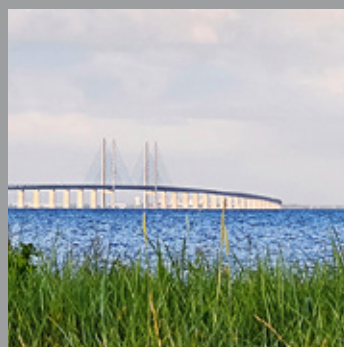


SAMFUNDSANSVAR OG  
BÆREDYGTIG UDVIKLING

# CSR RAPPORT

ØRESUNDSBRO KONSORTIET 2012



# Øresundsregionen

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



# Forord

**3.1** Øresundsbro Konsortiet sætter sit ansvar for  
**3.2** samfundet og miljøet højt. Derfor udgiver vi hvert  
**3.3** år en CSR rapport. Dette er den fjerde rapport, og den er en videreudvikling af tidligere, årlige rapporter omhandlende miljømæssige og sociale faktorer, der er udkommet siden forbindelsens første hele driftsår i 2001. CSR rapporten følger rapporteringsperioden for Årsrapporten, der er et fuldt kalenderår. CSR rapporten for 2011 blev udgivet i februar 2012.

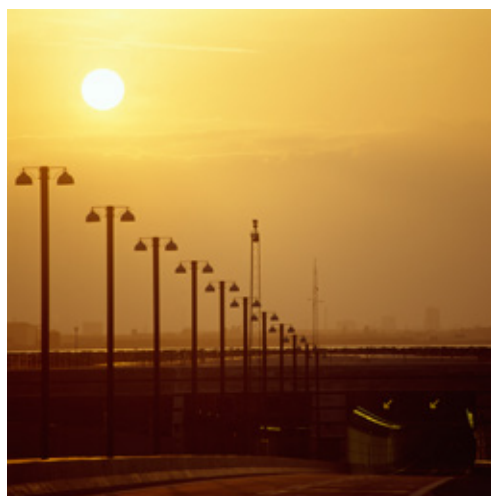
**3.10** Rapporteringen for 2012 lever op til kravene i Global  
**3.11** Reporting Initiative (GRI) for rapporteringsform C+. Der er udvalgt 19 resultatindikatorer: tre økonomiske, syv sociale og ni miljømæssige. Det er en mindre end i 2011, idet vi i 2012 ikke har gennemført en kundeundersøgelse. På side 41 og 42 er en oversigtstabel med punkter i GRI. Tal i rapportens margin henviser til disse punkter.

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

**3.5** Målgruppen er primært ejere og myndigheder, dertil  
**4.15** kommer medier, kunder, samarbejdspartnere og andre i offentligheden, der kan have interesse for vores CSR forhold. Indholdet er udvalgt på baggrund af vores visioner, målsætninger og de forhold, der vurderes som væsentlige påvirkninger af samfund og miljø. Desuden er indholdet i rapporten udvalgt på baggrund af, hvad vi i dagligdagen oplever, at vores interessenter, særligt ejere, myndigheder og medier, har fokus på:

- Genererede og distribuerede økonomiske værdier, herunder særligt fokus på distribuerede værdier til medarbejderne i form af løn, pensioner med videre.
- Indirekte påvirkninger af samfundet, herunder pendling, integration, trafikmængde og trafik-sikkerhed.
- Medarbejdernes arbejds- og personalevilkår, herunder sikkerhed og sundhed, ligestilling, overenskomster, personaleomsætning, sikkerhedsarbejde, arbejdsulykker og sygefravær.
- Miljøpåvirkninger, herunder naturudvikling, materialer, affald, vand, energi og drivhusgasser.

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



# Indhold

Energibesparelser, naturrigdom og høj sikkerhed	3
<b>Om virksomheden</b>	
Øresundsbron	5
Anlægget	6
Vision og forretningsidé	6
Overordnede mål	6
Interessentgrupper	7
<b>CSR politik</b>	
CSR politik	8
<b>Social bæredygtighed</b>	
Derfor blev broen bygget	9
Trafikudvikling og kunderelationer	9
Trafiksikkerhed og -tilgængelighed	10
Arbejdsvilkår for medarbejderne	14
Aftaler med fagforeninger	17
Arbejds miljø for medarbejdere og samarbejdspartnere	17
Regler ved indkøb	20
<b>Økonomisk bæredygtighed</b>	
Direkte økonomiske effekter	21
Indirekte økonomiske effekter	23
<b>Miljømæssig bæredygtighed</b>	
Miljøpolitik	25
Fokusområder miljø	26
Miljøpåvirkning	27
Miljøpåvirkning i tal	30
Naturen omkring forbindelsen	34
Bilag 1: Miljøvilkår	36
Bilag 2: Data	38
Bilag 3: Rapporten i forhold til GRI	40
Kontaktpersoner	42
Revisors erklæring om overordnet granskning af CSR rapporten	43

# Energibesparelser, naturrigdom og høj sikkerhed

**1.1** De seneste års hårde tider i vores omverden og den økonomisk krise i Europa samt de konsekvenser, det har for Øresundsregionen, giver store udfordringer for vores virksomhed. Vi skal fortsat skabe overskud og arbejde for en vækst i trafikken, samtidig med at vi skal bibeholde det høje ambitionsniveau indenfor trafikikkerhed, miljø- og arbejdsmiljøområdet.

Øresundsbron har som princip, at når vi kan spare energi indenfor økonomisk rimelige rammer, så skal vi også gøre det. I løbet af 2012 har vi levet op til dette på flere måder.

Vi har reduceret elforbruget med otte procent i forhold til 2011. Det er 670.000 kWh og svarer til 130 husholdningers normale årsforbrug. Set over en årrække har vi reduceret elforbruget med 20 procent siden 2008.

Det er især justeringer af varme og ventilation, der ligger bag besparelsen i 2012. I teknikrum i broens pyloner og bro piller har vi erstattet den direkte elopvarmning med varmepumper. Vi har også udskiftet de gamle UPS'er, som er vores batteribackup-system, til mere miljøvenlige UPS'er.

Forbindelsens kunstige ø, Peberholm, fortsætter med at fascinere omverdenen. I øens lille hjørne af verden, mellem motorvej, jernbane, skibsfart og lufthavn, lever og trives dyr og planter i deres eget naturreservat. Der er flere orkideer end nogen sinde. Floraen er nu så frodig, at nye plantearter får sværere og sværere ved at etablere sig. Til gengæld skaber den tættere vegetation gode forudsætninger for nye fuglearter. I 2012 har kærsanger, blichøne og gul vipstjert valgt at yngle på øen for første gang. Kolonierne af hættemåge og terner er der også stadig.

Samarbejde med forskerne fra Lunds Tekniska Högskola, som studerer blåmuslingernes etablering på pylonerne, fortsætter. De har studeret Øresundsbrons påvirkninger af havmiljøet siden byggetiden og filmer hvert år store områder for at kontrollere, at havet ikke tager skade af broens eksistens. De mener, at havmiljøet omkring broen er det bedste i hele Øresund. Et tegn på dette er, at Europas største muslingekoloni findes her, på pylonerne og på havbunden under broen.

Vi har altid fokus på sikkerheden på forbindelsen. I 2012 har vi blandt andet malet afstandspile på vejbanen i tunnelen for at gøre det lettere for bilister at holde afstanden. Der er sket otte ulykker på vejstrækningen, men uden alvorlige personskader.

Øresundsbron skal tilbyde et godt og sikkert arbejdsmiljø, og vi arbejder hele tiden på at forbedre det. I 2012 indtraf der ikke nogen arbejdsulykker, som ledte til sygefravær, hverken hos vores ansatte eller hos vores entreprenører.

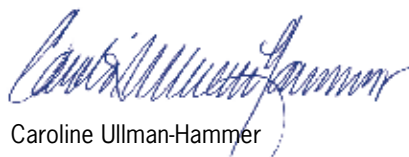
Øresundsbron skal også være en god arbejdsplads, hvor mennesker trives. Vi satser på generøse sundhedsfremmende goder, kompetenceudvikling og løbende forbedring af det fysiske og psykiske arbejdsmiljø. I 2012 gennemførte vi en arbejdspladsundersøgelse for at finde ud af, hvor tilfredse medarbejderne er med deres arbejdsplads. Vi går resultaterne nøje igennem, og der sker en opfølgning både på ledelses- og på afdelingsniveau.

De høje miljø- og samfundskrav vi har, stiller vi ikke kun til os selv, men også til vores leverandører og samarbejdspartnere. Vi kræver en deklaration fra leverandører på, at de følger ILO's grundlæggende konventioner om menneskerettigheder i arbejdslivet, FN's børnekonvention artikel 32, de love og regler, som gælder i produktionslandet, og hvordan de arbejder med miljø og arbejdsmiljø.

I 2012 har vi fortsat satset på at forbedre kommunikationen med vores kunder. Vi ønsker, at flere skal

udnytte mulighederne for oplevelser på den anden side af sundet. Dette er formålet med den nye kundeklub, Club Øresundsbron, som vi søsatte i maj. Samtidig omlagde vi også vores hjemmeside for at gøre den mere attraktiv og brugervenlig for vores kunder. I 2013 vil vi fortsat udvikle dette arbejde.

Vi ser frem mod et spændende 2013 med mange nye udfordringer.



Caroline Ullman-Hammer  
Administrerende direktør  
Øresundsbro Konsortiet



# OM VIRKSOMHEDEN

## Øresundsbron

**2.1** Øresundsbron er en dansk-svensk virksomhed, der er dannet på grundlag af en aftale (regeringsaftalen) indgået den 23. marts 1991 mellem de daværende regeringer i Danmark og Sverige. Aftalen er godkendt af det danske Folketing og Sveriges Riksdag.

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

**2.6** Forbindelsen ejes ligeligt af de statslige selskaber A/S Øresund og Svensk-Danska Broförbindelsen AB (Svedab). De nævnte selskaber er desuden ansvarlige for ejerskab og drift af tilslutningsanlæggene for motorvej og jernbane 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.

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

**2.7** Ifølge regeringsaftalen har ejeren 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. Selskabet modtager et fast beløb for brugen af jernbaneforbindelsen fra Banedanmark og Trafikverket.

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

Organisationen 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. **2.3**

Der er 180 fastansatte medarbejdere. Hertil kommer et antal mere eller mindre fast tilknyttede konsulenter. Medarbejderne er fordelt på virksomhedens to lokaliteter beliggende Vester Søgade i København og Lernacken i Limhamn. De fleste vedligeholdelsesopgaver på forbindelsen og i betalingsanlægget varetages af eksterne entreprenører. **2.5**  
**2.8**

Hovedkontoret er beliggende Vester Søgade 10, 1601 København V, Danmark. **2.4**

# Anlægget

Øresundsbron består i store træk af en otte kilometer lang skråstagsbro, en fire kilometer lang kunstig ø, en tunnel på fire kilometer og en halvø på 500 meter. Over forbindelsen føres en dobbeltsporet motorvej og en tosporet jernbane.



## Vision og forretningsidé

**2.7** 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

**3.5 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.



# Interessentgrupper

- 3.5 Øresundsbron har en række interessentgrupper,
- 4.14 hvoraf de her nævnte alle bidrager til at opnå
- 4.15 virksomhedens overordnede mål.

**Ejere:** Den danske og den svenske stat står som garanter for lånene, 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, som er nødvendige for at opnå vores 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 vores 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'. Vores holdning er, at priserne er tilpasset markedet og de krav, som stilles til virksomheden.

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

**Politikere:** Har ikke samme fokus regionalt og nationalt. Vores 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 vedligeholdelsesarbejdet 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 vores strategi for udvikling af naturen på Peberholm overvåges plante- og dyrelivet på Peberholm og omkring forbindelsen primært af uafhængige 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 Samarverkansgruppe med det formål at optimere den trafikale driftssikkerhed samt sikre grænseflader med tilstødende vejstrækninger.

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

# CSR POLITIK



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 og 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, kunde- og reklamationspolitik, 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 forstærke det økonomiske og kulturelle samarbejde mellem Danmark og Sverige og udvikle et fælles arbejds- og boligmarked i 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. BroPas-kunder betaler under halvdelen af kontantprisen. Erhvervskunder får rabat i forhold til hvor mange rejser, de foretager på et år.

En aktiv prispolitik og de seneste års fokus på markedskommunikation har medvirket til en trafikvækst fra cirka 8.000 biler i døgnet i 2001 til cirka 18.600 biler i døgnet i 2012. I samme periode er pendlernes andel af personbiltrafikken vokset fra fem til 38 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 fastholde et højt niveau for kundeservice. Vi har igen i 2012 gennemført en kampagne i privatmarkedet, som også i år

resulterede i et stort antal nytegninger af aftaler. Samtidig arbejder vi videre med vores 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 kunde- og reklamationspolitik 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	2008	2009	2010	2011	2012 <sup>1</sup>
	92 %	95 %	93 %	95 %	–

1. Den nyeste kundeundersøgelse er fra slutningen af 2011.

## Trafiksikkerhed og -tilgængelighed

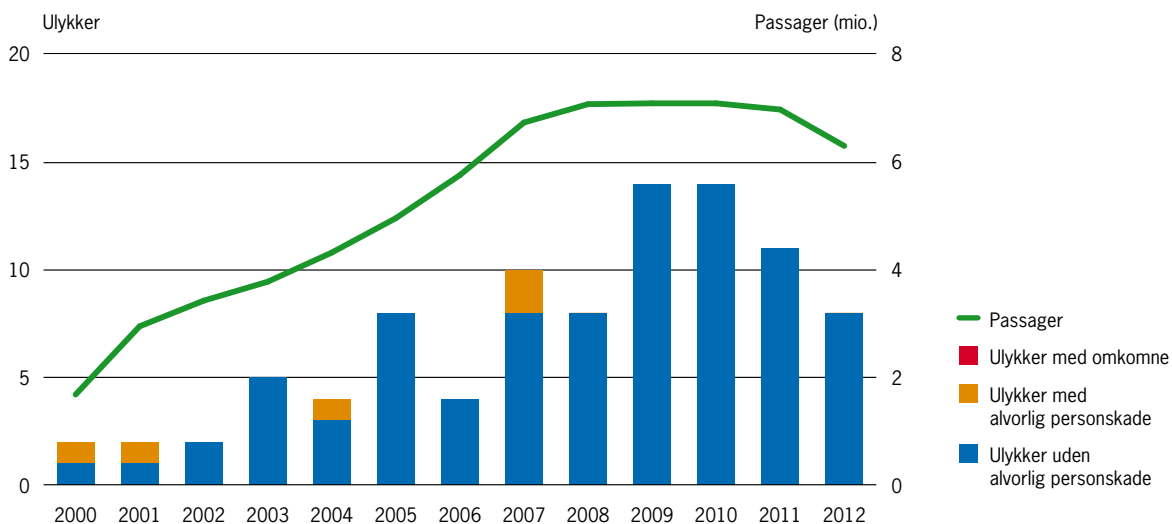
Sikkerheden på Øresundsbrons motorvejs- og jernbaneforbindelse skal være høj og sammenlignelig med tilsvarende anlæg på land i Danmark og Sverige. Derfor har forbindelsen et meget avanceret overvågningssystem, der gør det muligt for trafiklederne at gribe ind, når farlige eller potentielt farlige situationer 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 personskade og ingen dødsulykker på Øresundsbrons motorvej.

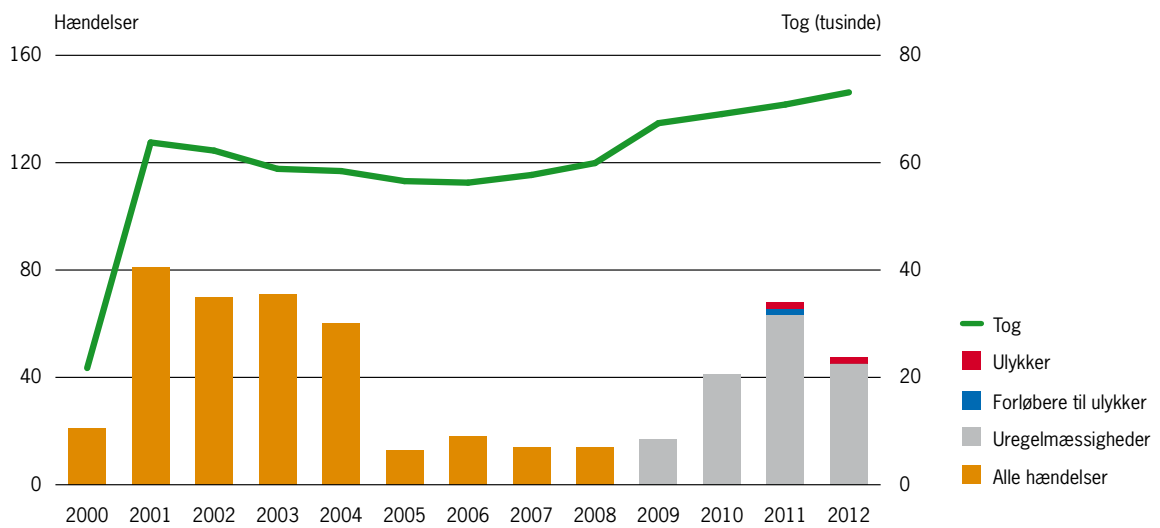
Alle sikkerhedsmæssige hændelser på jernbanen registreres. Det er typisk små uregelmæssigheder, for eksempel forkert overførsel af tognummer mellem it-systemerne i de to lande. Kun meget få hændelser er egentlige ulykker.

### Ulykker motorvej





### Sikkerhedsmæssige hændelser jernbane



Siden 2009 er alle sikkerhedsmæssige hændelser opgjort i typer.

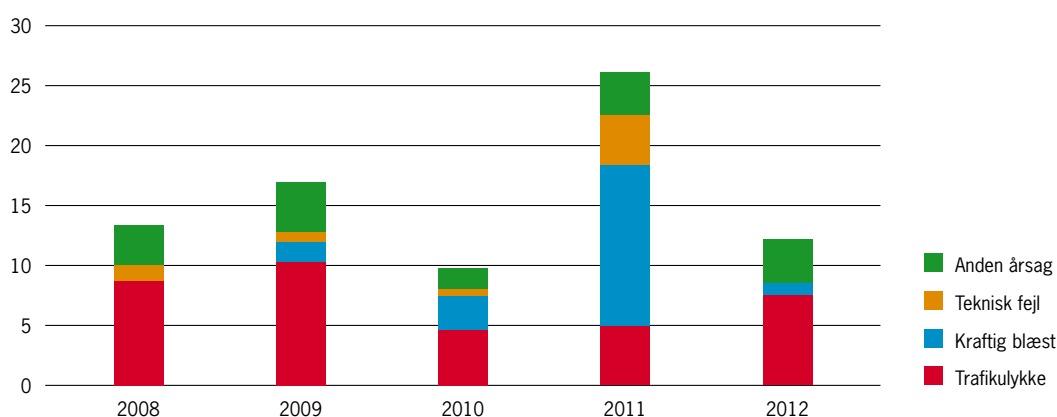
Integrationen på tværs af Øresund betyder, at rigtig mange Øresundsborgere dagligt pendler mellem Danmark og Sverige. Øresundsbron har dermed en vigtig samfuntsfunktion og skal være tilgængelig døgnet rundt. Sikkerhed og vedligehold af anlægget prioriteres højt for at minimere den tid, forbindelsen må lukkes for enten vejtrafik og/eller togtrafik.

Generelt ligger tilgængeligheden på Øresundsbrons motorvej på et meget højt niveau. I de seneste fem år har trafikken på motorvejen været spærret 9,8 til 26,2 timer per år. De almindeligste årsager er trafikulykker og kraftig blæst, men også tekniske fejl kan forårsage lukninger. Det skyldes, at høje krav

til trafiksikkerheden medfører krav til de tekniske installationers funktion, særligt brandventilation, brandslukningsudstyr og kameraovervågning i tunnelen. Svigter disse sikkerhedsbærende systemer, eller forringes funktionen væsentligt, så lukkes forbindelsen for vejtrafik og i visse tilfælde også for togtrafik.

For en sikkerheds skyld lukkedes for vejtrafik i små 20 minutter og togtrafik i små ti minutter, da et højt fragtskib passerede under højbroen i april 2012, og i september medførte afholdelse af en stor beredskabsøvelse i fuld skala stop i vej- og togtrafikken i 3 timer.

#### Stop i vejtrafik i timer

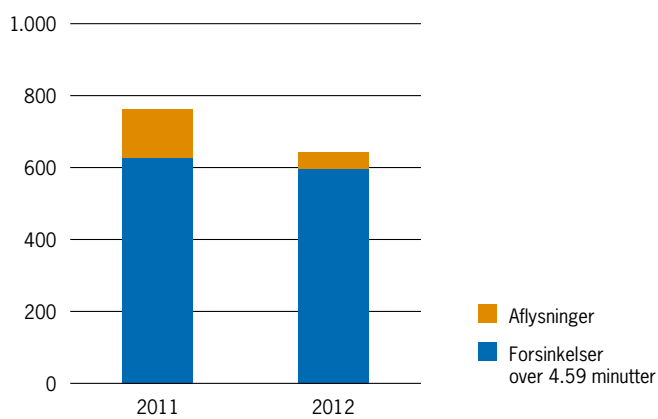






#### Antal påvirkede tog

---



Disse tal dækker kontraktrafikken, der udgør langt størstedelen af de tog, som kører på forbindelsen.

# 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. I 2012 blev gennemført en medarbejdertilfredshedsundersøgelse, og vi opnåede 3,19 point ud af 4 mulige. En af årsagerne til det gode resultat er principperne i Øresundsbrons personalepolitik, som kan sammenfattes på følgende måde:

## Humanistisk livssyn

Øresundsbrons forhold til sine medarbejdere er baseret på et humanistisk livssyn, hvor vi viser respekt for mangfoldighed og forskellighed, og hvor vi skaber en åben og tillidsfuld virksomhedskultur.

## Fælles platform

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

## Udvikling

Øresundsbron er en arbejdsplads, hvor medarbejderne løbende udvikles på baggrund af virksomhedens og den enkeltes behov.

## Arbejds miljø

Sunde medarbejdere er en forudsætning for Øresundsbrons fremgang. Gennem en tidlig indsats, gode og forebyggende sundhedstiltag, fleksible sundhedsordninger og gode forsikringer skabes de bedste forudsætninger for vores medarbejders sundhed.

## Helhedssyn

Den enkelte medarbejder på Øresundsbron er en del af virksomhedens udvikling og succes. 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 udøves via Kontaktgruppen, hvor repræsentanter for de ansatte og ledelsen mødes regelmæssigt.

Retningslinjer for 'whistleblowing' indenfor organisationen, som nye medarbejdere oplyses om ved introduktionen til arbejdspladsen, har til formål at skabe respekt om Øresundsbrons absolutte forpligtelser til at følge såvel love og forordninger som interne retningslinjer og politikker.

LA13

LA3



2.8

LA1

LA13

**Fastansatte<sup>1</sup>**

	31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011			31.12.2012		
	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%
	%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal	
Sverige <sup>2</sup>	66	117	60	67	117	59	65	115	59	67	121	60	67	121	58
Danmark <sup>2</sup>	34	60	42	33	61	39	35	63	43	33	60	38	33	59	37
Under 30 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	9	56	5	9	67
30 til 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61	110	57	62	112	54
Over 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	62	44	33	59	44
<b>Total</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>	<b>100</b>	<b>180</b>	<b>51</b>

**Medlemmer af ledelsen****(indgår i det totale antal fastansatte herover)<sup>3</sup>**

	31.12.2011			31.12.2012		
	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%
	%	Antal		%	Antal	
Sverige	67	4	25	83	5	40
Danmark	33	2	50	17	1	0
Under 30 år	0	0	0	0	0	0
30 til 50 år	50	3	0	67	4	25
Over 50 år	50	3	67	33	2	50
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>33</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>33</b>

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

	31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011			31.12.2012		
	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%	Heraf kvinder		%
	%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal	
Sverige	64	9	100	50	4	100	60	6	100	67	6	96	55	6	100
Danmark	36	5	100	50	4	100	40	4	100	33	3	100	45	5	80
Under 30 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56	5	95	0	0	0
30 til 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2	100	64	7	86
Over 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2	100	36	4	100
<b>Total</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>	<b>100</b>	<b>11</b>	<b>91</b>

1. Siden 2011 har Øresundsbron ikke haft timelønnet personale, hvorfor antallet af timeansatte ikke rapporteres.

2. Baseret på bopæl.

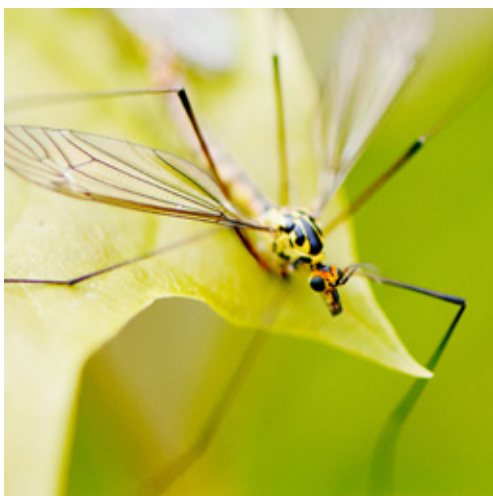
3. Dette antal omfatter medlemmer af Direktionen, men ikke af bestyrelsen. Bestyrelsen er ikke ansat i Øresundsbron.

LA2

	2011					2012				
	Fordelt på alder			Andel af ansatte per 31.12.2011	Heraf kvinder %	Fordelt på alder			Andel af ansatte per 31.12.2012	Heraf kvinder %
	< 30	30-50	> 50			< 30	30-50	> 50		
Sverige	8	4	0	10	66	0	0	1	1	0
Danmark	0	3	0	5	0	0	7	1	14	25
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>8<sup>1</sup></b>	<b>53</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>22</b>

	2011					2012				
	Fordelt på alder			Andel af ansatte per 31.12.2011	Heraf kvinder %	Fordelt på alder			Andel af ansatte per 31.12.2012	Heraf kvinder %
	< 30	30-50	> 50			< 30	30-50	> 50		
Sverige	1	3	2	5	50	0	4	1	4	80
Danmark	0	6	0	10	66	0	3	4	12	29
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>7<sup>1</sup></b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>50</b>

1. Grundet regnefejl i rapporten for 2011 er to tal nu revideret.



# Aftaler med fagforeninger

**LA4** Alle svenske medarbejdere, svarende til 67 procent af det samlede antal ansatte, er omfattet af en overenskomstaftale med et fagforbund. I Danmark er seks medarbejdere, svarende til tre 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.
- Delegere arbejds miljøansvaret.
- 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 uhensigtsmæssige 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

**LA6** 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.

**LA7** Siden forbindelsens åbning i 2000 er der ikke sket arbejdsulykker med dødelig udgang til følge, og generelt har Øresundsbron få arbejdsulykker. Vi gør en stor indsats for at forebygge arbejdsulykker også hos vores samarbejdspartnere, typisk entreprenører, der udfører forskellige typer arbejder

på forbindelsen. Alle arbejdsrelaterede hændelser af fysisk og psykisk karakter registreres. Det betyder, at en del af hændelserne ikke har karakter af egentlige ulykker, for eksempel et slag på armen fra en dør. Psykosociale hændelser, hvor medarbejdere oplever ubehagelige situationer i betalingsanlægget, udgør cirka en tredjedel af alle hændelser. Alle ulykker og hændelser analyseres sammen med de involverede medarbejdere med henblik på at undgå lignende situationer fremover.

I modsætning til de foregående år, hvor der har været en fastsat øvre grænse for antal rapporterede arbejdsmiljøhændelser, blev der i 2012 fastlagt en målgrænse og en maxgrænse. Målgrænsen var højst 15 hændelser, og maxgrænsen var 36 hændelser. De samme grænser vil blive anvendt i 2013.

### Ulykker og hændelser

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Antal ulykker, Øresundsbron</b>					
Med fravær	1	0	0	0	0
Antal fraværstimer	80	0	0	0	0
Uden fravær	11	8	8	4	7
<b>Antal ulykker, Samarbejdspartnere</b>					
Med fravær	0	0	1	0	0
Antal fraværstimer	0	0	32	0	0
Uden fravær	5	0	1	2	1
<b>Tæt-på-hændelser og psykosociale hændelser</b>					
Øresundsbron	20	21	10	9	8
Samarbejdspartnere	0	0	0	2	1
<b>Sygefravær i procent af antal arbejdstimer</b>					
Øresundsbron	3,1	3,6	4,3	4,4	5,0

I 2012 har vi haft 17 rapporterede hændelser, hvoraf otte var ulykker uden fravær, to var tæt-på-hændelser og syv var episoder af psykosocial karakter.

Sygefraværet for Øresundsbrons ansatte er beregnet som gennemsnittet af sygefraværet for medarbejdere bosat i Danmark henholdsvis Sverige. Gennemsnittet for både danske og svenske medarbejdere ligger tæt på landsgennemsnittet for det enkelte land. I 2012 udgør ikke-arbejdsrelateret langtidssygefravær en forholdsvis stor andel af det samlede sygefravær.

#### **Fokusområder arbejdsmiljø**

Den proaktive indsats betyder, at Øresundsbron har relativt få arbejdsmiljørelaterede hændelser.

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



#### **Opnåede resultater i 2012**

- Anvendelse af miljøskadelige stoffer og materialer er kortlagt.
- Koordinering i planlægnings- og udførelsesfasen er sat i system, når flere arbejdsgivere arbejder i samme område.
- Der er gennemført kursus i ATEX (arbejde i eksplosionsfarlige områder).
- Der er etableret et system, som sikrer, at udenlandske arbejdsgivere, der arbejder for Øresundsbron i Danmark, registrerer sig i registret for udenlandske tjenesteydere (RUT).
- Det psykiske arbejdsmiljø er kortlagt med positivt resultat i forbindelse med en medarbejdertilfreds-hedsundersøgelse.

#### **Særligt fokus i 2013**

- Rapportering af, og opfølgning på, tæt-på-hændelser.
- Introduktionsdage for samarbejdspartnere med henblik på opnåelse af en fælles holdning til sikkerhed, kvalitet og miljø.
- Udarbejde håndbog for initialt beredskab ved tunnellukninger.

## 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 indkøbspolicy, vores indkøbspolitik og anvisninger i indkøbshåndbogen.

I obligatoriske punkter i det udbudsmateriale, som Øresundsbron udleverer til tilbudsgivere, efterspørges 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 efterspørges 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.

## Direkte økonomiske effekter

**EC1** Øresundsbron genererer store værdier. Vejtrafikken svarer for hovedparten af de genererede værdier, cirka to tredjedele. Genererede værdier spendes til stor del på långivere men også på leverandører og ansatte.

Nettoværdien, det vil sige forskellen mellem genererede og distribuerede værdier, for 2012 dækker afskrivninger og værdireguleringer. For årene 2010 og 2011 dækker nettoværdien afskrivninger men ikke værdireguleringer.

Mio. DKK	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Genererede værdier</b>					
Indtægter, vejanlæg	981	979	1.045	1.055	1.094
Indtægter, baneanlæg	441	449	458	470	482
Øvrige indtægter	19	17	17	20	21
<b>I alt</b>	<b>1.441</b>	<b>1.445</b>	<b>1.520</b>	<b>1.545</b>	<b>1.597</b>
<b>Distribuerede værdier</b>					
Långivere	876	761	738	724	675
Leverandører	183	164	172	169	172
Ansatte	102	103	111	119	116
<b>I alt</b>	<b>1.160</b>	<b>1.028</b>	<b>1.021</b>	<b>1.012</b>	<b>963</b>
Tilbageværende værdi	280	418	499	533	634
Afskrivninger	341	344	304	258	263
<b>Nettoværdi</b>	<b>- 61</b>	<b>74</b>	<b>195</b>	<b>275</b>	<b>371</b>

<b>EC3 Pensionsomkostninger</b>					
Pensionsomkostninger i alt	7	8	10	10	10
Heraf pensionspræmier til Alecta	2	3	3	3	3
Pensionsomkostninger/lønninger og vederlag	10 %	11 %	12 %	11 %	12 %

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

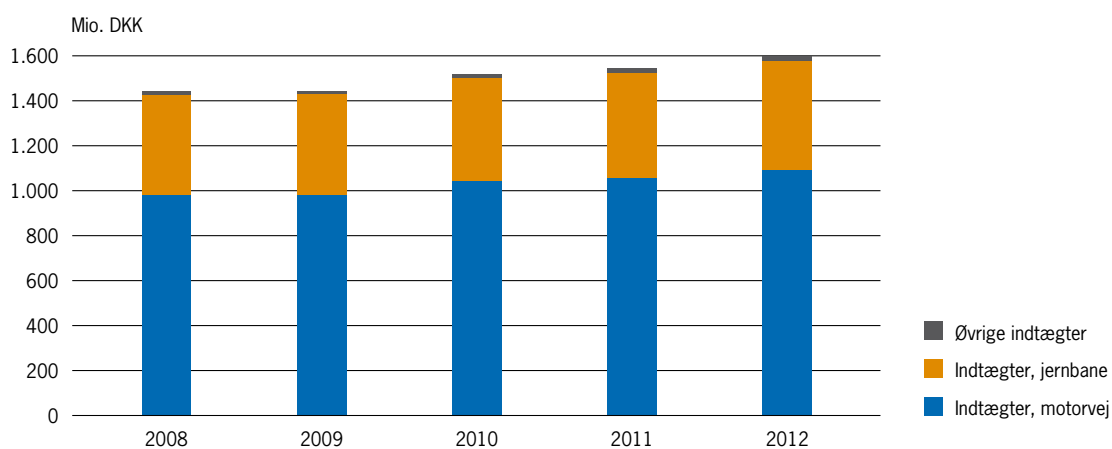
Pensionsordningen i Alecta klassificeres som ydelsesbaseret ifølge IAS 19 (International Accounting Standards). Alecta har dog ikke kunnet præsentere tilstrækkelig information, der gør det muligt at indregne denne pension som ydelsesbaseret, hvorfor ordningen behandles som bidragsbaseret i overensstemmelse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

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

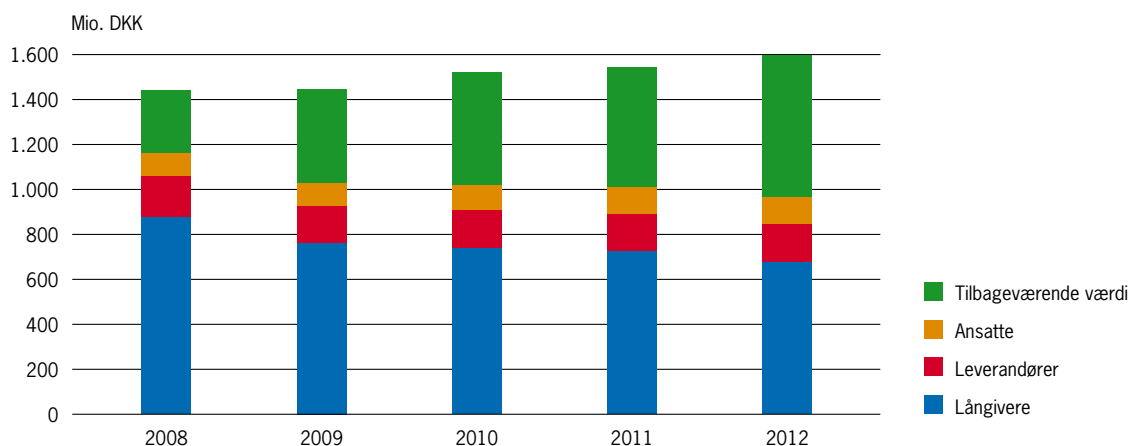
På svenske pensionspræmier udgår lønskat med 24,26 procent, hvilket redegøres for som udgifter til social sikring.

#### EC1

#### Genererede værdier



#### Distribuerede værdier





# Indirekte økonomiske effekter

## Øresundsbron og integration

**2.7** Øresundsbroen spiller en stor rolle for integrationen over sundet. Broens fremmeste formål er at øge rejseaktiviteten, som forståeligt nok er en forudsætning for integrationen.

**EC9**

De første år efter åbningen af broen var det frem for alt pendlingstrafikken, der steg. Pendlerne var, og er, hovedsageligt svenskere, som arbejder i Danmark, og danskere, som er flyttet til Sverige og fortsat arbejder i Danmark.

Selv om pendlingen er øget totalt set, så har vi set en tilbagegang de seneste år. Dette hænger sammen med udviklingen på bolig- og arbejdsmarkederne. Konjunktoren har ledt til, at huspriserne har udjævnet sig mellem Malmø og København, og så har mange danskere valgt at flytte tilbage til hjemlandet igen. Det er heller ikke så let for svenskere at få job i Danmark som tidligere.

De faktorer, som styrer pendlingstrafikken, kan Øresundsbron ikke påvirke. Derfor fokuserer Øresundsbron på at stimulere fritidsrejser. Gennem produkter, som er attraktive for fritidskunder (Bro-

pass, med hvilket man kan køre over for halv pris, SmutTursrabatten, som gør det til en fordel at tage korte fritidsrejser), samt tilbud i fordelsprogrammet Club Øresundsbron, får Øresundsbron danskere og svenskere til at opdage mulighederne på den anden side af sundet. Og dette er blevet gjort med succes. I december 2012 havde Øresundsbron 273.000 BroPass-kunder, mod 241.000 året før.

Også fragttrafikken har Øresundsbron satset på med succes. For tiden har broen halvdelen af sundets fragttrafik.

Med sine målrettede indsatser inspirerer Øresundsbron danskere og svenskere og gør det lettere for dem at tage over sundet og opdage den anden side.

Øresundsbroen er også aktiv i en række samarbejder med andre aktører indenfor integrationsområdet, for eksempel Øresundsinstittet og Øresundskomiteen. Disse aktører har til formål at nedbryde de grænseforhindringer, som hæmmer integrationen.

Pendlere i tog eller bil over Øresundsbron	2008	2009	2010	2011	2012
Antal pendlere per arbejdsdag i november	16.400	16.400	15.600	15.100	14.600

### Rejsende og trafik (mio.)

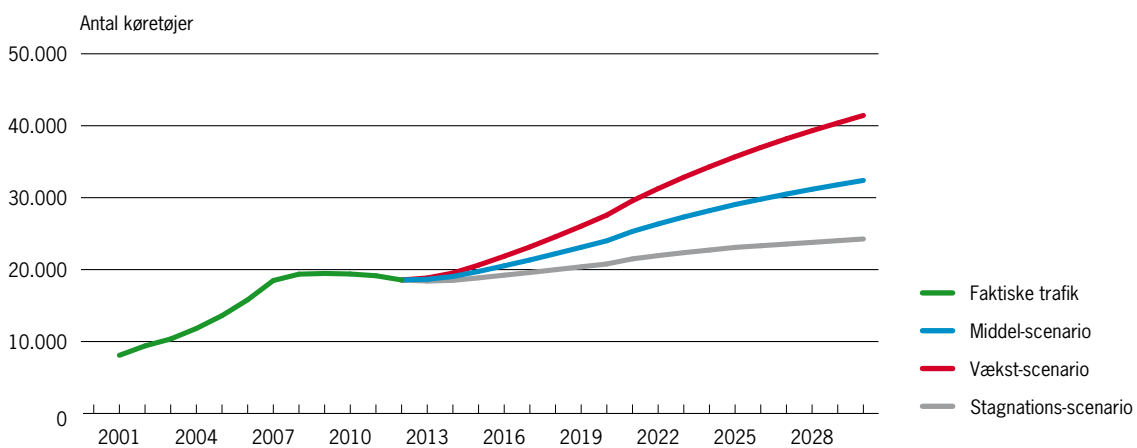
Trafikudvikling	2008	2009	2010	2011	2012
Antal rejsende	25,8	24,5	24,6	25,2	25,9
heraf i bil	15,0	15,0	14,9	14,8	14,5
heraf i tog <sup>1</sup>	10,8	11,2	10,6	10,8	11,4 <sup>2</sup>
Antal køretøjer på vej	7,1	7,1	7,1	7,0	6,8

1. Historiske data er korrigeret på grund af ændret opgørelsesmetode.

2. Indregnet estimat for oktober-december.

I trafikprognosens middel-scenario beregnes trafikken på broen at øges fra cirka 18.500 biler per døgn år 2012 til 29.000 biler år 2025. I tilvækst-scenariet øges trafikken til 36.000 biler per døgn år 2025 og i stagnations-scenariet til 23.000.

### 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, der er uforandret fra foregående år. 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, og hvert år er fokus på udvalgte områder, hvor der gøres en særlig indsats.

### Opnåede resultater i 2012

- Optimeret driften af forbindelsens med fokus på varme og ventilation og dermed nedbrakt elforbruget her med otte procent til 7,59 GWh per år, svarende til 27,32 TJ. Målet var at komme ned på 8,1 GWh i 2012, svarende til 29,2 TJ.
- Fortsat projektet med at reducere belysningen i motorvejstunnelen samtidig med, at sikkerhedskrav til belysning af vejbanen overholdes. Konkret er halvdelen af armaturerne nedtaget ultimo november, og elbesparelsen vil derfor først blive synlig i 2013.
- Nedbragt naturgasforbruget til opvarmning på Lernacken driftscenter med 18 procent til 0,63 GWh per år, svarende til 2,27 TJ. Målet var at komme ned på 0,75 GWh i 2012, svarende til 2,7 TJ.
- En miljøaudit har afdækket, hvor vi skal prioritere indsatsen for at forbedre implementeringen af miljøledelsessystemet.
- Medarbejderne har givet input til miljøforbedringer i forbindelse med en konkurrence om de bedste ideer. Prioritering og gennemførelse er igangsat.
- Påbegyndt undersøgelse af muligheder for optimering af elforbruget på Vester Søgade.
- Udarbejdet strategi, der fastsætter de overordnede retningslinjer for tilpasning af anlægget til kommende klimaforandringer.
- Påbegyndt kortlægning af behov for tilpasning af anlægget til kommende klimaforandringer.

Da vores fokus i 2012 især har været på optimering af elforbruget, har vi ikke nået at kortlægge muligheder for optimering af vandforbruget eller undersøge samarbejdspartneres efterlevelse af vores miljøledelsessystem, som vi havde planlagt.

### Mål og særligt fokus i 2013

- Fortsat fokus på elbesparelser på forbindelsen med udgangspunkt i sektionsopdelte elmålere. Målet er en reduktion på ni procent til 6,9 GWh, svarende til 24,84 TJ.
- Undersøge yderligere muligheder for optimering af elforbruget på Vester Søgade.
- Forbedre implementeringen af miljøledelsessystemet på baggrund af resultatet fra den interne miljøaudit i 2012.
- Gennemføre et udvalg af medarbejdernes miljøforbedrende ideer.
- Færdiggøre kortlægning og udarbejde konkret handlingsplan for klimatilpasning af de tekniske anlæg.
- Opnå Bronzemærket for økologi, svarende til 60 procent økologiske madvarer, fra Fødevarestyrelsen i kantinen på Vester Søgade.
- Undersøge og forbedre samarbejdspartneres/entreprenørers kendskab til og efterlevelse af Øresundsbrons miljøledelsessystem.

# Miljøpåvirkning

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

## Energi og kuldioxid

**EN3** Det direkte energiforbrug udgøres af gas, primært  
**EN4** til opvarmning, samt af brændstof, fremfor alt til  
**EN17** bilkørsel. Det indirekte energiforbrug udgøres af el og fjernvarme. Derudover opgøres også vores samarbejdspartners brændstofforbrug, når de udfører arbejde for Øresundsbron.

Forbrug af brændstof varierer år for år afhængig af aktivitetsniveauet.

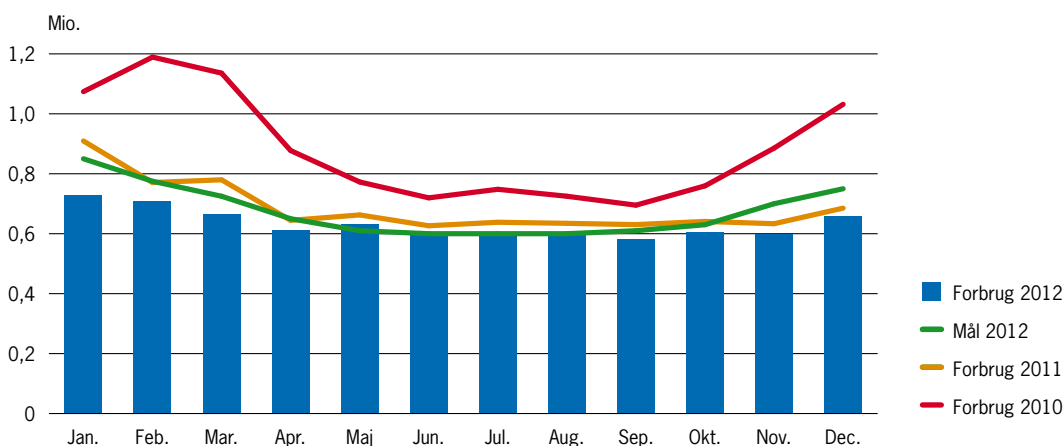
Det største energiforbrug udgøres af elektricitet på forbindelsen, der også omfatter driftscenteret

på Lernacken. Gennem flere år har vi haft stort fokus på at optimere dette elforbrug, og i 2012 har vi haft en yderligere reduktion på otte procent svarende til 130 husstandes årlige elforbrug. Blandt de væsentlige årsager til elbesparelsen er optimering af varme og ventilation, for eksempel i teknikrum i broens piller og pyloner.

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. I Sverige anvendes en større andel af ikke fossile energikilder som vandkraft og atomkraft, og kuldioxidudslippet fra el købt i Sverige er derfor langt mindre end fra el købt i Danmark.

**EN16**

## Elforbrug kWh



Elforbrug på forbindelsen og Lernacken driftscenter i 2012.



### Udslip fra trafikken

**EN17** 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

**EN1** 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 af materiale. De største forbrugsmaterialer er salt (NaCl) og asfalt. Salt til glatførebekæmpelse om vinteren varierer meget år for år afhængig af vejret. Asfalt er for første gang registreret i 2012, og forbruget forventes at variere år for år afhængig af behovet for vedligehold. Papir 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,

**EN22**

det vil sige kontor- og kantineaffald, men også forbrændingseget affald fra forbindelsen. Derudover bortskaffes også en del papir og pap fra administrationen til genanvendelse. 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 med mere på forbindelsen.

#### Udledning af fremmedstoffer

Regnvand bortledes fra broen og Peberholm til Øresund. Med regnvandet udvaskes stoffer fra vejbanen og konstruktionen, bilernes dæk og trafikkenes 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. Når 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. Dette er dog ikke skadeligt for miljøet i Øresund.

#### 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 støjkravene 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 2012 på henholdsvis 18.500 biler og 200 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.



# Miljøpåvirkning i tal

- Forskel i mængderne fra 2008 til 2012 < 10 procent
- ↘ Fald i mængderne fra 2008 til 2012 > 10 procent
- ↗ Stigning i mængderne fra 2008 til 2012 > 10 procent

Trafikbelastning (antal)	2008	2009	2010	2011	2012	Tendens 2008 – 2012
<b>Motorvej</b>						
Motorcykler	35.000	33.850	31.250	29.700	27.200	↘
Personbiler	6.502.800	6.565.000	6.500.000	6.375.000	6.148.000	→
Biler 6 – 9 m	161.400	164.050	172.600	180.700	180.000	↗
Busser	48.000	42.750	44.500	44.700	41.700	↘
Lastbiler	341.100	298.100	328.300	358.100	368.900	→
Køretøjer i alt	7.088.400	7.103.700	7.076.600	6.988.200	6.765.800	→
<b>Jernbane<sup>1</sup></b>						
Godstog	7.300	7.100	9.700	9.500	8.600	↗
Ton gods	4.890.000	4.250.000	6.190.000	6.190.000	5.800.000	↗
Passagertog, inkl. tjenestetog	52.600	60.200	59.400	61.400	64.500	↗

1. Jernbanedata for indeværende år er et estimat baseret på oplysninger fra januar-september samt forventet trafik i oktober-december. Jernbanedata for foregående år er baseret på faktiske oplysninger for hele året, og kan derfor være ændret minimalt i forhold til foregående års rapport.

EN17	Udslip fra trafikken <sup>1</sup> (ton)	2008	2009	2010	2011	2012	Tendens 2008 – 2012
	NOx	88	81	85	88	88	→
	Kulbrinter (CH)	20	27	26	26	25	↗
	CO	152	124	124	123	119	↘
	CO <sub>2</sub>	30.500	29.800	30.300	30.400	29.800	→
	SO <sub>2</sub>	6,7	6,9	7,4	7,5	7,6	↗

1. Da jernbanedata i foregående års rapport indeholdt et estimat for den sidste del af året, er emissionerne ændret minimalt for 2011 i denne rapport, da de nu er baseret på faktiske oplysninger for hele 2011.



	2008	2009	2010	2011	2012	Tendens 2008 - 2012
<b>EN3 Energi (terajoule)</b>	45,8	44,6	50,2	37,43	34,19	↘
<b>EN4</b> El (forbindelsen, inklusive Lernacken driftscenter)	34,35	34,17	38,21	29,72	27,32	↘
El (Vester Søgade)	0,88	1,47	1,53	1,46	1,55	↗
Brændstof <sup>1</sup>	3,92	4,74	5,97	1,72	1,66	↘
Naturgas	2,97	2,78	3,03	2,77	2,27	↘
LPG-flaskegas <sup>1</sup>	2,33	0	0	-	-	-
Fjernvarme <sup>2</sup>	1,37	1,44	1,77	1,39	1,39	→
<b>Samarbejdspartneres brændstof (terajoule)<sup>1</sup></b>	-	-	-	2,43	2,47	-
<b>EN16 Koldioxidudslip (ton)</b>	2.476	3.510	3.088	2.144	1.803	↘
Direkte total	437	467	563	280	250	- <sup>1</sup>
Heraf brændstof <sup>1</sup>	257	310	392	123	122	- <sup>1</sup>
Heraf gas	180	157	171	156	128	↘
Indirekte total <sup>3</sup>	2.039	3.043	2.524	1.689	1.398	↘
Heraf fjernvarme	59	68	59	43	43	↘
Heraf dansk el	1.186	2.502	947	488	162	↘
Heraf svensk el	794	473	1.518	1.158	1.193	↗
<b>EN17</b> Samarbejdspartneres brændstof <sup>1</sup>	-	-	-	175	179	-
<b>EN8 Vand (m<sup>3</sup>)</b>	4.750	5.020	15.566	7.319	7.226	↗
Lernacken	3.777	3.841	12.743	4.878	5.784	↗
Kastrup halvø	356	245	1.889	1.585	632	↗
Vester Søgade <sup>2</sup>	617	934	856	810	810	↗

	2008	2009	2010	2011	2012	Tendens 2008 – 2012
<b>EN1 Materialer (ton)<sup>4</sup></b>	231	853	1.448	421	1.495	↘ <sup>5</sup>
Vejsalt – fast	227	513	814	167	295	↗
Vejsalt – saltlage	inkl. i ovenstående	315	558	233	507	↗
Asfalt <sup>5</sup>	–	–	–	–	670	–
Papir – kontorpapir <sup>4</sup>	2,18	0,91	1,02	1,97	4,19	↗
Papir – tryksager	Ikke opgjort	8,70	69,48	11,68	12,07	–
Papir – emballage Brobizz	Ikke opgjort	4,07	2,52	3,46	3,40	–
Brobizz	Ikke opgjort	3,11	1,37	1,58	1,55	–
Rengøringsmiddel på forbindelsen <sup>6</sup>	1,25	2,05	1,30	2,04	2,00	↗
Voks	0	0,26	0,38	0,15	0,06	↗
Olie/fedt	0,15	0,07	0,09	0,58	0,09	↘
Kølemiddel (HFC)	0,002	0,096	0,088	0,020	0,010	↗
<b>EN22 Affald (ton)</b>	87	106	149	179	197	↗
Affald til forbrænding <sup>7</sup>	12,50	14,81	44,72	45,23	50,53	↗
Papir og pap til genbrug	15,30	16,33	12,45	12,82	16,79	→
Biologisk affald	–	–	–	–	2,34	–
Vejopfej til deponering, inkl. grusslam fra brønde ved vejbanen	Ikke opgjort	25,00	36,49	46,91	37,76	–
Metalskrot til genbrug	Ikke opgjort	2,00	6,36	13,06	0,42	–
Affald til sortering <sup>8</sup>	2,00	5,02	10,05	1,50	6,02	↗
Slam fra fedt/olieudskiller til specialbehandling	11,70	11,70	11,70	11,70	11,70	→
Slam/spildevand fra pumpeump og ledninger til specialbehandling	39,80	25,50	21,76	39,04	47,56	↗
Elektronikaffald til specialbehandling	0,80	2,56	3,47	4,47	6,14	↗
Farligt affald til specialbehandling <sup>9</sup>	4,50	2,66	1,70	4,36	18,07	↗

1. Siden 2011 er benzin og diesel slået sammen i kategorien "brændstof". Fra 2011 indeholder dette tal også kørsel i medarbejderes egne biler i tjenestes medfør. 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 2008 til 2010 er det regnet med under vores eget forbrug.
2. Vand og fjernvarme opgøres et år bagud på Vester Søgade. Forbrug for 2012 er dermed estimeret baseret på forbrug for 2011, se bilag 2 for forklaring.
3. Leverandører af el og fjernvarme beregner udslipfaktorer for gram kuldiioxid per kilowatttime et år bagud. Derfor er indeværende års udslip beregnet ud fra foregående års udslipfaktorer efter anbefaling fra leverandører. For 2008–2011 er tallene udregnet på baggrund af det aktuelle års udslipfaktorer.
4. Papirforbruget 2008–2011 er reduceret, da vi har opdaget en fejl i dataopgørelserne.
5. Fra 2012 er vi begyndt at registrere forbruget af asfalt på forbindelsen.
6. Rengøringsmidler i kantiner og i de administrative områder er ikke medtaget. De udgør cirka 800 kg om året.
7. Fra 2010 begyndte vi at opføre det brandbare affald fra administrationen på Lernacken.
8. Byggeaffald til sortering og andet affald til sortering er slået sammen i én kategori.
9. Batterier, lysrør, kabelvoks, olie med videre. Bemærk, at vi i 2012 har bortskaffet en stor mængde batterier, da vi har fået et mindre miljøbelastende batteri backup-system.



## Naturen omkring forbindelsen

**EN11** En af bekymringerne inden opførelsen af Øresundsbron var, at en fast forbindelse over Øresund ville 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, og Europas største muslingekoloni findes på og omkring broen. Disse er igen levested og fødegrundlag for en mængde fugle og fisk. 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). 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 første prioritet. 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 uafhængige forskningsinstitutter og organisationer i Danmark og Sverige. Dette arbejde har blandt andet resulteret i, at Lunds Botaniske Forening har lavet en udgivelse i februar 2012, som i detaljer beskriver de seneste 12 års udvikling i floraen på Peberholm.

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, fire arter af pattedyr, samt to paddearter på Peberholm.



I 2012 er der registreret cirka 270 plantearter, hvilket er på niveau med de seneste år. Endvidere er der observeret 25 ynglende fuglearter, hvilket er en stigning i forhold til de fire foregående år. Dog var det samlede antal af ynglefugle stadig lavt, hvilket ligesom sidste år 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 nabø. I de seneste vintre er der også observeret flere overvintrende havørne på Peberholm.

Årstal <sup>1</sup>	2008	2009	2010	2011	2012
Antal plantearter på Peberholm	307	293	269	316	270 <sup>2</sup>
Antal ynglefuglearter på Peberholm	23	21	16	23	25

1. Der kan ske mindre ændringer af historiske data hvert år i forbindelse med bestemmelse af indeværende års arter.
2. Artsbestemmelsen for planter i 2012 er ikke afsluttet ved rapportens udgivelse.



# 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 oprenses 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 oprenses efter behov (mindst 2 gange årligt).

Krav til 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

---

## Opsummering af gældende myndighedsvilkår for drift af Øresundsbron

---

### 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.

### Kundetilfredshed

Øresundsbron gennemfører regelmæssigt kundeundersøgelser, hvor kunderne svarer på spørgsmål i et spørgeskema om service og sikkerhed på Øresundsbron. Deltagerne i undersøgelsen er både private og erhvervs-kunder som har en aftale med Øresundsbron. Spørgsmålene sendes ud med e-mail. Den nyeste undersøgelse er fra slutningen af 2011, og den næste er planlagt i 2013. Kunder kan desuden 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, sygdom, antal og sammensætning, registreres løbende i interne systemer.

### 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 data for indeværende år af faktiske tal for januar til september og et kvalificeret estimat for oktober til december baseret på udviklingen i året sammenholdt med den typiske belastning for oktober, november og december. Data for foregående år er opdateret til faktiske tal.

### 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. Bemærk, at data er baseret på den trafikbelastning, der oplyses i denne rapport, herunder eventuelle estimater for indeværende år. Se ovenfor.

### 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.

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

Naturgas afrapporteres 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 bygningens samlede energiforbrug fordelt på antal lejede kvadratmeter. Således får Øresundsbron for 2012 en opgørelse over fjernvarme brugt i 2011. Derfor er forbruget for 2012 opgjort som et skøn, der svarer til forbruget for 2011. 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 vores 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 2012 et estimat på basis af det faktiske forbrug i 2011.

#### **Materialer**

Vejsalt og papir opgøres som summen af de samlede mængder, som købes hos Øresundsbrons faste leverandører i løbet af året. Papir indkøbt på Vester Søgade 10 deles med to andre virksomheder på adressen, og Øresundsbron betaler fast for 1/3

af dette, idet det individuelle forbrug ikke opgøres separat. Asfalt, 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 og transportører samt de årlige indrapporteringer fra samarbejdspartnere over det affald, der er genereret i forbindelse med arbejde på forbindelsen.

#### **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: Rapporten i forhold til GRI

Global Reporting Initiatives, GRI, er en international standard for rapportering af samfundsansvar. Øresundsbrons CSR rapport lever op til GRI's krav i niveau C+ (version G3.1).

### Rapportens GRI-anvendelsesniveau

	C	C+	B	B+	A	A+
Standardoplysninger	<b>G3 Oplysninger om profil</b> 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.	
	<b>G3 Oplysninger om ledelsestilgang</b> OUTPUT Ingen rapportering påkrævet.		Oplysninger om ledelsestilgang til hver enkelt indikator-kategori.		Oplysninger om ledelsestilgang til hver enkelt indikator-kategori.	
	<b>G3 resultatindikatorer og branche-specifikke resultatindikatorer</b> OUTPUT Rapportering på minimum 10 resultatindikatorer, herunder mindst en fra hver af flg. kategorier: social, økonomi og miljø.	Rapportering på minimum 20 resultatindikatorer, herunder mindst en fra hver af flg. kategorier: økonomi, miljø, menneskerettigheder, arbejdsforhold, samfund, produktansvar.	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.			

\* Branche-specifikke ifølge den endelige udgave

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

CSR rapporten er en del af Årsrapporten. I tabellen er angivet, om punkter er behandlet i Årsrapporten og/eller i denne rapport.

3.12 Emne	Side i Årsrapport	Side i denne rapport
<b>Strategi og analyse (1)</b>		
1.1 Erklæring om bæredygtighed		3, 4
<b>Organisationsprofil (2)</b>		
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	34	Inderside af forsiden, 5, 6, 23, 24
2.8 Omfang af organisation	36	5, 15, 16
2.9 Væsentlige ændringer		Ingen væsentlige ændringer
2.10 Priser		Ingen modtaget
<b>Rapport-parametre (3)</b>		
3.1 Rapporteringsperiode		Forside, forord
3.2 Dato for seneste rapport		Forord
3.3 Rapporteringsfrekvens		Forord
3.4 Kontaktperson		42
3.5 Proces for definition af indhold		Forord, 6, 7
3.6 Afgrænsning		Forord
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		Forord
3.11 Væsentlige ændringer		Forord
3.12 Tabel over oplysninger		41, 42
3.13 Verifikation		43
<b>Ledelse, forpligtelser og interessent-involvering (4)</b>		
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		Forord, 7

Emne	Side i Årsrapport	Side i denne rapport	
<b>Ledelsestilgang og resultatindikatorer (5)</b>			
EC1	Genereret og fordelt økonomisk værdi	22	21, 22
EC3	Dækning af pensionsordninger	36	21, 22
EC9	Indirekte økonomiske indvirkninger		23, 24
EN1	Materialer		28, 32
EN3	Direkte energiforbrug		27, 31
EN4	Indirekte energiforbrug		27, 31
EN8	Vandforbrug		28, 31
EN11	Beskyttede områder		34, 35
EN12	Biodiversitet		34, 35
EN16	Direkte og indirekte drivhusgasudledninger		27, 31
EN17	Andre indirekte drivhusgasudledninger		27, 28, 30, 31
EN22	Affald		28, 29, 32
LA1	Arbejdsstyrke		15
LA2	Personaleomsætning		16
LA3	Personalegoder		14
LA4	Kollektive overenskomster		17
LA6	Arbejds miljøudvalg		18
LA7	Ulykker og fravær		18
LA13	Mangfoldighed		14, 15, 16

## Kontaktpersoner

### 3.4 Miljø og arbejdsmiljø

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

### Økonomi

Bodil Rosengren  
 Økonomidirektør  
 Telefon +45 33 41 60 00  
 bro@oresundsbron.com

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

Yderligere information findes på  
[www.oresundsbron.com](http://www.oresundsbron.com)

## Revisors erklæring om overordnet granskning af bæredygtighedsrapporten

### Til læserne af Øresundsbro Konsortiets CSR rapport 2012

Vi har fået til opgave af ledelsen i Øresundsbro Konsortiet (Øresundsbroen) at gennemgå indholdet af Øresundsbroens "CSR rapport – Redogørelse for Samfundsansvar og Bæredygtig Udvikling" (bæredygtighedsrapport) for 2012. 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 reviewhandling. Omfanget af et review er betydeligt mindre end en revision i overensstemmelse med Revisionsstandarden i Sverige RS og god revisionsskik i øvrigt. De reviewhandling 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:

- opsummering af vores kendskab til og forståelse af Øresundsbroen's organisation og virksomhed,
- vurdering af kriteriernes egnethed og anvendelsen af dem set i forhold til interessenternes informationsbehov,
- interview med ansvarlige ledere på koncernniveau med det formål at vurdere, om den kvalitative og kvantitative information i bæredygtighedsrapporten er fuldstændig, nøjagtig og fyldestgørende,
- indhentning af udvalgte interne og eksterne dokumenter med henblik på at vurdere, om den rapporterede information er fuldstændig, nøjagtig og fyldestgørende,
- vurdering af de systemer og processer, som anvendes til at indsamle, håndtere og validere bæredygtighedsinformation,
- analytiske handlinger vedrørende den rapporterede information,
- vurdering af organisationens erklæring om niveauet for opfyldelse af GRI's retningslinier,
- 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 2013  
PricewaterhouseCoopers AB



Mats Åkerlund  
Statsautoriseret revisor



Fredrik Ljungdahl  
Sagkyndigt medlem af FAR







Ø R E S U N D S B R O N ®

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