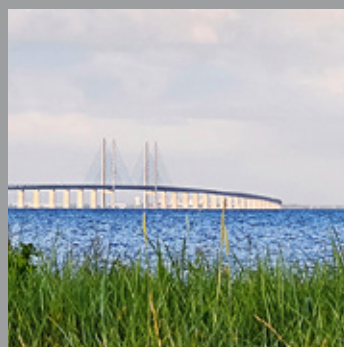


SAMHÄLLSANSVAR OCH
HÅLLBAR UTVECKLING

CSR-RAPPORT

ØRESUNDSBRO KONSORTIET 2012



Öresundsregionen

2.7 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

3.1 Øresundsbro Konsortiet sätter sitt ansvar för samhället och miljön högt. Därför ger vi varje år ut en **3.2** CSR-rapport. Detta är den fjärde rapporten och den **3.3** är en vidareutveckling av tidigare årliga rapporter om miljömässiga och sociala förhållanden, som har utkommit sedan förbindelsens första hela driftsår 2001. CSR-rapporten följer rapporteringsperioden för Årsredovisningen, som är ett helt kalenderår. CSR-rapporten för 2011 gavs ut i februari 2012.

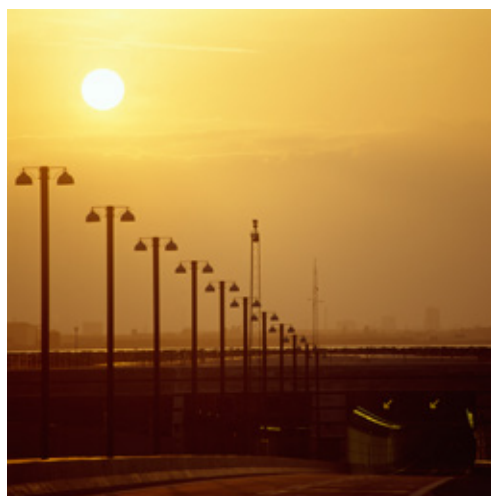
3.10 Rapporteringen för 2012 uppfyller kraven i Global **3.11** Reporting Initiative (GRI) för rapporteringsform C+. 19 resultatindikatorer har valts ut, tre ekonomiska, sju sociala och nio miljömässiga. Det är en färre än under 2011, eftersom vi under 2012 inte har genomfört någon kundundersökning. På sidorna 41 och 42 är en tabell som sammanfattar GRI punkterna. Siffrorna i rapportens marginaler hänvisar till dessa punkter.

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

3.5 Målgruppen är i första hand ägare och myndigheter, **4.15** därtill kommer medier, kunder, samarbetspartners och allmänhet som kan ha intresse av våra CSR-frågor. Innehållet i rapporten har valts ut mot bakgrund av våra visioner och målsättningar och de omständigheter som bedöms väsentligt påverka samhälle och miljö. Dessutom har innehållet i rapporten valts ut mot bakgrund av vad vi dagligen upplever att våra intressenter, särskilt ägare, myndigheter och medier, har fokus på:

- Genererade och distribuerade ekonomiska värden med särskilt fokus på distribuerade värden till medarbetare i form av lön, pensioner etc.
- Indirekt påverkan på samhället, bland annat pendling, integration, trafikmängd och trafiksäkerhet.
- Medarbetarnas arbets- och personalvillkor, till exempel säkerhet och hälsa, likabehandling, avtal, personalomsättning, säkerhetsarbete, arbetsolyckor och sjukfrånvaro.
- Miljöpåverkan, bland annat naturutveckling, förbrukningsmaterial, avfall, energi och växthusgaser.

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



Innehåll

Energibesparing, naturrikedom och hög säkerhet	3
Om företaget	
Øresundsbron	5
Anläggningen	6
Vision och affärsidé	6
Överordnade mål	6
Interessentgrupper	7
CSR-politik	
CSR-politik	8
Social hållbarhet	
Därför byggdes bron	9
Trafikutveckling och kundrelationer	9
Trafiksäkerhet och -tillgänglighet	10
Arbetsvillkor för medarbetarna	14
Avtal med fackföreningar	17
Arbetsmiljö för medarbetare och samarbetspartners	17
Regler för upphandling	20
Ekonomisk hållbarhet	
Direkta ekonomiska effekter	21
Indirekta ekonomiska effekter	23
Miljömässig hållbarhet	
Miljöpolitik	25
Fokusområden miljö	26
Miljöpåverkan	27
Miljöpåverkan i siffror	30
Naturen runt förbindelsen	34
Bilaga 1: Miljövillkor	36
Bilaga 2: Data	38
Bilaga 3: Rapporten i relation till GRI	40
Kontaktpersoner	42
Revisors rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisning	43

Energibesparing, naturrikedom och hög säkerhet

1.1 De senaste årens tuffa tider i vår omvärld och den ekonomiska krisen i Europa, samt de konsekvenser det har i Öresundsregionen, ger stora utmaningar för vår verksamhet. Vi ska fortsätta skapa vinst och jobba för ökad trafiktillväxt, samtidigt som vi ska bibehålla den höga ambitionsnivån inom trafiksäkerhet samt miljö- och arbetsmiljöfrågor.

Øresundsbron har som devis, att där vi ser att vi kan spara energi, på ett ekonomiskt rimligt sätt, ska vi också göra det. Under 2012 har vi levt upp till det på flera sätt.

Vi har reducerat elförbrukningen med åtta procent jämfört med 2011. Det är 670.000 kWh och motsvarar normalförbrukningen hos cirka 130 hushåll under ett år. Sett över flera år, har vi minskat förbrukningen med 20 procent sedan 2008.

Det är justeringar av värme och ventilation som ligger bakom minskningen under 2012. I teknikrummen i brons pyloner och bropelare har vi ersatt direktluppvärmningen med värmepumpar. Vi har också bytt våra gamla UPS:er, som är vårt batteribackup-system, till mer miljövänliga sådana.

Förbindelsens konstgjorda ö, Peberholm, fortsätter att fascinera sin omvärld. I öns eget lilla hörn av världen, mellan motorväg, järnväg, sjöfart och flygplats, lever och frodas djur och växter i sitt eget naturreservat. Orkidéerna är fler än någonsin. Växtligheten är nu så frodig att nya växtarter får allt svårare att etablera sig. I gengäld skapar den täta vegetationen bra förutsättningar för nya fågelarter. Under 2012 har kärrsångare, sothöna och gulärta valt att häcka på ön för första gången. Kolonierna av skrattnås och tärnor finns kvar.

Samarbetet med forskarna från Lunds Tekniska Högskola, som studerar musslornas etablering på brons pyloner, fortsätter. De har studerat Øresundsbrons inverkan på havsmiljön sedan byggtiden, och filmar varje år stora områden för att kontrollera att havet inte tar skada av brons existens. De menar att havsmiljön kring bron är den bästa i Öresund. Ett tecken på det är att Europas största musselkoloni finns här, på pylonerna och havsbotten under bron.

Säkerheten på förbindelsen har vårt ständiga fokus. Under 2012 har vi bland annat målat avståndspilar i tunneln för att underlätta för bilisterna att hålla avstånden. Det har inträffat åtta olyckor på motorvägen, men utan allvarigare personskador.

Øresundsbron ska erbjuda en god och säker arbetsmiljö och vi arbetar ständigt på att förbättra den. Under 2012 inträffade inga arbetsolyckor som ledde till sjukfrånvaro, varken hos våra egna anställda eller hos någon av våra entreprenörer.

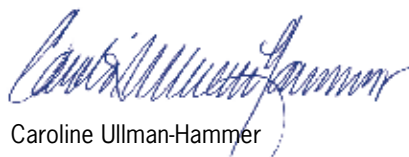
Øresundsbron ska också vara en bra arbetsplats, där människor trivs. Vi satsar på generösa hälsobefrämjande förmåner, kompetensutveckling och löpande förbättring av den fysiska och psykiska arbetsmiljön. Under 2012 genomförde vi en intern arbetsplatsundersökning för att ta reda på hur nöjda medarbetarna är med sin arbetsplats. Resultaten går vi noga igenom, och de följs upp både på lednings- och enhetsnivå.

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

Under 2012 har vi fortsatt att satsa på att förbättra vår kommunikation med våra kunder. Vi vill att alltfler ska utnyttja möjligheterna till upplevelser på andra

sidan sundet. Det är syftet med den nya kundklubb, Club Øresundsbron, som vi sjösatte i maj. Samtidigt gjorde vi också om vår hemsida, för att göra den mer attraktiv och användarvänlig för våra kunder. Under 2013 kommer vi fortsätta att utveckla det arbetet.

Vi ser fram emot ett spännande 2013 med många nya utmaningar.



Caroline Ullman-Hammer
Verkställande direktör,
Øresundsbro Konsortiet



OM FÖRETAGET

Øresundsbron

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

Företagets föremål är närmare bestämt i regeringsavtalet. Det är baserat på principen om att Øresundsbron är självständigt ansvarig för ägandet och driften av förbindelsen över Öresund.

2.6 Förbindelsen ägs till lika delar av de statliga företagen A/S Øresund och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB. Dessa företag är också ansvariga för ägande och drift av landanslutningarna för motorväg och järnväg 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.

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

2.7 Enligt avtalet mellan staterna 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. Företaget erhåller en fast summa från Banedanmark och Trafikverket för användningen av järnvägsförbindelsen.

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

Organisationen 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. **2.3**

Det finns 180 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. **2.5** **2.8**

Huvudkontoret ligger på Vester Søgade 10, 1601 København V, Danmark. **2.4**

Anläggningen

Øresundsbron består i stora drag av en 8 kilometer lång snedkabelbro, en 4 kilometer lång konstgjord ö och en tunnel på 4 kilometer och en halvö på 500 meter. Över förbindelsen går en tvåfilig motorväg och en tvåspårig järnväg.

Vision och affärsidé

2.7 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

3.5 Trafiken ska öka och år 2020 ska vägtrafiken utgöra minst 27.000 fordon per dygn och ge en årlig intäkt på minst 1,7 miljarder DKK i löpande priser. Antalet BroPass-kunder ska år 2020 vara minst 400.000.

Förbindelsen ska vara tillgänglig på ett säkert och bekvämt sätt dygnet runt. 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 företagsprodukter samtidigt som vi ska stimulera till en ökning av fritidsresorna.

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, öka varje år och leda till full återbetalning av kostnaderna för bron.

Interessentgrupper

3.5 Øresundsbron har en rad intressentgrupper, av vilka
4.14 de här nämnda alla bidrar till att uppnå Øresunds-
4.15 bronns 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 vårt syfte och mål. Styrelsen utser den verkställande direktören som svarar för den löpande förvaltningen i enlighet med styrelsens riktlinjer.

Medarbetare: Är en del av vår utveckling och framgång. Den enskilde medarbetaren ska känna sitt ansvar för helheten. Med utgångspunkt från definierade mål och handlingsplaner får medarbetarna frihet att agera och lösa sina arbetsuppgifter på bästa och mest effektiva sätt, understödda 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". Vår 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. Om danska och svenska regler skiljer sig från varandra är det vår ambition att utgå från de hårdaste kraven och försöka leva upp till dem.

Politiker: Har inte samma fokus regionalt och nationellt. Vår 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 Øresundsbronns medarbetare önskar en trygg och säker arbetsplats.

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

Danska och svenska beredskapsmyndigheter: Polis, räddningstjänst, sjukhus etc. i båda länderna är ansvariga för insatsen 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 förbindelsen är mycket stort, i regionen såväl som nationellt och internationellt. Det tillmötesgår med ett proaktivt kommunikationsarbete där kommunikationen ska vara trovärdig, öppen och strukturerad.

CSR-POLITIK



Øresundsbron strävar efter att bedriva en affärsverksamhet, som skapar värde för företaget 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 Öresundsregionen.
- Tillhandahålla en tillgänglig, välfungerande och säker förbindelse mellan Danmark och Sverige.
- Erbjuda goda arbetsvillkor med respekt för mångfald, prioritering av jämställdhet samt möjligheter till utveckling och ett fokus på hälsa och trivsel.
- Säkra en stabil ekonomisk utveckling där ett positivt och ökande årligt resultat leder till återbetalning av anläggningskostnaderna.
- 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 runt förbindelsen.

Vi hänvisar också till vårt uppdrag, vår 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 förstärka det ekonomiska och kulturella samarbetet mellan Danmark och Sverige och utveckla en gemensam arbets- och bostadsmarknad i 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 väl placerad nära tillväxtmarknaderna i Östeuropa, den nordiska marknaden och Östersjöområdet.

Trafikutveckling och kundrelationer

Alla fasta kunder får rabatt på sin resa över bron. BroPass-kunder betalar mindre än hälften av kontantpriset. Företagskunderna får rabatt i förhållande till hur många resor de gör på ett år.

En aktiv prispolitik och de senaste årens fokus på marknadskommunikation har medverkat till en trafikökning från cirka 8.000 fordon per dygn under 2001 till cirka 18.600 fordon per dygn under 2012. Under samma period har pendlarnas andel av personbilstrafiken ökat från fem till 38 procent. Efter finanskrisen ser vi dock att andelen pendlare blir mindre och att BroPass- och fraktkunderna får större betydelse för vår tillväxt. Organisationen har löpande fokus på att generera nya kunder, öka trafiken och behålla en hög nivå på kundservicen. Vi har även under 2012 genomfört en kampanj på privatmarknaden, som också i år resulterade i ett

stort antal nytecknade avtal. Samtidigt arbetar vi vidare med vår CRM-strategi (kommunikation efter kundernas behov) som ska bidra till att öka trafiken.

Øresundsbrons ambition är att kunderna blir behandlade på ett professionellt sätt i kontakten med företaget. Det betyder att alla medarbetare har ett ansvar för att kommunikationen är ärlig och tydlig. Øresundsbrons kund- och reklamationspolicy 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.

Kundernas tillfredsställelse	2008	2009	2010	2011	2012 ¹
	92 %	95 %	93 %	95 %	–

1. Den sista kundundersökningen är från slutet av 2011.

Trafiksäkerhet och -tillgänglighet

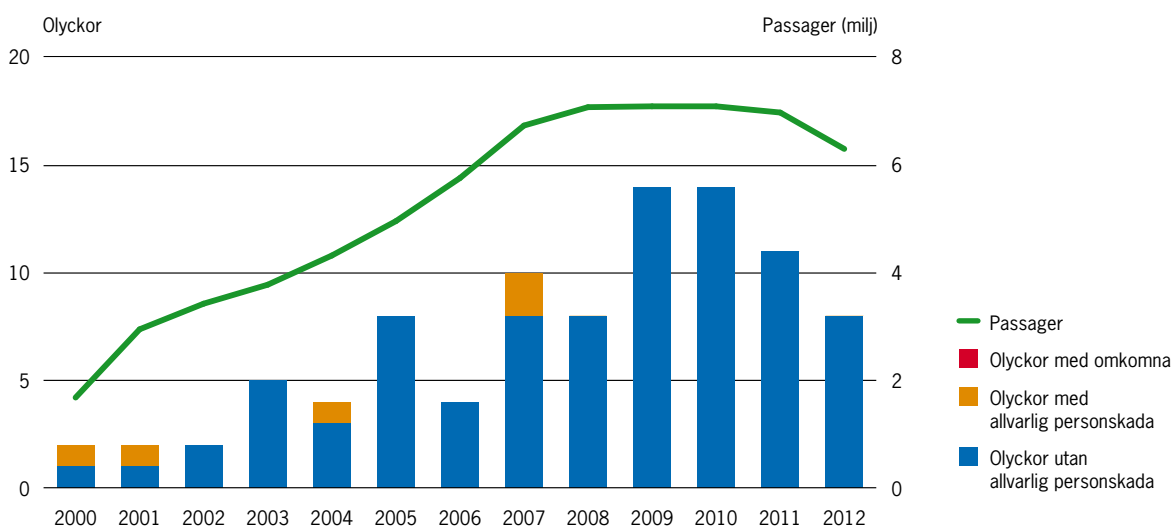
Säkerheten på Øresundsbrons motorväg och järnväg ska vara hög och jämförbar med motsvarande anläggningar på land i Sverige och Danmark. Därför har bron ett mycket avancerat övervakningssystem som gör det möjligt för trafikledarna att ingripa när potentiellt farliga eller farliga situationer uppstår på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

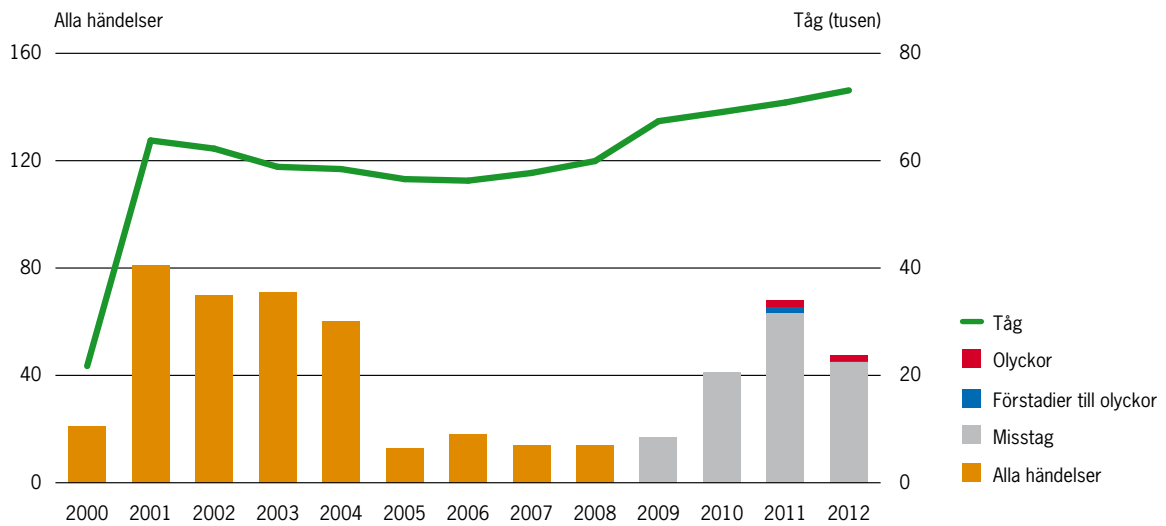
Alla säkerhetshändelser på järnvägen registreras. Det är oftast små misstag, till exempel felaktig överföring av tågnummer mellan it-systemen i de två länderna. Bara mycket få händelser är egentliga olyckor.

Olyckor motorväg





Säkerhetshändelser järnvägen



Sedan 2009 är alla säkerhetshändelser redovisade i typer.

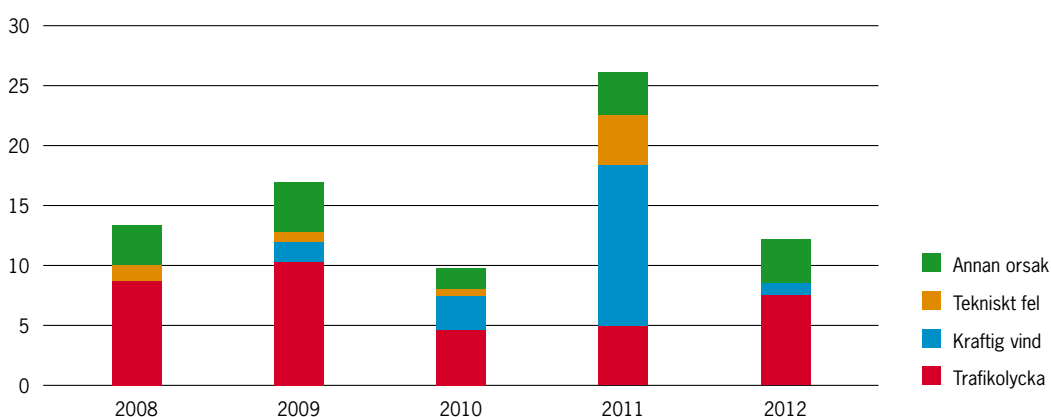
Integrationen över Öresund betyder att väldigt många öresundsmedborgare dagligen pendlar mellan Danmark och Sverige. Øresundsbron har därmed en mycket viktig samhällsfunktion och ska vara tillgänglig dygnet runt. Säkerhet och underhåll av anläggningen prioriteras högt för att minimera den tid som förbindelsen måste stängas av för vägtrafik och/eller tågtrafik.

Tillgängligheten på Øresundsbrons motorväg ligger generellt på en mycket hög nivå. Under de senaste fem åren har trafiken på motorvägen varit avstängd mellan 9,8 och 26,2 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 i tunneln. Om dessa säkerhetsbärande system sviktar eller får väsentligt sämre funktion så stängs förbindelsen för vägtrafik och i vissa fall också för tågtrafik.

I april 2012 stoppades vägtrafiken under knappt 20 minuter och tågtrafiken under knappt tio minuter för säkerhets skull då ett högt fraktfartyg passerade under högbron och i september medförde en stor beredskapsövning i full skala ett stopp i väg- och tågtrafiken under 3 timmar.

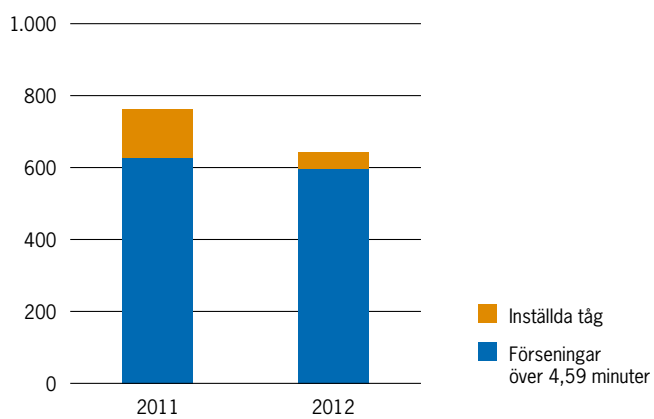
Stopp i vägtrafiken i timmar



Annan orsak är oftast test av tekniska anläggningar som har inflytande på trafiken, till exempel stoppbommar.



Antal påverkade tåg



Dessa siffror rör kontraktstrafiken, vilka utgör majoriteten av de tåg som kör på förbindelsen.

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. Under 2012 genomfördes en undersökning av medarbetarnas tillfredsställelse och vi uppnådde 3,19 poäng av 4 möjliga. En av orsakerna till det goda resultatet är principerna i Øresundsbrons personalpolitik, som 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 där vi skapar en öppen och förtroendefull 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 såväl företagets som medarbetarnas individuella behov.

Arbetsmiljö

Friska medarbetare är en förutsättning för Øresundsbrons framgång. Genom tidiga insatser, en god förebyggande företagshälsovård, flexibla lösningar för friskvård och bra försäkringar vill vi skapa 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 anställning 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 möte bägge språken på företagets arbetsplatser bidrar till att ytterligare förstärka upplevelsen av integration mellan länderna. Det mångkulturella samhället och åldersfördelningen ska också avspeglas i personalsammansättningen.

LA13

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

LA3

Medarbetarnas inflytande utövas i Kontaktgruppen, där representanter för de anställda och ledningen sammanträder regelbundet.

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

2.8

LA1

LA13

Fastanställda¹

	31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011			31.12.2012		
	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%
	%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal		%	Antal	
Sverige ²	66	117	60	67	117	59	65	115	59	67	121	60	67	121	58
Danmark ²	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 till 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61	110	57	62	112	54
Över 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	62	44	33	59	44
Totalt	100	177	54	100	178	52	100	178	53	100	181	52	100	180	51

Medlemmer av ledningen(ingår i det totala antalet fastanställda ovan)³

	31.12.2011			31.12.2012		
	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%
	%	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 till 50 år	50	3	0	67	4	25
Över 50 år	50	3	67	33	2	50
Totalt	100	6	33	100	6	33

Fastanställd personal med deltidsanställningar omräknade

till heltidsanställningar (ingår i det totala antalet fastanställda ovan)

	31.12.2008			31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011			31.12.2012		
	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%	Varav kvinnor		%
	%	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 till 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2	100	64	7	86
Över 50 år	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	2	100	36	4	100
Totalt	100	14	100	100	8	100	100	10	100	100	9	97	100	11	91

1. Sedan 2011 har Øresundsbron inte haft timavlönad personal, varför antalet timanställda inte rapporteras.

2. Baserat på bostad.

3. Detta antal omfattar medlemmar i direktionen, men inte i styrelsen. Styrelsen är inte anställd av Øresundsbron.

LA2

Personalrekrytering

2011

2012

	Fördelat efter ålder			Andel av de anställda 31.12.2011	Varav kvinnor %	Fördelat efter ålder			Andel av de anställda 31.12.2012	Varav kvinnor %
	< 30	30-50	> 50			< 30	30-50	> 50		
	Sverige	8	4			0	10	66		
Danmark	0	3	0	5	0	0	7	1	14	25
Totalt	8	7	0	8¹	53	0	7	2	5	22

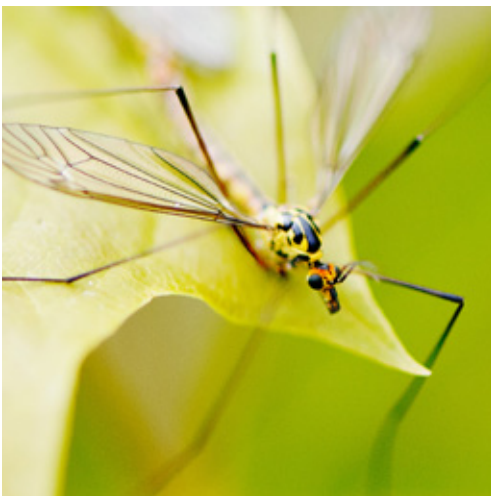
Personalavgång

2011

2012

	Fördelat efter ålder			Andel av de anst. i % 31.12.2011	Varav kvinnor %	Fördelat efter ålder			Andel av de anst. i % 31.12.2012	Varav kvinnor %
	< 30	30-50	> 50			< 30	30-50	> 50		
	Sverige	1	3			2	5	50		
Danmark	0	6	0	10	66	0	3	4	12	29
Totalt	1	9	2	7¹	58	0	7	5	7	50

1. På grund av räknefel i rapporten från 2011 är två siffror reviderade.



Avtal med fackföreningar

LA4 Alla svenska medarbetare, vilket motsvarar 67 procent av de anställda, omfattas av ett kollektivavtal med ett fackförbund. I Danmark är sex medarbetare, vilket motsvarar tre procent av de anställda, omfattade av ett kollektivavtal.



Arbetsmiljö för medarbetare och samarbetspartners

Arbetsmiljöpolitik

Øresundsbron ska vara en sund och säker arbetsplats. En högt prioriterad arbetsmiljö ska se till att olyckor undviks och att ingen som arbetar i och för Øresundsbro Konsortiet utses för fysisk eller psykisk överbelastning. Ledningen och medarbetarna ska uppnå detta genom att:

- Utnyttja det positiva i att två kulturer möts i Konsortiet.
- Använda den bästa expertisen på arbetsmiljöområdet.
- Arbeta för att förebygga arbetsmiljöproblem och genomföra förbättringar när detta är nödvändigt.
- 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 arbetsmiljöansvaret.
- Göra alla medarbetare och samarbetspartners 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.

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

Säkerhet och hälsa

LA6 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 direktionen på grundval av nedskrivna procedurer.

LA7 Sedan bron öppnade år 2000 har ingen arbetsolycka med dödlig utgång inträffat, och allmänt sett har Øresundsbron få arbetsolyckor. Vi 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. Det betyder att en del av händelserna inte har karaktär av egentliga olyckor, till exempel ett slag på armen från en dörr. Psykosociala incidenter, då medarbetare upplever obehagliga situationer i betalstationen, utgör cirka en tredjedel av alla händelser. Alla olyckor och incidenter analyseras tillsammans med de involverade medarbetarna för att undvika liknande situationer i framtiden.

Till skillnad från föregående år då det fanns en fastställd övre varningsgräns för antalet rapporterade arbetsmiljöhändelser fastställdes under 2012 en målgräns och en maxgräns. Målgränsen var högst 15 händelser och maxgränsen var 36 händelser. Samma gränser kommer att användas under 2013.

Olyckor och incidenter

	2008	2009	2010	2011	2012
Antal olyckor, Øresundsbron					
Med frånvaro	1	0	0	0	0
Antal frånvarotim.	80	0	0	0	0
Utan frånvaro	11	8	8	4	7
Antal olyckor, samarbetspartners					
Med frånvaro	0	0	1	0	0
Antal frånvarotim.	0	0	32	0	0
Utan frånvaro	5	0	1	2	1
Incidenter och psykosociala händelser					
Øresundsbron	20	21	10	9	8
Samarbetspartners	0	0	0	2	1
Sjukfrånvaro i procent av antal arbetstimmar					
Øresundsbron	3,1	3,6	4,3	4,4	5,0

Under 2012 har vi haft 17 rapporterade händelser, varav åtta var olyckor utan frånvaro, två var incidenter och sju var händelser av psykosocial karaktär.

Sjukfrånvaron för Øresundsbrons anställda beräknas som genomsnittet av sjukfrånvaron för medarbetare bosatta i Danmark respektive Sverige. Genomsnittet för danska såväl som svenska medarbetare ligger nära riksgenomsnittet för varje land. Under 2012 utgör icke arbetsrelaterad långtidssjukfrånvaro en relativt stor andel av den totala sjukfrånvaron.

Fokusområden arbetsmiljö

Den proaktiva insatsen betyder att Øresundsbron har relativt få arbetsmiljörelaterade händelser och incidenter.

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 2012:

- Användningen av miljöfarliga ämnen och material är kartlagd.
- Samordning i planerings- och genomförandefasen har satts i system, när flera arbetsgivare arbetar i samma område.
- Kurs i ATEX (arbete i explosionsfarliga områden) har genomförts.
- Ett system har införts som säkrar att utländska arbetsgivare, som arbetar för Øresundsbron i Danmark, registrerar sig i registret för utländska tjänsteutövare (RUT).
- Den psykiska arbetsmiljön är kartlagd med positivt resultat i undersökningen om medarbetarnas tillfredsställelse.

Särskilt i fokus under 2013:

- Rapportering och uppföljning av incidenter.
- Introduktionsdagar för samarbetspartners i syfte att uppnå en gemensam hållning till säkerhet, kvalitet och miljö.
- Utarbeta handbok för initial beredskap vid tunnelstängningar.

Regler för upphandling

Øresundsbron följer bland annat de regler för offentlig upphandling som gäller i EU, 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 följa reglerna i vår inköspolicy, vår inköspolitik och anvisningarna i inköpshandboken.

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 socialförsäkring som gäller i tillverkningslandet.

Dessutom begärs information om huruvida anbudsgivaren är EMAS-registrerad, certifierad enligt ISO 9.000, ISO 14.000 eller OHSAS 18.001, alternativt arbetar i enlighet med dessa eller liknande standarder.



EKONOMISK HÅLLBARHET

För en redovisning av bokslutet hänvisas till Øresundsbrons Årsredovisning.

Direkta ekonomiska effekter

EC1 Øresundsbron genererar stora värden. Vägtrafiken svarar för merparten av de genererade värdena, cirka två tredjedelar. De genererade värdena spenderas till stor del på långgivare men också på leverantörer och anställda. Nettovärdet, det vill säga skill-

naden mellan genererade och distribuerade värden, för 2012 omfattar avskrivningar och värdeförändringar. För åren 2010 och 2011 omfattar nettovärdet avskrivningar men inte värdeförändringar.

Milj DKK	2008	2009	2010	2011	2012
Genererade värden					
Intäkter, väg	981	979	1.045	1.055	1.094
Intäkter, järnväg	441	449	458	470	482
Övriga intäkter	19	17	17	20	21
Totalt	1.441	1.445	1.520	1.545	1.597
Distribuerade värden					
Långgivare	876	761	738	724	675
Leverantörer	183	164	172	169	172
Anställda	102	103	111	119	116
Totalt	1.160	1.028	1.021	1.012	963
Behållet värde	280	418	499	533	634
Avskrivningar	341	344	304	258	263
Nettovärde	- 61	74	195	275	371

EC3	Pensionskostnader				
Pensionskostnader totalt	7	8	10	10	10
Varav pensionspremier till Alecta	2	3	3	3	3
Pensionskostnader/ löner och vederlag	10 %	11 %	12 %	11 %	12 %

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

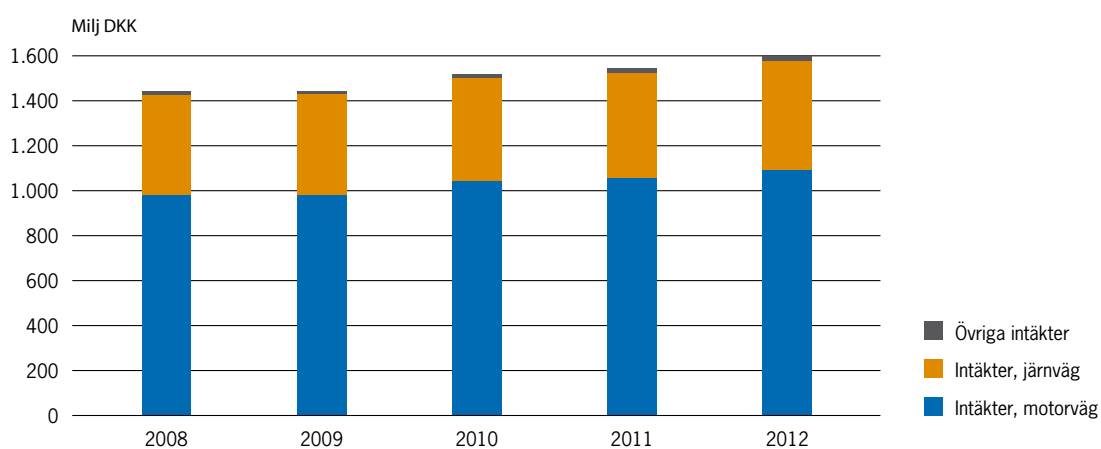
Øresundsbrons förpliktelser för ålderspension och familjepension för tjänstemän i Sverige täcks genom en försäkring i Alecta. Pensionsavtalet

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.

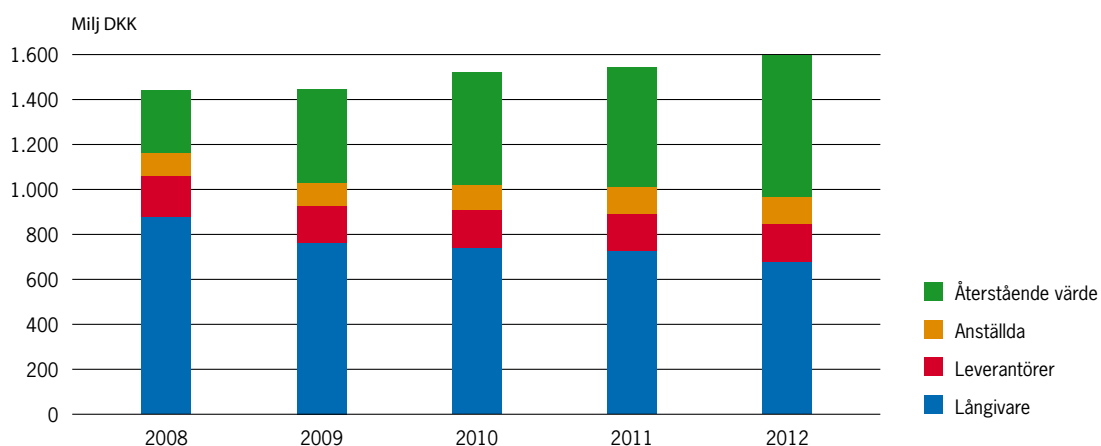
På svenska pensionspremier utgår löneskatt med 24,26 procent, vilket redovisas som utgifter för socialförsäkring.

EC1

Genererade värden



Distribuerade värden



Indirekte ekonomiska effekter

Øresundsbron och integrationen

2.7 Øresundsbron spelar stor roll för integrationen över sundet. Brons främsta uppdrag är att öka resandet, som förstås är en förutsättning för integrationen.

EC9

De första åren efter öppnandet av bron var det framför allt pendlingstrafiken som ökade på bron. Pendlarna var, och är, huvudsakligen svenskar som arbetar i Danmark och danskar som flyttat till Sverige och fortsatt arbeta i Danmark.

Även om pendlingen ökat kraftigt totalt sett, så ser vi en tillbakagång under de senaste åren. Det hänger helt ihop med utvecklingen på bostads- och arbetsmarknaderna. Konjunkturerna har lett till att bostadspriserna har utjämnats mellan Malmö och Köpenhamn, och då har många danskar valt att flytta tillbaka till hemlandet igen. Det är inte heller lika lätt att få arbete i Danmark för svenskar numera.

De faktorer, som styr pendlingstrafiken kan inte Øresundsbron påverka. Därför fokuserar Øresundsbron på att stimulera fritidsresandet. Genom produkter som är attraktiva för fritidskunder (BroPass, med vilket man kör över för halva priset, Snabbtursrabat-

ten, som gynnar korta fritidsresor), samt erbjudanden i förmånsprogrammet Club Øresundsbron, får Øresundsbron danskar och svenskar att upptäcka möjligheterna på andra sidan sundet. Och det har gjorts med framgång. I december 2012 hade Øresundsbron 273.000 BroPass-kunder, mot 241.000 ett år tidigare.

Även fraktrafiken har Øresundsbron satsat på med framgång. Numera har bron halva marknaden av sundets fraktrafik.

Med sina riktade insatser underlättar och inspirerar Øresundsbron danskar och svenskar att ta sig över sundet och upptäcka andra sidan.

Øresundsbron är också aktiv i en rad samarbeten med andra aktörer inom integrationsområdet, till exempel Øresundsinstitutet och Øresundskomiteen. Dessa aktörer har som mål att upphäva de gränshinder som håller tillbaka integrationen.

Pendlare i tåg och bil över Øresundsbron	2008	2009	2010	2011	2012
Antal pendlare per arbetsdag i november	16.400	16.400	15.600	15.100	14.600

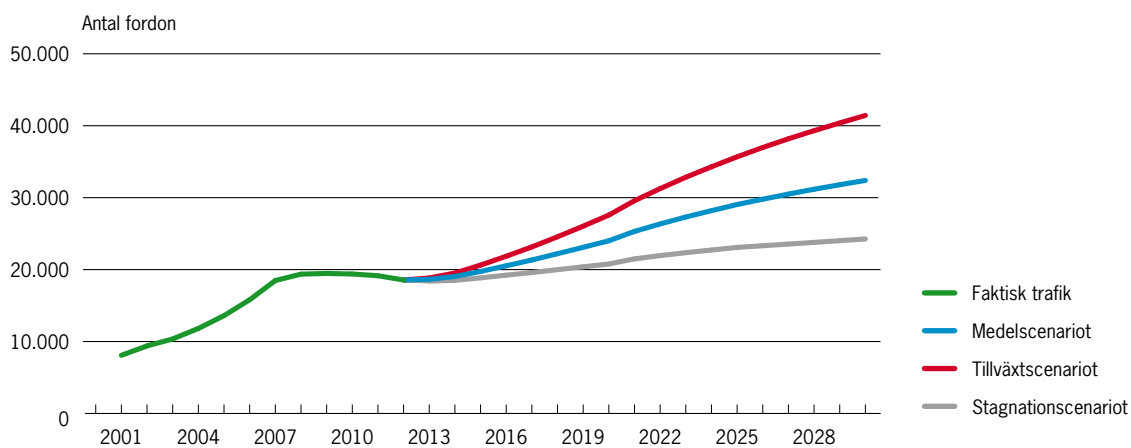
Resenärer och trafik (milj.)

Trafikutveckling	2008	2009	2010	2011	2012
Antal resenärer	25,8	24,5	24,6	25,2	25,9
varav i bil	15,0	15,0	14,9	14,8	14,5
varav i tåg ¹	10,8	11,2	10,6	10,8	11,4 ²
Antal fordon på vägen	7,1	7,1	7,1	7,0	6,8

1. Historiska data har korrigerats på grund av ändrad beräkningsmetod.
2. Inklusive uppskattning för oktober-december.

I trafikprognosens medelscenario beräknas trafiken på bron öka från cirka 18.500 bilar per dygn år 2012 till 29.000 bilar år 2025. I tillväxtscenariot ökar trafiken till 36.000 bilar per dygn år 2025 och i stagnationsscenarioet till 24.000.

Beräknad daglig trafik över Øresundsbron 2001 – 2030 (årlig dygnstrafik)



MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET

Miljöpolitik

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 miljöpolitiken, som för oförändrad jämfört med föregående år. Ett miljöledningssystem, med utgångspunkt i relevanta ISO 14.001-krav, garanterar 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 fokuserar vi på utvalda områden där vi gör en särskild insats.

Uppnådda resultat under 2012:

- Vi har optimerat driften av förbindelsen med fokus på värme och ventilation och därmed minskat elförbrukningen med åtta procent till 7,59 GWh per år, vilket motsvarar 27,32 TJ. Målet var att komma ner till 8,1 GWh under 2012, vilket motsvarar 29,2 TJ.
- Vi har fortsatt projektet med att reducera belysningen i motorvägstunneln utan att ge avkall på säkerhetskraven för belysning av vägbanan. Konkret har hälften av armaturerna tagits ned i slutet av november och elbesparingen blir därför synlig först under 2013.
- Vi har minskat naturgasförbrukningen för uppvärmning på Lernackens driftscenter med 18 procent till 0,63 GWh per år, vilket motsvarar 2,27 TJ. Målet var att komma ned till 0,75 GWh under 2012, vilket motsvarar 2,7 TJ.
- En miljöaudit har visat hur vi ska prioritera insatsen för att förbättra implementeringen av miljöledningssystemet.
- Medarbetare har föreslagit miljöförbättringar i en tävling om de bästa idéerna. Prioritering och genomförande har inletts.
- Vi har inletts en undersökning av möjligheterna att optimera elförbrukningen på Vester Søgade.
- Vi har utarbetat en strategi som fastställer de överordnade riktlinjerna för anpassning av anläggningen till kommande klimatförändringar.
- Vi har inletts en kartläggning av behovet av anpassning av anläggningen till kommande klimatförändringar.

Då vårt fokus under 2012 särskilt har legat på optimering av elförbrukningen har vi inte hunnit att kartlägga möjligheterna till optimering av vattenförbrukningen eller att undersöka samarbetspartners efterlevnad av våra miljöledningssystem, som vi hade planerat.

Mål och särskilt fokus under 2013:

- Fortsatt fokus på elbesparingar på förbindelsen med utgångspunkt från sektionsuppdelade elmätare. Målet är en minskning med nio procent till 6,9 GWh, vilket motsvarar 24,84 TJ.
- Undersöka ytterligare möjligheter till optimering av elförbrukningen på Vester Søgade.
- Förbättra implementeringen av miljöledningssystemet mot bakgrund av resultatet från vår interna miljöaudit under 2012.
- Genomföra ett urval av medarbetarnas miljöförbättringsförslag.
- Färdigställa kartläggning och utarbeta konkret handlingsplan för klimatanpassning av de tekniska anläggningarna.
- Uppnå bronsmärket för ekologi från Fødevarestyrelsen, vilket innebär 60 procent ekologiska livsmedel i matsalen på Vester Søgade.
- Undersöka och förbättra samarbetspartners/entreprenörers kunskap om och efterlevnad av Øresundsbrons miljöledningssystem.

Miljöpåverkan

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

Energi och koldioxid

EN3 Den direkta energiförbrukningen utgörs av gas,
EN4 primärt för uppvärmning, samt av drivmedel, framför
EN17 allt för bilkörning. Den indirekta energiförbrukningen utgörs av el och fjärrvärme. Dessutom ingår våra samarbetspartners drivmedelsförbrukning när de utför arbete för Øresundsbron.

Förbrukningen av drivmedel varierar år från år beroende på aktivitetsnivån.

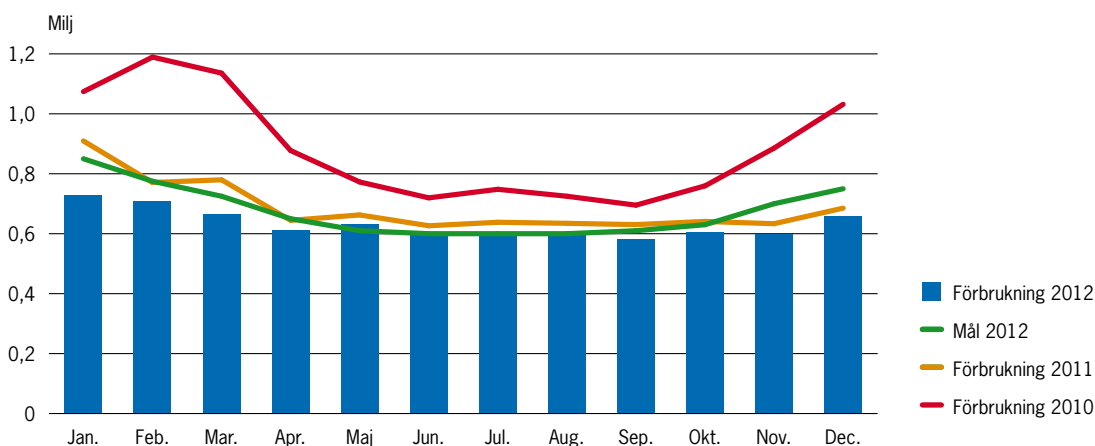
Den största energiförbrukningen utgörs av elektricitet på förbindelsen, som också omfattar Lernacken

driftscenter. Under flera år har vi haft stort fokus på att optimera denna energiförbrukning, och under 2012 har vi haft en ytterligare minskning på åtta procent, vilket motsvarar 130 hushålls årliga elförbrukning. Den främsta orsaken till elbesparingen är optimering av värme och ventilation, till exempel i teknikrum i brons pelare och pyloner.

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. I Sverige används en större andel icke fossila energikällor som vattenkraft och kärnkraft. Koldioxidutsläppet från el köpt i Sverige är därför långt mindre än från el som är köpt i Danmark.

EN16

Elförbrukning kWh



Elförbrukning på förbindelsen och Lernacken driftscenter under 2012



Utsläpp från trafiken

EN17 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.

Utsläppet har ökat under driftperioden, 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

EN1 Vattenförbrukningen till tunnelrengöring, slamsugning
EN8 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 låga mängder förbrukningsmaterial. Det högsta mängden förbrukningsmaterial är salt (NaCl) och asfalt. Saltet används i halkbekämpningen om vintern och mängden varierar därför från år till år beroende på vädret. Användning av asfalt registrerades för första gången 2012, och förbrukningen väntas variera från år till år, efter behovet av underhåll. Papper används på kontoren, till trycksaker och annat. Rengöringsmedel används i synnerhet för tvätt av tunneln, väggräcken och annat. Dessutom används 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 grusslam från brunnar vid vägbanan. Detta avfall körs till deponi. Avfall till förbränning är främst avfall från administrationen,

EN22

det vill säga kontors- och matsavfall, 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 körs till specialbehandling. 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 som skyltar etc. på förbindelsen.

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. När 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. Detta är dock inte skadligt för miljön i Öresund.

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 passager per dygn, vilket motsvarar 130.000 tåg per år, utan att bullergränserna 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 2012 på 18.500 bilar respektive 200 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.

Miljöpåverkan i siffror

- Skillnad i mängderna från 2008 till 2012 på under 10 procent
- ↘ Minskning av mängderna från 2008 till 2012 på över 10 procent
- ↗ Ökning av mängderna från 2008 till 2012 på över 10 procent

Trafikbelastning (antal)	2008	2009	2010	2011	2012	Tendens 2008 – 2012
Motorväg						
Motorcyklar	35.000	33.850	31.250	29.700	27.200	↘
Personbilar	6.502.800	6.565.000	6.500.000	6.375.000	6.148.000	→
Bilar 6 – 9 m	161.400	164.050	172.600	180.700	180.000	↗
Bussar	48.000	42.750	44.500	44.700	41.700	↘
Lastbilar	341.100	298.100	328.300	358.100	368.900	→
Fordon totalt	7.088.300	7.103.700	7.076.600	6.988.200	6.765.800	→
Järnväg¹						
Godståg	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	↗
Passagerartåg, inkl. Tjänstetåg	52.600	60.200	59.400	61.400	64.500	↗

1. Järnvägsdata för innevarande år är en uppskattning baserad på uppgifter från januari-oktober samt beräknad trafik under november-december. Järnvägsdata för föregående år är baserad på faktiska uppgifter för hela året och kan därför ha ändrats marginellt jämfört med föregående års rapport.

EN17	Utsläpp från trafiken ¹ (ton)	2008	2009	2010	2011	2012	Tendens 2008 – 2012
	NOx	88	81	85	88	88	→
	Kolväten (CH)	20	27	26	26	25	↗
	CO	152	124	124	123	119	↘
	CO ₂	30.500	29.800	30.300	30.400	29.800	→
	SO ₂	6,7	6,9	7,4	7,5	7,6	↗

1. Eftersom järnvägsdatan i förra årets rapport innehöll en uppskattning för den sista delen av året, är utsläppen ändrade minimalt i denna rapport, då de nu är baserade på faktiska värden för hela 2011.

	2008	2009	2010	2011	2012	Tendens 2008 - 2012
EN3 Energi (terrajoule)	45,8	44,6	50,2	37,43	34,19	↘
EN4 El (Lernacken och Förbindelsen)	34,35	34,17	38,21	29,72	27,32	↘
El (Vester Søgade)	0,88	1,47	1,53	1,46	1,55	↗
Drivmedel ¹	3,92	4,74	5,97	1,72	1,66	↘
Naturgas	2,97	2,78	3,03	2,77	2,27	↘
LPG-flaskgas ¹	2,33	0	0	-	-	-
Fjärrvärme ²	1,37	1,44	1,77	1,39	1,39	→
Samarbetspartners drivmedel (terrajoule)¹	-	-	-	2,43	2,47	-
EN16 Koldioxidutsläpp (ton)	2.476	3.510	3.088	2.144	1.803	↘
Direkt totalt	437	467	563	280	250	- ¹
Varav drivmedel ¹	257	310	392	123	122	- ¹
Varav gas	180	157	171	156	128	↘
Indirekt totalt ³	2.039	3.043	2.524	1.689	1.398	↘
Varav fjärrvärme	59	68	59	43	43	↘
Varav dansk el	1.186	2.502	947	488	162	↘
Varav svensk el	794	473	1.518	1.158	1.193	↗
EN17 Samarbetspartners drivmedel ¹	-	-	-	175	179	-
EN8 Vatten (m³)	4.750	5.020	15.566	7.319	7.226	↗
Lernacken	3.777	3.841	12.743	4.878	5.784	↗
Kastrup halvö	356	245	1.889	1.585	632	↗
Vester Søgade ²	617	934	856	810	810	↗

	2008	2009	2010	2011	2012	Tendens 2008 – 2012
EN1 Förbrukningsmaterial (ton)⁴	231	853	1.448	421	1.495	↘ ⁵
Vägsalt – fast	227	513	814	167	295	↗
Vägsalt – saltlag	inkl. i ovanst.	315	558	233	507	↗
Asfalt ⁵	–	–	–	–	670	–
Papper – kontorspapper ⁴	2,18	0,91	1,02	1,97	4,19	↗
Papper – trycksaker	Ingen uppg.	8,70	69,48	11,68	12,07	–
Papper – emballage Brobizz	Ingen uppg.	4,07	2,52	3,46	3,40	–
Brobizz	Ingen uppg.	3,11	1,37	1,58	1,55	–
Rengöringsmedel på förbindelsen ⁶	1,25	2,05	1,30	2,04	2,00	↗
Vax	0	0,26	0,38	0,15	0,06	↗
Olja/fett	0,15	0,07	0,09	0,58	0,09	↘
Kylmedel (HFC)	0,002	0,096	0,088	0,020	0,010	↗
EN22 Avfall (ton)	87	106	149	179	197	↗
Avfall till förbränning ⁷	12,50	14,81	44,72	45,23	50,53	↗
Papper och papp till återvinning	15,30	16,33	12,45	12,82	16,79	→
Biologiskt avfall	–	–	–	–	2,34	–
Vägrens till deponering, inkl. Gruslam från brunnar vid vägbanan	Ingen uppg.	25,00	36,49	46,91	37,76	–
Metallskrot till återvinning	Ingen uppg.	2,00	6,36	13,06	0,42	–
Avfall till sortering ⁸	2,00	5,02	10,05	1,50	6,02	↗
Slam från fett/oljaavskiljare till specialbehandling	11,70	11,70	11,70	11,70	11,70	→
Slam/spillvatten från pumpsump och ledningar specialbehandling	39,80	25,50	21,76	39,04	47,56	↗
Elektronikavfall till specialbehandling	0,80	2,56	3,47	4,47	6,14	↗
Farligt avfall till specialbehandling ⁹	4,50	2,66	1,70	4,36	18,07	↗

1. Sedan 2011 har bensin och diesel slagits ihop till kategorin "drivmedel". Från 2011 innehåller denna siffra även körning med medarbeternas egna bilar i tjänsten. 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 2008–2011 är detta medräknat under egen förbrukning.
2. Vatten och fjärrvärme räknas ut ett år i efterskott på Vester Søgade och förbrukningen för 2012 är dermed en uppskattning baserad på förbrukningen för 2011. För förklaring se bilaga 2.
3. Leverantörer av el och fjärrvärme räknar fram utsläppsfaktorer för gram koldioxid per kilowattimme ett år i efterskott. Därför är innevarande års utsläpp beräknat med utgångspunkt från föregående års utsläppsfaktorer. Detta har gjorts efter rekommendation från leverantörer. För 2008–2011 är siffrorna uträknade på grundval av det aktuella årets utsläppsfaktorer.
4. Pappersförbrukningen 2008–2011 har reducerats då vi har upptäckt ett fel i databeräkningarna.
5. Från och med 2012 har vi börjat registrera förbrukningen av asfalt på förbindelsen.
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. Byggavfall till sortering och annat avfall till sortering har slagits samman till en kategori.
9. Batterier, lysrör, kabelvax, olja etc. Observera att vi under 2012 har bortforslat en stor mängd batteriet eftersom vi har fått ett mindre miljöbelastande batteribackupp-system.



Naturen runt förbindelsen

EN11 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 grund för en massiv tillväxt av fastsittande organismer. Europas största musselkoloni finns på och runt bron. Dessa är i sin tur hemvist och föda för en mängd fåglar och fiskar. 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 ha varit en konstgjord ö har Peberholm med åren utvecklat en spännande natur. Naturen på Peberholm är skyddad av en rad nationella och internationella bestämmelser. Ön 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). 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 högsta 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 arbetsmiljökoordinator. 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 naturutvecklingen på ön genomförs årligen inventeringar av djur- och växtlivet i samarbete med oberoende forskningsinstitutioner och organisationer i Danmark och Sverige. Detta arbete har bland annat resulterat i att Lunds Botaniska Förening gjorde en publikation i februari 2012 som i detalj beskriver de senaste tolv årens utveckling av floran på Peberholm.

Sedan driftperiodens start år 2000 har man registrerat totalt cirka 500 växtarter, cirka 30 häckande fågelarter, cirka 350 skalbaggsarter, cirka 420 fjärilsarter, 18 biarter, fyra däggdjursarter och två paddarter på Peberholm.



Under 2012 registrerades cirka 270 växtarter, vilket är i nivå med de senaste åren. Dessutom har 25 häckande fågelarter registrerats, vilket är en ökning jämfört med de två föregående åren. Dock var det totala antalet häckfåglar lågt, vilket liksom i fjol 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. De senaste vintrarna har man också observerat flera övervintrande havsörnar på Peberholm.

Årtal ¹	2008	2009	2010	2011	2012
Antal växtarter på Peberholm	307	293	269	316	270 ²
Antal häckfågelarter på Peberholm	23	21	16	23	25

1. Det kan ske mindre ändringar av historiska data varje år i samband med bestämningen av innevarande års arter.
2. Artbestämningen av växterna under 2012 var inte avslutad vid rapportens utgivning.

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. Redogörelse för dessa undersökningar ska skickas till Miljödostolen senast 1 juli 2004.

Status: Avslutat

Trafikministeriets och Miljö- och Energiministeriets beslut 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:

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

Krav på drifrapport.

Status: OK

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

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 drifrapport.

Status: OK

Miljödostolens dom 21 januari 2000

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

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

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

Summering av gällande myndighetsvillkor för drift av Øresundsbron

Miljönämnden i Malmö Stads beslut 29 juni 2000

Fastställande av kontrollprogram för driftfasen.

En miljörapport ska sändas till miljönämnden senast 1 mars.

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 december 2005

Villkor för inrättande och drift av reservkraftstation på Peberholm.

Status: OK

Miljööverdomstolens dom 1 september 2008

Avskärmad belysning av hänsyn till fisk och ål.

Status: Avslutat

Årlig kompensation till fiskare för förlorad inkomst.

Status: OK

Avtal med Malmö 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.

Kundtillfredsställelse

Øresundsbron genomför regelbundet kundundersökningar då kunderna svarar på frågor i ett frågeformulär om service och säkerhet på Øresundsbron. Deltagarna i undersökningen är både privatkunder och företagskunder, som har ett avtal med Øresundsbron. Frågorna skickas ut via email. Den senaste undersökningen är från slutet av 2011 och nästa är planerad till 2013. Dessutom kan kunder komma med 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, sjukdom, antal och sammansättning, registreras efterhand i interna system.

Trafikbelastning

Trafiken på motorvägen registreras löpande i vårt interna system. 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 trafi-

ken på motorvägen. Därför består siffran för innevarande år av faktiska siffror för januari-september och en kvalificerad uppskattning för oktober-december, baserad på utvecklingen under året sammanvägt med den normala belastningen för oktober, november och december. Data för föregående år är uppdaterade till faktiska siffror.

Utsläpp från trafiken

Beräkning av utsläpp från trafiken baseras på Øresundsbrons registrering av antal och typer av fordon, inklusive ström till tågtrafik som passerar Øresundsbron under året. För varje typ av fordon multipliceras antalet fordon med Øresundsbrons längd och ett genomsnittsvärde för fordonets utsläpp per körd kilometer. Observera att data är baserade på den trafikbelastning som finns i denna rapport, inklusive eventuella uppskattningar för innevarande år. Se ovan.

Energiförbrukning

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

Förbrukning av LPG-gas och samarbetspartners drivmedel är drivmedel som används vid arbete för Øresundsbron i samarbetspartners maskiner och fordon. Denna förbrukning 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. För 2012 får alltså Øresundsbron en redovisning av fjärrvärme som har förbrukats under 2011. Därför är förbrukningen under 2012 redovisad som en uppskattning, som motsvarar förbrukningen under 2011. 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 våra energileverantörer 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 2012 en uppskattning baserad på den faktiska förbrukningen under 2011.

Förbrukningsmaterial

Vägsalt och papper redovisas som summan av de totala mängder som köps in från Øresundsbrons fasta leverantörer under året. Inköpt papper på Vester Søgade 10 delas med två andra företag på samma adress och betalar ett fast pris för en tredje-

del av detta, eftersom den individuella förbrukningen inte redovisas separat. Asfalt, rengöringsmedel, olja/fett etc., som används på förbindelsen, redovisas som summan av de årligen rapporterade mängderna från leverantörer och andra samarbetspartners, samt de eventuella mängder Øresundsbron själv har köpt in under årets lopp. Kylmedel redovisas med hjälp av de registrerade mängder som har fyllts på i kylanläggningarna under året.

Avfall

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

Fåglar och växter på Peberholm

Varje vår och höst genomförs inventeringar av djur- och växtlivet på Peberholm. 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 samt med nivån och typen av aktiviteter under innevarande år. Vid alla väsentliga avvikelser från det förväntade följer Øresundsbron upp förhållandena för att försäkra sig om att data är korrekta.

Bilaga 3: Rapporten i relation till GRI

Global Reporting Initiatives, GRI, är en internationell standard för rapportering om samhällsansvar. Øresundsbronns CSR-rapport lever upp till GRI:s krav för nivå C+ (version G3.1).

Redovisningens tillämpningsnivå

	C	C+	B	B+	A	A+
Standardupplysningar	G3 Upplysningar om profil INFORMATION	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.
	G3 Upplysningar om hållbarhetsstyrningen INFORMATION	Behövs ej.		Upplysningar om hållbarhetsstyrningen för varje indikator-kategori.		Upplysningar om hållbarhetsstyrningen för varje indikator-kategori.
	G3 Resultatindikatorer & branschspecifika resultatindikatorer INFORMATION	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.

CSR-rapporten är en del av Årsredovisningen. I tabellen anges vilka punkter som är behandlade i Årsredovisningen och/eller i denna rapport.

3.12	Ämne	Sida i Årsredovisningen	Sida i denna rapport
Strategi och analys (1)			
	1.1 Förklaring om hållbarhet		3, 4
Organisationsprofil (2)			
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	34	Insidan av framsidan, 5, 6, 23, 24
2.8	Organisationens omfång	36	5, 15, 16
2.9	Väsentliga ändringar		Inga väsentliga ändringar
2.10	Priser		Inga mottagna
Rapportparametrar (3)			
3.1	Rapporteringsperiod		Fremsidan, förord
3.2	Datum för senaste rapport		Förord
3.3	Rapporteringsfrekvens		Förord
3.4	Kontaktperson		42
3.5	Process för definition av innehåll		Förord, 6, 7
3.6	Avgränsning		Förord
3.7	Särskilda begränsningar		Inga väsentliga ändringar
3.8	Förhållanden som kan påverka jämförbarheten		Inga aktiviteter som påverkar jämförbarheten
3.10	Effekt av justering av information		Förord
3.11	Väsentliga ändringar		Förord
3.12	Tabell över information		41, 42
3.13	Verifikation		43
Ledning, förpliktelser och involvering av intressenter (4)			
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		Förord, 7

Ämne	Sida i Årsredovisningen	Sida i denna rapport
Ledningstillgång och resultatindikatorer (5)		
EC1 Genererat och fördelat ekonomiskt värde	22	21, 22
EC3 Täckning för pensionsavtal	36	21, 22
EC9 Indirekt ekonomisk påverkan		23, 24
EN1 Förbrukningsmaterial		28, 32
EN3 Direkt energiförbrukning		27, 31
EN4 Indirekt energiförbrukning		27, 31
EN8 Vattenförbrukning		28, 31
EN11 Skyddade områden		34, 35
EN12 Biologisk mångfald		34, 35
EN16 Direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser		27, 31
EN17 Andra indirekta utsläpp av växthusgaser		27, 28, 30, 31
EN22 Avfall		28, 29, 32
LA1 Arbetsstyrka		15
LA2 Personalomsättning		16
LA3 Personalförmåner		14
LA4 Kollektivavtal		17
LA6 Arbetsmiljökommitté		18
LA7 Olyckor och frånvaro		18
LA13 Mångfald		14, 15, 16

Kontaktpersoner

3.4

Miljö och arbetsmiljö:

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

Ekonomi:

Bodil Rosengren
 Ekonomidirektör
 Telefon: +46 (0) 40 676 60 00
 bro@oresundsbron.com

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

Ytterligare information finns på
www.oresundsbron.com

Revisors rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisning

Till läsarna av Öresundsbro Konsortiets CSR rapport 2012

Vi har fått i uppdrag av ledningen i Öresundsbro Konsortiet (Öresundsbron) att översiktligt granska innehållet i Öresundsbrons "CSR rapport – Redovisning av samhällsansvar och hållbar utveckling" (hållbarhetsredovisning) 2012. 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 revisionssed 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:

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

Slutsats

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

Köpenhamn den 30:e januari 2013

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