

# SAMHÄLLSANSVAR OCH HÅLLBAR UTVECKLING

ØRESUNDSBRO KONSORTIET 2011



# Öresundsregionen

Öresundsregionen är Nordens största och mest tätbefolkade storstadsregion. Regionen omfattar områdena Skåne, Sjælland, Møn, Lolland-Falster och Bornholm, är 21.203 kvadratkilometer stort och befolkas av 3,7 miljoner invånare, varav 1,2 miljoner i Sverige och 2,5 miljoner i Danmark.



# Förord

Øresundsbro Konsortiet sätter sitt ansvar för samhället och miljön högt. Därför ger Øresundsbro Konsortiet varje år ut en rapport om samhällsansvar och hållbar utveckling. Detta är den andra rapporten och den är en vidareutveckling av tidigare årliga rapporter som har utkommit sedan förbindelsens första driftsår 2001 om miljömässiga och sociala förhållanden. Rapporten följer rapporteringsperioden för årsredovisningen, som är ett helt kalenderår. Rapporten för 2010 gavs ut i februari 2011.

Denna rapport för 2011 uppfyller kraven i Global Reporting Initiative (GRI) för rapporteringsform C+. 19 resultatindikatorer har valts ut, tre ekonomiska, sju sociala och nio miljömässiga. Jämfört med 2010 är det ytterligare sju resultatindikatorer, fyra sociala och tre miljömässiga.

Rapporten omfattar hela förbindelsen, tunneln, bron och ön Peberholm. Dessutom omfattar den huvudkontoret i Köpenhamn och driftcentret på Lernacken i Limhamn.

Innehållet i rapporten har valts ut mot bakgrund av våra visioner och målsättningar och de omständigheter som bedöms väsentligt påverka samhälle och miljö:

- Genererade och distribuerade ekonomiska värden med särskilt fokus på distribuerade värden till medarbetare i form av lön, pensioner etc.
- Indirekt påverkan på samhället med särskilt fokus på Öresundsregionen, bland annat integration, flyttning mellan den danska och den svenska sidan av regionen, pendling, trafikmängder och kundernas tillfredsställelse.
- Medarbetarnas arbets- och personalvillkor samt säkerhet och hälsa, till exempel likabehandling, avtal, personalomsättning, säkerhetsarbete, arbetsolyckor och sjukfrånvaro.
- Miljöpåverkan, bland annat naturutveckling, förbrukningsmaterial, avfall, energi och växthusgaser.

Øresundsbro Konsortiet kallas i denna rapport genomgående Øresundsbron, som är företagets registrerade varumärke.



# Innehåll

Ökad säkerhet, mindre miljöpåverkan och pilgrimsfalkar på Øresundsbron under 2011	3
<b>Om företaget</b>	
Øresundsbron	5
Anläggningen	6
Vision och affärsidé	6
Överordnade mål	6
Intressentgrupper	7
<b>Samhällsansvar och hållbar utveckling</b>	
Policy för samhällsansvar och hållbar utveckling	9
<b>Social hållbarhet</b>	
Därför byggdes bron	10
Trafikutveckling och kundrelationer	10
Den gemensamma arbets- och bostadsmarknaden	11
Trafiksäkerhet och -tillgänglighet	12
Arbetsvillkor för medarbetarna	14
Avtal med fackföreningar	17
Arbetsmiljö för medarbetare och samarbetspartners	17
Regler för upphandling	20
<b>Ekonomisk hållbarhet</b>	
Øresundsbrons direkta och indirekta ekonomiska effekter	21
<b>Miljömässig hållbarhet</b>	
Miljöpolicy	25
Fokusområden miljö	26
Utveckling av miljöpåverkan	27
Utveckling av miljöpåverkan i siffror	30
Naturen runt förbindelsen	34
Bilaga 1: Miljövillkor	36
Bilaga 2: Data	38
Bilag 3: Rapporten i relation till GRI	40
Kontaktpersoner	42
Revisors rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisning	43

# Ökad säkerhet, mindre miljöpåverkan och pilgrimsfalkar på Øresundsbron under 2011

Liksom resten av samhället står Øresundsbron i dessa tider inför stora utmaningar. Hur vänder vi stillastående till tillväxt? Lyckligtvis kan vi även i tider som dessa arbeta mot att nå våra mål på ett hållbart sätt samtidigt som vi tar ansvar för vår egen utveckling som företag. Det är ett ansvar som Øresundsbron tar på största allvar.

Øresundsförbindelsens konstgjorda ö, Peberholm, fortsätter att vara ett gott exempel på hur land skapat av människor kan samspela med naturen. Även i år fascinerar vi alla av att så många olika arter kan etablera sig på ön. Växter och djur, som fåglar, grodor och harar. Ja, till och med havsörnar har besökt eller bebott Peberholm under 2011. Även själva högbron har haft ett mycket speciellt besök under 2011. Ett pilgrimsfalk-par valde att häcka i en av de falkholkar som Øresundsbron satte upp redan 2003.

För tillfället samarbetar Øresundsbron med Lunds tekniska högskola och SEA-U Marint kunskapscenter i Malmö om att undersöka antalet blåmusslor på bronns pelare och pyloner. Just bropelarna är hemvist för en av Europas största kolonier av blåmusslor och projektet ska ge forskarna mer kunskap om musslorna och visa hur avgörande de är för vattenmiljön i Øresund.

Øresundsbron försöker tänka på miljön i alla sammanhang. Under 2011 har vi bland annat ingått ett avtal med leverantören av våra BroBizzar om att göra oss av med uttjänta BroBizzar på ett ännu mer miljöriktigt sätt. Vi har investerat i ny övervakningsdisplay på Øresundsbrons trafikcentral – både för att det var på tiden att uppdatera det nuvarande – och för att säkra att vi förbättrar vår miljöprofil. Det nya systemet använder betydligt mindre ström än det tidigare.

Och faktiskt kan Øresundsbron registrera en väsentlig minskning av elförbrukningen under 2011 jämfört

med tidigare år. Under 2009 hade förbindelsen en elförbrukning på 9,49 GWh och under 2010 steg siffran till 10,61 GWh. Under 2011 lyckades det i gengäld att minska förbrukningen till 8,26 GWh – en markant minskning.

Det goda resultatet beror bland annat på att vi under 2010 införde ett miljöledningssystem som ska hjälpa till att minska energiförbrukningen i företaget. Samtliga delar av företaget blir nu genomgångna med den enkla devisen: Kan vi spara på energin, och det är ekonomiskt rimligt, så gör vi det. Bland annat lyckades det att optimera driften genom att sänka energiförbrukningen till värme, kylning och ventilation, införa rörelsesensorer på kontoren och sätta upp sektionsindelade elmätare för att avslöja var vi använder mest elektricitet.

Och resultaten är goda. Bara i april 2011 lyckades det för Øresundsbron att spara 140.000 kWh jämfört med samma månad året före. Det motsvarar vad som behövs för att värma upp 129 hus på vardera 140 kvadratmeter under en månad. Därför är miljöledningssystemet något som vi har vidareutvecklat under 2011 och ska fortsätta att utveckla under 2012.

På Øresundsbron ställer vi inte bara höga miljö- och samhällskrav på oss själva, utan också på våra leverantörer och samarbetspartners. Vi kräver en deklaration om att våra leverantörer följer ILO's grundläggande konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet, FN's barnkonventions artikel 32, de lagar och regler som gäller i produktionslandet och hur leverantörerna arbetar med miljö och arbetsmiljö.

Øresundsbron ska vara en bra och säker arbetsplats där människor trivs. Vi satsar på generösa hälsobefrämjande förmåner, kompetensutveckling och löpande förbättring av den fysiska och psykiska arbetsmiljön. Øresundsbron har i många år varit

och fortsätter att vara en arbetsplats med begränsad sjukfrånvaro och få arbetsolyckor. Det är vi stolta över och det arbetar vi för att behålla även i framtiden.

Under 2011 införde vi hastighets skyltar i betalstationen som upplyser kunderna om hur fort de kör. Detta har medfört att kunderna nu sänker hastigheten mer än tidigare när de kör genom betalstationen. Detta skapar större säkerhet för medarbetarna i betalfilerna. Även på anläggningen har åtgärder vidtagits för att få ner hastigheten. Under 2011 prioriterade polisen i Danmark hastighetskontroller i tunneln, vilket har medverkat till att sänka hastigheterna där. Alltsammans något som ger trygghet på arbetsplatsen för medarbetarna samt för kunderna, som märker skillnaden och känner sig mer trygga när de kör genom tunneln och över bron.

Och kunderna är mycket viktiga för oss. Under 2010 införde Øresundsbron därför två nya system för att förbättra kontakten med kunderna: BI och CRM (Business Intelligence och Customer Relation Management). Det arbetet har vi fortsatt med under 2011 och ska fortsätta med under 2012. Målet är att kunna nå våra kunder med information, som berör just den enskilda kunden.

Vi ser emot ett spännande 2012 med många nya utmaningar.



Caroline Ullman-Hammer  
Verkställande direktör  
Øresundsbron



# OM FÖRETAGET

## Øresundsbron

Øresundsbro Konsortiet – eller Øresundsbron, som är företagets varumärke – är ett dansk-svenskt företag, bildat på grundval av ett avtal (regeringsavtalet) som ingicks den 23 mars 1991 mellan de dåvarande regeringarna i Danmark och Sverige och som är godkänt av det danska Folketinget och Sveriges Riksdag.

Øresundsbrons syfte är definierat i regeringsavtalet. Syftet baserat på principen om att Øresundsbron är självständigt ansvarig för ägandet och driften av förbindelsen över Öresund.

Øresundsbron är 50/50-ägt av det statliga företagen A/S Øresund och Svensk-Danska Broförbindelsen (Svedab AB). Dessa företag är också ansvariga för ägande och drift av landanslutningarna på den danska och svenska sidan av förbindelsen. Samarbetet mellan företagen vad avser ägandet av Øresundsbron är reglerat i ett konsortialavtal, som är godkänt av den danska och svenska regeringen. Ägarföretagen ansvarar solidariskt för Øresundsbrons förpliktelser.

Øresundsbrons uppgifter är kommersiell, trafikall och teknisk ledning av förbindelsen inklusive alla tekniska anläggningar, bland annat marknadsföring, finansförvaltning, väg- och järnvägsdrift, underhåll, utveckling samt administrativa uppgifter.

Enligt avtalet mellan länderna har Øresundsbron rätt att ta betalt för överfarten av användarna av motorvägsförbindelsen över Öresund. Betalning sker i betalstationen, som är en del av förbindelsens anläggning. Betalstationen är placerad vid Lernacken på den svenska sidan av förbindelsen.

Øresundsbron förvaltar järnvägsinfrastrukturen medan järnvägsoperatörer står för trafiken på spåren. Konsortiet erhåller en fast summa från Banedanmark och Trafikverket för användningen av järnvägsförbindelsen.

Intäkterna ska täck såväl drifts- som räntekostnader och ska användas för återbetalning av de lån som har tagits för att finansiera bygget av öresunds-förbindelsen med landanslutningar både i Danmark och i Sverige.

Øresundsbrons organisation består av en verkställande direktör, två stabsfunktioner (sekretariat och juridik) och fem enheter (Leverans, Försäljning och Marknad, Ekonomi och Support, Anläggning samt Finans). Varje enhet leds av en enhetschef.

Øresundsbron har 181 fast anställda medarbetare. Därtill kommer ett antal mer eller mindre fast knutna konsulter. Medarbetarna är fördelade på företagets lokaler på Vester Søgade i Köpenhamn och Lernacken i Limhamn. De flesta underhållsuppgifterna på förbindelsen och i betalstationen sköts av externa entreprenörer.

Øresundsbrons huvudkontor ligger på Vester Søgade 10, 1601 København V, Danmark.

## Anläggningen

Øresundsbron består i stora drag av en 8 kilometer lång snedkabelbro, en 4 kilometer lång konstgjord ö och en tunnel på 4 kilometer. Över förbindelsen går en tvåfilig motorväg och en tvåspårig järnväg.

## Vision och affärsidé

Øresundsbrons vision är att Öresundsregionen blir ett kraftcentrum som gör den attraktivare att besöka och att leva och arbeta i.

Affärsidén är att Øresundsbron dagligen ska bygga nya broar – ekonomiskt, kulturellt och mentalt.

Bron ska vara den bästa vägen till målet på andra sidan Öresund.



## Överordnade mål

**Trafiken** ska öka och 2020 ska vägtrafiken vara minst 27 000 fordon per dygn och ge en årlig intäkt på minst 1,7 miljarder DKK i löpande priser. Antalet BroPass-kunder ska 2020 vara minst 400 000.

**Förbindelsen** ska vara tillgänglig på ett säkert och bekvämt sätt på dygnets alla tider. Säkerheten på väg och järnväg ska vara hög och jämförbar med motsvarande anläggningar på land i Sverige och Danmark.

**Integrationen** i regionen ska stödjas med konkurrenskraftiga pendlar och affärsreseprodukter samtidigt som vi ska stimulera till ökat fritidsresande.

**Organisationen** ska vara kundfokuserad och effektiv och prioritera säkerhet, tillgänglighet och service. Våra mätningar ska bekräfta att kunderna är nöjda med vår insats.

**Ekonomi** ska utvecklas stabilt och det årliga resultatet före värdeförändring ska vara positivt och ökande varje år och leda till full återbetalning av kostnaderna för bron. Under 2011 ska målsättning fastläggas för återbetalningstiden som bland annat tar hänsyn till gällande principer angående utdelning till ägarbolagen.



# Intressentgrupper

Øresundsbron har en rad intressentgrupper, av vilka de här nämnda alla bidrar till att uppnå Øresundsbrons överordnade mål.

**Ägare:** Den danska och den svenska staten står som garant för företagets lån, som ska betalas inom fastställd tid.

**Ledning:** Förvaltningen av Øresundsbron regleras i "konsortialavtalet". Enligt avtalet nomineras styrelsemedlemmarna av ägarna och väljs årligen. Styrelsen är ansvarig för att skapa de förutsättningar som är nödvändiga för att uppnå Øresundsbrons syfte och mål. Styrelsen utser en verkställande direktör som svarar för den löpande förvaltningen i enlighet med styrelsens riktlinjer.

**Medarbetare:** Är en del av företagets utveckling och framgång och den enskilde medarbetaren ska känna sitt ansvar för helheten. Med utgångspunkt från definierade mål och handlingsplaner får medarbetaren frihet att agera och lösa sina arbetsuppgifter på bästa och mest effektiva sätt, understödd av en trygg och säker arbetsplats med goda arbetsvillkor.

**Kunder:** Önskar god service och hög säkerhet till rimligt pris. Den inställningen är särskilt uttalad i kundgruppen "pendlarna". Øresundsbrons hållning är att priserna är anpassade till marknaden och de krav som ställs på företaget.

**Myndigheter:** Har legitima krav på att Øresundsbron följer lagar och avtal om säkerhet, arbetsmiljö, miljöskydd, arbetsmarknadsvillkor etc. Øresundsbrons hållning är att om reglerna skiljer sig mellan Danmark och Sverige har företaget ambitionen att utgå från de hårdaste kraven och försöka leva upp till dem.

**Politiker:** Har inte samma fokus regionalt och nationellt. Øresundsbrons hållning är att försöka få regionala och nationella politiker att engagera sig i Øresundsregionens utveckling.

**Entreprenörer och motsvarande samarbetspartners:** En stor del av underhållsarbetet på förbindelsen sköts av entreprenörer och samarbetspartners, som på lika fot med Øresundsbrons medarbetare önskar en trygg och säker arbetsplats.

**Biologiska experter:** Som ett naturligt led i Øresundsbrons strategi för utveckling av naturen på Peberholm övervakas växt- och djurlivet på Peberholm och runt förbindelsen av främst botaniker, biologer och ornitologer från institutioner och föreningar i Øresundsregionen.

**Danska och svenska beredskapsmyndigheter:** Polis, räddningstjänst, sjukhus etc. i båda länderna är ansvariga för insatser vid olyckor på förbindelsen och ingår i en gemensam beredskapsorganisation.

**Vejdirektoratet och Trafikverket:** Ingår tillsammans med dansk och svensk polis med flera i en samverkansgrupp i syfte att optimera driftsäkerheten för trafiken samt säkra gränssnitt till anslutande vägar.

**Media:** Øresundsbron präglas av öppenhet gentemot omvärlden. Intresset för bron är mycket stort, i regionen såväl som nationellt och internationellt. Det möts med ett proaktivt kommunikationsarbete där kommunikationen ska vara trovärdig, öppen, nyhetsskapande och strukturerad.

# SAMHÄLLSANSVAR OCH HÅLLBAR UTVECKLING



Øresundsbron påtar sig ett ansvar gentemot det omgivande samhället genom att bidra till social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet.

Øresundsbron eftersträvar därför:

- Att ta socialt ansvar vad gäller de människor som påverkas av företaget och bidra till en hållbar social utveckling i det omgivande samhället (social hållbarhet).
- Att garantera en sund ekonomisk utveckling av verksamheten i överensstämmelse med de riktlinjer som är fastställda av den danska och svenska staten (ekonomisk hållbarhet).

- Att skydda den omgivande miljön och minimera miljöpåverkan från aktiviteter i företaget och därmed bidra till den globala balansen som är förutsättningen för vår existens (miljömässig hållbarhet).

Dessa inriktningar är, som ett naturligt led i den fortsatta utvecklingen inom området, under det gångna året omsatt till en egentlig policy som återges nedan.

# Policy för samhällsansvar och hållbar utveckling

Øresundsbron strävar efter att driva en affärsverksamhet, som både skapar värde för verksamheten och det omgivande samhället. Vi tar därmed på oss ett samhällsansvar, genom vilket vi bidrar till social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Det gör vi genom att:

- Stärka integration, samarbete och handel i Øresundsregionen
  - Tillhandahålla en tillgänglig, välfungerande och säker förbindelse mellan Sverige och Danmark
  - Erbjud goda arbetsvillkor med respekt för mångfald, prioritering av jämställdhet samt möjligheter för utveckling, och ett fokus på hälsa och trivsel.
  - Säkra en stabil ekonomisk utveckling, där ett positivt och ökande årligt resultat leder till full återbetalning av anläggsomkostnaderna.
- Prioritera en sund och säker arbetsmiljö, som förebygger fysisk och psykisk överbelastning hos personal vid anläggningen eller administrationen.
  - Skydda den omgivande miljön, minimera miljöpåverkan från våra aktiviteter och bidra till den biologiska mångfalden på och omkring förbindelsen.

Vi hänvisar också till vårt uppdrag, vision och affärsidé, och till vår personal-, arbetsmiljö-, miljö- och säkerhetspolitik.



# SOCIAL HÅLLBARHET

## Därför byggdes bron

Øresundsbron byggdes för att förbättra förbindelserna mellan Skandinavien och den europeiska kontinenten, men också för att förbättra det ekonomiska och kulturella samarbetet mellan Danmark och Sverige och öppna för en sammansmältning av den danska och den svenska delen av regionen.

Bron ska alltså inte bara vara en transportkorridor för bilar och tåg. Bron ska vara bindemedlet i Øresundsregionen, som därmed kan vara med i tåten bland de regionala kraftcentrumen i Europa. Regionen ligger geografiskt rätt placerad nära tillväxtmarknaderna i Östeuropa, den nordiska marknaden och Östersjöområdet.

## Trafikutveckling och kundrelationer

Alla fasta kunder får rabatt på sin resa över bron. BroPass-kunderna betalar cirka 50 procent av kontantpriset. Företagskunderna får rabatt i förhållande till hur många resor de gör på ett år.

En aktiv prispolicy och de senaste två årens fokus på marknadskommunikation har medverkat till en trafikökning mellan 2001 och 2011 från cirka 8.000 fordon per dygn till cirka 19.100. Under samma period har pendlarnas andel av personbilstrafiken ökat från 5 till 40 procent. Efter finanskrisen ser vi dock att andelen pendlare blir mindre och att BroPass- samt fraktkunderna får större betydelse för vår tillväxt. Organisationen har löpande fokus på att generera nya kunder, öka trafiken och förbättra kundservicen. Under våren 2011 genomfördes en kampanj riktad till privatmarknaden som resulterade i ett stort antal nytecknade avtal. Samtidigt har vi börjat genomförandet av en ny CRM-strategi (kommunikation efter behov) som ska bidra till att öka trafiken.

Øresundsbrons ambition är att kunderna blir behandlade på ett professionellt sätt i kontakterna med företaget. Det betyder att alla medarbetare har ett ansvar för att kommunikationen är ärlig och tydlig. Øresundsbrons kundpolicy har som mål att sätta kunden i centrum med hjälp av tillgänglighet, trovärdighet och sunt förnuft.

Kundernas tillfredsställelse med Øresundsbron ligger på en hög nivå. Andelen kunder som var nöjda med sin senaste resa med bil över bron framgår av nedanstående tabell.

Tillfredsställelse med Øresundsbron

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

# Den gemensamma arbets- och bostadsmarknaden

Pendlingen över Øresundsbron är ett uttryck för den gemensamma arbets- och bostadsmarknaden som har uppstått i Öresundsregionen. Under 2011 pendlade 17.400 personer med tåg och bil över Øresundsbron varje dag. Pendlingen går i nio fall av tio från Sverige till Danmark.

Pendlingen består av två strömmar. Dels svenskar som har fått jobb i Danmark, dels danskar som har bosatt sig i Sverige. Rekryteringen av svensk arbetskraft toppade 2007 då 6.667 svenskar, som aldrig har arbetat i Danmark, fick jobb på den danska sidan av sundet. Den ekonomiska avmattningen har dock satt sina spår även här. Under 2011 fick 1.842 svenskar jobb i Danmark för första gången.

Många danskar har flyttat till Skåne för att få en billigare bostad, men de flesta fortsätter att arbeta i Danmark och pendlar över Øresundsbron. Nettoinflyttningen från Sjælland till Skåne nådde en topp under 2006 med 2.800 personer. Sedan dess har bostadspriserna på ömse sidor sundet närmat sig varandra och flyttströmmen från Skåne till Sjælland är nu starkast. Dels på grund av danskar som återvänder till Sjælland, dels på grund av svenskar som flyttar över sundet.

Befolkningen har en positiv inställning till regionen. I en undersökning, som Øresundsbron genomförde hösten 2011, svarade 59 procent av befolkningen i Skåne och 53 procent av befolkningen på Sjælland att regionen redan är en realitet eller blir verklighet inom högst fyra år.



# Trafiksäkerhet och -tillgänglighet

Säkerheten på Øresundsbrons väg och järnväg ska vara hög och jämförbar med motsvarande anläggningar på land i Sverige och Danmark. Därför har förbindelsen ett mycket avancerat övervaknings-system som gör det möjligt för trafikledarna att ingripa när potentiellt farliga eller farliga situationer uppstår på motorvägen.

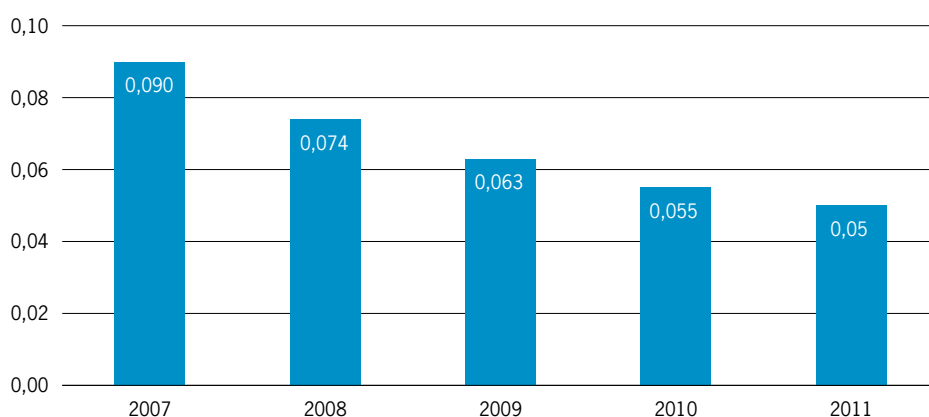
Tågtrafiken övervakas av tågledningscentralerna i Malmö och Köpenhamn.

Om det trots detta sker en olycka har Sverige och Danmark byggt upp en beredskapsorganisation, som snabbt kan rycka ut från båda sidor av sundet.

Få olyckor med allvarlig personskada och ingen dödsolycka har inträffat på Øresundsbrons motorväg. Järnvägstrafiken var under 2011 inställd i drygt två timmar på grund av att en person blev påkörd vid tunnelmynningen i Kastrup.

Øresundsbron har en mycket viktig samhällsfunktion eftersom tiotusentals människor är beroende av att förbindelsen fungerar 24 timmar om dygnet. Ett längre avbrott får mycket stora konsekvenser för samhället på båda sidor av sundet. Det kan till exempel hända efter en stor olycka eller vid brister i tekniken. Därför prioriteras säkerheten på förbindelsen samt underhållet av anläggningen mycket högt.

## Olyckor med allvarlig personskada per 10 miljoner körda kilometer



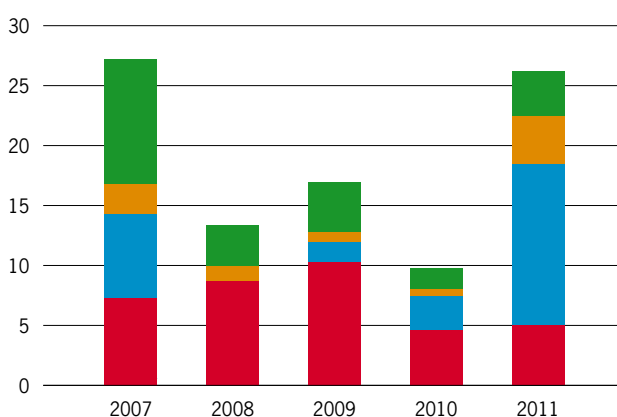
Körda kilometer ackumuleras år för år för att kompensera för den korta sträckan (16 km) när man jämför med motsvarande statistik för mycket längre motorvägssträckor med mer trafik.

Tillgängligheten på Øresundsbrons motorväg ligger på en mycket hög nivå. Under de senaste fem åren har trafiken på motorvägen varit avstängd mellan 9,8 och 27,2 timmar per år. De vanligaste orsakerna är trafikolyckor och kraftig vind. Men även tekniska fel kan förorsaka stängningar. Det beror på att höga krav på trafiksäkerheten medför krav på de tekniska installationernas funktion, särskilt brandventilation, brandsläckningsutrustning och kameraövervakning. Om dessa säkerhetsbärande system sviktar eller får väsentligt sämre funktion så stängs förbindelsen för vägtrafik och vissa fall också för tågtrafik.

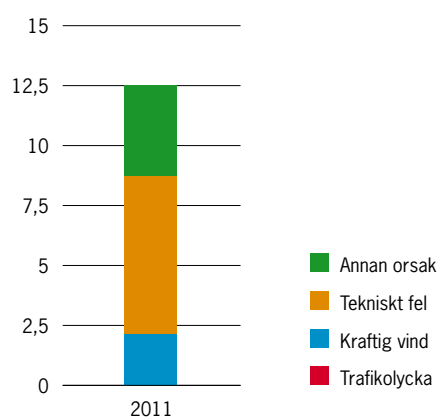
En nyhet är att vi har börjat registrera stängning av järnvägstrafiken och under 2011 var den stängd i 12,61 timmar, delvis helt stängd och delvis bara för godståg.

Nedfallande snö och is från pyloner och snedkablarna föranledde en stängning av vägtrafiken i knappa 4 timmar under 2011, och tekniska problem den 3 juni medförde stopp för vägtrafiken i 4 timmar och tågtrafiken 3 timmar.

Stopp i vägtrafiken i timmar



Stopp\* i tågtrafiken i timmar



\* Bara godstågstrafiken blev inställd under kraftig vind

# Arbetsvillkor för medarbetarna

Engagerade och kompetenta medarbetare är avgörande för att Øresundsbron ska lyckas nå sina mål. Det kräver att medarbetarna får utveckla sig i sitt arbete och att man har respekt för varandra i vardagen. Øresundsbrons personalpolitik kan sammanfattas på följande sätt:

## Humanistisk grundsyn

Øresundsbrons förhållningssätt till sina anställda bygger på en humanistisk grundsyn, där vi visar respekt för mångfald och olikheter och skapar en öppen och fötroendefull företagskultur.

## Gemensam plattform

Affärsplanen är den gemensamma plattformen för vårt arbete och det är de långsiktiga målen som tydligt visar vägen.

## Utveckling

Øresundsbron är en arbetsplats där medarbetarna kontinuerligt utvecklas utifrån företagets och medarbetarnas individuella behov. Medarbetarna deltar i både interna och externa utbildningar, kurser etc. Øresundsbron arrangerar dessutom regelbundet utbildning för utvalda grupper av anställda.

## Arbetsmiljö

Friska medarbetare är en förutsättning för Øresundsbrons framgång. Genom tidiga insatser, en god förebyggande företagshälsovård, flexibla lösningar för friskvård och bra försäkringar skapas de bästa förutsättningarna för våra medarbetares hälsa.

## Helhetssyn

Den enskilde medarbetaren på Øresundsbron är en del av företagets utveckling och framgång. Därför måste varje anställd känna sitt ansvar för helheten.

Øresundsbrons jämställdhetsplan används vid rekrytering och lönesättning. Ingen ska särbehandlas på grund av kön, religion, ålder, handikapp, sexuell läggning, politisk övertygelse eller social och etnisk bakgrund.

Vi strävar efter en balans mellan medarbetare som talar svenska och danska. Att möta bägge språken på alla företagets arbetsplatser bidrar till att ytterligare förstärka upplevelsen av integration mellan länderna. Det mångkulturella samhället och åldersfördelningen ska också avspeglas i personalsammansättningen.

Alla medarbetare erbjuds samma personalförmåner. Det kan dock förekomma smärre skillnaden i de två ländernas lagstiftning som påverkar förhållanden som till exempel föräldraledighet. Personalförmånerna omfattar livförsäkring, sjukförsäkring och, efter tre månaders anställning, försäkring vid förlust av arbetsförmåga, graviditet och pension.

Medarbetarnas inflytande och medbestämmande utövas i Kontaktgruppen, där representanter för de anställda och företagets ledning sammanträder regelbundet.

Riktlinjer för "whistleblowing" inom organisationen syftar till att skapa respekt kring Øresundsbrons absoluta förpliktelse till att såväl lagar och förordningar som interna riktlinjer och policier ska följas.



## Fastanställda

	31.12.2007			31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011		
	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%
	%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal	
Sverige <sup>1</sup>	63	114	60	66	117	60	67	117	59	65	115	59	67	121	60
Danmark <sup>1</sup>	37	67	45	34	60	42	33	61	39	35	63	43	33	60	38
Under 30 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	9	56
30 till 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61	110	57
Över 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	62	44
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>181</b>	<b>54</b>	<b>100</b>	<b>177</b>	<b>54</b>	<b>100</b>	<b>178</b>	<b>52</b>	<b>100</b>	<b>178</b>	<b>53</b>	<b>100</b>	<b>181</b>	<b>52</b>

## Medlemmar av ledningen (ingår i det totala antalet fastanställda ovan)<sup>2</sup>

	31.12.2011		
	Varav kvinnor		%
	%	Antal	
Sverige	67	4	25
Danmark	33	2	50
Under 30 år	0	0	0
30 till 50 år	50	3	0
Över 50 år	50	3	67
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>33</b>

## Fastanställd personal med deltidsanställningar omräknade till heltidsanställningar (ingår i det totala antalet fastanställda ovan)

	31.12.2007			31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011		
	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%
	%	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 till 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2	100
Över 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2	100
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>19</b>	<b>88</b>	<b>100</b>	<b>14</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>10</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>9</b>	<b>97</b>

1. Baserat på bostad.

2. Detta antal omfattar medlemmar i ledningsgruppen, men inte i styrelsen.  
Styrelsen är inte anställd av Øresundsbron.

**Timavlönade omräknade till heltidsanställningar  
(ingår inte i det totala antalet fastanställda ovan)**

	31.12.2007			31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011 <sup>1</sup>		
	Varav kvinnor		% Varav kvinnor	Varav kvinnor		% Varav kvinnor	Varav kvinnor		% Varav kvinnor	Varav kvinnor		% Varav kvinnor	Varav kvinnor		% Varav kvinnor
	%	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
Över 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>17</b>	<b>62</b>	<b>100</b>	<b>16</b>	<b>57</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>59</b>	<b>100</b>	<b>12</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

1. Från våren 2011 har Øresundsbron inte längre timanställda i betalstationen. Därför har antalet reducerats betydligt.

**Personaltillgång under 2011**

	Antal fördelat på ålder			Andel av de anställda per 31.12.2011	Varav kvinnor %
	< 30	30-50	> 50		
	Sverige	8	4		
Danmark	0	3	0	5	0
<b>Totalt</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>53</b>

**Personalavgångar under 2011**

	Antal fördelat på ålder			Andel av de anställda per 31.12.2011	Varav kvinnor %
	< 30	30-50	> 50		
	Sverige	1	3		
Danmark	0	6	0	10	66
<b>Totalt</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>58</b>

## Avtal med fackföreningar

Alla svenska medarbetare, vilket motsvarar 67 procent av de anställda, omfattas av ett kollektivavtal med ett fackförbund. I Danmark är 7 medarbetare, vilket motsvarar 3 procent av de anställda, omfattade av ett kollektivavtal.



## Arbetsmiljö för medarbetare och samarbetspartners

### Arbetsmiljöpolicyn

Øresundsbron ska vara en sund och säker arbetsplats. En högt prioriterad arbetsmiljö ska se till att olyckor undviks och att ingen som arbetar för Øresundsbron utsätts för fysisk eller psykisk överbelastning. Ledning och medarbetare ska uppnå detta genom att:

- Utnyttja det positiva i att två kulturer möts i Øresundsbron
- Använda den bästa expertisen på arbetsmiljöområdet
- Arbeta för att förebygga arbetsmiljöproblem och genomföra förbättringar när behov finns
- Utveckla en handlingskraftig och effektiv arbetsmiljöorganisation

- Ge arbetsmiljöorganisationen nödvändiga resurser, befogenheter, utbildningar och kompetenser för att effektivt och enkelt kunna vägleda kollegerna i arbetsmiljöfrågor
- Delegera arbetsmiljöansvar
- Göra alla medarbetare och samarbetspartner medvetna om att de har ett ansvar för arbetsmiljön – inte bara sin egen utan också kollegernas
- Minimera och, om möjligt, helt undvika icke ändamålsenliga arbetsprocesser och användningen av farliga ämnen och material
- Samarbeta på alla organisationsnivåer för att skapa bästa möjliga arbetsmiljö.

Arbetsmiljöpolicyn diskuteras en gång om året i huvudskyddskommittén. Eventuella ändringar ska beslutas av ledningen. Policyn är oförändrad jämfört med föregående år.

## Säkerhet och hälsa

Arbetsmiljöorganisationen består av en huvudskyddskommitté, fyra arbetsmiljökommittéer och tio arbetsmiljögrupper. Fördelning och sammansättning av kommittéer och grupper omfattar hela företaget och tar hänsyn till organisationens många olika arbetsuppgifter. Storlek och sammansättning tar utgångspunkt i dansk och svensk arbetsmiljölagstiftning och är beslutad av ledningsgruppen på grundval av nedskrivna procedurer.

Sedan bron öppnade år 2000 har ingen arbetsrelaterad olycka med dödlig utgång inträffat, och allmänt sett har Øresundsbron få arbetsolyckor (se tabellen nedan). Øresundsbrons prioritering av arbetsmiljöarbetet är en av huvudorsakerna till den låga olycksfrekvensen.

Under 2011 har vi haft 17 rapporterade händelser. Av dessa var det sex arbetsolyckor utan frånvaro, tre incidenter och åtta händelser av psykosocial karaktär. Fördelningen på anläggningen mellan egna anställda och entreprenörer framgår av tabellen nedan.

Øresundsbron gör en stor insats för att förebygga arbetsolyckor även hos företagets samarbetspartners, vanligen entreprenörer, som utför olika typer av arbeten på förbindelsen. Alla arbetsrelaterade händelser av fysisk och psykisk karaktär registreras. Psykosociala incidenter i betalstationen utgör den största delen, till exempel kunder som hotar medarbetare. Alla olyckor och incidenter analyseras tillsammans med de involverade medarbetarna för att undvika liknande situationer i framtiden.

### Olyckor och incidenter

	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Antal olyckor, Øresundsbron</b>					
Med frånvaro	0	1	0	0	0
Antal frånvarotim.	0	80	0	0	0
Utan frånvaro	14	11	8	8	4
<b>Antal olyckor, samarbetspartners</b>					
Med frånvaro	0	0	0	1	0
Antal frånvarotim.	0	0	0	32	0
Utan frånvaro	6	5	0	1	2
<b>Incidenter och psykosociala händelser</b>					
Øresundsbron	37	20	21	10	9
Samarbetspartners	2	0	0	0	2
<b>Sjukfrånvaro i procent av antal arbetstimmar</b>					
Øresundsbron	4,7	3,1	3,6	4,3	4,2 <sup>1</sup>

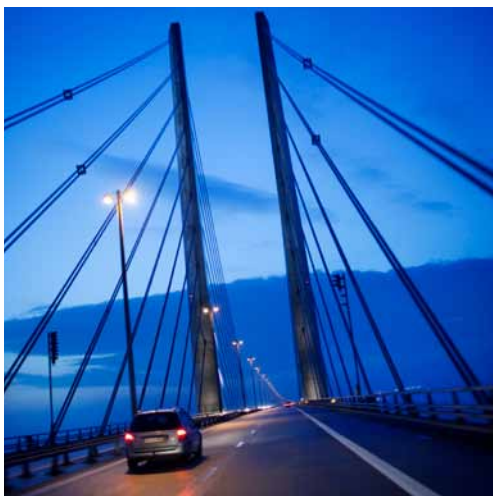
1. Bara utarbetad till och med november månad. För de föregående åren är statistiken utarbetad till och med december månad.

Varje år fastställs en övre varningsgräns för antalet rapporterade arbetsmiljöhändelser. Under 2011 var gränsen 36. Utfallet var 17 händelser. Gränsen under 2012 är fortsatt 36 händelser.

Sjukfrånvaron för Øresundsbrons anställda beräknas som genomsnittet av sjukfrånvaron för medarbetare bosatta Danmark respektive Sverige. Genomsnittet för danska såväl som svenska medarbetare ligger när riksgenomsnittet för varje land.

#### Fokusområden arbetsmiljö

Øresundsbron har ett högt prioriterat arbetsmiljöarbete och den proaktiva insatsen betyder att Øresundsbron har relativt få arbetsmiljörelaterade olyckor och incidenter. Øresundsbron har fortfarande en grön "smiley" för arbetsmiljöinsatsen efter den danska Arbejdstilsyns screening.



Vi arbetar löpande med förbättra alla företags arbetsmiljöförhållanden, men varje år sätts fokus på utvalda områden där det görs en särskild insats.

Uppnådda resultat under 2011:

- Kännedomen om de två ländernas likheter och olikheter i arbetsmiljölagstiftningen har förbättrats i samarbete med underhållsentreprenörerna.
- Kartläggning av användningen av ämnen och material har fortsatt i syfte att använda färre farliga ämnen.
- Arbetsmiljöarbetet har inarbetats i företagets strategiplanering.
- Säkerhetsskyltningen på tekniska anläggningarna har systematiserats och blivit ensartad.

Särskilt i fokus under 2012:

- Att kartlägga och om nödvändigt göra en insats för den psykiska arbetsmiljön.
- Att arbeta för att få fram en gemensam säkerhetskultur både internt i organisationen och hos våra samarbetspartners.
- Att sätta fokus på rapportering av och uppföljning av incidenter.

Att optimera förbrukningen av kemikalier bland annat i samband med drift och underhåll.

# Regler för upphandling

Øresundsbron lyder bland annat under de regler för offentlig upphandling som gäller i EU, Danmark och Sverige. Men de offentliga reglerna ger Øresundsbron vissa friheter. Företagets ledning anser det inte rimligt att sådana friheter fullt ut vidareförs till de personer som i praktiken ska genomföra inköpen. Därför gäller att Øresundsbrons inköp ska göras enligt reglerna i vår inköpshandbok.

Obligatoriska punkter i det förfrågningsunderlag som Øresundsbron lämnar till anbudsgivare är en begäran om bekräftelse att de följer följande konventioner:

- ILO:s åtta grundläggande konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet.
- FN:s barnkonvention, artikel 32
- Det arbetarskydd och den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet samt den arbetsrätt, inklusive regler om minimilön, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet.

Dessutom krävs information om huruvida anbudsgivaren är EMAS-registrerad, certifierad enligt ISO 9.000, ISO 14.001 eller OHSAS 18.001, alternativt arbetar i enlighet med dessa eller liknande standarder.



# EKONOMISK HÅLLBARHET

För en redovisning av bokslutet hänvisas till Øresundsbrons årsredovisning.

## Øresundsbrons direkta och indirekta ekonomiska effekter

### Direkta effekter

Øresundsbron genererar stora värden. Vägtrafiken svarar för merparten av de genererade värdena, cirka två tredjedelar. Genererade värden spenderas

till största delen på långivare men också på leverantörer och anställda. Nettovinsten, det vill säga skillnaden mellan genererade och distribuerade värden för åren 2010 och 2011 omfattar avskrivningar men inte värdeförändringar.

Milj DKK	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Genererade värden</b>					
Intäkter, väg	934	981	979	1.045	1.055
Intäkter, järnväg	429	441	449	458	470
Övriga intäkter	16	19	17	17	20
<b>Totalt</b>	<b>1.379</b>	<b>1.441</b>	<b>1.445</b>	<b>1.520</b>	<b>1.545</b>
<b>Distribuerade värden</b>					
Långivare	827	876	761	738	724
Leverantörer	198	183	164	172	169
Anställda	106	102	103	111	119
<b>Totalt</b>	<b>1.131</b>	<b>1.160</b>	<b>1.028</b>	<b>1021</b>	<b>1.012</b>
Behållet värde	247	280	418	499	533
Avskrivningar	337	341	344	304	258
Nettovärde	-89	-61	74	195	275
<b>Pensionskostnader</b>					
Pensionskostnader totalt	9	7	8	10	10
Varav pensionspremier till Alecta	2	2	3	3	3
Pensionskostnader/ löner och vederlag	11 %	10 %	11 %	12 %	11 %

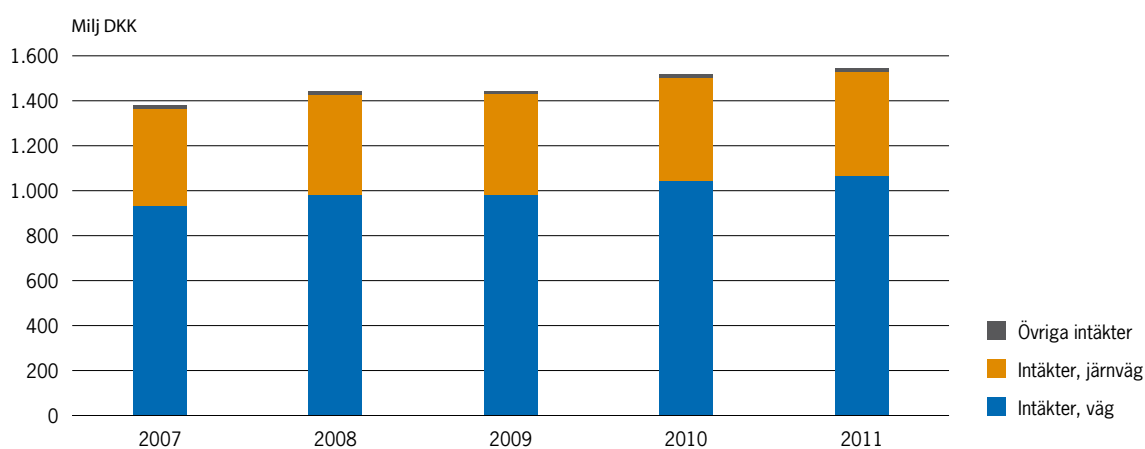
I Øresundsbron finns bara bidragsbestämda pensionsavtal. Det betyder att fastställda avgifter betalas till separata juridiska enheter utan några ytterligare förpliktelser för Øresundsbron. Inbetalningar görs såväl av Øresundsbron som av de anställda. Øresundsbrons inbetalning kostnadsförs i takt med att pensionspremien betalas.

Øresundsbrons förpliktelser för ålderspension och familjepension för tjänstemän i Sverige täcks genom en försäkring i Alecta.

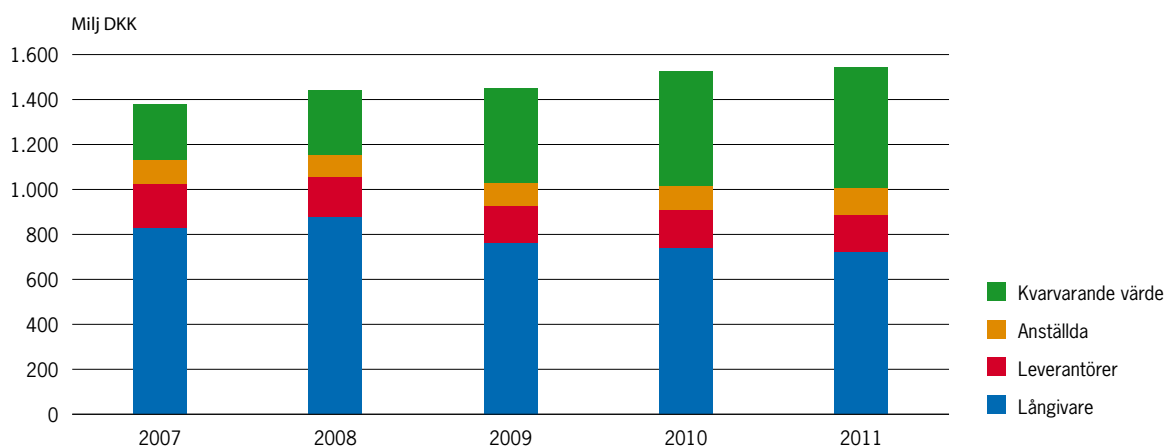
Pensionsavtalet i Alecta klassificeras som förmånsbestämd enligt IAS 19 (International Accounting Standards). Alecta har dock inte kunnat presentera tillräcklig information, som gör det möjligt att räkna in denna pension som förmånsbestämd, varför avtalet behandlas som bidragsbestämt i enlighet med IAS 19 p. 30.

På svenska pensionspremier utgår löneskatt med 24,26 procent, vilket redovisas som utgifter för socialförsäkring.

#### Genererade värden



#### Distribuerade värden





## Indirekta effekter

Pendlingen över bron kan betraktas som ett mått på samhällsvärdet. Sedan bron öppnades har antalet pendlare mer än femdubblats. Gränsen mellan de två länderna spelar nu en mindre roll för arbetskraft, bostad och fritidsresor. 96 procent av pendlarna bor i Sverige och arbetar i Danmark. Det är både svenskar, som arbetar på den andra sidan av sundet och danskar, som bor i Malmö men fortsatt arbetar i Danmark. Prognoserna pekar mot en fortsatt ökad pendling på längre sikt, även om konjunktursvängningar har fått integrationsprocessen att tillfälligt stagnera.

## Trafikprognos

I trafikprognosens medelscenario beräknas trafiken på bron öka från cirka 19.100 bilar per dygn år 2011 till 29.000 bilar år 2025. I tillväxtscenariot ökar trafiken till 36.000 bilar per dygn år 2025 och i stagnationsscenariot till 24.000.

	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Sysselsättning</b>					
Antal personer som bor i Sverige och som har fått danskt skattekort för första gången	6.667	5.798	2.929	2.231	1.842
Källa: Skat Øresund.					
<b>Pendlare</b>					
Antal pendlare per arbetsdag	18.500	19.800	19.500	18.200	17.400
Definition pendlare: Bil = Antal passager foretaget af kunder med Øresunds Pendleraftale omregnet til fuldtidsbeskæftigede. Tåg = antal pendlare baseras på statistik över sålda månadskort till Øresundstågen.					
<b>Nettomigration från Danmark till Skåne</b>					
Antal personer <sup>1</sup> (netto), som flyttade från Danmark till Skåne	2.417	860 <sup>2</sup>	386 <sup>2</sup>	-212 <sup>2</sup>	-190 <sup>3</sup>

1. Omfattar alla nationaliteter.

2. Historiska data ändrade på grund av ändrade data från källan.

3. Fjärde kvartalet 2011 är en estimering.

Nettomigration = de personer, som flyttade från Skåne till Danmark i perioden, är borträknade.

Källor: Ørestat, SCB.

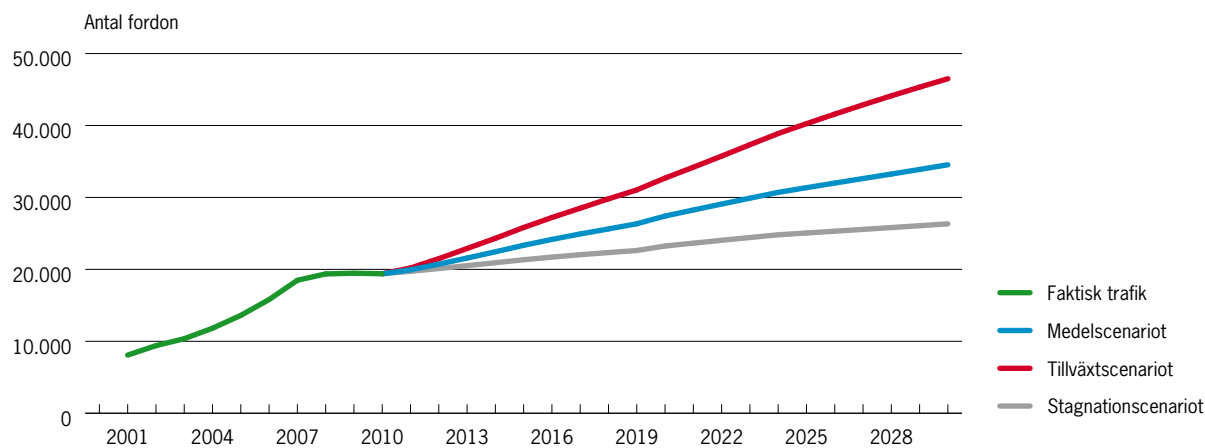
### Resande och trafik (mio.)

Trafikutveckling	2007	2008	2009	2010	2011
Antal resande totalt	24,6	25,8	26,2	25,8 <sup>1</sup>	25,9
varav i bil	14,8	15,0	15,0	14,9	14,8
varav i tåg	9,8	10,8	11,2	10,9 <sup>1</sup>	11,1 <sup>2</sup>
Antal motorfordon på väg totalt	6,7	7,1	7,1	7,1	7,0
varav personbil/ transportbilar	6,3	6,7	6,7	6,7	6,5
i procent	94 %	94 %	95 %	94 %	93 %

1. Ändrat på grund av korrigerade siffror för antal tågresande.

2. Estimering för november–december.

### Förväntad daglig trafik över Øresundsbron 2001 – 2030 (årlig dygnstrafik)



# MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET

## Miljöpolicy

Øresundsbron visar ansvar för miljön och bidrar till en hållbar utveckling. Miljöhänsyn integreras i företaget med fokus på förebyggande arbete. Vi försöker uppnå detta på följande sätt:

### Vår arbetsplats

Vi minimerar löpande miljöpåverkan från den dagliga driften och administrationen av förbindelsen.

### Anläggning

Vi tar hänsyn till miljön när tekniska anläggningar installeras och underhålls.

### Den omgivande miljön

Vi följer miljölagstiftningen, skyddar våra naturvärden och tar hänsyn till miljön i våra omgivningar.

### Trafik

Vi medverkar till att minska miljöpåverkan från trafiken på förbindelsen.

### Kommunikation

Vi är öppna och informativa om våra miljöförhållanden.

Miljöarbetet utgår från miljöpolicy. Ett miljöledningssystem med utgångspunkt i relevanta ISO 14001 krav säkerställer att vi tar största möjliga hänsyn till miljön i vårt dagliga arbete.



## Fokusområden miljö

Øresundsbron arbetar löpande med att förbättra alla företagets miljöförhållanden, men varje år har Øresundsbron fokus på utvalda områden där det görs en särskild insats.

Uppnådda resultat under 2011:

- Ökad kännedom om och användning av miljöledningssystemet.
- Introduktion av miljökontaktpersoner i organisationen.
- Etablering av avfallsstation på Lernacken för att säkra ökad sortering och bättre återanvändning av avfall.
- Optimering av driften (värme, kylning och ventilation) av förbindelsens tekniska anläggning och därmed reducerad elförbrukning av förbindelsen med 22 procent sedan 2010.
- Etablering av rörelsesensorer och automatisk dagsljusreglering av belysningen på alla kontor på Vester Søgade.
- Nya sektionsuppdelade elmätare, som tydliggör vilka områden som har störst strömförbrukning.

Mål och särskild fokus under 2012:

- Undersöka och om nödvändigt förbättra de viktigaste samarbetspartnernas/entreprenörernas kunskap om och efterlevnad av Øresundsbrons miljöledningssystem.
- Visa på möjligheter till optimering av elförbrukningen på huvudkontoret på Vester Søgade.
- Minska elförbrukningen för förbindelsen med 19 procent till 8,1 GWh per år, vilket motsvarar 29,16 TJ.
- Minska naturgasförbrukningen till uppvärmning på Lernacken Driftscenter med 2,5 procent till 0,75 GWh per år, vilket motsvarar 2,7TJ.
- Kartlägga möjligheter till optimering av vattenförbrukningen till driften av förbindelsen.
- Utarbeta strategi för att undvika påverkan på anläggningen i samband med klimatförändringar.

# Utveckling av miljöpåverkan

I det följande redovisas utvecklingen av Øresundsbronns miljöförhållanden och därefter tabeller med nyckeltal för de senaste fem åren.

## Energi och koldioxid

Den direkta energiförbrukningen utgörs av gas, primärt för uppvärmning, samt av drivmedel, framför allt för bilkörning. Den indirekta energiförbrukningen utgörs av el och fjärrvärme. Dessutom ingår våra samarbetspartners drivmedelsförbrukning när de utför arbete för Øresundsbron.

Den största energiförbrukningen utgörs av elförbrukningen på förbindelsen som också omfattar Lernacken driftscenter. Under flera år har Øresundsbron haft stort fokus på att optimera energiförbrukningen, särskilt på förbindelsen, och under 2011 var elförbrukningen betydligt lägre än föregående år. Trots elbesparingarna var det en liten ökning av elförbrukningen under 2010 på grund av två hårda vintrar.

Förbrukningen av bensin och diesel varierar år från år beroende på aktivitetsnivån.

Energiförbrukningen ger upphov till utsläpp av koldioxid på grund av förbränning av fossila energikällor. Utsläppet varierar främst beroende på från vilket land man köper mest el, eftersom koldioxidutsläppet från el, som är köpt i Sverige, är långt mindre än från el som är köpt i Danmark. I Sverige används en större andel icke fossila energikällor som vattenkraft och kärnkraft.

## Utsläpp från trafiken

Det finns ett indirekt utsläpp av koldioxid och andra förbränningsgaser på grund av motorvägs- och järnvägstrafiken på förbindelsen. Utsläppet är direkt kopplat till förbränning av fossila drivmedel i fordonen och till produktionen av el till tågens körström.

Utsläppen har ökat under driftsperioden, särskilt som en följd av den ökade motorvägstrafiken. Utsläppen har generellt inte ökat i samma grad som trafiken på grund av den tekniska utvecklingen av fordonsparken.





### Vatten och förbrukningsmateriel

Vattenförbrukningen till tunnelrengöring, slamsugning och andra aktiviteter på förbindelsen varierar mycket år från år beroende på aktivitetsnivån. Allt det vatten som Øresundsbron förbrukar kommer från kommunal vattenförsörjning i Danmark och Sverige.

Øresundsbron använder relativt små mängder förbrukningsmateriel. Det enskilt största är salt (NaCl) till halkbekämpning om vintern och denna förbrukning varierar mycket från år till år beroende på vädret. Den näst största posten är papper för användning på kontoren, trycksaker etc. Rengöringsmedel används särskilt till tvättning av tunneln, väggräcken etc. Det används dessutom vax, olja och fett till smörjning och liknande. I kylanläggningarna används mycket små mängder kylmedel.

### Avfall

Mängden avfall varierar med aktiviteten på förbindelsen. En stor del av avfallet härrör från städning av vägbanor och tömning av gruslam från brunnar vid vägbanan, som körs till deponi. Avfall till förbränning är främst avfall från administrationen, det vill säga kontors- och matsalsavfall, men också brännbart avfall från förbindelsen. Dessutom bortforslas en del papper och papp från administrationen för återanvändning. Blandat avfall till sortering kommer huvudsakligen från förbindelsen. Spillvatten och slam borttransporteras för specialhantering. Även en mindre mängd metallskrot från förbindelsen bortforslas för återanvändning.

Det uppstår bara små mängder så kallat farligt avfall och merparten utgörs av ljuskällor och batterier från

driften av förbindelsen. Elektronikavfall utgörs dels av IT-utrustning, dels av elektronisk utrustning från skyltar m.m. på förbindelsen.

Under 2010 och 2011 har Øresundsbron haft fokus på ökad återanvändning och mer optimal hantering och förvaring av avfallsfraktionerna. Det har inneburit en bättre källsortering, som särskilt märks i en betydande minskning av mängden avfall till sortering under 2011.

#### Utsköljning av främmande ämnen

Regnvatten leds från bron och Peberholm ut i Öresund. Med regnvattnet sköljs ämnen bort från vägbanan, konstruktionen, bilarnas däck och trafikens avgaser. Vid brofästet på Lernacken i Sverige togs regnvattensprover under åren 2000 – 2007. Resultatet av dessa prover visade att även om den ökade trafiken sedan 2000 inneburit en ökad utsköljning av främmande ämnen, så är denna fortsatt marginell och utan betydelse för miljön i Öresund. Därför beslutade Øresundsbron och Malmö stad att upphöra med de löpande mätningarna från och med 2008. Om dygnsgenomsnittet överstiger 24.000 fordon på motorvägen tas mätningarna upp igen.

Utsköljningen av främmande ämnen från Øresundsbron ligger i nivå med eller lite lägre än utsköljningen från andra trafikerade vägsträckor. Ett undantag är zink, som sköljs ut i större mängder från Øresundsbron på grund av förzinkade ytor.

#### Buller

Sedan förbindelsen öppnades har det gjorts flera omfattande mätningar och beräkningar av buller från trafiken på bron och vid brofästet på Lernacken. Detaljerade bullerberäkningar visar att biltrafiken kan öka till 30.000 fordon per dygn, vilket motsvarar drygt 10 miljoner fordon per år, och tågtrafiken till 360 turer per dygn, vilket motsvarar 130.000 tåg per år, utan att rådande bullergränser överskrids. Om biltrafiken ökar till 24.000 fordon per dygn och tågtrafiken ökar till 300 passager per dygn görs förnyade mätningar och beräkningar. Trafikmängden under 2011 på 19.100 bilar respektive 194 tåg per dygn ledde inte till att de fastställda bullergränserna överskreds.

#### Övrig påverkan

Under den första perioden efter bronns invigning i juli 2000 hände det vid flera tillfällen att flockar av flyttfåglar kolliderade med bron i dimmigt väder. Efter en närmare undersökning beslutade Øresundsbron att släcka belysningen i dimmigt väder och sedan har bara ett enda fall observerats. Det var våren 2006.

Det har inte registrerats några miljöolyckor på Øresundsbron sedan invigningen år 2000.

# Utveckling av miljöpåverkan i siffror

- Skillnad i mängd från 2007 till 2011 < 10 procent
- ↘ Minskade mängder från 2007 till 2011 > 10 procent
- ↗ Ökad mängd från 2007 till 2011 > 10 procent

Trafikbelastning (antal)	2007	2008	2009	2010	2011	Tendens 2007 – 2011
<b>Motorväg</b>						
Motorcyklar	38.600	35.000	33.850	31.250	29.700	↘
Personbilar	6.143.300	6.502.800	6.565.000	6.500.000	6.375.000	→
Bilar 6 – 9 m	169.600	161.400	164.050	172.600	180.700	→
Bussar	56.000	48.000	42.750	44.500	44.700	↘
Lastbilar	338.400	341.100	298.100	328.300	358.100	→
Fordon totalt	6.746.000	7.088.300 <sup>1</sup>	7.103.700	7.076.600	6.988.200	→
Passagerare motorväg <sup>2</sup>	14.810.800	15.008.900	15.025.600	14.901.300	14.837.800	→
<b>Järnväg<sup>3</sup></b>						
Godståg	7.200	7.300 <sup>4</sup>	7.100 <sup>4</sup>	9.700	9.700	↗
Ton gods	4.030.000	4.890.000	4.250.000	6.190.000	6.400.000	↗
Passagerartåg, inkl. tjänstetog	50.500	52.600 <sup>4</sup>	60.200 <sup>4</sup>	59.400	61.200	↗
Tågpassagerare	9.760.000	10.780.000	11.180.000	10.930.000	11.100.000	↗

1. Ändrat på grund av skrivfel.

2. Mindre förändringar i de historiska data beror på en ny beräkningsmodell för uträkning av antal personer i bilar.

3. Järnvägsdata för 2011 är en estimering baserad på statistik från januari-oktober samt förväntad trafik i november och december.

4. Mindre ändringar i de historiska data beror på ett nytt och mer detaljerat datasystem.

Utsläpp från trafiken (ton)	2007	2008	2009	2010	2011	Tendens 2007 – 2011
NO <sub>x</sub>	106	88	81	85	88	↘
Kolväten (CH)	13	20	27	26	26	↗
CO	157	152	124	124	122	↘
CO <sub>2</sub>	32.300	30.500	29.800	30.300	30.300	→
SO <sub>2</sub>	6,9	6,7	6,9	7,4	7,4	→



	2007	2008	2009	2010	2011	Tendens 2007 - 2011
<b>Energi (terajoule)</b>	46,7	45,8 <sup>1</sup>	44,6	50,2	37,43	↘
El (Lernacken och förbindelsen)	35,31	34,35	34,17	38,21	29,72	↘
El (Vester Søgade)	1,31	0,88	1,47	1,53	1,46	→
Drivmedel <sup>2, 4</sup>	5,89	3,92	4,74	5,97	1,72	↘
Naturgas	2,66	2,97	2,78	3,03	2,77	→
LPG-flaskgas <sup>2, 4</sup>	0	2,33 <sup>1</sup>	0	0	-	-
Fjärrvärme <sup>3</sup>	1,56	1,37	1,44	1,77	1,77	↗
<b>Samarbetspartners drivmedel (terajoule)<sup>4</sup></b>	-	-	-	-	2,43	-
<b>Koldioxidutsläpp (ton)</b>	2.013	2.476	3.510	3.088	2.347	↗
Direkt totalt	536	437	467	563	280	- <sup>4</sup>
Varav drivmedel <sup>2, 4</sup>	386	257	310	392	123	- <sup>4</sup>
Varav gas	150	180	157	171	156	→
Indirekt totalt <sup>5</sup>	1.477	2.039	3.043	2.524	1.892	↗
Varav fjärrvärme	63	59	68	59	59	→
Varav dansk el	208	1.186	2.502	947	580	↗
Varav svensk el	1.206	794	473	1.518	1.253	→
Samarbetspartners drivmedel <sup>4</sup>	-	-	-	-	175	-
<b>Vatten (m<sup>3</sup>)</b>	14.200	4.750	5.020	15.566	7.319	↘
Lernacken	13.365	3.777	3.841	12.743	4.878	↘
Kastrup halvö	179	356	245	1.889	1.585	↗
Vester Søgade <sup>3</sup>	656	617	934	856	856	↗

	2007	2008	2009	2010	2011	Tendens 2007 – 2011
<b>Förbrukningsmaterial (ton)</b>	193	235	854	1.450	422	↗
Vägsalt – fast	172	227	513	814	167	↗
Vägsalt – saltlag	inkl. i ovest.	inkl. i ovest.	315	558	233	↗
Papper – kontorspapper	16,5	6,5	8,10	2,92	2,11	↘
Papper – trycksaker	Ingen uppgift	Ingen uppgift	8,70	69,48	11,68	–
Papper – emballage Brobizz	Ingen uppgift	Ingen uppgift	4,07	2,52	3,46	–
Brobizz	Ingen uppgift	Ingen uppgift	3,11	1,37	1,58	–
Rengöringsmedel i de tekniska anläggningarna <sup>6</sup>	4,06	1,25	2,05	1,30	2,04	↘
Vax	0	0	0,26	0,38	0,15	↗
Olja/fett	0,05	0,15	0,07	0,09	0,58	↗
Kylmedel(HFC)	0,074	0,002	0,096	0,088	0,020	↘
<b>Avfall (ton)</b>	149	87	106	149	180	↗
Avfall till förbränning <sup>7</sup>	19,5	12,5	14,81	44,72	45,23	↗
Papper och papp till återvinning	17,3	15,3	16,33	12,45	12,82	↘
Vägrens till deponering, inkl. grusslam från brunnar vid vägbanan	Ingen uppgift	Ingen uppgift	25,00	36,49	47,91	–
Metallskrot till återvinning	Ingen uppgift	Ingen uppgift	2,00	6,36	13,06	–
Byggavfall till sortering	0,3	2,0	0	0	1,50	↗
Annat avfall till sortering	6,3	0	5,02	10,05	0	↘
Slam från fett/oljeavskiljare till specialbehandling	11,7	11,7	11,70	11,70	11,70	→
Slam/spillvatten från pumpsump och ledningar till specialbehandling	75,1	39,8	25,5	21,76	39,04	↘
Elektronikavfall till specialbehandling	Ingen uppgift	0,8	2,56	3,47	4,36	–
Farligt avfall till specialbehandling <sup>8</sup>	18,4	4,5	2,66	1,70	4,21	↘

1. Vi har under 2011 upptäckt ett litet fel i beräkningen av flaskgas och uppgiften är korrigerad.
2. Jämfört med rapporten för 2010 har bensin och diesel nu slagits ihop till kategorin "drivmedel". Från 2011 innehåller denna siffra även körning i med medarbeternas egna bilar i tjänsten.
3. Vatten och fjärrvärme räknas ut ett år i efterskott på Vester Søgade och förbrukningen för 2011 är dermed en uppskattning baserad på förbrukningen för 2010. För förklaring se bilaga 2.
4. Samarbetspartners drivmedelsförbrukning har från och med 2011 skilts från Øresundsbrons egen drivmedelsförbrukning och räknas inte längre med i vår totala energiförbrukning. Det gäller bensin, diesel, etanol och flaskgas. Under perioden 2007–2010 är detta medräknat under egen förbrukning.
5. Leverantörer av el och fjärrvärme räknar fram utsläppsfaktorer för gram CO<sub>2</sub> per kWh ett år i efterskott. Därför är innevarande års utsläpp beräknat med utgångspunkt från föregående års utsläppsfaktorer. Detta har gjorts efter rekommendation från leverantörer. För 2007–2010 är siffrorna baserade på det aktuella årets utsläppsfaktorer.
6. Rengöringsmedel i matsalar och i de administrativa lokalerna är inte medtagna. De utgör cirka 800 kg om året.
7. Från 2010 har vi börjat beräkna det brännbara avfallet från administrationen på Lernacken.
8. Batterier, lysrör, kabelvax, olja etc.



Utsköljning med regnvatten (kg)	2002 – 2007*
Krom	0,24 – 0,58
Koppar	3,1 – 7,7
Zink	140 – 540
Kadmium	0,0022 – 0,24
Kvicksilver	<0,001 – <0,002
Bly	0,23 – 1,1
PAH-16	<0,01 – 0,19
Kemisk syreförbrukning, COD	8.900 – 24.000
Kväve	250 – 960
Fosfor	8,4 – 64,0

\* Mätningarna har upphört enligt avtal med Malmö stad eftersom utsköljningen är marginell.

## Naturen runt förbindelsen

En av farhågorna innan Øresundsbron byggdes var, att en fast förbindelse över Öresund skulle försämra djur- och växtlivet i området. De erfarenheter som sedan har gjorts, under och efter etableringen av Øresundsbron, visar att naturen inte har försämrats. Tvärtom finns det nu en större artrikedom och fler djur och växter i området runt förbindelsen. Bropelarna och skyddsöarna runt dem fungerar som konstgjorda rev som nu utgör plats för en massiv tillväxt av fastsittande organismer, särskilt blåmusslor. Dessa är i sin tur underlag för hemvist och föda för en mängd fåglar och fiskar. Under 2011 valde ett pilgrimsfalk-par att slå sig ner i en av de bolådor som Øresundsbron satte ut på bropelarna under 2003. Resultatet blev två flygfärdiga ungar. Den konstgjorda ön Peberholm utgör med sina 1,6 kvadratkilometer ett nytt landområde som nu är hemvist för en mängd djur och växter, varav många är hotade och sällsynta i Danmark och Sverige.



Peberholm, som binder samman bro och tunnel, är uppbyggd av sand, lera, sten och kalk. Materialet har hämtats upp från botten av Öresund. Efter färdigställandet har Øresundsbrons strategi varit att naturen på Peberholm ska få lov att utvecklas i stort sett utan mänsklig inblandning. Det förekommer därför inte sådd, plantering eller naturvård på ön, vilket ger möjlighet att studera invandringen och utvecklingen av djur- och växtlivet

Från att enbart ha varit en kal, konstgjord ö har Peberholm med åren utvecklat en spännande natur. Peberholms natur är skyddad av en rad nationella och internationella bestämmelser. Den ingår i EU-fågelskyddsområde H110 och i EU-habitatområde H126 som sammanfaller och utgör en del av det europeiska nätverket Natura 2000 (Natura 2000 område 142). Den danska miljöministern har just offentliggjort en bindande handlingsplan för förvaltning av detta och andra Natura 2000-områden. Peberholm omfattas dessutom av bestämmelserna i naturskyddslagen om strandskydd och på flera ställen håller naturen på att utveckla sig till naturtyper som är skyddade enligt naturskyddslagen. Förutom att följa lagens krav gör Øresundsbron en stor insats för att skydda växt- och djurlivet.

Ön är uppdelad i två zoner. De tekniska anläggningarna, framför allt motorväg och järnväg, ligger tvärs över ön i en smal korridor. I denna zon har hänsynen till de tekniska anläggningarna första prioritet. Resten av ön betraktas som naturområde med bland annat särskilda villkor för tillträde. Att färdas i denna zon kräver tillstånd av Øresundsbrons miljö- och arbets-

miljökoordinator. Över huvud taget sker färd enligt särskilda regler för att ta största möjliga hänsyn till naturen. Allmänheten har inte tillträde till Peberholm.

För att följa utvecklingen genomförs årligen inventeringar av djur- och växtlivet i samarbete med forskningsinstitutioner och organisationer i Danmark och Sverige. Sedan driftperiodens start år 2000 har man nu registrerat totalt cirka 500 växtarter, cirka 30 häckande fågelarter, cirka 350 skalbaggsarter, cirka 420 fjärilsarter, 18 biarter, 4 däggdjursarter och 2 paddarter på Peberholm

Under 2011 registrerades cirka 300 växtarter, vilket är i nivå med de senaste åren. Dessutom har 23 häckande fågelarter registrerats, vilket är en ökning jämfört med de två föregående åren och nästan lika många som under rekordåret 2008. Dock var det totala antalet häckfåglar det lägsta sedan 2007, vilket beror på den hårda isvintern i kombination med en torr vår.

De senaste vintrarna har en del harar invandrat över isen från Saltholm, som är Peberholms naturliga grannö. Den senaste vintern har det också varit ett bestånd av cirka åtta havsörnar på Peberholm. När det gäller växterna har orkidéen ängsnycklar etablerat ett stort bestånd på ön.



Årtal <sup>1</sup>	2007	2008	2009	2010	2011
Antal växtarter på Peberholm	336	307	293	269	316
Antal häckfågelarter på Peberholm	14	24	19	18	23

1. Det kan ske mindre ändringar av historiska data varje år i samband med bestämningen av innevarande års arter.

# Bilaga 1: Miljövillkor

## Summering av gällande myndighetsvillkor för drift av øresundsbron

### Vattendomstolens Dom nr. DVA 37/95

Till halkbekämpning ska användas NaCl eller ett miljömässigt likvärdigt medel.

Status: OK

### Vattendomstolens Dom nr. DVA 37/95 Koncessionsnämndens beslut nr. 193/98

Fisket undersöks fram till 1 juli 2003.

Redogörelser för dessa undersökningar ska skickas till Miljödomstolen senast 1 juli 2004.

Status: Avslutat

### Trafikministeriets och Miljö- og Energiministeriets avgörande från januari 1995

Driften av øresundsförbindelsen får inte medföra påtagligt ökade koncentrationer av tungmetaller och miljöfrämmande ämnen i djur och växter.

Invandring av rävar och råttor till Saltholm ska undvikas.

Det får inte skapas något landfäste mellan den konstgjorda ön och Saltholm.

Status: OK

### Koncessionsnämndens beslut nr. 110/95

Driften av förbindelsen ska i huvudsak stämma överens med vad Øresundsbro Konsortiet har uppgivit i ansökan. Mindre ändringar kan godkännas av tillsynsmyndigheten.

Buller från förbindelsen får maximalt uppnå följande värden vid närmaste bostad:

– Dygnekivalent ljudnivå 45 db(A)

– Maximal ljudnivå nattetid (19 – 07): 70 db(A)

Om dessa värden överskrids ska Øresundsbro Konsortiet vidta åtgärder för att avhjälpa detta.

Øresundsbro Konsortiet ska utarbeta ett kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.

Status: OK

### Tillstånd från 1 september 1997 av Københavns amt för avledning av spillvatten från utlopp I1, I2, I3 och P4 på den konstgjorda ön

Krav om maximalt utgående flöde (50 – 800 l/sek).

Krav att avledningen sker genom oljeavskiljare och sandfång som ska kontrolleras och tömmas vid behov (minst två gånger årligen).

Krav på driftrapport.

Status: OK

### Tillstånd från 16 april 1998 av Københavns amt för avledning av spillvatten från utlopp P1, P2 och P3 på halvön vid Kastруп

Krav om maximalt utgående flöde (1.120 – 1.560 l/sek).

Krav på att avledningen sker genom oljeavskiljare och sandfång (P1 dock endast sandfång) som ska kontrolleras och tömmas vid behov (minst två gånger årligen).

Krav på driftrapport.

Status: OK

### Miljödomstolens dom 21 januari 2000

Undersökningar av Lernackens installationskanal ska genomföras varje år under perioden 2000 till 30 juni 2003 (bottenfauna i april – maj, avlagringar av oorganiskt material i april – maj och september – oktober).

Øresundsbro Konsortiet ska senast 30 juni 2004 redogöra för undersökningarna till Miljödomstolen.

Status: Avslutat

### Länsstyrelsens beslut 29 juni 2000

Fastställande av kontrollprogram för 1999 – 2003 för anläggningsperioden.

En miljörapport ska sändas till miljönämnden senast 1 mars varje år.

Status: Avslutat

---

**Miljönämnden i Malmö stads beslut 29 juni 2000**

---

Fastställande av kontrollprogram för driftfasen.

En miljörapport ska sändas till miljönämnden senast 1 mars varje år.

Status: OK

---

**Länsstyrelsens beslut 18 september 2000**

---

Fastställande av kontrollprogram för Lernackens installationskanal 2000 – 2003.

Rapport om kontrollprogrammet ska skickas till Länsstyrelsen och Malmö kommun senast 1 mars följande år.

Status: Avslutat

---

**Tårnby kommun, byggnadstillstånd från december 2005**

---

Villkor för inrättande och drift av reservkraftstation på Peberholm.

Status: OK

---

**Domstolsavgörande 1.september 2008  
om det allmänna fisket**

---

Avskärmad belysning av hänsyn till fisk och ål.

Status: Avslutat

Årlig kompensation till fiskare för utebliven inkomst.

Status: OK

---

**Avtal med Malmö stads miljöförvaltning,  
29 december 2008**

---

Øresundsbro Konsortiets kontrollprogram i driftskedet justerat när det gäller mätningar av utsköljning med regnvatten.

Status: OK

---



## Bilaga 2: Data

I denna bilaga redovisas varifrån olika uppgifter kommer och hur de är kvalitetssäkrade.

### Integration

Befolkningens uppfattning om utvecklingen i Öresundsregionen mäts årligen genom en opinionsundersökning som genomförs av Øresundsbron. Dessutom följer vi löpande utvecklingen på bostads- och arbetsmarknaden samt i näringslivet i regionen genom att samla in, analysera och sammanställa uppgifter från Statistiska Centralbyrån, Danmarks statistik, Örestat, Skat Øresund etc.

### Kundtillfredsställelse

Varje år genomförs kundundersökningar, där kunderna besvarar ett frågeformulär om service och säkerhet på Øresundsbron. Under 2011 har enbart en kundundersökning genomförts, då införandet av en ny och mer omfattande metod har tagit tid i anspråk. Deltar i undersökningen gör omkring 9000 av de privatkunder som har avtal med Øresundsbron, liksom omkring 2500 av de företagskunder som har avtal med Øresundsbron. Frågorna skickas ut per mail. Dessutom kan kunder ge feedback genom att kontakta Øresundsbrons Kundcenter.

### Tillgänglighet

Avbrott i trafiken på Øresundsbron registreras löpande i interna system med uppgift om tid och orsak.

### Säkerhet

Alla olyckor och incidenter registreras i interna system så snart de har ägt rum.

### Personalstyrka och hälsa

Personalrelaterade data, till exempel omsättning, antal och sammansättning, registreras efterhand i interna system. Sjukfrånvaro registreras en månad i efterhand så sjukfrånvaron för innevarande år är baserad på siffror för januari–november.

### Trafikbelastning

Trafiken på motorvägen registreras löpande i vårt interna registreringssystem. Uppgifter om trafiken på järnvägen kommer från Trafikverket, som samlar in uppgifterna från de järnvägsoperatörer som kör på förbindelsen. Trafik på järnvägen registreras inte direkt som trafiken på motorvägen. Därför består siffran för 2011 av faktiska siffror för januari–oktober och en kvalificerad uppskattning för november–december, baserad på utvecklingen under året jämfört med den typiska belastningen för november–december.

### Utsläpp från trafiken

Beräkning av utsläpp från trafiken baserar sig på antal och typ av fordon, här räknas också körström till tågtrafiken in. För varje fordonskategori multipliceras antalet fordon med Øresundsbrons längd och ett genomsnittsvärde för fordonets utsläpp per körd kilometer.

### Energiförbrukning

Øresundsbrons egen drivmedelsförbrukning är summan av dels drivmedel till våra egna maskiner och fordon via fasta leverantörer, dels en uppskattning baserad på medarbetarnas körning i tjänsten, som anger körda kilometer varje månad. Drivmedelsförbrukning i samband med körning i tjänsten, förutom det drivmedel som köps med Øresundsbrons egna bensinkort, beräknas från och med 2011 och är något nytt.



Förbrukning av LPG-gas och samarbetspartners drivmedel är drivmedel som används vid arbete för Øresundsbron i samarbetspartners maskiner och fordon. Denna förbrukningen rapporteras årligen till Øresundsbron.

Naturgas rapporteras genom rutinmässig avläsning av fasta mätare på Lernacken.

Elförbrukning redovisas dels genom avläsning av mätare, dels genom redovisning från leverantörer.

Fjärrvärme via klimatanläggningen, som omfattar alla hyresgäster i fastigheten på Vester Søgade 10, redovisas ett år i efterskott av hyresvärden på grundval av fastighetens totala energiförbrukning fördelat på antalet hyrda kvadratmeter så att Øresundsbron för 2011 får en redovisning av fjärrvärme som har förbrukats under 2010. Därför är förbrukningen under 2011 redovisad som en uppskattning, som motsvarar förbrukningen under 2010. Förbrukningen av fjärrvärme på Vester Søgade är i stort sett densamma varje år och förbrukningen utgör bara en liten del av den totala energiförbrukningen.

#### **Koldioxid från direkta och indirekta energikällor**

Utsläpp från de olika energikällorna beräknas med hjälp av nyckeltal från de olika energileverantörerna och nyckeltal från den danska Energistyrelsen.

#### **Vatten**

Fasta vattenmätare vid Lernacken och Kastrup halvö avläses vid årsskiftet. Vattenförbrukningen på Vester Søgade redovisas ett år i efterskott av hyresvärden på samma sätt som beskrivits ovan för fjärrvärme. Därför är förbrukningen under 2011 en uppskattning baserad på den faktiska förbrukningen under 2010.

#### **Förbrukningsmaterial**

Vägsalt och papper redovisas som summan av de totala mängder som köps in från Øresundsbrons fasta leverantörer under året. Rengöringsmedel, olja, fett etc. redovisas som summan av de årligen rapporterade mängderna från leverantörer och andra samarbetspartners, samt de mängder Øresundsbron själv har köpt in under årets lopp. Kylmedel redovisas med hjälp av de registrerade mängder som har fyllts på i kylanläggningar under året.

#### **Avfall**

Avfallsmängden är summan av Øresundsbrons egna registreringar, redovisningar från mottagningsanläggningar och årliga rapporter från samarbetspartners om avfall som har genererats på förbindelsen i samband med arbete på förbindelsen.

#### **Utsköljning med regnvatten**

Under 2000-2007 mättes utsköljningen med regnvatten från förbindelsen tre gånger om året.

#### **Fåglar och växter på Peberholm**

Från vår till höst genomförs inventering av djur- och växtlivet på Peberholm och resultaten av dessa levereras årligen till Øresundsbron av experter som deltar i inventeringarna.

#### **Kvalitetssäkring av data**

Alla data värderas konkret och de jämförs med data från föregående år, sammanvägt med nivån och typen av aktiviteter under året. Vid alla väsentliga avvikelser från det förväntade följer Øresundsbron upp förhållandena för att försäkra sig om att data är korrekta.

## Bilag 3: Rapporten i relation till GRI

Global Reporting Initiatives, GRI, är en internationell standard för rapportering om samhällsansvar. Øresundsbrons rapport om samhällsansvar och hållbar utveckling lever upp till GRI:s krav för nivå C+ (version G3).

### Redovisningens tillämpningsnivå

	C	C+	B	B+	A	A+
Standarduppgifter	<b>G3 Upplysningar om profil</b>	Redovisa: 1.1 2.1 – 2.10 3.1 – 3.8, 3.10 – 3.12 4.1 – 4.4, 4.14 – 4.15	Redovisningen bestyrkt av utomstående	Redovisa alla punkter för nivå C och: 1.2 3.9, 3.1 34.5 – 4.13, 4.16 – 4.17	Redovisningen bestyrkt av utomstående	Samma krav som för nivå B.
	<b>G3 Upplysningar om hållbarhetsstyrningen</b>	Behövs ej.		Upplysningar om hållbarhetsstyrningen för varje indikator-kategori.		Upplysningar om hållbarhetsstyrningen för varje indikator-kategori.
	<b>G3 Resultatindikatorer &amp; branschspecifika resultatindikatorer</b>	Redovisa minst tio resultatindikatorer, och åtminstone en från vardera: social, ekonomisk och miljöpåverkan.		Redovisa minst 20 resultatindikatorer, och åtminstone en från vardera: ekonomisk påverkan, miljöpåverkan, mänskliga rättigheter, anställningsförhållanden och arbetsvillkor, organisationens roll i samhället, produktansvar.		Redovisa varje kärnindikator I G3 och varje branschspeci k* indikator med hänsyn till väsentlighetsprincipen genom att antingen a) redovisa indikatorinformation eller b) förklara skälen för att inte redovisa.

\* Branschspecifika tillägg i slutlig version

På nästa sida finns en översikt över de punkter, som är redovisade och var i rapporten de är behandlade.

Rapporten om samhällsansvar och hållbar utveckling är en del av årsredovisningen och i tabellen anges vilka punkter som är redovisade i årsredovisningen och/eller i denna rapport.

Ämne	Sida i årsredovisningen	Sida i denna rapport
<b>Strategi och analys (1)</b>		
1.1 Förklaring om hållbarhet		3, 4
<b>Organisationsprofil (2)</b>		
2.1 Organisationens namn	Framsidan	5
2.2 Tjänster och produkter	Insidan av framsidan	5
2.3 Organisationens struktur	Insidan av framsidan	5
2.4 Huvudkontor	Baksidan	5
2.5 Länder	Insidan av framsidan	5
2.6 Ägande	Insidan av framsidan	5
2.7 Marknader	35	Insidan av framsidan, 5, 7, 23, 24
2.8 Organisationens omfång	36	5, 15, 21–23
2.9 Väsentliga ändringar		Inga väsentliga ändringar
2.10 Priser		Inga mottagna
<b>Rapportparametrar (3)</b>		
3.1 Rapporteringsperiod		Fremsidan, 1
3.2 Datum för senaste rapport		1
3.3 Rapporteringsfrekvens		1
3.4 Kontaktperson		42
3.5 Process för definition av innehåll		1, 7
3.6 Avgränsning		1
3.7 Särskilda begränsningar		Inga särskilda begränsningar
3.8 Förhållanden som kan påverka jämförbarheten		Inga aktiviteter som påverkar jämförbarheten
3.10 Effekt av justering av information		1
3.11 Väsentliga ändringar		1
3.12 Tabell över information		41, 42
3.13 Verifikation		43
<b>Ledning, förpliktelser och involvering av intressenter (4)</b>		
4.1 Ledningsstruktur	18	
4.2 Styrelseordförandes eventuella ledande ställning	19	
4.3 Oberoende styrelseledamöter	19	
4.4 Aktieägares och medarbetares påverkan på styrelsen	19	
4.14 Intressentgrupper		7
4.15 Urval av intressenter		7

Ämne	Sida i årsredovisningen	Sida i denna rapport
<b>Ledningstillgång och resultatindikatorer (5)</b>		
EC1	Genererat och fördelat ekonomiskt värde	22
EC3	Täckning för pensionsavtal	36
EC9	Indirekt ekonomisk påverkan	21, 22
EN1	Förbrukningsmaterial	22
EN3	Direkt energiförbrukning	23, 24
EN4	Indirekt energiförbrukning	32
EN8	Vattenförbrukning	31
EN11	Skyddade områden	31
EN12	Biologisk mångfald	31
EN16	Direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser	34, 35
EN17	Andra indirekta utsläpp av växthusgaser	34, 35
EN22	Avfall	31
LA1	Arbetsstyrka	30
LA2	Personalomsättning	32
LA3	Personalförmåner	15, 16
LA4	Kollektivavtal	16
LA6	Arbetsmiljökommitté	14
LA7	Olyckor och frånvaro	17
LA13	Mångfald	18
PR5	Kundtillfredsställelse	18, 19
		14–16
		10

## Kontaktpersoner

### Miljö och arbetsmiljö

Bjørn Hasse Nielsen  
 Miljö- och arbetsmiljökoordinator  
 Telefon +46(0)40 676 60 00  
 bhn@oresundsbron.com

### Ekonomi

Helle Bech  
 Ekonomidirektör  
 Telefon +46(0)40 676 60 00  
 hbe@oresundsbron.com

Kaj V. Holm  
 Finansdirektör  
 Telefon +46(0)40 676 60 00  
 kvh@oresundsbron.com

Ytterligare information finns på  
[www.oresundsbron.com](http://www.oresundsbron.com)

## Revisors rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisning

### Till läsarna av Öresundsbro Konsortiets ”Redovisning av samhällsansvar och hållbar utveckling”

Vi har fått i uppdrag av ledningen i Öresundsbro Konsortiet (Öresundsbron) att översiktligt granska innehållet i Öresundsbrons ”Redovisning av samhällsansvar och hållbar utveckling” (hållbarhetsredovisning) 2011. Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för det löpande arbetet avseende samhällsansvar och hållbar utveckling samt för att upprätta och presentera hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

#### Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 *Bestyrkande av hållbarhetsredovisning* utgiven av Far, den svenska organisationen för revisions- och rådgivningsbranschen. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt Revisionsstandard i Sverige RS och god revisionsred i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

De kriterier som vår granskning baseras på är de delar av *Sustainability Reporting Guidelines G3*, utgiven av Global Reporting Initiative (GRI), som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt de redovisnings- och beräkningsprinciper som Öresundsbron särskilt tagit fram och angivit. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vår översiktliga granskning har, utifrån en bedömning av väsentlighet och risk, bl.a. omfattat följande:

- uppdatering av vår kunskap och förståelse för Öresundsbrons organisation och verksamhet,
- bedömning av kriteriernas lämplighet och tillämpning avseende intressenternas informationsbehov,
- intervjuer med ansvariga personer på koncernnivå i syfte att bedöma om den kvalitativa och kvantitativa informationen i hållbarhetsredovisningen är fullständig, riktig och tillräcklig,
- tagit del av interna och externa dokument för att bedöma om den rapporterade informationen är fullständig, riktig och tillräcklig,
- utvärdering av design för de system och processer som använts för att inhämta, hantera och validera hållbarhetsinformation,
- analytisk granskning av rapporterad information,
- bedömning av företagets uttalade tillämpningsnivå avseende GRI:s riktlinjer,
- överbäggande av helhetsintrycket av hållbarhetsredovisningen, samt dess format, därvid överbäggande av informationens inbördes överensstämmelse med tillämpade kriterier.

#### Slutsats

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledningen att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan angivna kriterierna.

Köpenhamn den 30 januari 2012

PricewaterhouseCoopers AB



Mats Åkerlund  
Auktoriserad revisor



Fredrik Ljungdahl  
Specialistmedlem i Far







Ø R E S U N D S B R O N ®

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