

CSR-rapport 2018

Metroselskabet I/S

Global Compact Annual Communication on Progress



N

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS



Indhold

s. 04	Forord
s. 05	Erklæring om fortsat støtte
s. 06	Om Metroselskabet

Del I	s. 09	Afrapportering på Metroselskabets aktiviteter i 2018
	s. 10	Metroselskabets arbejde med mål og handleplaner for 2018
	s. 12	Afrapportering på selskabets CSR-tiltag i 2018
	s. 14	Afrapportering på verdensmål 3: Arbejdsmiljø
	s. 20	Afrapportering på verdensmål 6: Reduceret forbrug af drikkevand
	s. 24	Afrapportering på verdensmål 12: Nabokommunikation
	s. 28	Afrapportering på det grønne område
	s. 34	Afrapportering på de fortsatte indsatser
	s. 38	Afrapportering i forhold til leverandørstyring

Del II	s. 41	Metroselskabets fremtidige fokusområder
	s. 42	Fundamentet for Metroselskabets CSR-arbejde fremadrettet
	s. 44	Udarbejdelse af strategi for 2019
	s. 50	Fokusområde – Verdensmål 3: Arbejdsmiljø
	s. 52	Fokusområde – Verdensmål 13, 6, 7 og 12: Det grønne område

Del III	s. 55	Metroselskabets CSR-policy
	s. 56	Metroselskabets CSR-policy



Forord

Kære læser

2018 har været et år præget af færdiggørelsen af Cityringen/Nordhavnsmetroen og opstarten af Sydhavnsafgreningen samt forberedelse af ny driftskontrakt på den eksisterende Metro. Alle disse store aktiviteter giver mulighed for at gøre selskabets tilslutning til FN's Global Compact stadig mere og mere tydelig på en række vigtige områder i selskabet. En af de vigtige aktiviteter i denne forbindelse er, at selskabets bestyrelse har været aktivt involveret i udviklingen af selskabets fremtidige CSR-arbejde. Det skaber ansvar i direktionen og en bevidsthed i hele organisationen om samfundsansvar i de opgaver, som selskabet løser.

Metroselskabet kan, som offentligt ejet dansk selskab, konstatere, at FN's Global Compact's ti principper i vidt omfang er forankret i dansk lovgivning eller lignende bindende regelsæt, som selskabet opfylder.

Metroselskabets læring fra CSR-arbejdet, efter indmeldelse i Global Compact, er, at selskabet har rigtig mange initiativer inden for områder, der traditionelt kaldes CSR. Det har været og er til stadighed

svært at skelne mellem, hvad der er ordinære indsatser, omfattet af lovgivning, regler mv., og hvad der er ekstraordinære indsatser, som ligger ud over lovgivning, regler mv. Derfor udarbejdede Metro-selskabet i 2017 en snæver definition af, hvad der vurderes at være CSR i selskabet. Definitionen og den dertilhørende metode har vist sig at være et rigtig godt redskab til at prioritere mellem forskellige initiativer og i forhold til at fokusere selskabets CSR-tiltag. Målet med indsatserne er, at de bliver tilstrækkeligt ambitiøse og ikke blot udfylder gældende lovgivning. Det betyder, at Metro-selskabet nu arbejder med CSR på en mere operationel og systematisk måde.

Metroselskabets arbejde med CSR i 2018 har på denne baggrund været målrettet implementeringen af tre fokusområder. Det har givet en fokusering i selskabets CSR-indsats og har været med til at danne grundlag for en ambitiøs satsning på arbejds miljøområdet, der strækker sig ud over 2018. Metro-selskabet har ligeledes anvendt den nye CSR-definition og -metode i forbindelse med udvælgelsen af de nye fokusområder for 2019, hvor selskabet fortsætter udviklingen mod en mere fokuseret og målrettet CSR-indsats. Processen involverer store dele af selskabet på alle

niveauer. Sideløbende arbejder Metro-selskabet fortsat med en lang række andre CSR-initiativer end de udvalgte fokusområder. Disse er søgt implementeret i det daglige arbejde.

Metroselskabet ser derfor frem til endnu et år, hvor arbejdet med CSR skal agere kompas for den videre udvikling af selskabets virke.

Med denne CSR-rapport er det målet at give et større indblik i Metro-selskabets arbejde med CSR i året, der er gået, at præsentere de fremtidige ambitioner for CSR-arbejdet, herunder hvor selskabet ønsker at bevæge sig hen, samt at præsentere selskabets CSR-policy.

God læselyst.

Jørn Neergaard Larsen
Bestyrelsesformand

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør

Erklæring om fortsat støtte

For Metroselskabet er det at handle socialt ansvarligt en grundlæggende værdi i alle selskabets aktiviteter. Derfor var det også helt naturligt, at Metroselskabet i 2016 tiltrådte FN's Global Compact-initiativ. Metroselskabet indsendte sin første CSR-rapport til FN primo 2017 og har på baggrund heraf modtaget positive tilkendegivelser over den proces, som Metroselskabet startede i 2016.

Social ansvarlighed for os indebærer at opretholde en høj integritet i forhold til samarbejdspartner og at handle med omtanke i de samfund og miljøer, hvor Metroselskabet opererer.

Tiltrædelsen til FN's Global Compact har understøttet ønsket om at have en struktureret tilgang til CSR-arbejdet i selskabet. Siden indmeldelsen har Metroselskabet derfor arbejdet systematisk med at implementere Global Compacts principper,

som indeholder anerkendte standarder for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrruption.

Med denne CSR-rapport vil vi gerne udtrykke Metroselskabets fortsatte støtte til FN's Global Compact og de principper, som vi baserer vores virksomheds grundlæggende værdier på, hvilket blandt andet kommer til udtryk i vores adfærdskodeks, samarbejdsrelationer og i vores ageren på markedet generelt. Vi vil fortsat arbejde for, at vores CSR-tiltag er transparente for offentligheden, ligesom denne rapport vil være offentlig tilgængelig.

Metroselskabet forpligter sig til årligt at afrapportere på selskabets fortsatte arbejde med principperne i Global Compact, samt hvordan vi fremadrettet vil arbejde for at øge integrationen af principperne i vores aktiviteter.

Venligst

Jørn Neergaard Larsen
Bestyrelsesformand

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør



Om Metroselskabet

Metroselskabet er stiftet i 2007 og har ansvaret for at drive og vedligeholde den eksisterende metro samt for at anlægge nye linjer. Metroselskabet er ligeledes en del af hovedstadens trafikelskaber og udvikler og udbyder kollektiv trafik.

Metroselskabet er et interessentskab, som er ejet af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Staten ved transport-, bygnings- og boligministeren. Metroselskabets bestyrelse er selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at selskabet opfylder de formål, selskabet er stiftet til.

Den 28. juni 2016 sendte Metroselskabet en ansøgning til FN, hvori selskabet udtrykte støtte til FN's Global Compacts ti principper, og den 5. juli 2016 blev selskabet optaget i FN's Global Compacts frivillige CSR-initiativ.

Denne CSR-rapport udgør den årlige afrapportering på samfundsansvar, der er en del af tilslutningen til FN's Global Compact. Rapporten erstatter den selvstændige afrapportering på samfundsansvar, som tidligere var en del af årsrapporten i tilknytning til aflæggelse af årsregnskab, jf. § 99a, stk. 7 i LBK nr. 1580 af 10/12/2015 om årsregnskabsloven.

Siden tilslutningen til FN's Global Compact har selskabet arbejdet videre med at implementere principperne om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupcion.

Tilslutningen til Global Compact

Metroselskabet har, med tilslutningen til FN's Global Compact, forpligtet sig til at leve op til FN's ti principper for samfundsansvar. Principperne bygger på internationalt anerkendte konventioner om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupcion og er et fundamentalt udgangspunkt i selskabets arbejde med CSR.

Da Metroselskabet er afhængigt af leverandørkontrakter for drift, vedligeholdelse og anlæg af metroen i hovedstaden, har selskabet udarbejdet et adfærdskodeks for leverandører, der udgør selskabets implementering af Global Compacts principper i praksis. Adfærdskodeks sikrer dermed, at selskabet kan håndhæve principperne i Global Compact over for leverandører, som selskabet samarbejder med, i alle led af selskabets virke. Bliver Metroselskabet opmærksom på grov

eller gentagen overtrædelse af selskabets adfærdskodeks, har selskabet som yderste konsekvens mulighed for at ophæve kontraktgrundlaget.

FN's praktiske implementering af principperne i Global Compact sker gennem FN's verdensmål. Metroselskabet valgte derfor i 2016 at basere sit arbejde med CSR på de 17 verdensmål. Regeringen vedtog endvidere i 2017 en national handlingsplan,

der foreskriver, at ny dansk lovgivning og andre tiltag, når det er relevant, skal vurderes i forhold til verdensmålene. På baggrund heraf har Metroselskabet besluttet, at FN's verdensmål fortsat skal være det bærende element i selskabets operationelle CSR-arbejde. Metroselskabets arbejde med FN's verdensmål er dermed selskabets konkrete udmøntning af selskabets arbejde med principperne i Global Compact.

Figur 01 — **Organisationsdiagram**



W

Del I

Afrapportering på Metroselskabets aktiviteter i 2018

Metroselskabets arbejde med mål og handleplaner for 2018

Tilrettelæggelse af CSR-proces

Metroselskabets CSR-proces for 2018 byggede videre på den proces, selskabet tilrettelagde forrige år. Processen blev tilrettelagt, så den sikrede forankring i Metro-selskabets organisation og dermed skabte ejerskab til CSR-arbejdet.

Processen er i udgangspunktet toleddet. For det første er der foregået en implementering af mål og handleplaner for 2018. For det andet er der løbende blevet afrapporteret på fremdrift af målopfyldelsen. De to led i processen hænger uløseligt sammen og har involveret såvel medarbejdere som chefgruppen, direktørkredsen og bestyrelsen.

Figur 02 — Implementering af mål og handleplaner for 2018

	Kortlægning af CSR-initiativer	Vurdering og prioritering af fokusområder	Fastlæggelse af ambitionsniveau, mål og handleplaner
Medarbejdere	X		
Chefgruppen		X	
Direktørkredsen	X	X	X
Bestyrelsen		X	X

I forhold til implementering af mål og handleplaner har Metroselskabet været opmærksomt på, at fokusområderne for 2018 skulle tilstrækkeligt forankres i hele organisationen. Derfor har selskabet sikret én til én-forankring af fokusområderne for 2018 hos både de udvalgte nøglemedarbejdere og de enhedschefer, som skal sikre rettidig målopfyldelse. Det har blandt andet været medvirkende til at skabe et endnu tættere samarbejde på udvalgte områder med Metroselskabets leverandører.

I forhold til den løbende afrapportering på fremdriften af målopfyldelsen af selskabets fokusområder for 2018 har de relevante enhedschefer i Metroselskabet

halvårligt afrapporteret over for den resterende chefgruppe. Afrapporteringen har været med til at øge den generelle bevidsthed omkring selskabets arbejde med CSR og givet anledning til læring på tværs af fagområder. Derudover skaber den løbende afrapportering en klar forankring af fokusområderne i selskabets arbejde og har samtidig været medvirkende til at øge mængden af input og ideer til, hvordan fokusområderne fremadrettet kan tilrettelægges.

Afrapporteringen har samtidig medvirket til at belyse nogle helt nye sider af Metroselskabets virksomhed både i form af nye muligheder og nye udfordringer.

“

CSR-processen for 2018 blev tilrettelagt, således at den sikrede forankring i Metroselskabets organisation og dermed ejerskab til CSR-arbejdet.

Afrapportering på selskabets CSR-tiltag i 2018

I forbindelse med udarbejdelsen af Metro-selskabets forretningsstrategi, der løber fra 2018-2022, besluttede bestyrelsen, at CSR skulle være et afgørende omdrejningspunkt for selskabets videre arbejde. I den forbindelse besluttede bestyrelsen en ny og mere snæver definition af CSR-arbejdet, ligesom det blev besluttet at fokusere på ni udvalgte verdensmål, som det vurderes, at selskabet kan have størst indvirkning på. Bestyrelsens beslutning afspejler en fokusering af Metro-selskabets CSR-arbejde.

Dette afspejlede sig også i den måde, som selskabet prioriterede sine fokusområder for 2018 på. Metro-selskabet udvalgte i forbindelse med udarbejdelse af CSR-strategien for 2018 og i overensstemmelse med FN's Global Compacts anbefaling tre fokusområder inden for de ni prioriterede verdensmål. Samtidig fortsatte selskabet også dets arbejde med CSR-tiltag inden for de øvrige prioriterede verdensmål.

Metroselskabets ni prioriterede verdensmål er:

Fokusområder 2018



Afrapporteringen på selskabets CSR-arbejde i 2018 foregår derfor inden for de ni ovenstående verdensmål. I det følgende fremgår for det første Metroselskabets afrapportering på de tre fokusområder for 2018, verdensmål 3, 6 og 12, herunder selskabets fremdrift inden for de mål og handleplaner, som blev formuleret i sidste års CSR-rapport.

For det andet afrapporteres der på Metroselskabets indsatser og aktiviteter på det grønne område, som omfatter verdensmålene 7, 11 og 13. Arbejdet med disse tre verdensmål er i Metroselskabets virke tæt sammenhængende, og samtidig udgør de en bærende søjle, miljørettigheder, i de ti principper, der ligger bag verdensmålene. Derfor er det valgt at afrapportere på arbejdet med disse tre verdensmål under ét.

For det tredje afrapporteres der på Metroselskabets fortsatte indsatser inden for verdensmålene 4, 8 og 17. Og endelig bliver der afrapporteret på selskabets aktiviteter inden for leverandørstyringen, hvor der er arbejdet med at udvikle et styringsværktøj til opfølgning på selskabets adfærdskodeks.

Afrapportering på verdensmål 3: Arbejdsmiljø

METROSELSKABETS MÅL I 2018 VAR

- Metroselskabet vil i 2018 uddanne og kompetenceopbygge inden for sikkerhed og arbejdsmiljø. Det vil bl.a. indebære udvikling af et koncept for uddannelse i sikkerhedsledelse målrettet byggeledere hos både Metroselskabet og de kommende entreprenører på Sydhavnsmetroen.
- Med henblik på at opbygge et godt partnerskab med hovedentreprenøren omkring sikkerhed og arbejdsmiljø på Sydhavnsprojektet, som starter op i 2018, vil Metroselskabet efter kontraktindgåelse afvikle et partnerskabsforløb med kontinuerligt fokus på en fælles indsats omkring sikkerhed.



Historisk set har Metrobyggeriet haft et højt antal ulykker, som ganske vist lå på niveau med eller en smule under resten af bygge- og anlægsbranchen, men som af selskabet er vurderet at være for højt. Med udgangen af 2017 havde Cityringen haft 556 ulykker med fravær fra projektets start i 2011, svarende til en ulykkesfrekvens på 22,9, dvs. 22,9 ulykker pr. 1 mio. arbejdstimer. Den årlige ulykkesfrekvens har på Cityringen ligget mellem 32,1 og 16,2 og dermed bevæget sig i nærheden af det årlige nationale gennemsnit for arbejdere i bygge- og anlægsbranchen, som i samme periode har ligget mellem 32,7 og 22,6. En intern undersøgelse viste, at medarbejderne i selskabet og på projekterne ikke havde en oplevelse af, at sikkerhed var en prioritet for selskabet. I de efterfølgende bestræbelser på at finde en vej til et sikkert arbejdsmiljø uden ulykker afsøgte selskabet som en del af CSR-arbejdet metoder fra andre brancher. I mødet med olie- og gasindustrien blev det tydeligt, at så høj en ulykkesfrekvens ikke er et uforanderligt vilkår for byggebranchen, men at vi med en systematisk og målrettet tilgang til sikkerhed kan skabe en stærk sikkerhedskultur og eliminere ulykker på vores projekter.

I 2018 har Metroselskabet således udfoldet et ambitiøst og dedikeret projekt for at skabe et arbejdsmiljø på vores projekter, hvor ingen kommer til skade, og hvor sikkerhed er tungt forankret i topledelsen og linjeledelsen.

En vision bliver til

Metroselskabet har tidligere iværksat indsatser for at forbedre sikkerheden på projekterne, men også erfaret, at disse afgrænsede tiltag ofte kun virker efter hensigten i en kortere periode. Ønsket er en varig forandring.

I efteråret 2017 satte en gruppe fra Metroselskabets øverste ledelse sig derfor sammen for at finde frem til, hvilket arbejdsmiljø vi ønsker på vores projekter, og hvordan vores tilgang til sikkerhed skal være. Det kom der en vision ud af. Visionen hedder "Sikkerhed på rette spor" og handler grundlæggende om, at selskabet vil have, at alle kan arbejdet sikkert og uskadt hver dag. Visionen er blevet en grundsten i vores arbejde med sikkerhed, og af den udspringer en for branchen helt ny og meget ambitiøs tilgang til sikkerhed. Med afsæt i visionen og med inspiration fra olie- og gasindustrien søsatte selskabets bestyrelse i 2018 en strategi, der skal skabe en helt grundlæggende anderledes sikkerhedskultur på projekterne, en kultur hvor sikkerhed er fuldstændig integreret i alt, hvad vi gør og bygger, og hvor den enkelte medarbejder tager ansvar for sin egen og andres sikkerhed og tænker sikkerhed som en naturlig del af arbejdet. Og ikke mindst en kultur, hvor alle ulykker kan og skal undgås.

Hvad har selskabet gjort

Mål 1: uddanne og kompetenceopbygge Safety Academy

Når vi som bygherre gerne vil blive bedre til noget, må vi opbygge nye eller bedre kompetencer til det. Et helt grundlæggende led i Metroselskabets strategi om at skabe en ny og stærk sikkerhedskultur og en bedre sikkerhedsperformance består derfor i at kompetenceopbygge alle selskabets medarbejdere samt medarbejdere hos entreprenørerne på Sydhavnsmetroen. Selskabet har derfor i løbet af 2018 udviklet et nyt koncept for efteruddannelse i sikkerhed kaldet Safety Academy. Safety Academy indeholder en række moduler, hvoraf nogle er målrettet alle medarbejdere, og andre er målrettet ledere i byggeorganisationen. Det grundlæggende modul i Safety Academy – ”Orientation” – er obligatorisk for alle medarbejdere og skal fuldføres inden for den første måneds ansættelse. Modulet varer 4 timer og er en dialog om sikkerhed med det formål at skabe en personlig relation til sikkerhed for den enkelte og vise, at alle kan bidrage til at øge sikkerheden for sig selv og sine kolleger.

Safety Academy blev lanceret i september 2018, og ”Orientation” var det første modul, der blev sat i søen. På baggrund af de første måneders erfaring er det selskabets opfattelse, at den samtale om sikkerhed, som modulet grundlæggende består af, for det første skaber en ny og mere personlig opmærksomhed på sikkerhed for deltagerne. For det andet sender et klart og tydeligt signal om, at sikkerhed er en fundamental præmis for arbejdet i Metroselskabet. Selskabet har derfor en klar forventning om, at ”Orientation” også fremadrettet bliver en vigtig brik i den kulturforandring, selskabet arbejder for.

For at imødekomme den store volumen af deltagere på dette modul har Metroselskabet afholdt et Train-the-Trainer-forløb, hvor 15 nøglemedarbejdere i selskabet blev uddannet som session leaders for at kunne lede en Orientation. Det har udmøntet sig i en dedikeret gruppe af ambassadører med base vidt forskellige steder i organisationen, som hver især varetager en stor opgave i forhold til at forankre den nye sikkerhedskultur.

De medarbejdere, der har berøring med byggepladserne i både større og mindre grad, får efterfølgende tilført yderligere kompetencer på modulerne ”Intervention Training” og ”On Site Risk Assessment”. Her udvikler deltagerne deres forståelse for, hvordan adfærd influerer på sikkerhed, og hvilke værktøjer der kan bruges for at påvirke den adfærd, samt hvordan sikkerhed kan kommunikeres, når man uddeler en opgave.

En del af visionen ”Sikkerhed på rette spor” består i, at selskabet vil have dygtige og dedikerede sikkerhedsledere. Derfor indeholder Safety Academy også lederuddannelse med fokus på sikkerhed – Safety Leadership – i 8 moduler. Byggeledere og formænd hos entreprenørerne deltager, som kontraktkrav, i de to første moduler. Både Metroselskabets topledelse samt en lang række ledere i byggeorganisationen skal deltage i alle Safety Leadership-modulerne. Forløbet udvikler klassiske lederkompetencer som relationsopbygning, netværk, teamledelse og motivation. Som i resten af Safety Academy er der fokus på, at sikkerhed bliver en del af det at lede og ikke ”et påhæng” til ledelse.

Ydermere indeholder Safety Academy modulet ”OHS Rules and Standards”, som primært er målrettet internt i selskabet

og giver konkret viden om arbejdsmiljølovgivning og -standarder.

Alt i alt varetager Safety Academy introduktion til selskabets sikkerhedskultur, udvikling af konkrete færdigheder til sikkerhedsarbejdet samt lederuddannelse.

I 2018 er Orientation og Intervention Training sat i gang. Med udgangen af 2018 har ca. 300 deltaget i en Orientation, og ca. 25 har deltaget i Intervention Training. Safety Leadership-uddannelsen startes op medio januar 2019, men der er i 2018 gennemført kandidatscreening og udvælgelse af deltagerne.

Sikkerhedskultur

Med Safety Academy har selskabet taget et stort skridt for at forandre sikkerhedskulturen på de nye projekter. For at sikre at efteruddannelsen kom rigtigt fra start, blev organisationen forberedt på det nye tiltag. Der er blevet afholdt engagement-workshops med byggeorganisationen og en række supportfunktioner, som spiller en væsentlig rolle i forhold til at opbygge og vedligeholde den sikkerhedskultur, selskabet ønsker. I disse workshops blev der arbejdet med afdelingernes ejerskab til selskabets vision og med at udvikle afdelingernes engagement og forpligtelse i forhold til sikkerhed samt øge deres bevidsthed om, hvordan netop de kan bidrage særligt.

Som understøttende elementer til den dedikerede sikkerhedskultur, selskabet arbejder for, er der etableret en gennemgående rutine med at holde et safety moment på alle selskabets chefkredsmøder, på ugentlige morgenmøder for hele selskabet samt andre chefmøder. Dette er med til at skabe en vedvarende opmærksomhed på sikkerhed og sender et vigtigt

signal om, at ledelsen er bevidst om sin afgørende rolle i ændringen af kulturen.

Kommunikation

Som endnu et led i at styrke og understøtte en ny sikkerhedskultur har selskabet også prioriteret målrettet kommunikation om sikkerhed, suppleret af en række visuelle elementer. Selskabet har lavet sin egen visuelle identitet for visionen "Sikkerhed på rette spor". Det er et logo, der indgår i selskabets kommunikation på en række platforme samt uddeles som klistermærke til fx hjelmen til deltagere i Orientation. Årsmødet for tilblivelsen af visionen er udnævnt til Annual Safety Day i selskabet og blev fejret 3. oktober 2018. Ydermere er der opsat en række portrætter af medarbejdere rundt omkring i huset med citater om sikkerhed, nye medarbejdere bliver mødt af et intromateriale, hvor også selskabets tilgang til sikkerhed samt krav om deltagelse i Orientation fremgår, og der leveres løbende nyheder om sikkerhed på intranettet.

Mål 2: partnerskabsforløb

Entreprenørerne på selskabets nye projekt, Sydhavnsmetroen, spille en afgørende rolle i den kulturforandring, selskabet arbejder på. De deltager i en stor del af modulerne i Safety Academy, og for både at udvikle deres engagement i sikkerhedskulturen og etablere et frugtbart samarbejde om sikkerhed har Metroselskabet fra start søgt at etablere et tæt partnerskab om sikkerhed med hovedentreprenøren på Sydhavnprojektet. Et startskud til dette partnerskab bestod i, at selskabets topledelse sammen med entreprenørens topledelse gennemførte et fælles studiebesøg med fokus på sikkerhed på en af entreprenørernes eksisterende byggepladser, hvor sikkerhedsarbejdet er i top. Selskabets øverste ledelse var derfor

inviteret til at besøge projektet Thames Tideway i London, hvor entreprenøren demonstrerede deres sikkerhedsarbejde og generelle tilgang til sikkerhed. Besøget var en mulighed for at gå i dialog med entreprenøren om deres metoder, erfaringer og resultater, samt hvordan vi med fælles indsats kan arbejde for et højt sikkerhedsniveau på Sydhavnsprojektet.

For at understøtte den læring, begge parter havde med hjem fra studiebesøget, og for at bibeholde fokus på den fælles indsats for en sund sikkerhedskultur blev der arrangeret og afholdt en efterfølgende workshop med deltagere fra både MetroSelskabet og entreprenøren. Til workshoppen blev der arbejdet med nogle af de konkrete tiltag for at øge sikkerheden, som studieturen havde vist, og også med at identificere, hvordan vi som byggherre bedst kan bidrage til sådanne tiltag.

Som endnu et led i at udvikle partnerskabet afholdt selskabet et socialt arrangement med ledelsen og en lang række medarbejdere hos hovedentreprenøren for at lære hinanden bedre at kende. Arrangementet har bidraget til at styrke netværket mellem byggherre og entreprenør.

Har selskabet opnået målet

Begge mål betragtes som opfyldt. Selskabet har arbejdet indgående med arbejdsmiljø i 2018 og kridtet banen op til en forandring af sikkerhedskulturen i selskabet og på vores projekter. Med Safety Academy er omfattende kompetenceopbygning påbegyndt, og med blandt andet studiebesøg med entreprenøren er et partnerskab og fælles fokus på sikkerhed initieret.

Det omfattende arbejde med selskabets vision og strategi for arbejdsmiljø afspejler sig ydermere i ulykkesstatistikken for Cityringen og Nordhavn. I 2017 lå ulykkesfrekvensen på Cityringen i gennemsnit på 15,9. I 2018 var den faldet væsentligt til 5,4. Nordhavnsprojektet har haft én ulykke med fravær i december 2018. Det var den første siden marts 2017. Det betyder en væsentligt forbedring af frekvensen fra 2017, der lå på 12,0. Én ulykke er én for meget, men resultatet er som delmål værd at nævne, ikke mindst i sammenligning med byggebranchen som helhed, hvor ulykkesfrekvensen for arbejdere er 22,6¹.

¹ Tallene er taget fra DA Statistik "Arbejdsulykker 2017" udgivet i juni 2018. De anvendte gennemsnit er for arbejdere i branchen.



Afrapportering på verdensmål 6: Reduceret forbrug af drikkevand

METROSELSKABETS MÅL I 2018 VAR

- MetroSelskabet vil i samarbejde med anlægs-entreprenøren og Københavns Kommune undersøge, hvilke muligheder der er for at reducere brugen af drikkevand i anlægsfasen i forbindelse med anlæg af Sydhavnsafgreningen til Cityringen.
- MetroSelskabet vil undersøge, hvor meget forbruget af drikkevand kan reduceres ved forskellige initiativer, herunder hvad omkostningerne og implementeringstiden er for de enkelte forslag.



Lige adgang til sikkert drikkevand til en overkommelig pris er ikke en selvfølge alle steder i verden. I Danmark har vi direkte fra vandhanen adgang til noget af verdens bedste drikkevand. Det er en ressource, som der skal værnes om – både kvalitets- og kvantitetsmæssigt. Metroselskabet har i 2018 arbejdet for at bidrage til dette ved at anvende mindre vand og kun at anvende drikkevand, hvor det er absolut nødvendigt.

Hvad har selskabet gjort

Mål 1

De ældste bygninger i centrum af København er konstrueret således, at de står på egetræspæle som fundering. Denne konstruktion har den svaghed, at egetræspælene til enhver tid skal stå under vand, ellers risikerer de at rådne, hvilket vil svække fundamentet under de ældste bygninger i København. Derfor må grundvandet under disse bygninger ikke sænkes. Det samme gælder for andre sårbare konstruktioner, såsom kirker mv., uden for centrum og områder med forurenede grundvand, hvor forureningerne ikke må flyttes i forbindelse med udgravningerne.

Det skaber udfordringer, når der skal bygges metro. For at kunne udgrave stationer og skakter er det nødvendigt at sænke grundvandet inde i udgravningen. Samtidig må grundvandet ikke sænkes uden for udgravningen. Derfor skal vandet føres tilbage til grundvandet omkring udgravningen. Det sker igennem boringer, hvor vandet pumpes tilbage i jorden. For at boringerne ikke skal stoppe til, er det

nødvendigt at rense vandet, inden det pumpes ned i jorden. I tilfælde af driftsstop på vandrensning er der anvendt drikkevand til at pumpe i jorden for at opretholde grundvandsniveauet og sikre de gamle huse.

Metroselskabet har evalueret på vandforbruget i forbindelse med konstruktion af Cityringen og Nordhavn og på den baggrund fundet potentiale for at reducere drikkevandsforbruget i anlægsfasen. Ved at undgå at pumpe drikkevand ned i undergrunden for at opretholde grundvandsspejlet omkring byggepladserne kan vandforbruget reduceres med mere end 90 pct. Vandforbruget forventes reduceret fra gennemsnitligt ca. 30.000 m³ pr. byggeplads på Cityringen til under 1.000 m³ pr. byggeplads på Sydhavnsmetroen.

For at realisere dette potentiale har Metroselskabet i kontrakten med anlægsentreprenøren indført en klausul om, at entreprenøren ikke må pumpe drikkevand ned i undergrunden uden Metroselskabets forudgående accept.



Vand er en ressource, der skal værnes om. Metroselskabet har i 2018 arbejdet for at anvende mindre vand og kun at anvende drikkevand, hvor det er absolut nødvendigt.

I MetroSelskabets proces for godkendelse af entreprenørens design for grundvandskontrol har MetroSelskabet fokus på at sikre, at der i udførelsen ikke opstår behov for at anvende drikkevand til at opretholde grundvandsspejlet. Det skal sikres ved, at der etableres mere robuste rensningsanlæg, der kan give en sikker rensning af vand, således at vand, der pumpes ud af skakterne, kan renses og føres tilbage til grundvandet.

Da grundvandsniveauerne bestemmes af miljømyndighederne i Københavns Kommune, har MetroSelskabet i forbindelse med tilladelse til grundvandssænkning en løbende dialog med myndighederne om de nødvendige krav til grundvandsspejl. Det vil for eksempel sige, at grundvandet flere steder i København, der ikke har samme konstruktion som den ældre bydel, godt kan sænkes i forbindelse med metrobyggeriet. Dermed skal der bruges færre ressourcer på at tilbageføre vand til den omkringliggende jord.

Mål 2

Metroselskabets vandforbrug til anlægsarbejderne er sammensat af flere dele. Der er nogle dele, hvor vandforbruget er låst af tekniske årsager. Det vil sige, at der ikke kan ændres på forbruget til denne del. Det gælder for eksempel vandforbruget til fremstillingen af beton, der kræver en helt bestemt mængde vand for at få det korrekte blandingsforhold. Andre dele af vandforbruget er variable og afhængig af metoder og evt. tekniske forbedringer.

Metroselskabet har evalueret på de forskellige dele af vandforbruget. Vandforbruget til opretholdelse af grundvandsspejlet, som beskrevet under mål 1, har på Cityringen udgjort over 90 pct. af det samlede vandforbrug. Evalueringen viser, at der overordnet er begrænsede muligheder for yderligere vandbesparelser ud over de under mål 1 nævnte potentialer for så vidt angår grundvandsstyring.

Der er således yderst begrænsede besparelsesmuligheder inden for de enkelte arbejdsprocesser. Evalueringen viste dog, at der kan være vandbesparelser at opnå ved at genanvende vand dels internt på byggepladserne dels på tværs af de enkelte processer. Der er spildevandsstrømme fra nogle processer, som evt. kan erstatte drikkevand i andre processer enten direkte eller efter at være blevet rensset i et vandbehandlingsanlæg.

Potentialet for vandbesparelser bliver undersøgt nærmere. Det skal afklares, om det er muligt at møde de kvalitetskrav, der stilles til vand i forskellige processer. Hvis ikke det er muligt direkte, skal omfang og omkostninger ved rensning undersøges. Desuden er det afgørende, at det vand, der skal genbruges, dannes på samme tidspunkt, som der er behov for det i en anden proces. Ellers skal det undersøges, om der er mulighed for at oplagre vandet.

Har selskabet opnået målet

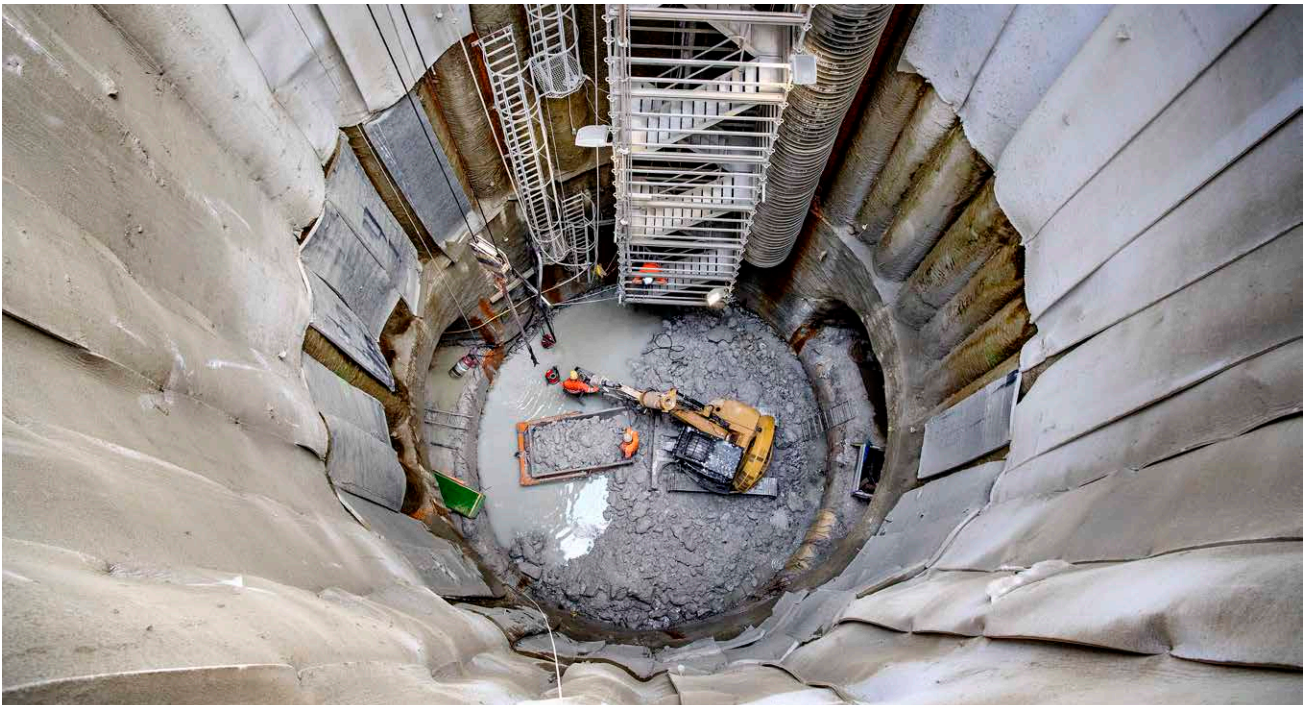
Mål 1

Delmålet for 2018 anses for opfyldt, idet forudsætningerne for et fortsat arbejde med at begrænse brugen af drikkevand er etableret. Samarbejdet med entreprenøren har været igangsat allerede i udbudsfasen, og de nye kontraktkrav blev til virkelighed med underskrift af kontrakter på Sydhavnsmetroen i marts 2018. Samarbejdet med miljømyndighederne er foregået som en del af den løbende dialog med myndighederne i forbindelse med indhentning af miljøtilladelser til projektet. Dialogen er ikke afsluttet, ligesom de endelige tilladelser til grundvandssænkning og deri indeholdte krav afventer, at det fysiske arbejde skal i gang. Metroselskabet

vil fortsat arbejde for at opnå tilladelsesvilkår, som muliggør realisering af det betragtelige besparelsespotentiale.

Mål 2

Delmålet er opfyldt. Evalueringen har vist, at der kun er relativt begrænsede muligheder for yderligere besparelser i de enkelte processer. Det skyldes, at størstedelen af Metroselskabets vandforbrug er låst, og der er således kun en mindre mængde, der kan genanvendes. Evalueringen har dog også vist, at der kan være et potentiale i at genanvende vand internt på byggepladserne. Metroselskabet vil arbejde videre med at optimere på vandforbruget ud fra omkostningseffektiviteten af de enkelte tiltag.



Afrapportering på verdensmål 12: Nabokommunikation

METROSELSKABETS MÅL I 2018 VAR

- Metroelskabet vil arbejde for, at Metroelskabet fastholder naboernes tilfredshed med den information, de modtager. Målet for 2018 er en tilfredshedsprocent på 75 pct. blandt naboerne til byggepladserne.
- Metroelskabet vil arbejde for, at borgerne i København har en positiv holdning til metroen. Målet er, at 75 pct. af borgerne i København er enige i følgende:
 - Mere metro gør København til en mere attraktiv by at bo i
 - Mere metro gør det nemmere og hurtigere at komme rundt i København

12 ANSVARLIGT
FORBRUG
OG PRODUKTION



Nabokommunikation handler om at opbygge og vedligeholde en god dialog med et højt informationsniveau til de tusindvis af borgere og virksomheder, der bor og arbejder omkring nogle af Danmarks største byggeprojekter. Professionel nabokommunikation indebærer med rettidig og korrekt information at bidrage til, at naboerne ved, hvad der sker i dag, i morgen og næste år, så de kan indrette deres hverdag derefter.

Selskabets erfaringer og målinger viser, at den gode kommunikationscirkel findes. Jo bedre informeret naboerne er, jo færre gener oplever de, og tilfredsheden med Metroselskabet som bygherre stiger. Nabokommunikation, der lykkes, sikrer ro til at gøre det, selskabet er sat i verden for. Nemlig at udvikle moderne kollektiv transport, der binder hovedstadsområdet sammen.

Hvad har selskabet gjort

Mål 1

Cityringen

Metroselskabet har i 2018 fastholdt et solidt fokus på kommunikation til naboerne til de kommende stationer på Cityringen. Selskabet har fortsat indsatsen med opslag på naboers døre, åben skurvogn med information og dialog samt rundvisninger med premierekig på vægbeklædning og anden arkitektur. Konkret har selskabet i 2018 afholdt 8 events og informationsmøder, husstandsomdelt 4.250 breve, opsat 94 opslag og gennemført 29 varslinger via SMS.

Byens Hegn, selskabets projekt for bedre byrum, mens vi bygger metro, har afholdt en række kulturelle events, der både har markeret fremdrift i byggeriet og farvel til hegnet. Metroselskabet var også i 2018 en del af Kulturnatten, hvor selskabet endnu engang opnåede et højt besøgstal. Over 5.000 interesserede gæster valgte at lægge vejen forbi enten metrobyggepladsen på Rådhuspladsen eller udstillingen om Cityringen på Frederiksberg Rådhus.

Sydhavsafgreningen

I 2018 gik anlægsarbejdet på Sydhavsafgreningen med fem nye stationer for alvor i gang. Selskabet har dermed fået nye naboer, som ikke er vant til at være tæt på store anlægsprojekter. Metroselskabet har derfor i årets løb arbejdet for at videreudvikle relationerne til naboer og andre interessenter i lokalmiljøet. I forsommeren var selskabet vært for en naboevent på Mozarts Plads, hvor 330 lokale beboere fik information om projektet og kunne sige farvel og på gensyn til pladsen, inden byggepladshegnet kom op. Desuden afholdt selskabet borger- og informationsmøder på Enghave Brygge, Sluseholmen og Mozarts Plads i efteråret.

Endvidere kunne naboerne til byggepladserne i begyndelsen af året tilmelde sig elektroniske nyhedsbreve, som sendes ud ca. en gang om måneden med information om aktiviteter på byggepladserne. Endelig har selskabet etableret et borgerpanel, hvor formålet er, at deltagerne via viden om projektet bidrager til at skabe forståelse mellem borgere, selskabet og entreprenører. Borgerpanelet, der er et nyt initiativ i metroregi, afholdt første møde i slutningen af 2018.

Det er Metroselskabets ambition, at de nye naboer i Sydhavnen skal være mindst ligeså tilfredse med den information, de modtager, som naboerne til Cityringen. Metroselskabet vil derfor også anvende måling af kommunikationen til de nye naboer for at sikre, at kommunikationsindsatsen også her opnår det bedst mulige resultat. Første måling er gennemført i slutningen af 2018, og den viser, at 65 pct. af de naboer, der har modtaget information fra Metroselskabet, er tilfredse eller meget tilfredse med informationen. Resultatet er tilfredsstillende i betragtning af, at anlægsarbejdet først er begyndt i efteråret 2018, hvorfor mange borgere fortsat skal vænne sig til at have selskabets byggepladser som nabo.

Mål 2

Borgerkommunikationen handler om at vedligeholde og styrke opbakningen til metroat og metroprojekterne gennem et højt informationsniveau, tæt dialog med borgerne og en stærk ramme- og kernefortælling. En velfungerende borgerkommunikation bidrager til at skabe forståelse for selskabets opgaver og har positiv betydning for borgernes anbefaling af metroat som transportform til denne. Metroens brandværdi blandt borgere i København og på Frederiksberg er høj, og metroat

er førende inden for transportsektoren. En høj brandværdi og borgernes vilje til at ville anbefale metroen bidrager dels til at skabe opbakning til metroprojekterne, dels til at gøre det kommercielle grundlag til at anvende metroen som produkt og dermed understøtte en høj brug af en bæredygtig, kollektiv transportform.

For at styrke den positive holdning til metroen kommunikerer selskabet i op mod 50 forskellige medier for at nå målgruppen. Der bliver gennemført overordnede kampagne- og kommunikationsindsatser, der skal stimulere den positive fortælling om metroen, ligesom der bliver kommunikeret historier hver uge gennem selskabets egne kanaler eller lokale, regionale og nationale medier, hvor borgerne har mulighed for at følge med i selskabets arbejde, fremdriften på byggerierne, de nye stationer m.m. Hertil kommer, at selskabet prioriterer den dialogbaserede kommunikation højt, hvorfor selskabet eksempelvis har tilrettelagt en tilstedeværelse på de sociale medier, hvor selskabet besvarer henvendelser og er i dialog med borgerne. Foruden den relationsskabende interaktion bliver den viden, selskabet opnår fra denne dialog, bragt videre i organisationen og er således med til at styrke vidensniveauet om målgrupperne i organisationen.

Metroselskabet har i det forgangne år kommunikeret til borgerne i København og på Frederiksberg via blandt andet:

- Digitale medier, fx hjemmesider, intranet og nyhedsbrev
- Sociale medier, fx Facebook, Instagram og LinkedIn
- Presse, lokalt, regionalt og nationalt
- Trykt materiale, fx foldere, publikationer, årsrapporter
- Besøgstjeneste/Visit Metro, fx guidede byggepladsture, åben byggeplads og kulturnat
- Kampagner på stationer, byggepladshegn m.v.

I perioden har der været større kommunikationsindsatser i forbindelse med milepæle på projektet som færdiggjorte skinnelægninger på hhv. Cityringen og metro til Nordhavn, første spadestik på Sydhavn, fjernelse af byggepladshegn m.v. Herudover har selskabet gennemført løbende kommunikationsindsatser med fokus på det nye metronet, de nye stationer og stationsforpladser. Endelig har selskabet gennemført en overordnet kampagneindsats i metroen, på digitale kanaler og i byrum om åbningen af Cityringen i 2019 med henblik på at styrke kendskab til metroens færdiggørelse samt fordelene ved metroen. Metroselskabet var også i 2018 en del af Kulturnatten, hvor selskabet endnu engang opnåede et højt besøgstal. Over 5.000 interesserede gæster valgte at lægge vejen forbi enten metrobyggepladsen på Rådhuspladsen eller udstillingen om Cityringen på Frederiksberg Rådhus

Har selskabet opnået målet

Mål 1

Metroselskabet måler naboernes tilfredshed med den information, de har modtaget fra selskabet om byggearbejdet på Cityringen, ved to årlige målinger i henholdsvis maj og oktober. Resultatet af målingen i maj viste en tilfredshedsprocent på 72 pct. Her var andelen af meget tilfredse steget med 7 procentpoint sammenlignet med året før. Målingen i oktober viste en tilfredshedsprocent på 74 pct., hvilket medfører et årsgennemsnit på 73 pct. Samlet set for året er det fastsatte tilfredshedsmaal på 75 pct. derfor ikke indfriet, selvom årsresultat og målsætning ligger ganske tæt.

I målingerne spørges der også ind til naboernes opfattelse af Metroselskabet som en kompetent og professionel bygherre. For årets undersøgelse viste en fremgang på hele 12 procentpoint til 59 pct., hvilket er det højeste i projektets levetid.

Mål 2

Metroselskabet måler på borgernes kendskab og holdning til metrobyggeriet, herunder hvilke kanaler de får viden fra, hvilke emner de ønsker mere information om, samt hvilken holdning og forventning de har til brugen af de nye metrolinjer. Resultatet af målingen for 2018 er, at 75 pct. er enige i udsagnet "Mere metro gør København til en mere attraktiv by at bo i". Det er næsten på samme niveau som i 2017, hvor tallet var 78 pct.

I forhold til udsagnet "Mere metro gør det nemmere og hurtigere at komme rundt i København" viser den seneste måling, at 85 pct. er enige i udsagnet. Det er et mindre fald i forhold til målingen i 2017, hvor tallet lå på 90 pct., men niveauet er generelt højt, og det er derfor ikke bemærkelsesværdigt.



God nabokommunikation sikrer ro til at gøre det, Metroselskabet er sat i verden for. Nemlig at udvikle moderne kollektiv transport, der binder hovedstadsområdet sammen.

Afrapportering på det grønne område

Verdensmål 7, 11 og 13

Metroen er en miljøvenlig måde at bevæge sig gennem hovedstaden. Den er en del af det net af kollektiv trafik, som giver borgere og besøgende mulighed for at komme rundt på en smidig og bæredygtig måde.

I 2018 tog næsten 65 mio. passagerer metroen på arbejde, på vej hjem, på besøg og på opdagelse i byen. At flytte så mange mennesker kan ikke undgå at sætte et vist klima- og miljøaftryk, også selvom metroen er et af de mest miljøvenlige transportmidler.

Metroselskabet arbejder derfor løbende på at begrænse det aftryk, som metroen

sætter på klimaet og miljøet. Det sker dels i forbindelse med anlægget af nye metro-linjer, hvor de store tiltag i forhold til at begrænse anlægsarbejdets negative virkning på klima og miljø sker ved kontraktindgåelsen, fordi der her er mulighed for at stille krav til entreprenørerne. Dels sker det i forbindelse med driften de af eksisterende linjer, hvor der over flere år er igangsat løbende mindre tiltag i samarbejde med driftsoperatøren. Disse tiltag har samlet set reduceret energiforbruget betragteligt og sikret et mere bæredygtigt transportsystem. Metroens grønne indsats strækker sig således både ud over flere verdensmål og flere år.



Anlæg

I forhold til anlægget af nye metrolinjer er det især vigtigt at vælge materialer og anlægsmetoder, der skåner miljøet mest muligt inden for de økonomiske rammer, selskabet har til rådighed. Metroselskabet arbejder i anlægsfasen for at begrænse de miljømæssige gener mest muligt ved at udnytte materialer og energiressourcer effektivt samt at minimere mængden af affald, herunder genbruge hvor det er muligt. Det gælder lige fra kontraktformuleringen til designet af metroen og til genanvendelsen af byggematerialer.

Såvel Cityringen som Sydhavnsafgreningen er udbudt som såkaldte design & build-kontrakter. Det betyder, at Metroselskabet i kontrakterne stiller klare kravspecifikationer på miljøområdet, som skal overholdes i anlægsfasen, men entreprenøren overordnet har metodefrihed i forhold til, hvordan der leves op til miljøkravene. På denne baggrund arbejder Metroselskabet målrettet med at formulere miljøkrav i udbudsfasen og ved kontraktindgåelse, fordi de krav forpligter entreprenøren i hele anlægsfasen. Cityringen anlægges efter de miljøkrav, der blev skrevet ind i kontrakten, da denne blev sendt i udbud i 2009.

I 2018 er der indgået kontrakter for Sydhavnsafgreningen. I denne forbindelse har Metroselskabet arbejdet med at få indarbejdet de erfaringer, der er gjort i forbindelse med anlægningen af Cityringen, i miljøkravene i de nye kontrakter. Det omhandler alt fra kontrol af grundvand, rensning og flytning af jord samt støj og vibrationer fra byggeriet.

Metroselskabet stiller som primære krav til entreprenørerne på Sydhavns-

afgreningen, at de skal anvende den bedst tilgængelige teknik (BAT-princippet) og integrere miljømæssige overvejelser i udvælgelsen af metoder til konstruktionen af den ny metro. BAT-princippet danner således grundlag for forebyggelse og begrænsning af forurening og gener, herunder støj fra byggepladserne, og for Metroselskabets tiltag til optimering af planlægningen af bygge- og anlægsarbejdet. Miljøkravene forpligter herudover entreprenørerne til:

- At arbejde for at inkludere miljømæssige overvejelser i al beslutningstagning og at inkorporere det i konstruktionen i løbet af udviklingen af projektet.
- At arbejde for effektiv brug af materialer og energiressourcer samt at optimere genanvendelse og genbrug for at minimere affald.
- At opnå høje miljøstandarder og forbedre gennemførelsen så meget som muligt.
- At forebygge uønskede miljømæssige effekter og reducere projektets negative impact.

Miljøkravene indeholder endvidere en række målsætninger, der blandt andet knytter sig til emission, overfladevand og grundvand, håndtering af forurenede jord og affald samt vibrationer og støj.

Målsætningerne vedrørende vibrationer og støj tilsigter, at metrobyggeriet skal være til mindst mulig gene for naboer til byggeriet. Målsætningerne er blevet til igennem en forudgående dialog med naboer og beboere i områderne omkring byggeriet af Sydhavnsafgreningen. For at imødekomme denne målsætning planlægges

entreprenøren for Sydhavnsafgreningen blandt andet at anvende en metode til transport af jorden i forbindelse med boringen af tunnelen, således at den udbo-rede jord (muck) bringes op fra tunnelen via transportbånd. Det forventes, at denne metode vil give markant færre vibrationer og mindre støj. Herudover planlægger entreprenøren også at minimere brugen af udvidet arbejdstid, hvilket ligeledes vil give mindre støj i aften- og nattetimer.

I 2018 er designfasen for Sydhavnsafgreningen påbegyndt ligesom, der stadig arbejdes med de sidste detaljer på Cityringen og Nordhavnsafgreningen. Igennem hele designfasen indgår Metroselskabet i en tæt dialog med entreprenøren for at sikre, at de bedste og mest optimale løsninger bliver valgt i designet med hensyn til miljø, materialevalg, og at den bedst tilgængelige og mest pålidelige teknik bliver valgt i designet med hensyn til en sikker drift af metroen. Metroselskabet har også hele tiden fokus på, at designet optimeres med hensyn til bedre energiuudnyttelse. Det gælder blandt andet i forhold til opsætningen af elevatorer, som for alvor har taget fart på Cityringen i 2018. Alle de nye elevatorer er forsynet med såkaldt regenerativ drive teknologi. Det vil sige, at elevatorerne producerer strøm, når de kører fuld bemanded ned og tomme op. Denne strøm føres ind i systemet og kan således indgå i andet forbrug på stationen. Et andet eksempel er brug af fri køling. Her anvendes udendørsluften til køling, og varmeafgivelsen i de tekniske rum bliver brugt til at opvarme ventilationsluften. Eksempler på valg af miljøvenlige materialer i anlægget er anvendelsen af halogenfri kabler og plastmateriale uden PVC.

I forbindelse med anlægget af metroen er det af byggetekniske årsager nødvendigt

med en del midlertidigt byggeri, hvortil der anvendes en betydelig mængde beton. For eksempel skal der bygges bassiner til at opbevare den udgravede jord (muck) om natten indtil, den kan køres væk om dagen, hvor generne for naboerne er mindre. Når disse konstruktioner har tjent deres formål, bliver betonen knust. Den beton, der har været anvendt på Cityringen, er af så ren en kvalitet, at den er blevet genanvendt direkte i nyt boligbyggeri. I 2018 er beton fra metrobyggeriet således blandt andet blevet anvendt til at støbe betonvægge i nyt rækkehusprojekt i Ørestad.

Drift

Metroselskabet har gennem de seneste år arbejdet systematisk med at reducere energiforbruget i driften. Det er for det første sket i forhold til kørestrøm til metrotogene, hvor der igennem flere år er arbejdet systematisk med at optimere driften. Et af tiltagene, der har været med til at optimere driften, er, at det i stigende grad er valgt at parkere togene ude i systemet efter morgenmyldretiden, så de holder klar til eftermiddagsmyldretiden, frem for at køre tilbage til metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter. På den måde spares der strøm uden at forringe metroens køreplan. Reduktionen i forbruget af kørestrømmen har sammen med en stigning i antallet af passagerer og "grønnere" strøm bevirket, at metroen markant har forbedret sit CO₂-regnskab. Måler man alene på forbruget af kørestrøm, udleder metrotogene knap 7 gram CO₂ pr. passagerkilometer, hvilket er et fald på ca. 72 pct. sammenholdt med udledningen i 2011. Til sammenligning ligger det gennemsnitlige CO₂-udslip fra nye fossildrevne biler, ifølge Danmarks Statistik, på ca. 134 gram CO₂ pr. km, og

belægningsgraden for personbiler i Danmark er 1,31 personer pr. bil.

For det andet er der reduceret i energiforbruget ved at iværksætte en række tiltag for at overgå til energibesparende belysning på såvel tunnelstationerne som i metrotogene. I tunnelerne er de originale lystofrør i gang med at blive udskiftet med lavenergi-halogenrør. På stationerne har Metroselskabet mange steder udskiftet de oprindelige projektører med mere energivenlige løsninger. Og i de eksisterende metrotog og i alle nye metrotog er der skiftet til LED-belysning, som betyder en væsentlig energibesparelse i forhold til tidligere løsninger.

Metroselskabets tiltag i forhold til at reducere energiforbruget har fra 2002 til 2018 medvirket til et fald på ca. 60 pct. i forbruget af kWh pr. passager.

Ved siden af tiltagene for at reducere metroens energiforbrug arbejder Metroselskabet også på at reducere forbruget i forbindelse med vedligeholdelse af metrotogene. Det sker ved at overgå til en tilstandsbaseret tilgang med smartere

og mere hensigtsmæssigt vedligehold, således at der kun skiftes komponenter og olie, når det er nødvendigt. Det giver en reduktion i anvendelsen af reservedele og olie mv.

I den nye kontrakt for drift og vedligehold af M1 og M2 (ikrafttrædelse 1. januar 2019) har Metroselskabet således forpligtet operatøren til kontinuerligt og aktivt at arbejde for at reducere metrodriftens og vedligeholdelsens negative miljøpåvirkninger. Det omfatter bl.a. forpligtelse til at teste vand fra grundvandspumper, kontrollere udledning og affald fra CMC samt at kontrollere de kemikalier, der anvendes i rengøringen og vedligehold mv. Herudover er operatøren forpligtet til at kontrollere energiforbruget, og der er indarbejdet et økonomisk incitament for operatøren til at reducere energiforbruget.

Metroselskabet vil fremadrettet hver måned modtage en elforbrugsoversigt for at følge op på denne målsætning. Overholdelsen af de miljømæssige forpligtelser følges herudover også op af en miljørapport, som operatøren afleverer til Metroselskabet.

Opsamling på det grønne område

Igennem de beskrevne tiltag på både drifts- og anlægsområdet har Metroselskabet således igennem flere år arbejdet med at mindske den negative impact af selskabets virke på klimaet og miljøet.

Afrapporteringen af Metroselskabets indsats på det grønne område har samtidigt gjort det klart, at selskabet nu er kommet til et punkt, hvor alle de såkaldte "lavthængende frugter" er plukket. Der er ikke mange umiddelbare tiltag at sætte i værk for at fortsætte arbejdet med at fremme det grønne område. Derfor er der behov for at analysere dybere, hvor Metroselskabets negative impact er mest markant for at målrette nye klima- og miljøtiltag for selskabets fortsatte arbejde med det grønne område (se mere i Del II – fokusområder i 2019).

“

Metroselskabet har gennem de seneste år arbejdet systematisk med at reducere energiforbruget i driften. Metroselskabets tiltag i forhold til at reducere energiforbruget har fra 2012-2018 medvirket til et fald på ca. 60 pct. i forbruget af kWh pr. passager.





Afrapportering på de fortsatte indsatser



→ Verdensmål 4: Lærlinge

Metroselskabet yder fortsat en aktiv indsats for at sikre lærlinge på metrobyggeriet og dermed fremtidens arbejdskraft. Indsatsen bygger dels på et kontraktkrav i alle nye kontrakter om, at der skal sikres et minimum antal lærlingeårsværk. Dels bygger indsatsen på opsøgende arbejde i forhold til at vejlede nuværende og nye entreprenører i, hvordan de bliver godkendt som praktiksted og får oprettet lærlingepladser.

Metroselskabet har i 2018 fortsat tæt fulgt arbejdet med at sikre lærlinge på de igangværende projekter, Cityringen og Nordhavnsafgreningen af Cityringen. Det sker

blandt andet igennem løbende indrapportering af lærlingetallet på projekterne, der giver Metroelskabet mulighed for at vurdere, om entreprenørerne følger deres lærlingeplaner for at opnå målet for lærlingeårsværk. Selskabet kan dermed tidligt starte en dialog, hvis en entreprenør skulle begynde at falde bagud i forhold til at sikre lærlinge. Selskabet har på de nyere kontrakter, herunder også Nordhavnsafgreningen, mulighed for både at give entreprenørerne bonus ved overpræstation i forhold til lærlingekravet og på samme måde at give bod ved forsømmelse.

Status for Cityringen er, at entreprenørerne siden 2013 samlet har haft lærlinge svarende til ca. 192 årsværk på

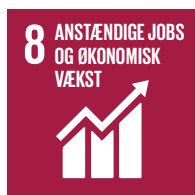
metrobyggeriet. Hvis der regnes med, at en typisk lærlingeuddannelse tager mellem 3½ til 4 år, svarer det til, at der er uddannet mellem 48 og 55 lærlinge inden for de brancher, der typisk er på et megaprojekt som Cityringen. Det flotte resultat skyldes overvejende, at entreprenøren på Cityringen, Copenhagen Metro Team, har taget et stort ansvar og allokeret de nødvendige ressourcer til at sikre lærlinge på projektet. På grund af metroprojektets særlige karakter med mange gentagne arbejdsprocesser, som kun giver en vis læring for lærlinge, og samtidig en række arbejdsprocesser, som er for risikofyldte til at være lærlingeegnede, har det krævet en ekstraordinær indsats for hovedentreprenøren at koordinere mange lærlinge med delaftaler og sikre røkring mellem forskellige virksomheder med forskellige nationaliteter og forskellige arbejdsprocesser. Men selvom det har krævet en ekstraordinær indsats, så har resultatet også svaret hertil. Et meget stort antal unge mennesker har således prøvet kræfter med at arbejde på et internationalt megaprojekt som metroen. De har fået indsigt i et utrolig kompliceret megaprojekt, har fået international erfaring og vil fremadrettet have enestående muligheder for at arbejde på metroprojekter verden over, om end selskabet krydser fingre for, at de fleste forbliver i Danmark og har mod på at bidrage til kommende projekter her. På Nordhavnsafgreningen, hvor der er et kontraktkrav om 28 lærlingeårsværk,

er status 9 lærlingeårsværk, hvilket ikke er tilfredsstillende i forhold til kontraktkravet og i forhold til, hvor fremskredet arbejdet er.

Metroselskabet har i 2018 haft fokus på at sikre, at de nye entreprenører på Sydhavnsafgreningen kommer godt fra start med at nå lærlingemålet på 66 lærlingeårsværk. Det er sket igennem en tidlig dialog med entreprenøren, hvor Metroselskabet dels har understreget vigtigheden af lærlingekravet. Dels har Metroselskabet faciliteret kontakt mellem entreprenøren og de relevante samarbejdspartnere på lærlingeområdet, herunder bl.a. erhvervsskoler og uddannelsesudvalg.

For at sikre et fortsat godt samarbejde på lærlingeområdet mellem Metroselskabet og arbejdsmarkedets parter har selskabet i 2018 etableret en erfa-gruppe for lærlinge på metro og letbane. Gruppen skal fungere som platform for at udveksle viden om muligheder og finde løsninger på udfordringer med at sikre lærlinge på megaprojekter som metrobyggeriet. Gruppen skal således erstatte og tage over der, hvor den tidligere partnerskabsgruppe for Cityringen arbejdede.

Endelig har Metroselskabet i 2018 været i dialog med Metro Service, der på de nye kontrakter, som træder i kraft i 2019, har et krav om 5 lærlingeårsværk om året.



→ Verdensmål 8: Løn- og arbejdsvilkår

Metroselskabet yder en fortsat stærk og aktiv indsats for at sikre, at selskabets arbejdsklausuler om lokale løn- og arbejdsvilkår på metroprojekterne håndhæves. Indsatsen bygger på flere spor, der tilsammen skal medvirke til at understøtte den danske arbejdsmarkedsmodel på selskabets projekter.

Metroselskabet har i 2018 foretaget to auditeringer som opfølgning på arbejdsklausulen i selskabets kontrakter. De to auditeringer har således haft fokus på at undersøge flere underentreprenørers løn- og ansættelsesforhold i henhold til Metro-selskabets arbejdsklausul. Den ene auditering blev gennemført som en risikobaseret undersøgelse af tre underentreprenører på Cityringen. For to af underentreprenørerne viste undersøgelsen få eller ingen forhold at kritisere. For den tredje underentreprenør medførte auditeringen påbud om at rette op på flere forhold, hvilket virksomheden har taget initiativ til sammen med den relevante arbejdsgiverorganisation. Den anden auditering er gennemført som en egenkontrolundersøgelse af samtlige entreprenører og underentreprenører på de mindre stationspladskontrakter på Cityringen. I forbindelse med egenkontrolundersøgelsen blev der ikke fundet noget, der gav anledning til yderligere undersøgelser.

Metroselskabet har i 2018 arbejdet for at sikre, at de nye entreprenører på Sydhavnsafgreningen kom godt fra start i forhold til at efterleve arbejdsklausulerne. Det er dels sket igennem flere dialogmøder mellem Metro-selskabet, entreprenørerne og arbejdsmarkedets parter, hvor entreprenørerne er blevet informeret om

den danske arbejdsmarkedsmodel. Dels har Metro-selskabet opdateret både pjecen "Kend dine rettigheder", der indeholder informationer målrettet medarbejderne vedrørende overenskomster, og "Manual til virksomheder på byggeriet af metro og letbane i hovedstaden", der indeholder en række informationer målrettet virksomheder, der er nye på det danske arbejdsmarked. Manualen er udgivet på syv sprog, herunder fransk og portugisisk, der er målrettet til de nye entreprenører på Sydhavnsafgreningen. Pjecen og manualen er udarbejdet med bidrag fra arbejdsmarkedets parter.

Metroselskabet har i 2018 fortsat det solide samarbejde med arbejdsmarkedets parter omkring at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår på metrobyggeriet. Metro-selskabet deltager herudover aktivt i Foreningen for Byggeriets Samarbejdsansvar, hvor selskabet blandt andet indgår i en netværksgruppe, der har til formål at videndele om arbejdet med at kontrollere arbejdsforholdene hos entreprenører og underentreprenører.



→ Verdensmål 17: Partnerskaber

Metroselskabet har opbygget en række partnerskaber, der går ud over en bygherres og driftsoperatørs almindelige samarbejdsrelationer. Partnerskaberne giver Metroselskabet mulighed for at indgå i dialog med en række centrale aktører på lærlinge-, arbejdsmarkeds-, arbejdsmiljø- og transportområdet. Dialogen giver mulighed for at vende udfordringer og forsøge at formulere løsninger på tværs af aktører. Dialogen anvendes også aktivt til at indhente ny viden til udvikling af Metroselskabets virke.

I 2018 har Metroselskabet opstartet en ny ”erfa-gruppe for lærlinge på metro og letbane”, der består af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter. Formålet med erfa-gruppen er at samle de væsentligste aktører inden for uddannelses- og arbejdsmarkedsområdet i et samarbejde om at sikre praktikpladser på bl.a. Sydhavnsafgreningen. Erfa-gruppen vil herunder drøfte konkrete udfordringer og muligheder samt samarbejde om fælles løsninger, som parterne kan viderebringe i deres respektive medlemskredse og samarbejdsnetværk.

Metroselskabet har ligeledes samlet arbejdsmarkedets parter i et partnerskab for løn- og arbejdsforhold, der består af repræsentanter på chef- og direktørniveau. I partnerskabet har Metroselskabet mulighed for at forelægge diverse aktuelle problemstillinger. I 2018 har partnerskabet blandt andet drøftet håndtering af gråzoner i overenskomsterne. Det vil sige områder, hvor der ikke er en helt klar overenskomsttekst eller afgørelse at forholde sig til. Partnerskabet har i 2018 endvidere besluttet, at arbejdsgruppen for Cityringen over det næste år skal udfases og erstattes med en ny arbejdsgruppe for Sydhavnsafgreningen. Således kan viden og erfaringerne

videreføres til de næste metroprojekter. På transportområdet deltager Metroselskabet sammen med Region Sjælland, Region Hovedstaden og Movia i et partnerskab om forsøg med førerløse busser. Metroselskabet kan i denne sammenhæng bringe selskabets ekspertise på det førerløse område i spil, hvor der er stort behov for innovative løsninger, samtidig med at selskabet bidrager til at udvikle et førerløst buskoncept, der kan binde metro endnu bedre sammen med den øvrige infrastruktur.

Endelig har Metroselskabet afholdt møder i selskabets forskerpaneler på arbejdsmarkeds- og arbejdsmiljøområdet og på transportområdet. Drøftelserne i selskabets forskerpanel vedrørende arbejdsmarked og arbejdsmiljø har især omhandlet selskabets nye arbejdsmiljøstrategi med henblik på at få forskernes bidrag til at kvalificere strategiens delelementer.

I forlængelse heraf har Metroselskabet i 2018 også bidraget aktivt med at dele selskabets viden og erfaringer til regeringens ekspertpanel på arbejdsmiljøområdet. Regeringen nedsatte i juni 2018 Ekspertudvalget om arbejdsmiljø, som havde til opgave at komme med anbefalinger til, hvordan arbejdsmiljøindsatsen i Danmark kan gentænkes. Metroselskabet har bidraget med selskabets viden og erfaringer med arbejdsmiljø på megaprojekter med mange aktører fra mange lande, ligesom selskabet bidrog med erfaringer fra det igangværende arbejde med at kompetenceudvikle inden for sikkerhedsledelse og sikkerhedskultur. Metroselskabet var vært ved et byggepladsbesøg for regeringens ekspertudvalg og gav dermed et praktisk indblik i arbejdsmiljøarbejdet på et megaprojekt.

Afrapportering i forhold til leverandørstyring

Metroselskabets adfærdskodeks for leverandører bygger på de ti principper i FN's Global Compact, der omfatter almindelige standarder for menneskerettigheder, sociale forhold og arbejdstagerrettigheder, miljø- og klimamæssige forhold samt anti-korruption. En af årsagerne til Metro-selskabets tilslutning til FN's Global Compact er, at initiativet er et effektivt værktøj til håndtering af de risici, der er forbundet med selskabets forretningsaktiviteter i forhold til de fire områder.

Menneskerettighederne respekteres flere steder i verden ikke på et tilfredsstillende niveau. Da der indgår produkter fra en række lande i Metro-selskabets anlægsarbejde og drift, indebærer det en risiko for, at menneskerettighederne, og herunder retten til et sikkert arbejdsmiljø, ikke bliver respekteret. Derfor skal alle leverandører og entreprenører underskrive Metro-selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse. Som opfølgning herpå er Metro-selskabet i færd med at udarbejde et system for monitorering af leverandørers og entreprenørers efterlevelse af adfærdskodekset, som beskrevet nedenfor.

I forbindelse med de sociale forhold er Metro-selskabets største risiko, at medarbejdernes rettigheder i forhold til løn og arbejdsvilkår ikke bliver overholdt.

Selskabet har igennem årene oplevet flere faglige sager, hvor underentreprenører på byggeriet har underbetalt medarbejdere og på anden vis ikke levet op til de arbejdsvilkår, der er gældende i Danmark. Metro-selskabet har på baggrund af erfaringerne fra disse sager en fortsat styrket indsats på området. Den styrkede indsats omfatter blandt andet øget information til virksomheder og til medarbejdere om deres rettigheder samt løbende kontrolundersøgelser af entreprenører og underentreprenører.

Miljø- og klimaområdet indebærer flere risici for Metro-selskabet. På klimaområdet er det især oversvømmelse af de eksisterende og kommende anlæg i forbindelse med stormflod og skybrud, der udgør en risiko for selskabets virke. Denne risiko håndteres i selskabets almindelige virke, hvor der investeres i sikring af anlæggene. På miljøområdet er det uundgåeligt, at selskabets aktiviteter vil sætte et vist negativt aftryk. Det er derfor vigtigt for selskabet at minimere de miljømæssige risici, som selskabets aktiviteter indeholder og, hvor det er muligt, eliminere dem fuldstændigt. Metro-selskabet arbejder derfor tæt sammen med entreprenørerne om at finde og anvende den bedst tilgængelige teknologi til at håndtere disse opgaver. Det er blandt andet gældende for håndtering af

forurenede jord i forbindelse med udgravning af nye metrolinjer.

Korruption, herunder afpresning og bestikkelse, kan forekomme indenfor alle brancher. MetroSelskabet har en nul-tolerance politik i forhold til alle former for korruption, og selskabet arbejder for at opretholde en høj etisk standard, ligesom god forretningsadfærd er en grundlæggende værdi i alle MetroSelskabets aktiviteter. Alligevel er der en risiko for, at der kan forekomme tilfælde af korruption såvel internt i selskabet som blandt selskabets leverandører og entreprenører. Til at håndtere den interne risiko har MetroSelskabet implementeret en vejledning med en række interne retningslinjer for god forretningsadfærd. Selskabet håndterer denne risiko igennem flere kontrolmekanismer, der er integreret i selskabets almindelige virke. Herudover er der etableret en whistleblower-ordning, hvor så vel interne som eksterne forhold kan indberettes. I forhold til at håndtere den eksterne risiko følger MetroSelskabet de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse.

MetroSelskabet har, som anført ovenfor, blandt andet tilsluttet sig FN's Global Compact for at håndtere de beskrevne risici, ligesom MetroSelskabet arbejder med at håndtere risici igennem selskabets almindelige virke og de øvrige initiativer, der er beskrevet i denne rapport.

Som en del af MetroSelskabets tilslutning til FN's Global Compact forpligter

alle leverandører og underleverandører, der medvirker til udførelsen af en kontrakt indgået med MetroSelskabet, sig til at efterleve de ti principper i selskabets adfærdskodeks.

Adfærdskodekset indgår i alle MetroSelskabets kontrakter. Det gælder såvel indkøb til administrationen af selskabet som driftskontrakter og de store anlægskontrakter for blandt andet Sydhavnsafgrænsningen, der blev indgået i 2018. MetroSelskabet har således en klar forventning om, at alle leverandører kender deres ansvar og aktivt anvender og overholder adfærdskodekset. Det omfatter også alle underleverandører, der bidrager til at opfylde en kontrakt.

I 2018 har MetroSelskabet påbegyndt udviklingen af et system til at monitorere leverandørers og underleverandørers efterlevelse af adfærdskodekset. Systemet skal i første omgang skabe grundlag for at foretage en vurdering af, hvorvidt den enkelte leverandør befinder sig i en risikogruppe, hvor der vurderes at være større sandsynlighed for brud på adfærdskodekset. Denne vurdering foregår på baggrund af fem udvalgte kriterier, som den enkelte leverandør tildeles en score ud fra. På baggrund af leverandørens samlede score vil denne blive placeret i henholdsvis en lavrisiko-, en mellemrisiko- eller en højriskogruppe. Placeringen er ikke endegyldig, da den kan ændre sig, hvis MetroSelskabet bliver bekendt med nye oplysninger efter, at vurderingen er foretaget. Målet med det nye system er på baggrund af en risikovurdering at kategorisere leverandørlisten for MetroSelskabets samlede virksomhed,

hvilket skal danne grundlag for selskabets kontrol med leverandørernes efterlevelse af adfærdskodekset.

MetroSelskabets nye system til risikovurdering og monitorering af leverandører bygger på den internationale standard ISO 26000 og den danske DS 49001 for samfundsmæssigt ansvar samt Årsregnskabslovens §§99a-c, hvor der senest fra i år sker en væsentlig stramning i kravene til rapportering og handling af/på CSR-risici, hvoraf leverandører udgør en ikke ubetydelig risiko. Desuden er området indirekte berørt i retningslinjerne for god selskabsledelse. Selskabet har herudover blandt andet været i kontakt med SKI – Staten og Kommunernes Indkøbsservice – og trukket på Erhvervsstyrelsens værktøjer til arbejdet med samfundsansvar for at hente inspiration og viden om, hvordan der arbejdes med lignende systemer og kontrol-setup i andre selskaber. MetroSelskabet vil fortsætte med at hente eksterne viden og erfaringer i det videre arbejde med udvikling af systemet for kontrol af leverandørers efterlevelse af adfærdskodekset.

Ifølge adfærdskodekset er den enkelte leverandør forpligtet til efter anmodning fra MetroSelskabet at informere og dokumentere, hvordan denne opfylder sit sociale ansvar i henhold til kodekset. I 2019 vil MetroSelskabet på denne baggrund arbejde videre med at udvikle en ny procedure for, hvordan selskabet skal tilrettelægge kontrollen af leverandørernes efterlevelse af adfærdskodekset med udgangspunkt i leverandørlisten.

W

Del II

Metroselskabets fokusområder i 2019

Fundamentet for Metroselskabets CSR-arbejde fremadrettet

Metroselskabet har altid arbejdet med CSR som en integreret del af selskabets kerneforretning, både i forhold til drift og anlæg af metro. I forlængelse af selskabets tilslutning til FN's Global Compact og den proces, som selskabet har gennemgået i den forbindelse, har MetroSelskabet haft et behov for at skabe en metode til at arbejde med CSR på en operationel og systematisk måde.

Metroselskabet ønsker at sætte barren højt

Metroselskabet er et offentligt ejet selskab med et public-service-formål. En screening af selskabets aktiviteter inden for områder, der traditionelt betegnes som CSR, viser, at meget store dele af selskabets almindelige virke kan kaldes CSR. Det skyldes, at selskabet er sat i verden for at tilvejebringe god kollektiv transport, og at selskabet med sin ejerform naturligt er omfattet af en lang række minimumsregler, som gør, at selskabet "pr. automatik" lever op til høje standarder. Selskabet

har derfor indkredset, hvad der er CSR i metroverdenen.

Enkelt beskrevet er CSR for MetroSelskabet de områder, hvor selskabet "gør en ekstra indsats". Selskabet har udarbejdet følgende definition af, hvad der er omfattet af CSR-aktiviteter i selskabet:

Metroselskabet definerer dermed ikke tiltag, der alene følger af lovgivningen eller lignende bindende regelsæt som for eksempel anbefalinger til god selskabsledelse, som CSR-tiltag, selvom disse skulle øge den positive impact af selskabets aktiviteter. Hele MetroSelskabets omfattende compliance-arbejde er dermed ikke omfattet af CSR, ligesom MetroSelskabets efterlevelse af for eksempel miljølovgivning, støjbekendtgørelse m.m. ikke er omfattet af MetroSelskabets CSR-definition. Tiltag, som vurderes kritiske for driften eller anlægget af metroen, defineres således heller ikke som CSR for MetroSelskabet, selvom de emnemæssigt ligner traditionelle CSR-emner. Eksempelvis er klimasikring af metroen kritisk for driften.

Med denne CSR-definition vil der være tiltag og indsatser, som ikke vil blive defineret som CSR. Der vil fortsat blive arbejdet med de pågældende tiltag og dermed også de verdensmål, de berører, fordi de er en del af selskabets løbende arbejde med at efterleve lovgivning m.m., men de vil ikke blive håndteret i CSR-regi. Metroselskabets forventning er imidlertid, at denne lidt snævre definition af CSR vil kunne understøtte et fokuseret og ambitiøst CSR-arbejde.

Model for vurdering og prioritering af CSR-tiltag

Metroselskabet ser også et stort potentiale i at arbejde endnu mere målrettet med få af de 17 verdensmål. For at sikre en fokuseret indsats og en klar løbende prioritering har Metroselskabet udarbejdet en model for vurdering og prioritering af de mange CSR-tiltag. Modellen tager udgangspunkt i selskabets mulighed for påvirkning af hvert af de 17 verdensmål sammenholdt med den indsats, som selskabet skal lægge i de enkelte initiativer for at opnå en reel påvirkning.

Metroselskabets CSR-tiltag indplaceres i fire forskellige kategorier, alt efter hvor stor materiel påvirkning Metroselskabet kan opnå set i forhold til den indsats, som selskabet skal yde for at opnå en påvirkning. Som udgangspunkt vil det altid være mest hensigtsmæssigt at vælge at arbejde med de CSR-indsatser, som falder ind under kategorierne "Stor påvirkning, lille indsats" og "stor påvirkning, stor indsats".

Der kan imidlertid også være et ræsonnement i at vælge at arbejde med kategorierne "lille påvirkning, lille indsats" og "lille påvirkning, stor indsats", såfremt selskabet vurderer, at der er nogle særlige forhold, der gør sig gældende. Det kan for eksempel være, at selskabet ser en fordel i at gå forrest i branchen, en mulighed for at kunne opjustere standarden i branchen. Vælger selskabet at arbejde med tiltag inden for disse kategorier, vil det altid foregå på baggrund af en konkret vurdering af det enkelte tiltag.

Figur 03 — Metroselskabets CSR-aktiviteter



Udarbejdelse af strategi for 2019

Metroselskabet har som offentligt ejet selskab en grundlæggende bæredygtig og grøn forretningskerne og er med et socialt ansvarligt regulatorisk setup allerede forpligtet til at levere på mange af FN's verdensmål, som traditionelt betragtes som CSR. Metselskabet finder det derfor vigtigt at foretage en vurdering af, hvor selskabet har en mulighed for at levere noget ekstra i forhold til at bidrage til opfyldelse af verdensmålene.

Metroselskabets langsigtede strategiske arbejde med CSR

Metroselskabets bestyrelse har i forbindelse med selskabets forretningsstrategi for perioden 2018-2022 udpeget ni ud af FN's 17 verdensmål, som den vurderer er mest relevante for selskabet at prioritere arbejdet med CSR inden for over den kommende årrække.

De ni prioriterede verdensmål er valgt ud med udgangspunkt i Metselskabets CSR-definition, og hvordan selskabet kan påvirke de 17 verdensmål i forhold til, hvor tæt de enkelte verdensmål er på selskabets kerneforretning. Nogle verdensmål er umiddelbart mere oplagte at påvirke for Metselskabet end andre. En sortering af verdensmålene viste, at nogle

af verdensmålene ligger meget langt fra selskabets kerneforretning, og det synes derfor ikke relevant for selskabet at beskæftige sig indgående med dem. For eksempel har Metroselskabet ikke aktiviteter, der direkte knytter sig til verdensmål 1 "Afskaf fattigdom" eller verdensmål 16 "Fred, retfærdighed og stærke institutioner". Hvad der er relevant for selskabet at arbejde med kan dog ændre sig over tid, som Metroselskabets virksomhed ændrer karakter. Metroselskabet har i perioden for den gældende forretningsstrategi, der løber for 2018-2022, lagt sig fast på nedenstående ni verdensmål, som selskabet vil arbejde med. Metroselskabet har endvidere forpligtet sig til årligt at

revidere prioriteringen inden for nedenstående ni verdensmål i forbindelse med udarbejdelse af selskabets CSR-rapport og fastlæggelse af fokusområder for det kommende år.

De ni verdensmål, som Metroselskabet har prioriteret at arbejde med i forhold til selskabets langsigtede strategiske arbejde med CSR, er:

Disse ni verdensmål vil derfor som udgangspunkt gå igen i Metroselskabets kommende CSR-arbejde med henblik på at danne baggrund for udvælgelsen af fokusområder for det kommende år.

Prioriteret verdensmål



Tilrettelæggelse af CSR-strategi for 2019

Metroselskabets CSR-strategi for 2019 bygger videre på den proces, selskabet tilrettelagde i det foregående år. Processen er tilrettelagt, så den sikrer forankring i Metroselskabets organisation og dermed stort ejerskab til CSR-arbejdet. Processen har involveret både medarbejdere, chefgruppen, direktørkredsen og bestyrelsen på følgende vis.

Metroselskabets kortlægning af CSR-initiativ

Som udgangspunkt for Metroselskabets udarbejdelse af CSR-strategien for 2019 blev centrale medarbejdere på tværs af hele selskabet samlet til en CSR-workshop. Inden workshoppen var medarbejdere blevet bedt om at drøfte planlagte CSR-initiativer og nye forslag inden for de ni prioriterede verdensmål med deres kolleger for at sikre en bred inddragelse og forankring i organisationen.

På workshoppen blev medarbejderne bedt om i grupper at brainstorme på eksisterende og nye initiativer inden for hver af de ni verdensmål, som herefter blev fremlagt og drøftet i plenum. Denne form gav mulighed for at høre alle deltagere og for at udvikle initiativforslagene på tværs af faggrupper.

Resultatet af workshoppen blev en lang bruttoliste med forslag til CSR-initiativer for 2019. Listen viste, at størstedelen af medarbejdernes initiativforslag knytter sig til det grønne område. Det vil især sige:

- Verdensmål 13 "Klimaindsats"
- Verdensmål 7 "Bæredygtig energi"
- Verdensmål 12 "Ansvarligt forbrug og produktion", herunder især cirkulært byggeri
- Verdensmål 6 "Rent vand og sanitet"

Drøftelserne på workshoppen og senere i direktørkredsen om CSR-fokusområder for 2019 viste endvidere, at der er brug for en dybere analyse af, hvordan Metroselskabet kan tage arbejdet med

Figur 04 — Udarbejdelse af CSR-strategi for 2019

	Opdateret bruttoliste over CSR-emner	Vurdering og prioritering af fokusområder	Fastlæggelse af ambitionsniveau, mål og handleplaner
Medarbejdere	X		
Chefgruppen		X	
Direktørkredsen	X	X	X
Bestyrelsen		X	X

miljømæssig bæredygtighed til et nyt niveau, idet der allerede er taget mange greb inden for dette område. I det videre arbejde er det derfor nødvendigt med et endnu mere fintmasket datagrundlag, som kan danne grundlag for at prioritere, hvor innovation og nye grønne tiltag kan give størst effekt.

Vurdering og prioritering af fokusområder for 2019

Med udgangspunkt i bruttolisten over CSR-initiativer og drøftelserne i selskabets direktørkreds har Metroselskabet anvendt den fastlagte model for vurdering og prioritering af fokusområder i forhold til at udvælge, hvilke verdensmål selskabet skal have fokus på i 2019. Bestyrelsen har herefter kvalificeret valget igennem behandling af CSR-strategien på et bestyrelsesmøde. På baggrund af denne proces har Metroselskabet valgt at arbejde med følgende verdensmål som fokusområder i 2019:



Arbejdsmiljø:

Metroselskabet har igangsat en markant og gennemgående transformation på arbejdsmiljø

området. For at sikre at denne transformation bliver grundfæstet i hele organisationen, er det et område, som kræver fortsat stort fokus og ledelsesindsats. Derfor fortsætter arbejdsmiljø som et fokusområde i 2019.



Det grønne område:

Med udgangspunkt i verdensmål 13 vil Metroselskabet i 2019 sætte fokus på, hvordan selskabet kan tage de næste målrettede skridt for at mindske dets klimaaftryk i anlægsfasen, driften og i administrationen. Fokusområdet vil også berøre verdensmål 6 "Reduceret vandforbrug", verdensmål 7 "Bæredygtig energi" og verdensmål 12 "Ansvarlig produktion".





Fokusområde – Verdensmål 3: Arbejdsmiljø

I kraft af Metroselskabets byggevolumen på projekter, der har stor offentlig interesse, har selskabet en særlig forpligtelse til at være blandt frontløberne, når det gælder sikkerhed i bygge- og anlægsbranchen.

Metroselskabet har derfor iværksat et omfattende arbejde for at skabe en forandring af sikkerhedskulturen internt i organisationen og på vores projekter. En ambitiøs strategi er søsat, en række aktiviteter er skudt fra start, og selskabet har allerede i løbet af 2018 opnået resultater og ikke mindst erfaringer.

Forandring af en rodfæstet sikkerhedskultur i byggebranchen er kompleks og møder naturligt både modstand og tendens til at falde tilbage i gamle rutiner. Der er således lang vej igen for at fuldføre den grundlæggende omstilling af hele organisationen, som er tilsigtet. Arbejdet

med selskabets vision, strategi og en lang række aktiviteter fortsætter således på samme høje niveau i 2019.

Første spadestik er taget på selskabets nye, store projekt, Sydhavnsmetroen. Selskabet har derfor i 2018 udrullet en række aktiviteter målrettet dette projekt for at sikre de bedste vilkår for en god sikkerhedsperformance fra start. Vi involverer alle medarbejdere både internt og hos hovedentreprenøren og har blandt andet lanceret et omfattende uddannelsesprogram – Safety Academy – med sikkerhedsledelse og sikkerhedskultur i centrum. Det fortsætter i 2019, og det skal i denne forbindelse sikres, at uddannelsen har den tilsigtede effekt og bidrager til den kulturforandring, vi arbejder for. Samtidig har selskabets arbejde med at anvende metoder fra andre brancher resulteret i endnu flere tiltag i bestræbelserne på en stærk sikkerhedskultur.

→ Mål for 2019

01

I forlængelse af at der er identificeret et behov for at drage mere læring af ulykker og nærved-hændelser, vil Metro-selskabet implementere, at vi som bygherre er aktivt involveret i undersøgelse af eventuelle ulykker og hændelser på Sydhavnsprojektet.

02

I arbejdet for at skabe en sikkerhedskultur, hvor ikke kun ulykker men også sikkerhedsproblemer rapporteres, vil Metro-selskabet udvikle et koncept for, hvordan indrapporterede sikkerhedsproblemer kan inddrages i det løbende sikkerhedsarbejde.

03

Metro-selskabet vil evaluere Orientation- og Intervention Training-modulerne i Safety Academy med udgangspunkt i selskabets egne deltageres oplevelse af indholdet og anvendeligheden i deres daglige praksis.

→ Handleplan

Metro-selskabet har sat sig for at skabe et arbejdsmiljø, hvor ingen, der arbejder på selskabets projekter, kommer til skade. Det kræver et højt niveau af viden og kompetencer hos medarbejderne til at håndtere egen og andres sikkerhed, men også det rette mindset på sikkerhed som ufravigeligt.

2019 vil dels have fokus på at opsamle erfaring med de tiltag, der er søsat, dels iværksætte nye tiltag for at understøtte og forme den sikkerhedskultur, vi ønsker. Selskabet vil således evaluere Orientation- og Intervention Training-modulerne i Safety Academy med udgangspunkt i deltagernes oplevelse af indholdet og anvendeligheden i deres daglige praksis. Samtidig arbejder selskabet videre på at tilføje nye elementer til sikkerhedskulturen, der rækker ud over de metoder, der oftest bruges i bygge- og anlægsbranchen. Det er erfaringen fra andre brancher, at både undersøgelse af ulykker og hændelser samt graden af indrapportering spiller en væsentlig rolle i at forme en sikkerhedskultur, hvor ulykker, hændelser og sikkerhedsproblemer indgår konstruktivt i sikkerhedsarbejdet og genererer konkret læring og udvikling. Derfor vil selskabet i 2019 rette fokus mod indrapportering samt som bygherre involvere os aktivt i undersøgelsen af eventuelle ulykker og alvorlige hændelser, udlede relevant læring derfra og efterfølgende sørge for at formidle den.

3 SUNDHED OG TRIVSEL



Fokusområde

– Verdensmål 13, 6, 7 og 12:

Det grønne område

Bekæmpelse af klimaforandringerne går på tværs af flere verdensmål. I oktober 2018 udgav FN's Klimapanel, IPCC, en ny rapport, der slår fast, at der skal ske omfattende ændringer i alle aspekter af samfundet, hvis den globale opvarmning skal begrænses til 1,5 grader i år 2100 – målt i forhold til før industrialiseringen.

Metroen, som et klimavenligt transportmiddel, taler umiddelbart godt ind i denne dagsorden. Samtidig sker der en rivende udvikling i forhold til grønne løsninger, og hvis Metroselskabet også i fremtiden skal kunne følge med denne udvikling og bidrage til at bekæmpe klimaforandringerne, er der behov for at se nærmere på Metroselskabets eget klimaftryk på tværs af alle selskabets aktiviteter. Det skal danne grundlag for at udvikle nye, innovative, grønne tiltag for Metroselskabet til at gribe udviklingen og skabe en forandring.

København har allerede oplevet stigende befolkningstal og metroen ligeledes en stigning i antallet af brugere, og prognoserne viser, at dette vil fortsætte. Metroselskabets arbejde og investeringer i kapacitet for M1-2 vil som udgangspunkt resultere i et større energiforbrug, simpelthen fordi der skal transporteres flere mennesker. Der er således brug for en målrettet indsats for at minimere energiforbruget mest muligt.

→ Mål for 2019

01

Metroselskabet vil i 2019 udarbejde en analyse af selskabets samlede klimapåvirkninger med fokus på anlæg og drift. Analysen skal danne grundlag for formulering af nye tiltag, der skal mindske selskabets negative impact og øge den positive impact på klima og miljø.

02

Metroselskabet vil i 2019 arbejde for at fastholde nuværende energiforbrug på M1 og M2. Det skal ske til trods for, at selskabet indsætter tog nummer 31 i myldretidsdrift og opdaterer køreplaner til at køre flere afgang.

→ Handleplan

En analyse af den grønne profil på tværs af selskabets aktiviteter, med henblik på at få mere viden om selskabets klimapåvirkninger, skal danne grundlag for at vurdere, hvor der mest effektivt kan sættes ind i forhold til at gøre selskabet grønnere og mere klimavenligt.

Som konkluderet i afrapporteringen er alle de tiltag, der udgør de umiddelbart "lavthængende frugter", taget i brug. Metroselskabet har derfor brug for at indsamle viden om, hvor selskabet har den mest markante negative impact på miljø og klima for at kunne målrette fremtidige tiltag.

På denne baggrund vil Metroselskabet, med involvering af ekstern ekspertise, i 2019 igangsætte en analyse af klima- og miljøpåvirkningen af selskabets virke, herunder med fokus på anlæg og drift. Analysen skal vise selskabets samlede klima- og miljøpåvirkning og give overblik over, hvor selskabet har det mest omfattende energiforbrug. Analysen skal på den måde danne grundlag for udvikling af nye tiltag for Metroselskabets videre arbejde med at nedsætte den negative klima- og miljøpåvirkning og dermed forbedre selskabets grønne bundlinje.

I den ny kontrakt for M1 og M2 skal driftsoperatøren, Metro Service, ligeledes udarbejde en miljøhandleplan, hvor yderligere tiltag på kort og lang sigt vil blive identificeret. De to miljøanalyser bliver koordineret, således at der opnås størst mulig effekt.

I 2019 vil der blive sat et tog mere ind i driften på M1 og M2 og kørt med flere afgang. Det forventes, at der i 2019 vil blive kørt omkring 150.000 togkilometer mere end i 2018. Der anvendes 3,6 kWh pr. kilometer. Det vil sige, at der vil blive anvendt ca. 540.000 kWh mere på togdriften i 2019. Dette kan sammenlignes med det årlige energiforbrug i ca. 108 gennemsnitlige husstande med fire personer. Det bliver således en udfordring at fastholde det nuværende energiforbrug i 2019. Derfor skal selskabet finde nye steder at spare på energien for at kompensere for det højere energiforbrug til kørsel. Dette vil blive søgt gjort gennem en række mindre initiativer i blandt andet samarbejde med driftsoperatøren. Samtidigt vil der i 2019 blive fulgt op på mulige reduktioner i energiforbruget ved afslutningen af de igangsatte reinvesteringsprojekter.



W

Del III

Metroselskabets CSR-policy

Metroselskabets CSR-policy

Metroselskabet er et offentligt ejet selskab. Social ansvarlighed er en grundlæggende værdi i alle selskabets aktiviteter. Det indebærer at opretholde en høj integritet i forhold til samarbejdspartner og at handle med omtanke i de samfund og miljøer, hvor MetroSelskabet opererer, såvel som i samarbejdet med offentlige instanser.

Som gennemgået i denne CSR-rapport arbejder MetroSelskabet systematisk med at implementere de ti principper i FN's Global Compact, som indeholder alment anerkendte standarder for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupsion. I det følgende fremgår MetroSelskabets policy inden for disse fire emner. Disse policies fremgår ligeledes af MetroSelskabets adfærdskodeks for leverandører og opdateres kun, når selskabet vurderer det relevant.

Menneskerettigheder

Metroselskabet respekterer menneskerettighederne i alle aktiviteter og i bredere perspektiv inden for selskabets indflydelsesområder. MetroSelskabet beskytter personale og ejendom på en måde, der minimerer risikoen for medarbejderne og lokalsamfundet i overensstemmelse med relevante menneskerettighedsprincipper.

Metroselskabet forpligter alle leverandører til at støtte og respektere beskyttelsen af internationalt erklærede menneskerettigheder samt til at sikre, at leverandøren ikke medvirker til krænkelse af menneskerettigheder. Leverandøren er ligeledes forpligtet til at sikre, at alle dens underleverandører overholder samme høje standarder.

Metroselskabet arbejder for et sundt og sikkert arbejdsmiljø, hvor produktion og arbejde udføres. Selskabet krænker ikke menneskerettighederne, støtter eller drager fordel, herunder økonomisk, af, at andre krænker menneskerettighederne.

Arbejdstagerrettigheder

Metroselskabet forhindrer ikke personale eller andre arbejdstagere i at organisere sig i en hvilken som helst lovlig arbejdstagerorganisation eller kollektivt forhandlingsfællesskab eller alternative former for uafhængige og frie arbejdstagerrepræsentationer. Der forekommer ikke nogen form for forskelsbehandling af arbejdstagere, uanset om arbejdstageren vælger at organisere sig eller ej.

Metroselskabets personale har en skriftlig ansættelseskontrakt, som beskriver

betingelserne på et sprog, som arbejdstageren forstår. Hvad enten arbejdstageren er ansat direkte eller via en formidler, foretager Metroselskabet due diligence for at forhindre direkte og indirekte deltagelse i menneskehandel. Metroselskabet bidrager ikke på nogen måde til tvangsarbejde, herunder brug af ufrivilligt fængselsarbejde. Selskabet tillader personalet at opsige deres ansættelse med rimeligt varsel og beholder ikke originale identifikationspapirer, indlån eller tilbageholder løn ud over juridisk aftalt.

Metroselskabet er ikke involveret i brug af børnearbejde, som defineret som ansættelse af personer i skolealderen eller yngre end 15 år (eller 14 år, hvor det er tilladt i henhold til ILO-konvention 138). Hvis lokale bestemmelser eller love etablerer en

højere alder, overholder selskabet denne. Metroselskabet beskytter unge arbejdstagere op til 18 år fra enhver form for arbejde, der kan være til fare for deres sundhed og sikkerhed.

Metroselskabet diskriminerer ikke ved ansættelse, aflønning, adgang til uddannelse, forfremmelser, afskedigelser, pension, arbejdsvilkår, arbejdsopgaver eller forfordeler ud fra personlige egenskaber så som race, religion, køn, sundhed, alder, handicap, politisk overbevisning, nationalitet, etnisk oprindelse eller medlemskab af en arbejdstagerorganisation. Alle arbejdstagere behandles med respekt og udsættes ikke for chikane på arbejdspladsen.







Miljø

Metroselskabet handler ansvarligt i forhold til miljømæssige risici og miljøpåvirkninger. Som minimum opfylder selskabet alle relevante lokale og nationale miljøregler og opretholder alle gældende licenser, registreringer og tilladelser. Metroselskabet minimerer negative indvirkninger på miljøet, menneskers sundhed og deres levebød. Dette omfatter, at selskabet aktivt tager hensyn til de vigtigste udfordringer såsom tab af biodiversitet og langsiget indvirkning på økologiske systemer, forurening af atmosfæren, og konsekvenserne af klimaændringer, påvirkning af vandmiljøet, effekten af kemikalier og affaldsprodukter, affaldsbehandling og anvendelse af ikke-vedvarende energikilder, hvor det er muligt. Metroselskabet har faste procedurer for reaktion på nødsituationer med øjeblikkelige foranstaltninger og bedst tilgængelig praksis for beskyttelse af miljøet samt menneskers sundhed.

Metroselskabet har en struktureret og systematisk tilgang til miljømæssige aspekter, herunder afgrænsninger af og opfølgning på mål, samt bestræber sig løbende på at overvåge og reducere miljøpåvirkningen.

Metroselskabet vælger moderne, effektive og miljøvenlige teknologier, og bidrager til at understøtte en bæredygtig udvikling af samfundet. Dette omfatter begrænsning af forurening fra farlige stoffer, affald, spildevand og luftforurening i hele leverandørkæden.

Anti-korruption

Metroselskabet deltager ikke i nogen form for korruption, hvilket for selskabet betyder misbrug af betroet magt og midler for egen vindings skyld. Korruption omfatter blandt andet bestikkelse, nepotisme og interessekonflikt, underslæb, bedrageri, afpresning, svig, deltagelse i en kriminel organisation og hvidvask af penge. Bestikkelse er den mest almindelige form for korruption og forstås af selskabet som betaling, der er beregnet til at få nogen til at gøre noget, der er uærligt, ulovligt eller i strid med den pågældendes opgaver med henblik på at opnå en uberettiget fordel. At betale eller acceptere betaling er korruption i dens rene form. Det kan være kontanter eller andre værdigenstande, ekstraordinær underholdning og andre tjenesteydelser. Metro-selskabet opretholder en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love og aftaler. Metro-selskabet undgår interessekonflikter, som kan påvirke selskabets troværdighed, samt aktiviteter, der kan påvirke troværdigheden i forhold til tredjepart.

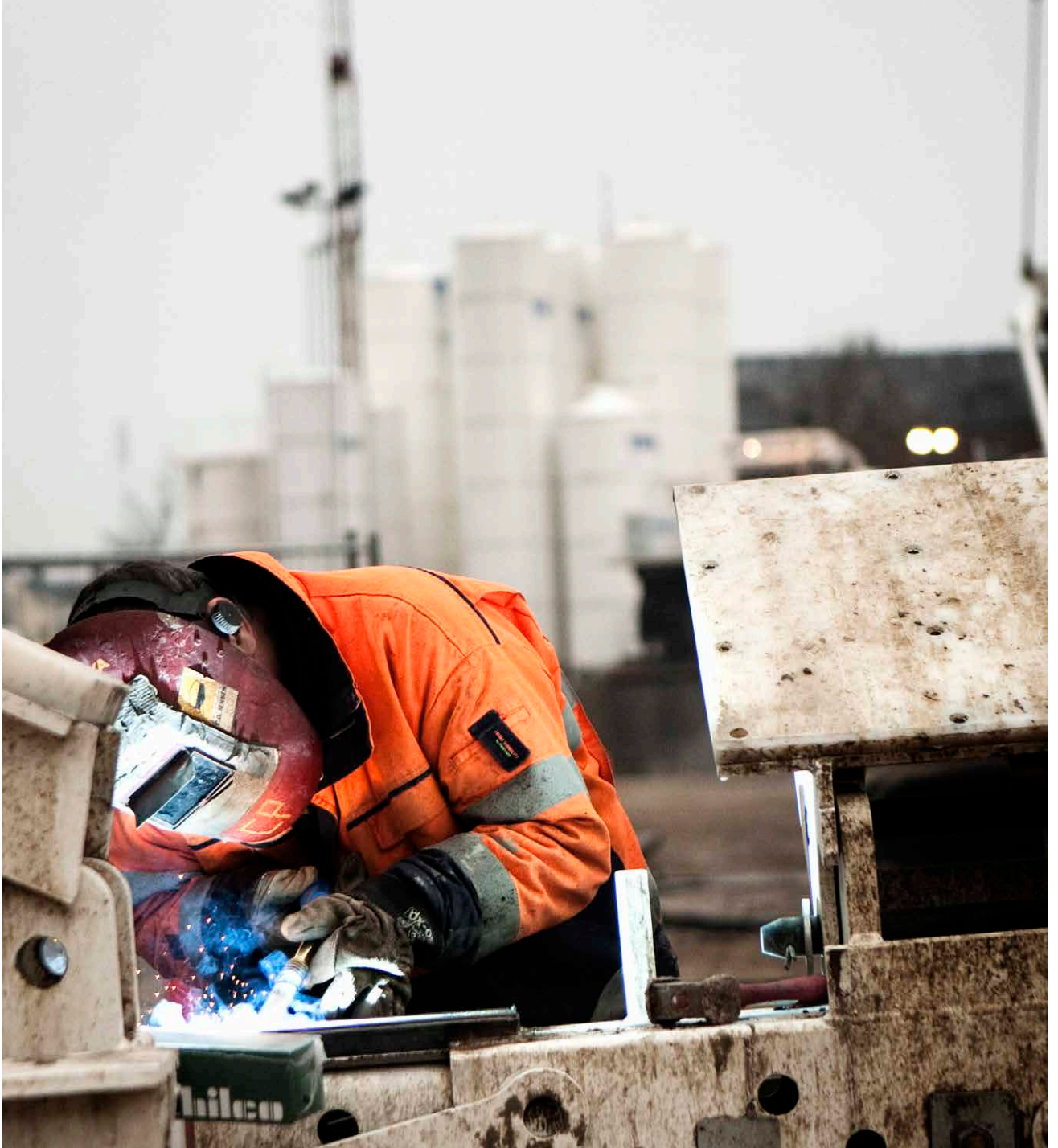
Metroselskabets adfærdskodeks for leverandører

Metroselskabet har udarbejdet og implementeret et adfærdskodeks for leverandører, der skal sikre, at alle Metro-selskabets direkte og indirekte leverandører har en forpligtelse til, og en mulighed for, at håndtere udfordringer inden for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrup-tion. Adfærdskodekset skal derfor overholdes af alle leverandører og underleverandører, der medvirker til udførelsen af en kontrakt, indgået med Metro-selskabet.

Metroselskabet forventer, at leverandørerne vil samarbejde positivt og indgå i en konstruktiv dialog for at løse udfordringer relateret til principperne i FN's Global Compact. Ud over at overholde nationale love, bestemmelser og kollektive overenskomster forventes leverandørerne at erkende sit ansvar og aktivt anvende og overholde adfærdskodeks.

Leverandørerne skal efter anmodning fra Metro-selskabet dokumentere, hvordan leverandørerne opfylder deres sociale ansvar i henhold til adfærdskodeks. Leverandørerne skal informere om, hvordan de arbejder med social ansvarlighed, samt informere om, hvor de væsentligste elementer i produktionen bliver fremstillet. Bliver leverandørerne opmærksomme på misligholdelse, eller påvises potentielle eller aktuelle misligholdelser, skal leverandørerne kontakte Metro-selskabet og foreslå samt aftale passende foranstaltninger til forbedring. Leverandørerne såvel som underleverandørerne skal acceptere, at kontrol og inspektioner af leverandørernes eller underleverandørernes lokaliteter eller fremstillingssteder udføres af Metro-selskabet eller selskabets repræsentanter.

Hvis leverandørerne forsætligt eller gentagne gange forsømmer at overholde adfærdskodeks i en urimelig grad, eller hvis leverandørerne afviser at deltage i due diligence-aktiviteter eller udviser manglende vilje til at samarbejde om at løse eventuelle problemer, kan Metro-selskabet ophæve kontrakterne med leverandørerne.



Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S
CVR-nr. 30823699

T +45 3311 1700
E m@m.dk

Læs mere om metroen på m.dk

Foto
Metroselskabet

Layout, e-Types
Tryk, GraphicUnit ApS
ISBN: 978-87-92378-35-4





W

