

SAMFUNDSANSVAR OG
BÆREDYGTIG UDVIKLING

CSR-RAPPORT

ØRESUNDSBRO KONSORTIET 2014



Øresundsregionen er Nordens største og mest tætbefolkede storbyregion



Regionen omfatter områderne Skåne, Sjælland, Møn, Lolland-Falster og Bornholm. Arealmæssigt dækker regionen et område på 21.203 km². I alt bor her ca. 3,7 millioner mennesker i Øresundsregionen, hvoraf ca. 2,5 millioner bor i Danmark og ca. 1,2 millioner bor i Sverige.¹

¹ G4-8
(alle fodnoter refererer til indekseringen i GRI G4)

Forord

Denne rapport kan læses af alle, der ønsker at få indsigt i Øresundsbro Konsortiets CSR-aktiviteter. Den primære målgruppe for rapporten er vores vigtigste interessenter. Det er f.eks. ejerne, garantene, kunderne, samarbejdspartnerne og medarbejderne.

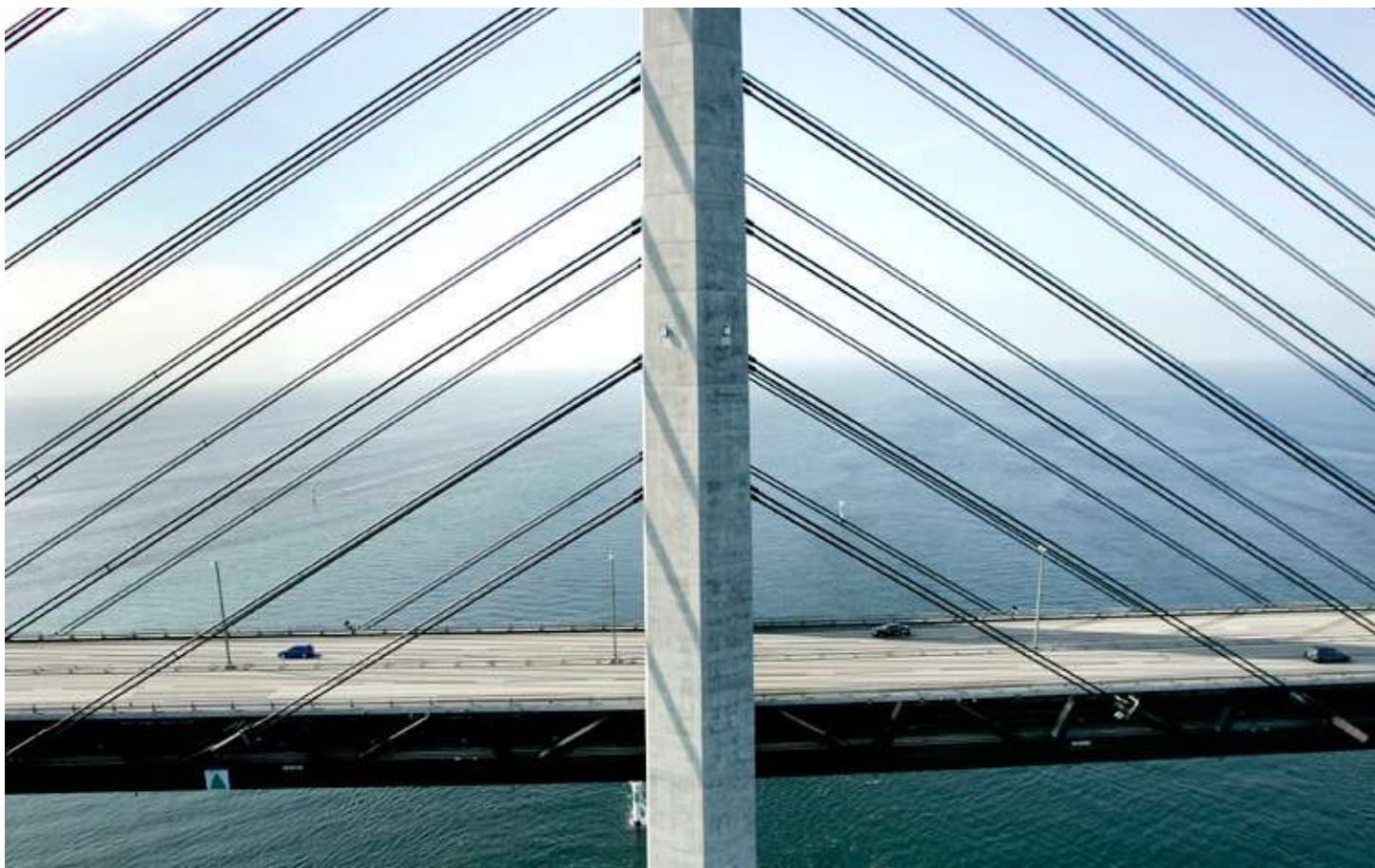
Øresundsbrons CSR-arbejde i 2014 dækker hele virksomheden. Rapportens emner samt de parametre, vi har valgt at rapportere på, er dem, vi især har indflydelse på, og dem, som har størst indvirkning på os selv som virksomhed, på vores interessenter og på omverdenen.²

I 2014 blev den første gennemgang af vores CSR-ledelsessystem gennemført. Det resulterede i flere tiltag bl.a. etableringen af en CSR-gruppe sammensat af repræsentanter fra Øresundsbrons forskellige afdelinger. CSR-gruppen har bl.a. medvirket ved udvælgelsen af væsentlige emner og indikatorer, som

er beskrevet i denne rapport samt ved udvælgelsen af de CSR-emner, som det er vedtaget, at hele organisationen fokuserer på i 2015 og tiden derefter.³ I udarbejdelsen af Øresundsbro Konsortiets CSR-rapport 2014 er anvendt principperne for bæredygtighedsrapportering, som er beskrevet i Global Reporting Initiative (GRI) version G4, niveau "Core". Rapporten indeholder samtlige standardoplysninger, som kræves for at opnå dette niveau. En oversigt over standardoplysninger og øvrige rapporteringsparametre, og hvor de kan findes i denne rapport, som står i bilag 1.⁴

Indholdet og emner i CSR-rapporten for 2014 er udvalgt og løbende evalueret af topledelsen i Øresundsbron. Den endelige rapport er godkendt af både topledelse og bestyrelse inden offentliggørelse.⁵

- 2 G4-18
- 3 G4-18
- 4 G4-19
- 5 G4-18



Indhold

CSR-arbejdet i Øresundsbro Konsortiet	6
Om virksomheden Øresundsbron	9
Vores virksomhed giver service til Øresunds- regionens indbyggere og virksomheder	10
Generelle oplysninger om Øresundsbron	10
CSR – en del af Øresundsbrons ledelsessystem	12
Vision og forretningsidé	12
Virksomhedens værdisæt	12
Affårsplan	12
De overordnede styrende mål	12
Virksomhedens styrende politikker	13
Risikoledeelse	14
Valg af CSR-fokusområder	14
Valg af CSR-rapportens indhold	14
Ledelsens evaluering	14
Væsentlige CSR-emner for 2015	15
Øresundsbro Konsortiets forsyningskæde	16
Øresundsbrons interesser	18
Etik og integritet	22
Økonomisk bæredygtighed	25
Broen spiller en stor rolle for Øresundsregionens integration og økonomiske udvikling	26
Direkte økonomiske effekter	26
Indirekte økonomiske effekter	27
Social bæredygtighed	29
Social bæredygtighed giver tilgængelighed og sikkerhed døgnet rundt	30
Tilgængelighed og trafiksikkerhed	30
Trafiksikkerhed, vej og jernbane	31
Trafiksikkerhed i betalingsanlægget	32
Trafikudvikling og kunderelationer	33
Kommunikation udadtil	33
Øresundsbron som arbejdsplads	34
Arbejdsvilkår for medarbejderne	34
Mangfoldighed	34
Arbejdsstyrkens sammensætning	34
Personaleomsætning	36
Personalegoder	36
Overenskomster	36
Arbejdsmiljøorganisation	36
Ulykker og sygefravær	37

Miljømæssig bæredygtighed	39
Miljømæssig bæredygtighed handler om ressourceanvendelse og hensyn til miljøet	40
Energi og kulddioxid	40
Udslip fra trafikken	42
Materialeforbrug	42
Affald	43
Støj fra forbindelsen	44
Miljøuheld	44
Naturen omkring forbindelsen	44
Biodiversitet på Peberholm	44
Revisors erklæring	47
Bilag 1 GRI-indeks for niveau "Core"	48
Bilag 2 Oversigt over væsentlige emner	50
Bilag 3 Interessentinvolvering	52
Bilag 4 Status for CSR-arbejdet ved udgangen af 2014	56
Kontaktperson	59

CSR-arbejdet i Øresundsbro Konsortiet

Øresundsbro Konsortiets opgave er at eje og drive Øresundsbron. Ved at tage betaling for motorvejs-overfarterne og dagligt drive en rentabel virksomhed, skal vi tjene penge for på sigt at kunne tilbagebetale de lån, som finansierede bygningen af broen. Vores vision er, at broen skal være den bedste vej til den anden side af sundet for danskere og svenskere.⁶

Øresundsbron udfylder en vigtig samfundsmæssig funktion. Myndigheder, erhvervsliv, organisationer og privatpersoner er afhængige af forbindelsen for udveksling af arbejdskraft og varer. Sundhedsvæsenet, og andre med vigtige samfundsmæssige funktioner er afhængige af at kunne passere for at komme på arbejde og holde virksomhederne i gang. For svenskerne er det vejen til regionens store internationale lufthavn i Kastrup. Uden Øresundsbron ville regionen gå i stå.

Omverdenen påvirker Øresundsbron. Konjunkturerne på Europas finansielle markeder påvirker os ligesom udviklingen på arbejds- og boligmarkederne i regionen. Vores renteomkostninger falder og trafikindtægterne øges, eftersom fritids- og fragtrafik stiger. I 2014 ser vi, at fritidstrafikken stiger yderligere. Fragttrafikken stiger også fortsat, og pendlingens tilbagegang er aftaget.

Ved at tilbyde overfarter til attraktive priser, ofte i kombination med rabatter på udflugtsmål for fritidskunder med BroPass, øges vores indtægter. Øresundsbron har afkortet rejseløbetiden for regionens indbyggere og givet mennesker mulighed for at arbejde på den anden side af sundet i stedet for at gå arbejdsløse. På den måde bidrager vi til økonomisk vækst for det omkringliggende samfund.

I løbet af året har vi gennemført 5 Øresund Business Meetings, som er et værdsat forum for små- og mellemstore virksomheder, som ønsker at drive forretning på den anden side af sundet. Hvert år arrangerer vi en pressetur til Peberholm for medierne. I år kunne vi berette om, hvordan den udrydningstruede grønbrogede tudse har tiårs jubilæum som beboer på Peberholm.

Vores mål er, at forbindelsen skal være tilgængelig og åben samt have den bedste sikkerhed for personale såvel som for trafikanter i bil og tog samtidig med at den skal være miljømæssigt bæredygtig.

Vores ambitiøse arbejde med at minimere energiforbruget har betydet, at det er lykkedes os at reducere elforbruget med mere end 47 procent, siden broen åbnede. Vi leder hele tiden efter nye måder at nedbringe forbruget på. Siden slutningen af 2013,

6 G4-1

Øresund Business Meeting – Et værdsat forum for mindre og mellemstore virksomheder, som vil gøre forretninger på den anden side af sundet.



og gennem hele 2014, har vi installeret bevægelses-sensorer og klimastyring på Lernacken, skiftet køle-maskiner, installeret nye lyskilder i tunnelen og varmeisoleret portalbygningerne.

Efterhånden som de tekniske installationer bliver slidte, udskifter vi dem med nye, energibesparende alternativer. Dette er en effektiv måde at minimere forbindelsens energiforbrug på.

I 2014 har vi udarbejdet et Code of Conduct for samtlige leverandører, som indeholder retningslinjer for samfundsansvar. Vi har også taget initiativ til at skabe en fælles sikkerhedskultur med vores leverandører indenfor drift og vedligeholdelse.

I betalingsanlægget har vi installeret fleksible fart-spærrere. Disse har effektivt sænket hastigheden på bilerne, som kører igennem. På den måde har vi øget sikkerheden for medarbejdere og kunder og generelt forbedret arbejdsmiljøet i betalingsanlægget.

Vi stræber hele tiden efter at opretholde den høje kvalitet, vi har omkring det fysiske og det psykiske arbejdsmiljø på Øresundsbron. I 2014 har vi gennemført en medarbejderundersøgelse, Brobarometeret. Vi har haft fokus på sygefravær og har taget forskellige sundhedsfremmende initiativer, f.eks. sundhedsdage, som alle medarbejdere havde mulighed for at deltage i.

Øresundsbron satser også fortsat på attraktive sundhedsfremmende initiativer og kompetenceudvikling. Et andet fokus har været på, hvordan vi arbejder med færemærkede produkter.

Vi skal have fokus på vores CSR-arbejde. I år har vi evalueret CSR-ledelsessystemet og oprettet en CSR-arbejdsgruppe, der dækker hele virksomheden. Deres opgave bliver at bruge de nye muligheder for

CSR-rapportering som er at fokusere mere på udvalgte områder.

I 2015 skal vi fortsat koncentrere os om tilgængelighed og sikkerhed. Vi skal udvikle den kundekommunikation, som foregår ved særlige hændelser. Vores kommunikation med medier og interessenter skal også fortsat være proaktiv, åben og ærlig, og den skal have fokus på CSR-relaterede emner for at styrke omverdenens kendskab til, hvordan vi arbejder med økonomi, miljø og socialt ansvar.

Vi skal fortsat arbejde på at mindske Øresundsbrons behov for energi (gas og el) og aktivt minimere miljøpåvirkningen. For at nå vores virksomhedsmål skal vi fortsat udvikle arbejdet med målgruppetilpassede kampagner, attraktive tilbud og proaktiv kommunikation.

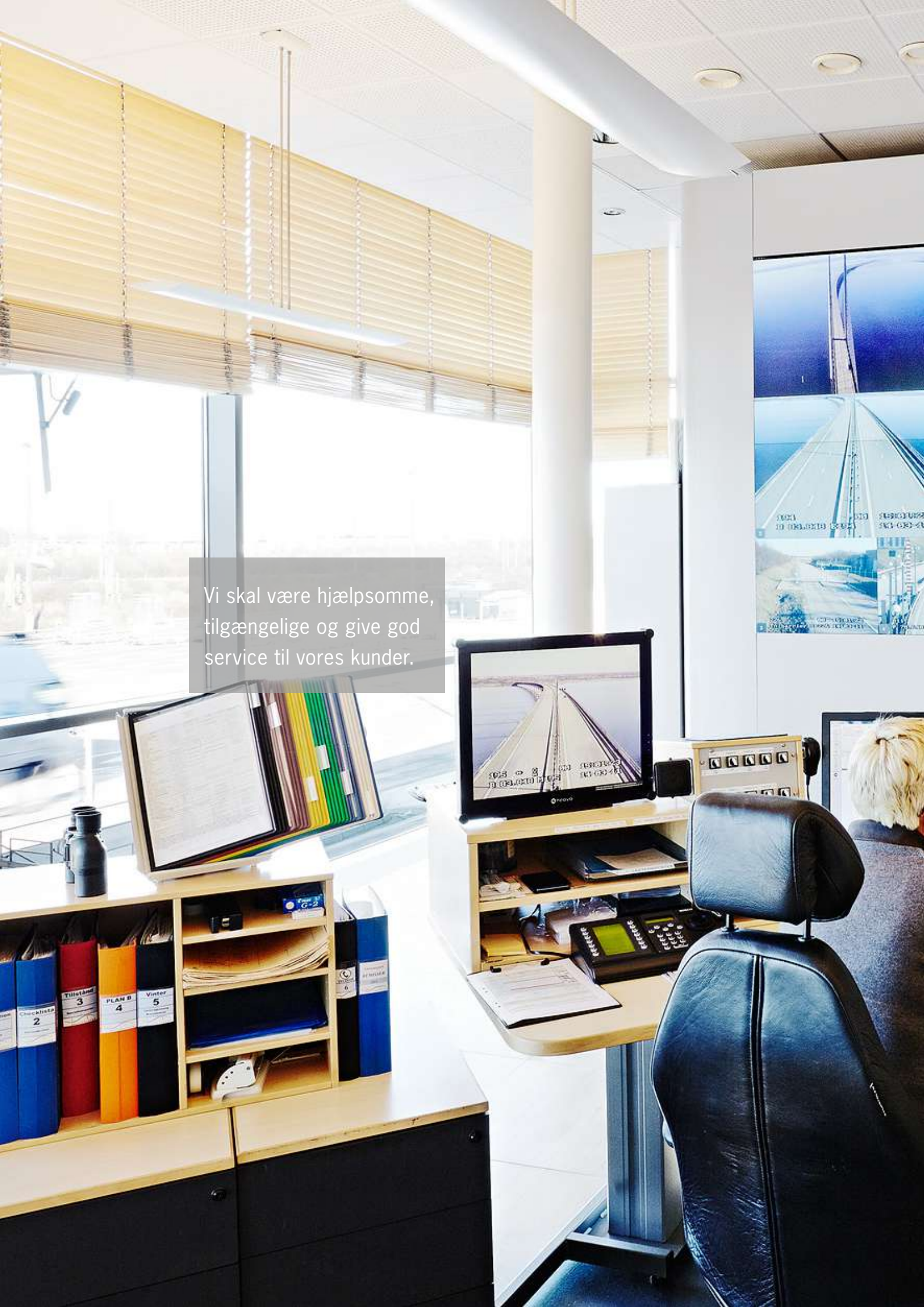
Ligesom tidligere, kræver vi en deklaration fra vores leverandører, der viser, at de følger ILO's grundlæggende konventioner om menneskerettigheder i arbejdslivet. De skal leve op til FN's børnekonvention artikel 32, til de love og regler, som gælder i produktionslandet, samt redegøre for, hvordan de arbejder med miljø og arbejdsmiljø.

Vi skal løbende forbedre vores arbejdsmiljø, således at Øresundsbron er en god, sikker og tryk arbejdsplads, hvor medarbejderne trives. Vi forsætter også arbejdet med at minimere elforbruget yderligere og finde nye måder at leve op til vores egne, højt prioriterede, krav til miljøarbejdet. Vi ser frem mod 2015 med optimisme og glæder os til nye idéer og udfordringer! ⁷



Caroline Ullman-Hammer
Administrerende direktør Øresundsbron

Vi skal være hjælpsomme,
tilgængelige og give god
service til vores kunder.





OM VIRKSOMHEDEN ØRESUNDSBRON



Vores virksomhed giver service til Øresundsregionens indbyggere og virksomheder

Generelle oplysninger om Øresundsbron

Den faste forbindelse over Øresund benævnes ofte som "Øresundsbron". Øresundsbron er også virksomhedens registrerede varemærke. Forbindelsen er et fælles anliggende mellem den danske og den svenske stat. Øresundsbro Konsortiet I/S, der er virksomhedens officielle navn, ejes i et 50/50 procent joint venture af de statslige selskaber A/S Øresunds (ASØ) og Svensk-Danske Broförbindelsen AB (Svedab).⁸

Detaljerede oplysninger om virksomhedens ejerskab, virksomhedsform, ledelse og organisation findes i Øresundsbro Konsortiets Årsrapport 2014, side 20.⁹

Årsrapporten giver ligeledes i detaljer det samlede overblik over Konsortiets økonomiske nøgletal og aktiviteter i 2014 i overensstemmelse med kravene i regnskabslovgivningen.¹⁰

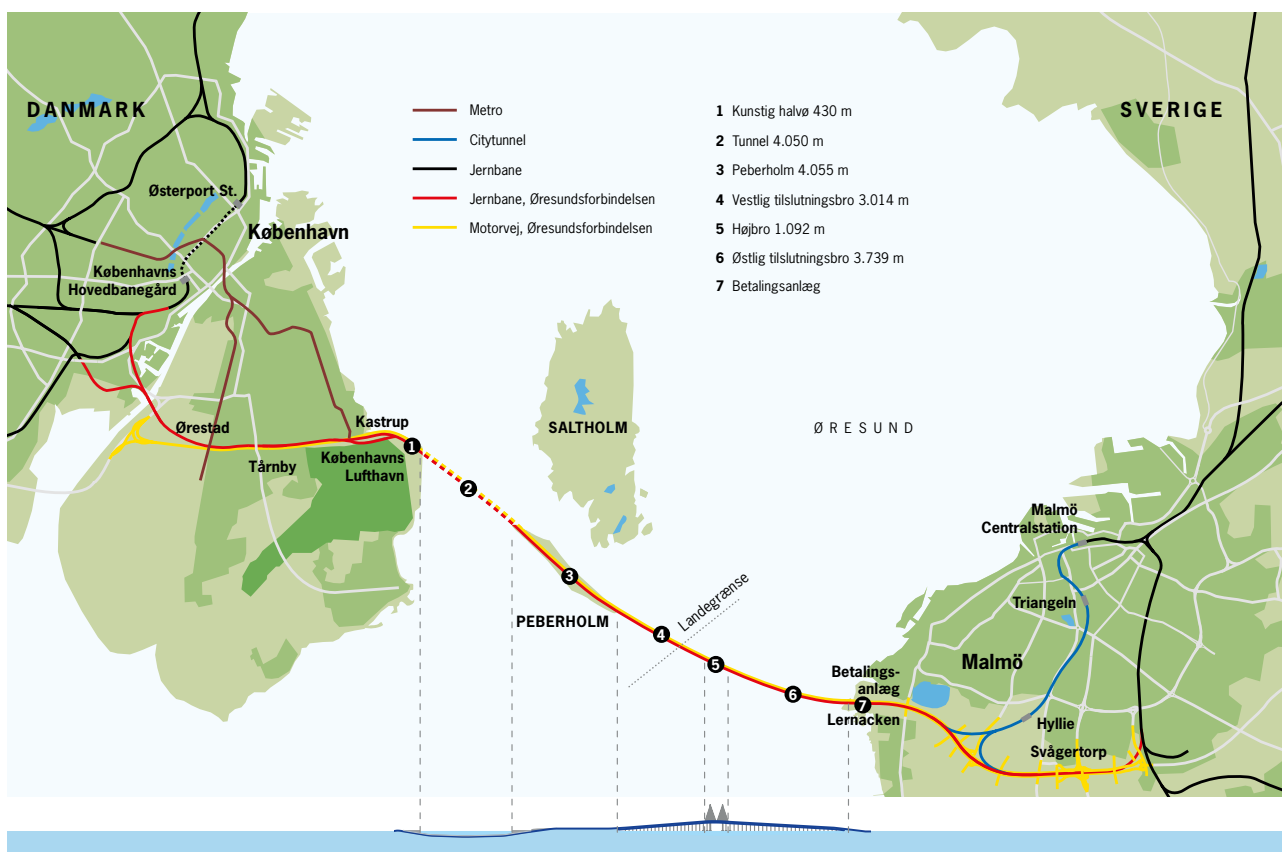
Den daglige konsortieopgave er kommerciel, trafikal og teknisk ledelse af Øresundsbron inklusiv alle tilhørende tekniske anlæg. Opgaven omfatter også salg og marketing, finansforvaltning, vej- og jernbanedrift, vedligeholdelse og administrative personalemæssige opgaver.¹¹

Øresundsbro Konsortiet servicerer bl.a. Øresundsregionens indbyggere og virksomheder ved at tilbyde forskellige attraktive rejsemuligheder, hvad enten det drejer sig om pendling, ferietrafik eller transport af gods og varer. I princippet gælder dette for alle, der ønsker at rejse over Øresund, og ikke kun Øresundsregionens indbyggere og virksomheder.¹²

Øresundsbron har udelukkende aktiviteter i Danmark og Sverige. Hovedkontoret er beliggende på adressen Vester Søgade 10, DK-1601 København V, og

8 G4-3, G4-7
9 G4-17, G4-34
10 G4-9
11 G4-4
12 G4-8

Over forbindelsen føres en dobbeltsporet motorvej og en tosporet jernbane.



betalingsanlæggets adresse er Kalkbrottskatan 141, SE-203 14 Limhamn.¹³

Ved udgangen af 2014 var der 175 fastansatte medarbejdere i virksomheden. Hertil kommer et antal konsulenter og samarbejdspartnere. Medarbejdere og konsulenter er fordelt på de to lokaliteter beliggende i København og Limhamn.¹⁴

Risikoledelse er et vigtigt ledelsesværktøj for Øresundsbron til at styre de forretningsmæssige risici, der identificeres dels på et overordnet niveau, dels i den operative drift og ved projektopgaver. Herved minimeres risici og mulige tab, og der sikres gode betingelser for at opnå opstillede mål.¹⁵

På miljøområdet har aktiviteterne på Øresundsbron i 2014 ikke givet anledning til, at særlige tiltag har været nødvendige for at skåne, bevare eller forbedre forbindelsens omkringliggende natur og miljø.

Konsortiet kender til, at der findes økonomiske, miljømæssige og sociale charters og principper, men er ikke medlem eller på anden vis tilknyttet nogen af disse.¹⁶

Virksomheden er medlem af Dansk Industri (DI), som er en privat erhvervs- og arbejdsgiverorganisation under Dansk Arbejdsgiverforening (DA). Konsortiet er ikke involveret i bestyrelsesarbejde eller andet organisatorisk arbejde hverken i DI eller andre komitéer eller organisationer.¹⁷

I 2014 er Øresundsbro Konsortiets CSR-rapport udarbejdet i henhold til Global Reporting Initiative (GRI) G4, niveau "Core". Rapporteringen i 2013 fulgte principperne og kravene i G3.1. Der har ikke været anledning til at justere tidligere afgivne oplysninger eller data i forbindelse med overgangen fra GRI G3.1 til GRI G4.¹⁸

Den seneste CSR-rapport fra Øresundsbro Konsortiet blev udgivet i februar 2014 og omhandlede året 2013. Den foreliggende rapport er den 6. i rækken

af årlige CSR-rapporteringer fra Konsortiet og dækker samme periode som Årsrapporten, det vil sige et helt regnskabsår. I dette tilfælde perioden 1. januar 2014 til og med 31. december 2014.¹⁹

Øresundsbro Konsortiets topledelse har bedt Price Waterhouse Coopers (PWC) om ekstern verifikation af CSR-rapporten 2014 op mod GRI G4, niveau "Core". PWC er et selvstændigt, uvildigt revisionsfirma som er uafhængigt af Konsortiet. Deklaration fra PWC med revisorpåtegning findes på side 47 i denne rapport.²⁰

Forbindelsen

Øresundsbron består af følgende:

- En kunstig halvø ved Kastrup.
- En tunnel under Drogden sejlrenden.
- Den kunstige ø Peberholm.
- Den vestlige tilslutningsbro.
- Højbroen.
- Den østlige tilslutningsbro.
- Betalingsanlægget ved Lernacken.

¹³ G4-5, G4-6, G4-17

¹⁴ G4-9

¹⁵ G4-14

¹⁶ G4-15

¹⁷ G4-16

¹⁸ G4-22, G4-23

¹⁹ G4-28, G4-29, G4-30

²⁰ G4-33

CSR – en del af Øresundsbrons ledelsessystem

CSR skal tænkes ind i det daglige arbejde på Øresundsbron. Det vil sige, at CSR skal være en naturlig del af forretningsgange og processer i hele organisationen. CSR-arbejdet skal drives i afdelingerne, men de overordnede rammer og betingelser for dette arbejde fastsættes af topledelsen. For at kunne gøre dette på en kontrolleret og styret måde benyttes en række af de elementer, virksomhedens ledelsessystem allerede indeholder, og som de efterfølgende afsnit beskriver.²¹

Vision og forretningsidé

Øresundsbrons vision er, at Øresundsregionen bliver et kraftcentrum, som gør regionen endnu mere attraktiv at besøge samt bo og arbejde i. Forretnings-

idéen er, at Øresundsbron dagligt skal bygge nye broer – økonomiske, kulturelle og mentale. Broen skal være den bedste vej til målet, uanset om dette ligger på den ene eller anden side af Øresund.

Virksomhedens værdisæt

Brobyggende

Alle, der arbejder på Øresundsbron, bygger broer hver dag i alt, hvad vi foretager os. Den fysiske bro mellem Sverige og Danmark er der selvfølgelig allerede. Men det er egentlig de andre "broer", som er de vigtigste. De kulturelle, økonomiske og mentale broer. Nogle af dem er allerede bygget, men der kan bygges mange flere.

Hjælpsomme

Hjælpsomhed er en positiv tilgang til, hvordan vi håndterer problemer, opgaver og tvivlsspørgsmål. Hjælpsomhed kan f.eks. være med til at løse en svær kundesituation og give den en positiv retning. Hjælpsomhed tvinger os til at forstå vores kunder. Det er også i særklasse den bedste måde at bygge langsigtede relationer på, både internt og eksternt.

Affärsplan

Øresundsbrons Affärsplan er ledelsens langsigtede planlægning med hensyn til mål og strategier samlet på et sted. Planen dækker typisk 5 år frem i tiden. Den opdateres løbende efter behov.

De overordnede styrende mål

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 konkur-

21 G4-18

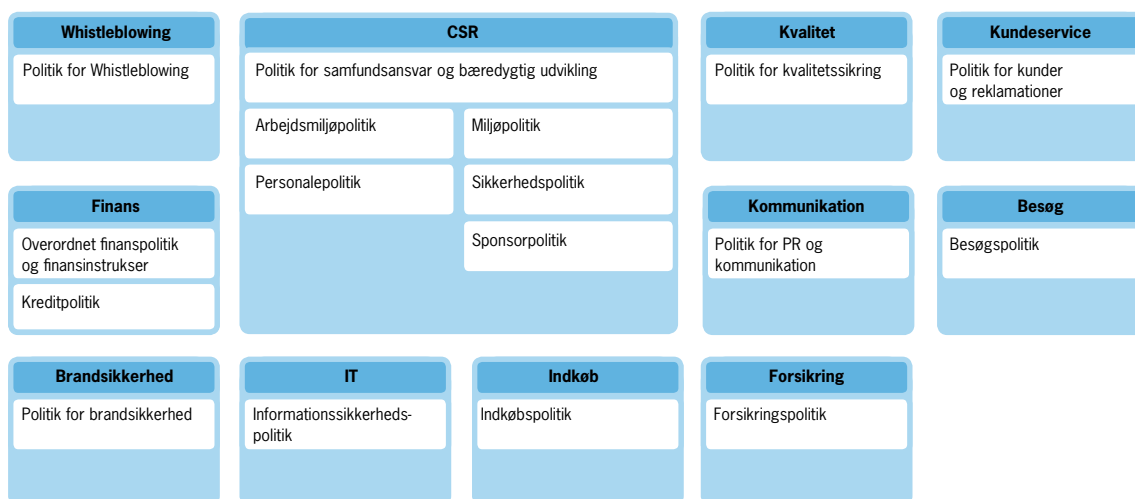


rencedygtige pendler- og erhvervsprodukter samtidig med, at vi skal stimulere til en øgning i fritidsrejserne.

Organisationen skal være kundefokuseret samt effektiv og prioritere sikkerhed, tilgængelighed og service. 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 samt føre til fuld tilbagebetaling af omkostningerne for broen.

Virksomhedens styrende politikker



Figuren illustrerer de politikker, der skaber rammebetingelserne for det arbejde, der udføres af Øresundsbrons medarbejdere. Politikkerne er alle vedtaget af ledelsesgruppen. I forbindelse med ledelsesgruppens tilbagevendende evaluering af hele virksomhedens ledelsessystem indgår også gennemgang af de rammeskabende politikker, herunder også opdatering efter behov. En del af politikkerne er offentlig tilgængelige og kan findes på vores hjemmeside, www.oresundsbron.com ²²

Jævnfør krav i den danske lovgivning om virksomheders samfundsansvar kan det noteres, at vi ikke har særskilte politikker for menneskerettigheder eller klima. De to emner indgår som integrerede dele af

Øresundsbrons CSR-arbejde bl.a. i forbindelse med leverandørstyring og optimering af energiforbrug.

CSR-politikken danner de overordnede rammer for CSR-arbejdet. Politikken er gengivet i sin fulde ordlyd her:

CSR-politik

Øresundsbron bestræber sig på at drive en forretning, der både skaber værdi for virksomheden og for 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.²³

Risikoledelse

Risikoledelse er et vigtigt element i driften af forbindelsen. Den skal sikre, at det konstant er sikkert at opholde sig på broen og medvirke til at kortlægge og styre eventuelle risikofaktorer, der kan opstå. Samtidig fungerer risikoledelse som et præventivt instrument, der skal være med til at optimere driften af forbindelsen.

Risikoledelse blev oprindeligt gennemført på 4 niveauer i organisationen:

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

For at forbedre overblikket over virksomhedens risici er værktøjet Exonaut Risk indkøbt og implementeret i løbet af 2013. I løbet af 2014 er værktøjet anvendt til ERM og styring af projektrisici for store og komplekse risici. Målet er, at alle risici fremover styres ved brug af Exonaut Risk.

Valg af CSR-fokusområder

Afdelingerne i Øresundsbron skal en gang om året fastsætte mål og aktiviteter ud fra virksomhedens styrende parametre. I målstyringsprocessen indgår også fastsættelse af fokusområder på CSR-området.²⁴

Fokusområderne er ikke nødvendigvis et resultat af en væsentligheds- og interessentanalyse. De kan være valgt ud fra, hvad afdelingerne har haft af mål og aktiviteter i øvrigt. Denne proces vil fremadrettet være ændret, således at væsentlige CSR-emner og interessenters interesser vil blive inddraget i udvælgelsen af fremtidige fokusområder.²⁵

Bilag 2 angiver, om de udvalgte fokusområder har en påvirkning internt eller eksternt i forhold til Øresundsbrons organisation.

Valg af CSR-rapportens indhold

Indholdet i dette års CSR-rapport er valgt ud fra arbejdet med CSR i Øresundsbrons organisation i 2014. Det vil sige, at rapporten dels er en afrapportering af fokusområder, dels en afrapportering af de kvantitative resultater som f.eks. energiforbrug, affaldshåndtering, emissioner etc., som Øresundsbron hvert år måler på. Rapporten indeholder også en beskrivelse af, hvilke CSR-områder organisationen vil arbejde med i 2015. Status for fokusområder i 2014 fremgår af bilag 4.²⁶

Ved udarbejdelsen af rapporten er der taget størst muligt hensyn til at følge rapporteringen i henhold til GRI G4. De tidligere CSR-rapporter har fulgt GRI G3. Dette års rapport er derfor en overgangsrapport tillempt fra G3 til G4. Dette kan f.eks. illustreres ved, at der i en del tilfælde ikke er sammenfald i det kvalitative og det kvantitative, der rapporteres på.²⁷

Ledelsens evaluering

Ledelsens evaluering sikrer, at Øresundsbrons ledelsessystem med passende og planlagte

²³ G4-DMA

²⁴ G4-18

²⁵ G4-DMA

²⁶ G4-DMA

²⁷ G4-18

intervaller evalueres med henblik på vurdering af systemets effektivitet og fortsatte egnethed, herunder fokus på forbedringsmuligheder. I 2014 indgik for første gang en specifik gennemgang af Konsortiets CSR-ledelsessystem.

Evalueringen af CSR-ledelsessystemet i 2014 resulterede i en række aktioner bl.a. justering af allerede eksisterende politikker, forslag til nye politikker samt etablering af en CSR-gruppe med repræsentation fra virksomhedens afdelinger. Gruppen er medvirkende til, at der fremover arbejdes mere målrettet med CSR i hele virksomheden.

En af gruppens første opgaver, bl.a. med afsæt i virksomhedens Affärsplan og i afdelingernes virksomhedsplaner, har været at gennemføre og dokumentere følgende analyser:

- Hvad er væsentlige emner og aktiviteter for afdelingerne, relateret til CSR?
- Hvem er interessenter i forhold til de identificerede væsentlige emner og aktiviteter?
- Fastlæggelse af forsyningskæden i forhold til de væsentlige emner og aktiviteter

Ledelsens evaluering af CSR-ledelsessystemet gentages årligt, og næste evaluering er planlagt til foråret 2015.²⁸

Væsentlige CSR-emner for 2015

CSR-gruppen har ved sine analyser af ovenstående identificeret en række væsentlige emner, der skal arbejdes ud fra i 2015. Ud fra analysearbejdet er det blevet besluttet at fokusere på følgende udvalgte emner:

Tilgængelighed, sikkerhed samt kundekommunikation ved hændelser

- Sætte definitioner på tilgængelighed og analysere mulighederne for forbedringer
- Analysere begrebet sikkerhed i relation til vores

- kunder og vurdere mulighederne for forbedringer
- Vurdere effekten af bromeldesystemet/hjemmesiden og analysere kundernes behov

Bæredygtig optimering ved drift, vedligeholdelse og investering

- Tage yderligere skridt mod tilstandsbaseret vedligeholdelse, især i forbindelse med nye investeringer
- Forsætte med at sænke broens behov for energi (gas og el) og aktivt minimere miljøpåvirkninger

Attraktive aftaler så Konsortiet kan opfylde sit samfundsansvar samt fokus på ekstern kommunikation med interessenter

- Konsortiet forsætter med at udvikle sit arbejde med målrettede kampagner, proaktiv kommunikation og attraktive tilbud, med det formål at øge trafikken yderligere

Emnerne, der er godkendt af ledelsen, skal nu nedbrydes i mål og aktiviteter, som resultatet af CSR-præstationen kan måles ud fra. I løbet af 2015 udføres en interessentanalyse for at måle effekten af Øresundsbronns CSR-tiltag, og om det er de rigtige CSR-områder, vi fokuserer på.

Øresundsbro Konsortiets forsyningskæde

Forsyningskæden i Øresundsbro Konsortiet kan beskrives i tre overordnede kategorier:

- Entreprenører og øvrige samarbejdspartnere
- Varer og leverancer generelt
- Tjenesteydelser

I den første kategori "entreprenører og øvrige samarbejdspartnere" indgår bl.a. de entreprenører (f.eks. Dalkia og Infranord), der står for det meste af vedligeholdelsen af Øresundsbrons anlæg. Ud over de to nævnte findes en række mindre entreprenører, der typisk er eksperter indenfor et eller flere fagområder, og som Øresundsbron ikke har egne kompetencer

indenfor i forbindelse med diverse drift- og vedligeholdelsesarbejder.

Øresundsbron har kontrakter med 870 leverandører: 406 danske med en samlet kontraktsum på 86,4 millioner DKK, og 464 svenske med en samlet kontraktsum på 163,3 millioner SEK. I de danske cifre indgår 5 kontrakter med hverken danske eller svenske leverandører.²⁹

Øvrige samarbejdspartnere kan eksempelvis være danske NETS, svenske Handelsbanken, kreditkortselskaber og Easy Go udbydere. Det er alle virksomheder, der leverer eller modtager ydelser fra Øresunds-



bron, men som ikke nødvendigvis har en kontrakt med eller er fysisk tilstede hos Øresundsbron.

I kategorien "varer og leverancer generelt" er det primært varer, der leveres i forbindelse med den administrative daglige drift (f.eks. papirvarer og andet kontormateriale). I vareleverancer indgår også rå- og færdigvarer, som bliver brugt til madproduktionen i Konsortiets to kantinekøkkener. Der er kun tale om mindre varekøb og leverancer i forbindelse med selve driften og vedligeholdelsen af forbindelsen. Varer, som f.eks. reservedele til forbindelsens tekniske anlæg, indgår oftest som en del af entreprenørernes leverancer.

Den sidste kategori "tjenesteydelser" dækker f.eks. over eksterne konsulenter eller eksperter. Disse arbejder enten direkte under Øresundsbrons arbejdsledelse, som selvstændigt arbejdende konsulenter, eller det kan være ressourceforstærkninger fra eksterne mandskabsudlejninger.

I løbet af 2014 har der ikke været ændringer i organisationens størrelse, organisationens struktur, Øresundsbrons ejerforhold samt ejendoms- og arealbesiddelser. Forsyningskæden er ligeledes i alt væsentligt uforandret for rapporteringsåret 2014.³⁰



Øresundsbrons interessenter

Øresundsbro Konsortiet har identificeret de interessenter, som er involverede eller følger med i konsortiets aktiviteter, og som Konsortiet kommunikerer og samarbejder med på forskellige niveauer. Identifikationen af interessenterne er ikke gjort udelukkende med det formål at kunne udarbejde denne CSR-rapport.³¹

Ejerne

ASØ og Svedab er ejere af Øresundsbron. I henhold til den såkaldte konsortiaftale, 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.³²

Garanterne

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. Det er Konsortiets finansafdeling, der til daglig forvalter kontakt og rapportering til garanterne.

Finansielle samarbejdspartnere

De finansielle samarbejdspartnere består af danske og svenske banker samt banker med global repræsentation. De finansielle samarbejdspartnere er primært leverandører af ydelser som f.eks. kontoførende bankforbindelser og betalingsformidlere, depotbanker, pristilbud på obligationsudstedelser til inddækning af finansieringsbehov, køb af obligationer til disponering af likviditet, samt som modpart til transaktioner med finansielle instrumenter.

Kontakten med de finansielle samarbejdspartnere er styret af Øresundsbro Konsortiets behov for omtalte ydelser. Svenska Handelsbanken er kontoførende bank for Øresundsbro Konsortiet, mens Danske Bank og Nordea er blandt de væsentlige lokale banker med en hyppig kontakt, og derudover er der kontakt til

10-20 banker med global repræsentation. Euroclear er den primære depotbank. Det er Øresundsbrons finansafdeling, der håndterer alle ovenstående interessenter.

Bestyrelsen

Forvaltningen af Øresundsbron reguleres i konsortiaftalen. 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. Bestyrelsen mødes et antal aftalte gange om året for at løse deres opgave med Konsortiet. I Årsrapporten 2014 side 20 er beskrevet mere udførligt, hvad bestyrelsens ansvar og opgaver indebærer.

Medarbejderne

Medarbejderne ønsker at have en sund og sikker arbejdsplads, således at de ikke kommer til skade eller overbelastes, mens de udfører deres job. At opretholde et godt arbejdsmiljø sikres gennem arbejdsmiljøorganisationen, der kommunikerer på alle niveauer i organisationen.

At have en attraktiv 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. Der udføres trivselsmålinger blandt medarbejderne med jævne mellemrum.

Kunderne

Ønsker god service og høj sikkerhed til en rimelig pris. I forskellige fora på f.eks. vores hjemmeside og diverse sociale medier eller ved direkte kontakt til vores kundecentre, kan kunderne give deres mening til kende. Vi udsender nyhedsmails og tidsskrifter til alle interesserede. Vi laver med jævne mellemrum også kundeundersøgelser.

³¹ G4-25, G4-26

³² G4-24

Myndighederne

Stiller blandt andet krav om, at vi følger love og regler om sikkerhed, arbejdsmiljø, miljøbeskyttelse, arbejdsmarkedsvilkår etc. I forskellige sammenhænge bliver vi inddraget i høringer så som EU-direktiver, nationale lovgivninger m.m. med mulighed for at kommentere på dem, 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. Hvert år leverer Konsortiet en miljørapport til Malmø, hvori der rapporteres på de miljøvilkår, der er aftalt i et miljøkontrolprogram.

Politikerne

Alt afhængigt af, om det er nationale eller regionale politikere, kan fokus være forskelligt. Vi følger med i den løbende politiske debat, når det er emner, der direkte eller indirekte involverer vores virksomheds-

område. 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 inddragt.

Leverandører og entreprenører

En stor del af drifts- og vedligeholdelsesarbejdet på forbindelsen forestås af eksterne entreprenører og samarbejdspartnere. Kommunikationen mellem dem og Øresundsbron kan være formel gennem kontrakter og kontraktmøder, planlægnings- og udførelsesmøder eller uformelt 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,

Biologiske eksperter følger udviklingen af naturen på Peberholm. Vi er i tæt dialog med eksperterne for at forvalte flora og fauna på bedst mulig vis.



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. Al information og data, der indsamles af de biologiske eksperter, kommunikerer til Øresundsbron til videre formidling f.eks. via Konsortiets hjemmeside.

Trafikstyrelsen (DK) og Transportstyrelsen (SE)
De nationale jernbanemyndigheder skal udstede en sikkerhedsgodkendelse, gældende for en 5-årig 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, rednings- og sygehusvæsen med flere fra begge lande er ansvarlige for indsatsen ved ulykker på forbindelsen og indgår i en fælles beredskabsorganisation. Kommunikationen foregår via en beredskabsplan, øvelser og mødeaktivitet.



Vejdirektoratet og Trafikverket

De to offentlige instanser indgår sammen med dansk og svensk politi og flere andre i en arbejdsgruppe, der har det formål at optimere den trafikale driftssikkerhed samt sikre grænseflader med tilstødende vejstrækninger. Kommunikationen foregår ved møder.

Medierne

Øresundsbron er kendetegnet ved åbenhed til omverdenen. Interessen for forbindelsen er meget stor, både regionalt, nationalt og internationalt. Den imødegår 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.³³

I bilag 3 er vist frekvens for Øresundsbrons kommunikation med interessenterne, hvilke væsentlige emner og bekymringer, der har været rejst i 2014, samt Øresundsbrons aktioner i forbindelse hermed. Ingen af de rapporterede væsentlige emner og bekymringer er udelukkende fremtaget med CSR-rapporteringen som formål.³⁴

³³ G4-24

³⁴ G4-26, G4-27

Svenske skoleelever kører over Øresundsbron til København og Eurovisoin Song Contest, maj 2014.



Etik og integritet

Øresundsbro Konsortiet ønsker at fremstå som en seriøs virksomhed, der både behandler sine medarbejdere, leverandører, samarbejdspartnere, kunder og øvrige interessenter på en ordentlig og professionel facon. Derfor findes der en række nedskrevne politikker, der er vedtaget af ledelsen, som skal være med til at sikre, at dette sker. Det er bl.a. politik for personale, whistleblowing, indkøb og PR. Se figuren i afsnittet "Virksomhedens styrende politikker" for en komplet oversigt.³⁵

Medarbejderne

Samarbejdet på arbejdspladsen begynder med den enkelte medarbejder. Der forventes et humanistisk livssyn og respekt for forskelle og mangfoldighed. Mobning, chikane og diskrimination accepteres ikke, til gængæld værdsættes åbenhed, ærlighed og hjælpsomhed over for kolleger, kunder og omverdenen. Kommunikation er vigtig, og det forventes, at der tales med høflighed og respekt.

Loyalitet overfor virksomheden er ikke ensbetydende med udelt lydighed, men det betyder, at alle skal leve op til Øresundsbrons mål og værdier. Retningslinjer for whistleblowing har til formål at skabe respekt om Øresundsbrons absolutte forpligtigelser til at følge love, interne retningslinjer og politikker. Alle medarbejdere har ret til at rapportere en afvigelse i forhold hertil efter de gældende retningslinjer. Ordningen har ikke været anvendt af nogen i 2014.

Indkøb og samarbejdspartnere

Øresundsbron følger EU-reglerne for indkøb til offentlige instanser. Derudover skal virksomhedens indkøbspolitik, samt interne regler og anvisninger i Indkøbshåndbogen følges. I alle udbud efterspørges altid en tilkendegivelse af, om de bydende efterlever f.eks. ILO's 8 grundlæggende konventioner om rettigheder i arbejdslivet og FN's børnekonvention artikel 32.

Øresundsbron forventer desuden, at alle, der indgår

aftaler eller kontrakter med samarbejdspartnere, ikke modtager gaver eller lignende, der kan skabe ufordelagtige vilkår overfor andre.

I 2014 er der vedtaget et Code of Conduct (CoC) til brug for alle udbud. Øresundsbrons CoC gælder for alle, der indgår en kontrakt med Øresundsbron, og for Øresundsbrons egne handlinger i forbindelse med eksterne samarbejdspartnere.

Kunderne

Det er kunderne, der sørger for, at Øresundsbron får sine indtægter. For at skabe troværdighed og respekt hos kunderne skal prissætningen af en rejse være transparent. Der er forskellige krav og forventninger til os, som vi gennem aktiv dialog hele tiden har kundskab til og anstrenger os for at tilgodese.

Mødet med en Øresundsbro-medarbejder skal altid være en positiv oplevelse. Kunderne skal kunne stole på os. De skal føle sig trygge både på forbindelsen og i mødet med os. Derfor vil vi gerne etablere langsigtede relationer.

Hjælpsomhed er en af vores værdier, når vi håndterer problemer, oplysninger og spørgsmål. Vi skal være beredte på at hjælpe vores kunder i enhver situation, også hvis fejlen er kundens. Personlige oplysninger behandles med yderste fortrolighed. Øresundsbron er PCI-certificeret (Payment Card Industry Data Security Standard) bl.a. af hensyn til håndteringen af personlige oplysninger.

Medierne

Virksomhedens kommunikation med omverdenen skal være troværdig, ærlig, åben og tilgængelig, nyhedsskabende og strategisk. Dette opnås blandt andet ved at opbygge fortrolighed mellem virksomheden og dens interessenter. Al kommunikation skal præges af de ovenforstående værdier samt af Øresundsbrons værdier, "brobyggende" og "hjælpsomme".

Den administrerende direktør er den øverste ansvarlige for kommunikationen udadtil, men kommunikationen med de forskellige målgrupper er

delegeret, så hver medarbejder i princippet kan udtale sig på virksomhedens vegne indenfor egne kompetenceområder.³⁶



Vejtrafikken står for
cirka to trediedele af
de genererede værdier.



ØKONOMISK BÆREDYGTIGHED



Broen spiller en stor rolle for Øresundsregionens integration og økonomiske udvikling

Øresundsbron stræber efter en sund økonomisk udvikling som er i overensstemmelse med de retningslinjer, som er fastsat af den danske og den svenske stat. Lånene, som har finansieret broen og landanlæggene, skal tilbagebetales med indtægter fra forbindelsen. Størstedelen af indtægterne skal komme fra biltrafikken. Vederlaget for togtrafikken er fast og bliver ikke påvirket af trafikvolumen, men beregnes årligt ud fra et prisindeks.

Direkte økonomiske effekter

Øresundsbron genererer store værdier. Vejtrafikken står for hovedparten af de genererede værdier, cirka to tredjedele. Genererede værdier anvendes for en stor dels vedkommende på tilbagebetaling af lånene, forbindelsen blev bygget for, men også på leverandører og ansattes løn. Nettoværdien, det vil sige forskellen mellem genererede og distribuerede værdier, for årene 2012-2014 dækker afskrivninger og værdireguleringer.

Nøgletal for Øresundsbron, DKK Mio.³⁷

	2012	2013	2014
Genererede værdier			
Indtægter, vejanlæg	1.094	1.143	1.211
Indtægter, baneanlæg	482	495	490
Øvrige indtægter	21	22	21
I alt	1.597	1.660	1.722
Distribuerede værdier			
Långivere	675	502	384
Leverandører	172	176	171
Ansatte	116	115	113
I alt	963	793	668
Tilbageværende værdi	634	867	1.054
Afskrivninger	263	270	271
Nettoværdi	371	597	783

I Øresundsbro Konsortiet findes kun bidragsbaserede pensionsordninger. Det betyder, at fastlagte afgifter betales til separate juridiske enheder, uden yderligere forpligtelser for virksomheden. Indbetalinger sker både af Konsortiet og af de ansatte. Indbetalingen 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 lønsskat 24,26 procent, hvilket redegøres for som udgifter til social sikring.

Pensionsomkostninger, DKK Mio.³⁸

	2012	2013	2014
Pensionsomkostninger i alt	10	11	11
Heraf pensionspræmier til Alecta	3	3	3
Pensionsomkostninger/ lønnings og vederlag (%)	12	12	13

For et fuldstændigt økonomisk regnskab henvises til Øresundsbrons Årsrapport, som laves i overensstemmelse med konsortiaftalen, International Financial Standards som godkendes af EU, samt yderligere danske og svenske oplysningskrav til årsregnskaber for børsnoterede virksomheder.³⁹

³⁷ G4-9, G4-EC1

³⁸ G4-EC3

³⁹ G4-EC1

Indirekte økonomiske effekter

Øresundsbron spiller en stor rolle for integrationen over sundet. Broens formål er at øge rejseaktiviteten, som er en væsentlig forudsætning for integrationen.

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 er der sket en tilbagegang de seneste år. Dette hænger bl.a. sammen med udviklingen på bolig- og arbejdsmarkedene. Konjunkturerne har ledt til, at huspriserne har udjævnet sig mellem Malmø og København, og så har mange danskere valgt at flytte tilbage til hjemlandet igen. Det er heller ikke så let for svenskere at få job i Danmark som tidligere.


De faktorer, som styrer pendlingstrafikken, kan Øresundsbron ikke påvirke. Derfor fokuseres 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.

I 2014 var målet en nettotilvækst på 25.000 BroPas-kunder, og i december 2014 havde Øresundsbron 333.000 BroPas-kunder mod 303.000 ved samme tid året før.

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

Tabellerne viser, at der indenfor de seneste 3 år har været stigende fragttrafik over forbindelsen, som er med til at styrke vare- og pengestrømme på begge sider af sundet.

Pendlere ⁴⁰	2012	2013	2014
Antal pendlere pr. arbejdsdag	15.100	14.500	14.000



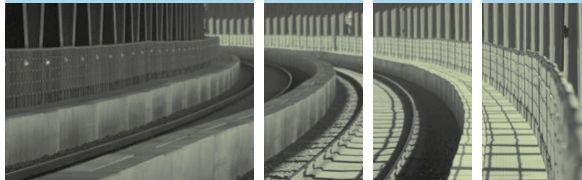
Rejsende & trafik ⁴¹	2012 ¹⁾	2013 ¹⁾	2014
Antal rejsende/mio.	25,7	26,1	26,7
• Heraf i bil	14,7	14,7	15,3
• Heraf i tog	11,0	11,4	11,3 ²⁾
Antal køretøjer på vej/mio.	6,8	6,7	6,9



1) Tal for 2012 og 2013 er opdateret med de faktiske tal for begge årene.

2) Indregnet estimat for december. Tallene januar-november er fra Trafikstyrelsen

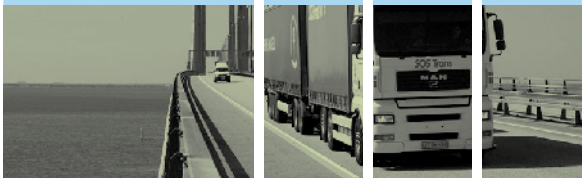
Fragttrafikken ⁴¹	2012	2013	2014
Antal godstog/år	8619	8821	8423 ¹⁾
Godsmængde i mio. ton/år	5,9	6,3	6,3 ²⁾



1) Indregnet estimat for oktober-december.

2) Indregnet estimat for juli-december.

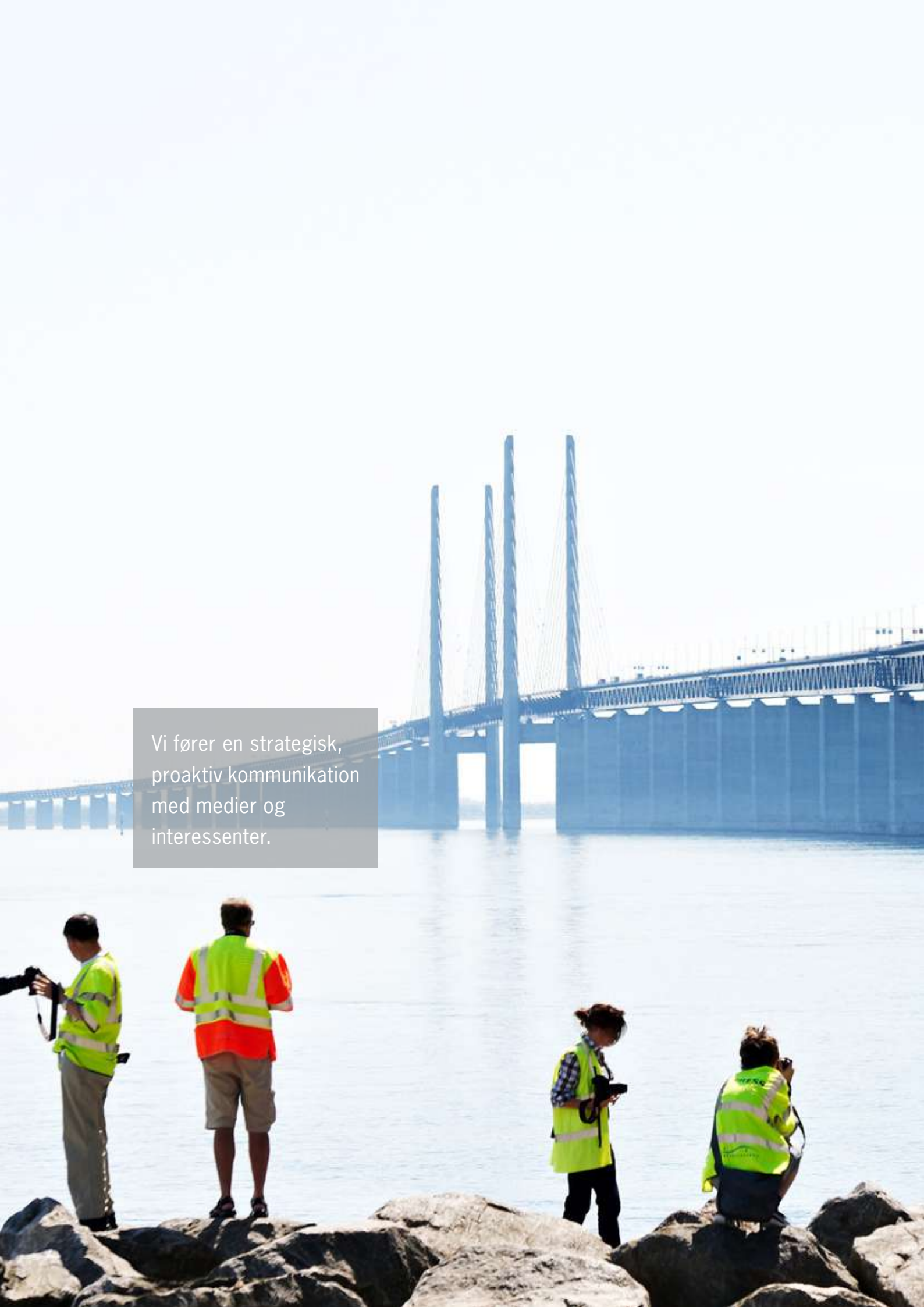
Lastbiler ⁴²	2012	2013	2014
Antal lastbiler/år	337.775	402.230	421.540



40 G4EC8

41 G4EC8

42 G4EC8

A large blue cable-stayed bridge spans across a body of water. In the foreground, four people wearing high-visibility safety vests are standing on dark, jagged rocks. Two people on the left are looking towards the bridge, while two on the right are looking down at their cameras. The sky is clear and blue.

Vi fører en strategisk,
proaktiv kommunikation
med medier og
interessenter.



SOCIAL BÆREDYGTIGHED



Social bæredygtighed giver tilgængelighed og sikkerhed døgnet rundt

Øresundsbron blev bygget for at forbedre infrastrukturen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Den blev også bygget for at styrke det økonomiske og kulturelle samarbejde mellem Danmark og Sverige og bl.a. medvirke til at udvikle et fælles bolig- og arbejdsmarked i regionen. Forbindelsen skal altså ikke kun være en transportkorridor, men den skal være bindeleddet i Øresundsregionen.

Tilgængelighed og trafiksikkerhed

Det er et mål i virksomhedens forretningsplan, at forbindelsen skal være tilgængelig på en sikker og bekvem måde døgnet rundt. Sikkerheden på vej og jernbane skal være høj og sammenlignelig med tilsvarende trafikanlæg i Danmark og Sverige.⁴³

Øresundsbron er det primære trafikale bindeled mellem Danmark og Sverige. Siden åbningen har næsten 82 millioner køretøjer passeret Øresundsbron. Ca. 73.000 personpassager om dagen bliver

det til i gennemsnit over året. Rejserne fordeler sig på ca. 19.000 køretøjer på vej og ca. 160 passagertog. Dertil kommer godstransporter med 25-30 godstog hver dag.

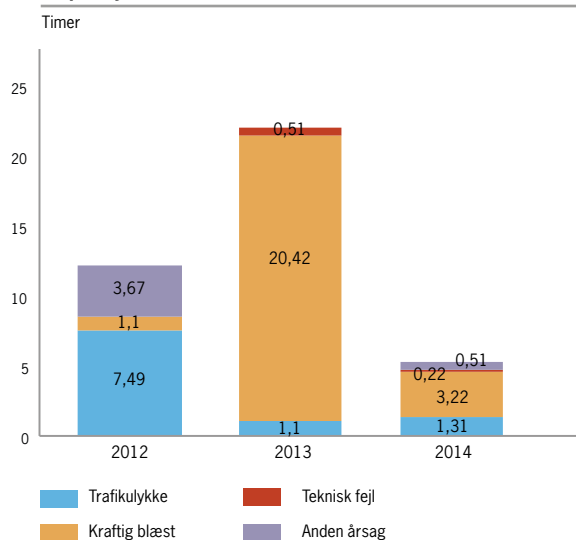
Tilgængelighed døgnet rundt er vigtig. Sikkerhed og vedligeholdelse af anlægget prioriteres højt for at minimere den tid, forbindelsen må lukkes for enten vejtrafik og/eller togtrafik. Vedligeholdelsesopgaver udføres generelt på tidspunkter, hvor de generer trafikken mindst muligt, og de koordineres, så omfang af afspærring og tidsrum bliver så minimale som muligt.⁴⁴

Både på motorvej og jernbane ligger tilgængeligheden på et højt niveau. I 2014 har motorvejen været spærret for trafik i 3,5 time. De almindeligste årsager er trafikulykker og kraftig blæst, men også tekniske fejl kan forårsage lukninger.

43 G4-56

44 G4-56



Stop i vejtrafik

Togtrafikken har ikke været indstillet i 2014 som følge af ulykker, men 432 tog har været forsinket mere end 4,59 minutter på grund af fejl i anlægget eller som følge af sporspæringer. På grund af blæst har togtrafikken været indstillet i 73 minutter i 2014.

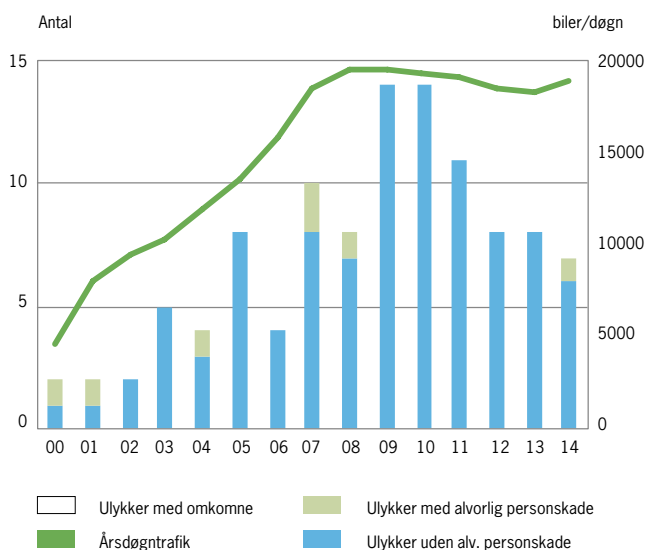
Af sikkerhedsmæssige årsager ændredes i 2014 grænsen for, hvornår togtrafikken indstilles som følge af kraftig blæst således, at den nu er sammenfaldende med lukning for vejtrafikken, nemlig 25 m/s. Påvirkningen på tilgængeligheden følges nøje, men det forventes ikke, at den forringes væsentligt.

Trafiksikkerhed, vej og jernbane

Høje krav til trafiksikkerheden påvirker kravene til funktionen af tekniske installationer såsom brandventilation, brandslukningsudstyr og kameraovervågning i tunnelen. Svinger disse sikkerhedsbærende systemer, så lukkes forbindelsen for vejtrafik og i visse tilfælde også for togtrafik.

Overvågning af vejtrafikken og de tekniske installationer sker fra det døgnbemandede trafikcenter ved hjælp af et avanceret overvågningssystem. Opstår der farlige situationer på motorvejen eller svigter de tekniske systemer, kan Øresundsbronstrafikledere gribe ind og foretage forebyggende eller afhjælpende handlinger. Togtrafikken overvåges og reguleres af fjernstyringscentralerne i henholdsvis Malmø og København.

En fælles svensk/dansk beredskabsplan sikrer hurtig og kompetent assistance ved en ulykke på vej eller jernbane. Alle hændelser registreres og kategoriseres. Alvorligere ulykker evalueres og rapporteres i samarbejde med myndighederne.

Ulykker 2000 – 2014

I 2014 er der registreret 7 ulykker på motorvejen, hvoraf 1 var med alvorlig personskade. Siden åbningen af forbindelsen i 2000 er der registreret 108 ulykker, hvoraf 7 har medført alvorlig personskade, men ingen med dødelig udgang.

Der er i 2014 registeret 39 sikkerhedsmæssige hændelser på jernbanen. For alles vedkommende er det mindre uregelmæssigheder. Siden åbningen af forbindelsen i år 2000 har der ikke været nogen ulykker på jernbanen.

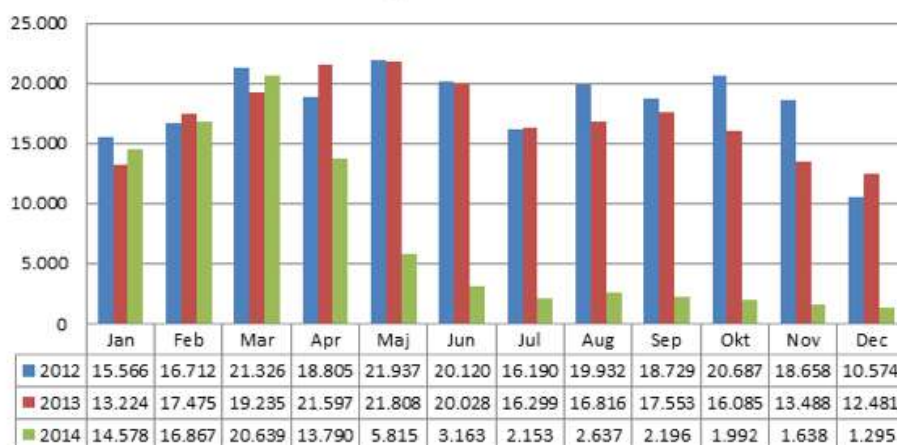
Trafiksikkerhed i betalingsanlægget

Betalingsanlægget har i 2014 især arbejdet med at styrke sikkerheden. Vi har forstærket med nye og flere beskyttelsesrækværker og dynamiske fartdæmpere i DTL-banerne (Dynamic Traffic Lanes) mod Danmark. Dette arbejde blev gennemført med god planlægning og med forstærkning af flere kundeassistenter, så vores kunder blev påvirket minimalt.

Antallet af passager gennem betalingsanlæggets bizz-baner med hastigheder på over 40 km/t er mindsket radikalt, siden de dynamiske fartdæmpere blev idriftsat den 21. maj. Selve arbejdet med beskyttelsesrækværkerne og fartdæmperne foregik i april-juni måned og påvirkede også hastigheden gennem betalingsanlægget positivt.

Personalet oplever deres arbejdsmiljø er blevet klart forbedret. Farten gennem bizz-banerne er meget mindre, hvilket giver et mere sikkert arbejdsmiljø, når vores ansatte bevæger sig rundt i banerne for at hjælpe kunder. De nye og forstærkede beskyttelsesrækværker giver øget tryghed for vores kunder og for alle personalegrupper, der arbejder i banerne.

Antal køretøjer med over 40 km/t i gennem betalingsanlægget



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 markeds-kommunikation har medvirket til en trafikvækst fra ca. 8.000 biler i døgnet i 2001 til ca. 19.000 biler i døgnet i 2014. 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 2014 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.⁴⁵

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 2 målinger på henholdsvis 84 og 85 point ligger i det højeste interval (fra 81-100 point), der betegner "meget høj tilfredshed".

Business Meetings

Øresund Business Meeting er et mødeforum skabt af

Øresundsbron for og med virksomheder i Øresundsregionen med det formål at fremme virksomheders muligheder for at drive flere aktiviteter på begge sider af sundet. Øresundsbron har udformet en platform, hvor virksomheder kan få inspiration og konkrete råd fra andre virksomheder.

Med fokus på små og mellemstore virksomheder vil Øresundsbron, sammen med udvalgte partnere, medvirke til at øge forretninger på begge sider af sundet ved at etablere møder og konkret pege på det enorme potentiale, der findes i regionen.

Hvert forår arrangeres 4 møder, 2 i Malmø/Lund og 2 i København, og konceptet har udviklet sig til en succes, som vokser sig stærkere for hver gang, det afholdes. Antallet af deltagere er nu over 100 personer pr. møde.

I efteråret afholdtes det store Øresund Business Meeting, der er et halvdagsprogram og som i 2014 havde over 300 deltagere.

Den årlige undersøgelse viser, at Øresund Business Meeting er et meget værdsat arrangement, som får høj score af deltagerne for blandt andet "rammen", "talere" og "stor værdi".

Kommunikation udadtil

Øresundsbron udøver en strategisk, proaktiv kommunikation med medier og interessenter. Mange i vores omverden vil, og har behov for, at vide mere om vores virksomhed. Mediernes interesse er stor. Hvert år inviterer vi journalister til et besøg på Peberholm. Vi udsender et nyhedsbrev, Fokus Øresund, til interessenter, som indbefatter politikere, myndigheder, virksomheder, organisationer og medier.⁴⁶

Vi udsender regelmæssigt pressemeddelelser og 4 gange årligt udarbejder vi finansielle rapporter, som kommunikerer til omverdenen. Medierne kan kommunikere med virksomheden gennem pressetelefonen, som er døgnbemandet. Ikke mindst er det en

⁴⁵ G4-56

⁴⁶ G4-56

vigtig kanal ved hændelser på forbindelsen. Da er behovet for umiddelbar information til medier, og gennem dem til kunderne, stort.

Øresundsbron som arbejdsplads

Øresundsbron skal være en attraktiv arbejdsplads for at tiltrække og fastholde dygtige og engagerede medarbejdere således, at de fastsatte mål kan nås. For at dette skal lykkes, kræver det, at medarbejderne får mulighed for efteruddannelse og kompetenceudvikling, så de hele tiden er på niveau med de krav, der stilles til dem både på virksomhedsplan og fra det omgivende samfund.

Arbejdsvilkår for medarbejderne

Udgangspunktet for alle medarbejderes arbejdsvilkår er Konsortiets personalepolitik som er vedtaget af ledelsen. I politikken indgår 5 overordnede områder, "humanistisk livssyn", "fælles platform", "udvikling", "arbejds miljø" og "helhedssyn", der tilsammen udgør den ramme, man som medarbejder på Øresundsbron kan forvente at arbejde indenfor.

Mangfoldighed

Øresundsbro Konsortiet har en ligestillingsplan, der anvendes ved ansættelser og fastsættelse af løn. Det er Konsortiets politik, at ingen skal særbehandles pga. køn, religion, alder, handicap, seksuel observans, politisk tilhørsforhold, social baggrund eller etnicitet. Det omgivende samfunds multikulturelle sammensætning og aldersfordelingen skal afspejles i sammensætningen af medarbejdere. Se også afsnittet om "Etik og integritet".⁴⁷

Arbejdsstyrkens sammensætning

Ifølge gældende lovgivning må der ikke diskrimineres mht. køn og andre forhold, når en stilling skal besættes. Øresundsbron lever op til dette, og ønsker herudover at have balance mellem antallet af danske og svenske medarbejdere på arbejdspladserne.

Det omgivende multikulturelle samfund og aldersstrukturen skal også afspejle sig i Konsortiets personalesammensætning. Dette kan ikke gøres uden særlige tiltag f.eks. ved at rette fokus mod underrepræsenterede grupper i den eksisterende personalesammensætning.⁴⁸

Det endelige resultat skal dog altid være, at det er den bedst egnede, der får stillingen. Tabellerne på næste side, viser arbejdsstyrkens sammensætning ved udgangen af 2014.

⁴⁷ G4-56

⁴⁸ G4-56

Fastansatte i Konsortiet⁴⁹

	2012 total	Kvinder i %	2013 total	Kvinder i %	2014 total	Kvinder i %
Sverige ¹⁾	121	58	120	58	117	59
Danmark ¹⁾	59	37	60	37	58	34
Under 30 år	9	67	6	67	5	40
30-50 år	112	54	110	54	106	55
Over 50 år	59	44	64	44	64	45
Total	180	51	180	51	175	51
Sverige %	67	–	67	–	67	–
Danmark %	33	–	33	–	33	–

1) Baseret på bopæl.

Medlemmer af ledelsen (indgår i det totale antal fastansatte herover)²⁾ ⁵⁰

	2012	Kvinder i %	2013	Kvinder i %	2014	Kvinder i %
Sverige	5	40	5	40	5	40
Danmark	1	0	1	0	1	0
Under 30 år	0	0	0	0	0	–
30-50 år	4	25	4	25	4	25
Over 50 år	2	50	2	50	2	50
Total	6	33	6	33	6	33
Sverige %	83	–	83	–	83	–
Danmark %	17	–	17	–	17	–

2) Dette antal omfatter medlemmer af direktionen, men ikke bestyrelsen, da denne ikke er ansat i Konsortiet.

Fastansat personale med deltidsansættelse opgjort som fuldtidsstillinger (indgår i totalt antal fastansatte)⁵¹

	2012	Kvinder i %	2013	Kvinder i %	2014	Kvinder i %
Sverige	6	100	8	89	1	100
Danmark	5	80	5	81	3	67
Under 30 år	0	–	1	100	0	–
30-50 år	7	86	8	77	1	0
Over 50 år	4	100	4	100	3	100
Total	11	91	13	86	4	75
Sverige %	55	–	62	–	25	–
Danmark %	45	–	38	–	75	–

49 G4-10, G4-LA12

50 G4-10

51 G4-10, G4-LA12

Personaleomsætning

Antallet af tiltrådte og fratrådte personer i personalestyrken fordelt på køn og alder fremgår af tabellerne herunder.

Personaletilgang⁵²

	Sverige	Danmark	Total	Sverige	Danmark	Total	Sverige	Danmark	Total
	2012	2012	2012	2013	2013	2013	2014	2014	2014
Under 30 år	0	0	0	0	0	0	3	1	4
30-50 år	0	7	7	4	4	8	3	3	6
Over 50 år	1	1	2	0	0	0	1	0	1
Kvinder i %	0	25	22	75	25	50	100	25	73
Antal ansatte i %	1	14	5	3	7	4	6	7	6

Personaleafgang⁵³

	Sverige	Danmark	Total	Sverige	Danmark	Total	Sverige	Danmark	Total
	2012	2012	2012	2013	2013	2013	2014	2014	2014
Under 30 år	0	0	0	1	0	1	0	1	1
30-50 år	4	3	7	1	2	3	1	6	7
Over 50 år	1	4	5	3	1	4	3	6	9
Kvinder i %	80	29	50	60	66	62	25	31	29
Antal ansatte i %	4	12	7	4	5	4	3	12	10

Personalegoder

Alle medarbejdere, fuldtids og deltids, tilbydes samme personalegoder. Ansættelsesbetingelser og vilkår kan være forskellige fra Danmark til Sverige, hvilket f.eks. kan påvirke skatteansættelsen af de goder, personalet tilbydes gennem deres ansættelse. Personalegoderne omfatter livsforsikring, sundhedsforsikring, forsikring mod tab af erhvervs-evne, kontant skattefri udbetaling ved kritisk sygdom, forældreorlov, pensionsordning m.m.⁵⁴

Overenskomster

Alle medarbejdere med svensk ansættelseskontrakt er omfattet af en overenskomstaftale med et fagforbund eller en fagforening. For svenske medarbejdere svarer det til 67 procent af de ansatte (de reste-

rende 33 procent er svenske medarbejdere med dansk ansættelse). For danske ansatte svarer det tilsvarende tal for organiserede i Danmark til 10 procent af de ansatte.⁵⁵

Arbejds miljøorganisation

Øresundsbrons arbejds miljøorganisation omfatter alle ansatte, men er tilpasset de enkelte arbejdsområder og den geografiske inddeling i mellem Danmark og Sverige. Øverst i organisationen findes hovedsikkerhedsudvalget (HSIU), der har den administrerende direktør som formand.

I HSIU sidder der mindst 1 repræsentant fra næste niveau i arbejds miljøorganisationen, som er arbejds miljøudvalgene. Der er 4 arbejds miljøudvalg fordelt

⁵² G4-LA1

⁵³ G4-LA1

⁵⁴ G4-56, G4-LA2

⁵⁵ G4-11

på kontorer og fællesområder i Vester Søgade, anlægget (bestående af motorvej, jernbane og de tekniske anlæg), Lernacken (betalingsanlæg, trafikcenter m.m.) og kontorer og fællesområder på Lernacken.

Sidste trin i arbejdsmiljøorganisationen er 10 arbejdsmiljøgrupper, der alle består af 1 ledelsesrepræsentant og mindst 1 arbejdsmiljørepræsentant. I alt er mere end 10 procent af samtlige fuldtidsansatte også medlemmer af arbejdsmiljøorganisationen.⁵⁶

Ulykker og sygefravær

Der er i løbet af 2014, i lighed med de tidligere år, kun indtruffet få hændelser, og ingen har medført alvorlige personskader eller længerevarende fravær. I løbet af 2014 har vi registeret 21 hændelser blandt medarbejdere og samarbejdspartnere.

2 mindre alvorlige ulykker har medført fravær af få dages varighed. Begge ulykker er sket på admini-

strationskontoret i Vester Søgade. Øvrige hændelser fordeler sig på ulykker, der ikke har medført fravær samt hændelser af karakteren "verbale trusler."

Øresundsbron sætter en grænse på 15 hændelser pr. år som en slags advarselssignal, hvorefter der skal være særlig opmærksomhed ved efterfølgende hændelser. Der har ikke, ved de rapporterede hændelser, været nogen tendens i en bestemt retning. Derfor har der ikke været behov for en indsats ud over den sædvanlige.⁵⁷

Sygefraværet blandt alle medarbejdere er for 2014 opgjort til 4,4 procent. Tallet er opgjort som gennemsnittet af sygefravær for medarbejdere der, uanset etnicitet, arbejder på hovedkontoret i Vester Søgade eller i betalingsanlægget ved Lernacken.

Fordelingen på hændelsestyper i 2014 ses af tabellen, der også indeholder sygefraværsprocenten.

Ulykker og hændelser⁵⁸

	2012	2013	2014
Antal ulykker, Øresundsbron			
Med fravær	0	0	2
Antal fraværstimer	0	0	53
Uden fravær	7	9	8
Antal ulykker, samarbejdspartnere			
Med fravær	0	0	0
Antal fraværstimer	0	0	0
Uden fravær	1	0	0
Tæt-på-hændelser og psykosociale hændelser			
Øresundsbron	8	7	11
Samarbejdspartnere	1	3	0
Sygefravær i procent af antal arbejdstimer			
Øresundsbron	5,0	4,8	4,4

⁵⁶ G4-LA5

⁵⁷ G4-LA6

⁵⁸ G4-LA6

Vi arbejder både på kort
og på langt sigt med
broens miljøpåvirkninger.



MILJØMÆSSIG BÆREDYGTIGHED

Miljømæssig bæredygtighed handler om ressourceanvendelse og hensyn til miljøet

Miljømæssig bæredygtighed er af stor vigtighed både for interessenterne og for Øresundsbron. Igennem vores arbejde med f.eks. at energioptimere og håndtere affaldet optimalt er både kunder, samarbejdspartnere og Konsortiet med til at skabe fokus på ressourceforbrug og påpasselighed over for miljøet.

Energi og kuldioxid

Det direkte energiforbrug udgøres af naturgas til opvarmning (Lernacken). Det indirekte energiforbrug udgøres af elektricitet og af fjernvarme til opvarmning (Vester Søgade). Det samlede energiforbrug varierer fra år til år afhængigt af vejrforhold og aktivitetsniveau (primært på selve anlægget).

Langt det største energiforbrug er elektricitet til driften af forbindelsen og betalingsanlægget. Igennem en målrettet energiledelse er det lykkedes at nedbringe forbruget af elektricitet betydeligt siden forbindelsens åbning i år 2000.

Energiforbruget giver anledning til kuldioxidudslip (CO₂) som følge af afbrænding af fossile energikilder. Udslippet varierer alt afhængigt af, hvilket land der købes elektricitet i. I Danmark er der langt større CO₂-udslip end i Sverige pga. de kulfyrede kraftværker i Danmark. I Sverige anvendes mest vand- og atomkraft som energikilde til at producere elektricitet. Dette giver et langt mindre CO₂-udslip end afbrænding af kul.



Energiforbrug/terajoule^{1) 59}	2012	2013	2014
Energiforbrug totalt²⁾	32,65	30,37	28,85
Elektricitet (forbindelsen, inklusive Lernacken driftscenter)	27,32	24,98	24,08
Elektricitet (Vester Søgade)	1,55	1,44	1,45
Naturgas ³⁾	2,27	2,49	1,87
Fjernvarme	1,51	1,46	1,46

1) Brændstofforbruget i 2014 for egne køretøjer er ikke rapporteret. Forbruget er ubetydeligt og usikkert i forhold til det samlede forbrug da det baseres på mange kilder og indrapporteringer (personalekørsel).

2) Elforbrug er baseret på aflæsning af målere ved Lernacken og i Vester Søgade. Gasforbruget er baseret på aflæsninger foretaget af EON og Øresundskraft.

3) Gasforbruget for december 2014 er baseret på årets gennemsnitsforbrug.

Kuldioxidudslip/ton⁶⁰	2012	2013	2014
Kuldioxid (CO₂) i alt¹⁾	1462	2518	2297
Direkte total	250	252	106
– Heraf brændstof	122	111	– ²⁾
– Heraf naturgas	128	141	106
Indirekte total	1211	2266	2191
– Heraf fjernvarme	46	45	45
– Heraf dansk el	124	143	144
– Heraf svensk el	1041	2078	2003

1) Beregning af det indirekte udslip af CO₂ fra elproduktion er baseret på emissionsfaktorer opgivet af Energinet.dk, Dansk el mix og EON., Svensk el mix (Emission fra den totale energiproduktion) for det foregående år. I Danmark oplyser Energinet.dk, at udslippet af CO₂ er 288 g/kwh i 2012 og 358 g/kwh i 2013. EON. Oplyser, at CO₂ udslippet er 137,2 g/kwh i 2012, men i 2013 er andelen af vedvarende energi faldet, så udslippet af CO₂ er 299,5 g/kwh. Emissionsfaktorer for 2014 er ikke opgjort ved rapportens udgivelse, derfor er beregningen baseret på faktorer fra 2013.

2) Det er valgt, ikke at rapportere på brændstofforbrug i 2014 og fremadrettet, da datausikkerheden er høj. Dette skyldes at indberetningerne er baseret på estimater og mange datakilder (medarbejderkørsel). Samtidig udgør brændstofforbruget for køretøjer kun en meget lille del af Øresundsbrons samlede energiforbrug.

Udslip fra trafikken

Der er et indirekte CO₂-udslip og udslip af andre forbrændingsgasser fra bil- og jernbanetrafikken. Udslippet skyldes afbrænding af fossile brændstoffer i bilerne og forbruget af elektricitet til togene.

Øresundsbron forsøger at minimere trafikken påvirkning af miljøet f.eks. ved at opfordre bilisterne til at slukke motoren ved kødannelser, ved at fjerne tabt eller smidt affald fra forbindelsen, samt ved at rengøre vej, jernbane og tunnel, og bortskaffe det opsamlede på autoriserede modtagestationer.

Materialeforbrug

Af forbrugsmaterialer kan især nævnes asfalt og salt (NaCl). Asfaltforbruget er afhængigt af behovet for vedligeholdelse og for ombygninger, og har ikke været nær så stort i 2014 som året før. Salt anvendes til glatførebekæmpelse. Forbruget er direkte afhængigt af vejforholdene og varierer fra år til år.

På grund af det milde klima i forår og efterår 2014, har der været anvendt relativt lidt salt til glatførebekæmpelse.

Der har i 2014 været brugt en del beton i forbindelse med ombygning i betalingsanlægget.

Udslip fra trafikken¹⁾/tons⁶¹

	2012	2013	2014
NO _x	77	79	70
Kulbrinter (CH)	14	14	14
CO	120	120	120
CO ₂	24.200	24.200	24.400
SO ₂	7,2	7,1	7,0

1) De anvendte danske emissionsfaktorer er fra 2012.

Rengøringsmidler anvendes til rengøring af tunnel og motorvejsrækværker. Til vedligeholdelsen af broens stålkonstruktion benyttes maling, voks, olie, fedt m.m.

Det rapporterede materialeforbrug gælder kun for selve forbindelsen, som står for langt det største forbrug, sammenlignet med forbruget til administration.

Materialeforbrug/tons

(Materialer brugt til forbindelsens drift og vedligehold) ⁶²

	2012	2013	2014
Vejsalt ¹⁾ (fast)	295	471	357
Vejsalt ¹⁾ (saltlage)	507	288	199
Asfalt	670	4067	30
Beton	0	0	203
Metal	0	0	12,9
Rengøringsmiddel på forbindelsen	2,00	2,42	1,54
Voks	0,06	0	0,44
Olie/fedt	0,09	0,08	1,16
Maling	—	0,50	2,12

1) Vejsalt kan betragtes som et fornybart råstof, mens øvrige materialer må betragtes som en forarbejdning af eller sammensætning af ikke fornybare råstoffer.

61 G4-EN17

62 G4-EN1

Affald

Drift- og vedligeholdelsesaktiviteterne i Øresundsbro Konsortiet genererer forskellige typer affald. Igen kan mængderne variere fra et år til et andet, afhængigt af det aktivitetsniveau, der har været i det pågældende år. Affald fra rengøring af vejbaner og brønde bortskaffes til deponi, mens affald fra administrationen leveres til varme- og el-produktion i forbrændingsanstalter eller til genbrug.

Det gælder også madaffald og glas, der kan omdannes til varme og nyt glas. Af andre affaldstyper kan

nævnes metal, spildevand og slam, der enten kan genbruges eller bliver leveret til specialbehandling.

Øresundsbron generer små mængder elektronikaffald og farligt affald i form af lysstofrør, batterier samt emballage fra eller rester af færemærkede produkter.

Skemaet angiver affaldsmængderne fra forbindelsen og fra Lernacken driftscenter.

Affaldsmængder/tons ⁶³	2012	2013	2014
Affald (totalt)	197	881,49	180,88
Affald til forbrænding	50,53	46,54	39,03
Papir og pap til genbrug	16,79	8,93	4,31
Biologisk affald til genbrug	2,34	25,41 ¹⁾	24,96
Glas til genanvendelse	–	1,51	0,07
Vejopfej til deponering, inkl. gruslam fra brønde ved vejbanen ⁴⁾	37,76	64,77	16,86
Asfalt til genanvendelse ³⁾	–	713	39
Metalskrot til genbrug	0,42	1,30	1,18
Affald til sortering	6,02	1,76	3,52
Slam fra fedt/olieudskiller til specialbehandling ²⁾	11,70	11,70	11,70
Slam/spildevand fra pumpeump og ledninger til specialbehandling	47,56	15,46	30,14
Elektronikaffald til specialbehandling	6,14	1,41	0,45
Farligt affald til specialbehandling	18,07	5,27	4,37

1) Der har været en fejl i rapporten fra 2013 for rapporteringen af biologisk affald. Den rapporterede mængde var 14,05 tons, den korrekte mængde var (som anført) 25,41 tons.

2) Slam fra olieudskiller er estimeret ud fra en fast tømningfrekvens og et fast volumen af olieudskiller.

3) Asfaltmængderne er faldet betydeligt. I 2013 blev servicevejene asfalteret på Peberholm. I 2014 er der asfalteret i betalingsanlægget.

4) Mængden af vejopfej er reduceret. Dette kan skyldes enten fejl i indberetningen til modtageanlægget, hvis der ikke er registreret korrekt kunde, eller at mængden reelt har været mindre.

Støj fra forbindelsen

Beregninger viser, at biltrafikken kan øges til 30.000 biler pr. døgn samtidigt med, at togtrafikken øges til 360 passager pr. døgn uden at de støjkrav, der er stillet til Øresundsbron, overskrides. Hvis biltrafikken når 24.000 biler pr. døgn eller togtrafikken når 300 passager pr. døgn, skal der udføres fornyede støjberegninger. Hverken biltrafikken med 19.000 biler pr. døgn eller togtrafikken med ca. 190 passager pr. døgn har givet anledning til overskridelse af støjkravet i 2014.

Miljøuheld

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

Naturen omkring forbindelsen

Inden forbindelsen blev bygget, var skeptikere af den opfattelse, at en fast forbindelse over Øresund ville forringe dyre- og plantelivet i området. Erfaringerne, der siden åbningen er blevet indsamlet, viser med al tydelighed, at naturen ikke er blevet forringet. Tværtimod er der nu en større artsrigdom og antal af dyr og planter i lokalområdet omkring forbindelsen.⁶⁴

Både bropillerne og de omkringliggende undersøiske beskyttelsesøer er nu nærmest kunstige rev med grundlag for alge- og muslingebevoksning. Disse rev er igen blevet levested og fødegrundlag for mange fugle og fisk.

Den kunstige ø Peberholm udgør, med sit areal på 1,3 km², et helt nyt landområde, der er levested for en mangfoldighed af dyr og planter, hvoraf flere er truede og sjældne arter i Danmark og Sverige.⁶⁵

Overgangen fra tunnel til motorvej udgøres af Peberholm. Den er bygget af materiale hentet op fra havbunden omkring forbindelsen. Fra starten har det været Øresundsbrons strategi at lade naturen på Peberholm udvikle sig på sine egne præmisser. Kun der, hvor dyre- og plantelivet er til fare for sik-

kerheden eller for de tekniske anlæg, er der menneskelig indgriben.

Øen indgår i EU-fuglebeskyttelsesområde H110 og i EF-habitatområde H126, der er sammenfaldende med og udgør Natura 2000 område 142. Øen er også beskyttet via bestemmelserne i naturbeskyttelsesloven. Øen er ejet af Øresundsbro Konsortiet, og der er ikke offentlig adgang hverken fra land- eller søsiden.

Biodiversitet på Peberholm

For at følge naturudviklingen på Peberholm gennemføres årlige inventeringer af dyre- og plantelivet i samarbejde med uafhængige forskningsinstitutter og organisationer i Danmark og Sverige. I 2014 er gennemført 4 botaniske inventeringer, 1 inventering af ynglefugle samt 1 inventering af grønbroget tudse.

Siden driftsperiodens start i år 2000 er der sammenlagt registreret ca. 550 plantearter, ca. 32 ynglende fuglearter, ca. 350 billearter, ca. 420 sommerfuglearter, 18 biarter, 4 arter af pattedyr, 2 paddearter og 1 enkelt krybdyrart på Peberholm.

Antallet af plantearter i 2014 er endnu ikke endeligt opgjort ved rapportens udgivelse, men det ligger på niveau med de senere år, og er ca. 300. Endvidere er der observeret 27 ynglende fuglearter, hvilket er det højeste antal nogensinde.

For første gang blev der registreret en større koloni af ynglende skarv, og sammen med måger udgjorde disse over halvdelen af det samlede antal ynglefugle. Skarvkolonien blev bekæmpet af Naturstyrelsen, da den udgør en trussel mod flysikkerheden for Kastrup Lufthavn. Af nye ynglende fuglearter kan nævnes edderfugl, løvsanger, blichøne og skarv. Der blev ikke observeret ynglende terner i 2014.

Der blev observeret harer på Peberholm i 2014, selv om man egentlig mente, at bestanden var

⁶⁴ G4-EN12

⁶⁵ G4-EN11

uddød i vinteren 2012/13. Harerne overlever formodentlig ved at holde sig skjult for rovfugle og trafik, og er derfor vanskelige at opdage.

Ligesom i de tidligere år blev der i vinteren 2013/14 observeret flere overvintrende havørne på Peberholm.

På Øresundsbrons hjemmeside findes detaljerede artslistes for fugle og planter.⁶⁶

⁶⁶ G4-EN11, G4-EN12







Revisors erklæring om begrænset review af Øresundsbroens bæredygtighedsrapport

Til Øresundsbro Konsortiet

Indledning

Vi har fået til opgave af ledelsen i Øresundsbro Konsortiet (Øresundsbroen) at foretage et begrænset review af Øresundsbroens "CSR-rapport (bæredygtighedsrapport) for 2014.

Bestyrelsens og ledelsens ansvar for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten

Bestyrelsen og ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten i overensstemmelse med gældende kriterier, som optræder på side 4 i bæredygtighedsrapporten, og består af de dele af Sustainability Reporting Guidelines (udstedt af The Global Reporting Initiative, GRI), som gælder for bæredygtighedsrapporten og selskabets egenudviklede rapportering- og værdifastsættelses-principper. Dette ansvar omfatter den interne kontrol, som anses for nødvendige for at udarbejde en bæredygtighedsrapport som ikke indeholder væsentlig fejlinformation, uanset om disse skyldes uregelmæssigheder eller fejl.

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.

Vores review er baseret på de af bestyrelsen og ledelsens valgte kriterier, som er defineret ovenfor. Vi anser at disse kriterier egnet til 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 de ovenstående af bestyrelsen og ledelsen definerede kriterier.

København, den 29. januar 2015

PricewaterhouseCoopers AB

Mats Åkerlund
Statsautoriseret revisor

Fredrik Ljungdahl
Sagkyndigt medlem af FAR

Bilag 1

GRI-indeks for niveau "Core"

General Standard Disclosures (Obligatoriske oplysninger) ⁶⁷	Års-rapport side	CSR-rapport side	Ekstern revision
Strategi og analyse			
G4-1		6, 7, 56	X
Organisationsprofil			
G4-3	1	10	X
G4-4	2	10	X
G4-5	78	11	X
G4-6	2	11	X
G4-7	50	10	X
G4-8	38	2, 10	X
G4-9	43	10, 11, 26	X
G4-10		35	X
G4-11		36	X
G4-12		16	X
G4-13		17	X
G4-14		11	X
G4-15		11	X
G4-16		11	X
Identificering af emner og indikatorer			
G4-17	2	10, 11	X
G4-18		3, 12, 13, 14	X
G4-19		3, 50, 51	X
G4-20		50, 51	X
G4-21		50, 51	X
G4-22		11	X
G4-23		11	X

General Standard Disclosures (Obligatoriske oplysninger) ⁶⁷	Års-rapport side	CSR-rapport side	Ekstern revision
Interessenter			
G4-24		18, 21	X
G4-25		18	X
G4-26		18, 21, 52	X
G4-27		21, 52	X
Rapportprofil			
G4-28		11	X
G4-29		11	X
G4-30		11	X
G4-31		59	X
G4-32		48, 49	X
G4-33		11	X
Virksomhed og ledelse			
G4-34	20	10	X
Etik og integritet			
G4-56		22, 23, 30, 33, 34, 36	X

Specific Standard Disclosures Emner og indikatorer valgt af organisationen	Års- rapport side	CSR- rapport side	Ekstern revision
Ledelsestilgang			
G4-DMA	13, 14, 15		X
Økonomiske			
Direkte økonomiske effekter			
G4-EC1	26	26	X
G4-EC3	43	26	X
Indirekte økonomiske effekter			
G4-EC8		27	X
Sociale			
Ansættelsesforhold og personale			
G4-LA1		36	X
G4-LA2		36	X
Arbejdsmiljø, sikkerhed og sundhed			
G4-LA5		37	X
G4-LA6		37	X
Mangfoldighed og ligestilling			
G4-LA12		35	X
Miljømæssige			
Ressourceforbrug			
G4-EN1		42	X
Energi			
G4-EN3		41	X
Biodiversitet			
G4-EN11		44, 45	X
G4-EN12		44, 45	X
Emissioner			
G4-EN15		41	X
G4-EN16		41	X
G4-EN17		42	X
Affald			
G4-EN23		43	X



Bilag 2

Oversigt over væsentlige emner

Tabellen viser de CSR-emner, der er arbejdet med i 2014, samt om de har en påvirkning indenfor og/eller udenfor Øresundsbrons organisation. Alle

væsentlige emner, der har en ekstern påvirkning, er lokaliseret inden for Øresundsregionen med undtagelse af CO₂, der kan tilskrives en global effekt.

VS10: Hovedkontoret Vester Søgade

LER: Lernacken Driftscenter

Forbindelsen: Kastrup halvø, tunnel, Peberholm, bro, betalingsanlæg.

Økonomiske faktorer ⁶⁸	Internt, hvem bliver påvirket?		Eksternt, hvem bliver påvirket?
	VS10	LER	Forbindelsen
Direkte økonomiske effekter	x	x	x
Indirekte økonomiske effekter			Vedrører alle, der bor og arbejder i Øresundsregionen

Social bæredygtighed ⁶⁹	Internt, hvem bliver påvirket?		Eksternt, hvem bliver påvirket?
	VS10	LER	Forbindelsen
Sikkerhed og tilgængelighed			Vedrører alle brugere af forbindelsen
Personaleforhold	x	x	
Sundhed og sikkerhed for ansatte	x	x	
Beskæftigelse	x	x	
Arbejds miljø	x	x	Vedrører alle, der har med forbindelsen at gøre i arbejdsøjemed, (leverandører, entreprenører, samarbejdspartnere, eksterne konsulenter, besøgende)
Diversitet og ligestilling	x	x	
Indkøb	x	x	x Alle leverandører, der har med drift og vedligeholdelse at gøre

⁶⁸ G4-19, G4-20, G4-21

⁶⁹ G4-19, G4-20, G4-21

VS10 Hovedkontoret Vester Søgade

LER Lernacken Driftscenter

Forbindelsen Kastrup halvø, tunnel, Peberholm, bro, betalingsanlæg.

Miljømæssig bæredygtighed ⁷⁰	Internt, hvem bliver påvirket?		Eksternt, hvem bliver påvirket?	
	VS10	LER	Forbindelsen	
Materialer			x	Indirekte på alle, der bor og arbejder i Øresundsregionen og for dem, som bor i de områder hvor materialerne udvindes og fremstilles
Energi	x	x	x	Indirekte på alle, der bor og arbejder i Øresundsregionen og for dem, som bor i de områder hvor energien udvindes og fremstilles
Biodiversitet			x	Indirekte på alle, der bor og arbejder i Øresundsregionen
Emissioner			x	Indirekte på alle, der bor og arbejder i Øresundsregionen, og på det globale klima
Affald	x	x		Indirekte på alle, der bor og arbejder, og de steder hvor affaldet håndteres og bortskaffes

Bilag 3

Interessentinvolvering

Tabellen viser frekvenserne for Øresundsbrons kommunikation med interessenterne, hvilke vigtige

emner og bekymringer, der har været i 2014 samt Øresundsbrons aktioner i forbindelse hermed.

Interessenter ⁷¹	Frekvens, kommunikation	Væsentlige emner 2014	Øresundsbrons aktioner i 2014
Ejere			
Den danske stat.	N/A	Se under garanter/bestyrelse	Ingen
Den svenske stat.	N/A	Se under garanter/bestyrelse	
Garanter			
DNB RGK	Årligt	Orientering om økonomi og finansforvaltning	Ingen
Finansielle samarbejdspartnere			
Revisorer: 1) Deloitte 2) PWC	Løbende og halvårslige revisorkollegiemøder	Ingen væsentlige punkter i revisionsprotokol. Dokumentation af systemopdatering på finansområdet	Balanceafstemning for gældsporteføljen i forbindelse med opgradering til version 5 af Quantum
Banker	Mødeaktivitet efter behov	Indgåelse af to-vejs sikkerhedsstillelsesaftaler (CSA-aftaler)	Oplæg til CSA-aftale og forhandling
By og Havn I/S	Årligt statusmøde	Status på finansforvaltning	Oplæg til finansstrategi 2015
Metroselskabet I/S	Årligt statusmøde	Status på finansforvaltning	Oplæg til finansstrategi 2015
Bestyrelse			
	Møder 4 gange årligt	Se årsrapporten s. 20	Se årsrapporten s. 20
Medarbejdere			
Kontaktudvalg	Møder 4 gange årligt	Ingen	Ingen
Hovedsikkerhedsudvalg (HSIU)	Møder 2 gange årligt	Ingen	Ingen
Arbejds miljøudvalg	Møder 4 gange årligt	Ingen	Ingen

71 G4-26, G4-27



Interesserter ⁷¹	Frekvens, kommunikation	Væsentlige emner 2014	Øresundsbrons aktioner i 2014
Kunder			
Erhvervs-kunder	<p>3 tematiserede besøg pr. år (hos kunderne) og løbende kontakt ellers med kunderne via mail og telefon efter behov</p> <p>Der udsendes desuden nyhedsmail "Business Nytt" og "Business Nytt Frakt" (sidstnævnte er til vores fragtkunder) 4 – 6 gange per år. Nyhedsmailen indeholder både service information fra Øresunds-bron, men også artikler der er møntet på virksomheder i regionen</p>	<p>1) Øresundsbron og Sund & Bælt Holding A/S har på baggrund af et EU-direktiv truffet en fælles beslutning om, at det er den virksomhed, som udsteder en Bizz, som også skal opkræve beløbet for alt forbrug på denne Bizz. Eftersom vi har mange kunder med ud-stedte Bizzar både fra Øresundsbron og BroBizz A/S, foregik der er hel del informationsudveksling med kunderne i begyndelsen af 2014</p> <p>2) Nyt krav i Norge for erhvervs-køretøjer: Fra den 1. januar 2015 har den norske regering besluttet, at alle køretøjer over 3.500 kg, som kører erhvervmæssigt i Norge og benytter offentlige veje, skal være udstyret med en gyldig OBE (f.eks. Øresund-Bizz[®]) i køretøjet. OBE'en skal være registreret med korrekt registreringsnummer, køretøjstype samt landekode. Information om dette blev sendt til kunderne i slutningen af november.</p>	Der følges løbende op på henvendelser fra erhvervs-kunder, således at de er informerede om eventuelle nye tiltag mv. Dette gøres også for at "forebygge" en eventuel kø af spørgsmål
Privatkunder	I 2014 er der blevet sendt 2 informationsmail til alle aftalekunder. En vedrørte nye aftalebetingelser og den anden nye priser for 2015. Der bliver også sendt Club Øresund mails til mange kunder hver uge og opdateringsmail	Hvem, der kan udstede BroBizz har været det største emne og problem i 2014. Kunderne har ikke forstået ændringen	Hektisk arbejde med at besvare alle spørgsmål og et intenst arbejde for at løse problematikken
Myndigheder			
Tårnby kommune	1 årligt møde på Peberholm	Ingen	Ingen
Malmö Stad	1 årlig miljørapport	Ingen	Ingen
Politikere			
	N/A	Ingen	Ingen
Leverandører/entreprenører			
Infranord (Drift og vedligeholdelse på jernbanen)	Daglig kontakt i forbindelse med den operative virksomhed 1 månedligt managementmøde	Ressourceknaphed	Regulerende kontraktstyring løbende samt procesoptimering i forhold til sikkerhed, planlægning mv.
Dalkia (Drift og vedligeholdelse på de tekniske anlæg m.m.)	Managementmøder 3 gange om året og aftalemøder hver måned Daglig kontakt i forbindelse med den operative virksomhed	Ingen Ingen	Ingen Ingen
Acobia Flux (driftsovervågning)	Daglig kontakt i forbindelse med den operative virksomhed	Ingen	Ingen
GDL (vintertjeneste)	Daglig kontakt i forbindelse med den operative virksomhed	Ingen	Ingen
Perssons (motorvejsafspærringer)	Daglig kontakt i forbindelse med den operative virksomhed	Ingen	Ingen

Interesser ⁷¹	Frekvens, kommunikation	Væsentlige emner 2014	Øresundsbrons aktioner i 2014
Biologiske eksperter			
Biologer, ornitologer mv.	Et antal inventeringer på Peberholm i løbet af året	Ingen	Ingen
Trafikstyrelsen og Transportstyrelsen:			
Trafikverket, Vejdirektoratet, Transportstyrelsen, Trafikstyrelsen, Näringsdepartementet, Transportministeriet, BaneDanmark, Sund & Bælt, Arbejdsgruppen for Øresundsberedskab	3 møder i 2014	Kortlægning af mængden og vigtigheden af trafik over Øresundsbron samt eksisterende beredskab	Sekretær i arbejdsgruppen
BaneDanmark	Løbende ugentligt og månedligt afhængigt af emner, både pr. telefon, mail og møder	Sikkerhed, drift og opfølgning på tekniske fejl, samt planlægning af arbejde løbende. Implementering af ERTMS. (Nyt europæisk signalsystem)	Regulerende kontraktstyring løbende samt procesoptimering i forhold til sikkerhed, planlægning mv.
Trafikverket	Løbende efter behov afhængigt af emne pr. mail, telefon og møder	Sikkerhed, sikkerhedshændelser, drift, planlægning af arbejde	Regulerende kontraktstyring løbende samt procesoptimering i forhold til sikkerhed, planlægning mv.
Trafikstyrelsen	Rapport udarbejdes 2 gange årligt	Sikkerhed og godkendelse af ændringer	Regulerende kontraktstyring løbende samt procesoptimering i forhold til sikkerhed, planlægning mv.
Transportstyrelsen	1 gang årligt, rapport	Sikkerhed og godkendelse af ændringer	Regulerende kontraktstyring løbende samt procesoptimering i forhold til sikkerhed, planlægning mv.
Beredskaberne			
Styregruppen – Beredskab	1 gang årligt, møde	Vindrestriktioner jernbanen	Ændrede restriktioner jernbanen. Indstilling af togdrift ved vind > 25 m/s som for motorvejstrafik
Beredskabsgruppen (her i indgår også Trafikverket og BaneDanmark som deltagere)	3 gange årligt, møde	Vindrestriktioner jernbanen. Opdatering af presseplan	Ændrede restriktioner jernbanen. Opdatering af presseplan i samarbejde med beredskabsmyndighedernes presseansvarlige
Arbejdsgruppen Øvelse & Uddannelse – Beredskab	4-5 gange årligt, møde (afhængig af aktivitetsniveau)	Opfølgning på evaluering efter fuldskaløvelse Koriander i 2012 Gennemførelse af kommunikationsøvelser Webbaseret uddannelsesmateriale	Opsætning af nye og større skilte for opmarch, nødtrapper og gennemkørselsåbninger Indhentning af tilbud om webbaseret uddannelsesmateriale (e-learning)

Interesser⁷¹	Frekvens, kommunikation	Væsentlige emner 2014	Øresundsbrons aktioner i 2014
Arbejdsgruppen Radio	1 møde i 2014 (sidste møde i arbejdsgruppen)	Skabe gode og lovlige muligheder for kommunikation i SINE og RAKEL, individuelt og indbyrdes, på hele Øresundsbrons beredskabsområde. Som det er i dag, er der kun garanteret dækning for SINE på dansk territorialområde. Dækning for danske styrker på svensk område er således afhængig af signaludstrækning på det pågældende tidspunkt	Ved nedlægning af arbejdsgruppen er stafetten videregivet til Center for Beredskabskommunikation, hvor der arbejdes videre med processen
Arbejdsgruppen Combas Ø	2 gange årligt, møde	Etablering af et tidssvarende alarmeringssystem med mulighed for integrering i myndighedernes egne systemer på vagtcentralerne	Projekt med etablering af nyt alarmeringssystem er startet op med en behovsanalyse
Vejdirektoratet og Trafikverket			
Vejdirektoratet; Vejtunnelgruppen DK	2-3 gange årligt, møde	Sikkerhedsinspektion af Øresundstunnelen i henhold til EU direktiv om minimumssikkerhedskrav til vejttunneler Rapportering til EU-kommissionen om ulykker og brande i tunneler samt status for implementering af EU-direktiv om minimumssikkerhedskrav til vejttunneler	Inspektion gennemført med bl.a. Vejdirektoratet som del af Inspektionsenheden Rapporter udarbejdet og fremsendt
Trafikverket, Vejdirektoratet, Transportstyrelsen, Trafikstyrelsen, Näringsdepartementet, Transportministeriet, Banedanmark, Sund & Bælt, Arbejdsgruppen for Øresundsberedskab	3 møder i 2014	Kortlægning af mængden og vigtigheden af trafik over Øresundsbron samt eksisterende beredskab	Sekretær i arbejdsgruppen
Medierne m.fl.			
Pressen	Løbende hen over året i diverse trykte og audiovisuelle medier Pressebesøg på Peberholm. (Et besøg for danske og svenske journalister, et besøg for tyske journalister) Rapporter og kvartalsanalyser fra Retriever og Meltwater Pressemeddelelser, 16 stk. i 2014	Ingen Ingen Ingen Ingen	Ingen Ingen Ingen Ingen
Alle, der har en interesse i at følge med i, hvad der sker i Øresundsregionen	Nyhedsbrevet Fokus Øresund blev udgivet 10 gange i 2014	Nyhedsbrevet er blevet digitaliseret og har fået tilknyttet en Twitter-konto	Initiering af digitaliseringen mv.
Finansielle samarbejdspartnere m.fl.	4 økonomiske rapporter	Ingen	Ingen
Medarbejdere i Øresundsbro Konsortiet m.fl.	Internt nyhedsbrev, Broposten blev udgivet 4 gange i 2014	Generel orientering om virksomhed og organisation	Ingen
Erhvervsfolk, politikere m.fl.	5 Business Meetings i 2014	Integration, handel m.m. i Øresundsregionen	Arrangør af møderne

Bilag 4

Status for CSR-arbejdet ved udgangen af 2014

CSR-arbejdet i 2014 ⁷²	
Fokusområder for 2014	Resultat
Udvælge områder i anerkendte standarder, som vi vil arbejde videre med	I ISO 26 000 og DS 49 000 indgår bl.a. ledelsens evaluering, leverandørkrav (Code of Conduct) mv. Disse emner har organisationen bl.a. haft fokus på og udviklet i 2014
Udarbejde Code of Conduct som indeholder de retningslinjer for samfundsansvar, vores leverandører skal overholde	Code of Conduct for leverandører og Øresundsbron er udarbejdet, godkendt af Øresundsbrons bestyrelse og er under implementering
Gennemføre en ledelsesevaluering af CSR	Gennemført
Afholde introduktionsdag om sikkerhed og miljø for større samarbejdspartnere	Gennemført med deltagelse af Dalkia og Infranord
Forberede en CSR-portal i virksomhedens ledelsessystem	Ikke afsluttet ved årets udgang
Gennemføre 5 Business Meetings i en åben dialog med virksomheder omkring muligheder og behov i Øresundsregionen	Gennemført

72 G4-1

Social bæredygtighed	
Fokusområder for 2014	Resultat
Sikkerhed og tilgængelighed	
Overførsel af overordnede risici til Exonaut Risk	Alle risici fra det tidligere risikoregister (overordnede risici) er overført til Exonaut Risk
Anvendelse af Exonaut Risk til risikostyring i 75 % af A og B projekter (større komplekse projekter), der er igangsat efter 1. januar 2014	Status ved årets udgang sammenfattes til, at Exonaut Risk benyttes på 50 % af A og B projekter
Totallukning af jernbanen på grund af akutte tekniske fejl i Konsortiets infrastruktur må højst være 7 timer pr. år	Dette var på 0 timer
Personaleforhold	
Fortsat fokus på at nedbringe sygefraværet ved hjælp af forebyggende indsatser	Der har været et stigende sygefravær i visse afdelinger, som dog ikke er arbejdsrelateret. Sygefraværet er nu stagneret, og er på vej ned igen. Øresundsbron har udvidet sit samarbejde med bl.a. Falck og Previa, og tilbyder alle sundhedsprofiler, som giver medarbejderne et nuanceret billede af deres fysiske og psykiske sundhedstilstand. Øresundsbron har for samtlige medarbejdere gennemført 10 sundhedsseminarer med fokus på, hvordan man bedst kan og skal passe på sig selv i arbejdslivet. Alle medarbejdere har gennemført en stressprofil og er også blevet tilbudt støtte i en detaljeret kortlægning.
Gennemføre medarbejderundersøgelsen Brobarometeret for at måle medarbejdernes trivsel og opfattelse af deres arbejdsplads	Gennemført
Arbejds miljø	
Opfølgingskursus for alle samarbejdspartnere, der har erhvervet adgangskursus for mere end 2 år siden til at arbejde på Øresundsbron	Under implementering ved årets udgang
Kortlægge mulighederne for substitution af faremærkede produkter	Delvist gennemført (se også "resultat" under næste fokusområde)
Gennemføre substitution i praksis	Kun relativt få faremærkede produkter anvendes ved drift og vedligeholdelse af forbindelsen. Endnu er ingen produkter byttet ud med mere miljøvenlige bl.a. af holdbarhedsmæssige grunde
Leverandøraudit med fokus på arbejdsmiljø, kemikalier og affald	Ikke gennemført pga. sygdom. Auditten forventes gennemført januar 2015
Indkøb	
Fortsætte arbejdet med forenkling af indkøbsarbejdet samt fremtage måleparametre for kommende målopfølgning	Fuldstændig gennemgang af skabeloner til udbudsgrundlag, hvor struktur, sprog og lov er gennemgået. Måleparametre er opsat for behandlingstider af kontraktgrundlag, hvor tid for processen, fra udarbejdelse af udbudsgrundlag til kontrakten er tildelt, måles. Videre arbejdes der med at udvikle måleparametre for aftalegrad og behandlingsgrad for virksomhedens anskaffelser
Gennemgå relevante krav mht. kvalitet, miljø og arbejdsmiljø	I forbindelse med forenkling af indkøbsarbejdet er skabeloner samt kvalitets-, miljø- og arbejdsmiljøkrav gennemgået og opdateret

Miljømæssig bæredygtighed	
Fokusområder for 2014	Resultat
Fortsat fokus på el-besparelser på forbindelsen. Målet er en reduktion på 5 % til 6,6 GWh	Resultatet endte på 6,7 GWh
Gennemføre energibesparende tiltag i Vester Søgade	I forbindelse med renovering af flere etager og stueplanet i Vester Søgade er både teknik og belysning energioptimeret med de nyeste teknikker
Fortsætte arbejdet med klimatilpasning	Ved alle investeringer og projekter skal der fremover tages hensyn til de kommende klimaforandringer og deres indvirkning på forbindelsen. Risici relateret til klimaændringer indarbejdes i ORA ved næste revidering
Oprette en energiledelsesportal	Ikke oprettet, og afventer oprettelse af den tidligere omtalte CSR-portal, hvori energiledelse også kan indgå



Kontaktperson

Al henvendelse vedrørende indholdet i denne rapport skal ske til Øresundbro Konsortiet, att. miljø- og arbejdsmiljøkoordinator Bjørn Hasse Nielsen. Telefon + 45 33 41 00 00, mailadresse bhn@oresundsbron.com.⁷³

73 G4-31

Udgivet af Øresundsbro Konsortiet

Marts 2015

Foto: Peter Brinch, Patrik Olofsson, Werner Nystrand, Stig-Åke Jönsson, NewCopter, Claus Peuckert, Drago Prvulovic

Design: Fikon Design AB





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