

SAMFUNDSANSVAR OG
BÆREDYGTIG UDVIKLING

CSR-RAPPORT

ØRESUNDSBRO KONSORTIET 2018

Lovpligtig Redegørelse for samfundsansvar i henhold til Årsregnskabsloven §99a



Øresundsregionen



Øresundsregionen er Nordens største og tættest befolkede storbyregion. Regionen omfatter områderne Skåne, Sjælland, Møn, Lolland-Falster og Bornholm. Arealmæssigt dækker regionen et område på 21.203 km². I alt bor der 3,9 millioner mennesker i Øresundsregionen, hvoraf cirka 2,6 millioner bor i Danmark og cirka 1,3 millioner bor i Sverige.

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 for eksempel kunderne, entreprenørerne og medarbejderne.

Øresundsbrons CSR-arbejde i 2018 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.

Vi har en CSR-gruppe, der er sammensat af repræsentanter fra Øresundsbrons forskellige afdelinger, der arbejder med CSR-spørgsmålene. Gruppen, som er udpeget af virksomhedens ledelsesgruppe, mødes regelmæssigt i løbet af året for at diskutere aktuelle spørgsmål og for at drive og udvikle CSR-arbejdet. Gruppen har udvalgt de væsentlige emner, som beskrives i denne rapport.

Øresundsbro Konsortiets CSR-rapport 2018 er udarbejdet i overensstemmelse med Global Reporting Initiative (GRI) Standards, 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, findes på side 34 i rapporten. I denne rapport har Øresundsbron fulgt de grundlæggende rapporteringsprincipper i

GRI: interessentgennemgang, bæredygtighedsarbejde, væsentlighed og fuldstændighed.

Indhold og emner i CSR-rapporten for 2018 er udvalgt og løbende evalueret af topledelsen i Øresundsbron. Den endelige rapport er godkendt af både topledelse og bestyrelse inden offentliggørelse.

Den foregående CSR-rapport fra Øresundsbro Konsortiet blev publiceret i februar 2018 og omhandlede året 2017. Den foreliggende rapport dækker samme periode som Årsrapporten 2018, det vil sige et helt regnskabsår. CSR-rapporten udgør også Øresundsbro Konsortiets redegørelse for samfundsansvar i henhold til Årsregnskabsloven.

PwC er et selvstændigt, uvildigt revisionsfirma, som er uafhængigt af Konsortiet. Deklaration fra PwC med revisorpåtegning om overensstemmelse med GRI Standards, niveau "core" findes på side 33 i denne rapport. I henhold til Konsortiaftalen skal Øresundsbro Konsortiets regnskaber gennemgås af ejernes revisorer.

I løbet af 2018 har der ikke været væsentlige ændringer i organisationens størrelse, organisationens struktur, forsyningskæden, Øresundsbrons ejerforhold eller ejendoms- og arealbesiddelser. Der er heller ingen væsentlige ændringer i rapportens afgrænsninger eller indhold.



Den administrerende direktør har ordet

Øresundsbro Konsortiets opgave er at eje og drive Øresundsbron. Vores vision er en dynamisk Øresundsregion, hvor alle med bil har BroPas. Vores forretningsidé er, at Øresundsbron skal være den bedste vej til oplevelser og muligheder på den anden side af Øresund.

Øresundsbron udfylder en stor og vigtig samfundsmæssig funktion. Myndigheder, erhvervsliv, organisationer og privatpersoner er afhængige af forbindelsen for vigtig transport af arbejdskraft og varer. For svenskerne er broen blandt andet vejen til regionens store, internationale lufthavn i Kastrup.

Broen skal være sikker og let tilgængelig for vores kunder. Samtidig skal vi, hver gang vi implementerer en ny teknik på broen, fokusere på at finde så omkostningseffektive og bæredygtige løsninger som muligt. Vi skal skabe gode forudsætninger for næste generation, der skal eje og drive broen.

I 2017 har betalingsanlægget fået en ny portal, og i 2018 har vi arbejdet på at korrigere systemet for at øge hastigheden og gøre det mere smidigt for vores kunder at køre gennem anlægget. Nummerpladeaflysning vælges allerede af de fleste af vores nye kunder, og vi har mulighed for at indføre flere betalingssystemer. Bestyrelsen besluttede i november, at godstrafikken fra 1. januar 2019 skal tilbydes to nye alternativer, som vi tror vil gavne vores kunder og være med til at forbedre miljøet på de danske og svenske motorveje, der støder op til forbindelsen. Lavere pris for lange lastbiler/modulvogntog samt en lavere pris for lastbiler om natten. Sidstnævnte kan bidrage til at sprede trafikken over døgnnet.

Vi bestræber os på at bibeholde en høj kvalitet på både det fysiske og det psykiske arbejdsmiljø på Øresundsbron. I 2018 har vi forbedret beskyttelsen af medarbejderne i betalingsanlægget ved at flytte alle overgange mellem banerne ind til båsene, hvilket øger sikkerheden, når man går mellem banerne. Vi har fortsat fokus på gode sundhedsfremmende tiltag, og i slutningen af året har vi satset på et nyt koncept, hvor medarbejderne kan kombinere arbejde og bevægelse.

CSR-arbejdet har høj prioritet. Konsortiet har en overordnet CSR-arbejdsgruppe, som identificerer de vigtigste områder at arbejde med. I 2017 og 2018 har vi gennemført en interessentanalyse, hvor vi har undersøgt tre store interessentgruppers holdninger til Øresundsbrons CSR-arbejde: medarbejdere, faste entreprenører og kunder. Ud fra analysens resultater har vi i 2018 gennemgået prioriteringen af de væsentlige emner i CSR-arbejdet.

Vores anlæg og miljø vækker stor interesse hos omverdenen. Den årlige pressetur til Peberholm i juni, hvor vores eksperter fortæller om årets nyheder i plante- og dyrelivet, får meget opmærksomhed.

Vi fortsætter arbejdet med at sænke Øresundsbrons behov for energi (gas og el) og med aktivt at minimere miljøpåvirkningen. I maj blev et solcelleanlæg på 255 kW sat i drift. Det kommer til at stå for cirka fire procent af den elektricitet, der bruges til at drive Øresundsbron, hvilket modsvarer et CO₂-udslip på 85 ton. I fremtiden håber Konsortiet at kunne producere op til 10 procent af energiforbruget ved hjælp af solcelleanlæg.



I 2019 begynder arbejdet med at male Øresundsbrons stålkonstruktion med en overflade på 300.000 kvadratmeter. Arbejdet forventes at være afsluttet i 2032, og i dette projekt har miljø, arbejdsmiljø og kundernes høje standard under overfarten været retningsgivende. Nu er der udviklet en prototype af en sektion af den arbejdsplatform, som vi forventer at bruge for at lette malearbejdet uden at lukke for eller generere trafikken på vej og jernbane.

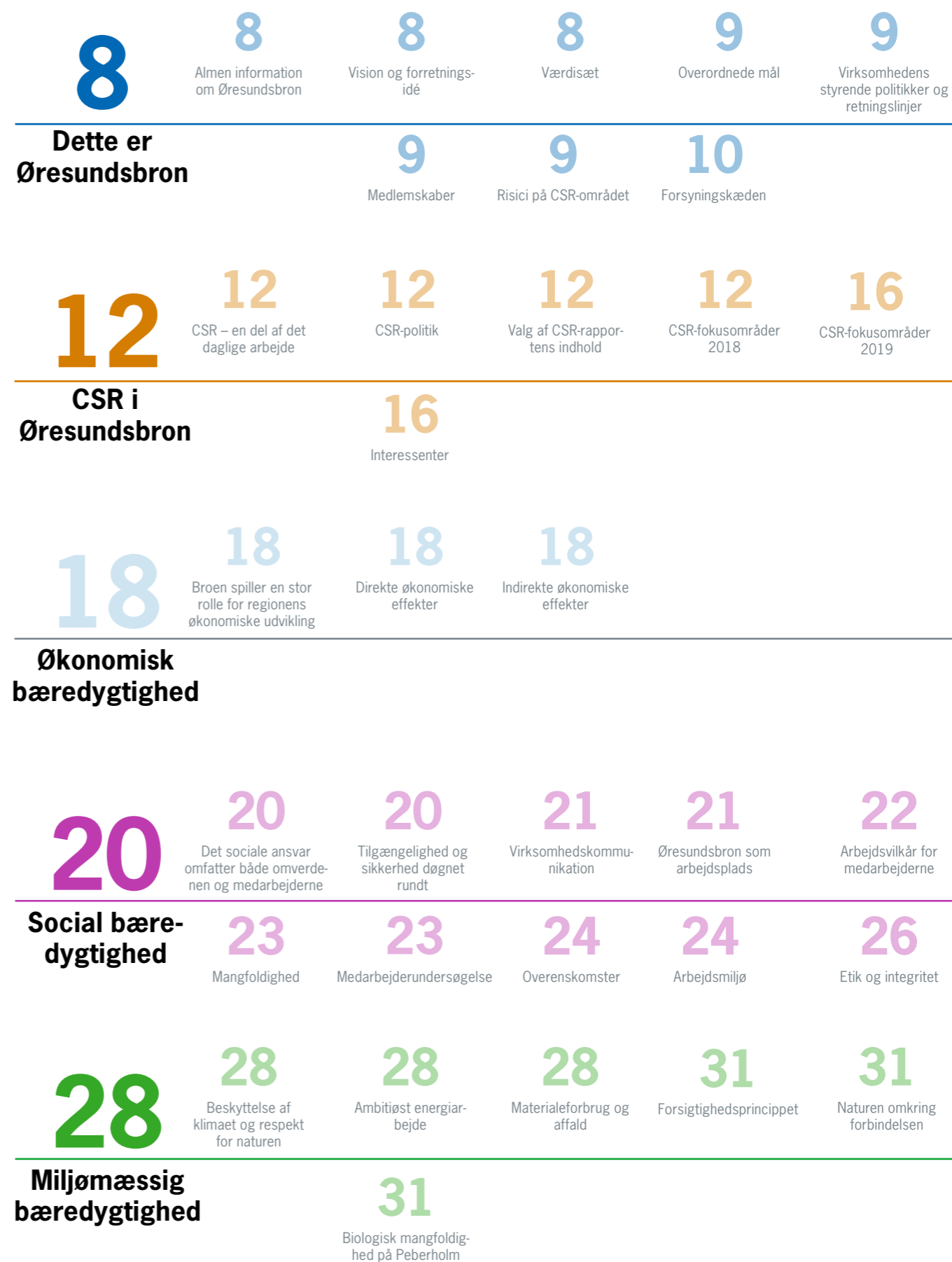
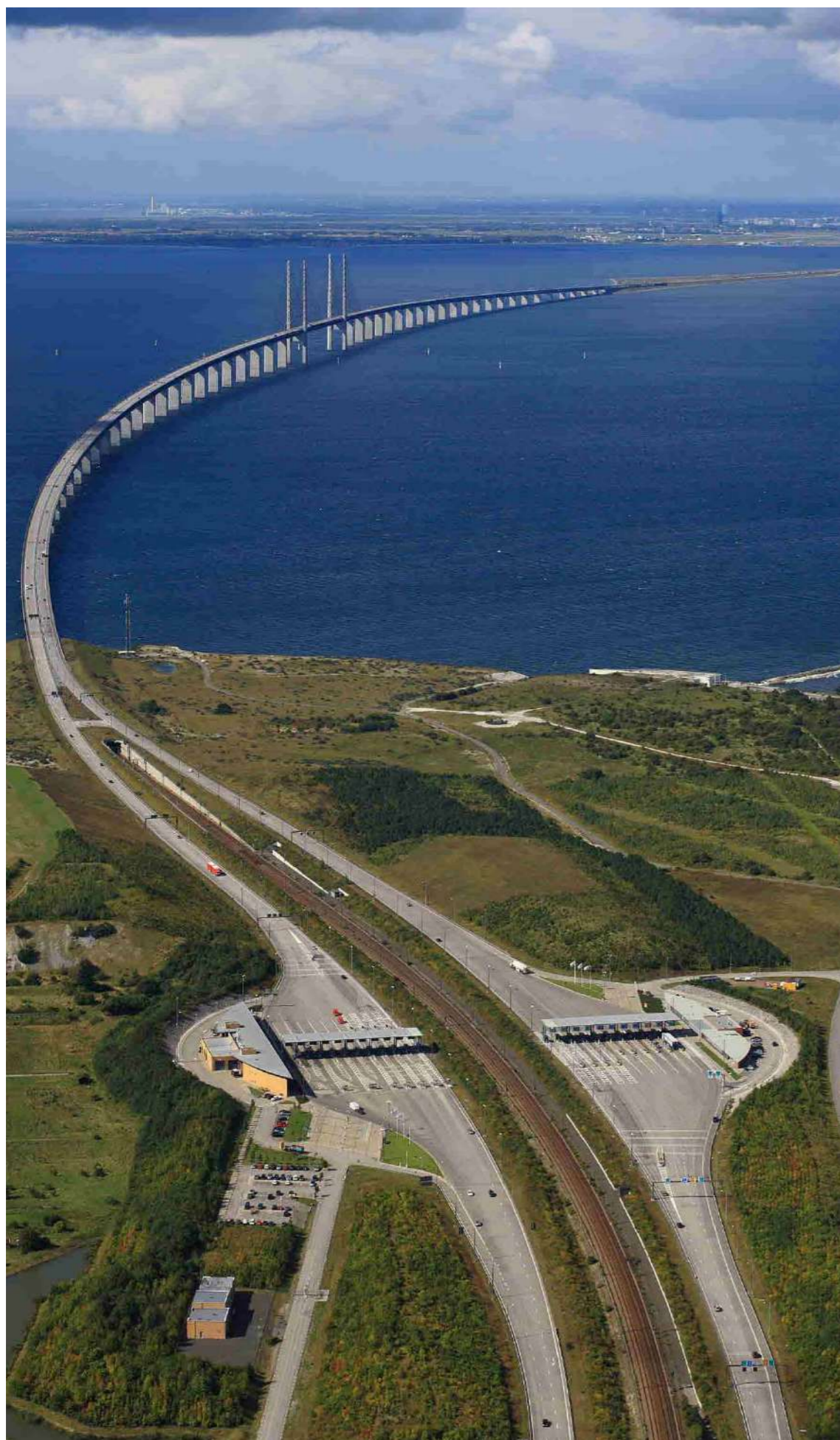
Vi forbereder et projekt med at forbedre indeklimaet for personalet, og vi fortsætter arbejdet med at renovere nødskiltene i tunnelen. Konsortiet indgår i en arbejdsgruppe for at klimatilpasse anlægget og beskytte det mod oversvømmelser. Arbejdet med at udvikle målgruppertilpassede kampagner, attraktive tilbud og proaktiv kommunikation til kunderne fortsætter.

Kommunikationen med medier og interessenter skal også fortsat være proaktiv, åben og ærlig for at styrke omverdenens kendskab til, hvordan vi arbejder med økonomi, miljø og socialt ansvar.

Målet for hele virksomheden i 2019 er en fortsat positiv resultatudvikling. Det skal opnås gennem fokus på at øge fragt- og fritidstrafikken, få flere aftalekunder og øge rejsefrekvensen for eksisterende kunder. Samtidig skal fortsat effektivitet, øget digitalisering og omkostningsstyring stå i fokus.

Vi glæder os til nye ideer og udfordringer i 2019!

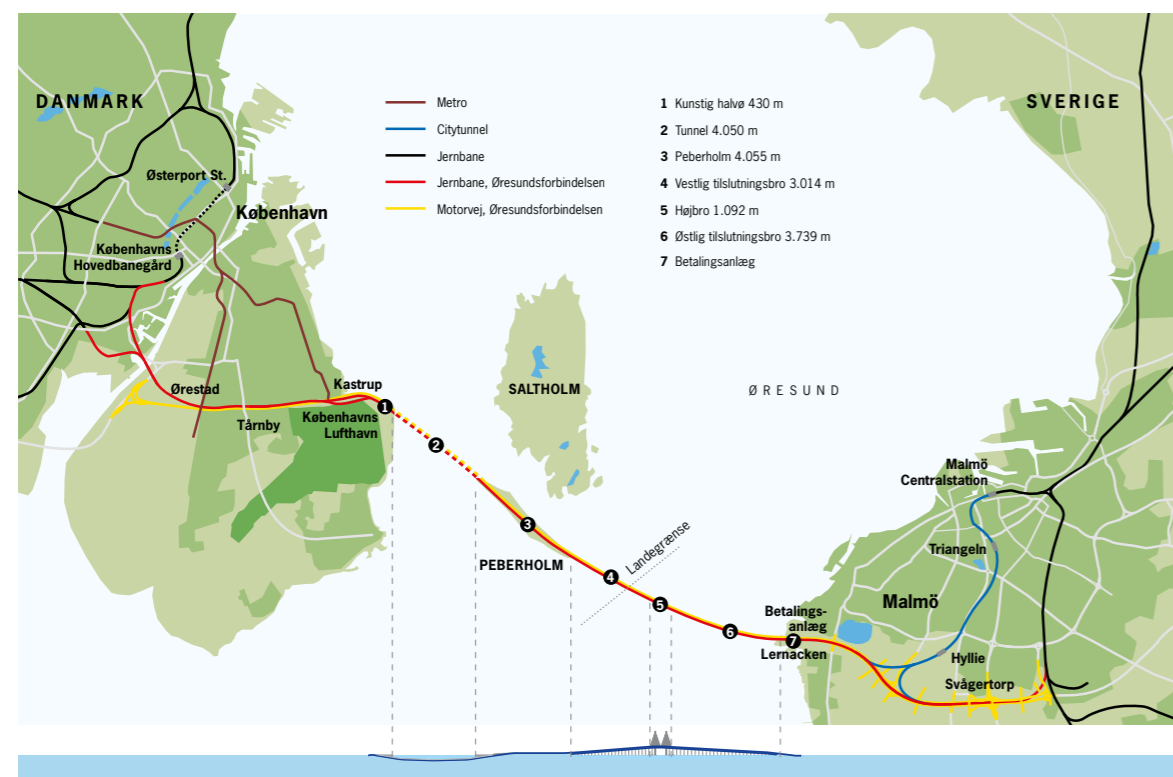
Caroline Ullman-Hammer
Administrerende direktør, Øresundsbron



- 33 Revisors erklæring
- 34 Bilag 1: GRI-indeks for niveau "Core"
- 36 Bilag 2: Oversigt over væsentlige resultater
- 37 Kontaktperson

Almen information om Øresundsbron

Øresundsbron, eller Øresundsbro Konsortiet I/S, der er virksomhedens officielle navn, ejes i et 50/50 procent joint venture af de statslige selskaber A/S Øresund (ASØ) og Svensk-Danske Broförbindelsen AB (Svedab). Detaljerede oplysninger findes i Øresundsbro Konsortiets Årsrapport 2018. 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, administration og HR. Kunderne er pendlere fra Øresundsregionen, regional og nord-europæisk fritidstrafik samt businessstrafik.



Over forbindelsen føres en dobbeltsporet motorvej og en tosporet jernbane.

Vision og forretningsidé

- Øresundsbrons vision er en dynamisk Øresundsregion, hvor alle med bil har BroPas.
- Øresundsbrons forretningsidé er, at Øresundsbron skal være den bedste vej til oplevelser og muligheder på den anden side af Øresund.

Værdisæt

- Grundlaget i Øresundsbrons værdisæt er, at vi skal være brobyggende og hjælpsomme:
- Alle, der arbejder på Øresundsbron, bygger broer hver dag i alt, hvad vi foretager os.
 - Hjælpsomhed er en positiv tilgang til, hvordan vi håndterer problemer, opgaver og tvivlsspørgsmål.

Overordnede mål

- Virksomhedens styrende mål tager udgangspunkt i, at:
- Trafikken skal stige.
 - Forbindelsen skal være sikker og tilgængelig.
 - Integrationen i regionen skal understøttes.
 - Organisationen skal være kundefokuseret og effektiv.
 - Økonomien skal udvikles stabilt.

Virksomhedens styrende politikker og retningslinjer

INTERESSEENTER	DRIFT	HR
Arbejdsmiljøpolitik	Kvalitetspolitik	Personalepolitik
Besøgspolitik	Politik for brandsikkerhed	Rekrutteringspolitik
Code of Conduct	Forsikringspolitik	Lønpolitik
Kreditpolitik	Indkøbspolitik	Pensionspolitik – DK
Kunde- og reklamationspolitik	Informationssikkerhedspolitik	Pensionspolicy – SE
Miljøpolitik	IT-politik	Persondatapolitik
Politik for PR og kommunikation	Afspærringspolitik	
Privatlivspolitik	Tiltrædelsespolitik	
CSR-politik		
Sikkerheds- og beredskabspolitik		
Sponsorpolitik		
Finanspolitik og -instruks		
Whistleblowing		

Figuren illustrerer de politikker, der skaber rammebetingelserne for det arbejde, der udføres af Øresundsbrons medarbejdere. Arbejdet styres også af andre ledelsesdokumenter, for eksempel den årlige finansstrategi. En del af politikkerne er offentlige og er tilgængelige på vores hjemmeside, www.oresundsbron.com.

I kapitlet om miljømæssig bæredygtighed behandles politikker og retningslinjer for, samt arbejdet med, miljø og klima. I kapitlet om social bæredygtighed behandles politikker og retningslinjer for, samt arbejdet med, sociale forhold, medarbejderforhold, menneskerettigheder, antikorrupsion og bestikkelse.

Medlemskaber

Virksomheden er medlem af Dansk Industri (DI), som er en privat erhvervs- og arbejdsgiverorganisation under Dansk Arbejdsgiverforening (DA). Virksomheden er også tilsluttet Almega (svensk arbejdsgiverforening). Konsortiet er ikke involveret i bestyrelsesar-

bejde eller andet organisatorisk arbejde hverken i DI eller andre komiteer eller organisationer.

Risici på CSR-området

Risikoledeelse 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. Hvert år revurderes risikoregisteret gennem vores risikostyringssystem, og ledelsesgruppen tager stilling til hvilke handlinger, der evt. skal iværksættes. I relation til samfundsansvar og bæredygtig udvikling, er de risici med størst, mulig konsekvens:

Sociale forhold

- Risiko for større ulykker eller terror med længere tids lukning af forbindelsen til følge. Denne risiko vurderes at være relativ lav, og den håndteres blandt andet gennem stort fokus på trafiksikkerhed og ved at overvåge forbindelsen døgnet rundt.

Medarbejderforhold

- Risiko for alvorlige arbejdsulykker. Denne risiko vurderes at være relativt lav, og den håndteres blandt andet ved et konstant fokus på at fastholde et højt niveau af sikkerhed for både medarbejdere og entreprenører.

Miljøforhold

- Risiko for større miljøulykker med alvorlig forurening til følge. Denne risiko vurderes at være relativt lav, og den håndteres blandt andet gennem et stort fokus på sikkerhed for både trafikken og for de arbejder, der udføres på forbindelsen.

Sociale og miljømæssige forhold

- Risiko for oversvømmelse af tunnelen med længere tids lukning af forbindelsen mellem Danmark og Sverige til følge. Denne risiko vurderes som relativt lav, og den håndteres ved at være på forkant med de forventede klimaforandringer. Derfor har vi i 2018 igangsat en undersøgelse af sikkerhedsniveauet i forbindelse med klimarelaterede hændelser. Samtidig er vi i dialog med øvrige interessenter omkring forbindelsen vedrørende det fremtidige sikringsniveau og muligheder for forebyggende tiltag. I 2019 fortsættes dette arbejde.

Ovennævnte hændelser er ikke sket i 2018. Der er ikke identificeret væsentlige risici for forhold vedrørende menneskerettigheder eller korruption.

Der arbejdes løbende på at overvåge og reducere de ovennævnte risici, og derudover har Øresundsbron også fokus på at reducere sårbarheden, hvis en af hændelserne skulle ske. Det gør vi for eksempel gennem arbejdet med kriseorganisation, beredskabsplaner, regelmæssige kriseøvelser, samarbejde med relevante myndigheder, etablering af en Plan B med videre. Risici for utilsigtede hændelser nedbringes

også i det hele taget gennem vores generelle arbejde med politikområderne beskrevet i kapitlerne om social bæredygtighed og miljømæssig bæredygtighed.

Forsyningskæden

Forsyningskæden i Øresundsbro Konsortiet kan beskrives i tre overordnede kategorier:

Entreprenører og øvrige samarbejdspartnere

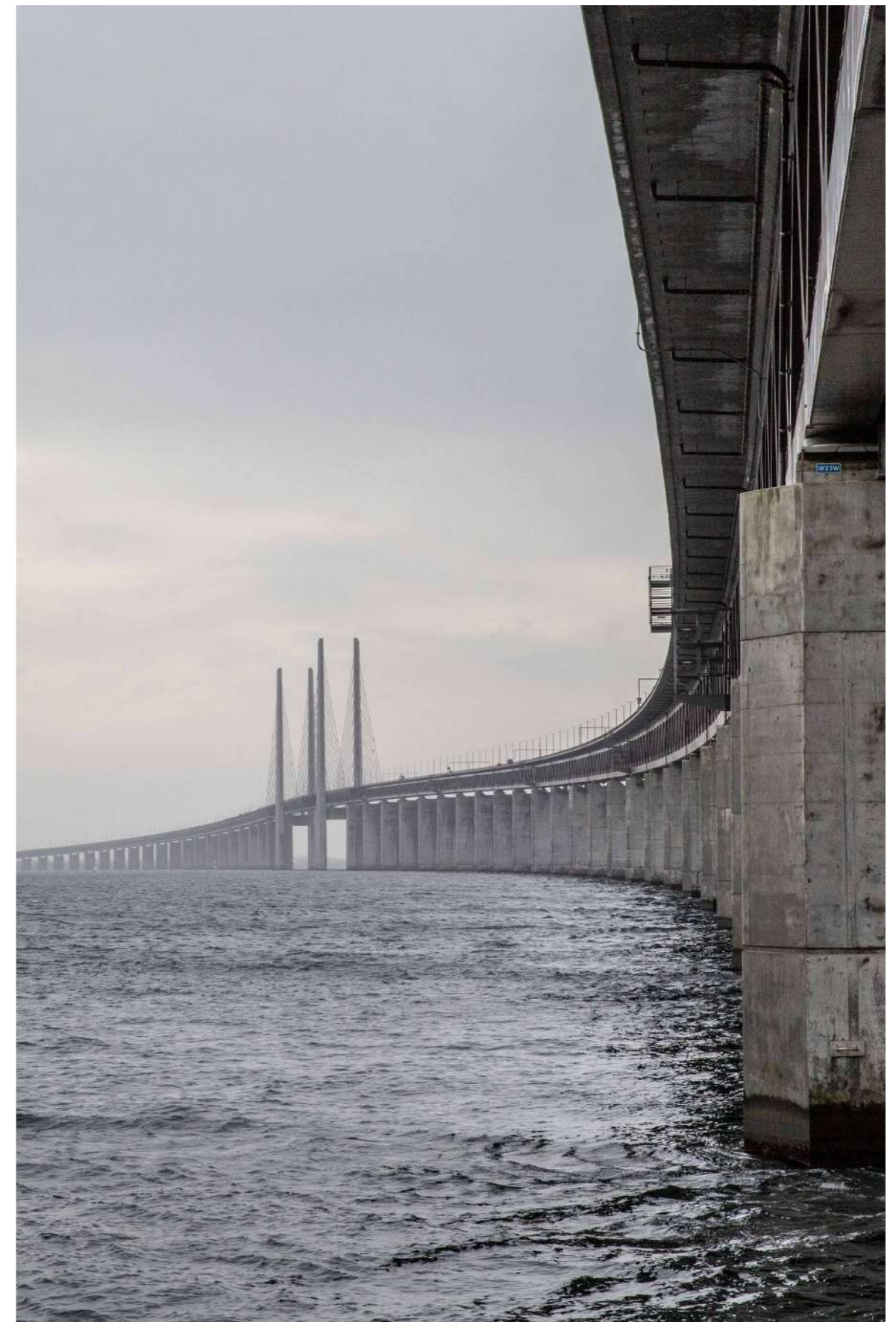
Blandt vores væsentlige samarbejdspartnere er de entreprenører, der står for størstedelen af vedligeholdelsen af Øresundsbrons anlæg: Veolia og Infranord. Ud over de to nævnte findes en række mindre entreprenører og samarbejdspartnere, der typisk er eksperter inden for et eller flere fagområder, som Øresundsbron ikke har egne kompetencer indenfor. Vi har kontrakter med cirka 700 leverandører/potentielle leverandører, og størstedelen af vores indkøb, økonomisk set, foretages inden for cirka 120 faste aftaler. Lidt over halvdelen af vores leverandører er svenske og lidt under halvdelen er danske. Der er kun et fåtal, som hverken er danske eller svenske.

Varer og leverancer generelt

Det er primært varer, der bruges i den daglige drift – som for eksempel papir til administrationen og madvarer i kantinen på Lernacken. Der er kun tale om mindre varekøb og leverancer i forbindelse med selve driften og vedligeholdelsen af forbindelsen. Varer, som for eksempel reservedele til forbindelsens tekniske anlæg, indgår oftest som en del af entreprenørernes leverancer.

Tjenesteydelser

Det er typisk eksterne konsulenter og eksperter, der arbejder direkte under Øresundsbrons arbejdsledelse, som selvstændigt arbejdende konsulenter, eller det kan være ressourceforstærkninger fra eksterne mandskabsudlejninger.



CSR – en del af det daglige arbejde

De overordnede rammer og betingelser for CSR-arbejdet fastsættes af ledelsen, men det daglige arbejde drives i afdelingerne. Hensyn til en bæredygtig udvikling og til samfundet omkring os er en integreret del af vores arbejde og vores projekter. Vi er opmærksomme på, hvad vores interessenter ønsker af os. På den måde sikrer vi, at CSR-arbejdet løbende udvikles.

CSR-politik

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

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.

Valg af CSR-rapportens indhold

Afdelingerne i Øresundsbron fastsætter mål og aktiviteter en gang om året med udgangspunkt i de overordnede virksomhedsmål, som formuleres af ledelsesgruppen. I målstyringsprocessen fastsættes også fokusområder for CSR.

CSR-rapporten er dels en afrapportering af fokusområder, dels en afrapportering af de kvantitative resultater som for eksempel ulykker og energiforbrug, som Øresundsbron måler på hvert år. I bilag 2 kan ses, hvor og hvordan de væsentlige resultater påvirker samt afgrænsninger i rapporten.

CSR-fokusområder 2018

CSR-gruppen har identificeret en række væsentlige emner, som vi i år har arbejdet ud fra i 2018:

- Tilgængelighed, sikkerhed samt kundekommunikation ved hændelser – dette fokusområde er især knyttet til social bæredygtighed.
- Bæredygtig optimering ved drift, vedligeholdelse og investeringer – dette fokusområde er især knyttet til miljømæssig bæredygtighed.
- Gunstige kundeaftaler, så Øresundsbron kan opfylde opgaven og ansvaret med at gøre forbindelsen attraktiv at anvende – dette fokusområde er især knyttet til økonomisk bæredygtighed.

Tilgængelighed, sikkerhed og kundekommunikation ved hændelser

I en kundeundersøgelse gennemført i 2015 har vi spurgt ind til hvilke sikkerhedsaspekter, vores kunder lægger vægt på, når de kører over broen:

- Cirka en tredjedel af de indkomne svar handlede om hastighed: vigtigheden af, at hastigheden tilpasses forholdene, og at den angivne hastighedsgrænse overholdes. Mange synes, at andre kører for hurtigt, og at der bør være mere kontrol.
- Godt 25 procent fokuserer på vejrlig, såsom vind og glat føre, og nævner igen, at det er vigtigt at køre efter forholdene, at følge information og skiltning, samt at snerydning er vigtig.
- Knap 20 procent omhandler vigtigheden af korrekt skiltning ved vedligeholdelsesarbejder og vind med mere, og 10 procent hæfter sig ved god kørselsadfærd: hold afstand, hold til højre og overhold hastighedsgrænserne.
- Endelig nævnes også forhold som hurtig hjælp ved ulykker, brandbekæmpelse og mulighed for evakuering af tunnelen, samt at forhold som autoværn, lys med mere skal fungere.

Alle de nævnte forhold er helt på linje med Øresunds-



brons opfattelse af sikkerhed og er indeholdt i det daglige arbejde med at sikre en tilgængelig og sikker passage for vores kunder.

Alle fire aspekter blev adresseret i CSR-rapporten for 2017, og i dette års rapport kan følgende tilføjes:

I 2018 har vi fortsat efterspurgt status for muligheden med at få automatisk hastighedskontrol i tunnelen. I løbet af sommeren og sensommeren gennemførte Københavns politi en massiv hastighedskontrol, primært på Peberholm, men der var også tilfælde, hvor der blev kontrolleret i tunnelen. Resultatet var ret nedslående, idet cirka fem procent af de målte, svarende til 11.000 trafikanter, kørte mere end 125 km/t, hvor der er en hastighedsbegrænsning på 110 km/t. Kontrollerne blev foretaget i begge retninger, og den højeste målte hastighed i tunnelen var 203 km/t og på Peberholm 209 km/t. Foranlediget af det triste resultat gik Rådet for Sikker Trafik og Øresundsbron i samarbejde med Københavns Politi til medierne for at få fokus på problemet og behovet for permanent hastighedskontrol i tunnelen. Det resulterede i 99 medieomtaler, og flere danske politikere udtalte sig også i sagen.

I hele Øresundsbrons levetid har der været trafikanter, der har kørt ud på forbindelsen ved en fejtagelse, såkaldte fejkørere. Nogle af dem vælger at vende om og fortsætte imod trafikretningen som spøgelsesbiler. Vi arbejder kontinuerligt på at finde løsninger til at reducere denne adfærd og har i årenes løb også iværk-

sat flere tiltag. På den svenske side, hvor omfanget de sidste år er steget, blev der i 2017 lavet en undersøgelse af, hvorfor man kører forkert/overser den sidste afkørsel. Den viste, at et flertal af bilisterne skulle til IKEA/Svågertorp/Emporia, hvortil der ikke er skiltet på Ydre Ringvej. Dette blev kommunikeret til Trafikverket, der nu har udarbejdet et forslag om ændret skiltning inden sidste afkørsel før Øresundsbron.

Trafikverket kom med et forslag, som viste sig at være ret dyrt. Dog blev der lavet en yderligere undersøgelse af IVT (Statens väg- och transportforskningsinstitut) for Øresundsbron og SVEDAB. Denne undersøgelse er baseret på erfaring med vejføring og menneskelig adfærd, men der er ikke udført nogen tests for at se, om det reelt har en effekt. Øresundsbron analyserer rapporten og vurderer, hvad der kan implementeres og til hvilken pris.

Øresundsbron forventer at gennemføre en ny kundeundersøgelse i 2019 for at se, hvilke reaktioner de forandringer, der er gennemført i 2016 og 2017, medfører hos kunderne.

Bæredygtig optimering ved drift, vedligeholdelse og investeringer

Øresundsbron arbejder efter en virksomhedsplan, som bidrager til, at virksomheden skaber bedre forudsætninger fremover og for næste generations broforvaltere. Vi er proaktive og arbejder aktivt for forandringer, som skal bidrage til en bæredygtig udvikling.

Nedenfor er eksempler på aktiviteter, som vi er i gang med:

Vedligeholdelse i Verdensklasse

Projektet "Vedligeholdelse i Verdensklasse" skal udvikle virksomhedens vedligeholdelsesarbejde, så samtlige processer (14 stk.) og deres tilknytninger optimeres for at nå virksomhedens målsætninger. For at opnå en ensartet tilgang skal vi sikre, at vores måde at arbejde med alle processer på er dokumenteret, og at vores kompetencer er udviklet, så vi tilpasser disse korrekt i alle dele af vedligeholdelsen. Arbejdet startede med en revision, udført af en ekstern part, så vi kunne sammenligne os med forskellige brancher.

Arbejdet med "Vedligeholdelse i Verdensklasse" har to delmål, så vi kan følge fremdriften. Delmålet ved årsskiftet 2018/2019 var at nå 640 point, og det endelige mål er mindst 750 point i 2025 ud af i alt 1000 mulige point. Ved årsskiftet 2018/2019 opnåede vi 638 point, hvilket vi er meget tilfredse med. Projektet gennemføres med vores vedligeholdelsesentreprenører.

Den grundlæggende ide ved udvikling af strategi for omkostningseffektiv og bæredygtig vedligeholdelse og investeringer er, at:

- Vores kunder oplever Øresundsbron som sikker og tilgængelig.
- Bidrage til at sikre broens tilbagebetalingstid og skabe bedre forudsætninger for næste generations broejere.
- Beskrive en måde at arbejde på, som skal være optimal for vores situation vedrørende for eksempel markedssituationen, anlæggets tilstand og krav til lønsomhed.
- Udvikle samarbejdet mellem alle dele af virksomheden for at opnå de bedste vedligeholdelsesprocesser og efterstræbe ens arbejdsgange, bruge de samme administrative værktøjer og så videre.



I 2019 begynder arbejdet med at male Øresundsbrons stålkonstruktion.

- Vi bruger begreber og definitioner i overensstemmelse med svenske, danske og europæiske standarder (EN/SS/DS13306).
- Basere vores beslutninger på fakta og et langsigtet perspektiv.
- Koordinere vores materielle og menneskelige ressourcer så vidt muligt.
- Have et fælles system, som vi løbende forbedrer.

Klimatilpasning

Vi må tage højde for både stormflodsrisiko og fremtidens havniveauer for at beskytte vores anlæg mod oversvømmelser og for at kunne holde forbindelsen åben. Dette projekt fastlægger hvilke foranstaltninger, som skal tages, for at anlæg kan klare en stigning i havniveauet. Anlæg skal desuden kunne klare den vandstandsstigning, som kan ske ved storme og stærk vind.

Renovering af tunnelens nødskilte

Nøddgangsskilte og nødskabsskilte har nået deres tekniske levetid. Projektet erstatter eksisterende lyskilder og drivere samt forbedrer belysningen foran evakueringsdøren.

Malingsplatform

2019 begynder arbejdet med at male Øresundsbrons stålkonstruktion med en overflade på 300.000 m². Arbejdet forventes afsluttet i i 2032. Udviklingsprojektet med arbejdsplatforme har været i gang i et år og handler om udvikling af de arbejdsplatforme, der skal anvendes ved malingen. Der er nu udviklet et koncept, som bliver tilpasset i løbet af foråret til fremtidig drift. Udviklingsprojektet for platformene er stort set færdigt, og produktionen påbegyndes snart. Den første af tre arbejdsplatforme forventes klar efter sommeren 2019. I efteråret bliver den så testet i drift, herunder også testmaling. Forhold omkring miljø, arbejdsmiljø og sikkerhed er fortsat vigtige i projektet.

Nedenfor er eksempler på afsluttede aktiviteter i 2018:

Udskiftning af evakueringsbelysningen på jernbandedækket

Belysningen er udskiftet med et energieffektivt og miljørigtig alternativ ved at gå fra traditionelle lysstofrørsarmaturer til LED-belysning. Det har bidraget til en besparelse både af energi og CO₂ samt reduceret mængden af kviksølv på anlægget. Den nye belysning reducerer også driftsomkostningerne gennem især et lavere behov for vedligeholdelse.



Solcellepaneler ved jernbanevolden på Lernacken.

Solcellepaneler

En samarbejdsaftale med SVEDAB for projektudvikling af et solcelleanlæg blev indgået i 2016. I december 2017 blev tegnet en aftale med leverandøren SolarFuture om at bygge solcellepaneler ved Lernacken mellem den nordlige og sydlige side af betalingsanlægget mellem jernbanen og motorvejen. Det første anlæg omfatter 1500 m² solcellepaneler, der svarer til 250 kW eller 45 villaer. Det kommer til at dække cirka fire procent af den elektricitet, der går til at drive Øresundsbron. Dette modsvarer et udslip af CO₂ på 85 ton. Med tiden håber vi at kunne producere op til ti procent af energiforbruget med solcelleanlæg.

Solcelleanlægget på 255 kW blev idriftsat 2. maj 2018. Anlægget har i perioden 2. maj til 1. november produceret 215.191 MWh, hvilket er ca. 19 procent højere end vores forventede simulering af et normalår. Den flotte produktion skyldes dels, at anlægget, vi har fået leveret, har en høj kvalitet, dels at året har givet flere solskinstimer end et normalår.

Kviksølvlyskilder

Alle lyskilder af kviksølv i betalingsanlægget er erstattet med LED-lyskilder. Ud over at komme af med kviksølv, så bidrager udskiftningen også til at mindske energiforbruget.

Projektforslag til beslutning i 2019:

Forbedring af indeklima

Anvendelsen af betalingsanlæggets kontorlokaler på Lernacken er ændret gennem årene, og det er nødven-

digt at tilpasse ventilationen, varme og køling. Antallet af faste kontorpladser er steget fra 31 til 52, og mødelokalet, der før havde plads til seks mennesker, har nu plads til ti. Det er en stigning på 68 procent, og vi har kun øget luftgennemstrømningen med otte procent. Projektets målsætning er at sikre et godt og forbedret indeklima for personalet uden behov for tilfældige varmeblæsere eller ventilatorer.

Forbedre miljøet ved lavere energiforbrug

Forslaget omhandler installering af sensorer i gangene i portalbygningerne, som mærker, når der er risiko for kondens, og som aktiverer ventilationen, så luftfugtigheden reduceres og temperaturen stiger, når der er behov for det.

Gunstige kundeaftaler, så Øresundsbron kan opfylde opgaven og ansvaret med at gøre forbindelsen attraktiv at anvende

Aftalerne for pendler- og erhvervs kunder hedder BroPas Pendler og BroPas Business. Samlet set er trafikken nogenlunde på niveau med 2017. Pendlingen har oplevet en tilbagegang på 4,7 procent, mens fritids trafikken fortsat stiger, og i 2018 blev der sat rekord for antal nye BroPas-aftaler, som nu er oppe på 552.000 kunder totalt. Der er øget konkurrence på fragtmarkedet over Øresund, men Øresundsbron er fortsat førende med en andel på 53 procent. Øresundsbron skal frem for alt stimulere rejseaktiviteten i Øresundsregionen. Øresundsbro Konsortiet fortsætter med at udvikle arbejdet med målrettede kampagner, proaktiv kommunikation og attraktive tilbud for at øge trafikken yderligere.

Øresundsbron har stor fremgang med kampagnerne via hjemmesiden, traditionelle medier og sociale medier, særligt Facebook. Mails med tips og tilbud sendes ud til samtlige BroPas-kunder. Mails er orienterede mod særlige interesser med kategorier, som man kan vælge ud på forhånd. Downloads af tilbud i kundeklubben Club BroPas er steget med 7.300.

Ud fra en årlig PR-plan kommunikerer Øresundsbron også med omverdenen via pressemeddelelser, finansielle rapporter fire gange om året samt nyhedsbrevet Fokus Øresund. Dertil kommer Twitter @oresundsbron.

Fra september til maj tilbyder Øresundsbron SmutTursrabat til BroPas-kunder. Turen frem og tilbage skal foretages inden for seks timer, for at kunden får rabatten. Den er blevet meget populær for folk, som vil udnytte regionens udbud af fritidsaktiviteter. I 2018 blev foretaget 321.834 rejser med SmutTursrabatten. BroPas+ er et fordelsprogram, som giver særlige tilbud til aftalekunder, der rejser mere end seks gange om året.

CSR-fokusområder 2019

- Bæredygtig optimering ved drift, vedligeholdelse og investering.
- Langsigtet CO₂-mål.
- Optimering af affaldshåndtering – inklusive kortlægning af plastforbrug og plastaffald.

Interessenter

Øresundsbro Konsortiet har identificeret de væsentligste interessenter, som er involverede eller følger med i Konsortiets aktiviteter, og som vi kommunikerer og samarbejder med på forskellige niveauer. Identifikationen af interessenterne er ikke gjort udelukkende med det formål at kunne udarbejde denne CSR-rapport, og ingen af de rapporterede fokusområder og bekymringer er udelukkende fremtaget med CSR-rapporteringen som formål.

I 2017 og 2018 er gennemført en interessentanalyse, hvor vi har undersøgt tre store interessentgruppers holdning til Øresundsbrons CSR-arbejde: medarbejdere, faste entreprenører og kunder. På baggrund af resultaterne har vi i 2018 revurderet prioriteringen af fokusområder i CSR-arbejdet for 2019 og frem. Her har stor interesse for energi og klima især blandt medarbejdere og faste entreprenører været medvirkende til, at Øresundsbron har fastlagt et ambitiøst

mål for klimapåvirkningen, idet Øresundsbron vil være CO₂-neutral senest i år 2030. Ud over fokusområdet med nedbringelse af CO₂-udslip, kommer Øresundsbron i 2019 og frem også til at have særligt fokus på optimering af affaldshåndtering og optimering af drift og vedligeholdelse.

Nedenfor er gennemgået de væsentligste interne og eksterne interessenter, og for de interessenter, der deltog i interessentanalysen, er også kort gennemgået resultatet for hver gruppe.

Ejere

Øresundsbron ejes 50/50 af den danske og svenske stat, som hver udpeger fire bestyrelsesmedlemmer. Ejernes interesse er, at Konsortiets virksomhed drives i overensstemmelse med sunde forretningsmæssige principper. Vi kommunikerer med ejerne gennem bestyrelsen.

Bestyrelse

Forvaltningen af Øresundsbro Konsortiet reguleres i Konsortiaftalen, regeringsaftalen og af love og regler som Statens ejerskabspolitik. Bestyrelsen er ansvarlig for den overordnede forvaltning af Øresundsbro Konsortiet og tager beslutninger om spørgsmål, der er af større strategisk og økonomisk betydning. Bestyrelsen har uddelegeret ansvaret for den løbende forvaltning til den administrerende direktør efter en særlig aftale. Bestyrelsen mødes mindst fire gange om året, hvoraf ét møde skal afsættes til spørgsmål vedrørende langsigtet strategi. I Årsrapporten er beskrevet mere udførligt, hvad bestyrelsens ansvar og opgaver indebærer.

Direktion

Den daglige drift varetages af Øresundsbro Konsortiets direktion. Direktionen skal arbejde ud fra den af bestyrelsen besluttede forretningsplan, som fastsætter de langsigtede mål. Læs mere om bestyrelse og direktion i Konsortiets Årsrapport.

Medarbejdere

At have en attraktiv arbejdsplads betyder, at alle har en indtjening, så de kan forsørge deres familier og opretholde tilværelsen. Alt arbejde udgår fra forretningsplanen, og 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, og resultatet fra den seneste undersøgelse

står i kapitlet om social bæredygtighed.

I interessentanalysen af medarbejdernes holdninger til vores CSR-arbejde udviste de en høj grad af tilfredshed med Øresundsbrons indsats, og generelt betyder det meget for medarbejderne, at både vi og vores leverandører tager et samfundsansvar. Særligt finder medarbejderne emnerne miljø/natur og energi/klima vigtige for Øresundsbron at fokusere på.

Kunder

Øresundsbrons interne retningslinjer for håndtering af kunderelationer sætter kunden i centrum ved at lægge vægt på tilgængelighed, troværdighed og sund fornuft. Kunderne ønsker god service og høj sikkerhed til rimelig pris. I forskellige fora på for eksempel 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 dels en større kundeundersøgelse cirka en gang om året og dels månedlige undersøgelser, der omhandler service og oplevelse af behandlingen blandt de kunder, som har været i kontakt med os i betalingsanlægget eller i vores kundecenter.

I interessentanalysen af kundernes holdninger til vores CSR-arbejde udviste de en høj grad af tilfredshed med Øresundsbrons indsats, og generelt betyder det meget for kunderne, at vi tager et samfundsansvar. Særligt finder kunderne emnet trafikikkerhed vigtigt for Øresundsbron at fokusere på.

Lokale myndigheder

De lokale myndigheder Tårnby Kommune og Malmö Stad skal føre tilsyn med, at Øresundsbron opfylder gældende miljølovgivning og vilkår for driften af forbindelsen. Årligt leverer vi en miljørapport til Malmö Stad, hvori dokumenteres data med mere, som er aftalt i et kontrolprogram. Rapportens resultater følges op på et møde med Malmö Stads repræsentanter. I 2018 har Øresundsbron revideret kontrolprogrammet med måling af afløbsvand fra broen samt støjberegninger. Fremover vil kontrolprogrammet i højere grad beskrive Øresundsbrons samlede håndtering af miljøforhold inklusive beredskab, kontrol og rapportering. Tårnby Kommunes tilsynsområder er Kastrup Halvø og Peberholm. Tilsynet i 2018 har ikke givet nogen kommentarer til vores håndtering af miljøet.

Beredskaber

Politi, rednings- og sygehusvæsen med flere fra begge

lande ønsker et højt niveau for sikkerhed og beredskab både i den daglige drift og ved krisesituationer. De er ansvarlige for indsatsen ved ulykker på forbindelsen og indgår i en fælles beredskabsorganisation. Interaktion og kommunikation foregår via en beredskabsplan, øvelser og mødeaktivitet.

Leverandører og entreprenører

Leverandører og entreprenører er vigtige samarbejdspartnere i forbindelse med drift og vedligeholdelse af Øresundsbron. Vi benytter os fortrinsvis af faste entreprenører, der får kontrakter af længere varighed. Kommunikation mellem dem og os kan være formel gennem managementmøder, planlægnings- og udførelsesmøder eller uformel via den daglige kontakt. Det resulterer i et godt samarbejde med fælles forståelse for, hvad der skal til for at skabe en sikker forbindelse – både for dem, der benytter Øresundsbron som transportvej, men også for dem, der arbejder på forbindelsen.

I interessentanalysen af de faste entreprenørers holdninger til vores CSR-arbejde udviste de en høj grad af tilfredshed med Øresundsbrons indsats, særligt indenfor emnerne miljø/natur og energi/klima. Generelt betyder det meget for entreprenørerne, at vi tager et samfundsansvar.

Biologiske eksperter

Nogle af vores vigtigste interessenter kan ikke tale for sig selv. Det er særligt fuglene, insekterne, fiskene og planterne. Deres talerør er de biologiske eksperter, der ønsker at beskytte deres levesteder. Lige siden åbningen i år 2000 har de med stor interesse fulgt udviklingen i naturen på Peberholm gennem årlige inventeringer, og vi står i tæt dialog med dem 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 for eksempel via Konsortiets hjemmeside.

Medier

Øresundsbron er kendetegnet af åbenhed til omverdenen. Interessen for forbindelsen er meget stor, både regionalt, nationalt og internationalt. Den imødegås med et proaktivt kommunikationsarbejde, hvor kommunikationen tilstræbes at være troværdig, åben og struktureret. Øresundsbron har en PR-funktion, som medier og interessenter kan kontakte med spørgsmål, der har med forbindelsen at gøre.

Broen spiller en stor rolle for regionens økonomiske udvikling

Øresundsbron stræber efter en sund økonomisk udvikling, som er i overensstemmelse med de retningslinjer, der er fastsat af den danske og den svenske stat. Lånene, som har finansieret broen og landanlæggene, kan 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 til tredjedele. Genererede værdier anvendes for en stor del 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 2016-2018 dækker afskrivninger og værdireguleringer. Med den seneste trafikprognose regner Øresundsbro Konsortiet med, at virksomhedens gæld kan være tilbagebetalt i år 2050. For mere information, se Årsrapporten side 19.

Nøgletal for Øresundsbron

Mio. DKK	2016	2017	2018
Genererede værdier			
Indtægter, vej	1.346	1.405	1.430
Indtægter, jernbane	497	502	505
Øvrige indtægter	23	21	21
I alt	1.866	1.928	1.956
Distribuerede værdier			
Långivere	287	319	208
Leverandører	167	156	163
Ansatte	96	93	89
Skatter til stat og myndigheder	16	15	15
I alt	566	583	475
Tilbageværende værdi	1.300	1.345	1.481
Afskrivninger	280	275	276
Nettoværdi	1.020	1.070	1.205

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

Indirekte økonomiske effekter

Øresundsbron spiller en stor rolle for integrationen over sundet gennem tilgængelighed, som kunden kan regne med. Broens primære formål er at øge rejseaktiviteten, som er en væsentlig forudsætning for integrationen i regionen.

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. Efter finanskrisen har vi oplevet en tilbagegang, som blandt andet hænger sammen med udviklingen af den svenske valuta og udviklingen på bolig- og arbejdsmarkedet. I 2016 knækkede kurven i positiv retning for vejtrafikken, som vi for en stor del tilskriver dårligere tilgængelighed for togpendlerne. I den seneste tid er togene stort set gået tilbage til normal drift, hvilket afspejles i en nedadgående udvikling for bilpendlingen. Samtidig er arbejdsmarkedet i Øresundsregionen godt, og boligpriserne er igen på høje niveauer. Trafiktendenser de seneste år viser, at det nu er fritidstrafikken, der driver integration for privatpersoner. I 2018 var fritidssegmentet større end pendlingssegmentet i trafikvolumen, og det var i vækst trods negativ påvirkning fra en svag svensk valuta.

De faktorer, som styrer pendlingstrafikken, såsom boligmarkedet og arbejdsmarkedet, kan Øresundsbron ikke påvirke. Derfor fokuseres på at stimulere fritidsrejser og fragttrafikken. Produkter, som er attraktive for fritidskunder (BroPas Fritid, 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 BroPas, får vores danske og svenske kunder til at opdage mulighederne på den anden side af sundet. Dette er blevet gjort med succes. I 2018 fik Øresundsbron en nettotilvækst på 52.000 BroPas Fritidkunder, og i december 2018

havde Øresundsbron 502.000 BroPas-kunder mod 451.000 ved samme tid året før.

Rejsende og trafik 2016¹⁾ 2017¹⁾ 2018²⁾

Antal rejsende, mio	27,9	28,3	27,8
• Heraf i bil	16,4	16,7	16,8
• Heraf i tog	11,5	11,6	11,0
Antal køretøjer på vej	7,4	7,5	7,5



1) Tallene for 2016 og 2017 er opdaterede med det faktiske resultat. Togcifrene er fra Trafikverket.

2) Togcifrene for 2018 er baseret på et estimat fra Trafikverket.

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

Fragttrafik 2016¹⁾ 2017¹⁾ 2018²⁾

Antal godstog	8.952	9.092	8.733
Godsmængde i mio. ton	6,6	7,2	6,9



1) Tallene for 2016 og 2017 er opdaterede med de faktiske tal.

2) 2018 er et estimat.

Lastbiler 2016 2017 2018

Antal lastbiler	463.960	486.237	510.009
-----------------	---------	---------	---------



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

Konsortiet har ikke lavet nogen undersøgelser over broens negative indvirkning på regionen.

Det sociale ansvar omfatter både omverdenen og medarbejderne

Øresundsbron sætter tilgængelighed og sikkerhed højt – både for vores kunder, der kører over forbindelsen, og for vores medarbejdere og entreprenører, der dagligt færdes på anlægget. Vores kommunikation skal være åben, ærlig og troværdig. Ligestilling, mangfoldighed og sundhed er personaleområder, vi har stort fokus på, og det er vigtigt for os at holde en høj etisk standard i alt, hvad vi foretager os.

Tilgængelighed og sikkerhed døgnet rundt

Tilgængelighed og sikkerhed har stort fokus i virksomhedens forretningsplan, og bortset fra få timer om året, hvor forbindelsen er lukket på grund af for eksempel storm og ulykker, så er forbindelsen tilgængelig, døgnet rundt, året rundt. I løbet af 2018 har forbindelsen været lukket i sammenlagt fem timer, noget færre end foregående år, hvor der var lukket i 14 timer.

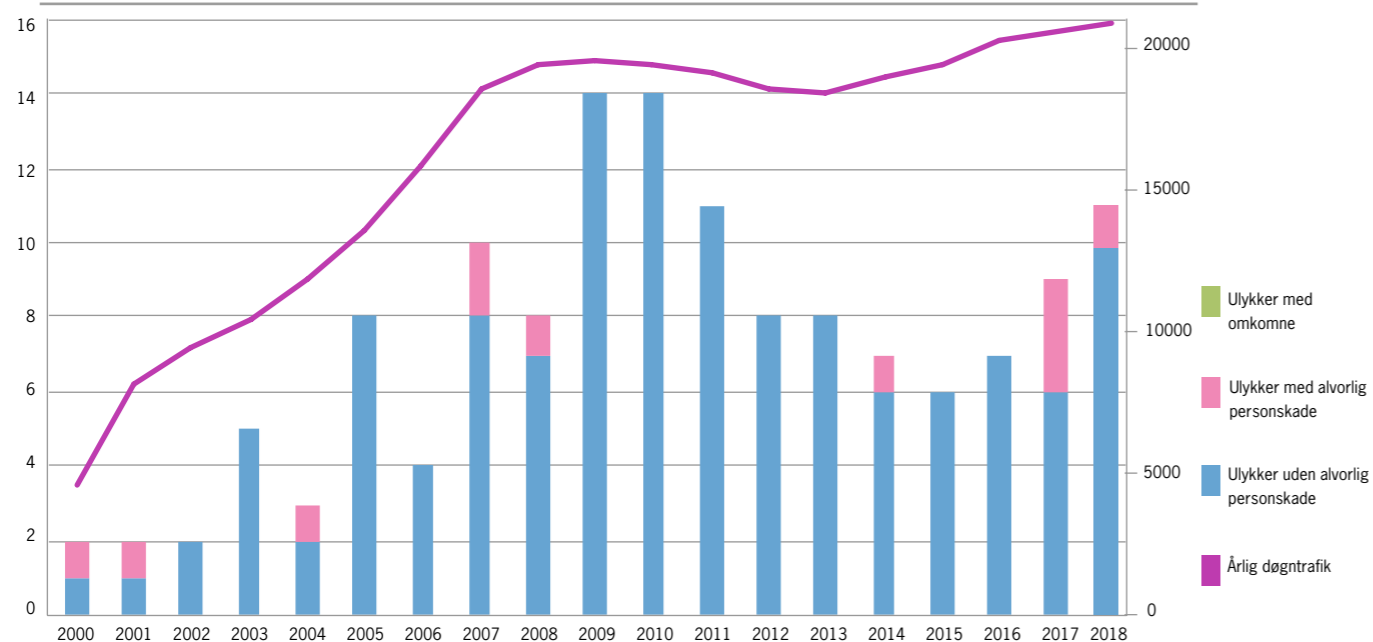
Et døgnbemandet Trafikcenter overvåger vejtrafik og tekniske installationer ved hjælp af et avanceret overvågningssystem. Opstår der farlige situationer på motorvejen, eller svigter de tekniske systemer, kan Trafiklederne gribe ind og foretage forebyggende eller afhjælpende foranstaltninger. Togtrafikken overvåges og reguleres af fjernstyringscentralerne af henholdsvis Trafikverket i Malmø og Banedanmark i 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.

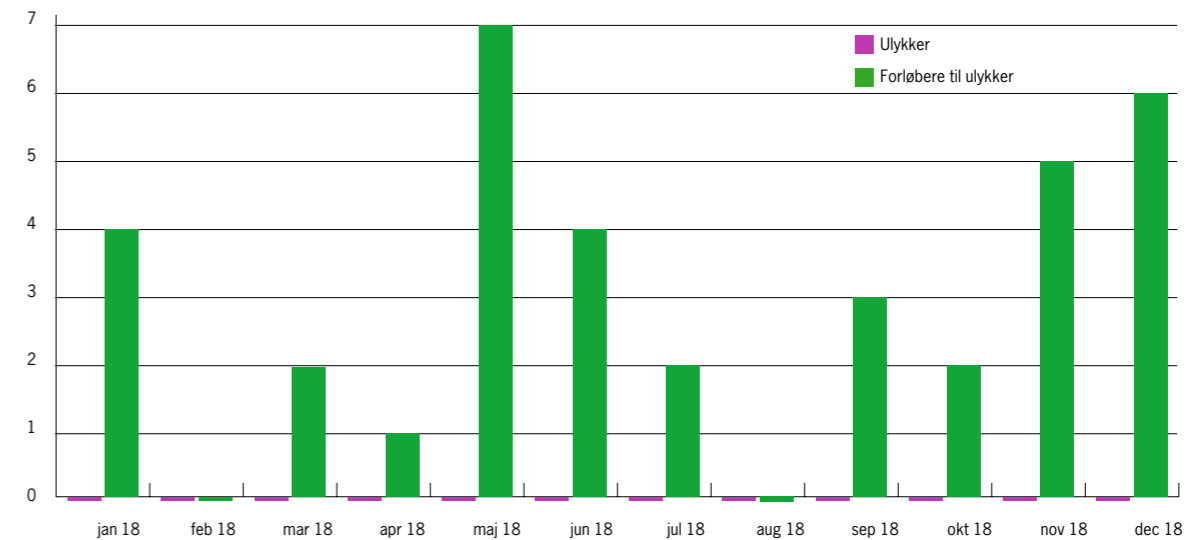
I 2018 er der registreret 11 ulykker på motorvejen. Siden åbningen af forbindelsen i 2000 er der registreret 139 ulykker, hvoraf 11 har medført alvorlig personskade, men ingen med dødelig udgang.

Der er i 2018 registreret 36 sikkerhedsmæssige hændelser på jernbanen. En sikkerhedsmæssig hændelse kan være for eksempel, at personen, som overvåger togtrafikken, glemmer at informere om, at togene kommer i en anden rækkefølge end aftalt, eller det kan være en ulykke. Der har ikke været nogen ulykker på jernbanen i 2018.

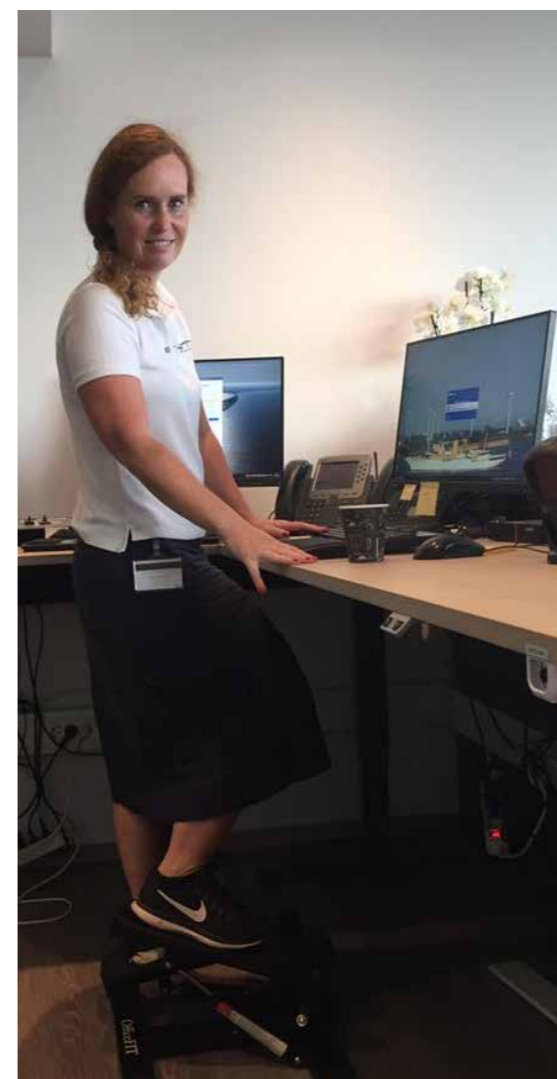
Ulykker 2000-2018



Antal ulykker (venstre skala) i forhold til årlig døgntrafik (højre skala) siden forbindelsens åbning.



Udviklingen for jernbanen over året.



Medarbejderne kan kombinere arbejde og bevægelse.

Virksomhedskommunikation

Øresundsbron udøver en strategisk, proaktiv kommunikation med medier og interessenter. Hvert år inviterer vi journalister til et besøg på Peberholm. Nyhedsbrevet Fokus Øresund kommer ud til interessenter som politikere, myndigheder, virksomheder, organisationer og medier cirka ti gange om året. Pressemeddelelser sendes ud regelmæssigt, og fire gange om året udgiver vi finansielle rapporter. Medierne kan kommunikere med virksomheden gennem pressetelefonen, som er døgnbemandet. Ikke mindst er det en vigtig kanal ved hændelser på forbindelsen. Da er behovet for umiddelbar information til medier, og gennem dem til kunderne, stort. Twitter @oresundsbron supplerer de øvrige kanaler. Øresundsbro Konsortiet har også en Instagramkonto.

Øresundsbron som arbejdsplads

Øresundsbron er en attraktiv arbejdsplads, som skal kunne tiltrække og fastholde dygtige og engagerede medarbejdere, så de fastsatte mål kan nås. For at dette skal lykkes, kræver det, at medarbejderne får mulighed for efteruddannelse og kompetenceudvikling.

Arbejdspladsen har stor betydning for vores sundhed. For medarbejderne er helbredet ikke bare et personligt anliggende, men også en fælles ressource, som er afgørende for organisationens præstation. Sundhed er både arbejdsgiverens og den enkelte medarbejders ansvar og er et vigtigt ledelsesområde i Øresundsbron. Sundhedsfremme er en del af personaleudviklings- og arbejdsmiljøarbejdet og skal bidrage til at

bibeholde og udvikle allerede velfungerende forhold. Sundhedsfremmende tiltag skal virke forebyggende med en målsætning om at opnå og bevare fysisk, psykisk og socialt velbefindende – i det hele taget at føle sig godt tilpas, både på arbejdet og i fritiden.

I 2018 har Øresundsbron fortsat indsatsen på sundhedsområdet gennem individuel opfølgning på medarbejdernes fysiske og psykiske helbred. Mange af vores medarbejdere sidder foran en computer mange timer i løbet af en arbejdsdag, og for at reducere risikoen for belastningsskader arbejder vi altid på at forbedre det ergonomiske arbejdsmiljø. Et led i vores CSR-arbejde er, at Øresundsbron i slutningen af året har satset på et nyt koncept, hvor medarbejderne kan kombinere arbejde og bevægelse. Dette gør vi gennem leaset udstyr, blandt andet kontorcykler, gåbånd, kontorstepmaskine og andet udstyr, der kan øge bevægelse, mindske belastningsskader, sænke sygefraværet yderligere samt øge effektiviteten og koncentrationen. I forbindelse med en større ombygning af betalingsan-

lægget har Øresundsbron og medarbejderne haft et tæt samarbejde om at forbedre det fysiske arbejdsmiljø.

Gennem vores sociale arrangementer har vi i 2018 haft forskellige sundhedsfremmende temaer for yderligere at styrke relationerne mellem medarbejderne og fremme den fysiske aktivitet. Gennem et stort bidrag til at fremme medarbejdernes sundhed, via gode forsikringsløsninger, velunderbyggede sundhedsfremmende tiltag og rehabiliteringsarbejde, støtter og opmuntrer vi medarbejderne til at bibeholde og forbedre deres sundhed.

Arbejdsvilkår for medarbejderne

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

Fastansatte i Konsortiet, headcounts¹⁾

	2016 totalt	Kvinder i %	2017 totalt	Kvinder i %	2018 totalt	Kvinder i %
Sverige¹⁾	109	58	100	57	94	58
Danmark¹⁾	53	32	53	38	51	37
Under 30 år	5	20	6	33	4	25
30-50 år	91	52	82	50	69	49
Over 50 år	66	46	65	52	72	54
I alt	162	49	153	50	145	51
Sverige %	67		65		65	
Danmark %	33		35		35	

1) Baseret på bopæl.

Medlemmer af ledelsen, headcounts (indgår i det totale antal fastansatte ovenfor)¹⁾

	2016 totalt	Kvinder i %	2017 totalt	Kvinder i %	2018 totalt	Kvinder i %
Sverige	5	40	5	40	5	40
Danmark	1	0	1	0	1	0
Under 30 år	0	0	0	0	0	0
30-50 år	2	0	2	0	1	0
Over 50 år	4	50	4	50	5	40
I alt	6	33	6	33	6	33
Sverige %	83		83		83	
Danmark %	17		17		17	

1) Dette antal omfatter medlemmer af Direktionen, men ikke bestyrelsen, da denne ikke er ansat i Konsortiet. Bestyrelsen er beskrevet i Årsrapporten på side 24.

Mangfoldighed

Øresundsbro Konsortiet har en handlingsplan for at modvirke diskrimination og fremme lige rettigheder og muligheder, som sikrer, at vi lever op til nye regler i Sverige mod diskrimination. Handlingsplanen bruges blandt andet ved ansættelse og lønfastsættelse, og den er vejledende for os i det løbende og strategiske arbejde. Det er Konsortiets politik, at ingen skal behandles anderledes på grund af køn, religion, alder, handicap, seksuel orientering, politisk tilhørsforhold, social baggrund eller etnicitet. Det omgivende samfunds multikulturelle sammensætning og aldersfordelingen bør afspejles i sammensætningen af medarbejdere. På Øresundsbron har vi mindst 20 nationaliteter repræsenteret, hvilket er et stort kulturelt aktiv i mødet mellem medarbejdere og kunder, og vi fortsætter med at arbejde for en flerkulturel arbejdsplads. Se også afsnittet om "Etik og integritet". Vores fortsatte fokus på mangfoldighed har også i 2018 overordnet set resulteret i en balanceret fordeling mellem køn, alder

og land blandt medarbejderne, som det ses i tabellene, der viser arbejdsstyrkens sammensætning ved udgangen af året.

Medarbejderundersøgelse

I 2018 var det igen tid for Brobarometeret – en medarbejderundersøgelse, som måler, hvor tilfredse medarbejderne er med deres fysiske og psykiske arbejdsmiljø og med deres chef. De spørgsmål, som bliver stillet, tager blandt andet udgangspunkt i vores personalepolitik – hvordan Øresundsbron som arbejdsgiver lever op til politikken i det daglige arbejde. For at undersøge, om nogen oplever krænkende adfærd, var der i år også spørgsmål inden for dette område. 85 procent af medarbejderne besvarede undersøgelsen, hvilket viser et godt engagement. Resultatet var en høj tilfredshedsgrad inden for de fleste områder, og de få undtagelser arbejder Øresundsbron nu videre med.

Midlertidigt ansatte i Konsortiet, headcounts

	2017 totalt	Kvinnor i %	2018 totalt	Kvinnor i %
Sverige	1	100	1	100
Danmark	2	50	0	0
Under 30 år	0	0	0	0
30-50 år	2	100	1	100
Over 50 år	1	0	0	0
Totalt	3	67	1	100
Sverige %	33		100	
Danmark %	67		0	

Fastansat personale med deltidsansættelse, headcounts (indgår i det totale antal fastansatte)

	2016 totalt	Kvinder i %	2017 totalt	Kvinder i %	2018 totalt	Kvinder i %
Sverige	1	100	1	100	1	100
Danmark	3	67	5	60	5	60
Under 30 år	0	0	0	0	0	0
30-50 år	1	0	2	0	2	0
Over 50 år	3	100	4	100	4	100
Totalt	4	75	6	67	6	67
Sverige %	25		17		17	
Danmark %	75		83		83	

Overenskomster

Alle medarbejdere med svensk ansættelseskontrakt er omfattet af en overenskomstaftale med et fagforbund. Danske medarbejdere kan være medlem i forskellige danske fagforbund, som ikke har overenskomster med Konsortiet grundet danske arbejdsmarkedsregler.

Arbejds miljø

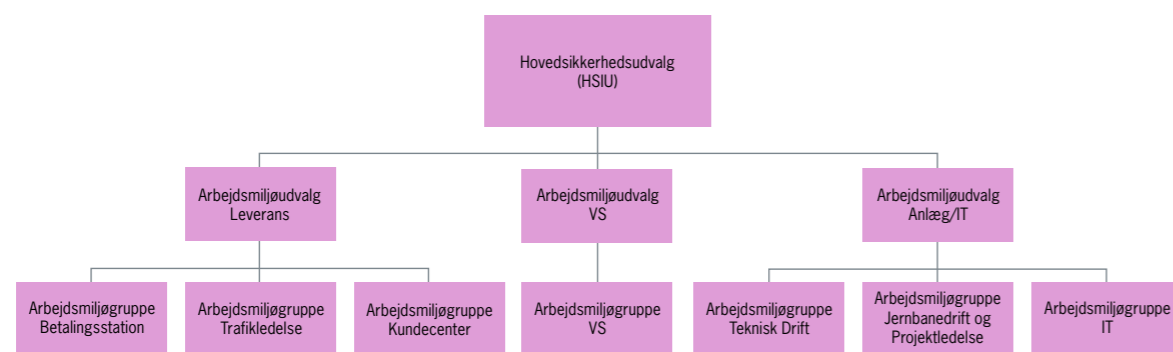
De to landes arbejdsmiljølovgivninger, Øresundsbrons Forretningsplan og arbejdsmiljøpolitik, danner rammerne for virksomhedens arbejdsmiljøindsats. Det er som udgangspunkt ledelsens ansvar at skabe og opretholde et godt arbejdsmiljø, men det skal ske i samarbejde med de øvrige ansatte. Målstyring og opfølgning på tidligere års mål for arbejdsmiljøarbejdet er vigtige parametre for at skabe forbedringer i arbejdsmiljøet. Det sker som en del af arbejdet med vores arbejdsmiljøledelsessystem, der er baseret på OHSAS 18001. Systemet omfatter alle medarbejdere og alle arbejdssteder samt eksterne samarbejdspartnere, når de arbejder på Øresundsbrons anlæg.

Et eksempel på dette er de seneste års målrettede initiativer og kampagner for at nedbringe sygefraværet, det være sig både korttids- og langtidssygefraværet. Fra i kalenderåret 2015 at have toppet med en sygefraværsprocent på 6,0 er sygefraværet i 2018 bragt ned på 4,5 procent. Vi håber at kunne fastholde denne positive tendens med et nedadgående sygefravær med fortsatte initiativer drevet af både ledelsen og medarbejderne. Desværre vil for eksempel en influenzaepidemi hurtigt kunne ændre på sygefraværet, og for at imødekomme dette er der udarbejdet en beredskabsplan for hele virksomheden for i størst muligt omfang at kunne opretholde driften og minimere risikoen for smittespredning både i organisationen og udefra.

Øresundsbrons arbejdsmiljøorganisation omfatter alle ansatte og alle lokaliteter i Øresundsbron. For hvert fysisk/organisatorisk område er en sikkerhedsgruppe, der består af en repræsentant for ledelsen og en repræsentant for medarbejderne. Sikkerhedsgrupperne er samlet i tre sikkerhedsudvalg, der mødes fire gange om året. Endelig findes et hovedsikkerhedsudvalg, der mødes to gange om året, hvor der sidder repræsentanter både for ledelse og for medarbejdere. Den administrerende direktør er formand for hovedsikkerhedsudvalget, mens arbejdsmiljøkoordinatoren fungerer som rådgiver, sekretær og koordinator i og mellem udvalgene.

Arbejdsmiljøorganisationen og arbejdsmiljøkoordinatoren omsætter arbejdsmiljøledelsessystemet til praksis og sikrer blandt andet, at eventuelle arbejdsmiljøbrister, såvel fysiske som psykosociale, bliver taget hånd om og afhjulpet af de ansvarlige personer i det daglige arbejde. De følger også op på status af de fastsatte arbejdsmiljømål og sikrer dermed løbende forbedringer. Organisationen er tilpasset de forskellige arbejdsområder, anlæggets forskelligartethed og det forhold, at Øresundsbron er omfattet af to landes arbejdsmiljølovgivninger.

Antallet af rapporterede hændelser for 2018 er endt på 16. Fordelingen på de forskellige typer af hændelser, vi registrerer, fremgår af tabellen. En positiv ting, der skal bemærkes for 2018, er, at vi tilsyneladende får flere nærvedhændelser rapporteret fra vores entreprenører end tidligere. Nærvedhændelser er vigtige at få rapporteret, således at et arbejdsmiljøproblem kan håndteres, inden det ender med en ulykke.



Arbejdsmiljøorganisationen.

Nedenstående tabel viser antal af rapporterede hændelser de seneste tre år fordelt på de angivne kategorier samt de seneste tre års sygefraværsprocent:

Ulykker og hændelser			
	2016	2017	2018
Antal ulykker i alt	22	20	16
Antal ulykker, Øresundsbron			
Med fravær	0	0	1
Antal fraværstimer	0	0	16
Uden fravær	9	11	5
Antal ulykker, entreprenører			
Med fravær	0	0	0
Antal fraværstimer	0	0	0
Uden fravær	2	0	2
Nærvedhændelser og psykosociale hændelser			
Øresundsbron	11	9	6
Samarbejdspartnere	0	0	2
Sygefravær i procent af antal arbejdstimer			
Øresundsbron	5,1	4,5	4,5

Etik og integritet

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

Medarbejdere

Samarbejdet på arbejdspladsen begynder med den enkelte medarbejder. Der forventes et humanistisk livssyn og respekt for forskelle og mangfoldighed. Mobning og diskrimination accepteres ikke, til gengæld 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 over for 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 forpligtelser til at følge love, interne retningslinjer og politikker. Alle medarbejdere har ret til at rapportere en afvigelse i forhold hertil efter de gældende retningslinjer. Der er ikke registreret afvigelser i 2018.

For at sikre en høj etik gør vi særlige indsats, der går ud over den daglige påvirkning gennem virksomhedskulturen:

- Ved underskrivning af ansættelseskontrakten forpligter nye medarbejdere sig til at følge Konsortiets retningslinjer og politikker, som indeholder etiske og værdimæssige aspekter.
- Introduktionsprogrammet for nye medarbejdere indeholder en gennemgang af etiske emner og grundlæggende værdier.
- Medarbejderne, som i det daglige arbejder med eller i et projekt med insiderinformation, registreres på en særlig insiderliste og får specifik information om, hvad det indebærer.
- Vi har særlige regler ved indkøb. For eksempel skal nærmeste chef involveres, hvis en medarbejder køber produkter af en person eller virksomhed, som de har en privat relation til. Det samme gælder, hvis en medarbejder eller afdeling får særlige fordele.

Indkøb og samarbejdspartnere

Øresundsbro Konsortiet foretager først og fremmest indkøb i overensstemmelse med den danske Udbudslov, LOV nr. 1564 af 15/12/2015 og med vores indkøbspolitik. Vi har procesbeskrivelser og skabeloner, der understøtter hele indkøbsprocessen. Øresundsbron har et adfærdskodeks, "Code og Conduct". Adfærdskodekset omfatter blandt andet, at menneskerettigheder respekteres, og at anvendelse af børnearbejde ikke tolereres. Det indgår i udbudsprocessen, at køberen sikrer sig, at sælgeren har bekræftet, at leverancen lever op til adfærdskodekset. Adfærdskodekset er en del af aftalen med vores leverandører. I vores kontrakter har vi en generel bestemmelse om købers ret til at revidere og sanktionere ved kontraktbrud. Det omfatter også adfærdskodekset. På Øresundsbro Konsortiets forespørgsel skal leverandøren kunne fremvise dokumentation for, hvordan de lever op til de forpligtelser, der er fastsat i adfærdskodekset. I 2018 har vi ikke kendskab til afvigelser fra dette adfærdskodeks.

Kunder

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 kendskab 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 klar til at hjælpe vores kunder i enhver situation. Personlige oplysninger behandles i overensstemmelse med Persondataloven.

Medier

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 ovennævnte 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 uddelegeret, så medarbejderne i visse situationer kan udtale sig inden for deres egne kompetenceområder.



Beskyttelse af klimaet og respekt for naturen

Gennem vores miljøpolitik forpligter vi os til at minimere påvirkningen af miljø og klima samt til at beskytte vores naturværdier. Det gør vi især ved at fastholde et dagligt fokus på blandt andet at nedbringe forbindelsens klimapåvirkning og ved at værne om naturen på Peberholm.

Ambitiøst energiarbejde

Øresundsbron har i hele forbindelsens levetid haft fokus på energibesparelser, og siden åbningen i 2000 har vi halveret elforbruget især gennem større energibesparende projekter. Vi er meget tilfredse med, at vores konstante arbejde med at reducere energiforbruget har givet så gode resultater, og det er Øresundsbrons ambition, at klimapåvirkningen fra den energi, der anvendes til at administrere og vedligeholde forbindelsen, nedbringes endnu mere.

I 2018 har vi opsat et ambitiøst mål om, at drift og vedligeholdelse af forbindelsen skal være klimaneutral senest i 2030. Dette skal primært ske ved energi- og CO₂-besparende tiltag, og i forhold til basisåret 2017 er det målet, at maksimalt 15 procent må kompenseres via f.eks. CO₂-neutrale certifikater, CO₂-lagrende teknologi eller andet. Dette betyder, at vi fastholder og skærper vores fokus på energibesparelser og reduktion af CO₂-udledningen fra den energi, vi forbruger. I 2018 har vi idriftsat et solcelleanlæg ved driftscenteret på Lernacken, som ved fuld drift vil kunne dække cirka fire procent af forbindelsens nuværende energiforbrug. Vi har endvidere igangsat en dialog med vores faste entreprenører om løbende reduktion af deres klimabelastning, når de udfører arbejde for os. Klimabelastningen reduceres også væsentligt i disse år, da vores energileverandører er i gang med en større omlægning til vedvarende energi. Energiforbruget og CO₂-belast-

ningen afspejler dog en stor variation i drifts- og vedligeholdsaktiviteterne fra år til år, og belastningen var derfor højere i 2018 end i 2017. Vi vil derfor i 2019 fastsætte målbare klimamål, hvor der også tages hensyn til variationen i drifts- og vedligeholdsaktiviteter.

Materialeforbrug og affald

Salt til glatførebekæmpelse er det materiale, som vi normalt bruger mest af. Byggematerialer, som asfalt, beton og grus, bruger vi ved vedligeholdelse og ombygninger. Der har ikke været større anlægs- eller byggeprojekter i 2018, og materialeforbruget og affaldsmængderne ligger på niveau med sidste år, men det forventes, at dette stiger i de kommende år, hvor der skal igangsættes flere reparations- og vedligeholdelsesopgaver. Rengøringsmidler anvendes til vask af tunnel og motorvejsrækværker, og til vedligeholdelsen af broens stålkonstruktion benyttes maling, voks, olie og fedt.

Drifts- og vedligeholdelsesaktiviteterne i Øresundsbro Konsortiet genererer forskellige typer affald, og mængderne varierer år for år afhængigt af aktivitetsniveauet. Vi søger at genanvende så meget som praktisk muligt, og vi fastlægger mål for Øresundsbrons bidrag til den cirkulære økonomi. I 2019 vil vi se på vores forbrug af plastmaterialer og indføre tiltag, der kan begrænse risikoen for, at plastmaterialer ender i naturen og i havet.



Energiforbrug¹⁾/terajoule

	2016	2017	2018
Energiforbrug i alt	-	27,04	27,42
Elektricitet på forbindelsen og Lernacken driftscenter²	24,73	21,65	21,32
Heraf vedvarende energi	-	11,91	12,70
Heraf ikke-vedvarende energi	-	9,74	8,62
Elektricitet Kystvejen	-	0,06	0,04
Heraf vedvarende energi	-	0,02	0,01
Heraf ikke-vedvarende energi	-	0,04	0,03
Elektricitet på kontoret i Vester Søgade	-	1,17	1,12
Heraf vedvarende energi	-	0,39	0,37
Heraf ikke-vedvarende energi	-	0,78	0,75
Gas til opvarmning på Lernacken driftscenter	2,06	2,22	2,09
Heraf vedvarende energi	-	0,20	0,18
Heraf ikke-vedvarende energi	-	2,02	1,91
Fjernvarme/fjernkøl i Vester Søgade³⁾	1,25	0,08	0,06
Heraf vedvarende energi	-	0,04	0,03
Heraf ikke-vedvarende energi	-	0,04	0,03
Brændstofforbrug, medarbejdere og faste entreprenører⁴⁾	-	1,87	2,79
Heraf vedvarende energi	-	0,16	0,16
Heraf ikke-vedvarende energi	-	1,71	2,61

1) Elforbrug og gasforbrug er baseret på aflæsning af målere på Lernacken. Elforbrug, fjernvarme og fjernkøl på Vester Søgade kommer fra oplysninger fra ejendomsadministrator samt fra e-leverandører. Siden 2017 inkluderes Øresundsbrons andel af el til bygningens fælles faciliteter. Elforbrug for Kystvejen er oplyst af leverandør. Fra og med 2017 inkluderer energiforbruget også el og fjernvarme/fjernkøl fra Vester Søgade, elforbrug på Kystvejen samt brændstofforbrug. Fra og med 2018 inkluderer forbrug også brændstof til pantry og nødstrømsgenerator på Peberholm.

2) Fra 2018 inkluderer elforbruget produktion fra solcelleanlæg på Lernacken.

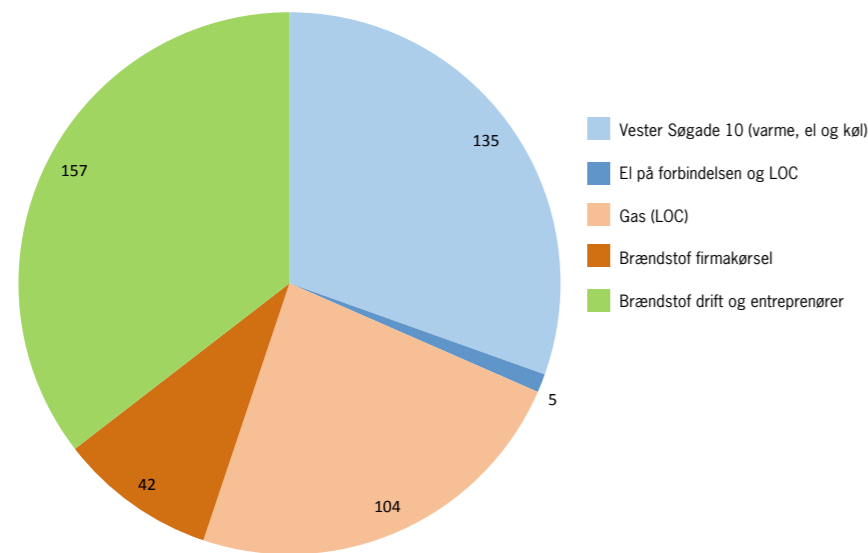
3) Tal for indeværende år er et skøn baseret på foregående års forbrug.

4) Tal er baseret på medarbejders tjenestekørsel, de faste entreprenørers indberetninger samt opgørelser over brændstoffindkøb til drift og fra leverandører. Perioden er en lille smule forskudt, da den for de fleste dataleverandørers vedkommende dækker perioden december-november. Dette forbrug antages at være repræsentativt for årets forbrug.

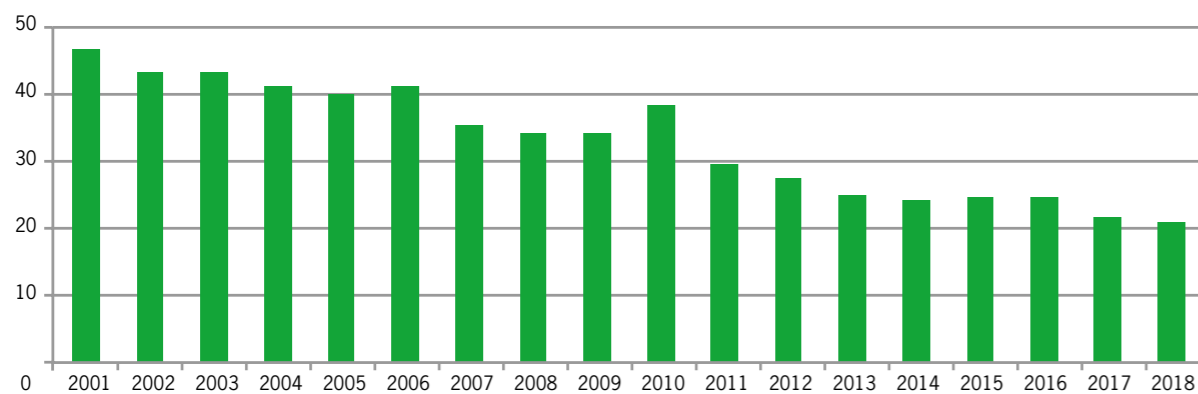
Kuldioxidudslip¹⁾/ton

	2017	2018
Totalt	405	443
Direkte total	257	303
-Herunder gas på Lernacken driftscenter	111	104
-Herunder brændstof	146	199
Indirekte total	149	140
-Herunder el på forbindelsen og Lernacken driftscenter	0	0
-Herunder el på Kystvejen	7	5
-Herunder el og varme/køl på Vester Søgade	142	135

1) Kuldioxidudslip per år for gas, el, fjernvarme og fjernkøl er baseret på emissionsfaktorer fra energileverandører, ofte fra foregående år. Tal vil blive opdateret til de faktiske tal i næste års rapport. Vi rapporterer på faktisk kuldioxid og ikke på kuldioxidækvivalenter. Da vi ikke har emissioner af andre drivhusgasser end kuldioxid, giver det ikke mening at opgøre udledning i kuldioxidækvivalenter. Siden 2017 har dette også inkluderet emissioner fra el og fjernvarme/fjernkøl fra Vester Søgade samt fra brændstofforbrug. 2017 er derfor basisår for de fremtidige opgørelser over kuldioxidudslip.



CO₂-udslip 2018 fordelt på energikilder, tons (i alt 443 ton)



Udvikling i elforbrug på forbindelsen og Lernacken driftscenter siden forbindelsens åbning, målt i TJ.

	2015	2016	2017	2018
Vejsalt, fast ²⁾	62	173	132	255
Vejsalt, saltlage ²⁾	174	235	276	21
Asfalt	11	3.295	0,04	0
Beton	0	284	0,02	0
Metal	0	1,6	0	0
Rengøringsmiddel på forbindelsen	1,6	0,9	0,8	0,88
Voks	0,04	0,44	0	0,24
Olie og fedt	0,06	0,13	0	0,02
Maling	0,32	0,29	0,1	0,34
Sten, grus, stenmel osv.	0	1.191	3,6	2,16

1) Materialeforbrug opgøres af vores tekniske drift og af vores entreprenører.

2) Vejsalt kan betragtes som en fornybar ressource, mens øvrige materialer må betragtes som en forarbejdning af eller sammensætning af ikke-fornybare ressourcer (3,6 ton i alt i 2018).

Affaldsmængder/ton

	2015	2016	2017	2018
Affald totalt ^{1) 4)}	185	3.116	172	66
Affald til forbrænding	45	41	33	10,6
Papir og pap til genbrug	5,1	4,5	4,3	5,4
Biologisk affald til genbrug	9,1	11,0	10,3	10,5
Vejopfej til deponering, inkl. gruslam fra brønde ved vejbanen	30	327	92	4,3
Asfalt til genbrug	3 ²⁾	1.471	0	0
Metal til genbrug	9,6	4,4	11,1	2,0
Affald til sortering	1,3	0,4	0,6	5,9
Slam fra fedt/olieudskiller til specialbehandling	7,1	6,6	6,3	6,3
Slam/spildevand fra pumpeump og ledninger til specialbehandling	65	0	4,9	15,1
Elektronikaffald til specialbehandling	1,5	0,6	0,6	3,5
Farligt affald til specialbehandling	7,7	5	1,0	1,7
Sten, jord, grus osv. til genanvendelse	0	1.244	10,7 ³⁾	0

1) Affaldsmængder opgøres af vores tekniske afdeling, af vores entreprenører og af affaldsmottageanlæg. I 2018 er genereret i alt 64 ton ikke-farligt affald og 2 ton farligt affald.

2) Asfalt bortskaffet i 2015 er kørt til deponering.

3) Heraf 2,6 ton forurenede jord til specialbehandling efter et oliespil.

4) Affaldsmængderne har stor variation over årene. Det skyldes blandt andet typen af de drift- og vedligeholdelsesopgaver samt de projekter, der gennemføres hvert år.

Forsigtighedsprincippet

Vi håndterer også løbende de miljømæssige risici. For eksempel undersøger vi nye produkter og kemikalier for skadelige indholdsstoffer og substituerer med det mindst miljø- og arbejdsmiljøbelastende, når muligt. Desuden overvåger vi naturudviklingen på især Peberholm og griber ind, hvis der er risiko for skade på dyr og planter.

Naturen omkring forbindelsen

Der er nu en større artsrigdom og et højere antal dyr og planter både over og under vandet omkring Øresundsbron, end der var, før forbindelsen blev bygget. Bropillerne og de omkringliggende, undersøiske beskyttelsesøer fungerer som kunstige rev, og alge- og muslingebevoksningen danner fødegrundlag for mange fugle og fisk.

Den kunstige ø Peberholm udgør, med sine 1,3 km², et helt nyt landområde, der er levested for en mangfoldighed af dyr og planter, hvoraf flere er truede og sjældne arter. En stor del af årsagen er, at Øresundsbron gør en stor indsats for at lade naturen udvikle sig på sine egne præmisser, så længe dyr og planter ikke er til fare for sikkerheden eller for de tekniske anlæg. Peberholm udgør overgangen mellem motorvej og tunnel og er bygget af materialer, der er hentet op fra havbunden. Adgang til øen kræver særlig tilladelse. Den indgår i EU-fuglebeskyttelsesområde H110 og i EF-habitatområde H126, der er sammenfaldende med og udgør Natura 2000 område 142. Peberholm er også beskyttet via bestemmelserne i naturbeskyttelsesloven.

Biologisk mangfoldighed på Peberholm

For at følge naturudviklingen gennemføres årlige inventeringer af dyre- og plantelivet på Peberholm i samarbejde med uafhængige forskningsinstitutter og organisationer i Danmark og Sverige. Ved de botaniske inventeringer blev i 2018 fundet 345 arter, hvilket til trods for den meget tørre sommer er det næsthøjeste nogensinde. Heraf var ni arter nye for Peberholm. Ved den årlige ynglefugletælling blev konstateret, at der stadig er en mindre ynglekoloni af skarv, til trods for en kraftig bekæmpelse de sidste par år. Baltisk silde-måge og sølvmåge er gået frem, og der yngler stadig to andre arter af måger. Alt i alt blev registreret 31 arter af ynglefugle, hvilket er det højeste, siden tællingerne blev påbegyndt i 2001. Der blev endvidere registreret en grøn frø som ny art for Peberholm. På Øresundsbrons hjemmeside findes detaljerede artslistes for fugle og planter.

Registrerede antal arter af dyr og planter på Peberholm fra 2000-2018¹⁾:

Plantearter	574
Sommerfuglearter	ca. 420
Billearter	ca. 350
Ynglende fuglearter	49
Biarter	18
Arter af pattedyr	5
Paddearter	3
Krybdyrarter	1

¹⁾ 2018 er det kun planter, ynglefugle og padder, der er talt op. Øvrige optællinger er fra tidligere år.

Revisors erklæring



Revisors erklæring om begrænset review af Øresundsbro Konsortiet bæredygtighedsregnskab samt udtalelse om den lovpligtige bæredygtighedsrapport

Till Øresundsbro Konsortiet

Indledning

Vi har fået til opgave af ledelsen i Øresundsbro Konsortiet at foretage et begrænset review af Øresundsbro Konsortiets CSR-rapport for 2018. CSR-rapporten udgør også Øresundsbro Konsortiet lovpligtige bæredygtighedsrapport for 2018.

Bestyrelsens og ledelsens ansvar

Virksomhedens bestyrelse og ledelse har ansvaret for at udarbejde CSR-rapporten inklusive den lovpligtige bæredygtighedsrapport i overensstemmelse med de gældende kriterier og årsregnskabsloven. Kriterierne findes på side 3 i CSR-rapporten og består af dele af rammerne for aflæggelse af bæredygtighedsregnskab fra GRI (Global Reporting Initiative), som gælder for CSR-rapporten, samt af virksomhedens egne regnskabs- og værdiansættelsesprincipper. Dette ansvar omfatter også den interne kontrol, der anses for at være nødvendig i forbindelse med udarbejdelse af et CSR-rapport, som ikke indeholder væsentlig fejlinformation, uanset om disse skyldes uregelmæssigheder eller fejl.

Revisorens ansvar

Vores ansvar er at levere en konklusion om CSR-rapporten på grundlag af vores begrænsede review og levere en udtalelse om den lovpligtige bæredygtighedsrapport.

Vi har foretaget vores begrænsede review i overensstemmelse med ISAE 3000 *Andre erklæringsopgaver med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger*. Et begrænset review omfatter at stille spørgsmål, først og fremmest til personer, der er ansvarlige for udarbejdelsen af CSR-rapporten, at foretage en analytisk gennemgang og at træffe andre foranstaltninger i forbindelse med det begrænsede review. Vi har foretaget vores review i forbindelse med den lovpligtige bæredygtighedsrapport i overensstemmelse med den svenske brancheorganisation for revisorer (FAR) anbefaling RevR 12 *et om revisorens udtalelse om den lovpligtige bæredygtighedsrapport*. Et begrænset review og et review har ifølge RevR 12 et andet fokus og er betydeligt mindre omfattende sammenlignet med det fokus og det omfang, som en revision ellers har i henhold til IAASBs standarder for revision og god revisionsskik.

Revisionsfirmaet anvender ISQC 1 (International Standard on Quality Control) og har dermed et omfattende kvalitetskontrolsystem, inklusive dokumenterede retningslinjer og rutiner med henblik på at overholde kravene til faglig etik, standarderne for udøvelse af faget og de gældende lovkra v samt andre administrative bestemmelser. Vi er uafhængige af Øresundsbro Konsortiet i overensstemmelse med god revisionsskik i Sverige og lever desuden op til vores fagets ansvar i medfør af disse krav.

De foranstaltninger, der træffes i forbindelse med et begrænset review og et review i henhold til RevR 12, 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 af os leverede konklusion baseret på et begrænset review og review i henhold til RevR 12 har derfor ikke den sikkerhed, som en konklusion baseret på en revision har.

Vores review af CSR-rapporten er baseret på de af styrelsen og ledelsen valgte kriterier som defineret ovenfor. Vi anser, at disse kriterier er hensigtsmæssige til udarbejdelse af CSR-rapporten.

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

Konklusion

I sammenhæng med det udførte begrænsede review er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at CSR-rapporten ikke i al væsentlighed er udarbejdet i overensstemmelse med de ovenstående af bestyrelsen og ledelsen definerede kriterier.

En lovpligtig bæredygtighedsrapport er blevet udarbejdet.

København, den 31 januar 2019

PricewaterhouseCoopers AB

Carl Fogelberg
Statsautoriseret revisor

Frida Sidnäs
Sagkyndigt medlem af FAR

Bilag 1: GRI-indeks for niveau "Core"

GRUNDLAG FOR RAPPORTERING GRI 101 (2016)	Side i CSR-rapport	Side i Årsrapport	Kommentar
GENERELLE STANDARDOPLYSNINGER GRI 102 (2016)			
ORGANISATIONSPROFIL			
102-1 – Organisationens navn	8	1	
102-2 – Produkter og tjenester	8	2	
102-3 – Hovedkontor	Bagside	80	
102-4 – Placering	2	2	
102-5 – Ejere og selskabsform	8	2, 51	
102-6 – Markeder	2, 8	2, 40	
102-7 – Virksomhedens størrelse	18	6, 9, 41	
102-8 – Ansatte	22, 23		
102-9 – Værdikæden	10		
102-10 – Forandringer i organisation og værdikæde	3		
102-11 – Forsigtighedsprincippet	31		
102-12 – Principper og aftaler	-		Øresundsbro Konsortiet har ikke tilsluttet sig eksterne initiativer inden for CSR-området.
102-13 – Organisationer og medlemskab	9		
STRATEGI			
102-14 – Ledelsens beretning	4, 5		
ETIK OG INTEGRITET			
102-16 – Værdier og normer	8, 9, 10, 23, 26		
LEDELSE			
102-18 - Ledelsesstruktur	-		Bestyrelsen som helhed har ansvar for beslutninger inden for CSR-området.
INTERAKTION MED INTERESSENTER			
102-40 – Interessenter	16, 17		
102-41 – Overenskomster	24		
102-42 – Identifikation af væsentlige emner	12, 16, 17		
102-43 – Interaktion med interessenter	16, 17		
102-44 – Væsentlige emner fra interessenter	16, 17		
RAPPORTERING			
102-45 – Inkluderede juridiske enheder	-	22	
102-46 – Rapportindhold og afgrænsninger	3, 12		
102-47 – Væsentlige områder	3, 36		
102-48 – Rettelser fra tidligere	-		Ikke relevant.
102-49 – Forandringer i rapporteringen	3, 12		
102-50 – Rapporteringsperiode	3		
102-51 – Senest publicerede rapport	3		
102-52 – Rapporteringsperiode	3		
102-53 – Kontaktperson	37		
102-54 – Opfyldelse af GRI	3		
102-55 – GRI-indeks	34, 35		
102-56 – Ekstern attestering	3		Dertil kommer revisorens påtegning.

OPLYSNINGER OM LEDELSESTILGANG		
LEDELSE GRI 103 (2016)	Side i CSR-rapporten	Kommentar
103-1 Væsentlige emner og afgrænsninger	Samtlige emner: 36	Omfatter samtlige væsentlige emner.
103-2 Ledelsestilgang og dets komponenter	Overordnet: 8-16 Økonomisk: 18-19 Social: 20-25 Miljømæssig: 28-31	
103-3 Evaluering af ledelsestilgangen	Økonomisk: 18-19 Social: 20-24 Miljømæssig: 26-29	Evalueringen af hvert emne sker i CSR-rapporten, og resultater, samt eventuelle justeringer, fremgår af kapitlerne for økonomisk, social og miljømæssig bæredygtighed.

SPECIFIKKE STANDARDOPLYSNINGER (samtlige standarder udgivet 2016)	Side i CSR-rapport	Side i Årsrapport	Kommentar
Økonomiske			
201 ØKONOMISK RESULTAT			
201-1 Genereret og fordelt økonomisk værdi	18	26	
203 INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING			
203-2 Væsentlige indirekte økonomiske påvirkninger	18, 19		
Sociale			
403 SUNDHED OG SIKKERHED PÅ ARBEJDSPLADSEN			
403-1 Medarbejdere repræsenteret i arbejdsmiljøudvalg	24		
403-2 Arbejdsulykker og sygdom	24, 25		Bortset fra sygefraværsprocenten, angiver vi de faktiske tal for de forskellige kategorier af hændelser, som i antal er meget få i forhold til Øresundsbrons størrelse og kompleksitet af arbejdsopgaver. Af hensyn til oplysningernes følsomhed opdeles denne indikator ikke på køn.
405 MANGFOLDIGHED OG LIGESTILLING			
405-1 Mangfoldighed ledelse og ansatte	22, 23		
Miljømæssige			
301 MATERIALER			
301-1 Materialeforbrug	28, 30		
302 ENERGI			
302-1 Energiforbrug i organisationen	28, 29		
304 BIOLOGISK MANGFOLDIGHED			
304-1 Beskyttelsesområder	31		
304-2 Væsentlig påvirkning af biologisk mangfoldighed	31		
305 DRIVHUSGASUDSLIP			
305-1 Direkte (Scope 1) drivhusgasudslip	29, 30		
305-2 Indirekte (Scope 2) drivhusgasudslip	29, 30		
306 UDSLIP OG AFFALD			
306-2 Affald	28, 31		

Bilag 2: Oversigt over væsentlige resultater

Tabellen viser resultater for de CSR-emner, som vi rapporterer på, hvor/hvordan de påvirker samt afgrænsninger i rapporten.

Økonomisk bæredygtighed	Hvor/hvordan sker påvirkningen?	Afgrænsning i rapportering
Direkte økonomiske effekter	Øresundsbroens direkte økonomiske konsekvenser er de værdier, virksomheden genererer. Værdi skabes især for ejere, kreditorer, medarbejdere og leverandører.	Rapporteringen omfatter den juridiske enhed Øresundsbro Konsortiet.
Indirekte økonomiske effekter	De indirekte effekter, som virksomheden genererer, er de værdier, der skabes uden for Konsortiet som følge af integrationen i Øresundsregionen. Det påvirker især virksomhederne i regionen samt alle, der bor og arbejder i Øresundsregionen.	Konsortiet har ingen måde at opgøre indirekte effekter på i penge, jobs m.v. Ved et alment ræsonnement redegør vi for, hvad vores opfattelse er, vedrørende hvor og hvordan den største indirekte påvirkning sker.
Social bæredygtighed		
Arbejds miljø, sikkerhed og sundhed	Vi kan påvirke, hvordan vi som arbejdsplads sikrer, at vores ansatte og andre, som har deres daglige gang på forbindelsen, arbejder under sikre forhold, og at vi har et sundhedsfremmende arbejdsmiljø. Gennem regulering af trafikken på forbindelsen samt gennem vedligeholdelse kan vi også påvirke risikoen for ulykker i bil- og togtrafikken.	Rapporteringen af sygefravær omfatter ansatte i Øresundsbro Konsortiet. Vores rapportering af arbejdsulykker omfatter både ansatte og entreprenører, som arbejder på forbindelsen. Vi rapporterer også på ulykker på motorvejen og på sikkerhedsmæssige hændelser på jernbanen.
Personaleforhold	Vi kan påvirke sammensætningen af medarbejderne ved ansættelse for at sikre ligestilling mellem for eksempel køn og nationalitet, og vi kan opsætte rammer for, at alle medarbejdere kan trives.	Rapporteringen omfatter alle ansatte.
Ekstern kommunikation	Vi påvirker især direkte de kunder, der kører over forbindelsen i bil, da togpassagerer primært er jernbanetransportørernes kunder. Vores kommunikation med omverdenen påvirker hele Danmark og Sverige, dog primært personer og virksomheder i Øresundsregionen.	Undersøgelser af kundetilfredshed omfatter bilister. Den direkte kommunikation omfatter primært bilister.
Miljømæssig bæredygtighed		
Energi og klima	Vores energiforbrug påvirker dem, som bor og arbejder i de områder, hvor energien udvindes, mens vores direkte og indirekte udledninger til atmosfæren påvirker globalt. Vi har indflydelse på størrelsen af vores energiforbrug og i et vist omfang også på, om denne energi produceres på en klimavenlig måde.	Rapporteringen af energiforbrug og kuldioxidudledning omfatter selve forbindelsen, Lernacken driftscenter, hovedkontoret i Vester Søgade samt brændstofforbrug fra de fire store vedligeholdelsesentreprenører og fra vores medarbejders erhvervskørsel.
Materialer og affald	Vores materialeforbrug påvirker dem, som bor og arbejder i de områder, hvor ressourcerne udvindes. Affaldsproduktionen påvirker tilsvarende dem, som bor og arbejder i de områder, hvor affaldet behandles. Vi kan påvirke ved at genanvende så meget som muligt, sortere vores affald og ved at vælge materialer, der belaster natur og miljø mindst muligt	Rapporteringen af materialer og affald omfatter selve forbindelsen og Lernacken driftscenter, men ikke kontoret i Vester Søgade.
Natur	Naturudviklingen påvirker især dem, som bor og arbejder i Øresundsregionen, men også den generelle biodiversitet i Europa. Vi kan især påvirke den ved at beskytte naturudviklingen på Peberholm gennem regulering, gennem uddannelse af entreprenører og medarbejdere og ved at begrænse adgangen til øen.	Rapporteringen omfatter selve forbindelsen.

Kontaktperson

For kontakt vedrørende indholdet i denne rapport henvises til Øresundsbro Konsortiet, Heléne Rosdahl.
Telefon 33 41 60 00, mailadresse hro@oresundsbron.com

Udgivet af Øresundsbro Konsortiet

Februar 2019

Foto: Peter Brinch, Jens Genders, Tomas Brodin, Steen Brogaard, Stig-Åke Jönsson, Patrik Olofsson, Fredrik Olsson, Michael Palmgren, Perry Nordeng, Drago Prvulovic, Miklos Szabo, Bill Watts, Mads Damgaard

Design: Holmbergs



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