

# Metroselskabets CSR-rapport 2016

Global Compact Annual Communication on Progress



# Indhold

<b>Forord</b>	3
<b>Erklæring om fortsat støtte</b>	5
<b>Virksomhedsstruktur</b>	6
Anlæg af metro	6
Drift af metro	7
<b>Metroselskabets CSR-proces</b>	8
Compliancetest for samfundsansvar	8
Tilrettelæggelse af CSR-proces	8
Identifikation af allerede eksisterende CSR-tiltag	9
Peer review	10
Bruttoliste over CSR-emner	10
<b>Fremtidige fokusområder</b>	12
Prioritering af fokusområder	12
Metroselskabets arbejde med verdensmålene	13
Det videre arbejde	15
<b>Verdensmål 3: Sundhed og trivsel</b>	16
<b>Verdensmål 4: Kvalitetsuddannelse</b>	17
<b>Verdensmål 7: Bæredygtig energi</b>	18
<b>Verdensmål 9: Industri, innovation og infrastruktur</b>	19
<b>Verdensmål 12: Ansvarligt forbrug og produktion</b>	20
<b>Metroselskabets CSR-tiltag i 2016</b>	21
Menneskerettigheder	21
Arbejdstagerrettigheder	25
Miljø	28

# Forord

## **Kære læser**

2016 har været et spændende år i forhold til CSR i Metroselskabet. Selskabet har siden indmeldelsen i FN's Global Compact-initiativ skabt struktur over alle selskabets CSR-tiltag, og har lært et helt nyt sprog – det internationale CSR-sprog. For hvad er egentlig sammenhængen mellem FN Global Compacts 10 principper fordelt på fire fokusområder og FN's 17 verdensmål? Og hvordan hænger det derudover sammen med de 169 targets og vores egne CSR-tiltag?

Da Metroselskabet er afhængig af leverandørkontrakter for drift, vedligeholdelse og anlæg af metroen i hovedstaden, har selskabet udarbejdet et Adfærdskodeks for leverandører. Adfærdskodekset skal sikre, at Metroselskabet til enhver tid kan håndhæve principperne i Global Compact i alle led af selskabets virksomhed. Adfærdskodeks støtter sig op ad Global Compact, og indeholder Metroselskabets principper for de samme fire fokusområder, nemlig menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption. Derfor er denne rapport afsnit om Metroselskabets CSR-tiltag i 2016 også bygget op omkring disse fire overordnede fokusområder.

For så vidt angår Metroselskabets fremtidige fokusområder, har selskabet valgt at fokusere på FN's 17 verdensmål, der er FN's konkrete udmøntning af principperne i Global Compact for årene 2015 til 2030.

FN's 17 verdensmål udfylder dermed principperne i Global Compact frem til 2030, og derfor er det også disse, som Metroselskabet har besluttet, skal være det bærende element i selskabets operationelle CSR-strategi.

Metroselskabet har valgt at lade analyser af fremtidige fokusområder og fastlæggelse af ambitionsniveauer tage sit udgangspunkt i udvalgte verdensmål. Udvælgelsen er sket på baggrund af en grundig analyse af, hvilke verdensmål Metroselskabet kan understøtte på kort og på lang sigt. Den strategi, som Metroselskabet præsenterer, og de KPI'er, som selskabet vil arbejde med i det kommende år, er derfor tæt forbundet til verdensmålene.

Med denne CSR-rapport er det målet at give et større indblik i Metroselskabets arbejde med CSR og fremtidige ambitioner for, hvor selskabet ønsker at bevæge sig hen.

God læselyst!

**Jørn Neergaard Larsen**  
Formand for bestyrelsen

**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 foråret 2016 besluttede at tiltræde FN's Global Compact-initiativ og blev endeligt medlem heraf i sommeren 2016. Social ansvarlighed for os indebærer at opretholde en høj integritet i forhold til samarbejdsparter og at handle med omtanke i de samfund og miljøer, hvor Metroselskabet opererer.

Tiltrædelsen til FN 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 anti-korruption.

Med denne CSR-rapport vil vi gerne udtrykke Metroselskabets fortsatte støtte til FN 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 offentligt 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  
Metroselskabet I/S

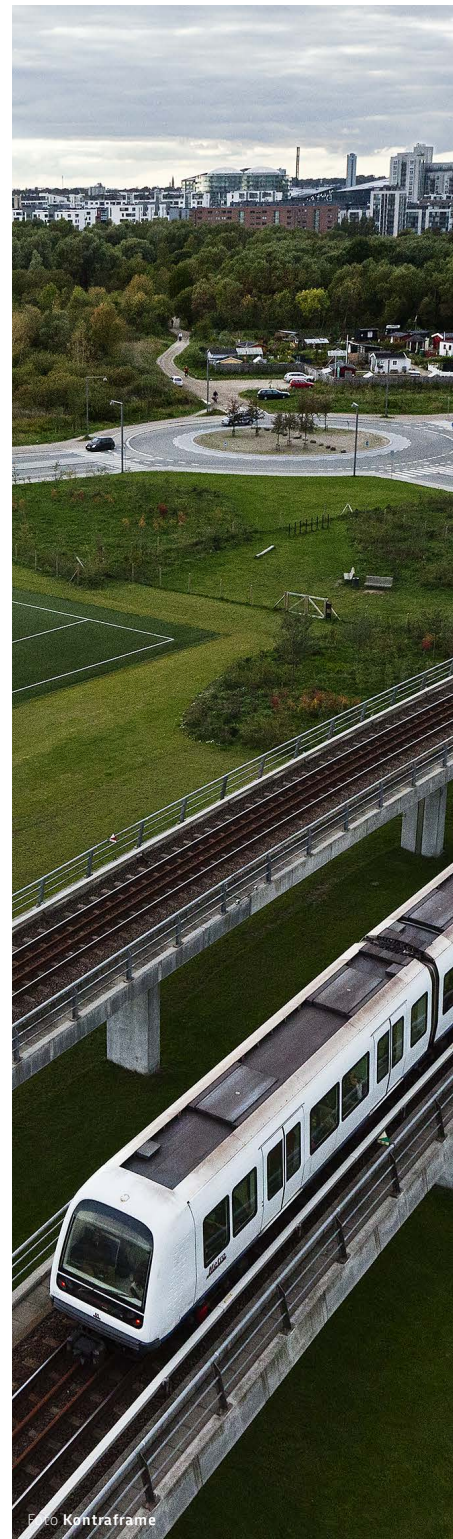
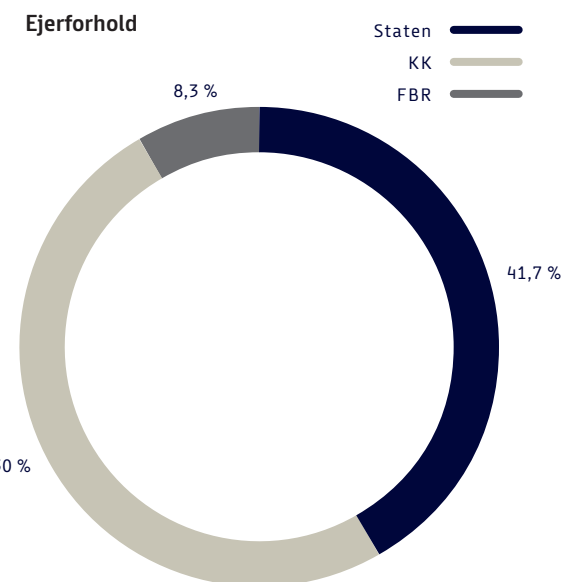
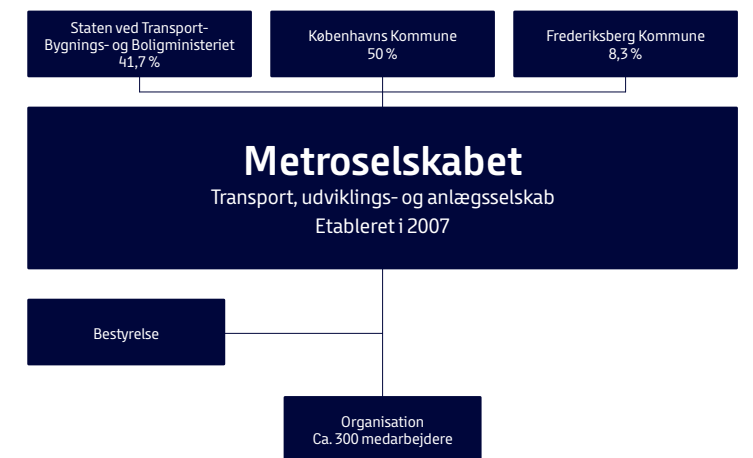


Foto Kontraframe

# Virksomhedsstruktur

Metroselskabet er stiftet i 2007 og har ansvaret for at drive og vedligeholde den eksisterende metro samt for at anlægge nye linjer.

Metroselskabet er et interessentselskab, som er ejet af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Staten ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Metroselskabets bestyrelse er selskabets øverste ledelse og har ansvaret for, at selskabet opfylder de formål, selskabet er stiftet til.





# Anlæg af metro

Metroselskabet har det overordnede ansvar for at anlægge nye metrostrækninger. Metrobyggeriet er internationale megaprojekter, der kræver stor erfaring, præcision og vedholdenhed. Fra de store linjer bliver tegnet på et kort til detaljerede analyser og vedtagelsen af en anlægslov. Fra dialogen med omgivelserne til styringen af over 20 store byggepladser med mere end 1.500 medarbejdere. Fra tilpasningen til et internationalt arbejdsmarked under forandring og til færdiggørelsen af hele byggeriet, hvor der bores 42 kilometer tunnel under byen og bygges 24 moderne stationer.

Selve anlægsarbejdet forestås af anlægsgenrepreneur Copenhagen Metro Team (CMT), der står for anlægget af Cityringen. CMT består af tre italienske parter, Salini Impreglio S.p.A., Tecnimont og SELI.

Anlægsgenrepreneur MetNord, der står for anlægget af Cityringens afgang til Nordhavn, består af danske Züblin og tyske Hochtief.

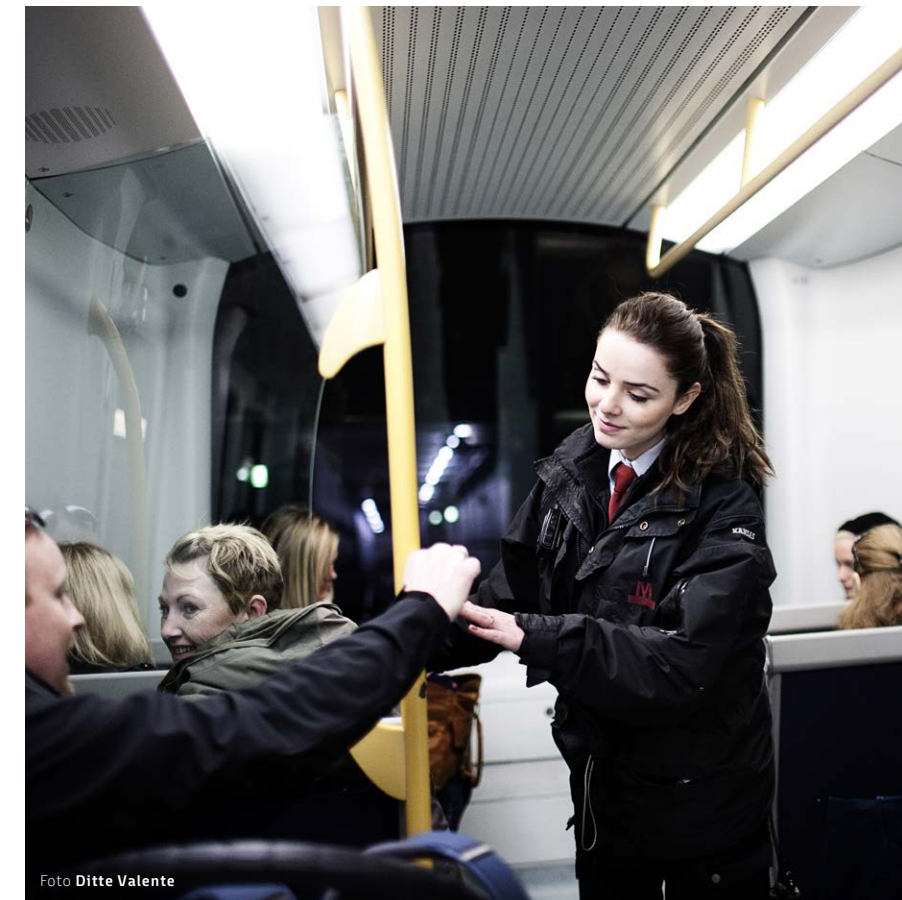
Ansaldo STS skal levere tog, styresystem og kontrol- og vedligeholdelsescenter samt stå for driften de første fem år med option på yderligere tre år. Ansaldo STS har stået for at levere tog og styresystemer til den eksisterende metro, ligesom de har stået for drift og vedligehold af den eksisterende metro siden åbningen i 2002.



# Drift af metro

Metro Service A/S er driftsoperatør og står for den daglige drift og vedligehold af metroen. Metro Service er en privat virksomhed og er underleverandør til Ansaldo STS, som har kontrakt med Metroselskabet om drift og vedligehold af metroen.

Metro Service forestår kundeservice, holder opsyn og kontrollerer billetter i metroen, overvåger metrodriften og stationerne samt sikrer passagerinformation og besvarer opkald fra opkaldspunkterne på stationer og i togene. Derudover forestår Metro Service vedligehold af infrastrukturen, udskiftning af skinner, sikkerhedssystemer, monitorering af banelegemer, håndtering af tekniske anlæg samt al vedligeholdelse af tog, herunder blandt andet rutinemæssig vedligeholdelse i form af rengøring, udskiftning af komponenter mv.





# Metroselskabets CSR-proces

Den 28. juni 2016 sendte Metroselskabet en ansøgning til FN's Generalsekretær, H.E. Ban Ki-Moon, 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 første 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 Global Compact har selskabet arbejdet videre med at implementere principperne om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption.

**Compliancetest for samfundsansvar**  
Metroselskabet foretog primo 2016 en compliancetest i forhold til Statens Ejerskabspolitik, Københavns Kommunes politik for aktivt ejerskab samt anbefalingerne for god selskabsledelse. Testen viste, at Metroselskabet lever op til de krav og anbefalinger, der fremgår af årsregnskabslovens nuværende regler.

Endvidere forholdt compliancetesten sig til kravene i Charter for Samfundsansvar i Bygge- og Anlægsbranchen, som Metroselskabet tiltrådte i 2015, samt i forhold til FN Global Compacts ti principper om samfundsansvar, der er de principper, som revisionen af årsregnskabsloven bygger på.

Compliancetestens overordnede konklusion var, at selskabet generelt opfyldte lovgivningskrav og krav fra selskabets ejere, og at selskabet med fordel kunne tilslutte sig FN's Global Compact-initiativ for at arbejde mere systematisk med CSR.



Foto René Strandbygaard

## Tilrettelæggelse af CRS-proces

Efter Metroselskabet er blevet optaget i FN Global Compact, er der tilrettelagt en proces, der skal lede mod udarbejdelsen af en CSR-strategi baseret på FN Global Compact. Processen er tilrettelagt, så der sikres forankring i organisationen og dermed ejerskab til CSR-arbejdet.

Processen har været inddelt i tre faser:

Fase 1 – Identifikation

Fase 2 – Strategi

Fase 3 – Implementering

	Fase 1 Identifikation			Fase 2 Strategi				Fase 3 Implementering			
	Kortlægning	Peer review	Bruttoliste over CSR-emner	Prioritering af fokusområder	Fastlæggelse af ambitionsniveau	Kritiske succesfaktorer	Nøglenindikatorer (KPI)	Organisering af arbejdet	Handlingsplan	Intern kommunikation	Ekstern kommunikation
<b>Nøglemedarbejdere</b>	x	x	x							x	x
<b>Chefgruppen</b>				x	x	x	x			x	x
<b>Direktørkredsen</b>			x	x	x	x	x	x	x		
<b>Bestyrelsen</b>				x	x				x		

Metroselskabet har i 2016 gennemgået fase 1 og 2 og fortsætter med fase 2 og 3 i første halvdel af 2017.

### Identifikation af allerede eksisterende CRS-tiltag

For at identificere allerede eksisterende CRS-tiltag i Metroselskabet udpegede selskabet en række nøglemedarbejdere, der med udgangspunkt i selskabets value chain gennemgik hvert led i kæden og identificerede, hvilke CSR-aktiviteter og risici der knyttede sig til hvert led. Arbejdsgruppen forholdt sig til, hvad selskabet havde af nedskrevne politikker, strategier mv., uskrevne aktiviteter, initiativer og særlige indsatser, samt om der var nogle tiltag, selskabet bare gjorde uden at kategorisere disse som CSR-tiltag.

Arbejdsgruppen konkluderede generelt, at selskabets arbejde med CSR var omfangsrigt både for så vidt angår antallet af tiltag samt de emner, tiltagene var rettet imod. Sammenlagt identificerede arbejdsgruppen 146 tiltag. Denne liste af aktiviteter er blevet kvalitetstjekket i en høringsrunde i dele af selskabets enheder, hvorefter listen ekspanderede til sammenlagt 182 tiltag. Disse udgør grundlaget i en bruttoliste over mulige CSR-fokusområder.

De allerede eksisterende CSR-tiltag blev herefter fordelt i forhold til FN's 17 verdensmål, hvorefter det blev tydeliggjort, hvilke verdensmål selskabet påvirkede positivt i enten anlægsfasen,

driftsfasen eller overordnet kategoriseret som selskabets administration.

Fundamentet i Metroselskabets CSR-arbejde udgøres af selskabets Adfærdskodeks, som er udarbejdet med henblik på at indgå i enhver leverandørkontrakt, således at selskabet kan håndhæve principperne i Global Compact i ethvert led af selskabets produktion. Adfærdskodekset er ikke kun gældende over for leverandørerne, men er også udgangspunktet for Metroselskabets egen CSR-politik, som selskabet i enhver handling søger at leve op til. Metroselskabet finder derfor, at arbejdet med alle 17 verdensmål er væsentligt for selskabets virksomhed.

### Peer review

Til at understøtte selskabets identifikation af det fremtidige arbejde med CSR-tiltag er der foretaget et peer review af udvalgte virksomheder. De udvalgte virksomheder kunne være umiddelbart sammenlignelige med Metroselskabet, men kunne også være pionerer inden for et givent område, hvor Metroselskabet vil kunne få inspiration til at styrke sin profil.

Peer review'et havde til formål at afdække områder; hvor de udvalgte virksomheder var længere fremme end Metroselskabet, undersøge om der var

områder helt uden CSR-tiltag, om der var nogle områder, der gav selskabet en konkurrencemæssig fordel, samt en vurdering af, hvordan Metroselskabet lå i forhold til det generelle niveau i branchen.

Peer review-analysen viste samlet set, at Metroselskabet generelt var langt fremme i forhold til niveau og kvaliteten af CSR-aktiviteter, og at selskabets CSR-tiltag ikke havde åbenlyse huller i forhold til de virksomheder, selskabet sammenlignede sig med. Metroselskabet vurderer, at dette hovedsageligt skyldes, at der er så mange forhold tænkt ind i projektering og design af metroen. Derimod var det tillige selskabets vurdering, at mange tiltag allerede tages for givet, fordi de er tænkt ind i projekteringen, og de derfor bliver en grundforudsætning for anlæg og drift af metroen.

Metroselskabets CSR-aktiviteter bar endvidere præg af knopskydninger i forhold til, hvilke CSR-tiltag der arbejdes med i selskabet, men har også haft den virkning, at selskabet på visse områder har udviklet ekspertviden og er blevet bannerfører for så vidt angår for eksempel miljø og arbejdsforhold. Disse tiltag arbejdes der derfor videre med i den videre proces.

### Bruttoliste over CRS-emner

Alle resultater af de forudgående faser (identifikation af allerede eksisterende CSR-tiltag og peer review) blev herefter sammenholdt i et skema fordelt på hvert verdensmål. Dette skema udgør bruttolisten over alle CSR-emner og giver overblik over, hvilke verdensmål der synes mest relevante for selskabets virksomhed. Bruttolisten indeholdt derudover en vurdering af, hvor meget verdensmålene påvirkes enten positivt eller negativt i forhold til, hvor væsentlige verdensmålene er for selskabet. Vurderingerne er delt op på henholdsvis drift, anlæg og selskabets administration.

Bruttolisten har dannet afsæt for den videre proces, hvorefter det er relevant at arbejde med at øge det positive aftryk på verdensmålene og mindske det negative aftryk. Den videre proces angår prioritering af fokusområder samt fastlæggelse af ambitionsniveau ud fra en helhedsbetragtning af alle forhold i selskabet. Den videre proces sker under inddragelse af både nøglemedarbejdere, chefgruppen, direktørkredsen og bestyrelsen.

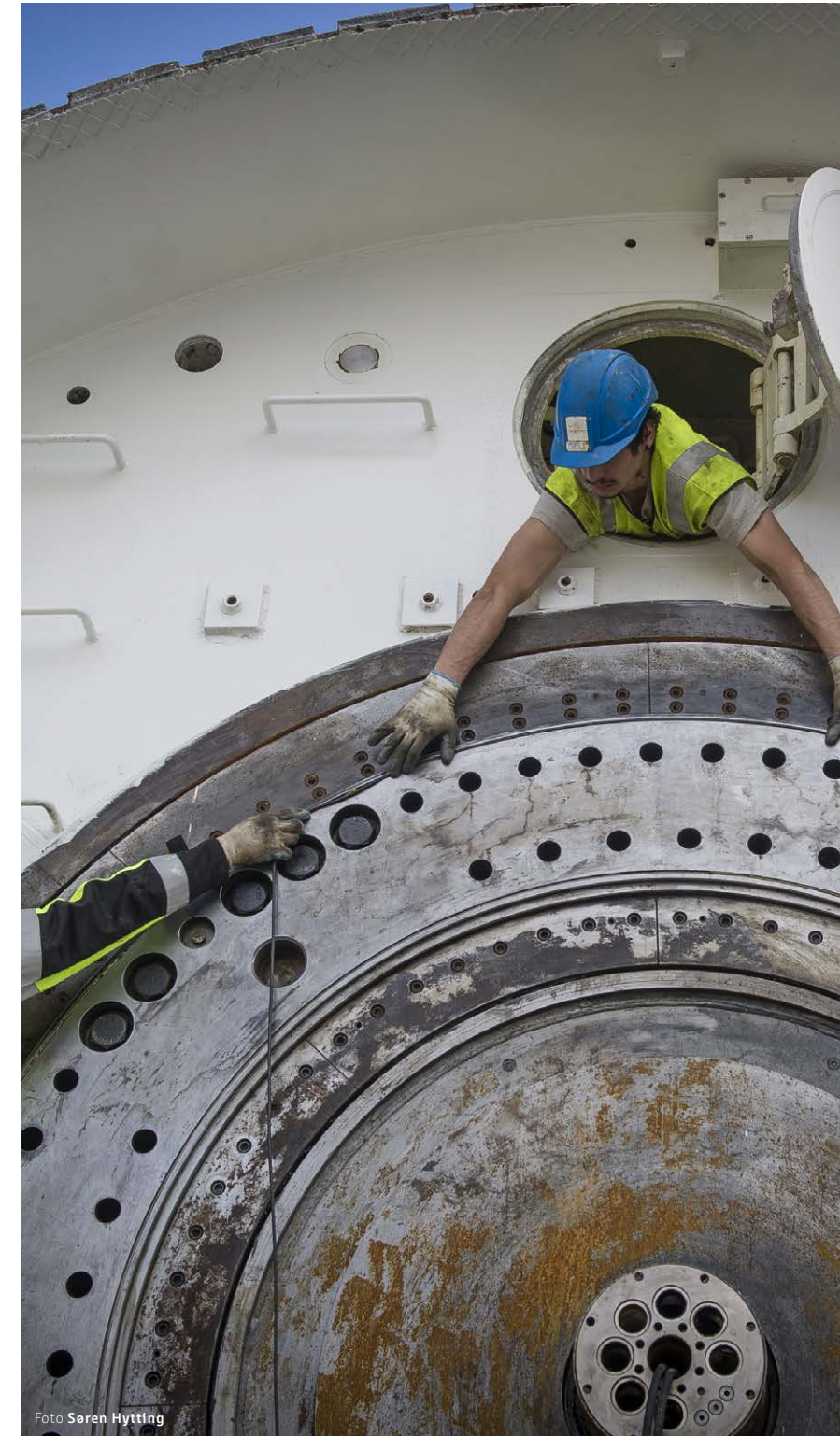


Foto Søren Hytting



# Fremtidige fokusområder

Kollektiv trafik har en række samfundsmæssige fordele af økonomisk, miljømæssig, arealmæssig, rejsetidsmæssig og social karakter. Metroen har endvidere den særegne fordel, at metroen er den mest bæredygtige transportform, der kun overgås af cyklister og fodgængere. Metroen giver således hver dag mange mennesker mulighed for at vælge en bæredygtig alternativ transportform, fremfor anden transport, der anvender fossilt brændstof. Dertil kommer, at metroen er førerløs, eldrevet, og der er tænkt miljø og klimahensyn ind i design og projektering af metroen. Tilsvarende har Metroselskabet fokus på særligt menneskerettigheder og arbejdstagerrettigheder i anlægsfasen.

En anden åbenlys fordel er, at metroen er et mainstream produkt, der umiddelbart når mange mennesker. Alene i 2016 kørte ca. 60,9 mio. passagerer med metroen, og med åbningen af Cityringen i sommeren 2019 forventes passager-tallet at stige til 130 mio. passagerer årligt. Meget små tiltag i en retning af mere bæredygtighed vil kunne styrke metroens profil og nå en meget bred skare af mennesker. Metroselskabet har derfor et stort potentiale, når det kommer til øget samfundsansvar.

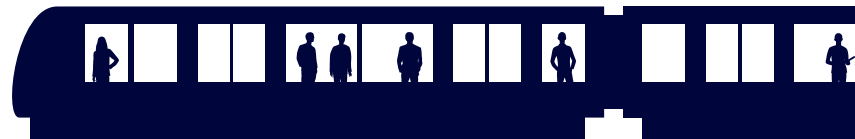
Fordi mange af Metroselskabets CSR-tiltag er en grundforudsætning for anlæg og drift af metroen i hovedstaden, tænker selskabet ofte ikke, at en lang række af de initiativer, der udføres, faktisk er CSR-tiltag. Metroselskabet kan derfor gennem tilslutningen til FN Global Compact få et redskab til at italesætte selskabets initiativer, således at der kommer mere fokus på CSR og bæredygtighed i det hele taget, hvorved det bliver lettere at vurdere, hvilke knapper der skal skrues på for at sikre konstant fokus på bæredygtige tiltag.

225 G.  
CO<sub>2</sub>



Kører du i en nyere bil, uleder du omkring 225 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer.

52 G.  
CO<sub>2</sub>



## Prioritering af fokusområder

Med baggrund i bruttolisten over CSR-emner, som omtalt i afsnittet 'Metroselskabets CSR-proces', arbejdede en styregruppe bestående af chefer med prioriteringen af fokusområder. Styregruppen analyserede Metroselskabets positive eller negative påvirkning af selskabets aktiviteter på de verdensmål, der var vurderet relevante for selskabet. Idet selskabet har meget forskellig påvirkning af verdensmålene, alt efter hvilken del af selskabets value chain aktiviteten finder sted i, blev analysen foretaget for henholdsvis drift, anlæg og administration.

Analysen er et udtryk for et øjebliksbillede af, hvordan påvirkningen finder sted her og nu. Det forventes, at dette vil ændre sig over tid blandt andet som følge af, at Metroselskabets anlægsaktiviteter bliver færre, og driftsaktiviteter bliver tilsvarende flere. Derudover vil billedet ændre sig, såfremt Metroselskabet får til opgave at anlægge nye metrolinjer, da

hver enkelt metrolinje har sine særegenskaber og derfor vil have forskellig påvirkning på verdensmålene.

Det er blevet drøftet, hvorvidt væsentlighedsvurderingen skulle basere sig på den faktiske påvirkning af verdensmålene, eller hvorvidt den skulle basere sig på en vurdering i forhold til, hvad normen og forventningen er i branchen. Styregruppen besluttede imidlertid, at væsentligheden skulle baseres på selskabets faktiske påvirkning af verdensmålene, da Metroselskabets overordnede ambition er at være et eksempel til efterfølgelse.

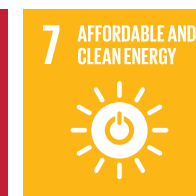
Selvom analysen blev delt op i henholdsvis drift, anlæg og administration, er det vigtigt, at analysen anskues som en sammenhængende analyse, idet Metroselskabet ikke til hverdag arbejder ud fra denne opdeling. Metroselskabet ser dets samlede aktiviteter som én sammenhængende påvirkning, og en måde at opveje negative konsekvenser på for eksempel

miljøet i anlægsfasen er allerede tænkt ind i designet af driftsfasen, således at selskabet opnår den mest effektive og hensigtsmæssige positive påvirkning.

På baggrund heraf har Metroselskabets valgt følgende verdensmål ud som fokusområder, som selskabet ønsker at arbejde videre med på den korte (1-årigt) og den lange bane (3-5-årigt).

## Verdensmålene er valgt ud på baggrund af følgende kriterier:

- Hvilke verdensmål vurderer Metroselskabet umiddelbart, ved bedst mulig udnyttelse af ressourcerne, at kunne minimere den negative påvirkning og/eller øge den positive påvirkning af?
- Hvilke verdensmål er meget integreret i det arbejde, selskabet i forvejen udfører, og som selskabet dermed forventeligt vil komme til at arbejde med?
- Hvilke verdensmål påvirker selskabets aktiviteter negativt, og som selskabet vurderer bør søges mindske?





### Metroselskabets arbejde med verdensmålene

Metroselskabets arbejde med CSR er allerede i dag omfangsrigt og varieret. Som udgangspunkt er Metroselskabets Adfærdskodeks baseret på FN's Global Compacts principper, som de 17 verdensmål er en udmøntning af. Adfærdskodekset gælder derfor i forhold til samtlige 17 verdensmål. Med denne tilgang ønsker selskabet at understøtte en positiv udvikling af alle 17 verdensmål og signalere dem alle som værende væsentlige for Metroselskabet. Adfærdskodekset giver eksempelvis selskabet mulighed for at ophøre en leverandørkontrakt, hvis leverandøren forsætligt eller gentagne gange forsømmer at overholde Adfærdskodeks i en urimelig grad, eller hvis leverandøren afviser at deltage i due diligence-aktiviteter eller udviser manglende vilje til at samarbejde om at løse eventuelle problemer.

Selvom Metroselskabet i forbindelse med udarbejdelse af CSR-strategien for 2017 udvælger en række fokusområder i form af fem verdensmål, vil selskabet fortsætte dets arbejde med CSR-tiltag inden for de øvrige verdensmål. Disse aktiviteter vil derfor ufortrødent fortsætte, og tilslutningen til FN's Global Compact-initiativ har dermed også til formål at systematisere selskabets CSR-prioriteter, foruden at støtte op om principperne i Global Compact og arbejde aktivt imod opfyldelsen af FN's verdensmål.



Ovenstående figur viser Metroselskabets grad af påvirkning af de enkelte verdensmål. Som udgangspunkt er alle 17 verdensmål vedkommende for selskabet, idet disse er omfattet af selskabets Adfærdskodeks for leverandører, som udgør fundamentet i Metroselskabets arbejde med CSR. Det vil sige, at Metroselskabet både stiller krav til, at selskabet selv har politikker på dette område, som kan være i form af Adfærdskodeks for leverandører, og stiller tilsvarende krav til selskabets leverandører og deres underleverandører.

Derudover er der de verdensmål, som Metroselskabet løbende arbejder med som en del af den daglige virksomhed. Det er disse verdensmål, som Metroselskabet påvirker direkte og har særlige aktiviteter og tiltag, som skal styrke selskabets ageren på markedet, og som skal sikre, at selskabet altid vælger det bedst mulige alternativ, det værende for miljøet, klimaet, arbejdstagerrettigheder, arbejdsmiljø og i enhver anden henseende, der er direkte forbundet med selskabets virksomhed. Metroselskabet vil fortsat have mange tiltag og løbende foretage nye initiativer indenfor disse kategorier, ligesom selskabet årligt vil afrapportere på disse tiltag i selskabets CSR-rapport.

Selskabet vælger endvidere årligt en række fokusområder for det kommende år. Disse verdensmål udvælges som særlige verdensmål, som selskabet ønsker at arbejde med på kort eller på lang sigt. Fokusområderne revideres årligt på baggrund af Metroselskabets opdatering af selskabets CSR-strategi for det kommende år. For disse fokusområder gælder det, at selskabet opstiller en række mål og udfærdiger en handleplan for, hvordan selskabet vil søge at opnå målet. Selskabet afrapporterer herpå årligt i Metroselskabets CSR-rapport med særlig fokus på målopfyldelsen.

Over tid kan forholdet mellem påvirkning af verdensmål i henhold til de tre kategorier ændre sig, som Metroselskabets virksomhed ændrer karakter.

### Det videre arbejde

Metroselskabet ønsker at arbejde grundigt med selskabets CSR-strategi og sikre, at den bliver tilstrækkeligt forankret i hele selskabet. Dette er vægtet fremfor at nå langt i forhold til den samlede proces med udarbejdelse og offentliggørelse af selskabets første CSR-rapport til FN Global Compact.

Metroselskabet vil blandt andet genbesøge væsentlighedsvurderingen

af henholdsvis drift, anlæg og administrationen med henblik på at sikre, at det er det mest retvisende billede, der danner grundlag for selskabets samlede CSR-strategi.

Herefter går Metroselskabet i gang med implementeringsfasen, hvor der blandt andet vil ske en ny organisering af arbejdet. Det skal afklares, hvem der har ansvaret for de enkelte kritiske succesfaktorer og dertilhørende KPI'er, samt om der skal nedsættes støttefunktioner og eventuelt uddannes CSR-ambassadører i selskabet.

Derudover vil Metroselskabet udarbejde en detaljeret kommunikationsstrategi for, hvordan den interne såvel som den eksterne kommunikation skal tilrettelægges.



## Verdensmål 3: Sundhed og trivsel

Metroselskabet har arbejdet indgående med arbejdsmiljø i 2016 og vil fortsat have stort fokus på dette i 2017. Metroselskabet vil arbejde videre med at skabe og implementere nye tiltag til at nedbringe antallet af arbejdsulykker på byggepladserne. Arbejdsmiljø udgør endvidere en væsentlig del af selskabets udbud, både for så vidt angår genudbuddet af driften og Sydhavnsafgreningen fra Cityringen. Overordnet er det Metroselskabets mål aktivt at medvirke til, at antallet af arbejdsulykker falder for byggebranchen.

3 GOOD HEALTH  
AND WELL-BEING



### Mål for 2017

> **Metroselskabet** vil afprøve nye metoder og redskaber fra andre industrier, der erfaringsmæssigt ligger langt bedre end byggebranchen for arbejdsulykker, med henblik på at implementere disse i Metroselskabets anlægsprojekter.

> **Metroselskabet** vil arbejde for en ulykkesfrekvens over 12 måneder på under 20 på Cityringen.

> **Metroselskabet** vil indgå kontrakter med byderne på både genudbuddet af driften samt Sydhavnsafgreningen fra Cityringen, hvor byderne accepterer Metroselskabets arbejdsmiljøkrav som anført i udbudsmaterialet.

### Handleplan

Målet om at nedbringe antallet af arbejdsulykker er en toprioritet for Metroselskabet i det daglige arbejde. I 2017 skal Metroselskabet indgå i dialog med de prækvalificerede bydere med henblik på at skabe forståelse herfor. Metroselskabet skal ligeledes i dialog med samarbejdspartnere generelt om arbejdsmiljø med særlig fokus på at nedbringe antallet af arbejdsulykker og vil derfor forsøge at skabe en holdningsændring blandt interessenter, samarbejdspartnere mv. Dette initiativ tages i håb om, at øget opmærksomhed på antallet af arbejdsulykker vil skabe en holdningsændring, således at arbejdsmiljøet samlet set bliver bedre.



Foto Ulrik Jantzen



## Verdensmål 4: Kvalitetsuddannelse

Metroselskabet har indgået en partnerskabsaftale med dele af arbejdsmarkedets parter om at tilvejebringe lærlinge på Cityringen. Partnerskabet mødes cirka hvert kvartal og drøfter status samt fokuserer på at rydde eventuelle hindringer for flere lærlinge af vejen. Dette har givet nyttig viden både til arbejdsmarkedspartner og Metroselskabet og dennes hovedentreprenører.



### Mål for 2017

**Metroselskabet** har et mål om 62,4 lærlinge årsværk fra maj 2016 og frem til midten af 2019 fordelt på Cityringen og Nordhavnsafgreningen fra Cityringen.

**Metroselskabet** har et mål om at indgå kontrakter på Sydhavnsafgreningen af Cityringen, hvor der skal ansættes 59 lærlinge i anlægsperioden, som anført i udbudsmaterialet.

### Handleplan

Metroselskabet har tidligere besluttet at anvende sociale klausuler i de kontrakter, selskabet indgår, hvor det er muligt at uddanne faglærte jf. Erhvervs-skoleloven. Dette klausulgrundlag er i foråret 2016 blevet opdateret, og brugen af det er udvidet til flere kontrakter.

Metroselskabet er ligeledes i løbende dialog med en række erhvervsskoler. Derudover medvirker Metroselskabet til endags-undervisning af en række af Nordsjællands Erhvervsskoles kursister og deltager i andre initiativer rettet mod at sikre interesse fra potentielle lærlinge.

Metroselskabet har i 2014 fornyet en aftale om en matchmaker, der kontakter alle nye virksomheder på Cityringen, der forventes at kunne have lærlinge. Denne ordning vil fortsat være i anvendelse i 2017.

Selskabet har i det udbudsmateriale, der er udsendt til Sydhavnen, sat et lærlingekrav. Derudover har selskabet ved en projektgennemgang i december 2016 fremhævet vigtigheden for selskabet af, at der bliver uddannet faglært arbejdskraft i forbindelse med anlægget.



Foto Søren Hytting

## Verdensmål 7: Bæredygtig energi

Metroselskabet vil i 2017 fortsætte arbejdet med optimering af energiforbruget i driften og vedligeholdelsen af den eksisterende metro.



### Mål for 2017

**Metroselskabet** vil sikre, at energiforbruget for driften og vedligeholdelsen af den eksisterende metro ikke overstiger niveauet for 2016. I 2016 var energiforbruget pr. passager 0,5 kWh.

**Metroselskabet** vil sikre, altid at vælge energioptimeret udstyr ved udskiftning af komponenter i forbindelse med drift og vedligeholdelse af den eksisterende metro.

### Handleplan

Den idriftsatte metros stigende passagertal medfører et stigende strømforbrug, idet et øget antal af passagerer medfører tilsvarende øget antal af tog i drift, øget antal af afgang, øget antal af døråbninger samt øget vægt og derved energiforbrug for togdriften. Derudover vil flere passagerer i driften medføre øget forbrug af rulletrapper,

elevatorer, billetautomater og andre stationssystemer generelt. Metroselskabet vil i 2017 have fortsat fokus på, at selskabets forbrug af energi fortsat optimeres, således at det samlede forbrug af energi i driften fortsat falder pr. passager, der benytter metroen.

Metroselskabet vil derudover have fokus på til enhver tid at vælge det bedst mulige alternativ i forhold til at skabe energioptimering i driften og vedligeholdelsen af den eksisterende metro ved at sikre, at udskiftning af komponenter altid medfører et mindst ligeså energieffektivt valg som den udskiftede del – og gerne bedre. Metroselskabet vil altid foretage denne vurdering på baggrund af de konkrete situationer.



Foto Metroselskabet



## Verdensmål 9: Industri, innovation og infrastruktur

Metroselskabet arbejder med at kortlægge fremtidens megatendenser og nye teknologiske muligheder, hvor det bl.a. undersøges, hvordan byudviklingsmønstre, digitalisering og selvkørende biler påvirker den kollektive transport.



### Mål for 2017

**Metroselskabet** vil offentliggøre arbejdet med at kortlægge megatendenser, byudviklingsmønstre og sammenhængende kollektiv trafik.

**Metroselskabet** vil skabe bedre forståelse for fremtidens teknologi og påvirkningen af den kollektive trafik på baggrund heraf.

**Metroselskabet** vil arbejde på at skabe et forslag til en reetablering af Ny Ellebjerg Station med fokus på gode omstigningsmuligheder og med mulighed for at byudvikle området omkring stationen.

### Handleplan

I disse år sker der en hurtig teknologisk udvikling inden for bl.a. digitalisering, der kan få stor betydning for den kollektive transport. Studier peger bl.a. på, at introduktionen af førerløse og selvkørende biler skaber nye potentialer og udfordringer for den kollektive transport.

Metroselskabet vil i 2017 færdiggøre et arbejde, der nærmere undersøger, hvordan megatendenserne og den teknologiske udvikling forventes at påvirke den kollektive transport. Resultaterne forventes at kunne indgå i fremtidige beslutningsgrundlag for etablering af ny infrastruktur. Konklusionerne fra arbejdet vil blive kommunikeret til interessenter og meningsdannere.

Metroselskabet vil i 2017 indlede dialog med de øvrige trafikoperatører om, hvordan vi skaber et godt knudepunkt for alle i den kollektive trafik i forbindelse med ombygningen af Ny Ellebjerg Station. Metroselskabet indleder endvidere dialog med interessenter med henblik på at kortlægge deres byudviklingsønsker for området.



Foto Metroselskabet

## Verdensmål 12: Ansvarligt forbrug og produktion

Metroselskabet arbejder med at sikre, at måden, nabokommunikationen foregår på, bliver så vedkommende som mulig og når ud til flest mulige naboer. Dette kræver en differentieret kommunikation, hvor innovative muligheder og løsninger vurderes og afprøves. Tilsvarende skal Metroselskabet være let at komme i kontakt med og skal opfattes af naboerne som værende lydhøre og dialogsgørende.



### Mål for 2017

**Metroselskabet** vil arbejde for, at naboerne er tilfredse med den information, de modtager, og at målinger for 2017 viser en tilfreds-hedsprocent på minimum 75 pct.

**Metroselskabet** vil arbejde for, at det samlede besøgstal for kulturnatten, metroens udstilling og byggepladsbesøg, som minimum er på samme niveau som 2016 – og gerne højere. I 2016 havde Metroselskabet godt 56.000 besøgende i alt.

### Handleplan

Metroselskabet har udarbejdet en ny kommunikationsstrategi i efteråret 2016, der gælder frem til udgangen af 2019. Metroselskabets kommunikationsstrategi er den overordnede ramme for selskabets kommunikation. For hver af de enkelte kanaler og indsatsområder, strategien omhandler, vil der blive udarbejdet handlingsplaner.

Metroselskabet har forskellige værktøjer til at sikre fremdrift i forhold til målene for 2017. Selskabet vil anvende målinger og evalueringer, der kan bruges til at iværksætte og justere kommunikationsindsatser for at opnå det bedst mulige resultat.

Metroselskabet vil arbejde for, at naboer til byggepladserne inviteres på besøg på metroens byggepladser, og endvidere holde åbne byggepladsbesøg, være stærkt engagerede i Kulturnatten samt være til stede med udstillingen "På sporet af metroen".



Foto Metroselskabet



# Metroselskabets CSR-tiltag i 2016

Metroselskabets CSR-arbejde var fra starten af 2016 ikke struktureret efter FN Global Compact. Metroselskabets CSR-arbejde i 2016 er dog søgt afrapporteret efter Global Compacts overordnede fokusområder; Menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption. De cases, som fremhæves i denne CSR-rapport, er blandt de væsentligste CSR-arbejder, som selskabet har foretaget i 2016.

## 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 medar-

bejderne og lokalsamfundet i overensstemmelse med relevante menneskerettighedsprincipper. Hvis Metroselskabet, eller selskabets leverandører samt deres underleverandører, har aktiviteter i lande, hvor menneskerettigheder generelt ikke er på et tilfredsstillende niveau, understøtter selskabet udviklingen ved at indføre nødvendige menneskerettighedsstandarder og gennemfører træning i forståelsen af standarderne.

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

## Akkumuleret ulykkesfrekvens pr. entreprenør for perioden juli 2011 - december 2016

— Akkumuleret ulykkesfrekvens

### Contractor

— MNJV12  
— OC  
— ASTS  
— CMT

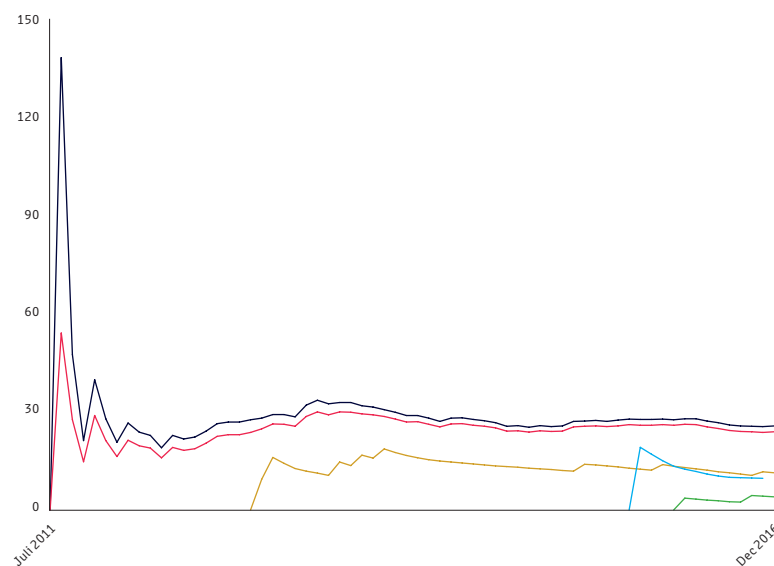


Foto: Metroselskabet

CMT's tunnelafdeling – Seli – fik Metroselskabets Safety First Award i september

## Case: Safety First Award

> Hver måned uddeler Metroselskabet en pris til en byggeplads eller et team på metrobyggeriet. Prisen hedder Safety First Award og går til byggepladser eller teams med en god sikkerhedskultur, hvor usikker adfærd adresseres, og hvor medarbejdere og ledere arbejder systematisk med at forebygge arbejdsulykker. Prisen uddeles ved en ceremoni, hvor direktøren for arbejdsmiljø holder en tale for prisvinderne, som også får et diplom og et gavekort til frokost på en café.

Metroselskabet oplever, at det har stor betydning for entreprenørerne at blive anerkendt for det gode arbejdsmiljøarbejde, de laver. Prisen er samtidig med til at skabe videndeling mellem byggepladserne, så de gode tiltag og bedste praksisser overføres fra plads til plads.



I september 2016 gik Metroselskabets Safety First Award til CMT's tunnelafdeling, Seli. Seli fortjente at blive anerkendt for deres store innovative arbejde for at forbedre sikkerhedskulturen og forebygge arbejdsulykker.

Gennem en effektiv nærved-ulykke-kampagne opfordrer Seli hele organisationen til at være opmærksom på usikre situationer. Derved skaber de en kultur, hvor alle taler om risici og har fokus på at forebygge arbejdsulykker. Derudover fremmer Seli arbejdsmiljøet ved at fokusere på at forbedre formændenes instruktion til arbejderne og præmiere de teams, der præsterer bedst i forhold til arbejdsmiljø.

Ved prisuddelingen holdt Metroselskabets plan- og arbejdsmarkedsdirektør, Louise Høst, en tale og roste Seli for deres store arbejdsmiljøindsats. Alle Seli's ansatte fik et diplom og et gavekort til frokost på en café. Selis flotte indsats blev i øvrigt også anerkendt af Arbejdstilsynet, som i december gav Seli en elitesmiley.



Valerio Violo  
direktør for Seli

Efter at have fået prisen sagde Valerio Violo, som er direktør for CMT's tunnelafdeling Seli, at: "Vi arbejder konstant på at forbedre sikkerheden, og som ledelse skal vi altid spørge os selv, om vi gør nok, og om vi kan gøre det bedre. Vi kan altid gøre mere. Så denne form for anerkendelse fra en ekstern partner betyder meget, fordi det fortæller os, at vi er på rette vej" [oversat citat].



Francesco Cozzi  
leder i Seli

Francesco Cozzi, som er en af lederne i CMT's tunnelafdeling Seli, fortalte ved prisuddelingen, at: "Jeg er stolt af at få prisen [Safety First Awarden], for jeg lægger meget arbejde i vores arbejdsmiljøarbejde på byggepladsen. At nogen udefra anerkender vores indsats viser, at vi gør et godt stykke arbejde" [oversat citat].

## Case: Vægtning af arbejdsmiljøtiltag i udbuds- evalueringen

- > I udbuddet af den nye metrolinje til Sydhavn er entreprenørerne fra starten blevet præsenteret for Metroselskabets værdier og ambitiøse vision for arbejdsmiljø. Nemlig at:
- Sikkerhed er den vigtigste værdi for Metroselskabet
  - Intet er så vigtigt eller presserende, at det ikke kan udføres sikkert
  - Alle har ret til gå uskadte hjem fra arbejde
  - Alle ulykker kan forebygges.

Desuden har Metroselskabet valgt, at arbejdsmiljø indgår eksplicit i evalueringsmodellerne for udbuddet. Formålet er at få entreprenørerne til at konkurrere på at være bedst på arbejdsmiljøområdet. I forhandlingsprocessen vil entreprenørernes oplæg om arbejdsmiljø være et centralt element.

## Case: Skærpede krav til arbejdsmiljø i de nye kontrakter

- > Metroselskabet mener, at arbejdsmiljø først og fremmest er et ledelsesansvar. I kontrakten for den nye metrolinje til Sydhavn er det derfor et krav, at alle ledere tager en ekstra uddannelse inden for arbejdsmiljø. Uddannelsen vil fokusere på ledernes holdning til arbejdsmiljø, da denne er essentiel for at kunne skabe en god sikkerhedskultur på byggepladserne.

I Sydhavnskontrakten har Metroselskabet desuden defineret en række proaktive KPI'er på arbejdsmiljøområdet. Med KPI'erne vil Metroselskabet monitorere og følge tæt op på, hvor godt entreprenørerne præsterer arbejdsmiljømæssigt, og entreprenørerne vil blive benchmarket mod hinanden. Ved at synliggøre og åbent sammenligne de enkelte entreprenørers resultater vil Metroselskabet give entreprenørerne et ekstra incitament til at brillere på arbejdsmiljøområdet.

Samtidig har Metroselskabet indført en række sanktionsmuligheder som for eksempel dagbøder i kontrakten, som gør det muligt for selskabet at agere effektivt i tilfælde af entreprenørers manglende overholdelse af arbejdsmiljøkravene. Sanktionerne giver Metroselskabet en vifte af muligheder for at sanktionere entreprenørerne, indtil de igen overholder arbejdsmiljøkravene. I sidste ende kan

Metroselskabet terminere kontrakten, hvis entreprenøren fortsat ikke overholder arbejdsmiljøkravene. Sanktionerne er et tydeligt signal til entreprenørerne om, at Metroselskabet vægter arbejdsmiljøet højt, og at arbejdsmiljøkravene skal overholdes.



## Der bliver gravet ca. 3.1 mio. ton jord op under arbejdet med Cityringen.

Jorden genbruges i Nordhavn, hvor det læses i vandet og udvider Københavns areal med 1 procent – så der er plads til de cirka **10.000** nye indbyggere, som flytter til København hvert år.

## Case: Byrum efterlades i minimum samme stand, som de blev overtaget

> Når Cityringen står færdig, får hovedstaden 17 nye metrostationer. Samtidig vil der være tre store underjordiske anlægskonstruktioner, som ikke vil få funktion fremadrettet, da de alene har været nødvendige i forbindelse med selve anlægget af metroen. De tre konstruktioner ligger på Sønder Boulevard, i Nørrebroparken og på Øster Søgade.

Metroselskabet har med støtte fra Realdania udarbejdet et idékatalog om alternativ udnyttelse af disse konstruktioner. Formålet med kataloget er at undersøge mulighederne for at skabe værdi af de metrokonstruktioner, der ellers vil blive nedbrudt eller dækket til i forbindelse med genetablering af byrummene og ikke komme i anvendelse.

Kataloget, der er udarbejdet i samarbejde med Gottlieb Paludan arkitekter, Københavns Kommune og eksterne konsulenter, indeholder 12 idéforslag, som spænder fra parkeringshus over klatrevæg til søbad.

## Case: Dialog med omgivelserne

> Det er vigtigt for Metroselskabet, at naboer til metrobyggepladserne oplever sig godt informeret om byggeriet. Metroselskabet stræber i sin kommunikation efter, at naboer kan indrette deres hverdag efter byggeriet, fordi Metroselskabet på forhånd har informeret dem.

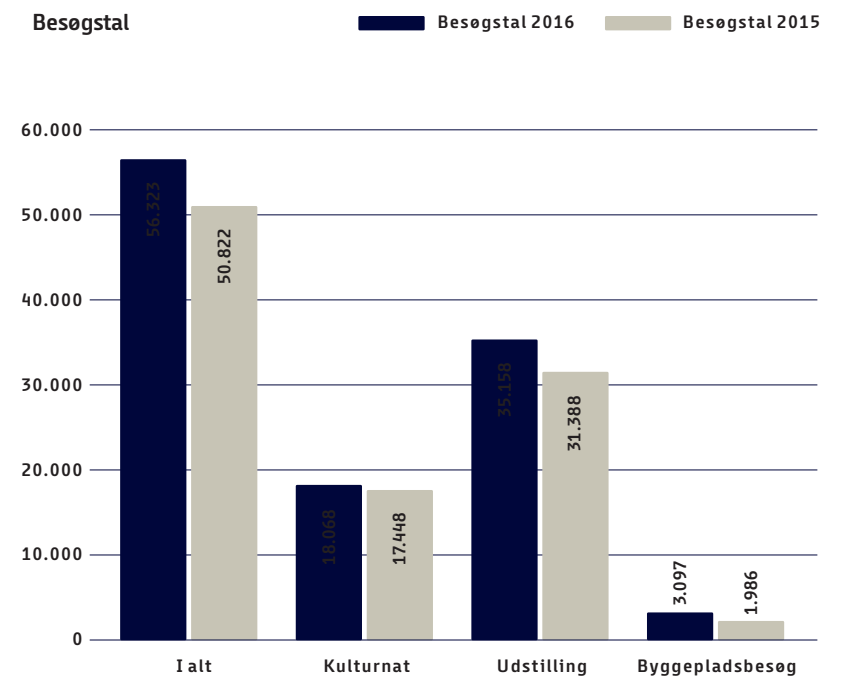
Metroselskabet har en bred palet af kommunikationsinitiativer, som bruges til at informere naboerne. Information sker således på møder med naboerne, byggepladsarrangementer, nyhedsbreve, opslag, sms, mails og via selskabets hjemmeside, m.dk. Det er samtidig et mål, at naboerne oplever, at det er nemt at komme i kontakt med selskabet, og at selskabet er lydhør og indgår i dialog om at løse eventuelle problemer. Derfor har selskabet en døgnåben telefon og et korps af folk, som kan reagere hurtigt, hvis en henvendelse kræver det.

Selskabet måler løbende naboernes oplevelse af selskabets informationsindsats. Målingerne viser, at naboerne er tilfredse med den information, de modtager om byggeriet fra Metroselskabet. I 2016 angiver over 70 pct. af naboerne, at de er tilfredse med informationen. Derudover er der blandt naboerne stor opbakning til udbyg-

ningen af metronettet. Det ses ved, at 90 pct. er tilfredse/meget tilfredse med, at der kommer en metrostation i deres nabolag.

Selskabet havde i 2016 ca. 4.500 henvendelser fra offentligheden om metrobyggeriet om alt fra spørgsmål til de kommende stationer, kompensationsmuligheder til klager over gener fra byggepladserne.

Af de ca. 4.500 henvendelser var ca. 1.600 en henvendelse, som var udtryk for en klage over byggeriet. Det er det højeste antal klager, Metroselskabet har fået siden anlægsprojektet gik i gang. Det har især været tunnelboringen og arbejdstogene, der kører til og fra tunnelboremaskinerne med materiale, som har udløst klager. Arbejdstogene kan forårsage mindre vibrationer, der opstår, når de kører i tunnelerne. Der kan være steder, hvor undergrundsforholdene og ejendommens konstruktion gør, at disse vibrationer bliver forstærket og derfor kan høres i boligerne. Metroselskabet har iværksat yderligere støjsolering som følge af dette. Inden for de første måneder af 2017 er tunnelarbejdet gennemført, og generne herfra vil dermed ophøre.





## 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.



Foto Ulrik Jantzen



## Case: Klausuler i de nye kontrakter

> Det er vigtigt for Metroselskabet, at anlægget og driften af metroen foregår under ordnede forhold med respekt for den danske model. Derfor stilles der i de nuværende kontrakter bl.a. krav til lokale løn- og arbejdsvilkår, lærlinge på projektet og obligatorisk møde med arbejdsmarkedets parter inden kontraktindgåelse.

Metroselskabets bestyrelse besluttede i maj 2016 at optimere dette klausul-set-up med henblik på at kunne imødekomme de udfordringer, som den vandrende arbejdskraft i Europa giver og samtidig implementere de erfaringer, som Metroselskabet har gjort sig på anlægget af Cityringen, i samtlige af selskabets kommende kontrakter, herunder Sydhavnen, genudbuddet af drift og på stationspladserne og transfertunnelerne på Cityringen.

Metroselskabet har i denne forbindelse haft en tæt og konstruktiv dialog om selskabets klausuler med markedet, arbejdsmarkedets parter, andre offentlige bygherrer, selskabets advokat og selskabets ekspertpanel for løn- og arbejdsvilkår og arbejdsmiljø, der består af seks arbejdsmarkeds- og arbejdsmiljøforskere.

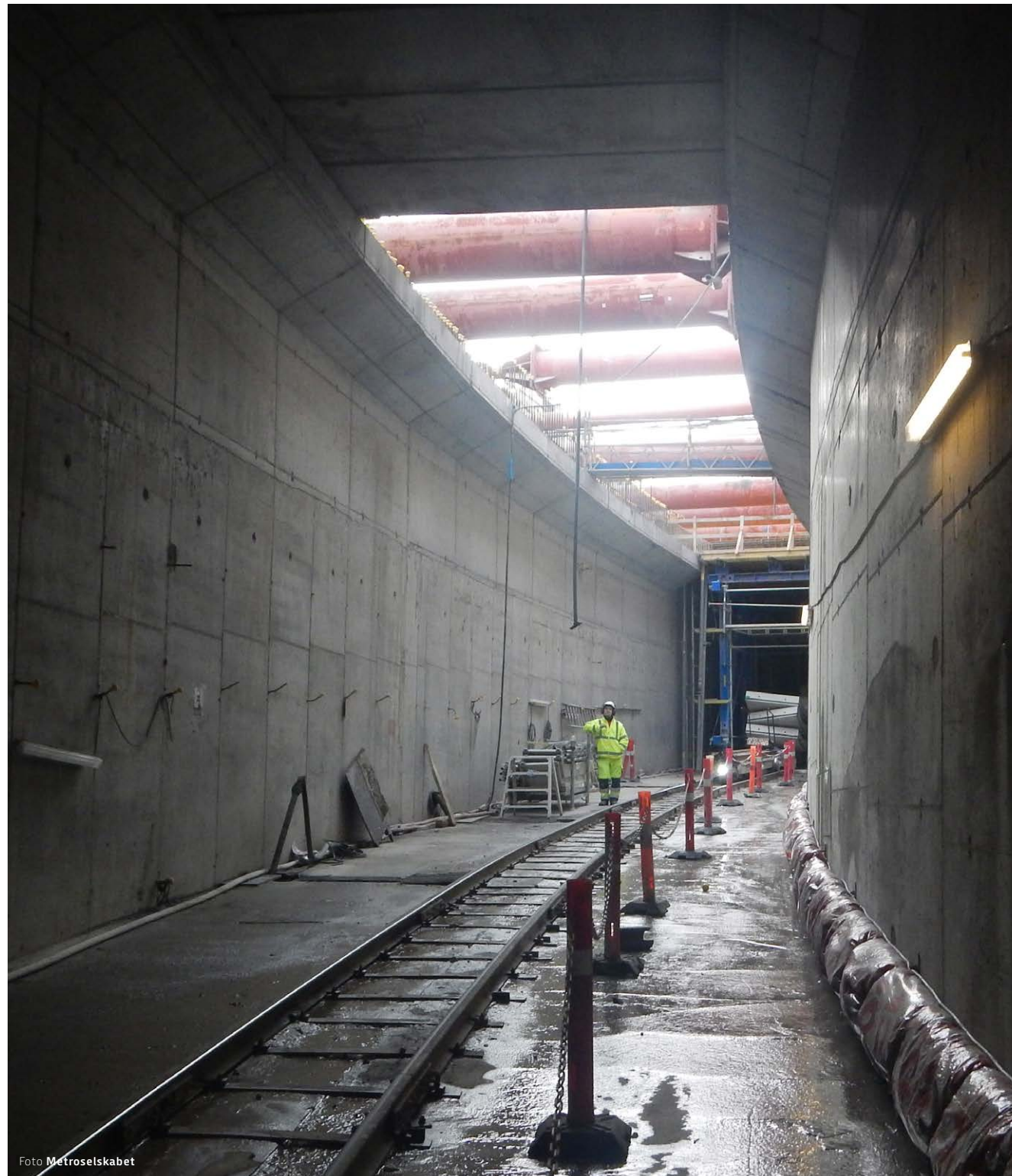


Foto Metroselskabet

Dette arbejde har resulteret i følgende optimering af det nuværende set-up:

- **Egenkontrol.** Der stilles krav om, at entreprenøren løbende udfører kvartalsvis egenkontrol af dennes underentreprenører ud fra en skabelon udviklet af selskabet indeholdende information om underentreprenørens registreringer, ansættelseskontrakter, overenskomster, arbejdstid, indkvarteringsfaciliteter mm.
- **Gennemskuelig sanktionstrappe.** Selskabet har udvidet den eksisterende 'sanktionstrappe', så sanktionerne gradvist kan optrappes og dermed mere præcist kan afspejle forseelsen.
- **Eliminering af risikoen for dobbeltstraf.** Herudover foreslås en bestemmelse, som fjerner entreprenørens risiko for 'dobbeltstraf', således at det sikres, at entreprenører ikke straffes to gange for den samme forseelse i hhv. det fagretlige system og af Metroselskabet.
- **Indkvarteringsbestemmelse.** Der introduceres en bestemmelse om, at al indkvartering, faciliteret af arbejdsgiveren, skal leve op til gældende danske regler og love på området, og at Metroselskabet kan indhente dokumentation for lovligheden ved forespørgsel.

- **Graduerede lærlingesanktioner.** Der introduceres en progressiv incitamentsstruktur, der opfordrer virksomhederne via økonomisk bod og bonus til at tage flest mulig lærlinge, men som samtidigt tager højde for, at det kan være svært at nå antallet af lærlinge som angivet i kontrakten.

Disse krav gælder alle underentreprenører på projektet.



## Case: Metroselskabets arbejde med underentreprenørers løn- og arbejdsvilkår

Metroselskabets arbejde med samfundsansvar indebærer arbejdet med løn- og arbejdsvilkår blandt arbejdere i byggeriet. Nogle af Metroselskabets initiativer til dette arbejde beskrives herunder:

Metroselskabet har løbende og tæt dialog med arbejdsmarkedets parter. I løbet af 2016 har uenighederne om løn- og arbejdsvilkår mellem virksomhed og medarbejdere været mulige for parterne at opnå enighed om via aftale om forlig. Det har betydet, at der ikke har været fagretslige sager i den faglige voldgift eller arbejdsretten i 2016 på metrobyggeriet.

Som bygherre kontrollerer Metroselskabets løn- og arbejdsvilkår blandt arbejdere hos underentreprenører. I juli 2016 blev den anden kontrolrunde igangsat. Kontrollen omfatter fem underentreprenører, der repræsenterer cirka 650 arbejdere samlet på byggeriet. Tilrettelæggelsen af kontrolundersøgelsen skete med udgangspunkt i de opnåede erfaringer fra den tidligere kontrolrunde, hvilket bl.a. omfatter, at der tilføjes et element af individuelle interviews til fokusgruppeinterviewene.

I 2016 udgav Metroselskabet en 'Manual til virksomheder på byggeriet af

metro og letbane i Hovedstaden'. Erfaringer viste, at mange virksomheder, herunder særligt udenlandske, begår fejl i mødet med det danske system. Derfor blev det besluttet at udvikle en manual til at hjælpe virksomhederne på byggeriet. Manualen omfatter vejledning i den danske model og det danske arbejdsmarked, beskrivelse af myndigheders krav til virksomheder, forklaring af bygherres fokusområder samt gode råd til rekruttering af medarbejdere i Danmark. Manualen er i alt blevet udleveret på dansk, tysk, engelsk og italiensk i alt i 700 eksemplarer.

Herudover blev et pilotprojekt mellem Metroselskabet og SKAT udført i første halvdel af 2016. Formålet var at understøtte skattevejledningen og oplysningsindsatsen over for virksomheder og medarbejdere på metrobyggeriet. I alt har 554 medarbejdere fået skattevejledning i pilotprojektet.

Rettighedspjece til medarbejderne 'Kend dine rettigheder', der er udviklet i samarbejde med entreprenører og arbejdsmarkedets parter, er genoptrykt i en 2016-version og udleveret til medarbejdere og fagforeninger til distribution på byggepladserne.



Foto Metroselskabet



## Case: Nyt lærlingemål for Cityringen

> Antallet af lærlinge har med få udsving været støt stigende gennem byggeriet af Cityringen.

År	Antal lærlinge pr. 100 arbejdere
2014	2,5 lærling* pr. 100 arbejdere
2015	3,41 lærling* pr. 100 arbejdere
2016 januar-februar	4 lærlinge pr. 100 arbejdere

\* Kun udregnet pba CW-kontrakten

Kun kortvarigt har antallet været oppe på 5 pct. lærlinge pr. 100 arbejdere. Til sammenligning har antallet af lærlinge på byggeriet af Cityringen de sidste to år været højere end branchens gennemsnit ved sammenligning med Danmarks Statistiks opgørelse for virksomheden inden for anlæg af veje, jernbaner, undergrundsbaner, hvor der var 2,1 lærling pr. 100 ansat opgjort i 3. kvartal 2014 (AE-rådet, 2016).

Metroselskabet har foretaget en screening af lærlingepotentialet i samarbejde med flere erhvervsskoler på Sjælland, hovedentreprenørerne og de faglige udvalg inden for bygge- og anlæg samt el- og vvs af det resterende arbejde på Cityringen. Analysen havde

til formål at vurdere, hvilket arbejde der egner sig til at have lærlinge og dermed, hvor mange lærlinge der kan være på den resterende del af Cityringsarbejdet inden for både anlægsarbejdet og transportsystemet.

Resultatet blev, at selskabet har sat et nyt ambitiøst mål for lærlinge. Det nye mål er 62,4 lærlingeårsværk på den resterende del af Cityringsprojektet. Selskabet skifter således samtidigt målopgørelsesmetode med det nye mål og går væk fra et procentmål og arbejder i stedet frem mod årsværk. Dette harmonerer med de nuværende og fremtidig kontraktindgåelser, hvor selskabet stiller et fast lærlingekrav i form af et givent antal lærlingeårsværk.

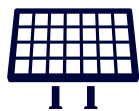
## Case: Project briefing

> Selskabet afholdt den 2. december 2016 et briefing-møde for Sydhavnsprojektets prækvalificerede bydere. På mødet orienterede Metroselskabet om projektets teknik, tidsplan, udbudsprocessen samt Metroselskabets værdier og forventninger til samarbejdet mellem byderne og selskabet.

Formålet med briefing var at give de prækvalificerede entreprenører indgående informationer om udbuddet ved grundig gennemgang af de væsentligste elementer af udbudsmaterialet og processen.

På mødet var der et separat punkt om CSR, hvor Metroselskabet orienterede om forventninger til indsats for at sikre ordentligt arbejdsmiljø og ordentlige løn- og arbejdsvilkår. Desuden fik samtlige deltagere skriftligt materiale vedrørende disse områder, herunder 'Manualen til virksomheder på byggeriet af metro og letbane i hovedstaden', 'Kend dine rettigheder'-folderen, 'Arbejdsmiljøpjece', Adfærdskodeks for leverandører' og en folder fra Københavns Erhvervshus om rekruttering til projekter.





Der opsættes solpaneler på Cityringens nye kontrol- og vedligeholdelsecenter i Sydhavn. Anlægget kan producere op til **85 kW pr. time** – til sammenligning fribuger en dansker gennemsnitlig godt 4 kWh i døgnet.

## 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 levebrød. Dette omfatter, at selskabet aktivt tager hensyn til de vigtigste udfordringer såsom tab af biodiversitet og langsigtet 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.



Foto: Metroselskabet



## Case: Miljøtiltag



Fra 2008-2015 er energiforbruget i metroen reduceret med knap

**10 millioner kWh. om året**

Det svarer til knap **6.250 danskeres gennemsnitlige elforbrug** eller det samlede el-forbrug for en mindre dansk by på et år. Det er blandt andet sket ved at udskifte belysning og ved at tilpasse rulletrapperne efter behov.

> Den nuværende metro er oprindeligt designet ud fra en ambition om at reducere miljøpåvirkningerne mest muligt. Det er også tilfældet i genudbuddet, hvor målet er løbende at gøre metroen grønnere.

I 2016 udarbejdede Metroselskabet udbudskravene til genudbuddet af driftskontrakten, der blev offentliggjort i september 2016. Der er i driftskontrakten krav om certificering efter ISO 14001 – dvs. at operatøren til enhver tid skal leve op til en international standard for miljøledelse og målrette indsatsen mod de væsentligste miljøforhold. Hvert år skal driftsoperatøren levere en miljørapport, som bl.a. oplister resultater, nye mål og handlingsplaner. Driftsoperatøren kan f.eks. blive pålagt at undersøge, hvordan man optimalt genanvender vand i metroens vaskehal, eller hvordan man overordnet set reducerer mængden af affald samtidig med, at delmængden af affald, der kan genbruges, øges.



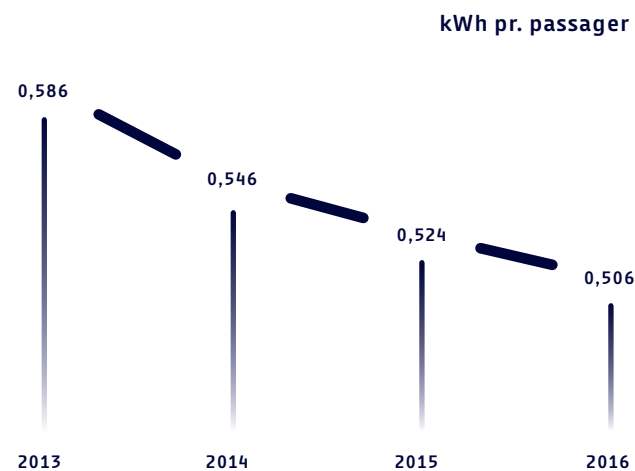
Foto Peter Sørensen



## Case: CO2-reduktion

> Miljøpåvirkningen i form af CO2-udslip er det væsentligste indsatsområde i miljøplanen, og for at tilskynde miljøtiltag på området, er der indskrevet økonomiske incitamenter i ovennævnte driftskontrakter. Incitamenterne har til formål at gøre det muligt for operatøren, samt dennes underleverandører, at drage direkte fordel af selv at udtænke og implementere grønne tiltag for egen regning eller udarbejde forslag til fremtidige grønne projekter. Hvis driftsoperatøren selv igangsætter og betaler for energibesparende tiltag, tjener operatøren f.eks. selv strømbesparelsen.

Metroselskabet har gode erfaringer med økonomiske incitamenter i kontrakten. Over de seneste 6 år har man været i stand til at spare 20-25 pct. af metroens samlede el-omkostninger – blandt andet ved at investere i sparepærer på stationer og tunneler samt justere metroens køreplaner. Dette svarer til en reduktion i energiforbruget med ca. 10 millioner kWh om året, eller knap 6.250 danskers gennemsnitlige elforbrug, da en dansker i gennemsnit forbruger 4 kWh i døgnet.



## Case: Klimatilpasnings- tiltag

> Metroselskabet har lang erfaring med at tilpasse eksisterende og fremtidige linjer til klimaet, specielt sikring mod de hyppigere og større skybrud og stormfloder, som København har oplevet de senere år. Tilpasning til de fremtidige klimaforandringer var allerede tænkt ind i designet, da den københavnske metro åbnede i 2002. Derfor er indgangene til stationer og anlæg anlagt således, at vandet kan ledes bort via kraftige nedløbsriste og en korrekt hældning i terrænet. Særligt sårbare installationer er sikret via vandtætte døre, hævnning over terræn eller permanente barrierer som for eksempel ekstra trappetrin op, før man atter går ned. Dette har blandt andet betydet, at metroen kunne køre på trods af det værste skybrud i 2011, hvor de fleste øvrige transportformer blev lammet.

Metroselskabet arbejder tæt sammen med myndighederne og intensiverede i 2016 især samarbejdet med Københavns og Frederiksberg Kommune for at sikre, at metroen er sikret mod eksisterende og kommende års skybrud. Også når det kommer til stormflod, er der et tæt samarbejde. Metroselskabet har i 2016 udarbejdet stormflodsberegninger for den kommende sydhavnslinje, og disse benyttes bl.a. af Københavns Kommune, som vil præsentere en samlet stormflodsplan for København i 2017.

Arbejdet med at klimasikre metroen er til dels et bevægeligt mål, fordi vurderingen af fremtidens klima løbende bliver ændret, og Metroselskabet følger udviklingen nøje.

## Case: Klimatilpasning – stormflodssikring

> Arbejdet med at klimasikre metroen er til dels et bevægeligt mål, fordi vurderingen af fremtidens klima løbende bliver ændret, og Metroselskabet følger udviklingen nøje.

Denne udfordring kommer til udtryk i nedenstående skema, hvor udviklingen i IPCC's og DMI's ændrede prognoser for forventet middelvandstandstigning gennem tiden afspejles i designniveau på de forskellige metrostrækninger gennem tiden. Beregningerne er baseret på forskning og statistiske data til rådighed på tidspunktet for projekteringsfasen, hvor nedenstående tabel

tydeligt viser, hvordan designniveauerne er hævet for hver ny analyse.

På baggrund af den ændrede prognose har den eksisterende metro et lavere sikringsniveau end de fremtidige metrolinjer, selvom samtlige linjer fra begyndelsen har været sikret til en 2000-års-hændelse. I 2016 foretog Metroselskabet derfor en tilbundsgående analyse i forhold til skybrud på hele den eksisterende metro og i forhold til stormflod på anlæggene på Amager og Cityringens afgrening til Nordhavn og Sydhavn på grund af deres kystnære beliggenhed.

Oversigt over udviklingen for designniveau

Metroetape*	Middelvandstand forventet stigning for en 100-årig periode estimeret på designstadiet [m]	Min. designniveau for stationer, skakte mm [m]	Periode for prognose
Cityringen	0,48	2,25	År 2000-2100
Nordhavnsafgreningen	0,55	2,47	År 2020-2120
Sydhavnsafgreningen	0,75	3,03	År 2000-2100
Eksisterende metro, etape 1, 2 og 3	1,00 (65 cm. i år 2050)	Over 4,5	År 1990-2050

\*Beregningsgrundlaget for samtlige metroafgreninger indeholder 15 centimeters landhævning i løbet af de næste 100 år.

Metroselskabets udgangspunkt for sikring af den eksisterende metro mod stormflod er derfor at sætte fokus på enkelte store og vigtige tiltag, som sikrer tunnelsystemet fra at blive oversvømmet. Disse tiltag omfatter stormflodsporve ved to ramper ned til tunnellerne samt beskyttende tiltag på de fire underjordiske stationer på Amager. På baggrund heraf vurderes det, at tunnelsystemet på den eksisterende metro i år 2021 vil have det samme sikringsniveau i forhold til stormflod som de fremtidige metrolinjer. Sikringen af den eksisterende metros overjordiske linjer vil være afsluttet, når Københavns Kommune har etableret den planlagte stormflodssikring af København.

Udgangspunktet for sikring af den eksisterende metro mod skybrud er baseret på forsættelse af igangværende og afprøvede tiltag og pilotprojekter samt nye tiltag (for eksempel vandrette blokeringer som 'rullegardiner'), som kan indpasses i de eksisterende konstruktioner. På baggrund heraf vurderes det, at den eksisterende metro vil opnå det samme sikringsniveau i forhold til skybrud som de fremtidige metrolinjer, når disse tiltag er implementeret inden for nogle år.

## 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 reneste form. Det kan være kontanter eller andre værdigenstande, ekstraordinær underholdning og andre tjenesteydelser. Metroselskabet opretholder en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love og aftaler. Metroselskabet undgår interessekonflikter, som kan påvirke selskabets troværdighed, samt aktiviteter, der kan påvirke troværdigheden i forhold til tredjepart.



## Case: Adfærdskodeks for leverandører

> Metroselskabet har udarbejdet og implementeret et adfærdskodeks for leverandører, der skal sikre, at alle Metroselskabets direkte og indirekte leverandører har en forpligtelse til – og en mulighed for – at håndtere udfordringer inden for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption. Adfærdskodekset skal derfor overholdes af alle leverandører og underleverandører, der medvirker til udførelsen af en kontrakt, indgået med Metroselskabet.

Metroselskabet forventer, at leverandørerne vil samarbejde positivt og indgå i en konstruktiv dialog for at løse udfordringer relateret til principperne i FN 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 Metroselskabet 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 opmærksom på misligholdelse,

eller påvises potentielle eller aktuelle misligholdelser, skal leverandørerne kontakte Metroselskabet 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 Metroselskabet 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 Metroselskabet ophæve kontrakterne med leverandørerne.

### **Metroselskabets whistleblower-ordning**

Metroselskabet har modtaget 2 whistleblower i 2016, begge omhandlede forhold om medarbejdere i andre virksomheder, som Metroselskabet samarbejder med. Begge er blevet undersøgt, og gennemgangen har ikke givet anledning til at betvivle, at der skulle være udført noget, der nødvendiggør yderligere tiltag. Selskabet har derfor ikke foretaget yderligere i sagerne.



## Case: Samarbejde med SKAT

> Metroselskabet og SKAT har løbende samarbejde og dialog, blandt andet med henblik på at sikre, at SKAT har de rette oplysninger i forhold til at udøve myndighedskontrol over for entreprenører og underentreprenører på projektet. I januar 2016 blev der igangsat et pilotprojekt, der skulle understøtte skattevejledningen og oplysningsindsatsen over for virksomheder og medarbejdere på metrobyggeriets byggepladser. Pilotprojektet var af seks måneders varighed. Tre virksomheder var med i pilotprojektet, men i løbet af projektet blev det udvidet til at omfatte yderligere to virksomheders medarbejdere. Forskellige modeller for dialog mellem metroarbejdere og SKAT blev afprøvet, herunder bl.a. fælles oplysningsmøder med oplæg, undervisning af nøglepersoner og åbne kontortider på byggepladserne.

I alt har 554 medarbejdere fået skattevejledning i løbet af pilotprojektet. SKAT foretager nu en slut-evaluering, der bl.a. omfatter effektmåling og interviews med virksomheder, der var en del af pilotprojektet. Metroselskabet har mundtligt tilkendegivet, at selskabet fortsat gerne vil prioritere ressourcer til opgaven.



**Design og layout**

Aller Client Publishing

**Tekster**

Metroselskabet

**Tryk**

Cool Grey

-

**Adresse**

Metroselskabet I/S

Metrovej 5

2300 København S

Tlf. 3317 1100

m@m.dk

CVR-nr.: 30823699

ISBN-nr.: 978-87-92378-27-9



5041 Tryksag 0492