

Status: OK

Vattendomstolens dom nr. DVA 37/95 Koncessionsnæmndens afgørelse nr. 193/98

Fiskerimæssige undersøgelser gennemføres indtil 1. juli 2003

Redegørelse for disse undersøgelser skal sendes til Miljødomstolen senest 1. juli 2004.

Status: Afsluttet

Trafikministeriets og miljø- og Energiministeriets afgørelse fra januar 1995

Drift af Øresundsforbindelsen må ikke medføre signifikant øgede koncentrationer af tungmetaller og miljøfremmede stoffer i dyr og planter.

Indvandring af ræve og rotter til Saltholm skal undgås.

Der må ikke dannes landfæste mellem den kunstige ø og Saltholm.

Status: OK

Koncessionsnæmndens afgørelse nr. 110/95

Forbindelsen skal drives i hovedsagelig overensstemmelse med, hvad Øresundsbro Konsortiet har oplyst i ansøgningen. Mindre ændringer kan godkendes af tilsynsmyndigheden.

Støj fra forbindelsen må maksimalt antage følgende værdier ved nærmeste beboelser:

- Døgnækvivalent lydniveau 45 db(A).
- Maksimalt lydniveau om natten (19-07): 70 db(A).

Hvis disse værdier overskrides skal Øresundsbro Konsortiet iværksætte afhjælpende foranstaltninger.

Øresundsbro Konsortiet skal udarbejde et kontrolprogram til tilsynsmyndigheden.

Status: OK

Tilladelser af 1. september 1997 fra Københavns Amt til udledning af spildevand fra udløb I1, I2, I3 og P4 på den kunstige ø

Krav om maksimal udledningshastighed (50 – 800 l/sek).

Krav om at udledningen sker efter passage af olieudskiller og sandfang, som skal tilses og oprensnes efter behov (mindst 2 gange årligt).

Krav om driftsrapport.

Status: OK

Tilladelse af 16. april 1998 fra Københavns Amt til udledning af spildevand fra udløb P1, P2 og P3 på halvøen ved Kastrup

Krav om maksimal udledningshastighed (1120 – 1560 l/sek).

Krav om at udledningen sker efter passage af olieudskiller og sandfang (P1 dog kun sandfang), som skal tilses og oprensnes efter behov (mindst 2 gange årligt).

Krav om driftsrapport.

Status: OK

Miljødomstolens dom 21. januari 2000

Undersøgelser i Lernacken kanalen skal gennemføres hvert år i perioden 2000 – 30. juni 2003 (bundfauna i april – maj, aflejringer af uorganisk og organisk materiale i april – maj og september – oktober).

Øresundsbro Konsortiet skal senest 30. juni 2004 redegøre for undersøgelserne til miljødomstolen.

Status: Afsluttet

Länsstyrelsens afgørelse 29. juni 2000

Fastsættelse af kontrolprogram 1999 – 2003 for anlægsfasen.

Senest 1. marts hvert år skal der indsendes en miljørapport til Miljönämnden.

Status: Afsluttet

Miljönämnden Malmö stads afgørelse 29. juni 2000

Fastsættelse af kontrolprogram for driftsfasen.

Senest 1. marts skal der indsendes en miljørapport til Miljönämnden.

Status: OK

Länsstyrelsens afgørelse 18. september 2000

Fastsættelse af kontrolprogram for Lernacken kanalen 2000 – 2003.

Rapport om kontrolprogrammet skal fremsendes til Länsstyrelsen og Malmö Kommune senest 1. marts det efterfølgende år.

Status: Afsluttet

Tårnby Kommune, byggetilladelse af december 2005

Krav til indretning og drift af reservekraftstation på Peberholm.

Status: OK

Miljööverdomstolen, dom af 1. september 2008

Afskærmet belysning af hensyn til fisk og ål.

Status: Afsluttet

Årlig kompensation til fiskere for mistet indtjening.

Status: OK

Malmö Miljöförvaltning, aftale af 29. december 2008

Øresundsbro Konsortiets kontrolprogram i driftskedet justeret med hensyn til målinger af udvaskning med regnvand.

Status: OK



Bilag 2: Data

Dette bilag indeholder oplysninger om, hvorfra de forskellige data stammer, og hvordan de er kvalitetssikret.

Integration

Befolkningens opfattelse af udviklingen i Øresundsregionen måles årligt gennem en opinionsundersøgelse, som gennemføres af Øresundsbron. Desuden følger vi løbende udviklingen af bolig- og arbejdsmarkedet samt af erhvervslivet i regionen ved at indsamle, analysere og sammenstille data fra Statistiska Centralbyrå, Danmarks Statistik, Örestat, SkatØresund med flere.

Kundetilfredshed

Hvert år gennemføres kundeundersøgelser, hvor kunderne svarer på spørgsmål i et spørgeskema om service og sikkerhed på Øresundsbron. I 2011 er der kun gennemført en enkelt kundeundersøgelse, da det har taget tid at indføre en ny og mere omfattende metode. Deltagerne i undersøgelsen er cirka 9000 af de privatkunder, Øresundsbron har en aftale med, og cirka 2500 af de erhvervskunder, Øresundsbron har en aftale med. Spørgsmålene sendes ud med e-mail. Desuden kan kunder komme med feedback ved at kontakte Øresundsbrons Kundecenter.

Tilgængelighed

Afbrydelse af trafikken på Øresundsbron registreres løbende i interne systemer med oplysninger om tid og årsag.

Sikkerhed

Alle ulykker og hændelser registreres i interne systemer, så snart de er sket.

Personalestyrke og sundhed

Personalerelaterede data, herunder omsætning, antal og sammensætning, registreres løbende i interne systemer. Sygdomsfravær registreres en måned bagud, så sygdomsfravær for indværende år er baseret på tal for januar–november.

Trafikbelastning

Trafik på motorvejen registreres løbende i vores interne registreringssystem. Trafik på jernbanen får vi oplyst af Trafikverket, der samler oplysninger fra de jernbaneoperatører, der kører over forbindelsen. Trafik på jernbanen registreres ikke direkte som trafikken på motorvejen, derfor består tallet for 2011 af faktiske tal for januar til oktober og et kvalificeret estimat for november til december baseret på udviklingen i året sammenholdt med den typiske belastning for november og december.

Emissioner fra trafikken

Beregning af udslip fra trafikken baseres på antal og typer af køretøjer, herunder kørestrøm til togtrafik, der passerer Øresundsbron i løbet af året. For hver type køretøj multipliceres antallet af køretøjer med Øresundsbrons længde og en gennemsnitsværdi for køretøjets udslip per kørt kilometer.

Energiforbrug

Øresundsbrons eget brændstofforbrug er summen af dels brændsel indkøbt til vores egne maskiner og køretøjer via faste leverandører dels et estimat baseret på medarbejderes tjenestekørsel, der angiver kørte kilometer hver måned. Brændstofforbrug i forbindelse med tjenestekørsel ud over det brændstof, der købes på Øresundsbrons egne benzinkort, er opgjort fra 2011 som noget nyt.

Forbrug af LPG-gas og samarbejdspartneres brændstof er brændsel anvendt ved arbejde for Øresundsbron i samarbejdspartneres maskiner og køretøjer. Dette forbrug afreporteres årligt til Øresundsbron.

Naturgas afreporteres ved rutinemæssig aflæsning af fast måler på Lernacken.

Elforbrug opgøres dels ved aflæsning af målere, dels ud fra leverandørers opgørelser.

Fjernvarme via klimaanlæg, der dækker alle lejere i bygningen på Vester Søgade 10, opgøres et år bagud af udlejer af bygningen på baggrund af bygnings samlede energiforbrug fordelt på antal lejede kvadratmeter. Således får Øresundsbron for 2011 en opgørelse over fjernvarme brugt i 2010. Derfor er forbruget for 2011 opgjort som et skøn, der svarer til forbruget for 2010. Der forbruges stort set samme mængde fjernvarme på Vester Søgade hvert år, og forbruget udgør kun en lille mængde af det samlede energiforbrug.

Kuldioxid fra direkte og indirekte energikilder

Udslip fra de forskellige energikilder beregnes ved hjælp af nøgletal fra de forskellige energileverandører og nøgletal fra den danske Energistyrelse.

Vand

De faste vandmålere ved Lernacken og Kastrup halvø bliver aflæst ved årsskiftet. Vandforbruget på Vester Søgade opgøres et år bagud af udlejer, som beskrevet ovenfor for fjernvarme. Derfor er forbruget for 2011 et estimat på basis af det faktiske forbrug i 2010.

Materialer

Vejsalt og papir opgøres som summen af de samlede mængder, som købes hos Øresundsbrons faste leverandører i løbet af året. Rengøringsmiddel, olie, fedt med mere, der bruges på forbindelsen, opgøres som summen af de årligt indrapporterede mængder fra leverandører og andre samarbejdspartnere samt de eventuelle mængder, som Øresundsbron selv har indkøbt i løbet af året. Kølemiddel opgøres via de registrerede mængder, der er påfyldt køleanlæggene i løbet af året.

Affald

Affaldsmængden er summen af Øresundsbrons egne registreringer, opgørelser fra modtageanlæg samt de årlige indrapporteringer fra samarbejdspartnere over det affald, der er genereret i forbindelse med arbejde på forbindelsen.

Udvaskning med regnvand

Fra 2000–2007 blev udvaskningen med regnvand fra forbindelsen målt tre gange om året.

Fugle og planter på Peberholm

Hvert forår til efterår udføres der inventeringer af dyre- og plantelivet på Peberholm. Resultaterne herfra leveres årligt til Øresundsbron af eksperter, der deltager i inventeringerne.

Kvalitetssikring af data

Der foretages en konkret vurdering af alle data, og de sammenlignes med data fra de foregående år sammenholdt med niveauet og arten af aktiviteter i løbet af indeværende år. Ved alle væsentlige afvigelser fra det forventede, følger Øresundsbron op på forholdene for at sikre, at data er korrekte.

Bilag 3: Redegørelsen i forhold til GRI

Global Reporting Initiatives, GRI, er en international standard for rapportering af samfundsansvar. Øresundsbrons redegørelse for samfundsansvar og bæredygtig udvikling lever op til GRI's krav i niveau C+ (version G3).

Rapportens GRI-anvendelsesniveau

	C	C+	B	B+	A	A+	
Standardoplysninger	G3 Oplysninger om profil OUTPUT	Rapportering på: 1.1 2.1 – 2.10 3.1 – 3.8, 3.10 – 3.12 4.1 – 4.4, 4.14 – 4.15	Eksternt verificeret	Rapportering på alle kriterier under Niveau C samt på: 1.2 3.9, 3.1 34.5 – 4.13, 4.16 – 4.17	Eksternt verificeret	Samme krav som for Niveau B.	Eksternt verificeret
	G3 Oplysninger om ledelsestilgang OUTPUT	Ingen rapportering påkrævet.	Eksternt verificeret	Oplysninger om ledelsestilgang til hver enkelt indikator-kategori.	Eksternt verificeret	Oplysninger om ledelsestilgang til hver enkelt indikator-kategori.	Eksternt verificeret
	G3 resultatindikatorer og branche-specifikke resultatindikatorer OUTPUT	Rapportering på minimum 10 resultatindikatorer, herunder mindst en fra hver af flg. kategorier: social, økonomi og miljø.	Eksternt verificeret	Rapportering på minimum 20 resultatindikatorer, herunder mindst en fra hver af flg. kategorier: økonomi, miljø, menneskerettigheder, arbejdsforhold, samfund, produktansvar.	Eksternt verificeret	Rapportering på alle G3-nøgleindikatorer og branche-specifikke indikatorer ud fra væsentlighedsprincippet ved enten at a) rapportere på indikatoren, eller b) forklare, hvorfor indikatoren ikke er taget med.	Eksternt verificeret

* Branche-specifikke ifølge den endelige udgave

På næste side ses en oversigt over de punkter, der er rapporteret, og hvor i redegørelsen, de er behandlet.

Redegørelsen for samfundsansvar og bæredygtig udvikling er en del af årsrapporten. I tabellen er angivet, om punkter er behandlet i årsrapporten og/eller i denne redegørelse.

Emne	Side i Årsrapport	Side i denne redegørelse
Strategi og analyse (1)		
1.1 Erklæring om bæredygtighed		3,4
Organisationsprofil (2)		
2.1 Organisationens navn	Forsiden	5
2.2 Tjenester og produkter	Indersiden af forsiden	5
2.3 Organisationens struktur	Indersiden af forsiden	5
2.4 Hovedkontor	Bagsiden	5
2.5 Lande	Indersiden af forsiden	5
2.6 Ejerskab	Indersiden af forsiden	5
2.7 Markeder	35	Indersiden af forsiden, 5, 7, 23, 24
2.8 Omfang af organisation	36	5, 15, 21–23
2.9 Væsentlige ændringer		Ingen væsentlige ændringer
2.10 Priser		Ingen modtaget
Rapport-parametre (3)		
3.1 Rapporteringsperiode		Forside, 1
3.2 Dato for seneste rapport		1
3.3 Rapporteringsfrekvens		1
3.4 Kontaktperson		42
3.5 Proces for definition af indhold		1, 7
3.6 Afgrænsning		1
3.7 Særlige begrænsninger		Ingen særlige begrænsninger
3.8 Forhold der kan påvirke sammenligneligheden		Ingen forhold, der påvirker sammenligneligheden
3.10 Effekt af justering af information		1
3.11 Væsentlige ændringer		1
3.12 Tabel over oplysninger		41, 42
3.13 Verifikation		43
Ledelse, forpligtelser og interessent-involvering (4)		
4.1 Ledelsesstruktur	18	
4.2 Bestyrelsesformands eventuelle ledende stilling	19	
4.3 Uafhængige bestyrelsesmedlemmer	19	
4.4 Aktionærers og medarbejders påvirkning af bestyrelsen	19	
4.14 Interessentgrupper		7
4.15 Udvælgelse af interessenter		7

Emne	Side i Årsrapport	Side i denne redegørelse
Ledelsestilgang og resultatindikatorer (5)		
EC1 Genereret og fordelt økonomisk værdi	22	21, 22
EC3 Dækning af pensionsordninger	36	22
EC9 Indirekte økonomiske indvirkninger		23, 24
EN1 Materialer		32
EN3 Direkte energiforbrug		31
EN4 Indirekte energiforbrug		31
EN8 Vandforbrug		31
EN11 Beskyttede områder		34, 35
EN12 Biodiversitet		34, 35
EN16 Direkte og indirekte drivhusgasudledninger		31
EN17 Andre indirekte drivhusgasudledninger		30
EN22 Affald		32
LA1 Arbejdsstyrke		15, 16
LA2 Personaleomsætning		16
LA3 Personalegoder		14
LA4 Kollektive overenskomster		17
LA6 Arbejdsmiljøudvalg		18
LA7 Ulykker og fravær		18, 19
LA13 Mangfoldighed		14–16
PR5 Kundetilfredshed		10

Kontaktpersoner

Miljø og arbejdsmiljø

Bjørn Hasse Nielsen
 Miljø- og arbejdsmiljøkoordinator
 Telefon +45 33 41 60 00
 bhn@oresundsbron.com

Økonomi

Helle Bech
 Økonomidirektør
 Telefon +45 33 41 60 00
 hbe@oresundsbron.com

Kaj V. Holm
 Finansdirektør
 Telefon +45 33 41 60 00
 kvh@oresundsbron.com

Yderligere information findes på
www.oresundsbron.com



Revisors erklæring om overordnet granskning af bæredygtighedsrapporten

Til læserne af Øresundsbro Konsortiets "Redogørelse for Samfundsansvar og Bæredygtig Udvikling"

Vi har fået til opgave af ledelsen i Øresundsbro Konsortiet (Øresundsbroen) at gennemgå indholdet af Øresundsbroens "Redogørelse for Samfundsansvar og Bæredygtig Udvikling" (bæredygtighedsrapport) for 2011. Det er bestyrelsen og selskabets ledelse som har ansvaret for det løbende arbejde vedrørende social ansvarlighed og bæredygtig udvikling samt for at udarbejde og aflægge bæredygtighedsrapporten i overensstemmelse med gældende kriterier. Vores ansvar er på baggrund af vores review at udtrykke en konklusion om bæredygtighedsrapporten.

Omfang af begrænset review

Vi har udført vores review i overensstemmelse med RevR 6 "Verifikation af bæredygtighedsrapportering" udgivet af Far, den svenske organisation for revisions- og rådgivningsbranchen. Et review omfatter først og fremmest forespørgsler til personer, som er ansvarlige for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten samt at udføre analytiske handlinger og andre reviewhandlinger. Omfanget af et review er betydeligt mindre end en revision i overensstemmelse med Revisionsstandarden i Sverige RS og god revisionskik i øvrigt. De reviewhandlinger som udføres i et review giver os derfor ikke mulighed for at skaffe sådan en sikkerhed for, at vi bliver bekendt med alle betydelige forhold, som kunne afdækkes ved en revision. Den konklusion vi kommer med baseret på vores review har derfor ikke den sikkerhed som en konklusion baseret på en revision har.

De kriterier, som vores review er baseret på, er de dele af *Sustainability Reporting Guidelines G3*, udgivet af The Global Reporting Initiative (GRI), som er relevante for bæredygtighedsrapporten, samt de rapporterings- og beregningsprincipper, som Øresundsbroen har udviklet og anvendt. Vi anser disse kriterier for at være egnede for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten.

Vores review har, ud fra en vurdering af væsentlighed og risiko, bl.a. omfattet følgende:

- a. opsummering af vores kendskab til og forståelse af Øresundsbroen's organisation og virksomhed,
- b. vurdering af kriteriernes egnethed og anvendelsen af dem set i forhold til interessenternes informationsbehov,
- c. interview med ansvarlige ledere på koncernniveau med det formål at vurdere, om den kvalitative og kvantitative information i bæredygtighedsrapporten er fuldstændig, nøjagtig og fyldestgørende,
- d. indhentning af udvalgte interne og eksterne dokumenter med henblik på at vurdere, om den rapporterede information er fuldstændig, nøjagtig og fyldestgørende,
- e. vurdering af de systemer og processer, som anvendes til at indsamle, håndtere og validere bæredygtighedsinformation,
- f. analytiske handlinger vedrørende den rapporterede information,
- g. vurdering af organisationens erklæring om niveauet for opfyldelse af GRI's retningslinier,
- h. overordnet helhedsindtryk af bæredygtighedsrapporten, dens format og dermed en bekræftelse af, hvorvidt informationen er udarbejdet i overensstemmelse med de tilpassede rapporteringsprincipper.

Konklusion

Ved det udførte review er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at bæredygtighedsrapporten ikke i al væsentlighed er baseret på dokumenterede oplysninger i overensstemmelse med ovenstående kriterier.

København, den 30. januar 2012
PricewaterhouseCoopers AB

Mats Åkerlund
Statsautoriseret revisor

Fredrik Ljungdahl
Sagkyndigt medlem af Far





ØRESUNDSBRON®

Øresundsbro Konsortiet · Vester Søgade 10 · 1601 København V · Danmark · Tlf. +45 33 41 60 00
Øresundsbro Konsortiet · Kalkbrottsgatan 141 · Box 4278 · 203 14 Malmö · Sverige · Tlf. +46 (0) 40 676 60 00
info@oresundsbron.com · www.oresundsbron.com