

SAMHÄLLSANSVAR OCH
HÅLLBAR UTVECKLING

CSR-RAPPORT

ØRESUNDSBRO KONSORTIET 2013



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 stor och befolkas av 3,7 miljoner invånare, varav 1,2 miljoner i Sverige och 2,5 miljoner i Danmark.



Förord

3.6 Øresundsbro Konsortiet känner stort ansvar för samhället och miljön. I den årliga CSR-rapporten, som omfattar hela företaget, berättar vi om våra insatser.

3.1 Detta är den 5:e i raden av CSR-rapporter som
3.2 bygger vidare på tidigare årliga rapporter om
3.3 de miljövillkor som Øresundsbron ställs inför. CSR-rapporten följer rapporteringsperioden för årsredovisningen, som är ett helt kalenderår. CSR-rapporten för 2012 gavs ut i februari 2013. På vår hemsida går det att få tillgång till alla tidigare rapporter.

3.10 Rapporteringen för 2013 uppfyller kraven i Global
3.11 Reporting Initiative (GRI) för rapporteringsform C+. 20 resultatindikatorer har valts ut, 3 ekonomiska, 8 sociala och 9 miljömässiga. Det är en mer än under 2012, eftersom vi under 2013 har genomfört två kundundersökningar och därmed kan ta med en extra resultatindikator. På sidorna 53 och 54 finns en översiktstabell med punkter i GRI. Siffrorna i rapportens marginal hänvisar till dessa punkter.

3.5 Rapporten kan läsas av alla som vill följa med
4.15 i vårt CSR-arbete. Målgruppen är intressenter såsom ägare och myndigheter, medier, kunder, samarbetspartners och andra bland allmänheten som kan ha intresse av våra CSR-förhållanden. Innehållet i rapporten har valts ut mot bakgrund av våra visioner och målsättningar och de omständigheter som bedöms väsentligt påverka samhälle och miljö. Rapporten avspeglar vad vi dagligdags upplever att våra intressenter har fokus på, till exempel:

- 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, vatten, energi och växthusgaser.



Innehållsförteckning

CSR-arbetet på Øresundsbron	5
Om företaget	7
Øresundsbron	7
Anläggningen	8
Vision och affärsidé	9
Överordnade mål	9
CSR för hela företaget	10
Intressenter	12
Social hållbarhet	15
Därför byggdes bron	15
Trafikutveckling och kundrelationer	15
Trafiksäkerhet och tillgänglighet	16
Arbetsvillkor för medarbetarna	22
Arbetsmiljö för medarbetare och samarbetspartners	27
Inköp	32
Ekonomisk hållbarhet	34
Direkta ekonomiska effekter	34
Indirekta ekonomiska effekter	36
Miljömässig hållbarhet	38
Miljöpåverkan	41
Miljöpåverkan i siffror	44
Naturen runt förbindelsen	47
Bilag	49
Bilag 1: Miljövillkor	49
Bilag 2: Data	50
Bilag 3: Rapporten i relation till GRI	52
Kontaktperson	54
Revisors rapport över översiklig granskning av hållbarhetsredovisning	55

CSR-arbetet på Øresundsbron

1.1 Øresundsbro Konsortiet lever i nära samklang med omvärlden. Konjunkturerna på Europas finansiella marknader påverkar oss, liksom utvecklingen på arbets- och bostadsmarknaderna i regionen. Våra räntekostnader sjunker och trafikintäkterna ökar eftersom fritids- och fraktrafikerna ökar. Tågtrafiken slår rekord, och har blivit mer attraktiv med nya stationer och ökad turtäthet. Samtidigt går pendlingen med bil tillbaka, som en följd av just konjunkturerna i vår omvärld. Konsortiets uppdrag är att skapa vinst i verksamheten så att lånen som finansierat förbindelsen kan betalas tillbaka.

Ett annat stort fokus är vårt arbete med socialt och miljömässigt ansvar, som vi redovisar här i vår CSR-rapport. Vår förbindelse ska vara tillgänglig, öppen och ha högsta säkerhet för personal såväl som trafikanter i bil och tåg. Verksamheten ska också vara miljömässigt hållbar.

Sedan bron öppnade har vi lyckats minska elförbrukningen med mer än 40 procent, och vi ger oss inte där. Vi ser oss ständigt om efter nya sätt att dra ner på förbrukningen. Att byta gamla tekniska lösningar, efterhand som de slits ut, mot nya, energisnålare alternativ, är ett sätt. Under 2013 har vi till exempel bytt ut alla lysrör i vägtunneln mot en modell med längre livslängd än de gamla. Att vi dragit ner på belysningen i tunneln är en åtgärd som slagit igenom till fullo under 2013 och som stått för den allra största effekten. Vi har också bytt den gamla motorvägsbelysningen till LED-teknik.

Andra energibesparande åtgärder som genomförts under året är tilläggsisolering av uppvärmda utrymmen, minskad uppvärmning av tekniska utrymmen, minskad ventilation när lokaler är obemannade, nya energieffektiva kylmaskiner för byggnader vid betalstationen samt installation av värmepumpar.

Sammanlagt har elförbrukningen optimerats med 8,6 procent under 2013.

Under 2013 har vi köpt och implementerat riskstyrningsverktyget Exonaut Risk. Det används först och främst för överordnade risker för verksamheten (Enterprise Risk Management) samt riskstyrning i projekt. Vi har genomfört en rad möten med våra samarbetspartners kring frågor som rör säkerhet, kvalitet och miljö, med målet att skapa en gemensam hållning i dessa frågor. Vi har också utvecklat och stärkt våra riktlinjer för lagring och hantering av kemikalier på förbindelsen.

Att förbindelsen är öppen och tillgänglig är viktigt. Under 2013 hade vi som mål att vi inte skulle behöva stänga järnvägen på grund av tekniska fel i konsortiets infrastruktur mer än maximalt 7 timmar. Resultatet blev 0 timmar. Däremot måste vi anpassa oss efter väderförhållandena. Vinterväghållningen har vi god beredskap för, med egna salt- och snöröjningsbilar som kan ta sig ut med kort varsel. Vid särskilda väderförhållanden kan vi dock bli tvungna att stänga förbindelsen av säkerhetsskäl. Stormen Simone den 28 oktober var så kraftig att motorvägen fick hålla stängt i 5,5 timmar och tågen var inställda i 11 timmar. Det sistnämnda var delvis på grund av kraftig blåst på bron, men också en följd av inställda tåg i hela regionen. Den 5 december härjade Sven i Öresundsregionen och både väg- och tågtrafik ställdes in i cirka 15 timmar.

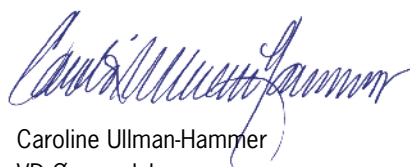
Vi strävar också efter att hela tiden upprätthålla den höga kvalitet vi har på den fysiska och psykiska arbetsmiljön på Øresundsbron. Under 2013 har vi genomfört en arbetsplatsvärdering på LOC (Lernacken Operation Center/Betalstationen) med ett positivt resultat. Vi gläder oss också åt att danska Arbejdstilsynet gett oss en fortsatt grön smiley i betyg efter en riskbaserad tillsyn på Vester Søgade. Øresundsbron satsar även i fortsättningen på generösa hälsofrämjande förmåner och kompetensutveckling.

Att kunderna är nöjda med oss är viktigt och vi vet att deras nöjdhet ligger på en hög nivå. Från och med 2013 har vi börjat mäta detta på ett nytt sätt, som är poängbaserat och mer komplext än tidigare. De senaste två mätningarna lägger oss i det högsta intervallet (81-100 poäng) som betecknar "mycket hög nöjdhet."

Under 2014 ska vi fortsätta att utveckla våra marknader och öka våra intäkter inom framför allt fritids- och fraktrafik. Sedan tidigare kräver vi en deklaration från våra leverantörer att de följer ILO:s grundläggande konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet. De ska leva upp till FN:s barnkonvention artikel 32, de lagar och regler

som gäller i produktionslandet, samt redogöra för hur de arbetar med miljö och arbetsmiljö. Under 2014 ska vi dessutom utarbeta en Code of Conduct för dem, som innehåller riktlinjer för samhällsansvar. 2014 ska vi hålla en introduktionsdag för nya, större samarbetspartners om säkerhet och miljö. Vi ska fortsätta att ständigt förbättra arbetsmiljön, så att Øresundsbron är en bra, säker och trygg arbetsplats, där medarbetarna trivs. Vi fortsätter också arbetet med att ytterligare minska elförbrukningen och hitta nya sätt att leva upp till våra egna, högt ställda, krav på miljöarbetet.

Vi ser fram emot 2014 med tillförsikt och gläder oss åt att ta oss an nya idéer och utmaningar!



Caroline Ullman-Hammer
VD Øresundsbron



OM FÖRETAGET

Øresundsbron

2.1 Den fasta förbindelsen över Øresund, även kallad
2.6 "Øresundsbron", som är företagets registrerade varumärke, är en gemensam angelägenhet för den danska och den svenska staten. Via företagen A/S Øresund (ASØ) och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB äger de Øresundsbro Konsortiet I/S i ett 50/50-ägt joint venture.

Företagets uppdrag är bestämt i regeringsavtalet, som ingicks mellan Danmark och Sverige den 23 mars 1991. Det är baserat på principen om självständigt ansvar för ägandet av förbindelsen över Øresund.

2.2 Konsortiets dagliga uppgift är kommersiell, trafikalt och teknisk ledning av Øresundsbron inklusive alla tillhörande tekniska anläggningar. Uppgiften omfattar också marknadsföring, finansförvaltning, väg- och järnvägsdrift, underhåll, utveckling samt administrativa uppgifter.

Intäkterna från trafiken ska täcka drifts- och räntekostnader och ska användas för återbetalning av de lån som har tagits för att finansiera Øresundsbron inklusive landanslutningarna i Danmark och Sverige.

2.7 Enligt regeringsavtalet har vi skyldighet att ta betalt för överfarten av användarna av motorvägsförbindelsen. Betalning sker i betalstationen, som är en del av förbindelsens anläggning. Betalstationen är placerad vid Lernacken på den svenska sidan av förbindelsen.

Regeringsavtalet omfattar också järnvägsinfrastrukturen. Trafiken på järnvägen genomförs av järnvägsoperatörer medan Øresundsbro Konsortiet äger kontaktledningar, signalsystem och spåranläggning. Banedanmark och Trafikverket betalar en fast årlig avgift till konsortiet för rätten att utnyttja järnvägskapaciteten,

Organisationen i konsortiet består av en verkställande direktör, en direktion och 5 enheter (Leverans, Försäljning och Marknad, Ekonomi och Support, Anläggning samt Finans). Varje enhet leds av en enhetschef. **2.3**

Det fanns under 2013 180 fast anställda medarbetare. Därtill kommer ett antal icke anställda konsulter. Medarbetarna är fördelade på företagets två adresser i Köpenhamn och på Lernacken i Limhamn. **2.5**
2.8

De flesta underhållsuppgifterna på Øresundsbron sköts av externa entreprenörer och samarbetspartners. **2.4**

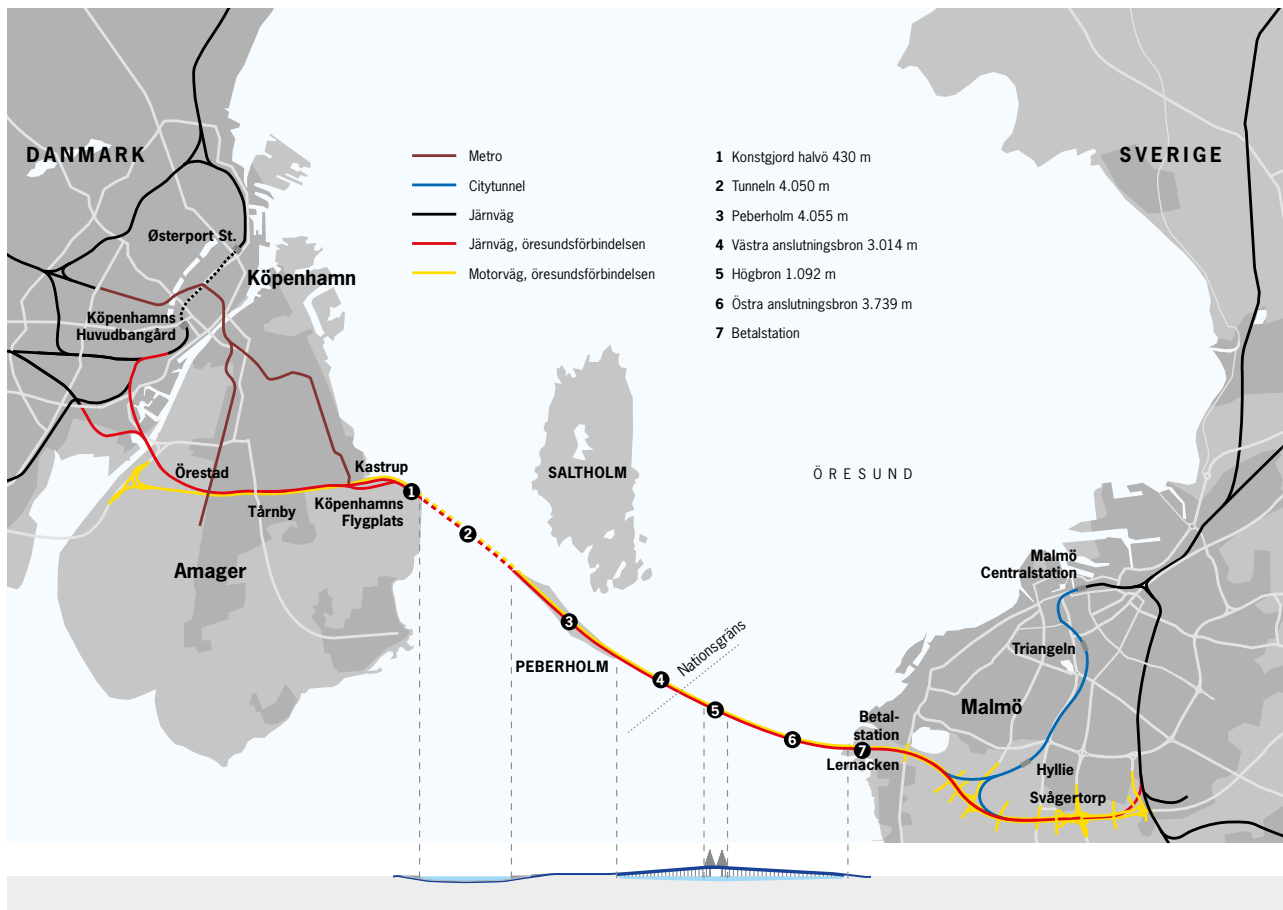
Huvudkontoret ligger på Vester Søgade 10, DK-1601 København V, och betalstationens adress är Kalkbrottsgatan 141, SE-23011 Limhamn.

Anläggningen

Øresundsbron består av följande delar:

1. En konstgjord halvö vid Kastrup. Längd 430 m.
2. En tunnel under farleden Drogden. Längd 4.050 m.
3. Den konstgjorda ön Peberholm. Längd 4.055 m.
4. Den västra anslutningsbron. Längd 3.014 m.
5. Högbron. Längd 1.092 m.
6. Den östra anslutningsbron. Längd 3.739 m.
7. Betalstationen på Lernacken.

Över förbindelsen går en tvåfilig motorväg och en tvåspårig järnväg.



Vision och affärsidé

2.7 Øresundsbronns vision är att Øresundsregionen 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 var 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 värdetförändring ska vara positivt, öka varje år och leda till full återbetalning av kostnaderna för bron.

CSR FÖR HELA FÖRETAGET

Politik

Øresundsbron strävar efter att driva en verksamhet som skapar värde för både företaget och det omgivande samhället. Vi åtar oss därmed ett samhällsansvar och vi bidrar till social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet genom att:

- Stärka integration, samarbete och handel i Øresundsregionen.
- Säkra en tillgänglig, välfungerande och säker förbindelse mellan Danmark och Sverige.
- Erbjud goda arbetsvillkor med möjligheter till utveckling, respekt för mångfald, prioritering av jämställdhet och fokus på hälsa och trivsel.

- Säkra en stabil ekonomisk utveckling där ett positivt och ökande resultat leder till full återbetalning av anläggningskostnaderna.
- Prioritera en sund och säker arbetsmiljö som ser till så att ingen som arbetar på anläggningen eller i administrationen drabbas av psykisk eller fysisk överbelastning.
- Skydda den omgivande miljön, minimera miljöpåverkan från våra aktiviteter och bidra till den biologiska mångfalden på och runt förbindelsen.

Vi hänvisar dessutom till vårt uppdrag, vår vision och vår affärsidé samt till vår personalpolitik, arbetsmiljöpolitik, miljöpolitik och säkerhetspolitik, som behandlas i denna rapport.

Planerat fokus 2013

- Undersöka olika standarder för CSR.
- Planera en ledningsgenomgång av CSR.
- Genomföra 5 business meetings i en öppen dialog med företagen om möjligheter och behov i Øresundsregionen. Minst 70 procent av deltagarna, mätt genom deltagarundersökningar, ska bli inspirerade till att göra affärer på den andra sidan sundet.

Resultat 2013

- GAP-analys genomförd av Øresundsbrons förhållanden och krav i erkända standarder.
- Förberedelserna för en ledningsgenomgång av CSR är gjorda.
- 5 business meetings har genomförts med 63 procent inspirerade deltagare.



Fokus 2014

- Välja ut områden i erkända standarder som vi vill arbeta vidare med.
- Utarbeta en Code of Conduct, som innehåller de riktlinjer för samhällsansvar, som våra leverantörer ska följa.
- Genomföra en ledningsgenomgång av CSR.
- Hålla introduktionsdag om säkerhet och miljö för större samarbetspartners.
- Påbörja förberedelser för en intern CSR-portal i företaget ledningssystem.
- Genomföra 5 business meetings i en öppen dialog med företagen om möjligheter och behov i Öresundsregionen. En deltagarundersökning ska visa "hög" eller "mycket hög" nöjdhet med arrangemanget.

INTRESSENER

- 3.5 Nedan listas de väsentligaste intressenterna,
4.14 som Øresundsbron har identifierat och som vi på
4.15 olika nivåer kommunicerar med och får input från.
Listan är inte gjord i prioriterad ordning.

Ägare: ASØ och Svedab är ägare av Øresundsbron. Enligt konsortialavtalet nominerar varje ägare 4 styrelsemedlemmar. Ägarnas intresse är att Konsortiets verksamhet drivs i enlighet med sunda affärsmässiga principer. Vi kommunicerar med ägarna genom styrelsen, som är länk mellan ägarna och direktionen.

Garanter: Øresundsbrons lån garanteras solidariskt av den svenska och danska staten. Deras intresse är att Øresundsbron alltid är i stånd till att betala av på lånen och att lånen förvaltas på ett ansvarsfullt sätt. Kommunikationen sker genom mötesaktiviteter och rapportering.



Styrelse: Förvaltningen av Øresundsbron regleras i konsortialavtalet. Styrelsen är ansvarig för att skapa de förutsättningar som är nödvändiga för att uppnå vårt syfte och mål. Den verkställande direktören, som utses av styrelsen, svarar för den löpande förvaltningen av förbindelsen i samarbete och kommunikation med direktionens övriga medlemmar.

Medarbetare: De anställda vill ha en trygg och säker arbetsplats så de inte lider av överbelastning eller kommer till skada medan de gör sitt jobb. Att en god arbetsmiljö upprätthålls säkras genom arbetsmiljöorganisationen, som möjliggör god kommunikation på alla nivåer. Att ha en attraktiv arbetsplats innebär också att alla får en rimlig lön så de kan försörja sin familj och klara uppehållet. Med hjälp av kommunicerade handlingsplaner får medarbetarna frihet att agera och lösa sina uppgifter på bästa och mest effektiva sätt. Medarbetarna bidrar på så sätt till att nå organisationens fastställda mål.

Kunder: Önskar god service och hög säkerhet till rimligt pris. I olika forum på till exempel vår hemsida eller i direkt kontakt med vårt kundcenter kan kunderna ge sin mening till känna. Vi skickar ut nyhetsmail och tidskrifter till alla intresserade. Vi gör också kundundersökningar med jämna mellanrum.

Myndigheter: Har bland annat krav på att vi följer lagar och regler om säkerhet, arbetsmiljö, miljöskydd, arbetsmarknadsvillkor etc. I olika sammanhang blir vi indragna i remisser om EU-direktiv, nationell lagstiftning etc. med möjlighet att kommentera innan de blir antagna. Vi samarbetar också med Malmö Stad och Tårnby kommun, bland annat om de miljövillkor som ställdes som krav då Øresundsbron skulle byggas.

Politiker: Allt beroende på om det gäller nationella eller regionala politiker kan fokus vara olika. Vi följer med i den löpande politiska debatten när det är ämnen som direkt eller indirekt inbegriper vårt verksamhetsområde. Vår hållning är att försöka få regionala och nationella politiker att engagera sig i Öresundsregionens utveckling. Det gör vi bland annat genom att med jämna mellanrum anordna business meetings där politiker, näringslivs- och kulturföreträdare inbjuds för att delta i en öppen dialog om Öresundsregionens möjligheter och behov.

Entreprenörer och motsvarande samarbetspartners inklusive Banedanmark och Trafikverket:

En stor del av drifts- och underhållsarbetet på förbindelsen sköts av entreprenörer och samarbetspartners. Kommunikationen mellan dem och oss kan vara formell genom kontrakt och kontraktsmöten, planerings- och genomförandemöten eller informell genom daglig kontakt medan de arbetar hos oss.

Biologiska experter: Några av våra viktigaste intressenter kan inte tala för sig själv. Det är framför allt fåglarna, insekterna, fiskarna och växterna. Deras språkrör är de biologiska experter som sedan invigningen år 2000 med stort intresse har följt utvecklingen av naturen på Peberholm och som står i tät dialog med oss för att förvalta flora och fauna på bästa möjliga sätt.

Trafikstyrelsen (DK) och Transportstyrelsen (SE): De nationella järnvägsmyndigheterna ska utfärda ett säkerhetsgodkännande för en femårs period för att Øresundsbron ska kunna driva verksamhet som infrastrukturförvaltare. Under tiden har de två myndigheterna konstant tillsyn så att Øresundsbrons säkerhetssystem lever upp till gällande krav. Øresundsbron lämnar årligen en säkerhetsrapport som underlag för en bedömning av säkerhetsnivån.



Beredskapsmyndigheterna: Polis, räddningstjänst, sjukhus etc. i båda länderna är ansvariga för insatsen vid olyckor på förbindelsen och ingår i en gemensam beredskapsorganisation. Kommunikationen sker genom en beredskapsplan, övningar och mötesaktiviteter.

Vejdirektoratet och Trafikverket ingår tillsammans med svensk och dansk polis med flera i en samverkansgrupp i syfte att optimera driftsäkerheten för trafiken samt säkra gränssnitt till anslutande vägar. Kommunikationen sker via möten.

Media: Øresundsbron präglas av öppenhet gentemot omvärlden. Intresset för förbindelsen är mycket stort, regionalt, nationellt och internationellt. Det tillmötesgår med ett proaktivt kommunikationsarbete där kommunikationen ska vara trovärdig, öppen och strukturerad. Øresundsbron har en presstjänst som alla kan kontakta med frågor som har med förbindelsen att göra.



SOCIAL HÅLLBARHET

Därför byggdes bron

Øresundsbron byggdes för att förbättra förbindelserna mellan Skandinavien och den europeiska kontinenten. Men också för att stärka det ekonomiska och kulturella samarbetet mellan Danmark och Sverige och utveckla ett gemensamt arbets- och bostads-marknad 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 kan få 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 8000 fordon per dygn under 2001 till cirka 18.300 fordon per dygn under 2013. Under samma period har pendlarnas andel av personbilstrafiken ökat från 5 till 36 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 2013 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 bidrar 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 interna riktlinjer för hantering av kundrelationer sätter kunden i centrum genom att lägga vikt på tillgänglighet, trovärdighet och sunt förnuft.

Kundernas tillfredsställelse med Øresundsbron ligger på en hög nivå. Från 2013 har vi börjat mäta kundtillfredsställelse på ett nytt sätt, som är poängbaserat och mer komplext än tidigare. De senaste två mätningarna på 87 respektive 84 poäng ligger i det högsta intervallet (från 81 till 100), vilket betyder en "mycket hög tillfredsställelse".

PR5

Trafiksäkerhet och tillgänglighet

Politik

Øresundsbrons trafikförbindelse ska vara säker, både för våra kunder som använder den och för våra medarbetare som arbetar på den.

Säkerhetsrisken vid färd på, eller arbete vid, Øresundsbro Konsortiets väg- och järnvägssträckning ska alltid vara så låg som det är praktiskt möjligt med hänsyn tagen till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I medvetande om att risker inte kan elimineras helt och att driften av Øresundsbron i värsta fall kan medföra risker för människor, för miljön och för ekonomiska värden, ska Øresundsbron löpande:

- Identifiera alla relevanta risker så att säkerhetsnivån på Øresundsbron blir rimlig och jämförbar med motsvarande anläggningar.
- Förankra en stark säkerhetskultur där medarbetarna känner sitt ansvar och aktivt förebygger risker för säkerheten.

- Fastställa och följa upp konkreta mål för väg- och järnvägssäkerheten
- Öppet och konstruktivt kommunicera om säkerhetsförhållanden med alla relevanta parter, bland annat allmänheten.
- Använda riskvärderingar vid genomförande av ändringar för att säkra att säkerhetskonsekvenserna är kända och aktivt beslutade i ledningen.
- Registrera och analysera händelser, incidenter, avvikelser och fel för att förbättra säkerheten.
- Säkra att gällande lagstiftning, normer, regler etc. är inarbetade och alltid följs.



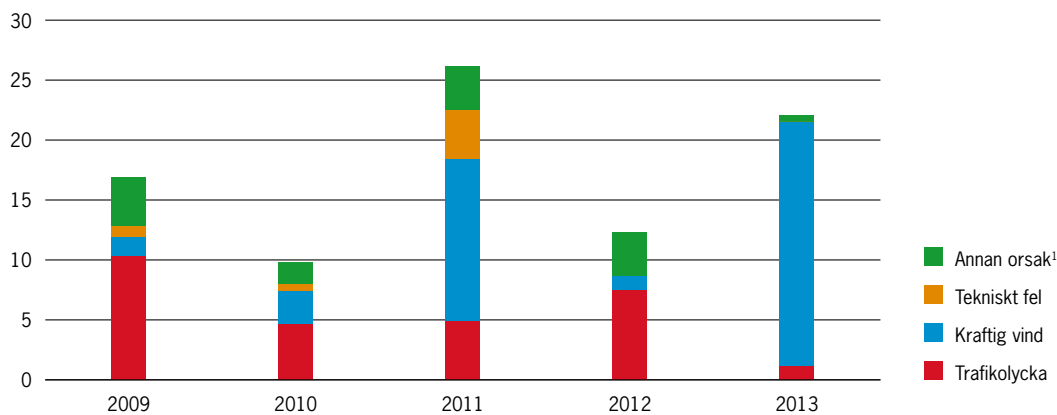
Planerat fokus 2013

- Inköp- och implementering av ett riskstyrningsverktyg.
- Totalstängning av järnvägen på grund av akuta tekniska fel i konsortiets infrastruktur får vara högst 7 timmar per år.

Resultat 2013

- Riskstyrningsverktyget Exonaut Risk är inköpt och inarbetat. Verktyget används i första omgången till överordnade risker (Enterprise Risk Management) samt till riskstyrning i projekt.
- Totalstängning av järnvägen på grund av akuta tekniska fel: 0 timmar.

Stopp i vägtrafiken i timmar



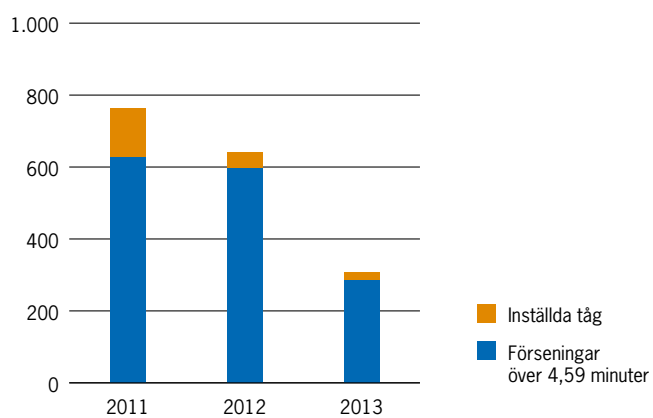
1. "Annan orsak" är oftast övningar och test av tekniska anläggningar som har inflytande på trafiken, till exempel stoppbommar.

Fokus 2014

- Överföring av överordnade risker i Exonaut Risk.
- Användning av Exonaut Risk till riskstyrning i 75 procent av A- och B-projekten (större komplexa projekt) som har inletts efter 1 januari 2014.
- Totalstängning av järnvägen på grund av akuta tekniska fel i Konsortiets infrastruktur ska vara högst 7 timmar per år.



Antal påverkade tåg



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

Riskledning

Riskledning är ett viktigt element för Øresundsbron för att styra de affärsmässiga risker som identifieras, dels på ett överordnat plan, dels i den operativa driften samt i projekt. Därmed minimeras både risker och potentiella förluster och det blir bättre förutsättningar för att nå de uppställda målen.

Riskledning bedrivs på 4 nivåer:

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

I syfte att förbättra överblicken över företagets risker har riskstyrningsverktyget Exonaut Risk inköpts och datatekniskt inarbetats under 2013. Målet för 2014 är att verktyget åtminstone används till ERM samt till styrning av projektrisker.

Trafikrisker

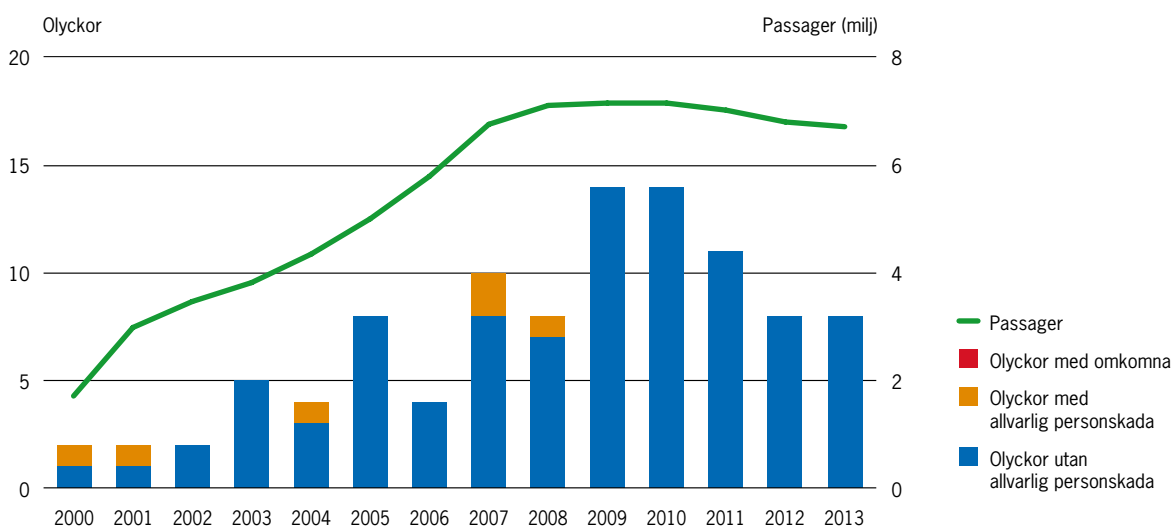
Förbindelsen har ett avancerat övervakningssystem som gör det möjligt för trafikledarna att gripa in när det uppstår farliga eller potentiellt farliga situationer på motorvägen. Tågtrafiken övervakas av tågledningscentralerna i Malmö och Köpenhamn.

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 sedan den öppnades år 2000.

Alla olyckor på motorvägen och järnvägen registreras och kategoriseras. Allvarligare olyckor utvärderas och rapporteras i samarbete med myndigheterna, som levererar relevant input, och händelserna går igenom i Beredskapsgruppen.

Olyckor motorväg



Efter genomgång av historiska data, har klassificeringen ändrats för en av olyckorna i 2008.

Tillgänglighet

Det är ett mål i konsortiets affärsplan att förbindelsen ska vara tillgänglig på ett säkert och bekvämt sätt samt att tillgänglighet och service ska prioriteras.

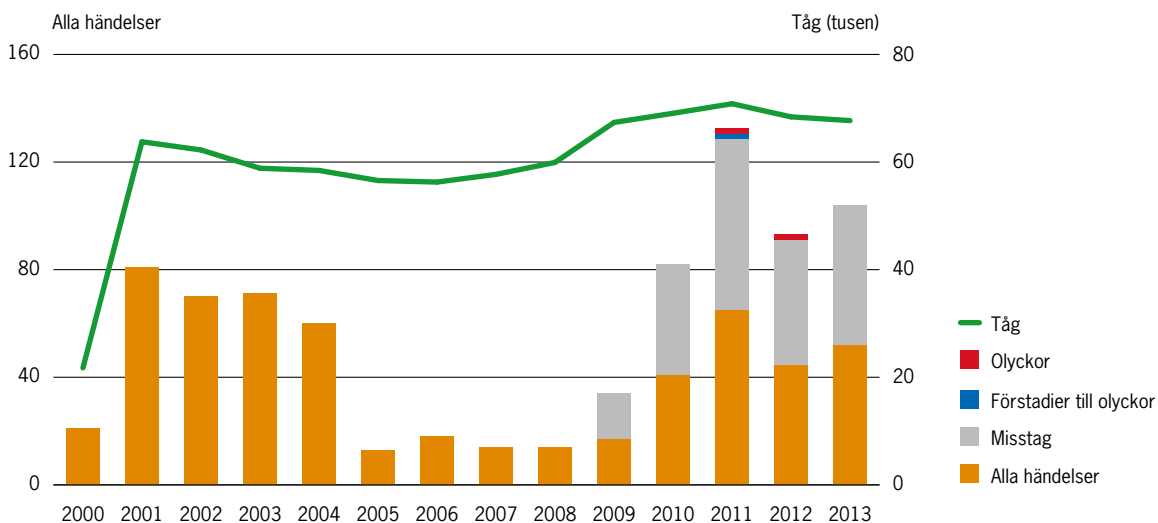
Många öresundsmedborgare pendlar dagligen mellan Danmark och Sverige. Øresundsbron har därmed en samhällsfunktion där tillgänglighet dygnet runt är viktig. Säkerhet och underhåll av anläggningen prioriteras högt för att minimera den tid som förbindelsen måste stängas av för vägtrafik och/eller tågtrafik.

Tillgängligheten på Øresundsbrons motorväg ligger generellt på en mycket hög nivå. Under de senaste 5 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.

Stormen Simone den 28 oktober var så kraftig att motorvägen stängdes i 5½ timme och tågtrafiken ställdes in i drygt 11 timmar. Det sistnämnda delvis på grund av kraftig vind på bron och delvis på grund av inställd tågtrafik i resten av Öresundsregionen. Den 5 december härjade stormen Sven/Bodil i Öresundsregionen och både motorvägs- och järnvägstrafiken på bron ställdes in i cirka 15 timmar.

Säkerhetsändelser järnvägen



Sedan 2009 är alla säkerhetsändelser redovisade i typer.

De första åren efter förbindelsens invigning hade vi en del utmaningar (2000-2004). De löstes under åren därefter (2005-2009). Från andra halvan av 2009 och framåt började vi göra en tätare uppföljning på mindre regelbrott, som till exempel tågnummeröverföring. Det har gett och ger fortfarande högre siffror.

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 2013 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:

Politik

Humanistisk grundsyn: Øresundsbrons förhållningssätt till sina anställda bygger på en humanistisk livssyn, 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 den enskildes behov.

Arbetsmiljö: Friska medarbetare är en förutsättning för Øresundsbrons framgång. Genom tidiga insatser, goda och förebyggande hälsovårdsinsatser, 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.



Fokus och resultat 2013

- Øresundsbron har en stigande sjukfrånvaro inom vissa avdelningar, som dock ej är arbetsrelaterad. Som förebyggande insatser har Øresundsbron förändrat och förbättrat städmetoderna samt utökat sitt samarbete med företagshälsovården avseende utbildning inom hälsa.
- Øresundsbron har genomfört två workshops för samtliga personalansvariga chefer inom ämnena "stress" och "Øresundsbrons ledarskapsprofiler".
- Den operativa personalen har utbildats i ämnet "kris och krishantering".
- Den årliga löneanalysen visat att det är god balans i lönesättningen mellan könen i likartad eller samma befattningskategori.
- Relationen med fackliga samarbetspartners är god och upprätthålls via en öppen dialog.

Fokus 2014

- Fortsatt fokus på att sänka sjukfrånvaron med stöd av förebyggande insatser
- Medarbetarundersökningen "Brobarometern" ska genomföras under året för att mäta medarbetarnas trivsel och uppfattning om Øresundsbron.

2.8

LA1

LA13

Tillsvidareanställda¹

	31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011			31.12.2012			31.12.2013		
	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %
Sverige ²	67	117	59	65	115	59	67	121	60	67	121	58	67	120	58
Danmark ²	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 till 50 år	-	-	-	-	-	-	61	110	57	62	112	54	61	110	54
Över 50 år	-	-	-	-	-	-	34	62	44	33	59	44	36	64	44
Totalt	100	178	52	100	178	53	100	181	52	100	180	51	100	180	51

Medlemmar av ledningen(ingår i det totala antalet tillsvidareanställda ovan)³

	31.12.2011			31.12.2012			31.12.2013		
	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %
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 till 50 år	50	3	0	67	4	25	67	4	25
Över 50 år	50	3	67	33	2	50	33	2	50
Totalt	100	6	33	100	6	33	100	6	33

Tillsvidareanställd personal med deltidsanställning redovisad som heltidsanställningar (ingår i det totala antalet tillsvidareanställda ovan)

	31.12.2009			31.12.2010			31.12.2011			31.12.2012			31.12.2013		
	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %	%	Antal	Varav kvinnor %
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 till 50 år	-	-	-	-	-	-	22	2	100	64	7	86	62	8	77
Över 50 år	-	-	-	-	-	-	22	2	100	36	4	100	30	4	100
Totalt	100	8	100	100	10	100	100	9	97	100	11	91	100	13	86

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

2. Baserat på bostadsort.

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

LA2	Personalrekrutering						2011						2012						2013					
	Fördelat efter ålder			Andel av anställda i % per 31.12.2011	Varav kvinnor %	Fördelat efter ålder			Andel av anställda i % per 31.12.2012	Varav kvinnor %	Fördelat efter ålder			Andel av anställda i % per 31.12.2013	Varav kvinnor %									
	< 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									
Totalt	8	7	0	8	53	0	7	2	5	22	0	8	0	4	50									

LA2	Personaleafgang						2011						2012						2013					
	Fördelat efter ålder			Andel av anställda i % per 31.12.2011	Varav kvinnor %	Fördelat efter ålder			Andel av anställda i % per 31.12.2012	Varav kvinnor %	Fördelat efter ålder			Andel av anställda i % per 31.12.2013	Varav kvinnor %									
	< 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									
Totalt	1	9	2	7	58	0	7	5	7	50	1	3	4	4	62									

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.

LA13 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.

LA3 Alla medarbetare erbjuds samma personalförmåner. Det kan dock förekomma skillnaden i de två ländernas lagstiftning som påverkar anställningsvillkoren. Personalförmånerna omfattar livförsäkring, sjukförsäkring efter tre månaders anställning, försäkring vid förlust av arbetsförmåga, föräldradedighet och pension.

Medarbetarnas inflytande utövas via samarbete med fackföreningar och via Kontaktgruppen, där representanter för de anställda och ledningen sammanträder regelbundet.

Riktlinjer för "whistleblowing" inom organisationen, som nya medarbetare informeras om vid sin arbetsplatsintroduktion, syftar till att skapa respekt kring Øresundsbrons absoluta förpliktelse att följa såväl lagar och förordningar som interna riktlinjer och policier. Inga "whistles" har rapporterats under 2013.

Avtal med fackföreningar

LA4 Alla svenska medarbetare, vilket motsvarar 67 procent av de anställda, omfattas av ett kollektivavtal med ett fackförbund. I Danmark är 6 medarbetare, vilket motsvarar 10 procent av de anställda, omfattade av ett kollektivavtal.



Arbetsmiljö för medarbetare och samarbetspartners

Politik

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 utvärderas en gång om året i huvudskyddskommittén. Eventuella ändringar ska beslutas av ledningen. Under 2013 var arbetsmiljöpolitiken oförändrad jämfört med 2012.

Planerat fokus 2013

- Rapportering av incidenter.
- Gemensam hållning för Øresundsbro Konsortiet och samarbetspartners till säkerhet, kvalitet och miljö.
- Hantering och förvaring av kemikalier (faromärkta produkter).
- Beredskap vid tunnelstängningar för underhåll, tills räddningsmanskaper kommer fram.

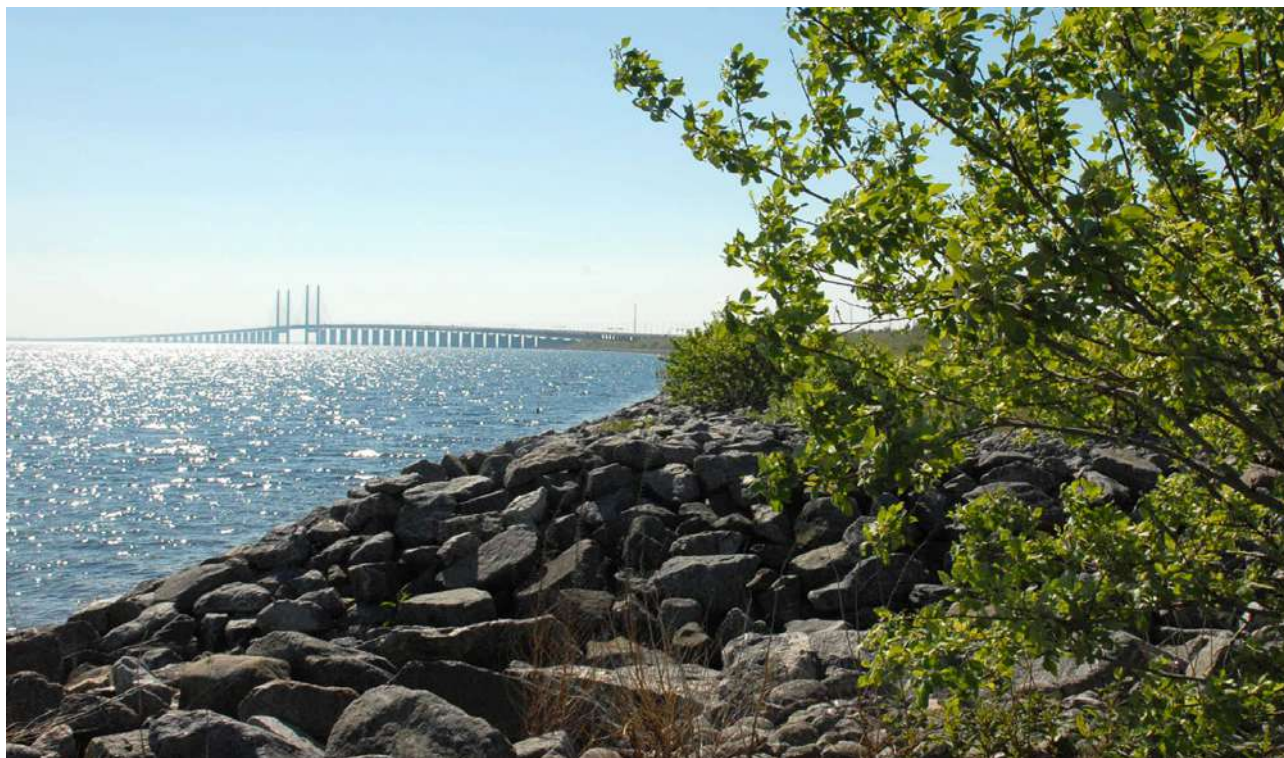


Resultat 2013

- Incidenter har införts som en fast punkt på alla säkerhetskommittémöten. Metoder för insamling av information om icke registrerade händelser har diskuterats. Insatsen har inte betytt fler rapporterade incidenter än tidigare år.
- Möten har hållits med information om säkerhet, kvalitet och miljö med de största samarbetspartnerna.
- Genomgång av kemikalieupplag och implementering av gemensamma riktlinjer för upplag och hantering av kemikalier i hela företaget har utförts, även som en del av ovanstående möten.
- Lathund med information om beredskap vid tunnelstängningar har utarbetats och levererats till alla som arbetar på förbindelsen.
- Arbetsplatsvärdering (APV) har genomförts på Lernacken med ett positivt resultat.
- Fortsatt grön smiley på Vester Søgade efter riskbaserad inspektion från danska Arbejdstilsynet.

Fokus 2014

- Uppföljningskurs (webbaserad) för alla samarbetspartners som har fått inträdeskurs för att arbeta på Øresundsbron för mer än 2 år sedan.
- Kartlägga möjligheterna för ersättning av faromärkta produkter.
- Genomföra ersättning i praktiken.
- Genomföra leverantörsaudit med fokus på arbetsmiljö, kemikalier och avfall.



Säkerhet och hälsa

LA6 I Konsortiet finns en välfungerande arbetsmiljöorganisation som inbegriper hela företaget. Den översta nivån i organisationen är Huvudskyddskommittén som har verkställande direktören som ordförande. Nästa nivå i organisationen är 4 arbetsmiljökommittéer, som också är representerade i Huvudskyddskommittén. Nederst i arbetsmiljöorganisationen finns 10 arbetsmiljögrupper, som består av en representant från ledningen och en eller flera arbetsmiljörepresentanter, som väljs bland icke personalansvariga medarbetare. Arbetsmiljögrupperna är alla medlemmar av arbetsmiljökommittéerna.

Arbetsmiljöarbetet är baserat på principen om att tanken på arbetsmiljön ska vara en naturlig del av det dagliga arbetet och ska hanteras i linjeorganisationen. Bland annat därför mottar alla personalansvariga chefer en skriftlig delegering av arbetsmiljöuppgifter med tillhörande ansvar. Arbetsmiljöarbetet ska göras i samarbete mellan ledning och medarbetare och att så sker är en av de saker som arbetsmiljöorganisationen ska hålla ögonen på.

Utan samarbetspartners skulle vi inte klara de många uppgifter som ska lösas för att driva ett företag som vårt. Det är av största vikt för oss att alla har en god arbetsmiljö och inte kommer till skada. Därför ska de som utför arbete på förbindelsen klara Øresundsbrons särskilda säkerhetskurs. Att regler efterlevs och att anläggningen har hög arbetsmiljöstandard följs löpande upp genom kontroller och inspektioner.

Liksom tidigare är bara ett fåtal arbetsmiljöhändelser registrerade, både fysiska och psykiska, och under 2013 var de flesta av mindre allvarlig karaktär. Bara i ett enda fall inträffade en incident som kunde ha fått fatala följder, då en bil med hög fart körde in i ett obemannat betalbås i betalstationen. Denna händelse har fått till följd att anläggningen nu byggs om så att alla refuger som betalbåsen står på omges av autovärn. De medarbetare som arbetade den kväll då händelsen inträffade har efteråt erbjudits och fått professionell psykologhjälp.

Varje år fastställs en varningsgräns för antalet arbetsmiljöhändelser, olyckor med frånvaro och utan frånvaro, incidenter samt psykosociala händelser. Om denna gräns överskrids förstärks det förebyggande arbetet.

Under 2013 har vi haft 19 rapporterade händelser, fördelade som visas i nedanstående tabell. Varningsgränsen har under 2013 varit 15. Antalet händelser har inte gett anledning till extra åtgärder utöver ombyggnaden av betalstationen.

Sjukfrånvaron för alla anställda beräknas som genomsnittet av sjukfrånvaron för medarbetare bosatta i Danmark och i Sverige. Genomsnittet för danska såväl som svenska medarbetare ligger nära riksgenomsnittet för varje land. Procentsatsen för 2013 ligger i linje med siffran för 2012. Sjukfrånvaron följs upp noga genom hela organisationen.

LA7 Olyckor och incidenter

	2009	2010	2011	2012	2013
Antal olyckor, Øresundsbron					
Med frånvaro	0	0	0	0	0
Antal frånvarotim.	0	0	0	0	0
Utan frånvaro	8	8	4	7	9
Antal olyckor, samarbetspartners					
Med frånvaro	0	1	0	0	0
Antal frånvarotim.	0	32	0	0	0
Utan frånvaro	0	1	2	1	0
Incidenter och psykosociala händelser					
Øresundsbron	21	10	9	8	7
Samarbetspartners	0	0	2	1	3
Sjukfrånvaro i procent av antal arbetstimmar					
Øresundsbron	3,6	4,3	4,4	5,0	4,8



Inköp

Politik

Øresundsbro Konsortiet strävar efter att ha långsiktiga, miljö- och kvalitetsmedvetna affärspartners och prioriterar kostnadsmedvetande och effektivitet.

Genom att kontinuerligt utvärdera nuvarande och potentiella nya affärspartners säkerställs att Øresundsbro Konsortiet alltid har bästa möjliga försörjning av varor och tjänster.

Planerat fokus 2013

- Förenkling av inköpsarbetet.

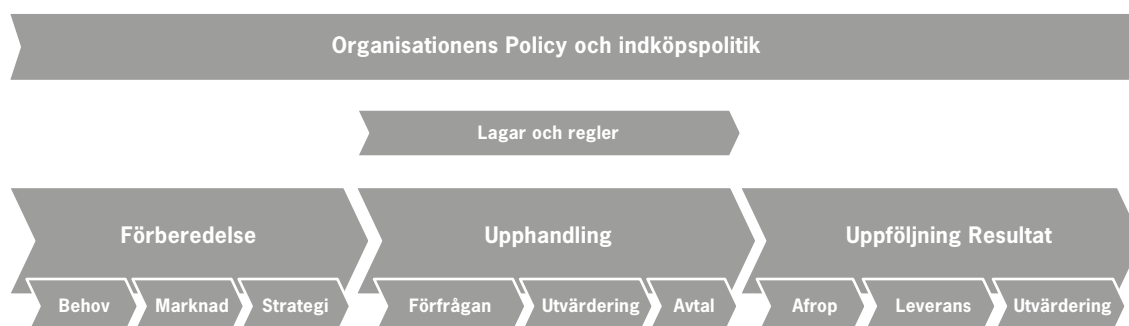


Resultat 2013

- Genomgripande förenkling av inköpshanteringens beskrivning i kvalitetssystemet.
- Inköpshandboken har löpande uppdaterats.
- Översyn av befintliga dokumentmallar samt framtagande av nya enkla mallar för anskaffningar av mindre värde.
- System infört för att hantera och dokumentera inköp. Detta säkerställer att relevanta krav följs och gör det möjligt att följa upp.

Fokus 2014

- Att fortsätta på den inslagna vägen med förenkling av inköpsarbetet samt framtagande av mätparametrar för kommande måluppföljning.
- Gå igenom relevanta krav avseende kvalitet, miljö- och arbetsmiljö.



Anskaffningsprocessen vid inköp

Øresundsbron följer bland annat de regler för offentlig upphandling som gäller i EU. Dessutom ska Øresundsbrons inköp följa reglerna i vår inköbspolicy, våra interna regler och anvisningarna i inköpshandboken.

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

- ILO:s 8 grundläggande konventioner om mänskliga rättigheter i arbetslivet.
- FN:s barnkonvention, artikel 32.

Nya danska regler om sociala klausuler och arbetsklausuler

De nya reglerna innebär att statliga upphandlare ska överväga klausuler om utbildnings- och praktikplatser vid upphandling av bygg- och anläggningskontrakt eller tjänstekontrakt, som utförs i Danmark och som är över en viss storlek och varaktighet. Likaså ska alla statliga ordergivare, genom att införa klausuler vid utförande av bygg- och anläggningsarbeten, säkra att dessa arbeten utförs på danska lön- och anställningsvillkor.

Formellt sett är Øresundsbron inte omfattad av kraven eftersom de bara gäller för statliga företag, som inte är konkurrensutsatta. Oavsett detta ligger det i vårt intresse att främja både etablering av utbildnings- och praktikplatser och goda löne- och arbetsvillkor i Danmark och Sverige. Vi har därför beslutat att införa klausuler i våra upphandlingar så att anbudsgivare i Sverige och Danmark behandlas lika.

EKONOMISK HÅLLBARHET

För en redovisning av bokslutet hänvisas till
Øresundsbrons årsredovisning.

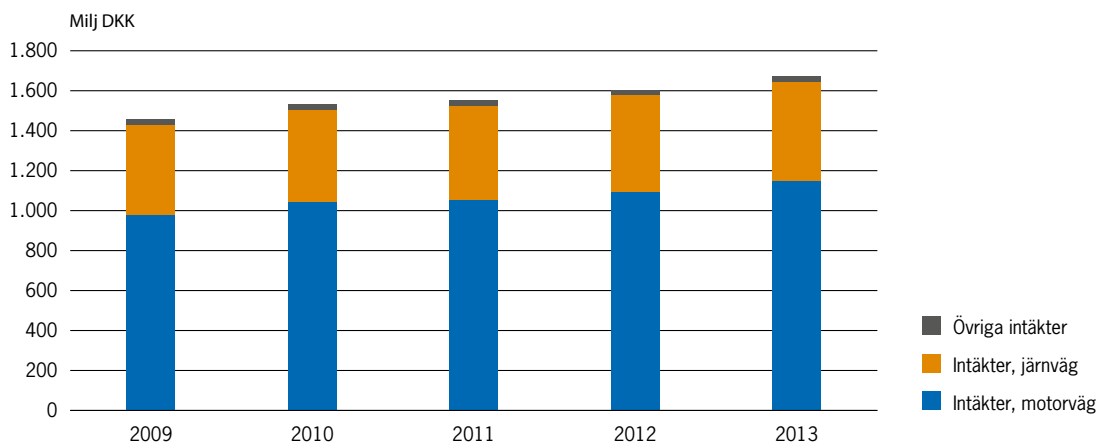
Direkta ekonomiska effekter

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,

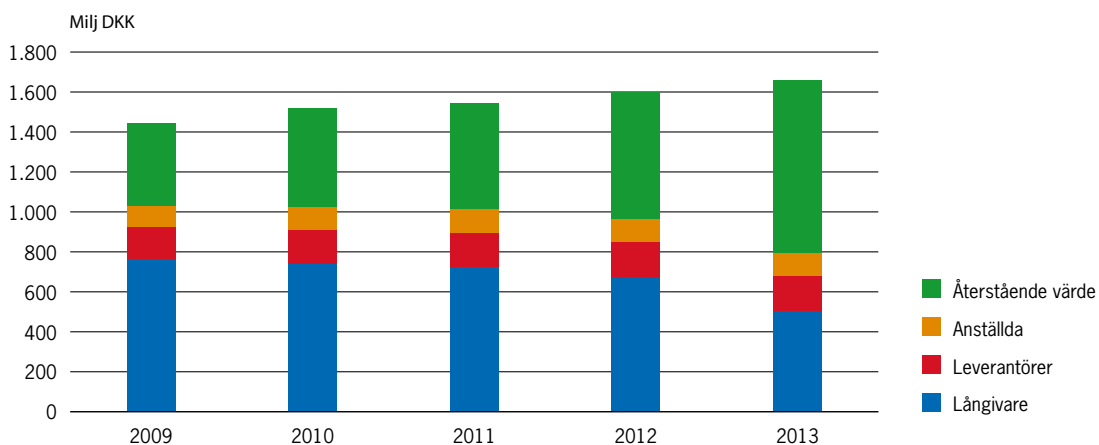
det vill säga skillnaden mellan genererade och distribuerade värden, för åren 2012 och 2013 omfattar avskrivningar och värdeförändringar. För åren 2010 och 2011 omfattar nettovärdet avskrivningar men inte värdeförändringar.

Milj DKK	2009	2010	2011	2012	2013
EC1	Genererade värden				
Intäkter, väg	979	1.045	1.055	1.094	1.143
Intäkter, järnväg	449	458	470	482	495
Övriga intäkter	17	17	20	21	22
Totalt	1.445	1.520	1.545	1.597	1.660
	Distribuerade värden				
Långgivare	761	738	724	675	502
Leverantörer	164	172	169	172	176
Anställda	103	111	119	116	115
Totalt	1.028	1.021	1.012	963	793
Behållet värde	418	499	533	634	867
Avskrivningar	344	304	258	263	270
Nettovärde	74	195	275	371	597
EC3	Pensionskostnader				
Pensionskostnader totalt	8	10	10	10	11
Varav pensionspremier till Alecta	3	3	3	3	3
Pensionskostnader/löner och ersättningar	11 %	12 %	11 %	12 %	12 %

Genererade värden



Distribuerade värden



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 punkt 30.

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

Indirekta 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 förbindelsen 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 arbetar i Danmark.

Även om pendlingen ökat totalt sett, så ser vi en tillbakagång under de senaste åren. Det hänger 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 som tidigare.

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

gynnar korta fritidsresor), samt erbjudanden i förmånsprogrammet Club Øresundsbron, får vi våra danska och svenska kunder att upptäcka möjligheterna på andra sidan sundet. Och det har gjorts med framgång. I december 2013 hade Øresundsbron 303.000 BroPass-kunder, mot 273.000 ett år tidigare.

Även fraktrafiken har Øresundsbron satsat på med framgång. Numera har bron drygt hälften av sundets fraktrafik.

Med sina riktade insatser underlättar och inspirerar Øresundsbron danskar och svenskar och gör det lättare för dem 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	2009	2010	2011	2012	2013
Antal pendlare per arbetsdag i september ¹	16.300	16.200	15.400	15.100	14.500

1. Tidigare har vi rapporterat siffror för november. Det har nu ändrats till september eftersom november-data först kommer sent i förhållande till rapportens utgivning.

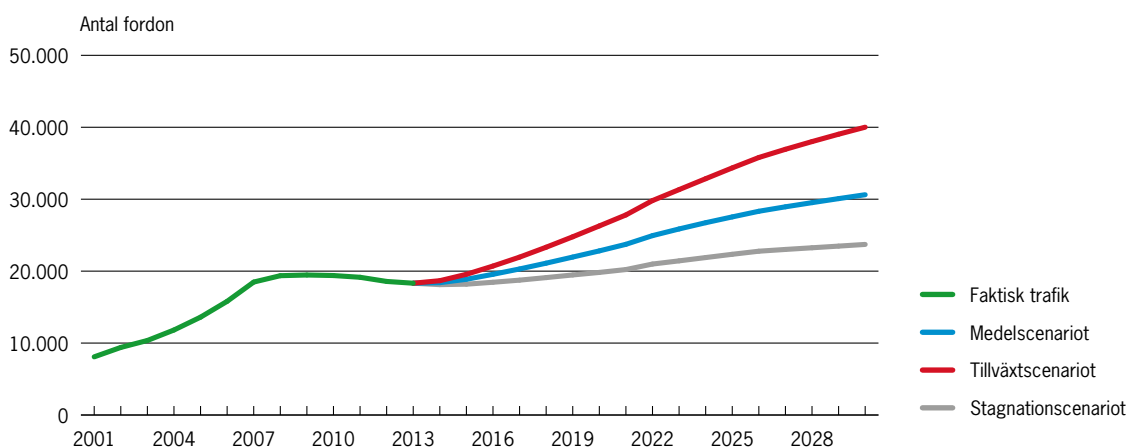
Resenärer och trafik (milj.)

Trafikutveckling	2009	2010	2011	2012	2013
Antal resenärer	24,5	24,6	25,3	25,7	26,1
– varav i bil	15,0	14,9	14,8	14,7 ¹	14,7
– varav i tåg ¹	9,5	9,7	10,4	11,0	11,4 ²
Antal fordon på vägen	7,1	7,1	7,0	6,8	6,7

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 18.300 bilar per dygn år 2013 till 28.000 bilar år 2025. I tillväxtscenariot ökar trafiken till 34.000 bilar per dygn år 2025 och i stagnationsscenarioet till 22.000.

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



MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET

Politik

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 är 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.



Planerat fokus 2013

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

Resultat 2013

- Elförbrukningen på förbindelser optimerad med 8,6 procent till 6,94 GWh (24,98 TJ). Målet är därmed nått. Vi har haft fokus på belysning i motorvägstunneln, efterisolering, minskad uppvärmning och ventilation av teknikrum samt nya energieffektiva kylmaskiner och installation av vattenpumpar. Därmed har vi sedan invigningen reducerat elförbrukningen på förbindelsen med över 40 procent, eftersom den under det första driftsåret låg på 12,7 GWh.
- Genomfört energiscreening på Vester Søgade och identifierat besparingsmöjligheter.
- Fortsatt implementeringen av miljöledningssystemet, bland annat energiarbetet som nämnts ovan, möten med huvudentreprenörer, utarbetande av riktlinjer för kemikalier, genomföring av miljöförbättrande idéer etc.
- Utarbetat redovisning om förbindelsens motståndskraft mot klimatförändringar.
- Sorterat ut matavfall från kantine på Lernacken och på Vester Søgade.

Då det inte var ekonomiskt hållbart har vi inte uppnått bronsmärket för ekologi i kantine på Vester Søgade, som vi hade planerat.

Fokus 2014

- Fortsatt fokus på elbesparingar på förbindelsen. Målet är en minskning med 5 procent till 6,6 GWh (23,76 TJ).
- Genomföra energibesparande åtgärder på Vester Søgade med utgångspunkt från energiscreening.
- Fortsatt arbete med klimatanpassning.
- Göra en energiledningsportal.
- Fortsatt arbete mot 60 procent ekologisk mat i kantine på Vester Søgade så att bronsmärket från danska Fødevarestyrelsen kan uppnås.



Miljöpåverkan

I det följande redovisas utvecklingen av Øresundsbrons miljöförhållanden och därefter tabeller med nyckeltal för de senaste 5 åren.

Energi och koldioxid

EN3 Den direkta energiförbrukningen utgörs av naturgas
EN4 för uppvärmning samt av drivmedel, framför allt för bilkörning. Den indirekta energiförbrukningen utgörs av el och fjärrvärme. Förbrukningen av energi varierar år från år och är särskilt beroende på väderförhållanden och aktivitetsnivå. Den största energiförbrukningen, som vi har minskat betydligt under flera år, utgörs av elektricitet på förbindelsen, som också omfattar driftcentret på Lernacken.

EN16 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.

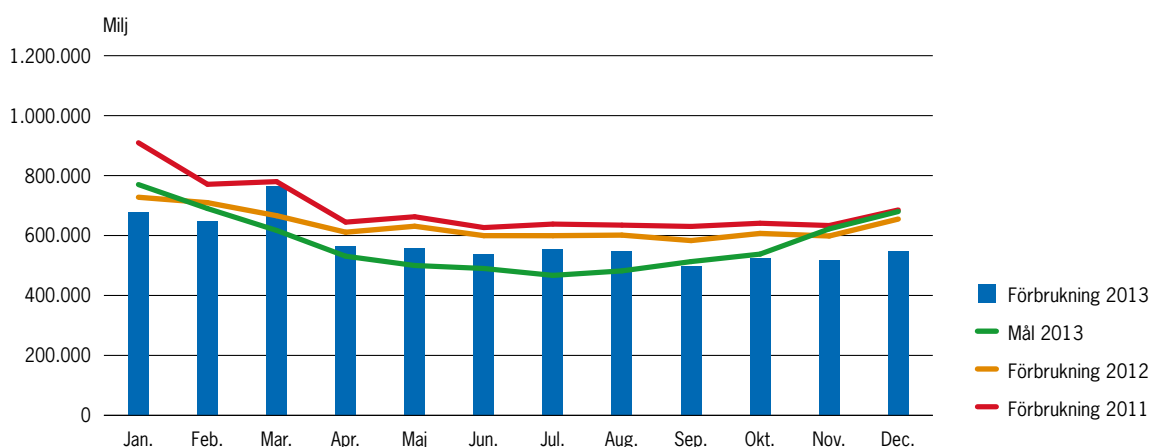
Utsläpp från trafiken

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

EN17

Vi ser till att minimera trafikens påverkan på de omgivande miljön genom att uppmana bilisterna att stänga av motorerna, till exempel om det blir kö i betalstationen, genom att avlägsna avfall från bilarna och genom att rengöra motorvägen och ta hand om vägavfallet på ett ansvarsfullt sätt.

Elförbrukning på förbindelsen inkluderar även Lernacken driftscenter i 2013 i kWh





Utsköljning av främmande ämnen

Med regnvattnet sköljs ämnen bort från vägbanan, konstruktionen, bilarnas däck och trafikens avgaser. Provtagning under åren 2000 – 2007 visar att utsköljningen är minimal och inte har någon betydelse för miljön i Öresund.

Vatten och förbrukningsmateriel

EN1 Vattenförbrukningen till tunnelrengöring, slamsugning och andra aktiviteter på förbindelsen varierar mycket år från år beroende på aktivitetsnivån. Allt vatten som Øresundsbron förbrukar kommer från kommunal vattenförsörjning i Danmark och Sverige.

EN8 Øresundsbron använder relativt små mängder förbrukningsmateriel. Den största mängden förbrukningsmateriel är salt (NaCl) och asfalt. Salt till halkbekämpningen om vintern varierar 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 och väggräcken. 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. Den största avfallsfraktionen under 2013 är asfalt till återanvändning. En stor del av avfallet här- **EN22**
rör från städning av vägbanor och tömning av grus-
slam från brunnar vid vägbanan. Detta avfall körs till
deponi. Avfall till förbränning är främst avfall från
administrationen, det vill säga kontors- och matavfall,
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. Biologiskt avfall är både avfall från förbindelsen och från kantinerna på Lernacken och Vester Søgade. 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 från skyltar etc.

Buller

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 en förnyad bullerutvärdering. Trafikmängden under 2013 på 18.300 bilar och 185 tåg per dygn ledde inte till att de fastställda bullergränserna överskreds.

Övrig påverkan

Under den första perioden efter bronns invigning 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 dess har bara ett enda fall observerats.

Det har inte registrerats någon större miljöolycka på Øresundsbron sedan invigningen år 2000.

Miljöpåverkan i siffror

Pilarna i höger kolumn anger utvecklingen från 2009 till 2013 oavsett variationen under de mellanliggande åren.

- ↘ Mer än 10 procents minskning.
- ↗ Mer än 10 procents ökning.
- Mindre än 10 procents skillnad.

Trafikbelastning (antal)	2009	2010	2011	2012	2013	Tendens 2009 – 2013
Motorväg						
Motorcyklar	33.850	31.250	29.700	27.200	32.600	→
Personbilar	6.565.000	6.500.000	6.375.000	6.148.000	6.027.200	→
Bilar 6 – 9 m	164.050	172.600	180.700	180.000	181.700	→
Bussar	42.750	44.500	44.700	41.700	41.100	→
Lastbilar	298.100	328.300	358.100	368.900	401.700	↗
Fordon totalt	7.103.700	7.076.600	6.988.200	6.765.800	6.694.000	→
Järnväg¹						
Godståg	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	↗
Passagerartåg, inkl. tjänstetåg	60.200	59.400	61.400	59.800	59.600	→

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 jämfört med föregående års rapport.

EN17	Utsläpp från trafiken ¹ (ton)	2009	2010	2011	2012 ²	2013 ²	Tendens 2009 – 2013
	NO _x	81	85	88	77	79	→
	Kolväten (CH)	27	26	26	14	14	↘
	CO	124	124	123	120	120	↘
	CO ₂	29.800	30.300	30.400	24.200	24.200	↘
	SO ₂	6,9	7,4	7,5	7,2	7,1	→

1. Se not 1 ovan.

2. Från och med 2012 har vi fått nya nyckeltal för alla utsläppsparametrar för motorvägstrafiken.

	2009	2010	2011	2012	2013	Tendens 2009 – 2013
EN3 Energi (terajoule)	44,60	50,20	37,43	34,31	31,96	↘
EN4 El (Lernacken och förbindelsen)	34,17	38,21	29,72	27,32	24,98	↘
El (Vester Søgade)	1,47	1,53	1,46	1,55	1,44	→
Drivmedel ¹	4,74	5,97	1,72	1,66	1,54	↘
Naturgas	2,78	3,03	2,77	2,27	2,49	↘
Fjärrvärme ²	1,44	1,77	1,39	1,51	1,51	→
Koldioxidutsläpp (ton)	3.510	3.087	1.969	1.467	1.384	↘
EN16 Direkt totalt	467	563	280	250	252	– ¹
– Varav drivmedel ¹	310	392	123	122	111	– ¹
– Varav naturgas	157	171	156	128	141	↘
Indirekt totalt ³	3.043	2.524	1.689	1.217	1.131	↘
– Varav fjärrvärme	68	59	43	45	45	↘
– Varav dansk el	2.502	947	488	130	146	↘
– Varav svensk el	473	1.518	1.158	1.041	940	↗
Vatten (m³)	5.020	15.566	7.319	7.457	8.289	↗
EN8 Lernacken	3.841	12.743	4.878	5.784	6.594	↗
Kastrup halvö	245	1.889	1.585	632	654	↗
Vester Søgade ²	934	856	810	1.041	1.041	→
Förbrukningsmateriel (ton)	853	1.448	421	1.494	4.841,1	– ⁵
EN1 Vägsalt - fast	513	814	167	295	471	→
Vägsalt - saltlag	315	558	233	507	288	→
Asfalt ⁵	–	–	–	670	4.067	–
Papper - kontorspapper ⁴	0,91	1,02	1,97	2,68	1,98	↗
Papper - trycksaker	8,70	69,48	11,68	12,07	5,60	↘
Papper - emballage Brobizz	4,07	2,52	3,46	3,40	3,06	↘
Brobizz	3,11	1,37	1,58	1,55	1,40	↘
Rengöringsmedel på förbindelsen ⁶	2,05	1,30	2,04	2,00	2,42	↗
Vax	0,26	0,38	0,15	0,06	0	↘
Olja/fett	0,07	0,09	0,58	0,09	0,08	↗
Maling ⁷	–	–	–	–	0,50	–
Kylmedel(HFC)	0,096	0,088	0,020	0,010	0,06	↘

	2009	2010	2011	2012	2013	Tendens 2009 – 2013
EN22 Avfall (ton)	106	149	179	197	886	↗
Avfall till förbränning ⁸	14,81	44,72	45,23	50,53	46,54	↗
Papper och papp till återvinning	16,33	12,45	12,82	16,79	8,93	↘
Biologiskt avfall ⁹	–	–	–	2,34	14,98	–
Glas till återanvändning ⁹	–	–	–	–	1,51	–
Vägrens till deponering, inkl. gruslam från brunnar vid vägbanan	25,00	36,49	46,91	37,76	64,77	↗
Asfalt till återvinning	–	–	–	–	713	–
Metallskrot till återvinning	2,00	6,36	13,06	0,42	1,30	–
Avfall till sortering	5,02	10,05	1,50	6,02	1,76	↘
Slam från fett/oljeavskiljare till specialbehandling	11,70	11,70	11,70	11,70	11,70	→
Slam/spillvatten från pumpsump och ledningar till specialbehandling	25,50	21,76	39,04	47,56	15,46	↘
Elektronikavfall till specialbehandling	2,56	3,47	4,47	6,14	1,41	↘
Farligt avfall till specialbehandling ¹⁰	2,66	1,70	4,36	18,07	5,27	↗

1. Omfattar Øresundsbron förbrukning av bensen och diesel. Från 2011 innehåller denna siffra även körning med medarbeternas egna bilar i tjänsten. Samarbetspartners drivmedelsförbrukning är medräknad under 2009 och 2010, men därefter har den tagits ut från denna rapport, bland annat för att flera samarbetspartners har börjat göra egna rapporter och det därmed skulle bli dubbelregistreringar.
2. Vatten och fjärrvärme räknas ut ett år i efterskott på Vester Søgade och förbrukningen för 2013 är därmed en uppskattning baserad på förbrukningen för 2012. 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 2009-2012 är siffrorna uträknade på grundval av det aktuella årets utsläppsfaktorer.
4. Pappersförbrukningen 2012 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 2013 har vi beräknat förbrukningen av målarfärg på förbindelsen.
8. Från 2010 har vi beräknat det brännbara avfallet från administrationen på Lernacken..
9. Under 2013 har vi börjat sortera ut matavfall från kantinerna både på Lernacken och på Vester Søgade samt glas från kanten på Vester Søgade.
10. Batterier, lysrör, kabelvax, olja etc.

Naturen runt förbindelsen

LA11 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 steril, 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 danska 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 2 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 miljöansvariga. 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 en publikation från Lunds Botaniska Förening i februari 2012, som i detalj beskriver de senaste tolv årens utveckling av floran på Peberholm.

Sedan driftperiodens start år 2000 har man totalt registrerat cirka 500 växtarter, cirka 30 häckande fågelarter, cirka 350 skalbaggsarter, cirka 420 fjärilsarter, 18 biarter, 4 däggdjursarter och 2 paddarter på Peberholm.

Under 2013 registrerades cirka 300 växtarter, vilket är i nivå med de senaste åren. Dessutom har 23 häckande fågelarter registrerats, vilket är något färre än 2012, men i nivå med de senaste åren. Måsar utgör över hälften av det totala antalet häckande fåglar, men det finns också många häckande vitkindade gäss och grågäss. Under de senaste åren har inga tärnor häckat på Peberholm, men under 2013 observerades 40 par silvertärnor. Inga harar har observerats på Peberholm under 2013. Det bestånd som under de senaste isvintrarna vandrade från grannön Saltholm till Peberholm har förmodligen gått åt på grund av trafik och rovfåglar.

Under vintern 2012/13 observerades flera övervintrande havsörnar på Peberholm och under 2013 sågs tecken på att en havsörn hade börjat bygga ett rede på Peberholm. Under hösten 2013 observerades för första gången en orm på Peberholm, förmodligen var det en snok.



Årtal ¹	2009	2010	2011	2012	2013
Antal växtarter på Peberholm	293	269	316	273	300 ²
Antal häckfågelarter på Peberholm	21	16	23	29	23

1. Det kan ske mindre ändringar av historiska data varje år i samband med bestämningen av innevarande års arter.
2. Artbestämningen av växterna under 2013 var inte avslutad vid rapportens utgivning.

BILAGA

Bilaga 1: Miljövillkor

Summering av gällande myndighetsvillkor för drift av Øresundsbron	Status
Vattendomstolens dom nr. DVA 37/95	Till halkbekämpning ska användas NaCl eller ett miljömässigt likvärdigt medel. OK
Vattendomstolens Dom nr. DVA 37/95	Fisket undersöks fram till 1 juli 2003.
Koncessionsnämndens beslut nr. 193/98	Redogörelse för dessa undersökningar ska skickas till Miljödomstolen senast 1 juli 2004. Avslutat
Trafikministeriets och Miljö- og 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. OK
Koncessionsnämndens beslut nr. 110/95	Driften av förbindelsen ska i huvudsak stämma överens med vad Øresundsbro Konsortiet har uppgivit i ansökan. Mindre ändringar kan godkännas av tillsynsmyndigheten Buller från förbindelsen får maximalt uppnå följande värden vid närmaste bostad: – Dygnekivalent ljudnivå 45 db(A) – Maximal ljudnivå nattetid (19 – 07): 70 db(A) Om dessa värden överskrids ska Øresundsbro Konsortiet vidta åtgärder för att avhjälpa detta. Øresundsbro Konsortiet ska utarbeta ett kontrollprogram till tillsynsmyndigheten 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 driftsrapport. 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 driftsrapport. OK
Miljödomstolens 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 Miljödomstolen. 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. Avslutat
Miljönämnden i Malmö Stads beslut 29 juni 2000	Fastställande av kontrollprogram för driftfasen. En miljörapport ska sändas till miljönämnden senast 1 mars. 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. Avslutat
Tårnby kommun, byggnadstillstånd december 2005	Villkor för inrättande och drift av reservkraftstation på Peberholm. OK
Miljööverdomstolens dom 1 september 2008	Avskärmad belysning av hänsyn till fisk och ål. Årlig kompensation till fiskare för förlorad inkomst. OK
Avtal med Malmö miljöförvaltning 29 december 2008	Øresundsbro Konsortiets kontrollprogram i driftskedet justerat när det gäller mätningar av utsköljning med regnvatten. 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. 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, miljö och arbetsmiljö

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. Observera att siffror angivna på oresundsbron.com kan avvika marginellt från de siffror som används i denna rapport. Det beror på att siffror i denna rapport är baserade på redovisningssiffrorna, som efterjusteras för felkörare, felregistreringar etc.

Uppgifter om trafiken på järnvägen kommer från Trafikverket, som samlar in uppgifterna från

de järnvägsoperatörer som kör på förbindelsen. Trafik på järnvägen registreras inte direkt som trafiken på motorvägen. Därför består siffran för 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 för både den svenska och den danska bilparken. Utsläpp har beräknats med utgångspunkt från de enskilda utsläppsparametrarna från 2008 under åren 2009-2010. Från 2012 har fått uppdaterade nyckeltal som ligger till grund för beräkning av utsläpp under åren 2012-2013.

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.

LPG-gas 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 2013 får alltså Øresundsbron en redovisning av fjärrvärme som har förbrukats under 2012. Därför är förbrukningen under 2013 redovisad som en uppskattning, som motsvarar förbrukningen under 2012. 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 2013 en uppskattning baserad på den faktiska förbrukningen under 2012.

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 Øresundsbron betalar ett fast pris för en tredjedel 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 sammanvägt 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. Øresundsbrons CSR-rapport lever upp till GRI:s krav för nivå C+ (version G3.1).

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.

Redovisningens tillämpningsnivå

	C	C+	B	B+	A	A+
Standardupplysningar	G3 Upplysningar om profil <small>INFORMATION</small>	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 <small>INFORMATION</small>	Behövs ej.	Redovisningen bestyrkt av utomstående	Upplysningar om hållbarhetsstyrningen för varje indikator-kategori.	Redovisningen bestyrkt av utomstående	Upplysningar om hållbarhetsstyrningen för varje indikator-kategori.
	G3 Resultatindikatorer & branschspecifika resultatindikatorer <small>INFORMATION</small>	Redovisa minst tio resultatindikatorer, och åtminstone en från vardera: social, ekonomisk och miljöpåverkan.	Redovisningen bestyrkt av utomstående	Redovisa minst 20 resultatindikatorer, och åtminstone en från vardera: ekonomisk påverkan, miljöpåverkan, mänskliga rättigheter, anställningsförhållanden och arbetsvillkor, organisationens roll i samhället, produktansvar.	Redovisningen bestyrkt av utomstående	Redovisningen bestyrkt av utomstående

* Branschspecifika tillägg i slutlig version

Strategi och analys (1)

1.1	Förklaring om hållbarhet	5
-----	--------------------------	---

Organisationsprofil (2)

2.1	Organisationens namn	Forside	7
2.2	Tjänster och produkter	Insida av forside	7
2.3	Organisationens struktur	Insida av forside	7
2.4	Huvudkontor	Baksida	7
2.5	Länder	Insida av forside	7
2.6	Ägande	Insida av forside	7
2.7	Marknader	36	Insidan av framsidan, 7, 9, 36
2.8	Organisationens omfång	40	7, 24
2.9	Väsentliga ändringar		Inga väsentliga förändringar
2.10	Priser		Inga mottagna

Rapportparametrar (3)

3.1	Rapporteringsperiod		Framsida, 3
3.2	Datum för senaste rapport		3
3.3	Rapporteringsfrekvens		3
3.4	Kontaktperson		54
3.5	Process för definition av innehåll		3, 9, 12
3.6	Avgränsning		3
3.7	Särskilda begränsningar		Inga särskilda begränsningar
3.8	Förhållanden som kan påverka jämförbarheten		Inga förhållanden som påverkar jämförbarheten
3.10	Effekt av justering av information		3
3.11	Väsentliga ändringar		3
3.12	Tabell över information		53
3.13	Verifikation		55

Ledning, förpliktelser och involvering av intressenter (4)

4.1	Ledningsstruktur	18	
4.2	Styrelseordförandes eventuella ledande ställning	20	
4.3	Oberoende styrelseledamöter	20	
4.4	Aktieägares och medarbetares påverkan på styrelsen	20	
4.14	Intressentgrupper		12
4.15	Urval av intressenter		3, 12

Ämne	Sida i årsredovisningen	Sida i denna rapport
Ledningstillgång och resultatindikatorer (5)		
EC1 Genererat och fördelat ekonomiskt värde	24	34
EC3 Täckning för pensionsavtal	40	34
EC9 Indirekt ekonomisk påverkan		36
EN1 Förbrukningsmateriel		42, 45
EN3 Direkt energiförbrukning		41, 45
EN4 Indirekt energiförbrukning		41, 45
EN8 Vattenförbrukning		42, 45
EN11 Skyddade områden		47
EN12 Biologisk mångfald		47
EN16 Direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser		41, 45
EN17 Andra indirekta utsläpp av växthusgaser		41, 44
EN22 Avfall		42, 46
LA1 Arbetsstyrka		24
LA2 Personalomsättning		25
LA3 Personalförmåner		25
LA4 Kollektivavtal		26
LA6 Arbetsmiljökommitté		30
LA7 Olyckor och frånvaro		31
LA13 Mångfald		24, 25
PR5 Kundtillfredsställelse		15

Kontaktperson

Bjørn Hasse Nielsen
 Telefon: +46 (0) 40 676 60 00
 Mail: bhn@oresundsbron.com

Ytterligare information finns på
www.oresundsbron.com



3.13

Revisors rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsredovisning

Till läsarna av Öresundsbro Konsortiets CSR-rapport 2013

Inledning

Vi har fått i uppdrag av företagsledningen i Öresundsbro Konsortiet (Öresundsbron) att översiktligt granska Öresundsbrons "CSR-rapport - Samhällsansvar och hållbar utveckling" (hållbarhetsredovisning) för år 2013.

Styrelsens och företagsledningens ansvar för hållbarhetsredovisningen

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för det löpande arbetet inom miljö, arbetsmiljö, socialt ansvar och hållbar utveckling samt för att upprätta och presentera hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning. Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 *Bestyrkande av hållbarhetsredovisning* utgiven av FAR. 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 IAASBs standarder för revision och kvalitetskontroll och god revisionsd 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 The Global Reporting Initiative (GRI), som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt de redovisnings- och beräkningsprinciper som företaget särskilt tagit fram och angivit. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för vårt uttalande nedan.

Uttalande

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 29 januari 2014

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 København 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