

# Metroselskabet CSR-rapport 2021







# Indhold

**Metroselskabet I/S**

Metrovej 5  
2300 København S  
T: 3311 1700  
CVR-nr.: 30823699

Læs mere om Metroselskabet  
på [m.dk](http://m.dk)

Forsidefoto: Metrotog i Ørestad Nord  
Layout: AM Copenhagen

ISBN 978-87-92378-51-4

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>2021 i korte træk</b>	<b>4</b>
<b>Metroselskabets tilgang til CSR</b>	<b>6</b>
<b>Afrapportering på fokusområder for 2021</b>	<b>9</b>
Sikkerhed på rette spor	11
Klimapåvirkning	14
Vores øvrige CSR-initiativer i 2021	17
<b>Fokusområder for 2022</b>	<b>20</b>
Arbejdsmiljø, sikkerhed og læring	21
Klimaindsats	23
<b>Metroselskabets CSR-politik</b>	<b>25</b>
Menneskerettigheder	25
Arbejdstagerrettigheder	26
Miljø	26
Antikorruption	26

# Forord

Indgangen til 2021 betød desværre ikke det farvel til COVID-19, som de fleste havde håbet på. Coronasituationen har trukket lange spor ind i 2021, hvilket har påvirket såvel Metroens mange passagerer som medarbejderne i Metroselskabet og på anlægget af M4 Sydhavn. På trods af COVID-19 og de vanskeligheder, som pandemien har ført med sig, har det dog været muligt for os at opretholde driften for Metroens passagerer. Både for de passagerer, som havde brug for pålidelig offentlig transport, mens det meste af samfundet var lukket ned, og for de mange passagerer, som er kommet tilbage til Metroen, da landet igen åbnede. På anlægget af M4 Sydhavn har det ligeledes været muligt at opretholde fremdriften til trods for fortsatte udfordringer med at få medarbejdere til Danmark og nye udfordringer i forhold til at få materialer frem til projektet.

2021 blev desværre året, hvor Metroselskabet oplevede den første dødsulykke på et af sine anlægsprojekter. Det var en tragisk hændelse, som berørte alle på anlægget af M4 Sydhavn dybt. På baggrund af ulykken valgte

Metroselskabet i samarbejde med total-entreprenøren TUNN3L at igangsætte en omfattende undersøgelse af, hvad der førte til ulykken, med det klare formål, at en lignende ulykke ikke skal gentage sig på vores nuværende og fremtidige projekter. Side-løbende med ulykkesanalysen har Metroselskabet i 2021 haft et særligt fokus på flere indsatser inden for vores arbejdsmiljøstrategi "Sikkerhed på rette spor", som kun er blevet bestyrket af den tragiske ulykke.

For Metroselskabet er det afgørende, at vi bidrager til at indfri de ambitiøse klimamål for Danmark generelt og for Københavnsområdet. Derfor har vi i 2021 haft et særligt fokus på klima- og miljøområdet for at blive klogere på, hvordan vi kan arbejde for at nedbringe vores klimapåvirkning fra både anlægsprojekterne og driften.

Arbejdet med klima- og miljøområdet er, ligesom arbejdet for et sikkert arbejdsmiljø, indsatser, som ikke kan løses i løbet af ét år. Derfor har Metroselskabet besluttet at arbejde videre med de samme to områder som

fokusområder i CSR-strategien for 2022. Ved siden af de to fokusområder vil vi også arbejde videre med en række andre løbende indsatser inden for bl.a. arbejdsmarked, lærlinge og partnerskaber.

I denne rapport kan du læse mere om Metroselskabets CSR-arbejde i 2021 og om fokusområderne for det fortsatte CSR-arbejde i 2022. Metroselskabet arbejder med CSR med forankring i vores tilslutning til FN's Global Compact, der er baseret på ti principper for grundlæggende rettigheder inden for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupition. Disse principper støtter vi fortsat op om og arbejder for dem i alle dele af vores aktiviteter.

God læselyst.

Jørn Neergaard Larsen  
*bestyrelsesformand*

Henrik Plougmann Olsen  
*administrerende direktør*



Metroselskabet har siden 2016 støttet op om de ti principper i FN's Global Compact

# 2021 i korte træk

## Arbejdsulykker med fravær:

**20** (2020) **5** (2021)

svarende til en rekordlav ulykkesfrekvens i 2021 på M4 Sydhavn.

Ulykkesfrekvensen var

i 2021 på **3,4**  
i 2020 på **16,5**  
i 2019 på **5,5**  
i 2018 på **4,6**



## Kønssammensætning:

### KØNSFORDELING PÅ DIREKTØRNIVEAU:

**2019-2021**  
**40% mænd, 60% kvinder**  
(2019)  
**40% mænd, 60% kvinder**  
(2020)  
**50% mænd, 50% kvinder**  
(2021)

### BLANDT MEDARBEJDERE:

**2019-2021**  
**60% mænd, 40% kvinder**  
(2019)  
**58% mænd, 42% kvinder**  
(2020)  
**58% mænd, 42% kvinder**  
(2021)

### KØNSFORDELING I SELSKABETS CHEFNIVEAU, INKL. DIREKTØRER

**2019-2021**  
**57% mænd, 43% kvinder**  
(2019)  
**57% mænd, 43% kvinder**  
(2020)  
**60% mænd, 40% kvinder**  
(2021)



## Antal test for COVID-19 på M4 Sydhavn

**40.846** test (2021)

heraf **193** positive (2021)

7.738 test heraf 126 positive (2020)



I 2021 var **76 pct.**  
af naboeerne tilfredse eller  
meget tilfredse  
med den information,  
som de har modtaget fra MS  
om M4 Sydhavn.  
I 2020 var tallet på 75 pct.

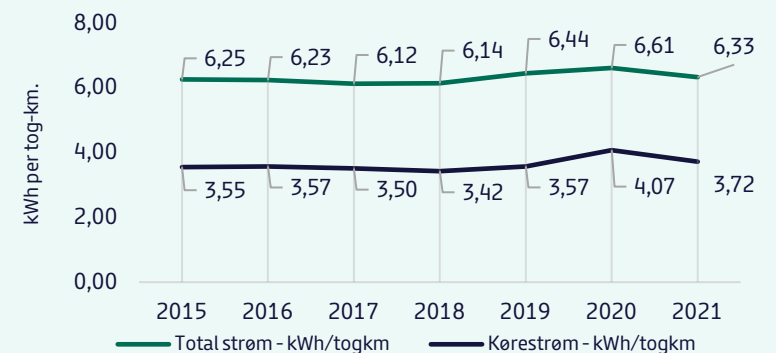
**27**  
**lærlinge-  
årsværk**

for hele perioden til og med  
2021. Det samlede krav for hele  
perioden er 62 årsværk.

Lærlingeårsværk i 2021: 9,44.



## Strømforbrug per tog-km 2015-2021



**3**

tilfælde af trusler og  
1 tilfælde af sexchikane

**21**

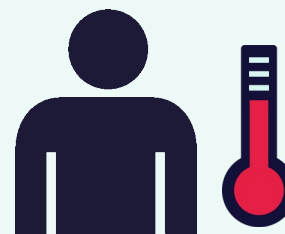
nationaliteter  
repræsenteret i  
Metroselskabet.

## 64 pct.

af naboerne til M4 Sydhavns anlægsarbejde har slet ikke eller i mindre grad været generet af anlægsarbejdet i dagligdagen.

I 2020 var tallet på 65 pct.

Gns. antal sygedage  
per medarbejder:



**2,8 dage** (2021)\*

**2,8 dage** (2020)

**4,3 dage** (2018)

**4,8 dage** (2019)

**4,2 dage** (2017)

\* ekskl. langtidssyge (over 21 dage).

# Metroselskabets tilgang til CSR

Metroselskabet er ansvarlig for at anlægge og drive metrolinjer i København og på Frederiksberg. Vi er offentligt ejet af de to kommuner og staten og ledes af en bestyrelse bestående af repræsentanter fra ejerkredsen og vores medarbejdere. Formålet med Metroselskabet er at skabe miljøvenlig, kollektiv transport i byen til gavn for borgere og besøgende.

Corporate Social Responsibility – også kaldet CSR – er en naturlig del af den daglige drift og udvikling i Metroselskabet. Af samme grund har vi over en længere årrække støttet op om FN's Global Compact og principperne for en fælles etisk ramme for virksomhedsansvar. Vores arbejde med CSR tager udgangspunkt i disse principper og definerer CSR-initiativer internt i Metroselskabet som indsatser og tiltag, der ligger ud over det forventelige. Det vil sige ud over, hvad der er foreskrevet i lovgivningen og andre bestemmelser.





De 17 verdensmål for bæredygtig udvikling blev formuleret tilbage i 2015 og fungerer stadig i dag som kompas for virksomheder og myndigheder, der ønsker at udvikle sig i en bæredygtig retning. Metroselskabets mission er at drive og udvikle bæredygtig transport, og vi har derfor taget verdensmålene til os i forlængelse af CSR-arbejdet. Metroselskabet har i overensstemmelse med retningslinjerne i FN's Global Compact prioriteret ni verdensmål, som har særlig relevans for vores daglige forretning.

Nogle verdensmål hænger tydeligt sammen med årets fokusområder, mens andre mål behandles under afrapporteringen på øvrige CSR-initiativer. Tilmed er der to verdensmål, som knytter sig særligt meget til Metroselskabets mission og forretning, nemlig mål 9 "Industri, innovation og infrastruktur" og mål 11 "Bæredygtige byer og lokalsamfund".



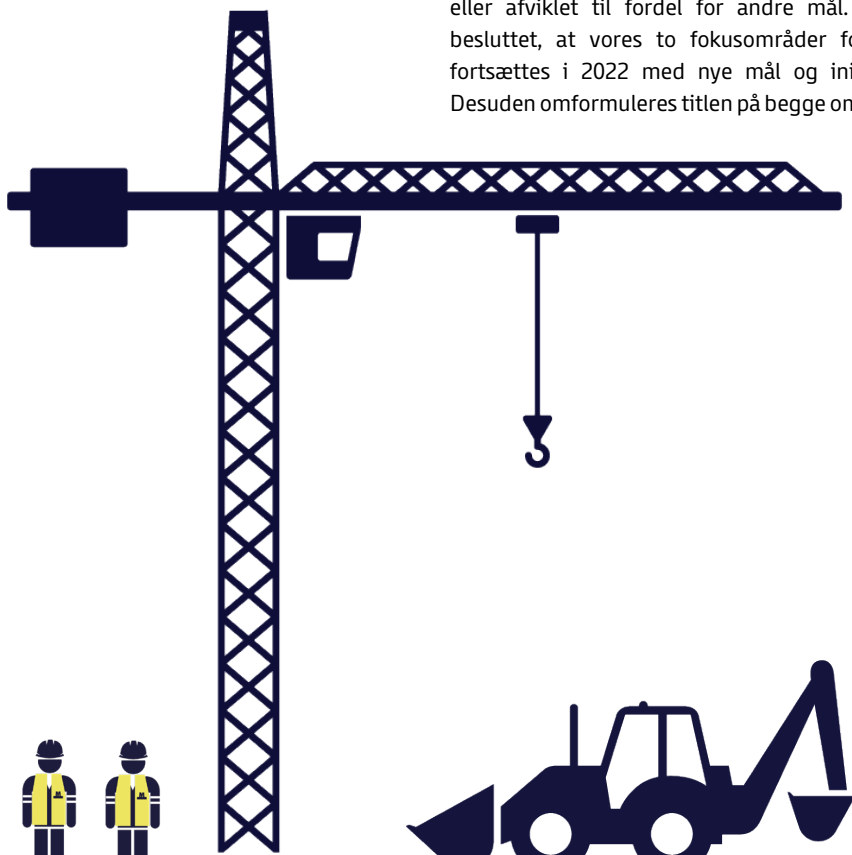
Det er Metroselskabets kerneforretning at sikre effektiv og pålidelig kollektiv transport. Vi anlægger og driver Metroen, som forbinder store dele af København og Frederiksberg. Dette er med til at sørge for, at passagerer kan bevæge sig sikkert og nemt rundt i byen.

Den samlede infrastruktur i byen understøttes af de analyser, som ligger til grund for, at metrostationerne er placeret, hvor de er. Beslutningsgrundlaget for Metroens strækninger er baseret på den øvrige trafik, trafikale hovedårer og andre transportformers knudepunkter. På denne måde har Metroselskabet i videst muligt omfang sørget for at matche den øvrige infrastruktur, således at passagererne oplever en så smidig overgang mellem transportmidler som muligt. Dette gør den endelige rejse med kollektiv transport til en bedre oplevelse for brugerne. Samtidig er Metroen en meget pålidelig transportform med en stabilitet på mere end 99 pct.

Verdensmål 9 handler netop om lettilgængelig og pålidelig transport for alle. Dette er i fuldkommen overensstemmelse med Metroselskabets forretning. Derudover indeholder målet også ambitioner om at udvikle industrielle løsninger gennem innovation. Dette bidrager vi også til gennem anvendelse af førerløse, eldrevne tog, ligesom vi i 2021 har gennemført en bred markedsdialog for at sikre fortsat innovation på kommende metrolinjer.

I overensstemmelse med anbefalingerne fra FN's Global Compact arbejder Metroselskabet årligt med nogle få udvalgte fokusområder. Områderne har til hensigt at sætte særlig fokus på CSR-initiativer inden for et givent område i regi af selskabet. Under hvert område defineres nogle mål, som bidrager til at gøre CSR-området mere handlingsorienteret og konkret.

Fokusområderne er i år valgt ud fra kriteriet om, hvor vi kan gøre en særlig indsats – ikke kun for Metroselskabet, men i høj grad også for samfundet generelt. Fokusområderne kan således sagtens gentage sig, men de konkrete mål vil blive ændret eller afviklet til fordel for andre mål. Det er besluttet, at vores to fokusområder for 2021 fortsættes i 2022 med nye mål og initiativer. Desuden omformuleres titlen på begge områder.



Verdensmål 11 handler om at støtte udviklingen af bæredygtige byer og lokalsamfund. Dette skal opnås ved bl.a. at øge andelen af befolkningen med nem adgang til offentlig transport. Metroselskabet har siden selskabets stiftelse etableret metrostrækningerne M1 og M2 i København, i Tårnby og på Frederiksberg. I 2018 åbnede M3 Cityringen, og i 2020 blev M4 Nordhavn forbundet med M3, så antallet af stationer steg til 39.

Tilgængelig og fleksibel infrastruktur er afgørende for udviklingen af en mere bæredygtig by. Når den kollektive trafik er attraktiv for passagererne, forventes flere at anvende denne frem for andre, mindre miljøvenlige transportformer. Metroselskabet er sig sit ansvar bevidst i forhold til at skabe de rette forudsætninger for, at flere passagerer vælger Metroen til, og arbejder for at imødekomme Københavns og Frederiksberg Kommunes ambitiøse målsætninger om bæredygtig mobilitet ved bl.a. at sikre, at flere passagerer tilbydes et kollektivt alternativ til f.eks. personbilen.

På København Syd (Ny Ellebjerg) station er Metroselskabets opgave udvidet fra anlæg af metrolinjer og tekniske anlæg til også at omfatte et større byrumsprojekt. Stationen vil fremover blive et nyt knudepunkt, hvor passagerer kan skifte mellem metro, S-tog, regionaltog, intercity-tog og busser. Ud over at udvikle det underjordiske knudepunkt skal Metroselskabet også udvikle byrummet over baneterræn og sikre, at rummet imødekommer sin funktion som et stort knudepunkt med plads til byliv og forskelligartede aktiviteter.

#### Fokusområder for 2021 og 2022

2021	2022
Sikkerhed på rette spor	Arbejdsmiljø, sikkerhed og læring
Fokus på klimapåvirkning	Klimapåvirkning






# Afrapportering på fokusområder for 2021

I 2021 har årets fokusområder dannet ramme om en række indsatser i Metroselskabet. Det er disse indsatser, der, sammen med præsentationen af de øvrige CSR-initiativer, udgør afrapporteringen for 2021.



Fokusområde	Mål	Målopfyldelse
Sikkerhed på rette spor	Mål 1: Metroselskabet vil i 2021 iværksætte kommunikationskampagner, hvor læring fra ulykker og nærvedhændelser bliver delt med medarbejderne på byggepladserne.	
	Mål 2: Metroselskabet vil i 2021 arbejde målrettet med at øge rapporteringen om nærvedhændelser.	
	Mål 3: Metroselskabet vil i 2021 gennemføre tiltag, som skal medvirke til, at medarbejderne i stigende grad oplever, at deres sikkerhed er prioriteret højt.	
Klimapåvirkning	Mål 1: Metroselskabet vil i 2021 undersøge muligheden for at nedbringe nye projekters klimapåvirkning.	
	Mål 2: Metroselskabet vil i 2021 udarbejde forslag til kontraktkrav, som vil nedbringe klimapåvirkningen fra kommende projekter relateret til både drift og anlæg.	
	Mål 3: Metroselskabet vil i 2021 prioritere netværksskabelse og erfaringsudveksling med både danske og internationale samarbejdspartnere med henblik på at opnå best practice-viden om implementering af metoder, der kan bidrage til at nedbringe klimapåvirkning fra vores aktiviteter.	
	Mål 4: Metroselskabet vil i 2021 vurdere, om der kan igangsættes energioptimerende tiltag i metrodriften. Disse skal igangsættes på baggrund af analyser af det målte energiforbrug til driften af M3 og M4.	



## Sikkerhed på rette spor: Fokusområde for 2021

Metroselskabet har en målsætning om, at metro-byggeriet skal gennemføres uden ulykker. Udgangspunktet for denne målsætning er visionen om ”Sikkerhed på rette spor”, der sætter rammen for en række initiativer og tiltag, som samlet set skal øge sikkerheden for medarbejderne. Vi arbejder løbende på at udvikle og forbedre dette arbejde, hvilket sker i et tæt samarbejde med entreprenørerne på anlægsprojektet M4 Sydhavn.

Der er i 2021 sket en forbedring, hvad angår antallet af ulykker på M4 Sydhavn. Hvor der i 2020 var 20 ulykker med fravær, har der i 2021 været 5. Det betyder, at M4 Sydhavn i 2021 har præsteret den laveste årlige ulykkesfrekvens i projektets levetid. Ulykkesfrekvensen var i 2018 på 4,6, i 2019 på 5,5, i 2020 på 16,5 og i 2021 på 3,4.

2021 rummede imidlertid også en tragisk dødsulykke, som for alvor viste betydningen af det vigtige arbejde med konstant at holde et højt sikkerhedsniveau. Den 4. maj oplevede vi for første gang en dødsulykke på et af vores projekter, da en medarbejder mistede livet i forbindelse med en krantaktivitet på M4 Sydhavn.

Mål	Målopfyldelse
Mål 1: Metroselskabet vil i 2021 iværksætte kommunikationskampagner, hvor læring fra ulykker og nærvedhændelser bliver delt med medarbejderne på byggepladserne.	
Mål 2: Metroselskabet vil i 2021 arbejde målrettet med at øge rapporteringen om nærvedhændelser.	
Mål 3: Metroselskabet vil i 2021 gennemføre tiltag, som skal medvirke til, at medarbejderne i stigende grad oplever, at deres sikkerhed prioriteres højt	

### Hvad har vi gjort?

Metroselskabet arbejder løbende med at sikre, at læring fra ulykker og nærvedhændelser bliver delt med medarbejderne på byggepladserne. Det er centralt i forhold til at understøtte en sikkerhedskultur, hvor åbenhed omkring gode og dårlige erfaringer indgår som led i ulykkesforebyggelsen. Derfor har vi i samarbejde med entreprenøren på M4 Sydhavn i 2021 arbejdet med forskellige måder, hvorpå læring fra ulykker og nærvedhændelser kan kommunikeres. Det har bl.a. resulteret i plakater med billeder og en beskrivelse af årsagen til ulykken. Derudover har det indebåret brug af digitale byggepladsskærme til kommunikation om vigtige budskaber inden for sikkerhed, sundhed og arbejdsmiljø. Samtidig er kommunikationen om særligt alvorlige ulykker blevet understøttet med mundtlige oplæg for

medarbejderne. Der er også blevet gennemført målrettede kampagner om konkrete risici i forbindelse med eksempelvis hånd- og fingerskader, faren ved løftede byrder og betydningen af rapportering af nærvedhændelser. I forlængelse af dødsulykken den 4. maj igangsatte vi i samarbejde med TUNN3L en omfattende ulykkesundersøgelse, som skulle klarlægge både direkte og indirekte årsager til ulykken. Resultaterne af undersøgelsen er blevet kommunikeret aktivt til og med medarbejderne på projektet for at sikre maksimal læring. Tilsvarende har vi delt læringspunkter med myndigheder, andre selskaber og samarbejdspartnere.

Rapportering om nærvedhændelser spiller en central rolle i forebyggelsen af ulykker, da det giver indsigt i de risici, medarbejderne er udsat for på projektet. Hyppig rapportering af høj kvalitet

kan derved danne grundlag for, at det forebyggende arbejde forankres i konkret viden om risikobilledet på projektet. Metroselskabet arbejder løbende på både at øge antallet af rapporteringer og på at forbedre hændelsesopfølgningen generelt. Det til trods blev der særligt i første halvår af 2021 observeret et markant fald i antallet af rapporterede nærvedhændelser. Konkret blev der i perioden januar til og med august rapporteret i gennemsnit 2,6 nærvedhændelser om måneden. Metroselskabet satte derfor i samarbejde med entreprenøren på M4 Sydhavn skærpet fokus på rapportering, og der blev i perioden fra september til og med december rapporteret i gennemsnit 8,5 nærvedhændelser om måneden. De lave tal i starten af året betyder dog, at 2021 samlet set ligger lavt i forhold til en rapporteringsfrekvens, som angiver antallet af nærvedhændelser per 1 million arbejdstimer. Hvor denne frekvens i 2020 var på 72,5, var den i 2021 på 36,9.

Metroselskabets sikkerhedsarbejde bygger grundlæggende på et princip om, at alle medarbejdere spiller en rolle i forhold til prioritering af sikkerhed og forebyggelse af ulykker. For at understøtte dette er det afgørende, at alle medarbejdere oplever, at sikkerhed er et prioriteret område fra vores side. Derfor iværksætter Metroselskabet løbende tiltag, som skal øge medarbejdernes oplevelse af, at sikkerheden bliver prioriteret. Effekten af disse tiltag bliver løbende afdækket gennem en årlig sikkerhedskulturmåling. Senest blev der i juni 2021 gennemført en måling, som viste, at 84,3 pct. af medarbejderne i Metroselskabet og hos entreprenørerne på M4 Sydhavn enten i meget høj



grad eller i høj grad oplever, at deres egen og deres kollegers sikkerhed bliver taget alvorligt. Formatet af denne måling blev i 2021 ændret for at opnå flere besvarelser fra arbejderne på byggepladserne. Denne ændring betød, at det samlede antal besvarelser steg fra 365 i 2020 til 939 i 2021, og at andelen af besvarelser fra medarbejdere, som primært arbejder på byggepladser, steg fra 18,1 pct. i 2020 til 65,2 pct. i 2021. Det ændrede format betyder samtidig, at der ikke kan foretages direkte sammenligninger med resultaterne af tidligere års undersøgelser, men det er overordnet Metroselskabets vurdering, at målingen er udtryk for en positiv udvikling i forhold til, hvordan medarbejderne oplever sikkerhedskulturen på projektet.

#### Har vi opnået målene?

Målsætningen om at iværksætte kommunikationskampagner, hvor læring fra ulykker og nærvedhændelser bliver delt med medarbejderne på byggepladserne, betragtes som opfyldt til fulde. Målsætningen om at øge rapporteringen om nærvedhændelser betragtes som ikke opfyldt, idet der samlet set er sket et fald i rapporteringsfrekvensen. Metroselskabet vil derfor arbejde videre med, hvordan indsatsen på dette område kan forbedres. Målsætningen om, at medarbejderne i stigende grad oplever, at deres sikkerhed er prioriteret højt, vurderes som opfyldt til fulde.



## COVID-19 -tiltag

### På byggepladserne

Metroselskabet har i samarbejde med total-entreprenøren TUNN3L i 2021 opretholdt det COVID-19-testsystem, som blev oprettet i 2020. Via testsystemet er alle medarbejdere blevet testet for COVID-19 minimum én gang om ugen for at få adgang til byggepladserne. Der er blevet testet med PCR-test, som også anvendes i det offentlige sundhedsvæsen, og der har været testfaciliteter på samtlige byggepladser for at gøre det så nemt som muligt for medarbejderne at blive testet.

På anlægget af M4 Sydhavn indgår arbejdskraft fra en række forskellige lande. Testsystemet har givet dem mulighed for hurtigt og let at blive testet umiddelbart efter indrejse til Danmark og inden hjemrejse. På den måde har testsystemet medvirket til at gøre det lettere for medarbejdere at komme hjem til deres familier i hjemlandet og tilbage på arbejde i Danmark. Samtidig har det også medvirket til at sikre den generelle sundhed og sikkerhed blandt medarbejdere på projektet. Herudover har arbejdsmarkedets parter, Arbejdstilsynet og andre besøgende på byggepladserne også haft mulighed for at anvende testfaciliteterne, ligesom alle medarbejderne i Metroselskabet har kunnet benytte sig af testfaciliteterne som et supplement til det offentlige testsystem.

Siden opstarten af testsystemet i maj 2020 er der gennemført over 48.000 PCR-test på M4 Sydhavns testfaciliteter. Heraf har der været 319 positive tilfælde, hvilket giver en positivprocent på ca. 0,66 pct. I 2021 blev der gennemført 40.846 test, hvoraf 193 var positive tilfælde. Metroselskabet har igennem hele 2021 fulgt myndighedernes anbefalinger vedrørende test og har tilpasset testsystemet herefter.

### I driften

Metroselskabet har i samarbejde med driftsoperatøren, Metro Service, vedligeholdt og søsat en række tiltag i forbindelse med COVID-19 i løbet af 2021. Tiltagene har fulgt de på tidspunktet gældende restriktioner og har haft til hensigt at sikre passagerernes sundhed og tryghed på rejsen, bl.a. ved at opfordre passagererne til at holde afstand, spritte hænder og rejse uden for myldretiden for at begrænse smitte.

Metroselskabet har gennem hele 2021 fastholdt fokus på ekstra daglig rengøring af tog og stationer samt tilgængeligheden af håndsprit på alle stationer. Desuden har vi bibeholdt gulvmarkeringer (såsom pile, "vejbanestriber" og ekstra ventelommer ved billetautomater), som understøtter flow og afstand, også selvom afstandsrestriktioner i kollektiv transport i en periode har været

ophævet. Det vurderes nemlig, at disse markeringer generelt skaber et bedre flow på rejsen for passagererne. Der blev også opsat skilte på elevatorer og ved rulletrapper om kapacitet og afstandsanbefalinger. Disse blev fjernet igen, da afstandsrestriktionerne blev ophævet.

Metro Service havde frem til 1. august 2021, hvor afstandsrestriktioner i den kollektive transport ophørte, stewarder til stede i systemet, som sørgede for, at passagerer i tog og på stationer ikke overskred den tilladte kapacitet. Derudover har plakater, højtalerudkald og tekster på afgangsskærme været benyttet til at informere passagererne om de gældende restriktioner og anbefalinger fra myndighederne relateret til kollektiv transport.

Metro Service uddelte desuden i august gratis mundbind – der var finansieret af Metroselskabet, til passagerer, som måtte ønske at tage imod dette. Tiltaget var et forsøg på at øge brugen af mundbind i Metroen på et tidspunkt, hvor mundbind ellers var afskaffet alle andre steder end i den kollektive transport. Der blev uddelt i alt 112.000 mundbind til passagererne.



## Klimapåvirkning

### Fokusområde for 2021

Metroselskabets aktiviteter forbruger ressourcer og kan dermed ikke undgå at påvirke klimaet. Med udgangspunkt i en livscyklustilgang har vi særligt fokus på de største kilder til CO<sub>2</sub>-udledning, som er materialeforbruget til anlæg og vedligehold af Metroen. Disse kan nedbringes til et vist niveau gennem designoptimering og valg af metoder. Samtidig er Metroselskabet afhængigt af udvikling og teknologi på området og ønsker at bidrage hertil gennem klimabevidst efterspørgsel på markedet. På denne baggrund har målene for 2021 været som i figuren til højre.

Mål	Målopfyldelse
Mål 1: Metroselskabet vil i 2021 undersøge muligheden for at nedbringe nye projekters klimapåvirkning.	
Mål 2: Metroselskabet vil i 2021 udarbejde forslag til kontraktkrav, som vil nedbringe klimapåvirkningen fra kommende projekter relateret til både drift og anlæg.	
Mål 3: Metroselskabet vil i 2021 prioritere netværksskabelse og erfaringsudveksling med både danske og internationale samarbejdspartnere med henblik på at opnå best practice-viden om implementering af metoder, der kan bidrage til at nedbringe klimapåvirkning fra vores aktiviteter.	
Mål 4: Metroselskabet vil i 2021 vurdere, om der kan igangsættes energioptimerende tiltag i metrodriften. Disse skal igangsættes på baggrund af analyser af det målte energiforbrug til driften af M3 og M4.	



### Hvad har vi gjort?

Der er i 2021 gennemført tekniske undersøgelser af en række metode- og designændringer, som vurderes at kunne nedbringe fremtidige projekters CO<sub>2</sub>-aftryk, styrke deres sikkerhedsprofil og passageroplevelsen. De er ikke tidligere anvendt på Metroen i København, men flere af dem er kendte og afprøvede metoder, mens andre er teknisk innovation. Tiltagens effekt på CO<sub>2</sub>-aftrykket fra nye metrolinjer opgøres løbende i vores klimaaftryksmodel.

Derudover har Metroselskabet i 2021 afprøvet nye klimarelaterede kontraktkrav i udvalgte anlægs- og reinvesteringsprojekter. Dette gælder krav om grænseværdier for indlejret CO<sub>2</sub> i beton og stål, som udgør en betydelig del af byggematerialerne. Kravene begrænser entreprenørernes mulighed for at indkøbe og benytte byggematerialer, som har et højere niveau af indlejret CO<sub>2</sub> end det europæiske gennemsnit. Med disse krav støtter vi op om, at der udvikles flere miljøvaredeklarationer på det danske marked. Miljøvaredeklarationer opgør klima- og miljøpåvirkninger fra produkter ud fra en standardiseret metode og er en vigtig løftestang til at kvantificere og målsætte klima- og miljøpåvirkninger. Metroselskabet har i løbet af 2021 også afprøvet krav om eldrevne og fossilfri anlægsmaskiner. Kravet er tilpasset den nuværende markedssituation og skelner mellem anlægsmaskiner af forskellige størrelser. Udgangspunktet herfor er, at maskiner under 2,5 ton skal køre på el, og maskiner herover skal køre på bæredygtighedscertificeret HVO100. HVO100 er et biobrændstof baseret på olieholdige affaldsprodukter. Metroselskabet vil i det kommende år opbygge erfaringer baseret på

entreprenørernes tilbagemeldinger og den praktiske kontrakt håndhævelse af de nye krav. Erfaringerne vil danne grundlag for, at klima- og miljøhensyn indarbejdes i vores fremtidige udbud og kontrakter. De krav, der indtil videre er afprøvet, er baseret på en vurdering af de gældende muligheder på markedet. Der vil være behov for opdatere disse løbende, i takt med at markedet udvikler sig.

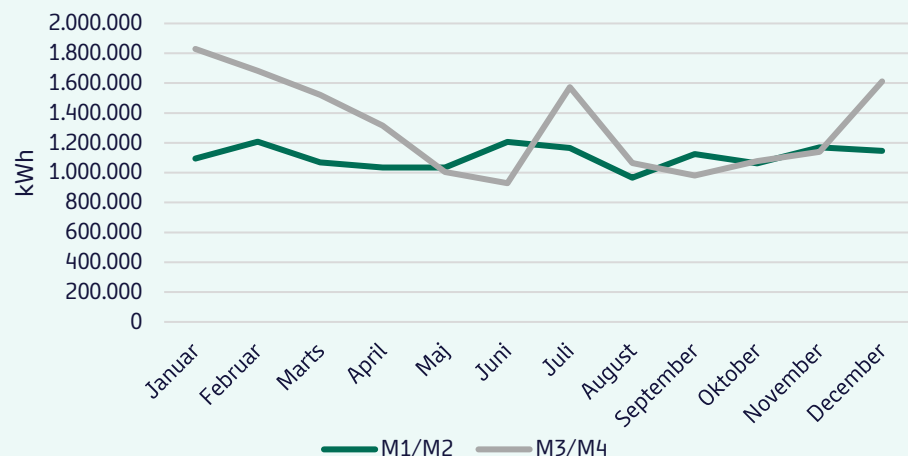
Der er gennemført en markedsdialog med 35 virksomheder fra forskellige dele af byggeriets værdikæde samt producenter af togsystemer og teknologi, som kan anvendes i togsystemer. Herudover har vi været i dialog med syv andre internationale bygherreorganisationer, som har erfaring med CO<sub>2</sub>-reduktionsmål og mekanismer, som skal begrænse klimapåvirkning i kontraktstyring og udbud. Erfaringer og forslag fra markedsdialogen har været udgangspunkt for udvælgelse af de tekniske undersøgelser til kortlægning af muligheder inden for reduktion af nye projekters klimapåvirkning.

### Driften

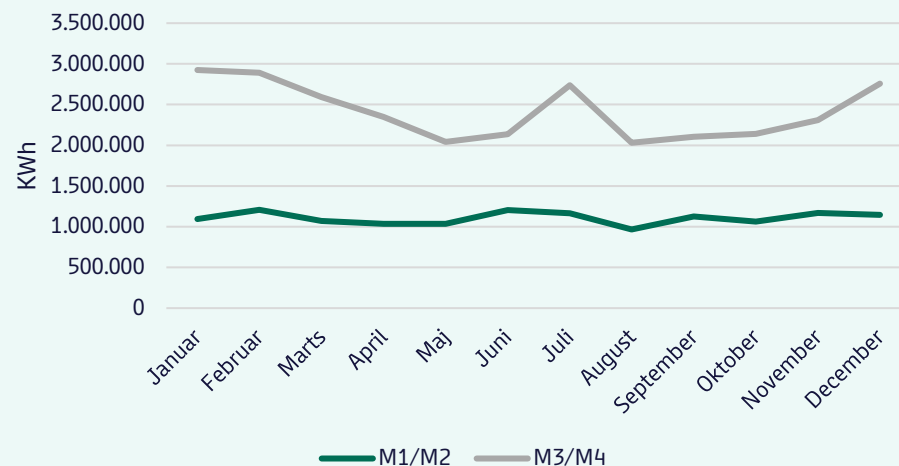
For at kunne identificere potentialet for energioptimering har vi løbende indhentet data vedrørende strømforbrug til drift af togene på M3/M4 hos vores driftsoperatør Metro Service. Data viser, at strømforbruget til drift af togene på M3/M4 målt som kWh/km samlet set er faldet med 20 pct. fra 5,0 i 2020 til 4,0 i 2021.

Ydermere tangerer M3/M4 designmålet på 3,7 kWh/km i første halvår af 2021, fastsat på baggrund af strømforbrug efter optimering på M1/M2. Strømforbruget til fremdrift stiger

Kørestrøm forbrugt på M1/M2 og M3/M4



Stationsstrøm (øvrige) forbrugt på M1/M2 og M3/M4



imidlertid for andet halvår af 2021, svarende til samfundets åbning fra 11. juni 2021.

Strømforsbruget til drift af togene i M3/M4 er reduceret som følge af reduceret passagerantal grundet COVID-19. Operatørens optimering af driften bidrager derudover til en reduktion af det samlede energiforbrug.

COVID-19 og lukning af samfundet gør derfor, at det ikke er muligt entydigt at måle de forventede reduktioner som følge af bl.a. opdateringer af styresystemet og af, at operatøren i de første år af driftsperioden har opnået et optimeret kørselsregime.

Vi vil fortsætte med at monitorere energiforbruget for sikre fastholdelse af det reducerede forbrug og identificere yderligere potentiale for reduktion af energiforbruget.

Strømforsbruget til øvrige formål for M3/M4 er i 2021 målt til at være knap 20 pct. lavere end designmålet, som er fastlagt med reference til det optimerede strømforsbrug for sammenlignelige stationstyper på M1/M2. Over året følger strømforsbruget de forventede sæsonudsving og er højere i vintermånederne. Strømforsbrug til øvrige formål er alt andet end drift af tog, dvs. rulletrapper, lys, ventilation mv.

### Har vi opnået målene?

Både mål 1 om at undersøge muligheder for nedbringelse af nye projekters klimapåvirkning og mål 2 om at udarbejde forslag til kontraktkrav til at opnå dette er opfyldt. Mål 3 om at få viden om best practice på området ved at prioritere netværks-skabelse og erfaringsudveksling er også opfyldt.

Det vurderes desuden, at mål 4 om mulighed for energioptimerende tiltag i driften er opnået. Et optimeret kørselsregime for M3/M4 og systemopdateringer medfører, at M3/M4 har opnået en reduktion i strømforsbrug på 20 pct. for både drift af toge og øvrige formål. I nogle tilfælde ligger forbruget lavere end M3 Cityringens oprindelige designmål for strømforsbrug. Det gør sig både gældende for forbrug til drift af togene og strømforsbrug til øvrige formål. Vi vil opretholde tiltagene og identificere yderligere optimeringspotentiale som en del af kontraktopfølgningen med driftsoperatøren.





## Vores øvrige CSR-initiativer i 2021

Ud over fokusområderne arbejder vi også løbende med en række øvrige CSR-initiativer, der behandles i det følgende.



### Leverandører, lærlinge, løn- og arbejdsvilkår

For Metroselskabet har det stor betydning, at alle medarbejdere på vores projekter behandles ordentligt og lige. Dette gælder både i forhold til ansættelse, aflønning og de overordnede vilkår for arbejdet. Derfor fører vi løbende kontrol med, at totalentreprenøren TUNN3L og dennes underentreprenører overholder arbejdsklausulen i kontrakten. I forlængelse heraf sikrer Metroselskabet også, at totalentreprenøren sørger for, at der er lærlinge på anlægsprojektet, som den sociale kontraktklausul kræver.

### Løn- og arbejdsvilkår

Metroselskabet har i 2021 fortsat samarbejdet med TUNN3L og arbejdsmarkedets parter om at sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår på anlægget af M4 Sydhavn. Samarbejdet bygger i høj grad på løbende dialog mellem parterne, som er med til at sikre, at der findes løsninger på mange af de udfordringer, der løbende opstår på et megaprojekt. I 2021 er den anden totalentreprenør, Rhomberg-Efacec, startet op på M4 Sydhavn. I denne forbindelse har Metroselskabet bistået med, at der fra start bliver etableret en direkte kontakt og dialog mellem totalentreprenøren og arbejdsmarkedets parter. Sideløbende med det dialogbaserede samarbejde arbejder Metroselskabet også med at sikre underentreprenørers overholdelse af vores

arbejdsklausul. I 2021 er der gennemført fire kontroller af underentreprenører på M4 Sydhavn.

COVID-19-situationen har i første halvår haft væsentlig indflydelse på Metroselskabets kontrol med arbejdstidsaftaler for medarbejderne på byggepladserne. Flere medarbejdergrupper fra udlandet har været udfordret i forhold til at rejse mellem Danmark og deres respektive hjemlande på grund af regler omkring isolation. Dette har medført, at flere medarbejdere er blevet i Danmark, hvorved deres arbejdstidsaftale med afspadsring i hjemlandet har været udfordret. Metroselskabet har fulgt situationen nøje og deltaget i flere møder med arbejdsmarkedets parter og TUNN3L for at bidrage med løsningsmuligheder.

Den fortsatte smitte med COVID-19 i første halvår af 2021 medførte også, at Metroselskabet har haft særligt fokus på at kontrollere indkvarteringsforholdene for især de udenlandske medarbejdere. Det er sket for at sikre, at forholdene levede op til kravene i særlovgivningen vedrørende forebyggelse af smitte med COVID-19, når arbejdsgiver stiller bolig til rådighed for de ansatte, og i vores egne kontrakter.

### Lærlinge

Metroselskabet har i 2021 fortsat haft stort fokus på totalentreprenøren TUNN3L og deres indsats for at ansætte lærlinge. TUNN3L har gennem året afsat større ressourcer til opfyldelse af kontraktens krav, således at den aftalte lærlingeplan i højere grad indfries. I 2021 er der



blevet ansat et større antal lærlinge og elever inden for de merkantile fag såsom kontor, indkøb og IT-området. Der er fortsat udfordringer med at ansætte og fastholde lærlinge inden for bygge- og anlægsbranchen, hvilket Metroselskabet følger nøje og aktivt tager del i løsningsmulighederne for.

I 2021 har Metroselskabet ligeledes haft en dialog om lærlinge med den anden totalentreprenør på M4 Sydhavn, Rhombeg-Efacec, som er startet op på projektet i 2021. Formålet med dialogen har været at sikre, at totalentreprenøren kommer godt fra start i forhold til at sikre lærlinge på deres del af M4 Sydhavn.

#### Adfærdskodeks for leverandører

Metroselskabet arbejder ud fra et adfærdskodeks for leverandører, der skal sikre, at alle vores direkte og indirekte leverandører håndhæver reglerne og håndterer udfordringer inden for CSR-politikens områder: menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupition. Adfærdskodekset indgår som en fast del af alle kontrakter uanset størrelse og skal overholdes af alle leverandører og underleverandører.

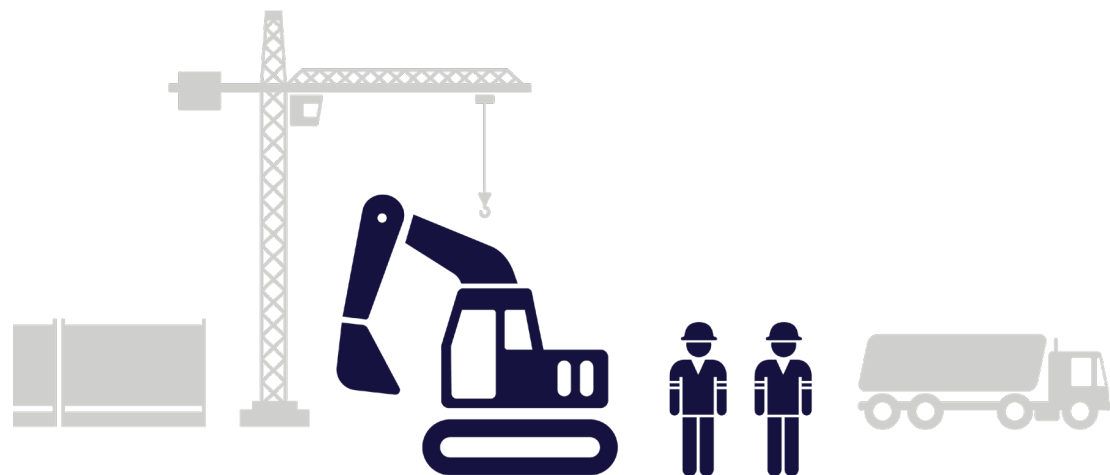
Vi forventer, at leverandørerne samarbejder konstruktivt og indgår i en positiv, konstruktiv dialog for at løse de udfordringer, som kan opstå løbende. Ud over at overholde nationale love, bestemmelser og kollektive overenskomster forventes leverandørerne at agere ansvarligt og aktivt anvende og overholde adfærdskodekset.

På anmodning fra Metroselskabet skal leverandørerne kunne dokumentere, hvordan de opfylder deres sociale ansvar i henhold til adfærds-

kodekset. Bliver leverandørerne selv opmærksomme på problematikker, eller påvises der potentielle eller faktiske misligholdelser, skal leverandørerne kontakte Metroselskabet med henblik på at foreslå og aftale passende foranstaltninger til forbedring.

#### Leverandørstyring

For at kunne sikre leverandørernes overholdelse af adfærdskodekset har Metroselskabet indført et risikobaseret screeningsværktøj, som vurderer den enkelte leverandørs risici i forhold til misligholdelse af kodekset. Værktøjet kategoriserer samtlige leverandører ud fra farvekoder, som indikerer en lav, middel eller høj risiko for, at adfærdskodekset ikke overholdes. Herefter kan screeningen give Metroselskabet anledning til at udføre en audit eller på anden måde gå i dialog med leverandøren omkring dennes risici for misligholdelse af kodekset. I 2021 har vi risikoscreenet 30 kontrakter med leverandører.



17 PARTNERSKABER  
FOR HANDLING

### Partnerskaber

Metroselskabet anser partnerskaber som et centralt værktøj til at udveksle erfaringer og indgå i faglige debatter med relevante aktører. Den faglige sparring giver os mulighed for at debattere udfordringer og bidrager med redskaber til at løse disse. Partnerskaberne har forskellige formål, der spænder bredt inden for både lærlinge, arbejdsmarked, arbejdsmiljø og transport.

Mulighederne for at afholde møder var i starten af 2021 fortsat begrænsede grundet COVID-19. Heldigvis har erfaringerne med afholdelse af digitale møder og den gradvise genåbning af samfundet i høj grad gjort det muligt at mødes i de enkelte partnerskaber.

I Det Fælles Tilgængelighedspanel er der i 2021 afholdt ét møde gældende for både Metroselskabet og Hovedstadens Letbane. På mødet blev panelet præsenteret for vores projekt for udvikling af nye sporangivelser i Metroen. Panelet skal sikre opmærksomhed omkring hvilke barrierer, kundegrupper med særlige udfordringer vil kunne møde i Metroen, samt bidrage til udvikling af og kendskab til løsninger på sådanne udfordringer. Deltagerne i panelet er udpeget af organisationer, som repræsenterer kundegrupper med særlige behov, og som ønsker at bidrage til, at Metroen bliver tilgængelig og anvendelig for alle. Det omfatter handicaporganisationer og ældreorganisationer.

På arbejdsmarkedsområdet har Metroselskabet en arbejdsmarkedsgruppe, der består af repræsentanter fra de relevante fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer samt TUNN3L og Metroselskabet. I 2021 er der blevet afholdt møde

i gruppen cirka hver anden måned. På møderne drøftes begyndende faglige tvister på arbejdsmarkedsområdet, ligesom TUNN3L og Metroselskabet orienterer om den generelle fremdrift i anlægget af M4 Sydhavn og nye underentreprenører på projektet. Formålet med arbejdsmarkedsgruppen er således dels at bidrage til løsningen af begyndende faglige tvister, dels at opretholde den gode og åbne dialog mellem parterne. I 2021 har Metroselskabet også afholdt indledende møder på arbejdsmarkedsområdet med Rhomberg-Efacec, der er den anden totalentreprenør på M4 Sydhavn. Efterhånden som Rhomberg-Efacec starter op på metroprojektet, vil der også blive afholdt løbende arbejdsmarkeds møder mellem relevante repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter, totalentreprenøren og Metroselskabet.

I 2021 har Metroselskabet fortsat deltaget i Foreningen for Byggeriets Samfundsansvar, hvor

vi er aktive i to arbejdsgrupper, henholdsvis arbejdsgruppen for kontrakter og kontrol og arbejdsgruppen for verdensmål.

På arbejdsmarkeds- og arbejdsmiljøområdet har der været afholdt ét møde i vores forskerpanel, det såkaldte Ekspertpanel for Løn- og Arbejdsvilkår og Arbejdsmiljø. I ekspertpanelet sidder forskere fra flere danske universiteter og offentlige forskningscentre. På mødet blev håndteringen af ulykker, herunder udarbejdelsen af ulykkesanalyser, drøftet sammen med vores generelle håndtering af faglige sager. På arbejdsmiljøområdet er der i 2021 endvidere blevet afholdt ét møde i vores Arbejdsmiljøforum, der består af en række repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter, hvor vores strategi og indsats for et sundt og sikkert arbejdsmiljø blev drøftet.



# Fokusområder for 2022

Fokusområde	Mål
Arbejds miljø, sikkerhed og læring	<p>Mål 1: Metroselskabet vil i 2022 øge rapporteringen af nærvedhændelser på M4 Sydhavn.</p> <p>Mål 2: Metroselskabet vil i 2022 introducere en struktur for ledelsens afholdelse af møder og deltagelse i byggepladstilsyn, som skal styrke den synlige prioritering af sikkerheden.</p> <p>Mål 3: Metroselskabet vil i 2022 udvikle et Re-Orientation-kursus for at sikre fornyet tilslutning til visionen om "Sikkerhed på rette spor" blandt medarbejderne. Det er vores målsætning, at halvdelen af medarbejderne gennemfører kurset i 2022.</p> <p>Mål 4: Metroselskabet vil i 2022 gennemføre tiltag, som skal styrke byggeledernes rolle som ambassadører for en sund sikkerhedskultur i det daglige arbejde på byggepladserne.</p>
Klimapåvirkning	<p>Mål 1: Metroselskabet vil iværksætte innovationsarbejde for bæredygtighed i nye metrolinjer i et toårigt innovationsprogram, som kan fremme bæredygtighed i nye projekter.</p> <p>Mål 2: Metroselskabet vil udarbejde et klimaregnskab for sin organisation og sine kontorfaciliteter og på den baggrund en handleplan for nedbringelse af klimapåvirkningen fra denne del af vores aktiviteter.</p> <p>Mål 3: Metroselskabet vil udvikle et katalog med standardkrav inden for klima og miljø i kontrakter for anlægs- og reinvesteringerprojekter.</p> <p>Mål 4: Metroselskabet vil i samarbejde med driftsoperatøren fastlægge en proces for løbende udvælgelse og implementering af energioptimering i driften af Metroen.</p>





## Arbejds miljø, sikkerhed og læring Fokusområde for 2022

På baggrund af resultaterne fra 2021 vil Metroselskabet i 2022 videreføre og udvikle målsætningen om at sikre øget rapportering om nærvedhændelser. Samtidig vil vi arbejde med målsætninger om at styrke ledelsens synlige prioritering af sikkerheden, afvikle et opfølgende forløb for de medarbejdere, for hvem der er gået år, siden de sidst deltog vores sikkerhedskurser, og styrke byggeledernes rolle som ambassadører for sikkerhed. Med afsæt i disse målsætninger ønsker Metroselskabet at sikre øget forankring af sikkerhedskulturen og udvikle arbejdet med at forebygge ulykker på metroprojekterne. Vi vil derudover gennemføre tiltag, som skal sikre et tæt samarbejde med de totalentreprenører, som begynder omfattende anlægsaktiviteter i løbet af 2022.

**Mål 1:** Metroselskabet vil i 2022 øge rapporteringen af nærvedhændelser på M4 Sydhavn.

**Mål 2:** Metroselskabet vil i 2022 introducere en struktur for ledelsens afholdelse af møder og deltagelse i byggepladstilsyn, som skal styrke den synlige prioritering af sikkerheden.

**Mål 3:** Metroselskabet vil i 2022 udvikle et Re-Orientation-kursus for at sikre fornyet tilslutning til visionen blandt medarbejderne. Det er vores målsætning, at halvdelen af medarbejderne gennemfører kurset i 2022.

**Mål 4:** Metroselskabet vil i 2022 gennemføre tiltag, som skal styrke byggeledernes rolle som ambassadører for en sund sikkerhedskultur i det daglige arbejde på byggepladserne.

### Øget rapportering af nærvedhændelser

Metroselskabet arbejder løbende med at styrke den forebyggende indsats på byggepladserne. Et afgørende ben i denne indsats er, at der bliver draget læring af ulykker og nærvedhændelser, og at denne læring formidles til medarbejderne på byggepladserne. Formidlingen indebærer bl.a. produktion af plakater, kommunikation på digitale byggepladsskærme, oplæg på byggepladsmøder og kampagner om aktuelle udfordringer og risici. Det er vores vurdering, at denne indsats har en positiv indvirkning på både adfærden på byggepladserne og på, i hvilken grad medarbejderne ser en værdi i at rapportere nærvedhændelser. Samtidig har Metroselskabet som målsætning for 2022, at antallet af rapporterede nærvedhændelser skal øges for at styrke det vidensgrundlag, som den forebyggende indsats bygger på. Effekten af denne indsats vil blive målt gennem en rapporteringsfrekvens, som angiver antallet af nærvedhændelser per 1 million præsterede arbejdstimer. Denne frekvens var i 2021 på 36,9.

### Ledelsens synlige prioritering af sikkerheden

For at der kan gøres en ambitiøs indsats for at forebygge ulykker og styrke arbejdsmiljøet, er det afgørende, at sikkerheden er synligt prioriteret i organisationen. Det skal sikre, at alle medarbejdere ved, at de forventes at vægte sikkerheden højt. Ledelsen spiller en central rolle i

forhold til at skabe synlighed omkring de målsætninger, vi har på sikkerhedsområdet. En undersøgelse foretaget i 2020 indikerede, at 41,5 pct. af medarbejderne i Metroselskabet så et "aktivt og dedikeret fokus fra ledelsen" som det vigtigste tiltag, vi har iværksat for at styrke sikkerheden. Derfor vil vi i 2022 introducere en struktur for ledelsens deltagelse i sikkerhedsmøder og byggepladstilsyn, som skal styrke den synlige prioritering af sikkerheden. Konkret er målsætningen for 2022, at alle enhedschefer og direktører mindst én gang i kvartalet afholder et Safety Moment i et møde, afholder et Management Piece-oplæg på et sikkerhedskursus eller deltager i et byggepladstilsyn.

### Sikkerhed på rette spor

Visionen om "Sikkerhed på rette spor" spiller en central rolle i Metroselskabets arbejdsmiljøindsats, da den danner rammen om vores ambition for, at metrobyggeriet skal gennemføres ulykkesfrit. Visionen bygger grundlæggende på en præmis om, at alle medarbejdere spiller en rolle i forhold til at skabe og understøtte et sikkert arbejdsmiljø. Derfor iværksætter vi løbende initiativer med henblik på at styrke den brede tilslutning til visionen blandt medarbejderne i både Metroselskabet og hos entreprenørerne. Et centralt ben i denne indsats har være afholdelsen af sikkerhedskurser i vores Safety Academy, som alle medarbejdere deltager i. Men samtidig er det for mange medarbejdere i Metroselskabet flere år siden, at de deltog i grundmodulet Safety Orientation, som sætter fokus på den enkelte medarbejders personlige forhold til sikkerhed og til visionen. Derfor vil vi i 2022 udvikle et Re-Orientation-kursus, som skal sætte fornyet fokus



på sikkerheden. Konkret er målsætningen for 2022, at halvdelen af medarbejderne i Metroselskabet har gennemført kurset.

#### **Byggeledere som ambassadører for en sund sikkerhedskultur**

Metroselskabets byggeledelse spiller en central rolle i forhold til at styrke sikkerhedskulturen og tilslutningen til visionen om "Sikkerhed på rette spor" blandt medarbejderne på byggepladserne. Derfor vil Metroselskabet i 2022 gennemføre tiltag, som skal styrke byggeledernes rolle som ambassadører for en sund sikkerhedskultur på byggepladserne. Konkret vil vi uddanne byggeledere i at facilitere vores sikkerhedskursus, Safety Orientation, som alle medarbejdere på projektet skal gennemføre. Uddannelsen forventes at øge byggeledernes personlige tilknytning til visionen og vil samtidig betyde, at medarbejderne på byggepladserne kan deltage i kurser, som er faciliteret af personer, som de dagligt er i kontakt med.





## Klimaindsats Fokusområde for 2022

Metroselskabet indledte i 2021 en innovationsproces, der har til formål både at skabe forudsætningerne for, at fremtidige metrolinjer kan planlægges og projekteres med bl.a. et markant mindre klimaafttryk, og at medvirke til at fremme bæredygtighed i drift og vedligehold af linjer i drift. Innovationsprocessen har tre pejlemærker: reducere klimapåvirkningen, styrke passageroplevelsen og driftsstabiliteten og forbedre sikkerhed og arbejdsmiljø.

Metroselskabets indsats for at reducere klimapåvirkning og ressourceforbrug har afsæt i en livscyklustilgang, hvor klimapåvirkning fra alle vores aktiviteter tages i betragtning, uanset hvor de finder sted (scope 1, 2 eller 3). Udgangspunktet er resultaterne fra vores klimaafttryksmodel, som udpeger de største kilder til klimapåvirkning, og hvornår i Metroens samlede levetid de finder sted. Forbruget af materialer og ressourcer i anlægsfasen er den væsentligste kilde til CO<sub>2</sub>-udledning, og det skal adresseres i den tidlige fase med planlægning og design af nye mulige linjeføringer.

I 2022 vil vi fortsat have fokus på teknisk innovation, som fremmer bæredygtighed i kommende metroprojekter. Samtidig vil vi gerne brede indsatsen ud til også at omfatte klimapåvirkning fra Metroselskabets organisation og kontorfaciliteter samt løbende energiop-timeringer i driften. Derfor er CSR-målene for 2022 følgende:

**Mål 1:** Metroselskabet vil iværksætte innovationsarbejde for bæredygtighed i nye metrolinjer i et toårigt innovationsprogram, som kan fremme bæredygtighed i nye projekter.

**Mål 2:** Metroselskabet vil udarbejde et klimaregnskab for sin organisation og sine kontorfaciliteter og på den baggrund en handleplan for nedbringelse af klimapåvirkningen fra denne del af vores aktiviteter.

**Mål 3:** Metroselskabet vil udvikle et katalog med standardkrav inden for klima og miljø i kontrakter for anlægs- og reinvesteringsprojekter.

**Mål 4:** Metroselskabet vil i samarbejde med driftsoperatøren fastlægge en proces for løbende udvælgelse og implementering af energiop-timering i driften af Metroen.

### Innovationsarbejde

Metroselskabet vil i de kommende to år gennemføre en række tekniske studier af, hvordan udvikling i markedet kan integreres i kommende metrolinjer. Studierne omhandler:

- yderligere afdækning af muligheden for at anvende træ som byggemateriale i bl.a. brokonstruktioner og viadukter
- potentialet for ressourcebesparelse og forbedring af sikkerhed ved anvendelse af modulært byggeri af undergrundsstationer

- muligheder for at integrere energiindvinding i metroanlægget.

Studierne vil blive vurderet i forhold til, om de bidrager til et reduceret CO<sub>2</sub>-aftryk, bedre passageroplevelse og arbejdsmiljø samt deres risikoprofil. Resultaterne giver mulighed for en beslutning om at indarbejde tiltagene i nye metrolinjer.

### Nedbringelse af klimapåvirkningen fra administrationsbygningen på Metrovej 5

I løbet af første kvartal 2022 fremlægges et klimaregnskab for Metroselskabets drift af organisationen og kontorfaciliteterne på Metrovej 5 for 2021. Med udgangspunkt heri vil der blive udarbejdet en handleplan, som peger på, hvilke dele af vores klimapåvirkning der kan nedbringes på hhv. kort og langt sigt. Klimaregnskabet skal årligt opdateres og løbende udvikles, så det svarer til de nyeste standarder inden for klimaregnskaber.

### Katalog med standardkrav til klima og miljø i kontrakter for anlægs- og reinvesteringsprojekter

Med udgangspunkt i de erfaringer, som er opnået i 2021 med nye klimakrav i kontrakter (grænseværdier for indlejret CO<sub>2</sub> i materialer og krav til fossilfri anlægsmaskiner), udarbejdes et katalog med standardiserede klimakrav, som kan indarbejdes i mindre anlægsprojekter og reinvesteringsprojekter. Der vil blive afholdt intern træning i brug af kataloget, så projektledere på forskellige typer af projekter bliver i stand til at tilpasse kravene til projektet. Kataloget skal fremover opdateres løbende, så det svarer til den aktuelle markedssituation.

Metroselskabet ønsker, at klimaaftryk kan være et konkurrenceparameter ved tildeling af alle typer kontrakter i fremtiden. Det kræver dog fortsat udvikling af værktøjer og tæt dialog med markedet om opgørelsesmodeller og tildelingskriterier. Mens dette udvikles og etableres, anvendes kataloget med klimakrav til materialer, drivmidler og genanvendelse i kontrakter.

### Proces for løbende udvælgelse og implementering af energioptimering af Metroen i drift

Metroselskabet vil etablere et forum og arbejdsgange for mere systematisk samarbejde med driftsoperatørerne om identifikation, finansiering og implementering af energioptimeringer af driften af Metroen.

Vi vil konkret igangsætte to pilotprojekter i M1/M2, da optimeringspotentialet vurderes størst i det ældre metrosystem, som står over for

en række større reinvesteringer i strømforbrugende installationer. I de to pilotprojekter skal mulighederne for reduceret energiforbrug fra hhv. ventilation og belysning undersøges ud fra et livscyklusperspektiv.

Erfaringer fra pilotprojekterne om reduktion af energiforbruget vil om muligt blive videreført som energireducerende tiltag i M3/M4.



# Metroselskabets CSR-politik

Som offentligt ejet selskab er social ansvarlighed en grundlæggende værdi i alle Metroselskabets aktiviteter. Det indebærer at opretholde en høj integritet i forhold til samarbejdspartnere og at handle med omtanke i det samfund og de miljøer, hvor Metroselskabet opererer, såvel som i samarbejdet med offentlige instanser. Metroselskabet arbejder systematisk med implementering af principperne i FN's Global Compact gennem en CSR-politik, som indeholder alment anerkendte standarder for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupcion.

Metroselskabets kernevirkosomhed med anlæg og drift af metrolinjer er forbundet med en række risici inden for de samme emner, som FN's Global Compact tager udgangspunkt i. Disse risici håndteres bl.a. gennem kontraktstyring, planlægning af anlægsprojektet samt løbende og tæt dialog med anlægsentreprenører, driftsoperatøren, myndighederne og ejerkredsen.

I det følgende afsnit beskrives vores CSR-politik inddelt i emner med tilhørende risikovurdering.

## Menneskerettigheder

Metroselskabet respekterer menneskerettighederne i alle aktiviteter og i et bredere perspektiv inden for vores indflydelsesområder. Metroselskabet beskytter personale og ejendom på en måde, der minimerer risikoen for medarbejderne og lokalsamfundet i overensstemmelse med relevante menneskerettighedsprincipper. Metroselskabet arbejder for et sundt og sikkert arbejdsmiljø, hvor produktion og arbejde udføres. Metroselskabet krænker ikke menneskerettighederne og hverken støtter eller drager fordel af, herunder økonomisk, at andre krænker menneskerettighederne.

## Risikovurdering

Menneskerettighederne respekteres flere steder i verden ikke i tilfredsstillende grad. Der indgår produkter fra en række forskellige lande i både drift og anlæg af Metroen, og det indebærer derfor en risiko for, at menneskerettighederne ikke bliver respekteret i produktionen af disse produkter. Derfor skal alle leverandører og entreprenører underskrive vores adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse og overholde samme.

Menneskerettigheder omfatter også retten til et godt og sikkert arbejdsmiljø. På vores anlægsprojekter er der, grundet arbejdets karakter, en særlig risiko for, at medarbejdere kommer til skade som følge af ulykker eller eksponering for sundhedsskadelige forhold. Sidstnævnte kan både være i form af langtidspåvirkninger fra støv eller kemikalier eller i form af nedslidning som følge af gentagende manuelt arbejde eller u hensigtsmæssige arbejdsstillinger. Metroselskabet håndterer disse risici med vores arbejdsmiljøindsats, der, som beskrevet, indeholder en lang række generelle og specifikke tiltag og indsatser.





## Arbejdstagerrettigheder

---

Alle arbejdstagere behandles med respekt og udsættes ikke for chikane på arbejdspladsen. Metroselskabet forhindrer ikke personale eller andre arbejdstagere i at organisere sig i en hvilken som helst lovlig arbejdstagerorganisation. 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 for arbejdet. Personale kan til enhver tid opsiges deres ansættelse med et rimeligt varsel, og Metroselskabet beholder ikke originale identifikationspapirer eller indlån eller tilbageholder løn ud over det, der måtte være juridisk aftalt. Metroselskabet er ikke involveret i brug af børnearbejde eller tvangsarbejde. Metroselskabet diskriminerer ikke ved ansættelse, aflønning, adgang til uddannelse, forfremmelser, afskedigelser, pension, arbejdsvilkår eller arbejdsopgaver og forfordeler ikke nogen ud fra personlige egenskaber såsom race, religion, køn, sundhed, alder, handicap, politisk overbevisning, nationalitet, etnisk oprindelse eller medlemskab af en arbejdstagerorganisation.

### Risikovurdering

Når det gælder arbejdstagerrettigheder, er Metroselskabets største risiko, at medarbejdernes rettigheder vedrørende løn- og arbejdsvilkår ikke bliver overholdt. Bygge- og anlægsbranchen er præget af faglige sager, hvor medarbejdere er

blevet underbetalt eller på anden vis ikke arbejder under de vilkår, der er gældende i Danmark. Metroselskabet har på baggrund af denne risiko styrket sin indsats på arbejdsmarkedsområdet. Den styrkede indsats omfatter bl.a. information til virksomheder og til medarbejdere om deres rettigheder samt kontraktkrav til og løbende dialog med entreprenørerne.

Metroselskabet har ud over leverandører i bygge- og anlægsbranchen også leverandører i flere andre brancher, hvor risikoen for overtrædelse af arbejdsvilkår er til stede. Dette gælder bl.a. for rengøringsbranchen, som opererer inden for driften af Metroen og på kontorer. Metroselskabet fører derfor tilsyn med sine leverandører og disses underleverandører, for at sikre at arbejdstagerrettighederne håndhæves.

## Miljø

---

Metroselskabet handler ansvarligt i forhold til miljømæssige risici og miljøpåvirkninger. Som minimum opfylder vi alle relevante lokale og nationale miljøregler. Metroselskabet vælger så vidt muligt de mest moderne, effektive og miljøvenlige teknologier og bidrager til at understøtte en bæredygtig udvikling. Dette omfatter begrænsning af forurening fra farlige stoffer, spildevand og luftforurening.

### Risikovurdering

Klimaforandringerne medfører bl.a. en risiko for hyppigere skybrud og kraftig regn, hvilket kan føre til oversvømmelser af metroanlægget og dermed forstyrrelse af driften til stor gene for passagererne og den samlede kollektive trafik. Metroselskabet er opmærksom på denne risiko og tilpasser designet og anlægget herefter, så det kan modstå hundredårshændelser.

De risici, der er forbundet med klima og miljø under anlægsarbejderne, omhandler primært risikoen for udledning af miljøfremmede stoffer til det omgivende miljø, dvs. jord, grundvand, overfladevand og luft. Metroselskabet har stillet krav til entreprenørerne om beredskabsplaner for miljøuheld og forsvarlig håndtering af miljøfremmede stoffer, og vi fører tilsyn med, at entreprenørerne overholder god miljøpraksis på området.

Der er ligeledes miljøhensyn i forhold til driften, hvor et af de større hensyn er agtpågivenhed mod støj fra togene. Støjen må ikke være uhensigtsmæssig høj eller overskride fastlagte støjgrænser.

## Antikorruption

---

Metroselskabet har nultolerance over for korruption, hvilket for os betyder misbrug af betroet magt og midler for egen vindings skyld. Metroselskabet opretholder en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love og aftaler. Metroselskabet undgår interessekonflik-

ter, som kan påvirke vores troværdighed, samt aktiviteter, der kan påvirke troværdigheden i forhold til tredjepart.

---

### Risikovurdering

Korruption, herunder afpresning og bestikkelse, kan forekomme inden for alle brancher. Derfor er der også risiko for, at der kan forekomme tilfælde af korruption såvel internt i Metroselskabet som blandt vores leverandører og entreprenører. Nultolerancepolitikken og høje etiske standarder er sammen med god forretningsadfærd en grundlæggende værdi i alle vores aktiviteter.

For at håndtere den interne risiko har Metroselskabet implementeret en række retningslinjer for god forretningsadfærd og kontrolmekanismer, der er integreret i vores almindelige virke. Alle vores chefer modtager årligt en gennemgang af retningslinjerne, og nye medarbejdere orienteres om retningslinjerne. Herudover er der etableret en whistleblowerordning, hvor såvel interne som eksterne forhold kan indberettes, og det er vores revisionskomite, som behandler indberetningerne.

For at håndtere den eksterne risiko for korruption følger Metroselskabet de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive vores adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse. Metroselskabet vil fortsat

have fokus på arbejdet med antikorruption og fortsætte udviklingen inden for auditering af leverandører.



Læs mere om metroen på [m.dk](http://m.dk)