

SAMFUNDSANSVAR OG  
BÆREDYGTIG UDVIKLING

# CSR-RAPPORT

ØRESUNDSBRO KONSORTIET 2013



# 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

**3.6** Øresundsbro Konsortiet sætter sit ansvar for samfundet og miljøet højt. Den årlige CSR-rapport, der omfatter hele virksomheden, fortæller om vores indsats.

**3.1** Dette er den femte rapport i rækken af CSR-  
**3.2** rapporter, der bygger videre på den tidligere, årlige  
**3.3** rapportering af de miljøvilkår, Øresundsbron er stillet overfor. CSR-rapporten følger rapporteringsperioden for Årsrapporten (årsregnskabet), der er et fuldt kalenderår. CSR-rapporten for 2012 blev udgivet i februar 2013. På vores hjemmeside er der adgang til alle tidligere rapporter.

**3.10** I 2013 lever rapporten op til kravene i Global

**3.11** Reporting Initiative (GRI) for rapporteringsform C+. Der er udvalgt 20 resultatindikatorer: 3 økonomiske, 8 sociale og 9 miljømæssige. Det er en mere end i 2012, idet vi i 2013 har gennemført to kundeundersøgelser og dermed kan tage en ekstra resultatindikator med. På side 53 og 54 er en oversigtstabel med punkter i GRI. Tallene i rapportens margen henviser til disse punkter.

**3.5** Rapporten kan læses af alle, der ønsker at følge med

**4.15** i vores CSR-arbejde. Målgruppen er interessenter så som ejere og myndigheder, 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. Rapporten afspejler, hvad vi i dagligdagen oplever, at vores interessenter har fokus på, for eksempel:

- 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.



# Indhold

CSR-arbejdet på Øresundsbron	5
Om virksomheden	7
Øresundsbron	7
Anlægget	8
Vision og forretningsidé	9
Overordnede mål	9
CSR for hele virksomheden	10
Interessenter	12
Social bæredygtighed	15
Derfor blev broen bygget	15
Trafikudvikling og kunderelationer	15
Trafiksikkerhed og tilgængelighed	16
Arbejdsvilkår for medarbejderne	22
Arbejds miljø for medarbejdere og samarbejdspartnere	27
Indkøb	32
Økonomisk bæredygtighed	34
Direkte økonomiske effekter	34
Indirekte økonomiske effekter	36
Miljømæssig bæredygtighed	38
Miljøpåvirkning	41
Miljøpåvirkning i tal	44
Naturen omkring forbindelsen	47
Bilag	49
Bilag 1: Miljøvilkår	49
Bilag 2: Data	50
Bilag 3: Rapporten i forhold til GRI	52
Kontaktperson	54
Revisors erklæring om begrænset review af bæredygtighedsrapporten	55

# CSR-arbejdet på Øresundsbron

**1.1** Øresundsbro Konsortiet lever i nært samspil med omverdenen. Konjunkturerne på Europas finansielle markeder påvirker os, ligesom udviklingen på arbejds- og boligmarkederne i regionen. Vores renteomkostninger falder, og trafikindtægterne øges, eftersom fritids- og fragtrafikken stiger. Togtrafikken slår rekord og er blevet mere attraktiv med nye stationer og flere afgange. Samtidig går pendlingen i bil tilbage som en følge af netop konjunkturerne i vores omverden. Konsortiets opgave er at skabe overskud i virksomheden, så lånene, der har finansieret forbindelsen, kan betales tilbage.

Et andet stort fokusområde er vores arbejde med social og miljømæssig ansvarlighed, som vi redegør for her i vores CSR-rapport. Forbindelsen skal være tilgængelig, åben og have den højeste sikkerhed for personale såvel som trafikanter i bil og tog. Virksomheden skal også være miljømæssig bæredygtig.

Siden forbindelsen åbnede, er det lykkedes os at reducere elforbruget med over 40 procent, men vi stopper ikke der. Vi ser os hele tiden om efter nye måder at nedbringe forbruget på. At bytte gamle tekniske løsninger ud, efterhånden som de nedslides, med nye energieffektive løsninger er én måde. I 2013 har vi for eksempel udskiftet alle lysstofrørene i vej-tunnellen til en type med længere levetid. At vi har skåret ned på belysningen i tunnelen, er et tiltag, der er slået fuldt igennem i 2013, og som udgør den største besparelse. Vi har også udskiftet den gamle motorvejsbelysning til LED-teknik.

Af andre energibesparende tiltag, som er gennemført i løbet af året, kan nævnes efterisolering af opvarmede rum, mindsket opvarmning af tekniske rum, mindsket ventilation, når rum er uopvarmede, nye effektive kølemaskiner for bygningerne ved betalingsanlægget samt installation af varmepumper.

I alt er elforbruget nedsat med 8,6 procent i 2013.

I løbet af 2013 har vi indkøbt og implementeret risikostyringsværktøjet Exonaut Risk. Det anvendes først og fremmest i forbindelse med overordnede risici for virksomheden (Enterprise Risk Management) samt risikostyring i projekter. Vi har gennemført en række møder med vores samarbejdspartnere omkring spørgsmål, som vedrører sikkerhed, kvalitet og miljø, med det mål at opnå en fælles holdning til disse spørgsmål. Vi har også udviklet og styrket vores retningslinjer for håndtering og oplagring af kemikalier på forbindelsen.

At forbindelsen er åben og tilgængelig er vigtigt. I 2013 havde vi som mål højst at skulle afbryde togdriften i 7 timer på grund af tekniske fejl i konsortiets infrastruktur. Resultatet blev 0 timer. Derimod måtte vi tilpasse os vejrforholdene. Vi har et godt beredskab til vintervejret med salt- og sne-rydningsbiler, som kan rykke ud med kort varsel. Af sikkerhedsmæssige grunde kan vi dog blive tvunget til at lukke forbindelsen ved særlige vejrforhold. Stormen Allan den 28. oktober var så kraftig, at vi måtte lukke motorvejen i 5½ time, og togdriften var indstillet i 11 timer. Sidstnævnte var delvis på grund af kraftig blæst på forbindelsen, men også en følge af indstillede tog i hele regionen. Den 5. december hærgede stormen Bodil, og både vej- og togtrafik måtte indstilles i 15 timer.

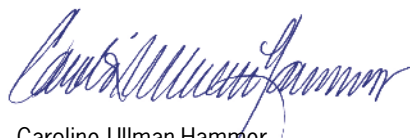
Vi stræber hele tiden efter at opretholde den høje kvalitet, vi har på det fysiske og psykiske arbejdsmiljø på Øresundsbron. I 2013 har vi gennemført en APV (arbejdspladsvurdering) på LOC (Lernacken Operation Center/Lernacken Driftscenter) med et positivt resultat. Vi glæder os desuden over, at vi fortsat har en grøn Smiley, efter Arbejdstilsynet gennemførte et risikobaseret tilsyn i Vester Søgade. Øresundsbron satser også fremadrettet på sundhedsfremmende tiltag og kompetenceudvikling.

At kunderne er tilfredse med os, er vigtigt, og vi ved, at deres tilfredshed ligger på et højt niveau. Fra og med 2013 er vi begyndt at måle dette på en ny måde, som er pointbaseret og mere kompleks end tidligere. De seneste to målinger lægger os i det højeste interval (fra 81 – 100 point) som betegner "meget høj tilfredshed".

I 2014 skal vi fortsat udvikle vores markeder og øge vores indtægter fremfor alt indenfor fritids- og fragttrafik. Som hidtil kræver vi en deklaration fra vores leverandører om, at de følger ILO's grundlæggende konventioner om menneskerettigheder i arbejdslivet. De skal overholde FN's børnekonvention artikel 32, de love og regler, som gælder

i produktionslandet, samt redegøre for, hvordan de arbejder med miljø- og arbejdsmiljø. I 2014 skal vi desuden udarbejde et Code of Conduct, som indeholder de retningslinjer for samfundsansvar, vores leverandører skal overholde. I 2014 vil vi holde en introduktionsdag for nye, større samarbejdspartnere om sikkerhed og miljø. Vi skal fortsætte med at forbedre arbejdsmiljøet, så Øresundsbron er en god, sikker og tryk arbejdsplads, hvor medarbejderne trives. Vi forsætter også arbejdet med yderligere at mindske elforbruget og finde nye måder at leve op til vores egne høje krav på miljøområdet.

Vi ser frem mod 2014 med optimisme og glæder os til nye tiltag og udfordringer!



Caroline Ullman-Hammer  
Administrerende direktør Øresundsbron



# OM VIRKSOMHEDEN

## Øresundsbron

**2.1** Den faste forbindelse over Øresund, også benævnt  
**2.6** "Øresundsbron", der er det registrerede varemærke for virksomheden, er et fællesanliggende mellem den danske og den svenske stat. Via selskaberne A/S Øresund (ASØ) og Svensk-Danska Broförbindelsen AB (Svedab) ejes Øresundsbro Konsortiet I/S i et 50/50 procent joint venture.

Formålet med Øresundsbro Konsortiet er fastlagt i en regeringsaftale, der blev indgået mellem Danmark og Sverige den 23. marts 1991. Den er baseret på princippet om selvstændigt ansvar for ejerskab af Øresundsbron.

**2.2** Den daglige konsortieopgave er kommerciel, trafikalk og teknisk ledelse af Øresundsbron inklusive alle tilhørende tekniske anlæg. Opgaven omfatter også markedsføring, finansforvaltning, vej- og jernbandedrift, vedligeholdelse, udvikling samt administrative opgaver.

Indtægterne fra trafikken skal dække drifts- samt renteomkostninger og skal anvendes til tilbagebetaling af de lån, der er optaget for at finansiere Øresundsbron inklusive tilslutningsanlæggene i Danmark og Sverige.

**2.7** Ifølge regeringsaftalen har vi pligt til at tage betaling for overfarten fra brugerne af motorvejsforbindelsen. Betaling sker i betalingsanlægget, der er placeret ved Lernacken på den svenske side af forbindelsen.

Regeringsaftalen omfatter også jernbaneinfrastrukturen. Trafikken på banen gennemføres af forskellige jernbaneoperatører, mens Øresundsbro Konsortiet ejer kørestrømsanlæg, signalanlæg og banelegeme. Banedanmark og Trafikverket betaler et fast årligt beløb til konsortiet for råderetten over jernbanelkapaciteten.

Organisationen i konsortiet består af en Administrerende direktør, en direktion og 5 enheder (Leverance, Salg og Marked, Økonomi og Support, Anlæg samt Finans). Hver enhed ledes af en fagdirektør. **2.3**

Der var i 2013 180 fastansatte medarbejdere. Hertil kommer et antal ikke ansatte konsulenter og samarbejdspartnere. Medarbejderne er fordelt på virksomhedens to lokaliteter i København og på Lernacken ved Limhamn. **2.5**  
**2.8**

Hovedkontoret er beliggende Vester Søgade 10, DK-1601 København V, og betalingsanlæggets adresse er Kalkbrottsgatan 141, SE-23011 Limhamn. **2.4**

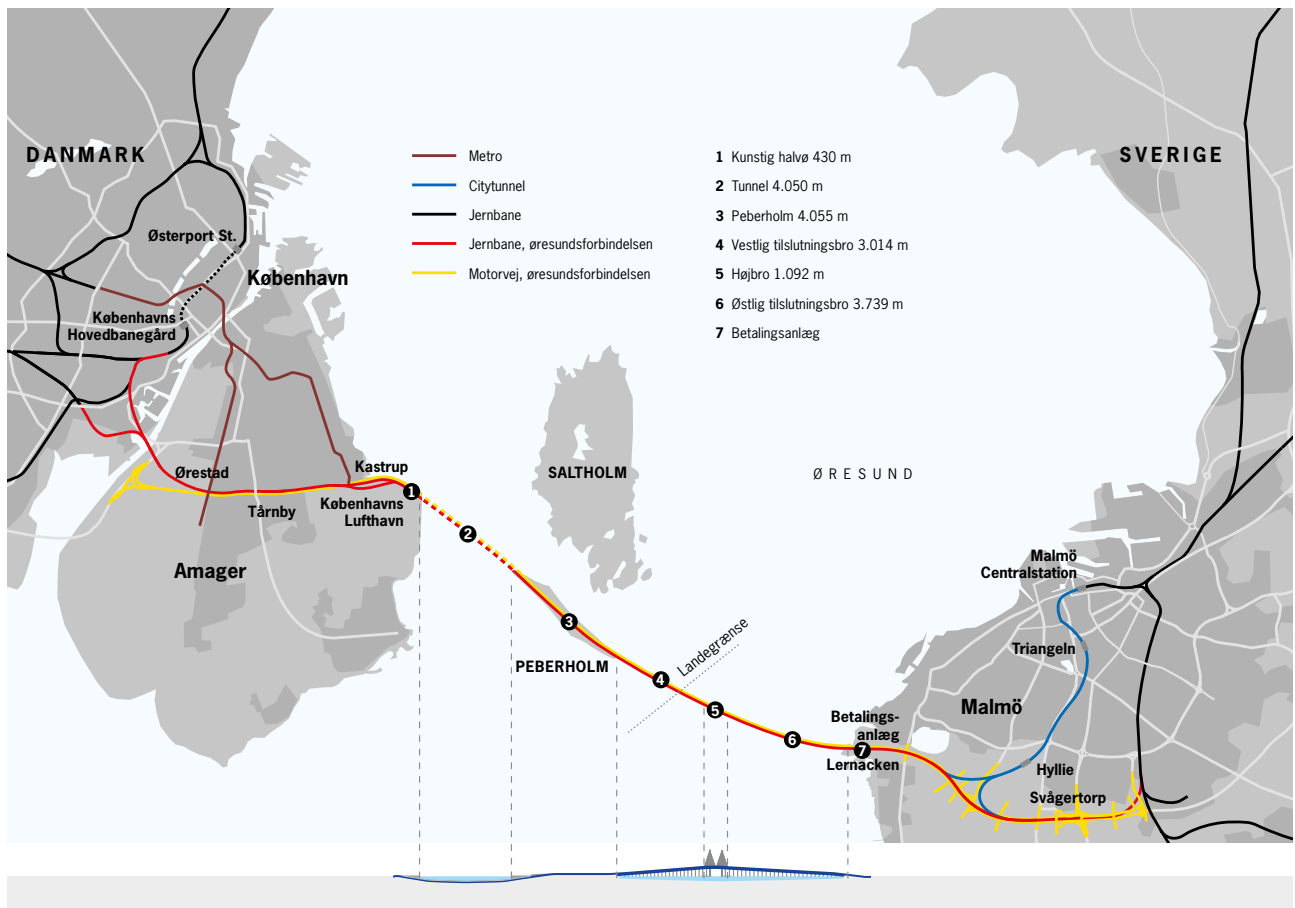
De fleste vedligeholdelsesopgaver på Øresundsbron varetages af eksterne entreprenører og samarbejdspartnere.

# Anlægget

Øresundsbron består af følgende:

1. En kunstig halvø ved Kastrup. Længde 430 m.
2. En tunnel under Drogden sejlrenden. Længde 4.050 m.
3. Den kunstige ø Peberholm. Længde 4.055 m.
4. Den vestlige tilslutningsbro. Længde 3.014 m.
5. Højbroen. Længde 1.092 m.
6. Den østlige tilslutningsbro. Længde 3.739 m.
7. Betalingsanlægget ved Lernacken.

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.

# CSR FOR HELE VIRKSOMHEDEN

## 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, miljøpolitik og sikkerhedspolitik, der er behandlet i denne rapport.

## Planlagt fokus 2013

- Undersøge forskellige standarder for CSR.
- Planlægge en ledelsesgennemgang af CSR.
- Gennemføre 5 business meetings i en åben dialog med virksomheder omkring muligheder og behov i Øresundsregionen. Mindst 70 procent af deltagerne, målt gennem deltagerundersøgelser, skal inspireres til at lave forretninger på den anden side af sundet.

## Resultater 2013

- Udført GAP-analyse mellem Øresundsbrons forhold og krav i anerkendte standarder.
- Påbegyndt forberedelserne til en ledelsesgennemgang af CSR.
- Gennemført 5 business meetings med 63 procent inspirerede deltagere.



## Fokus 2014

- Udvalgte områder i anerkendte standarder, som vi vil arbejde videre med.
- Udarbejde et Code of Conduct, som indeholder de retningslinjer for samfundsansvar, vores leverandører skal overholde.
- Gennemføre en ledelsesgennemgang af CSR.
- Afholde introduktionsdag om sikkerhed og miljø for større samarbejdspartnere.
- Påbegynde forberedelser til en intern CSR-portal i virksomhedens ledelsessystem.
- Gennemføre 5 business meetings i en åben dialog med virksomheder omkring muligheder og behov i Øresundsregionen. En deltagerundersøgelse skal vise "høj" eller "meget høj" tilfredshed med arrangementet.

# INTERESSENER

- 3.5 Nedenfor er listet de væsentligste interessenter,
- 4.14 Øresundsbron har identificeret, og som vi på forskellige niveauer kommunikerer med og får input fra.
- 4.15 Listen er ikke angivet i prioriteret rækkefølge.

**Ejere:** ASØ og Svedab er ejere af Øresundsbron. I henhold til konsortiaaftalen udpeger hver af ejerne 4 bestyrelsesmedlemmer. Ejernes interesse er, at Konsortiets virksomhed drives i overensstemmelse med sunde forretningsmæssige principper. Vi kommunikerer med ejerne gennem bestyrelsen, som er et bindeled mellem ejerne og direktionen.

**Garanter:** Lån optaget af Øresundsbro Konsortiet er garanteret solidarisk af den danske og svenske stat. Deres interesse er, at Øresundsbron til enhver tid er i stand til at betale af på lånene, og at lånene forvaltes på en forsvarlig måde. Kommunikationen foregår ved mødeaktiviteter og rapportering.



**Bestyrelse:** Forvaltningen af Øresundsbron reguleres i konsortiaaftalen. Bestyrelsen er ansvarlig for, at der træffes de foranstaltninger, som er nødvendige for at opnå vores formål og mål. Den administrerende direktør, som udpeges af bestyrelsen, håndterer den løbende forvaltning af forbindelsen i samarbejde og kommunikation med direktionens øvrige medlemmer.

**Medarbejdere:** De ansatte ønsker at have en sund og sikker arbejdsplads, således at de ikke kommer til skade, mens de udfører deres job. At opretholde et godt arbejdsmiljø sikres i en arbejdsmiljøorganisation, der kommunikerer på alle niveauer. At have en attraktivt arbejdsplads betyder, at alle har en indtjening, så de kan forsørge deres familier og opretholde tilværelsen. Ved hjælp af kommunikerede handlingsplaner får medarbejderne frihed til at agere og løse deres arbejdsopgaver på den bedste og mest effektive måde og således bidrage til at nå de fastsatte mål.

**Kunder:** Ønsker god service og høj sikkerhed til rimelig pris. I forskellige fora på for eksempel vores hjemmeside eller ved direkte kontakt til vores kundecentre kan kunderne give deres meninger til kende. Vi udsender nyhedsmails og tidsskrifter til alle interesserede. Vi laver med jævne mellemrum også kundeundersøgelser.

**Myndigheder:** Har blandt andet krav om, at vi følger love og regler om sikkerhed, arbejdsmiljø, miljøbeskyttelse, arbejdsmarkedsvilkår med mere. I forskellige sammenhænge bliver vi inddraget i høringer så som EU-direktiver, nationale lovgivninger med mere med mulighed for at kommentere, inden de bliver vedtaget. Vi samarbejder også med Malmø Stad og Tårnby kommune blandt andet om de miljøvilkår, der blev stillet, da Øresundsbron skulle bygges.

**Politikere:** Alt afhængigt af, om det er nationale eller regionale politikere, kan fokus være forskellig. Vi følger med i den løbende politiske debat, når det er emner, der direkte eller indirekte involverer vores virksomhedsområde. Vores holdning er at forsøge at få regionale og nationale politikere til at engagere sig i Øresundsregionens udvikling. Det gør vi blandt andet ved med jævne mellemrum at afholde dialogmøder, hvor både politikere, erhvervs- og kulturpersoner bliver indbudt til at deltage.

#### **Entrepenører og tilsvarende samarbejdspartnere, herunder Banedanmark og Trafikverket:**

En stor del af drifts- og vedligeholdelsesarbejdet på forbindelsen forestås af eksterne entrepenører og samarbejdspartnere. Kommunikation mellem dem og os kan være formel gennem kontrakter og kontraktmøder, planlægnings- og udførelsesmøder eller uformel via den daglige kontakt, mens de arbejder for os.

**Biologiske eksperter:** Nogle af vores vigtigste interessenter kan ikke tale for sig selv. Det er særligt fuglene, insekterne, fiskene og planterne. Deres talerør er de biologiske eksperter, der lige siden åbningen i år 2000 med stor interesse har fulgt udviklingen i naturen på Peberholm, og som vi står i tæt dialog med for at forvalte flora og fauna på bedst mulig måde.

#### **Trafikstyrelsen (DK) og Transportstyrelsen (SE):**

De nationale jernbanemyndigheder skal udstede en sikkerhedsgodkendelse, gældende for en femårig periode, for at Øresundsbron kan drive virksomhed som infrastrukturforvalter. I den mellemliggende periode fører de to myndigheder jævnligt tilsyn med, at Øresundsbrons sikkerhedsledelsessystem lever op til gældende krav. Øresundsbron leverer årligt en sikkerhedsrapport, som sikkerhedsniveauet evalueres ud fra.



**Beredskaberne:** Politi, brand- og sygehusvæsen med flere fra begge lande er ansvarlige for indsatsen ved ulykker på forbindelsen og indgår i en fælles beredskabsorganisation. Kommunikation foregår via en beredskabsplan, øvelser og mødeaktivitet.

**Vejdirektoratet og Trafikverket:** Indgår sammen med dansk og svensk Politi med flere i en arbejdsgruppe med det formål at optimere den trafikale driftssikkerhed samt sikre grænseflader med tilstødende vejstrækninger. Kommunikation foregår ved møder.

**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. Øresundsbron har en pressetjeneste, som alle kan kontakte og stille spørgsmål til i relation til forbindelsen.



# SOCIAL BÆREDYGTIGHED

## Derfor blev broen bygget

Øresundsbron blev bygget for at forbedre forbindelsen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Men også for at styrke 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 kan få rabat på deres rejse over broen. BroPas-kunder betaler under halvdelen af kontantprisen. Erhvervs kunder 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 18.300 biler i døgnet i 2013. I samme periode er pendlernes andel af personbiltrafikken vokset fra 5 til 36 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 2013 gennemført en kampagne i privatmarkedet, som også i år resulterede i et stort antal nyttegninger af aftaler. Samtidig arbejder vi videre med vores CRM-strategi (kommunikation tilpasset kundernes behov), som bidrager 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 interne retningslinjer for håndtering af kunderelationer sætter kunden i centrum ved at lægge vægt på tilgængelighed, troværdighed og sund fornuft.

PR5

Kundernes tilfredshed med Øresundsbron ligger på et højt niveau. Fra 2013 er vi begyndt at måle kundetilfredshed på en ny måde, der er pointbaseret og mere kompleks end tidligere. De seneste to målinger på henholdsvis 87 og 84 point ligger i det højeste interval (fra 81-100 point), der betegner "meget høj tilfredshed".

# Trafiksikkerhed og tilgængelighed

## Politik

Øresundsbrons trafikforbindelse skal være sikker, både for vores kunder, som anvender forbindelsen, og for vores medarbejdere, der arbejder på den.

Sikkerhedsrisikoen ved færdsel på, eller arbejde ved, Øresundsbro Konsortiets vej- og jernbanestrækning skal til enhver tid være så lav som praktisk muligt under hensyntagen til, hvad der er teknisk muligt og økonomisk rimeligt.

I erkendelse af, at risici ikke kan elimineres fuldstændigt, og drift af Øresundsbron i værste fald kan medføre risiko for mennesker, for miljøet og for økonomiske værdier, vil Øresundsbron løbende:

- Identificere alle relevante risici, således at sikkerhedsniveauet for Øresundsbron bliver højt og sammenligneligt med tilsvarende trafik-anlæg i Danmark og Sverige.
- Forankre en stærk sikkerhedskultur, hvor medarbejderne kender deres ansvar og aktivt forebygger uhensigtsmæssigheder for sikkerheden.

- Opstille og følge op på konkrete mål for vej- og jernbanesikkerheden.
- Kommunikere åbent og konstruktivt om sikkerhedsforhold til alle relevante parter, herunder offentligheden.
- Anvende risikovurderinger ved gennemførelse af ændringer, for at sikre, at sikkerhedskonsekvenserne er kendte og aktivt besluttet i ledelsen.
- Registrere og analysere hændelser, nærved-hændelser, afvigelser og fejl for at forbedre sikkerheden.
- Sikre at gældende lovgivning, normer, regler med videre er implementeret og til enhver tid overholdes.





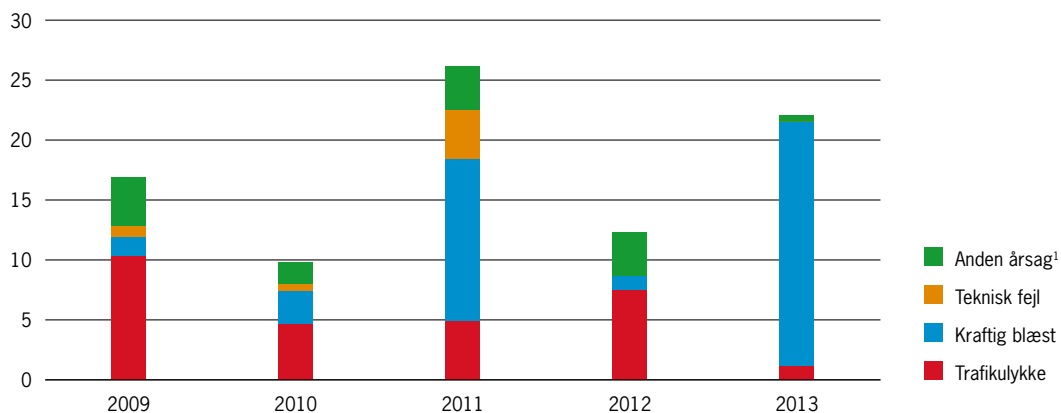
## Planlagt fokus 2013

- Indkøb og implementering af et risikostyringsværktøj.
- Totallukning af jernbanen på grund af akutte, tekniske fejl i Konsortiets infrastruktur må højst være 7 timer per år.

## Resultater 2013

- Risikostyringsværktøjet Exonaut Risk er indkøbt og implementeret. Værktøjet anvendes i første omgang til overordnede risici (Entreprise Risk Management) samt til risikostyring i projekter.
- Totallukning af jernbanen som følge af akutte, tekniske fejl: 0 timer.

### Stop i vejtrafik i timer



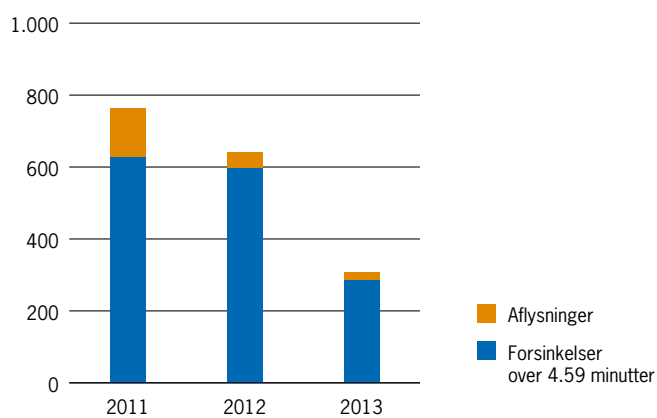
1. "Anden årsag" er oftest øvelser og test af tekniske anlæg, som har indflydelse på trafikken. Eksempelvis test af stopbomme.

## Fokus 2014

- Overføring af overordnede risici i Exonaut Risk.
- Anvendelse af Exonaut Risk til risikostyring i 75 procent af A og B projekter (større, komplekse projekter), der er opstartet efter 1. januar 2014.
- Totallukning af jernbanen på grund af akutte, tekniske fejl i Konsortiets infrastruktur må højst være 7 timer per år.



### Antal påvirkede tog



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

## Risikoledeelse

Risikoledeelse er et vigtigt element for Øresundsbron til at styre de forretningsmæssige risici, der identificeres, dels på et overordnet niveau og dels i den operative drift samt i projekter. Dermed minimeres både risici og potentielle tab, og der sikres bedre betingelser for at opnå de opstillede mål.

Risikoledeelse bedrives på 4 niveauer:

- Enterprise Risk Management (ERM).
- Operational Risk Analysis (ORA).
- Project Risks.
- Railway Hazard log.

Med henblik på at forbedre overblikket over virksomhedens risici er risikostyringsværktøjet Exonaut Risk indkøbt og datateknisk implementeret i 2013. Det er et mål for 2014, at værktøjet som minimum anvendes til ERM samt til styring af projektrisici.

## Trafikale hændelser

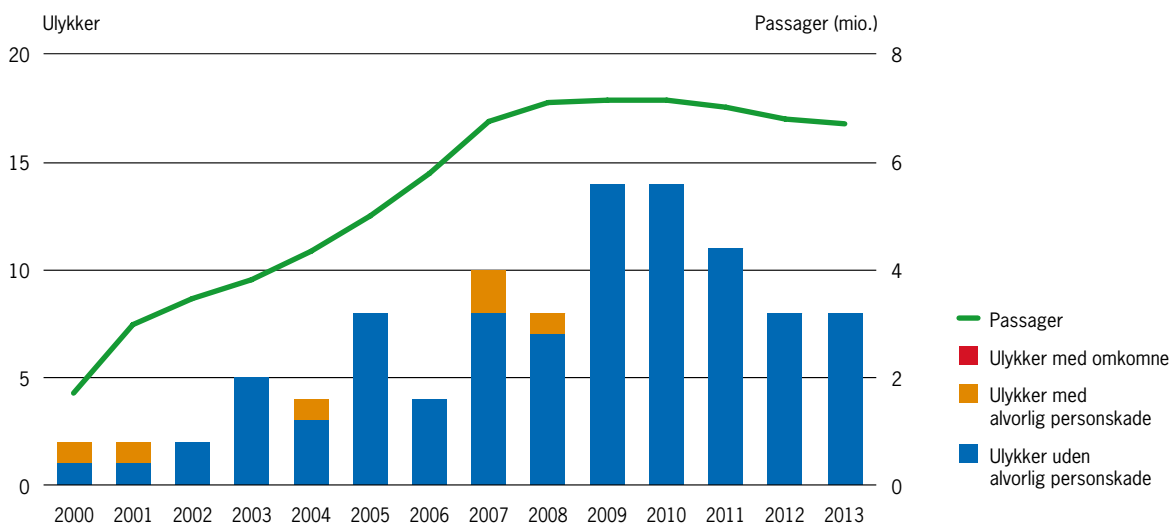
Forbindelsen har et avanceret overvågningssystem, der gør det muligt for trafiklederne at gribe ind, når farlige eller potentielt farlige situationer opstår på motorvejen. Togtrafikken overvåges af fjernstyringscentralerne i henholdsvis Malmø og København.

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 siden åbning i 2000.

Alle hændelser på motorvejen og jernbanen registreres og kategoriseres. Alvorligere ulykker evalueres og rapporteres i samarbejde med myndighederne, der leverer relevant input, og hændelserne gennemgås i Beredskabsgruppen.

### Ulykker motorvej



Ved gennemgang af historiske data har en af ulykkerne i 2008 ændret klassificering.

## Tilgængelighed

Det er et mål i Konsortiets Forretningsplan, at forbindelsen skal være tilgængelig på en sikker og bekvem måde, samt at tilgængelighed og service skal prioriteres.

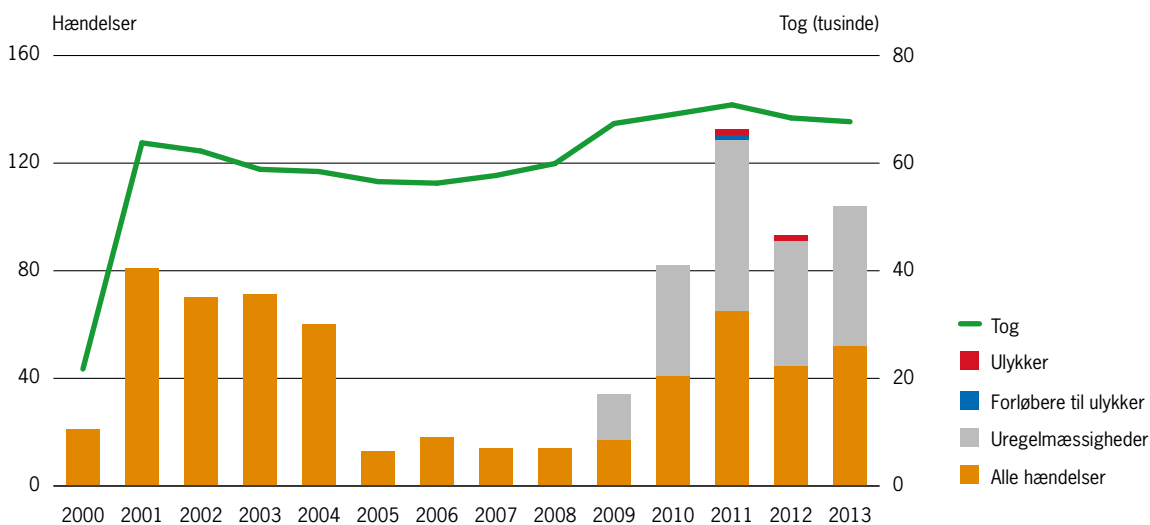
Mange Øresundsborgere pendler dagligt mellem Danmark og Sverige, og Øresundsbron har dermed en samfundsfunktion, hvor tilgængelighed døgnet rundt er vigtig. Sikkerhed og vedligeholdelse af anlægget prioriteres højt for at minimere den tid, forbindelsen må lukkes for enten vejtrafik og/eller togtrafik.

Generelt ligger tilgængeligheden på Øresundsbrons motorvej på et meget højt niveau. I de seneste 5 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. Svinger disse sikkerhedsbærende systemer, eller forringes funktionen væsentligt, så lukkes forbindelsen for vejtrafik og i visse tilfælde også for togtrafik.

Stormen Allan den 28. oktober var så kraftig, at motorvejen blev lukket i 5½ time og togtrafikken indstillet i godt 11 timer. Sidstnævnte delvis som følge af kraftig vind på broen og delvis som følge af indstillet togtrafik i resten af Øresundsregionen. Den 5. december hærgede stormen Bodil over Øresundsregionen, og både motorvejs- og togtrafikken på broen blev indstillet i omtrent 15 timer.

## Sikkerhedsmæssige hændelser jernbane



Siden 2009 er alle sikkerhedsmæssige hændelser opgjort i typer.

De første år efter forbindelsens åbning havde vi en del udfordringer med opstarten (2000-2004). De blev løst i årene efter (2005-2009). Fra sidste del af 2009 og frem begyndte vi at lave mere tæt opfølgning på mindre uregelmæssigheder, som for eksempel tognummeroverføring. Det har givet, og giver fortsat, højere tal.

# 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 medarbejder-tilfredshedsundersøgelse, 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:

## Politik

**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.



## Fokus og resultater 2013

- Øresundsbron har stigende sygefravær i visse afdelinger. Fraværet er ikke arbejdsrelateret, men som forebyggende indsats har vi ændret og forbedret rengøringsrutinerne samt styrket samarbejdet med den svenske bedriftssundheds-tjeneste i forbindelse med uddannelse indenfor sund livsstil.
- Vi har gennemført to workshops for samtlige personaleansvarlige chefer i emnerne "stress" og "Øresundsbrons Lederskabsprofiler".
- Det operative personale har gennemført kurser i "kriser og krisehåndtering".
- Den årlige lønanalyse har vist, at der er god balance i lønniveauet mellem kønnene i jævnbyrdige eller samme stillinger.
- Via en åben dialog har vi opretholdt gode relationer til de faglige organisationer.

## Fokus 2014

- Fortsat fokus på at nedbringe sygefraværet ved hjælp af forebyggende indsatser.
- Gennemføre medarbejderundersøgelsen "Brobarometeret" for at måle medarbejdernes trivsel og opfattelse af deres arbejdsplads.

2.8

LA1

LA13

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

	31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011			31.12.2012			31.12.2013		
	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %
Sverige <sup>2</sup>	67	117	59	65	115	59	67	121	60	67	121	58	67	120	58
Danmark <sup>2</sup>	33	61	39	35	63	43	33	60	38	33	59	37	33	60	37
Under 30 år	-	-	-	-	-	-	5	9	56	5	9	67	3	6	67
30 til 50 år	-	-	-	-	-	-	61	110	57	62	112	54	61	110	54
Over 50 år	-	-	-	-	-	-	34	62	44	33	59	44	36	64	44
<b>Total</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>	<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			31.12.2013		
	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %
Sverige	67	4	25	83	5	40	83	5	40
Danmark	33	2	50	17	1	0	17	1	0
Under 30 år	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 til 50 år	50	3	0	67	4	25	67	4	25
Over 50 år	50	3	67	33	2	50	33	2	50
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>33</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)**

	31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011			31.12.2012			31.12.2013		
	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %	%	Antal	Heraf kvinder %
Sverige	50	4	100	60	6	100	67	6	96	55	6	100	62	8	89
Danmark	50	4	100	40	4	100	33	3	100	45	5	80	38	5	81
Under 30 år	-	-	-	-	-	-	56	5	95	0	0	0	8	1	100
30 til 50 år	-	-	-	-	-	-	22	2	100	64	7	86	62	8	77
Over 50 år	-	-	-	-	-	-	22	2	100	36	4	100	30	4	100
<b>Total</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>	<b>100</b>	<b>13</b>	<b>86</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	Personaletilgang						2011						2012						2013					
	Fordelt på alder			Andel af ansatte i % per 31.12.2011	Heraf kvinder %	Fordelt på alder			Andel af ansatte i % per 31.12.2012	Heraf kvinder %	Fordelt på alder			Andel af ansatte i % per 31.12.2013	Heraf kvinder %									
	< 30	30-50	> 50			< 30	30-50	> 50			< 30	30-50	> 50											
	Sverige	8	4	0	10	66	0	0	1	1	0	0	4	0	3	75								
Danmark	0	3	0	5	0	0	7	1	14	25	0	4	0	7	25									
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>53</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>50</b>									

LA2	Personaleafgang						2011						2012						2013					
	Fordelt på alder			Andel af ansatte i % per 31.12.2011	Heraf kvinder %	Fordelt på alder			Andel af ansatte i % per 31.12.2012	Heraf kvinder %	Fordelt på alder			Andel af ansatte i % per 31.12.2013	Heraf kvinder %									
	< 30	30-50	> 50			< 30	30-50	> 50			< 30	30-50	> 50											
	Sverige	1	3	2	5	50	0	4	1	4	80	1	1	3	4	60								
Danmark	0	6	0	10	66	0	3	4	12	29	0	2	1	5	66									
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>50</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>62</b>									

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.

LA13 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 personale-sammensætningen.

LA3 Alle medarbejdere tilbydes samme personalegoder. Der kan dog være forskelle i de to landes lovgivning, der påvirker ansættelsesvilkårene. Personalegoderne omfatter livsforsikring, sygeforsikring efter tre måneders ansættelse, forsikring mod tab af erhvervsevne, barsel og pension.

Medarbejdernes indflydelse udøves via interaktion med fagforeninger og via Kontaktgruppen, hvor repræsentanter for de ansatte og ledelsen mødes regelmæssigt.

Retningslinjer for 'whistleblowing' inden for 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. Der har ikke været nogen 'whistles' i 2013.

### 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 6 medarbejdere, svarende til 10 procent af det samlede antal danske ansatte, omfattet af en overenskomst.



# Arbejdsmiljø for medarbejdere og samarbejdspartnere

## Politik

Øresundsbron skal være en sund og sikker arbejdsplads. Et højt prioriteret arbejdsmiljø 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 2 kulturer mødes i Konsortiet.
- Anvende den bedste ekspertise på arbejdsmiljøområdet.
- Arbejde for at forebygge arbejdsmiljøproblemer og iværksætte forbedringer, hvor dette er nødvendigt.
- Udvikle en handlekraftig og effektiv arbejdsmiljøorganisation.
- Give arbejdsmiljøorganisationen de nødvendige ressourcer, beføjelser, uddannelser og kompetencer for på en effektiv og enkel måde at kunne vejlede kollegerne i arbejdsmiljøspørgsmål.

- Delegere arbejdsmiljøansvaret.
- Gøre alle medarbejdere og samarbejdspartnere medvidende om, at de har et ansvar for arbejdsmiljøet - ikke kun deres eget, men også kollegernes.
- Minimere og om muligt helt undgå u hensigtsmæssige arbejdsprocesser og anvendelse af farlige stoffer og materialer.
- Samarbejde på alle niveauer i organisation for at skabe det bedst mulige arbejdsmiljø.

Arbejdsmiljøpolitikken evalueres en gang om året i december måned af Hovedsikkerhedsudvalget. Eventuelle justeringer skal besluttes af direktionen. I 2013 er arbejdsmiljøpolitikken uforandret fra 2012.

## Planlagt fokus 2013

- Rapportering af tæt på hændelser.
- Fælles holdning til sikkerhed, kvalitet og miljø, Øresundsbro Konsortiet og samarbejdspartnere imellem.
- Håndtering og opbevaring af kemikalier (faremærkede produkter).
- Beredskab ved tunnellukninger for vedligeholdelse, indtil redningsmandskab kommer frem.

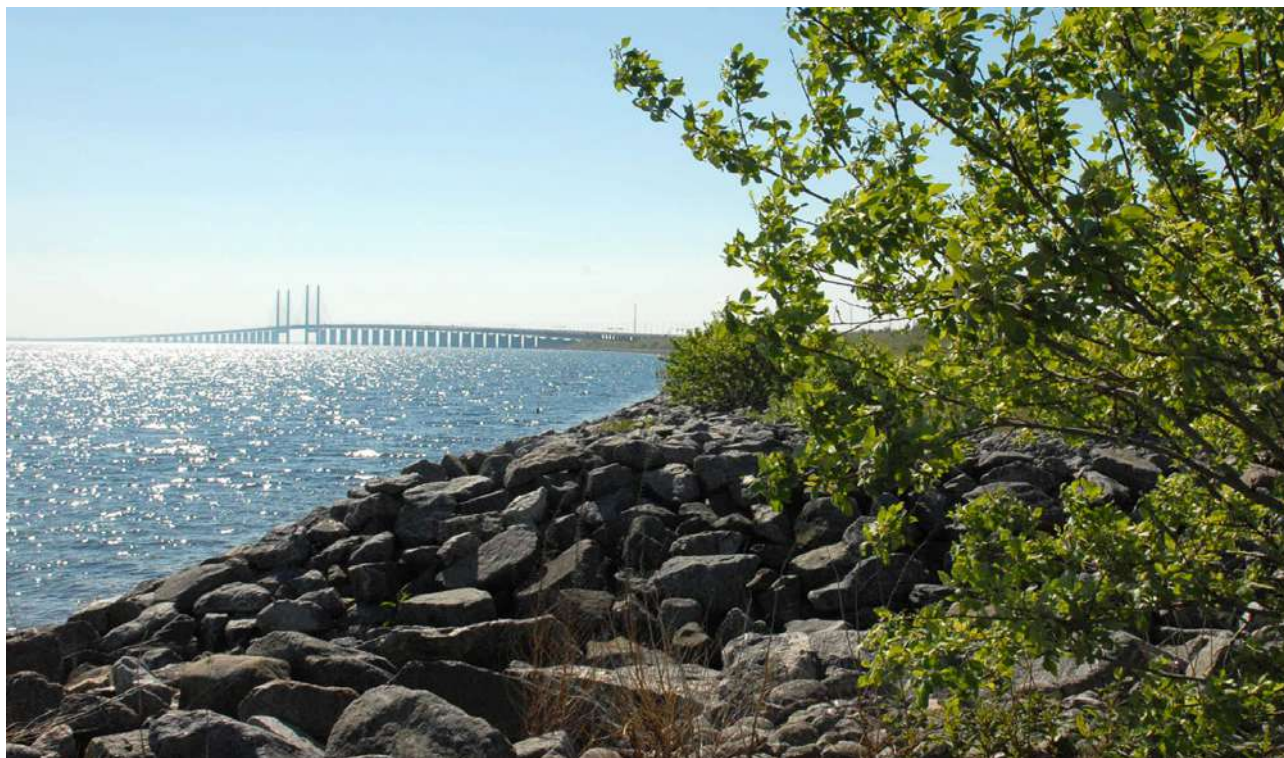


## Resultater 2013

- Tæt på hændelser indført som fast punkt på alle sikkerhedsudvalgsmøder. Metoder til indsamling af oplysninger om ikkeregistrerede hændelser diskuteret. Indsatsen har ikke betydet flere rapporterede tæt på hændelser end tidligere år.
- Møder afholdt med information om sikkerhed, kvalitet og miljø med de største samarbejdspartnere.
- Gennemgang af kemikalieoplag og implementering af fælles retningslinjer for oplag og håndtering af kemikalier i hele virksomheden, også en del af ovenstående møder.
- Ark med kort information om beredskab ved tunnellukninger udarbejdet og udleveret til alle, der arbejder på forbindelsen.
- Arbejdspladsvurdering (APV) gennemført på Lernacken med et positivt resultat.
- Fortsat grøn smiley i Vester Søgade efter risikobaseret tilsyn fra Arbejdstilsynet.

## Fokus 2014

- Opfølgningskursus (webbaseret) for alle samarbejdspartnere, der har erhvervet adgangskursus til at arbejde på Øresundsbron for mere end 2 år siden.
- Kortlægge mulighederne for substitution af færemærkede produkter.
- Gennemføre substitution i praksis.
- Leverandøraudit med fokus på arbejdsmiljø, kemikalier og affald.



## Sikkerhed og sundhed

**LA6** I konsortiet er der en velfungerende arbejdsmiljøorganisation, der dækker hele virksomheden. Øverste trin i organisationen er Hovedsikkerhedsudvalget, der har den administrerende direktør som formand. Næste niveau i organisationen er 4 arbejdsmiljøudvalg, der også er repræsenteret i Hovedsikkerhedsudvalget. Nederst i arbejdsmiljøorganisationen findes 10 arbejdsmiljøgrupper, der består af en ledelsesrepræsentant og en eller flere arbejdsmiljørepræsentanter, valgt blandt ikke-personaleansvarlige medarbejdere. Arbejdsmiljøgrupperne er alle medlemmer af arbejdsmiljøudvalgene.

Arbejdsmiljøarbejdet er baseret på princippet om, at arbejdsmiljøtankegangen skal være en naturlig del af det daglige arbejde og skal håndteres i linjeorganisationen. Blandt andet derfor modtager alle personaleansvarlige chefer en skriftlig delegering af arbejdsmiljøopgaver med tilhørende ansvar. Arbejdsmiljøarbejdet skal foregå i samarbejde mellem ledelse og medarbejdere, og at det sker, er en af de opgaver, arbejdsmiljøorganisationen skal holde øje med.

Uden samarbejdspartnere kunne vi ikke klare de mange opgaver, der skal løses for at drive en virksomhed som vores. Det er af største vigtighed for os, at alle har et godt arbejdsmiljø og ikke kommer til skade. Derfor skal de, der udfører arbejde på forbindelsen, bestå Øresundsbrons særlige sikkerhedskursus. At regler efterleves, og at anlægget har en høj arbejdsmiljøstandard, følges løbende op ved kontroller og inspektioner.

Der registreres som tidligere kun få hændelser, både fysiske og psykiske, og i 2013 er de fleste af mindre alvorlig karakter. I et enkelt tilfælde skete der en tæt på hændelse, der kunne have haft fatale følger, da en bil med høj fart torpederede en ubemandet betalingsbås i betalingsanlægget. Denne hændelse har medført, at anlægget nu bygges om, så der kommer autoværn uden om fortovsøerne, som betalingsbåsene står på. Der er tilbudt og ydet professionel psykologhjælp til de medarbejdere, der arbejdede den aften, hændelsen skete.

Der fastsættes hvert år en "alertgrænse" for antal hændelser, herunder ulykker med fravær, uden fravær, tæt på hændelser og psykosociale hændelser. Hvis denne grænse overskrides, skærpes den forebyggende indsats.

I 2013 har vi haft 19 rapporterede hændelser, fordelt som angivet i tabellen på næste side. I 2013 var alertgrænsen 15. Baseret på de rapporterede hændelser, har der ikke været anledning til ekstra tiltag ud over ombygningen i betalingsanlægget.

Sygefraværet for alle ansatte er beregnet som gennemsnittet af sygefraværet for medarbejdere bosat i Danmark og i Sverige. Procentsatsen for 2013 ligger på linje med 2012. Der følges tæt op på sygefraværet på tværs af organisationen.

**LA7 Ulykker og hændelser**

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Antal ulykker, Øresundsbron</b>					
Med fravær	0	0	0	0	0
Antal fraværstimer	0	0	0	0	0
Uden fravær	8	8	4	7	9
<b>Antal ulykker, Samarbejdspartnere</b>					
Med fravær	0	1	0	0	0
Antal fraværstimer	0	32	0	0	0
Uden fravær	0	1	2	1	0
<b>Tæt på hændelser og psykosociale hændelser</b>					
Øresundsbron	21	10	9	8	7
Samarbejdspartnere	0	0	2	1	3
<b>Sygefravær i procent af antal arbejdstimer</b>					
Øresundsbron	3,6	4,3	4,4	5,0	4,8



# Indkøb

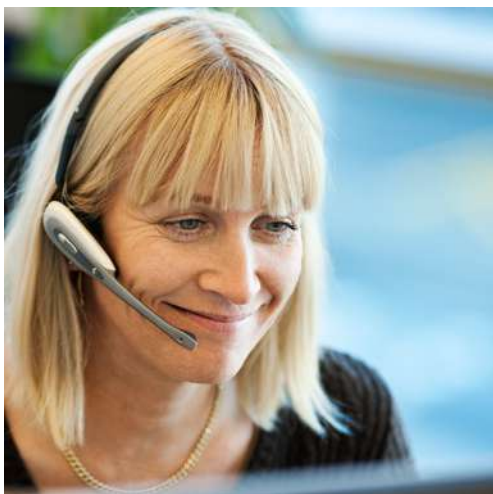
## Politik

Øresundsbro Konsortiet stræber efter at have langsigtede miljø- og kvalitetsbevidste samarbejdspartnere og prioriterer omkostningsbevidsthed og effektivitet.

Gennem løbende at vurdere nuværende og potentielle nye samarbejdspartnere sikres, at Øresundsbro Konsortiet altid har bedst mulig forsyning af varer og tjenester.

## Planlagt fokus 2013

- Forenkling af indkøbsarbejdet.



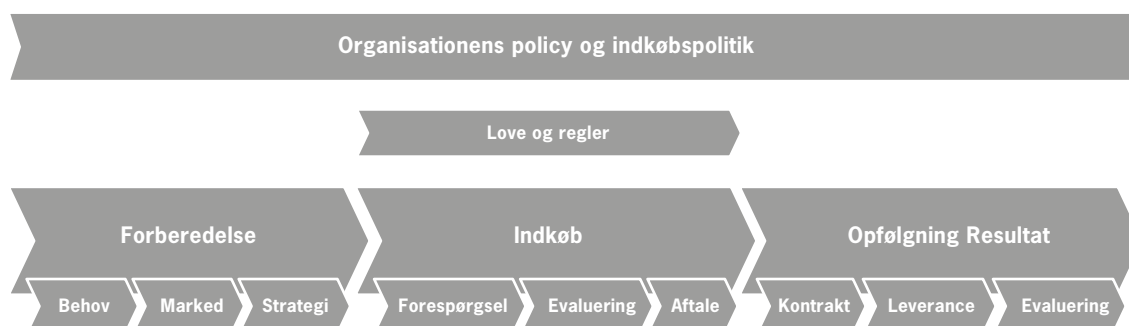
## Resultater 2013

- Gennemgribende forenkling af beskrivelsen af indkøbshåndteringen i kvalitetssystemet.
- Løbende opdateringer af Indkøbshåndbogen.
- Revision af eksisterende skabeloner samt udvikling af nye, enkle skabeloner til mindre indkøb.
- Indførelse af system til at håndtere og dokumentere indkøb med henblik på at sikre, at relevante krav følges op og overholdes.

## Fokus 2014

- Fortsætte arbejdet med forenkling af indkøbsarbejdet samt fremtage måleparametre for kommende målopfølgning.
- Gennemgå relevante krav med hensyn til kvalitet, miljø og arbejdsmiljø.





### Regler for indkøb

Øresundsbron følger blandt andet de regler for offentlige indkøb, der gælder i EU. Derudover gælder det, at Øresundsbrons indkøb skal følge reglerne i vores indkøbspolicy samt vores interne regler og anvisninger i indkøbshåndbogen.

I det udbudsmateriale, som Øresundsbron udleverer til tilbudsgivere, efterspørges altid en tilkendegivelse af, om de efterlever konventioner som for eksempel:

- ILO's 8 grundlæggende konventioner om menneskerettigheder i arbejdslivet.
- FN's børnekonvention, artikel 32.

### Nye danske regler om sociale klausuler og arbejdsklausuler

De nye regler indebærer, at statslige udbydere skal overveje klausuler om uddannelses- og praktikpladser ved udbud af bygge- og anlægskontrakter eller tjenesteydelseskontrakter, der udføres i Danmark, og som er over en hvis størrelse samt varighed. Ligeledes skal alle statslige ordregivere, ved at indføre klausuler ved udførelse af bygge- og anlægsarbejder, sikre, at disse arbejder udføres på danske løn- og ansættelsesvilkår uanset kontraktværdi med videre.

Formelt set er Øresundsbron ikke omfattet af kravene, da det kun gælder for statslige virksomheder, der ikke er i konkurrence. Uanset dette er det vores interesse at fremme såvel etablering af uddannelses- og praktikpladser som gode løn- og arbejdsvilkår både i Danmark og Sverige. Vi har derfor besluttet at indføre klausuler i vores udbud, således at der sikres ligebehandling af tilbudsgivere fra begge lande.

# ØKONOMISK BÆREDYGTIGHED

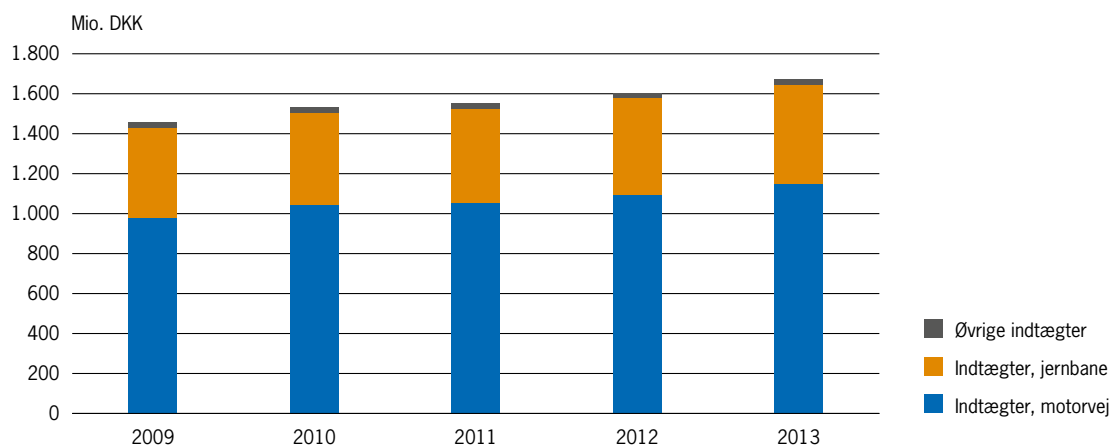
Der henvises til Øresundsbrons Årsrapport for en regnskabsmæssig redegørelse.

## Direkte økonomiske effekter

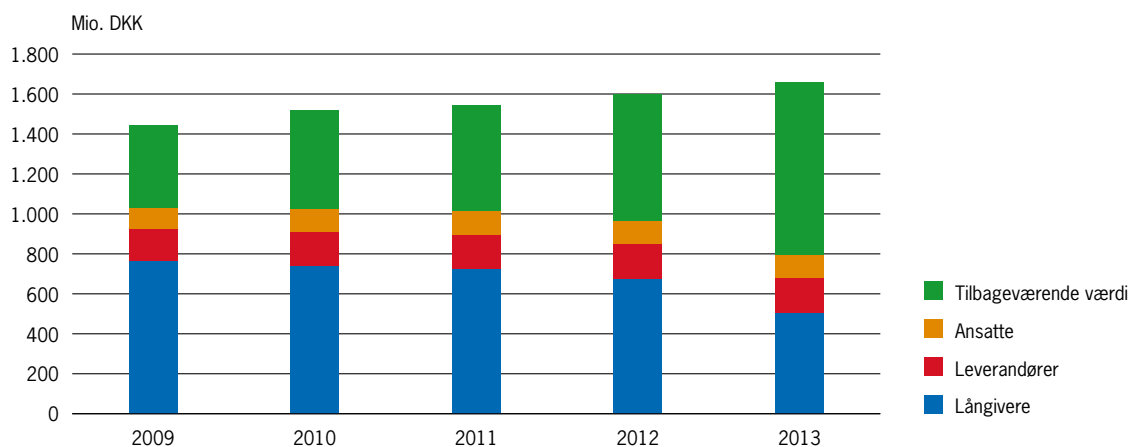
**EC1** Øresundsbron genererer store værdier. Vejtrafikken svarer for hovedparten af de genererede værdier, cirka to tredjedele. Genererede værdier spendes til stor del på långivere men også på leverandører og ansatte. Nettoværdien, det vil sige forskellen mellem genererede og distribuerede værdier, for årene 2013 og 2012 dækker afskrivninger og værdireguleringer. For årene 2010 og 2011 dækker nettoværdien afskrivninger men ikke værdireguleringer

Mio. DKK	2009	2010	2011	2012	2013
<b>EC1</b>					
<b>Genererede værdier</b>					
Indtægter, vejanlæg	979	1.045	1.055	1.094	1.143
Indtægter, baneanlæg	449	458	470	482	495
Øvrige indtægter	17	17	20	21	22
<b>I alt</b>	<b>1.445</b>	<b>1.520</b>	<b>1.545</b>	<b>1.597</b>	<b>1.660</b>
<b>Distribuerede værdier</b>					
Långivere	761	738	724	675	502
Leverandører	164	172	169	172	176
Ansatte	103	111	119	116	115
<b>I alt</b>	<b>1.028</b>	<b>1.021</b>	<b>1.012</b>	<b>963</b>	<b>793</b>
Tilbageværende værdi	418	499	533	634	867
Afskrivninger	344	304	258	263	270
<b>Nettoværdi</b>	<b>74</b>	<b>195</b>	<b>275</b>	<b>371</b>	<b>597</b>
<b>EC3</b>					
<b>Pensionsomkostninger</b>					
Pensionsomkostninger i alt	8	10	10	10	11
Heraf pensionspræmier til Alecta	3	3	3	3	3
Pensionsomkostninger/lønninger og vederlag	11 %	12 %	11 %	12 %	12 %

## Genererede værdier



## Distribuerede værdier



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.

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

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

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

# Indirekte økonomiske effekter

## Øresundsbron og integration

**2.7** Øresundsbron 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 forbindelsen 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 arbejdsmarkedene. Konjunktoren har ledt til, at huspriserne har udjævnet sig mellem Malmø og København, og så har mange danskere valgt at flytte tilbage til hjemlandet. 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 vi på at stimulere fritidsrejser. Gennem produkter, som er attraktive for fritidskunder (BroPas, 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 vores danske og svenske kunder til at opdage mulighederne på den anden side af sundet. Og dette er blevet gjort med succes. I 2013 var målet en nettotilvækst på 30.000 BroPass-kunder, og i december 2013 havde Øresundsbron 303.000 BroPass-kunder, mod 273.000 ved samme tid året før.

Også fragttrafikken har Øresundsbron satset på med succes. For tiden har broen lidt over 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.

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

Pendlere i tog eller bil over Øresundsbron	2009	2010	2011	2012	2013
Antal pendlere per arbejdsdag i september <sup>1</sup>	16.300	16.200	15.400	15.100	14.500

1. Tidligere har vi rapporteret tal for november. Det er nu ændret til september, da november-data først fås sent i forhold til rapportens udgivelse.

### Rejsende og trafik (mio.)

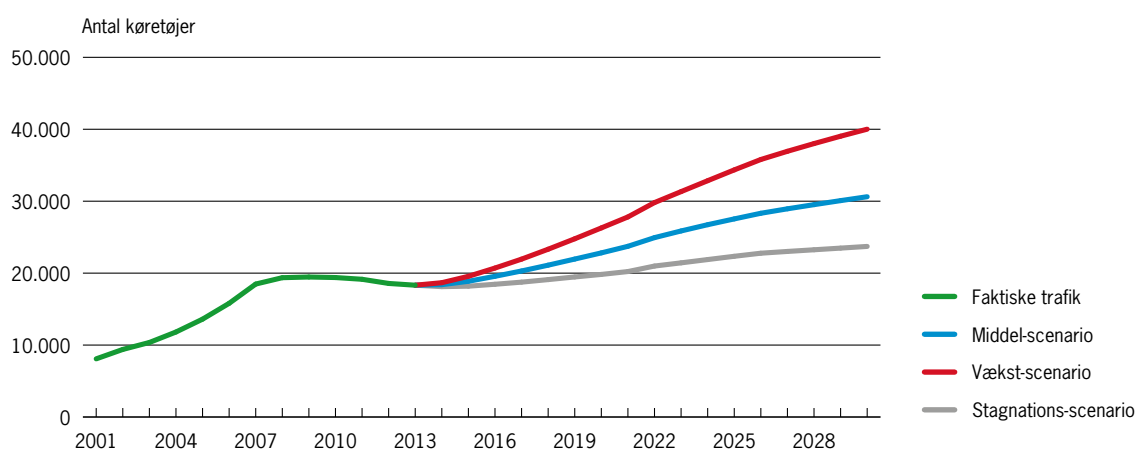
Trafikudvikling	2009	2010	2011	2012	2013
Antal rejsende	24,5	24,6	25,3	25,7	26,1
– heraf i bil	15,0	14,9	14,8	14,7 <sup>1</sup>	14,7
– heraf i tog <sup>1</sup>	9,5	9,7	10,4	11,0	11,4 <sup>2</sup>
Antal køretøjer på vej	7,1	7,1	7,0	6,8	6,7

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 18.300 biler per døgn år 2013 til 28.000 biler år 2025. I tilvækst-scenariet øges trafikken til 34.000 biler per døgn år 2025 og i stagnations-scenariet til 22.000.

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



# MILJØMÆSSIG BÆREDYGTIGHED

## Politik

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.



## Planlagt fokus 2013

- Fortsat fokus på elbesparelser på forbindelsen med udgangspunkt i sektionsopdelte elmålere. Målet er en reduktion på 9 procent til 6,9 GWh (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 i Vester Søgade.
- Undersøge og forbedre samarbejdspartneres/entreprenørers kendskab til og efterlevelse af Øresundsbrons miljøledelsessystem.

## Resultater 2013

- Optimeret elforbruget på forbindelsen med 8,6 procent til 6,94 GWh (24,98 TJ), og målet på 6,9 GWh er dermed næsten nået. Vi har haft fokus på belysning i motorvejstunnelen, efterisolering, mindsket opvarmning og ventilation af teknikrum samt nye energieffektive kølemaskiner og installation af varmepumper. Dermed har vi siden åbningen reduceret elforbruget på forbindelsen med over 40 procent. I det første driftsår var forbruget 12,7 GWh.
- Gennemført energiscreening i Vester Søgade og udpeget besparelsesmuligheder.
- Fortsat implementeringen af miljøledelsessystemet, herunder energiarbejdet som nævnt ovenfor, møder med hovedentreprenører, udarbejdelse af retningslinjer for kemikalier, gennemførelse af miljøforbedrende ideer med videre.
- Udarbejdet redegørelse over forbindelsens robusthed i forhold til klimaforandringer.
- Udsorteret madaffald fra kantinerne på Lernacken og i Vester Søgade.

Da det ikke har været økonomisk holdbart, har vi ikke opnået bronzemærket for økologi i kantinen i Vester Søgade, som vi havde planlagt.

## Fokus 2014

- Fortsat fokus på elbesparelser på forbindelsen. Målet er en reduktion på 5 procent til 6,6 GWh (23,76 TJ).
- Gennemføre energibesparende tiltag i Vester Søgade ud fra energiscreening.
- Fortsætte arbejdet med klimatilpasning.
- Oprette en energiledelsesportal.
- Fortsat arbejde frem mod 60 procent økologisk i kantinen i Vester Søgade, så Fødevarerstyrelsens Bronzemærke kan opnås.





# Miljøpåvirkning

Nedenfor gennemgås udviklingen i Øresundsbrons miljøforhold efterfulgt af tabeller med nøgletal for de sidste 5 år.

## Energi og kuldioxid

**EN3** Det direkte energiforbrug udgøres af naturgas til opvarmning samt af brændstof, fremfor alt til bilkørsel. Det indirekte energiforbrug udgøres af el og fjernvarme. Forbrug af energi varierer år for år og er særlig afhængig af vejreforhold og aktivitetsniveau. Det største energiforbrug, som vi har reduceret betydeligt gennem flere år, udgøres af elektricitet på forbindelsen, der også omfatter driftscenteret på Lernacken.

**EN16** 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.

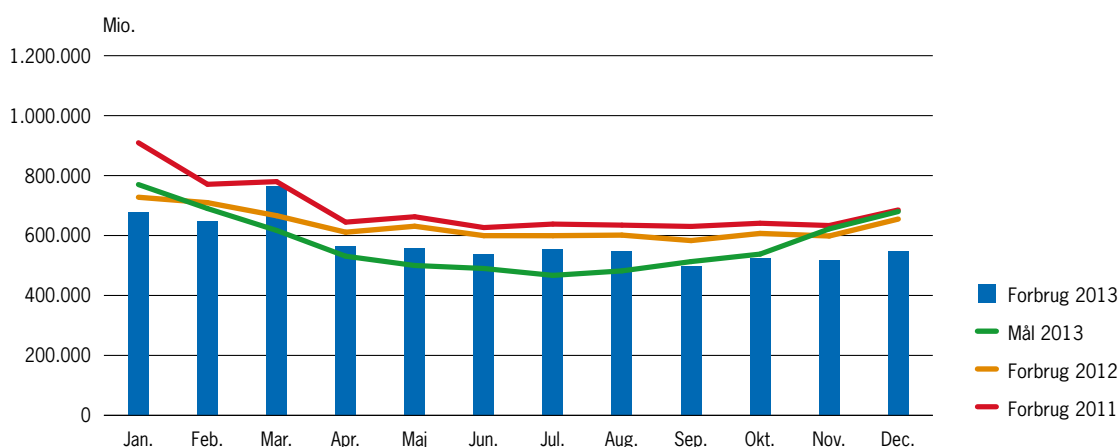
## Udslip fra trafikken

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

Vi søger at minimere trafikken påvirkning af det omgivende miljø ved at opfordre bilisterne til at slukke motorerne for eksempel i tilfælde af kø i betalingsanlægget, ved at fjerne affald tabt fra bilerne og ved at rengøre motorvejen og bortskaffe vejopfej på forsvarlig vis.

**EN17**

Elforbrug på forbindelsen, herunder også Lernacken driftscenter i 2013 i kWh





### Udledning af fremmedstoffer

Med regnvandet udvaskes stoffer fra vejbanen og konstruktionen, bilernes dæk og trafikens udstødning til Øresund. Prøver indsamlet fra 2000-2007 viser, at udledningen er minimal og uden betydning for miljøet i Øresund.

### Vand og forbrugsmaterialer

**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.

**EN8** Øresundsbron anvender relativt små mængder. De største forbrugsmaterialer er salt (NaCl) og asfalt. Salt til glatførebekæmpelse om vinteren varierer meget år for år afhængigt af vejret.

Asfalt er for første gang registreret i 2012, og forbruget forventes at variere meget år for år afhængig af behovet for vedligeholdelse. Papir anvendes på kontorer, til tryksager med videre. Rengøringsmidler anvendes især til vask af tunnel og rækværker. Maling kommer fra vedligeholdelsesarbejde på forbindelsen. 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. Den største affaldsfraktion i 2013 er asfalt til genanvendelse. En stor del af affaldet stammer fra rengøring af vejbaner og tømning af gruslam fra brønde ved vejbanen. Dette affald bortskaffes til deponi. Affald til forbrænding er primært affald fra administration, det vil sige kontor- og kantineaffald, men også forbrændingseget affald

**EN22**

fra forbindelsen. Derudover bortskaffes også en del papir og pap til genanvendelse. I 2013 er vi også begyndt at udsortere glas fra kantinen på Lernacken, så det kan genbruges. Blandet affald til sortering stammer hovedsageligt fra forbindelsen. Biologisk affald er både affald fra forbindelsen og fra kantine på Lernacken og i Vester Søgade. Spildevand og slam bortskaffes til specialbehandling. Der bortskaffes også en mindre mængde metalskrot 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 og lignende.

### Støj

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 trafikken når 24.000 køretøjer på vejbanen eller 300 togpassager per døgn udføres en fornyet støjvurdering. Trafikmængden i 2013 på henholdsvis 18.300 køretøjer og 185 tog i døgnet førte ikke til overskridelse af de fastsatte støjgrænser.

### Øvrige påvirkninger

Der var i den første periode efter broens åbning 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.

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

# Miljøpåvirkning i tal

Pilene i højre kolonne angiver udviklingen fra 2009-2013 uanset variation i de mellemliggende år.

- ↘ Mere end 10 procent fald.
- ↗ Mere end 10 procent stigning.
- Mindre end 10 procent forskel.

Trafikbelastning (antal)	2009	2010	2011	2012	2013	Tendens 2009 – 2013
<b>Motorvej</b>						
Motorcykler	33.850	31.250	29.700	27.200	32.600	→
Personbiler	6.565.000	6.500.000	6.375.000	6.148.000	6.027.200	→
Biler 6 – 9 m	164.050	172.600	180.700	180.000	181.700	→
Busser	42.750	44.500	44.700	41.700	41.100	→
Lastbiler	298.100	328.300	358.100	368.900	401.700	↗
Køretøjer i alt	7.103.700	7.076.600	6.988.200	6.765.800	6.694.000	→
<b>Jernbane<sup>1</sup></b>						
Godstog	7.100	9.700	9.500	8.600	8.100	↗
Ton gods	4.250.000	6.190.000	6.190.000	5.890.000	6.440.000	↗
Passagertog, inkl. tjenestetog	60.200	59.400	61.400	59.800	59.600	→

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)	2009	2010	2011	2012 <sup>2</sup>	2013 <sup>2</sup>	Tendens 2009 – 2013
	NO <sub>x</sub>	81	85	88	77	79	→
	Kulbrinter (CH)	27	26	26	14	14	↘
	CO	124	124	123	120	120	→
	CO <sub>2</sub>	29.800	30.300	30.400	24.200	24.200	↘
	SO <sub>2</sub>	6,9	7,4	7,5	7,2	7,1	→

1. Se note 1 ovenfor.

2. Fra 2012 har vi fået reviderede nøgletal for udslipsparametrene for motorvejstrafikken.

	2009	2010	2011	2012	2013	Tendens 2009 – 2013
<b>EN3 Energi (terajoule)</b>	44,60	50,20	37,43	34,31	31,96	↘
<b>EN4</b> El (forbindelsen, inklusive Lernacken driftscenter)	34,17	38,21	29,72	27,32	24,98	↘
El (Vester Søgade)	1,47	1,53	1,46	1,55	1,44	→
Brændstof <sup>1</sup>	4,74	5,97	1,72	1,66	1,54	↘
Naturgas	2,78	3,03	2,77	2,27	2,49	↘
Fjernvarme <sup>2</sup>	1,44	1,77	1,39	1,51	1,51	→
<b>EN16 Koldioxidudslip (ton)</b>	3.510	3.087	1.969	1.467	1.384	↘
Direkte total	467	563	280	250	252	– <sup>1</sup>
– heraf brændstof <sup>1</sup>	310	392	123	122	111	– <sup>1</sup>
– heraf naturgas	157	171	156	128	141	↘
Indirekte total <sup>3</sup>	3.043	2.524	1.689	1.217	1.131	↘
– heraf fjernvarme	68	59	43	45	45	↘
– heraf dansk el	2.502	947	488	130	146	↘
– heraf svensk el	473	1.518	1.158	1.041	940	↗
<b>EN8 Vand (m<sup>3</sup>)</b>	5.020	15.566	7.319	7.457	8.289	↗
Lernacken	3.841	12.743	4.878	5.784	6.594	↗
Kastrup halvø	245	1.889	1.585	632	654	↗
Vester Søgade <sup>2</sup>	934	856	810	1.041	1.041	→
<b>EN1 Materialer (ton)</b>	853	1.448	421	1.494	4.841,1	– <sup>5</sup>
Vejsalt – fast	513	814	167	295	471	→
Vejsalt – saltlage	315	558	233	507	288	→
Asfalt <sup>5</sup>	–	–	–	670	4.067	–
Papir – kontorpapir <sup>4</sup>	0,91	1,02	1,97	2,68	1,98	↗
Papir – tryksager	8,70	69,48	11,68	12,07	5,60	↘
Papir – emballage Brobizz	4,07	2,52	3,46	3,40	3,06	↘
Brobizz	3,11	1,37	1,58	1,55	1,40	↘
Rengøringsmiddel på forbindelsen <sup>6</sup>	2,05	1,30	2,04	2,00	2,42	↗
Voks	0,26	0,38	0,15	0,06	0	↘
Olie/fedt	0,07	0,09	0,58	0,09	0,08	↗
Maling <sup>7</sup>	–	–	–	–	0,50	–
Kølemiddel (HFC)	0,096	0,088	0,020	0,010	0,06	↘

	2009	2010	2011	2012	2013	Tendens 2009 – 2013
<b>EN22 Affald (ton)</b>	106	149	179	197	886	↗
Affald til forbrænding <sup>8</sup>	14,81	44,72	45,23	50,53	46,54	↗
Papir og pap til genbrug	16,33	12,45	12,82	16,79	8,93	↘
Biologisk affald <sup>9</sup>	–	–	–	2,34	14,98	–
Glas til genanvendelse <sup>9</sup>	–	–	–	–	1,51	–
Vejopfej til deponering, inkl. grusslam fra brønde ved vejbanen	25,00	36,49	46,91	37,76	64,77	↗
Asfalt til genanvendelse	–	–	–	–	713	–
Metalskrot til genbrug	2,00	6,36	13,06	0,42	1,30	–
Affald til sortering	5,02	10,05	1,50	6,02	1,76	↘
Slam fra fedt/olieudskiller til specialbehandling	11,70	11,70	11,70	11,70	11,70	→
Slam/spildevand fra pumpesump og ledninger til specialbehandling	25,50	21,76	39,04	47,56	15,46	↘
Elektronikaffald til specialbehandling	2,56	3,47	4,47	6,14	1,41	↘
Farligt affald til specialbehandling <sup>10</sup>	2,66	1,70	4,36	18,07	5,27	↗

1. Dækker Øresundsbrons forbrug af benzin og diesel. Fra 2011 og frem indeholder dette tal også kørsel i medarbejderes egne biler i tjenestes medfør. Samarbejdspartners brændstofforbrug er medregnet i 2009 og 2010, hvorefter det er taget ud af denne rapport, blandt andet fordi flere samarbejdspartnere er begyndt at lave deres egne rapporter, og det dermed ville være dobbeltregistreringer.
2. Vand og fjernvarme opgøres et år bagud i Vester Søgade. Forbrug for 2013 er dermed estimeret baseret på forbrug for 2012, se bilag 2 for forklaring.
3. Leverandører af el og fjernvarme beregner udslipfaktorer for gram kuldioxid per kilowatttime et år bagud. Derfor er indeværende års udslip beregnet ud fra foregående års udslipfaktorer efter anbefaling fra leverandører. For 2009-2012 er tallene udregnet på baggrund af det aktuelle års udslipfaktorer.
4. Papirforbruget 2012 er reduceret, da vi har opdaget en fejl i dataopgørelserne.
5. Fra 2012 og frem 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 2013 er vi begyndt at opgøre forbrug af maling på forbindelsen.
8. Fra 2010 begyndte vi at opgøre det brandbare affald fra administrationen på Lernacken.
9. I løbet af 2013 er vi begyndt at udsortere madaffald fra kantiner både på Lernacken og i Vester Søgade samt glas fra kantinen i Vester Søgade.
10. Batterier, lysrør, kabelvoks, olie med videre.

## Naturen omkring forbindelsen

**LA11** 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 forbindelsen, viser, at naturen ikke er forringet. Derimod er der nu en større artsrigdom og mængde af dyr og planter i lokalområdet.

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 1,3 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 miljøansvarlige. 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 publikation i februar 2012, som i detaljer beskriver 12 års udvikling i floraen på Peberholm.

Siden driftsperiodens start i år 2000 er der sammenlagt registreret cirka 500 plantearter, cirka 30 ynglende fuglearter, cirka 350 billearter, cirka 420 sommerfuglearter, 18 biarter, 4 arter af pattedyr, samt 2 paddearter på Peberholm.

I 2013 er der registreret cirka 300 plantearter, hvilket er på niveau med de seneste år. Endvidere er der observeret 23 ynglende fuglearter, hvilket er lidt færre end 2012, men på niveau med de senere år. Måger udgør over halvdelen af det samlede antal ynglefugle, men der er også mange ynglende bramgæs og grågæs. I de senere år har der ikke været ynglende terner på Peberholm, men i 2013 blev observeret en koloni på 40 par havterner. Der er ikke observeret levende harer på Peberholm i 2013, og den bestand, der i de seneste isvintre er vandret fra nabøen Saltholm til Peberholm, er formodentlig gået til på grund af trafik og rovfugle.

Der blev i vinteren 2012/13 observeret flere overvintrende havørne på Peberholm, og i 2013 blev der observeret tegn på, at en havørn havde påbegyndt redebyggeri på Peberholm. I efteråret 2013 blev for første gang observeret en slange på Peberholm, formodentlig har det været en snog.



Årstal <sup>1</sup>	2009	2010	2011	2012	2013
Antal plantearter på Peberholm	293	269	316	273	300 <sup>2</sup>
Antal ynglefuglearter på Peberholm	21	16	23	29	23

1. Der kan ske mindre ændringer af historiske data hvert år i forbindelse med bestemmelse af indeværende års arter.
2. Artsbestemmelsen for planter i 2013 er ikke afsluttet ved rapportens udgivelse.



# BILAG

## Bilag 1: Miljøvilkår

Opsummering af gældende myndighedsvilkår for drift af Øresundsbron	Status
Vattendomstolens dom nr. DVA 37/95	Middel til glatførebekæmpelse skal være NaCl eller et miljømæssigt tilsvarende stof. OK
Vattendomstolens dom nr. DVA 37/95	Fiskerimæssige undersøgelser gennemføres indtil 1. juli 2003.
Koncessionsnæmndens afgørelse nr. 193/98	Redegørelse for disse undersøgelser skal sendes til Miljødomstolen senest 1. juli 2004. 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. 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. OK
Tilladelser af 1. september 1997 fra Københavns Amt til udledning af spildevand fra udløb I1, I2, I3 og P4 på den kunstige ø	Krav om maksimal udledningshastighed (50 – 800 l/sek). Krav om at udledningen sker efter passage af olieudskiller og sandfang, som skal tilses og oprensnes efter behov (mindst 2 gange årligt). Krav om driftsrapport. OK
Tilladelse af 16. april 1998 fra Københavns Amt til udledning af spildevand fra udløb P1, P2 og P3 på halvøen ved Kastrup	Krav om maksimal udledningshastighed (1120 – 1560 l/sek). Krav om at udledningen sker efter passage af olieudskiller og sandfang (P1 dog kun sandfang), som skal tilses og oprensnes efter behov (mindst 2 gange årligt). Krav til driftsrapport. OK
Miljødomstolens dom 21. januar 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. 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. Afsluttet
Miljönämnden Malmö Stads afgørelse 29. juni 2000	Fastsættelse af kontrolprogram for driftsfasen. Senest 1. marts skal der indsendes en miljørapport til Miljönämnden. 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. Afsluttet
Tårnby Kommune, byggetilladelse af december 2005	Krav til indretning og drift af reservekraftstation på Peberholm. OK
Miljööverdomstolen, dom af 1. september 2008	Afskærmet belysning af hensyn til fisk og ål. Afsluttet Årlig kompensation til fiskere for mistet indtjening OK
Malmö Miljöförvaltning, aftale af 29. december 2008	Øresundsbro Konsortiets kontrolprogram i driftskedet justeret med hensyn til målinger af udvaskning med regnvand. OK

## Bilag 2: Data

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

### **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 erhvervskunder, som har en aftale med Øresundsbron. Spørgsmålene sendes ud med e-mail. 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, miljø og arbejdsmiljø**

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

### **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. Bemærk, at tal angivet på oresundsbron.com kan afvige minimalt fra de tal, der anvendes i denne rapport. Det skyldes, at tal i denne rapport er baseret på regnskabstallene, der efterjusteres for fejlkørere, fejlregistreringer med videre.

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 for henholdsvis den svenske og den danske bilpark. Emissioner er beregnet ud fra nøgletal på de enkelte udslipsparametre fra 2008 i årene 2009-2011. Fra 2012 har vi fået opdaterede nøgletal, som ligger til grund for beregning af udslip i årene 2012-2013.

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 opgiver kørte kilometer hver måned. Brændstofforbrug i forbindelse med tjenestekørsel ud over det brændstof, der købes på Øresundsbrons egne benzinkort, er opgjort fra 2011 og frem.

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 i 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 2013 en opgørelse over fjernvarme brugt i 2012. Derfor er forbruget for 2013 opgjort som et skøn, der svarer til forbruget for 2012. Der forbruges stort set samme mængde fjernvarme i 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 i Vester Søgade opgøres et år bagud af udlejer, som beskrevet ovenfor for fjernvarme. Derfor er forbruget for 2013 et estimat på basis af det faktiske forbrug i 2012.

#### **Forbrugsmaterialer**

Vejsalt og papir opgøres som summen af de samlede mængder, som købes hos Øresundsbrons faste leverandører i løbet af året. Papir indkøbt i Vester Søgade 10 deles med to andre virksomheder på adressen. Øresundsbrons forbrug beregnes ud fra en fordelingsnøgle, idet vores 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).

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.

## 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.	Eksternt verificeret
	<b>G3 Oplysninger om ledelsestilgang</b> OUTPUT	Ingen rapportering påkrævet.	Eksternt verificeret	Oplysninger om ledelsestilgang til hver enkelt indikator-kategori.	Eksternt verificeret	Oplysninger om ledelsestilgang til hver enkelt indikator-kategori.	Eksternt verificeret
	<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.	Eksternt verificeret	Rapportering på minimum 20 resultatindikatorer, herunder mindst en fra hver af flg. kategorier: økonomi, miljø, menneskerettigheder, arbejdsforhold, samfund, produktansvar.	Eksternt verificeret	Rapportering på alle G3-nøgleindikatorer og branche-specifikke* indikatorer ud fra væsentlighedsprincippet ved enten at a) rapportere på indikatoren, eller b) forklare, hvorfor indikatoren ikke er taget med.	Eksternt verificeret

\* Branche-specifikke ifølge den endelige udgave

3.12 Emne	Side i Årsrapport	Side i denne rapport
<b>Strategi og analyse (1)</b>		
1.1 Erklæring om bæredygtighed		5
<b>Organisationsprofil (2)</b>		
2.1 Organisationens navn	Forside	7
2.2 Tjenester og produkter	Inderside af forside	7
2.3 Organisationens struktur	Inderside af forside	7
2.4 Hovedkontor	Bagside	7
2.5 Lande	Inderside af forside	7
2.6 Ejerskab	Inderside af forside	7
2.7 Markeder	36	Inderside af forsiden, 7, 9, 36
2.8 Omfang af organisation	40	7, 24
2.9 Væsentlige ændringer		Ingen væsentlige ændringer
2.10 Priser		Ingen modtaget
<b>Rapport-parametre (3)</b>		
3.1 Rapporteringsperiode		Forside, 3
3.2 Dato for seneste rapport		3
3.3 Rapporteringsfrekvens		3
3.4 Kontaktperson		54
3.5 Proces for definition af indhold		3, 9, 12
3.6 Afgrænsning		3
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		3
3.11 Væsentlige ændringer		3
3.12 Tabel over oplysninger		53
3.13 Verifikation		55
<b>Ledelse, forpligtelser og interessent-involvering (4)</b>		
4.1 Ledelsesstruktur	18	
4.2 Bestyrelsesformands eventuelle ledende stilling	20	
4.3 Uafhængige bestyrelsesmedlemmer	20	
4.4 Aktionærers og medarbejderes påvirkning af bestyrelsen	20	
4.14 Interessentgrupper		12
4.15 Udvælgelse af interessenter		3, 12

Emne	Side i Årsrapport	Side i denne rapport
<b>Ledelsestilgang og resultatindikatorer (5)</b>		
EC1 Genereret og fordelt økonomisk værdi	24	34
EC3 Dækning af pensionsordninger	40	34
EC9 Indirekte økonomiske indvirkninger		36
EN1 Materialer		42, 45
EN3 Direkte energiforbrug		41, 45
EN4 Indirekte energiforbrug		41, 45
EN8 Vandforbrug		42, 45
EN11 Beskyttede områder		47
EN12 Biodiversitet		47
EN16 Direkte og indirekte drivhusgasudledninger		41, 45
EN17 Andre indirekte drivhusgasudledninger		41, 44
EN22 Affald		42, 46
LA1 Arbejdsstyrke		24
LA2 Personaleomsætning		25
LA3 Personalegoder		25
LA4 Kollektive overenskomster		26
LA6 Arbejds miljøudvalg		30
LA7 Ulykker og fravær		31
LA13 Mangfoldighed		24, 25
PR5 Kundetilfredshed		15

## Kontaktperson

Bjørn Hasse Nielsen  
 Telefon: +45 33 41 60 00  
 Mail: [bhn@oresundsbron.com](mailto:bhn@oresundsbron.com)

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



3.13

## Revisors erklæring om begrænset review af bæredygtighedsrapporten

Til læserne af Øresundsbro Konsortiets CSR-rapport 2013

### Indledning

Vi har fået til opgave af ledelsen i Øresundsbro Konsortiet (Øresundsbroen) at foretage et begrænset review af Øresundsbroens "CSR-rapport – Samfundsansvar og bæredygtig udvikling" (bæredygtighedsrapport) for 2013.

### Bestyrelsens og ledelsens ansvar for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten

Det er bestyrelsen og selskabets ledelse, der har ansvaret for det løbende arbejde vedrørende miljø, arbejdsmiljø, social ansvarlighed og bæredygtig udvikling samt for at udarbejde og fremlægge bæredygtighedsrapporten i overensstemmelse med de gældende kriterier.

### Revisorens ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om bæredygtighedsrapporten på grundlag af vores begrænsede review. Vi har foretaget vores begrænsede review i overensstemmelse med RevR 6 *Verifikation af bæredygtighedsrapportering* udgivet af FAR. Et begrænset review omfatter at stille spørgsmål, først og fremmest til personer, der er ansvarlige for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten, at foretage en analytisk gennemgang og at træffe andre foranstaltninger i forbindelse med det begrænsede review. Et begrænset review har et andet fokus og er meget mindre omfattende sammenlignet med det fokus og omfang, som en revision i overensstemmelse med IAASB's standarder for revision og kvalitetskontrol og god revisionsskik ellers har. De foranstaltninger, der træffes i forbindelse med et begrænset review, giver os ikke mulighed for at skaffe en sådan sikkerhed for, at vi bliver bekendt med alle vigtige forhold, som kunne afdækkes ved en revision. Den konklusion, vi kommer med baseret på et begrænset 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), der er relevante for bæredygtighedsrapporten, samt de specifikke rapporterings- og beregningsprincipper, som selskabet har udviklet og anført. Vi anser, at disse kriterier er egnede for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten.

Vi anser, at de beviser, vi har indhentet i forbindelse med vores review, er tilstrækkelige og hensigtsmæssige som grundlag for nedenstående udtalelse.

### Konklusion

Ved det udførte begrænsede 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 29. januar 2014

PriceWaterhouseCoopers AB

Mats Åkerlund  
Statsautoriseret revisor

Fredrik Ljungdahl  
Sagkyndigt medlem af FAR









ØRESUNDSBRON®

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