



# Metroselskabet Bæredygtighedsrapport 2022





**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: Rendering af  
metrostation i træ, udarbejdet af  
Arup i forbindelse med udredning af  
ny metrolinje

ISBN 978-87-92378-53-8

# Indhold

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Klima, miljø og ressourcer</b>	<b>5</b>
<b>Social bæredygtighed</b>	<b>22</b>
<b>Politikker og principper for bæredygtighedsindsats</b>	<b>43</b>



# Forord

**Figur** Fokusområderne for  
Metroselskabets nye forretningsstrategi

Under overskriften “Fremtidens metro” har Metroselskabet lanceret en ny forretningsstrategi for perioden 2023 til 2026. Strategiens overordnede målsætning er at levere størst mulig samfundsværdi med det mindst mulige klimaaftryk. Forretningsstrategien forudsætter, at bæredygtighed skal tænkes ind i de daglige beslutninger i alle led i selskabets værdikæde. Metroselskabets ambition er at levere metro i verdensklasse til Danmarks hovedstad, og det mål kan kun indfris, hvis vi respekterer og tager hensyn til miljø, medarbejdere – både dem, der sidder ved et skrivebord, og dem, der dagligt færdes på byggepladserne – og de mange millioner passagerer, der hvert år rejser med Metroen.

## Klimamål

Med strategien har selskabet sat et ambitiøst mål:

***Klimaaftrykket fra anlæg af nye metroprojekter skal halveres i forhold til den nuværende Metro, samtidig med at alle øvrige klimaaftryk minimeres.***

Strategien sætter konkrete reduktionsmål for selskabets aktiviteter: drift af Metroen, anlægsaktiviteter og egen organisation. Du kan læse mere om reduktionsmålene, og hvordan selskabet arbejder for at nå dem, i denne rapport.

Som et skridt på vejen er der i dette års bæredygtighedsrapport et komplet



klimaregnskab for selskabets egen organisation og egne faciliteter. Regnskabet for 2022 vil være udgangspunktet for, at klima- og ressourcehensyn også indtænkes i hverdagen for medarbejdere i selskabet.

## Sikkerhed

I 2022 er det fem år siden, at Metroselskabet lancerede *Sikkerhed på rette spor* – en vision om et sikkert arbejdsmiljø og en hverdag uden ulykker for alle, som arbejder hos og med Metroselskabet. Siden da er det lykkedes at nedbringe antallet af ulykker markant, og sikkerhedskulturen på selskabets byggepladser er i dag sammenligneligt

med førende industrier. Men der er behov for at udbrede erfaringerne fra byggepladserne og fremme fysisk og mental sikkerhed på tværs af selskabets aktiviteter. Af samme grund er sikkerhed en af de fire søjler i den nye forretningsstrategi, med særligt fokus på medarbejdere i Metroens drift, tidlig og effektiv ulykkesforebyggelse ved kommende anlægsprojekter og psykisk arbejdsmiljø.

WE SUPPORT



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

### Arbejdsvilkår og diversitet

Metroselskabet har i 2022 fortsat sit samarbejde med hovedentreprenørerne, TUNN3L og Rhomberg-Efacec samt arbejdsmarkedets parter om at sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår på anlægget af M4 Sydhavn. Samarbejdet bygger på løbende dialog mellem parterne, hvilket er med til

at sikre, at der findes fælles løsninger på de fleste af de udfordringer, der løbende opstår på et megaprojekt.

Sideløbende arbejder Metroselskabet også med at sikre underentreprenørers overholdelse af vores arbejdsklausul via kontrolundersøgelser.

Metroselskabet har i 2022 endvidere påbegyndt en kortlægning af social bæredygtighed i selskabets aktiviteter. Formålet med kortlægningen er at afdække, hvordan Metroselskabets aktiviteter bidrager til at respektere menneskerettighederne og skabe social bæredygtighed i henhold til FN's retningslinjer for menneskerettigheder og erhverv. Kortlægningen vil danne grundlag for udarbejdelsen af en strategi for social bæredygtighed.

### Fra CSR til Bæredygtighed

I takt med at bæredygtighed integreres i strategien, har selskabet vedtaget et nyt sæt styrende principper for arbejdet med bæredygtighed. I forhold til rapportering lægger principperne op til en mere transparent og databaseret tilgang, og denne rapport skifter således også navn fra *CSR-rapport* til *Bæredygtighedsrapport* for at afspejle den nye tilgang. Herudover vil du møde flere nøgletal i rapporten, både for klima- og miljømæssige forhold og for selskabets indvirkning på sociale forhold. Selskabets rapportering på

bæredygtighedsområdet vil desuden forandre sig i de kommende år, i tråd med de nye principper og nye europæiske krav på området. Bæredygtighedsrapporten udgør desuden Metroselskabets årlige lovpligtige redegørelse for samfundsansvar i henhold til Årsregnskabslovens § 99a, § 99b og § 107d for 2022.

Metroselskabet har siden 2016 været tilsluttet FN's Global Compact, og selskabets nye strategi og bæredygtighedsprincipper vil styrke indsatsen inden for disse områder. Metroselskabet støtter derfor fortsat helhjertet op omkring UN Global Compact og initiativets bærende principper.

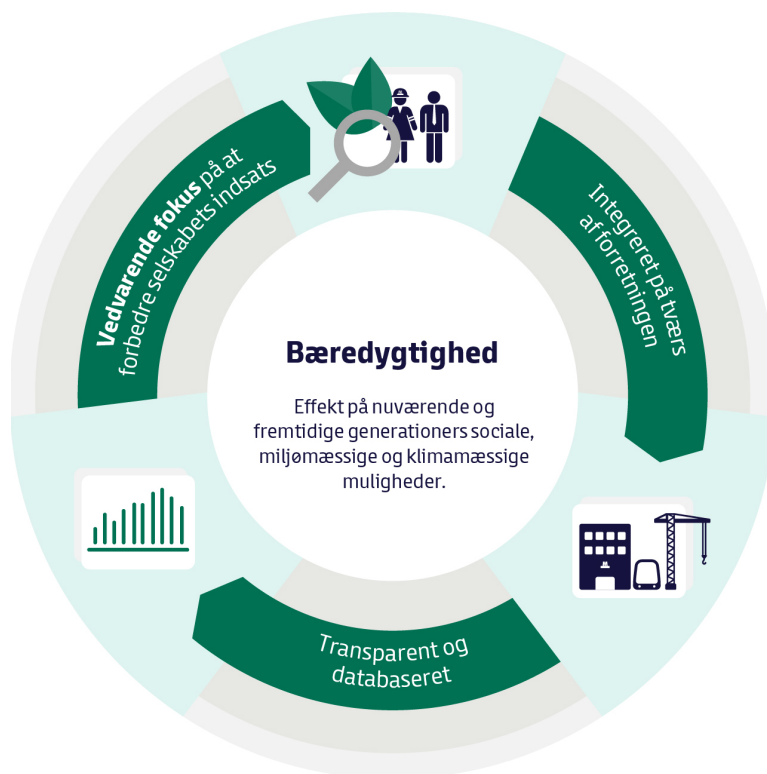
Du kan læse mere om vores politikker inden for disse områder i denne rapport, hvor du også kan læse om den nye forretningsstrategis betydning for selskabets bæredygtighedsarbejde, de nye styrende principper og ambitioner for udviklingen af vores samlede bæredygtighedsindsats samt vores vigtigste resultater i 2022.

God læselyst.

Med venlig hilsen

Jørn Neergaard Larsen, bestyrelsesformand

Carsten Riis, administrerende direktør

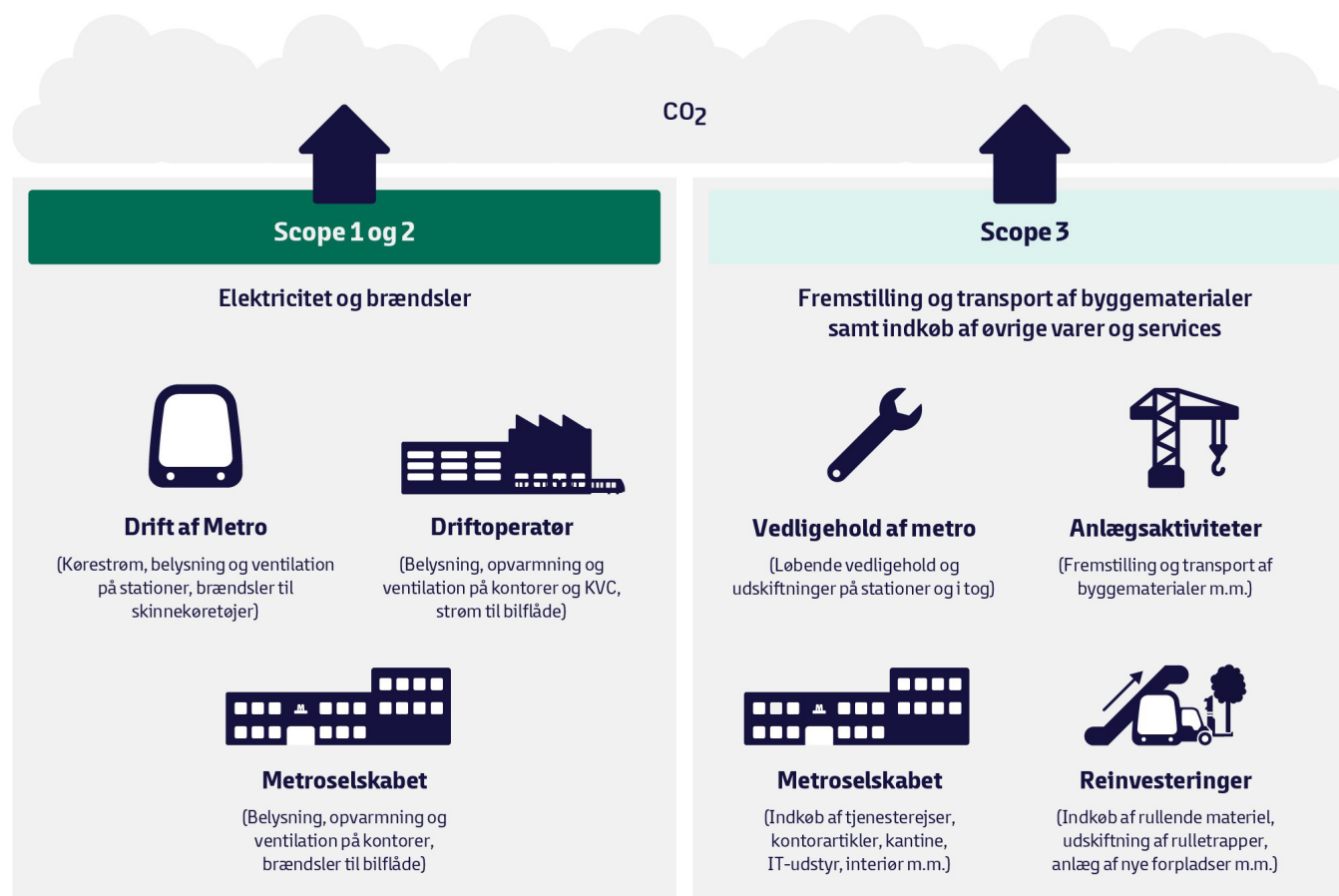


**Figur** Principper for Metroselskabets arbejde med bæredygtighed

# Klima, miljø og ressourcer

Klimapåvirkningen fra selskabets aktiviteter er et selvstændigt fokusområde i Metroselskabets forretningsstrategi, hvor selskabet har sat sig mål for reduktion af klimapåvirkningen fra både egen organisation og anlægsarbejdet samt driften og reinvesteringerne i Metroen.

**Figur** Metroselskabets CO<sub>2</sub>-udledninger, hvor kommer de fra?



## Metroselskabets klimamål

### 1. 50 pct. reduktion af CO<sub>2</sub><sup>1</sup> fra nye linjeføringer ift. eksisterende

Metroselskabet skal frem mod 2026 udvikle, designe og bestemme udbudsstrategi for etablering af en forlængelse af M4 i Nordhavn og en ny M5-linje i København. Designoptimering og en ny kontraktmodel skal sætte rammerne for, at klimaaftrykket fra de kommende projekter halveres. Målet rækker således ud over strategiperioden og omfatter alle CO<sub>2</sub>-emissioner relateret til opførelsen af de nye projekter i et livscyklusperspektiv.

### 2. Reduktion af energiforbruget fra Metroen i drift i 2026

Metroen kører på strøm. Med reduktioner i energiforbruget opnås en nu-og-her-reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningerne fra Metroen. Derfor har Metroselskabet en ambition om at reducere energiforbruget fra stationer og støttefunktioner på M1/M2 frem mod 2026 med 10 pct.

<sup>1</sup> Benævnelsen 'CO<sub>2</sub>' dækker over CO<sub>2</sub>-ækvivalenter, der er en fælles enhed for de drivhusgasser, der bidrager



### 3. Klimaaftryk skal etableres som beslutningsparameter for reinvesteringer inden 2026

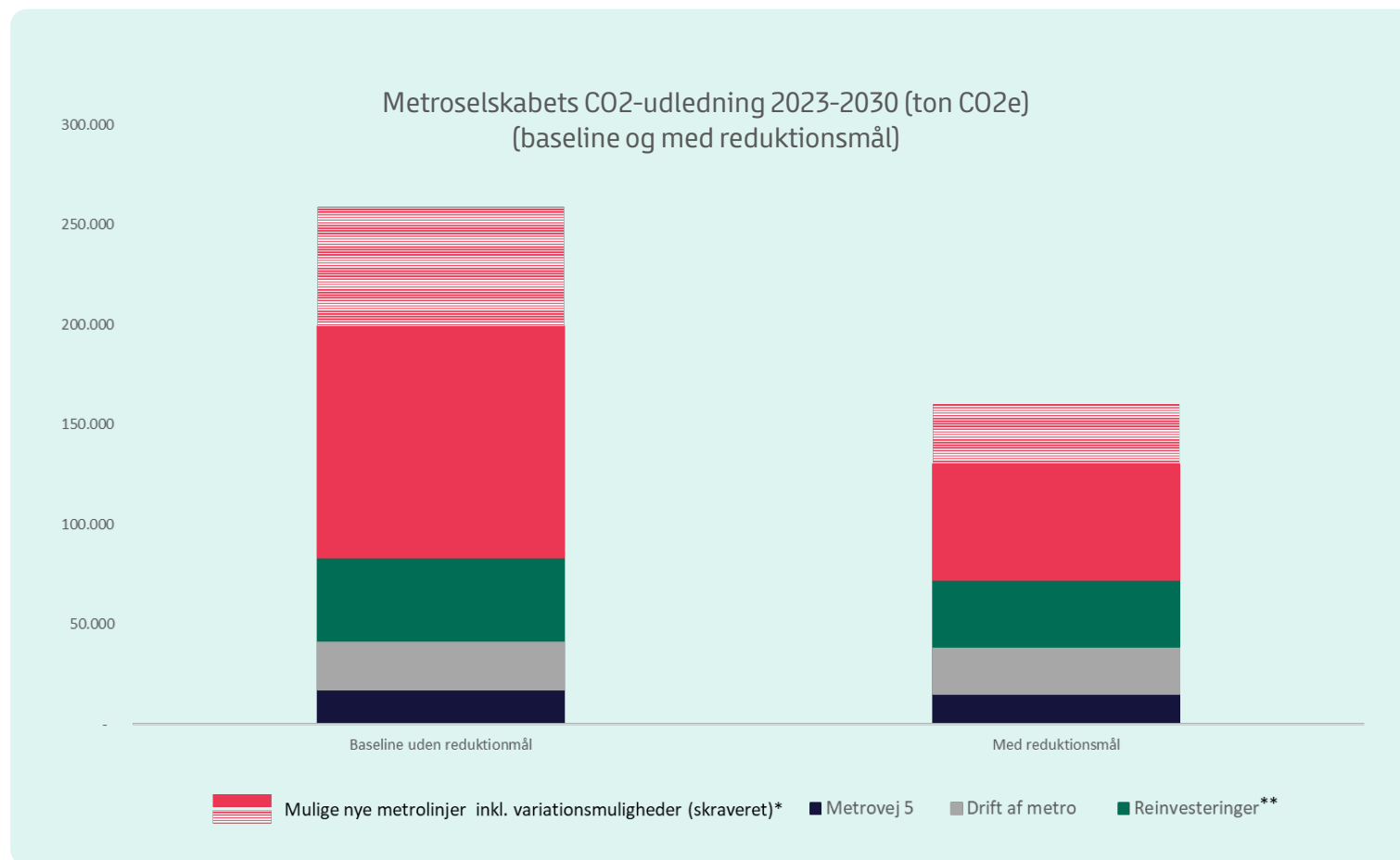
Selskabet investerer løbende i de anlæg og det materiel, som er bygget og taget i brug. Reinvesteringerne sker løbende over den 100-årige periode, som er anlæggenes designlevetid. Selskabet ønsker at blive i stand til at tage højde for direkte og indlejrede CO<sub>2</sub>-emissioner, når der reinvesteres. Det kræver etablering af nye metoder, som synliggør CO<sub>2</sub>-effekten af forskellige muligheder for reinvesteringer og vedligehold.

til den globale opvarmning og er omfattet af drivhusgasprotokollen. Metroselskabet benytter

### 4. 20 pct. reduktion af CO<sub>2</sub> fra driften af Metroselskabets organisation i 2026

Metroselskabet har som virksomhed et eget klimaaftryk i form af kontorfaciliteter, tjenesterejser med mere. Øget fokus på driften af egen organisation benyttes til at fremme en organisationskultur med øget fokus på bæredygtighed, herunder flere klimavenlige valg i dagligdagen.

benævnelsen 'CO<sub>2</sub>' igennem hele bæredygtighedsrapporten.



**Figur - Metroselskabets forventede udledninger frem til 2030**

Søjlediagrammet viser den forventede akkumulerede klimapåvirkning i perioden 2023-2030 fra selskabets aktiviteter. Søjlen til venstre viser selskabets udgangspunkt (baseline), mens søjlen til højre viser selskabets samlede forventede udledninger i perioden, hvis selskabet opnår sine reduktionsmål.

\* Spændet i anlægsaktiviteter afspejler mulige fremtidige linjeføringer, der ikke er truffet beslutning om. Anlægsaktiviteter er eksklusive igangværende anlæg af metro til Sydhavn.

\*\* CO<sub>2</sub>-aftryk fra selskabets reinvesteringsaktiviteter frem mod 2030 er ikke kortlagt (markeringen er illustrativ). Selskabet arbejder med at udvikle opgørelser af CO<sub>2</sub> fra de kortsigtede reinvesteringer

### Baseline og monitorering af klimamål





For at kunne reducere klimaaftrykket har selskabet udviklet en række baselines, bl.a. på baggrund af selskabets klimaaftryksmodel, der danner grundlag for de konkrete målsætninger.

Klimamål	Baseline	Datagrundlag
50 pct. reduktion af aftryk fra nye linjeføringer (M5 og forlængelse af M4 Nordhavn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baseline er en metrolinje, der designes og anlægges som den eksisterende Metro (M1-M4). Udledningerne fra materialer og processer i baseline er baseret på erfaringer fra Cityringen.</li> <li>• Livscyklustilgang</li> <li>• Beregnet i selskabets klimaaftryksmodel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miljøvaredeklarationer og anerkendte livscyklusdatabaser</li> <li>• Baseline er som udgangspunkt baseret på emissionsfaktorer fra 2020.</li> <li>• LCA-faser A1-A3 samt levetider på materialer/systemkomponenter</li> </ul>
10 pct. reduktion af energiforbruget fra stationer og støttefunktioner på M1/M2 i 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Totalt energiforbrug fra stationer og kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) for M1/M2 i 2022</li> <li>• Energiforbruget opgøres i totaler og kWh-forbrug per kørt togkilometer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbrugsdata fra driftsoperatøren</li> <li>• Egen elregning</li> </ul>
20 pct. reduktion af CO2 fra driften af Metroselskabets organisation i 2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaregnskab for egen organisation i 2022</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Egne forbrugsdata fra indkøb og bygningsdrift</li> </ul>



## Afrapportering på klimamål for 2022

Metroselskabet havde sat en række mål relateret til klima for 2022. Status på målene fremgår af oversigten her:

Fokusområde	Mål	Målopfyldelse	Bemærkninger
Klimapåvirkning	Metroselskabet vil iværksætte innovationsarbejde for bæredygtighed i nye metrolinjer i et toårigt innovationsprogram, som kan fremme bæredygtighed i nye projekter.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 23 projekter eller tekniske studier igangsat eller gennemført siden opstarten i 2021</li> <li>➤ Innovationsprogram fortsætter i 2023</li> </ul> <p>Læs mere på side 10.</p>
	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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Klimaregnskab for organisation og kontorfaciliteter for 2021 og 2022 udarbejdet</li> <li>÷ Klimamål om 20 pct. reduktion af CO2 fra driften af Metsoselskabets organisation er vedtaget i forretningsstrategien, men det udestår at udarbejde en handleplan for at nå målet.</li> </ul> <p>Læs mere om klimaregnskabet på side 13.</p>
	Metroselskabet vil udvikle et katalog med standardkrav inden for klima og miljø i kontrakter for anlægs- og reinvesteringsprojekter.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Selskabet har i nye kontrakter formuleret og afprøvet en række nye klimakrav til anlægsprojekter. Det omhandler bl.a. Krav om udarbejdelse af klimaregnskaber og designoptimering med henblik på at minimere materialeforbrug for rådgivende ingeniørydelser i forbindelse med tidlig projektering.</li> <li>✓ I udbud af udviklingen af det kommende København Syd og selskabets egne reinvesteringsprojekter er der i 2022 forsøgsvist stillet krav om blandt andet grænseværdier for indlejret CO2 i stål og beton, eldrevne anlægsmaskiner og øget dokumentation for klimaafttryk, ressourceforbrug og affaldshåndtering.</li> <li>÷ Det tager noget tid, før der kan drages konklusioner ift. praktisk implementering, kontrakt håndhævelse og klimaeffekt af disse krav.</li> <li>➤ Kataloget udformes i 2023, når der foreligger et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag. Der vil løbende være behov for at vurdere markedet og revidere kataloget.</li> <li>➤ En kortlægning af internationale erfaringer med tildelingskriterier og kontrol af CO2-aftryk på storskala-projekter er igangsat i 2022. Resultaterne skal danne udgangspunkt for udvikling af en incitamentsstruktur, der skal fremme CO2-reduktioner til brug på fremtidige metroprojekter.</li> </ul>
	Metroselskabet vil i samarbejde med driftsoperatøren fastlægge en proces for løbende udvælgelse og implementering af energioptimering i driften af Metroen.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Med afsæt i et lovpligtigt energisyn har Metsoselskabet fastsat målsætninger for reduceret energiforbrug for Metroen i drift.</li> <li>✓ Selskabet har afsat en pulje til energioptimering af driften over de næste fire år til udmøntning af energisynets anbefalinger.</li> <li>÷ Målet anses for delvist opnået, idet processen endnu ikke er endeligt iværksat.</li> </ul>

## Vejen til klimamålet for fremtidige metrolinjer

Metroselskabet indledte i 2021 et innovationsprogram der skal bidrage til at:

- Reducere klimapåvirkningen fra anlæg og drift af metro
- Fremme passageroplevelsen og systemrobustheden
- Fremme sikkerhed og arbejdsmiljø i anlæg og drift

I dialog med markedet og med inspiration udefra indsamler Metroselskabet idéer til design,

metoder og materialer, som ikke tidligere er anvendt på Metroen. Programmet fokuserer således på udvikling af teknologi, design og løsninger, der kan bidrage til målet om 50 pct. reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger i forbindelse med anlæg af nye linjer, samt muliggøre reduktion af klimaaftrykket for fremtidige reinvesteringer i den eksisterende Metro. F.eks. har programmet vist, hvordan det vil være muligt at opnå CO<sub>2</sub>-reduktioner ved brug af mindre klimabelastende beton.

I programmet har også indgået et projekt om biodiversiteten omkring den eksisterende Metro, og selskabet vil på den baggrund i 2023 etablere en handleplan for biodiversitet. Handleplanen vil fokusere på, hvordan biodiversiteten langs den

eksisterende Metro kan forbedres, samt på, hvordan biodiversitet i højere grad indtænkes fra start i forbindelse med design af fremtidige metrolinjer. Innovationsprogrammet bidrager således til selskabets samlede ambition om at levere metro i verdensklasse.

Innovationsprogrammet kører videre i 2023 med fokus på at prioritere og implementere tiltagene fra innovationsprogrammet yderligere i næste fase af M5 og forlængelsen af M4 Nordhavn. Det er ikke en selvfølge at alle tiltag, der er vurderet positivt i et forstudie, kan realiseres i de konkrete projekter. De vil blive indarbejdet i den videre projektering, og dermed vil det også blive vurderet nærmere, om de kan realiseres inden for projekternes rammer.



## Klimapåvirkning fra drift af Metroen

Metroens energiforbrug bestod i 2022 af 63 pct. kørestrøm og 37 pct. øvrig strøm til støttefunktioner (stationsbelysning, værksteder m.m.). Det samlede energiforbrug i 2022 udgjorde 68,5 Mio. kWh. Det er et fald på 3 pct. i forhold til 2021. Faldet drives af et fald i det øvrige strømforbrug på 13 pct., mens det samlede forbrug af kørestrøm stiger med 4 pct. som følge af at otte yderligere tog blev idrifsat på M1/M2 i 2022. Faldet i det øvrige strømforbrug skyldes

blandt andet udskiftning til LED i flugtvejsskilte og på KVC, dagslysstyring samt vejrmæssige forhold. 2022 var mildere end 2021, hvilket har bevirket mindre strøm til for eksempel sporskiftevarme. Fordelingen mellem kørestrøm og øvrig strøm er desuden forbedret via ekstra målere i det forgangne år.

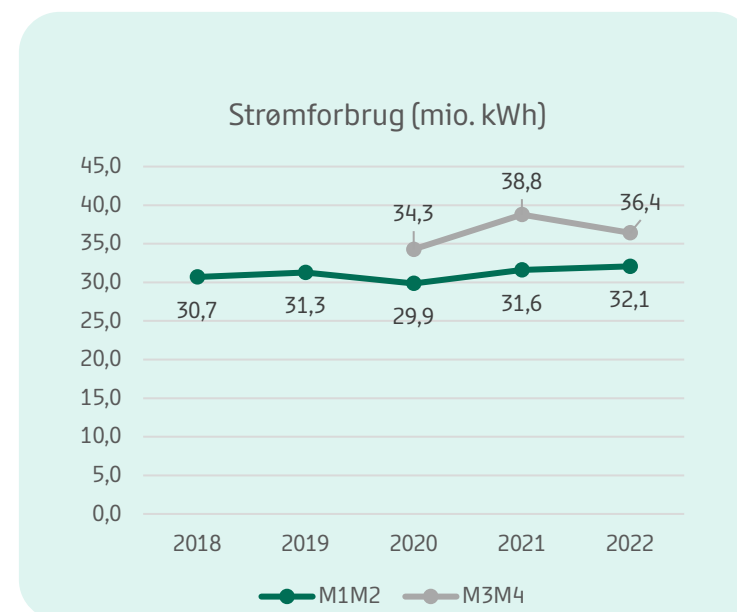
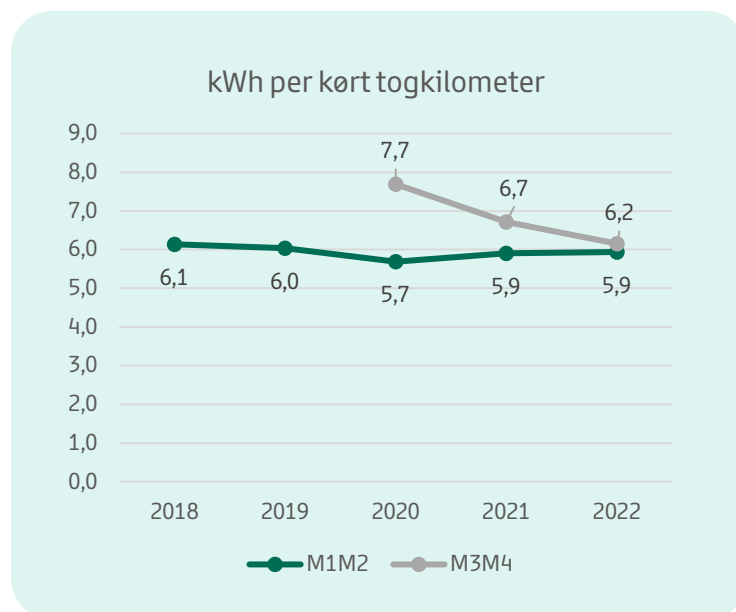
### Optimering af energiforbrug til støttefunktioner

Der er i 2022 gennemført et energisyn af det samlede metrosystem. Energisynet viser, at der er mulighed for at forbedre energiforbruget i dele af

systemet. Samlet set vurderes det muligt at forbedre energiforbruget på stationer og i kontrol- og vedligeholdelsescentret for M1/M2 med op til 10 pct. til og med 2026 (oveni den opnåede reduktion i 2022), og dette indgår som en målsætning i selskabets nye forretningsstrategi. Energiforbruget fra stationer og kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) for M1/M2 udgjorde i 2022 ca. 11,4 mio. kWh (13,3 mio. kWh i 2021), og energiforbruget fra stationer og KVC skal derfor reduceres til under 10,3 mio. kWh senest i 2026, hvis målsætningen skal indfris.

### Figur - Energiforbrug for Metroen i drift

Udviklingen i energiforbrug fordelt på M1/M2 og M3/M4. I foråret 2020 åbnede M4 til Nordhavn, og det samlede system var derfor først i drift i 2020, hvorfor figuren for M3/M4 viser data fra 2020 og frem. Systemet udvides i 2024, når forlængelsen af M4 til Sydhavn står færdig.







### Næste skridt

Metroselskabet har tidligere besluttet ikke at indkøbe grønne certifikater for at reducere klimapåvirkningen fra energiforbruget på grund af begrænset sikkerhed for virkningen. Siden er der kommet nye produkter på energimarkedet. Selskabet vil – frem mod at der skal indgås ny energiindkøbsaftale i 2024 – undersøge mulighederne for at opnå en lavere klimapåvirkning fra energiforbruget.

Herudover vil der over de kommende år blive iværksat projekter med henblik på at nå reduktionsmålet.



## Klimapåvirkning fra egen organisation

Den samlede klimapåvirkning fra Metroselskabets egen organisation i 2022 udgjorde ca. 2.100 ton CO<sub>2</sub>. En væsentlig del af selskabets scope 3-udledninger er rådgiverydelser, som vil fluktuere afhængigt af årets aktiviteter. Rådgiverydelser dækker bl.a. revisorer, advokater, rådgivende ingeniører, arkitekter med flere. Metroselskabet har ikke på nuværende tidspunkt udviklet krav som kan påvirke klimapåvirkningen herfra. Når der ikke tages højde for rådgiverydelser, udgjorde den samlede klimapåvirkning i 2022 ca. 1.550 ton CO<sub>2</sub>, hvilket svarer til 5,2 ton pr. medarbejder.

### Scope 1, 2 og 3 – hvad er det?

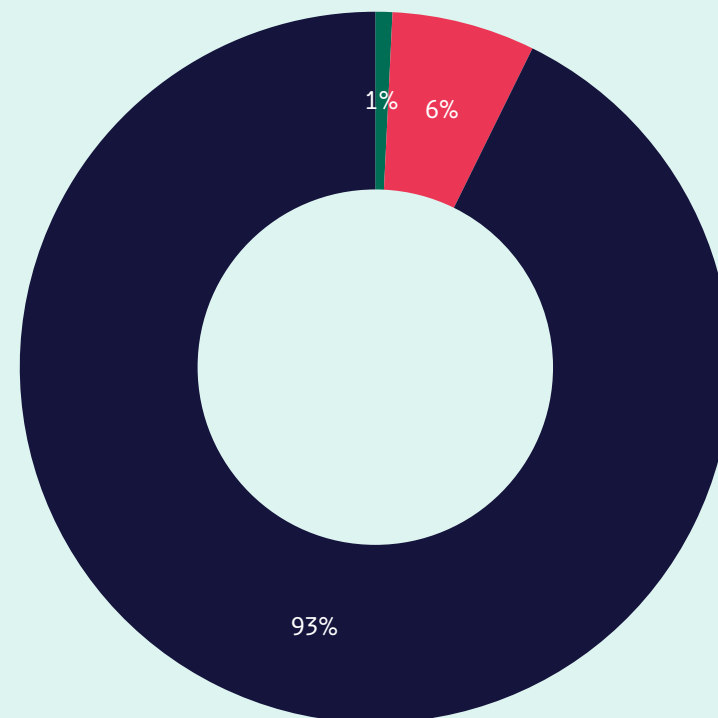
Drivhusgasudledninger opgøres i tre overordnede kategorier (scopes):

**Scope 1** er direkte udledninger fra kilder, der ejes eller kontrolleres af virksomheden. For Metroselskabet udgør scope 1 de drivmidler, der anvendes i selskabets bilflåde.

**Scope 2** udgør de indirekte udledninger fra elektricitet og fjernvarme.

**Scope 3** er alle andre indirekte udledninger fra kilder, som Metroselskabet ikke selv ejer eller kontrollerer. For eksempel indkøb af hardware, fødevarer, inventar og serviceydelser.

Udledninger fra egen organisation i 2022, fordelt på scope 1, 2 og 3



■ Scope 1 = 16 ton CO<sub>2</sub>e

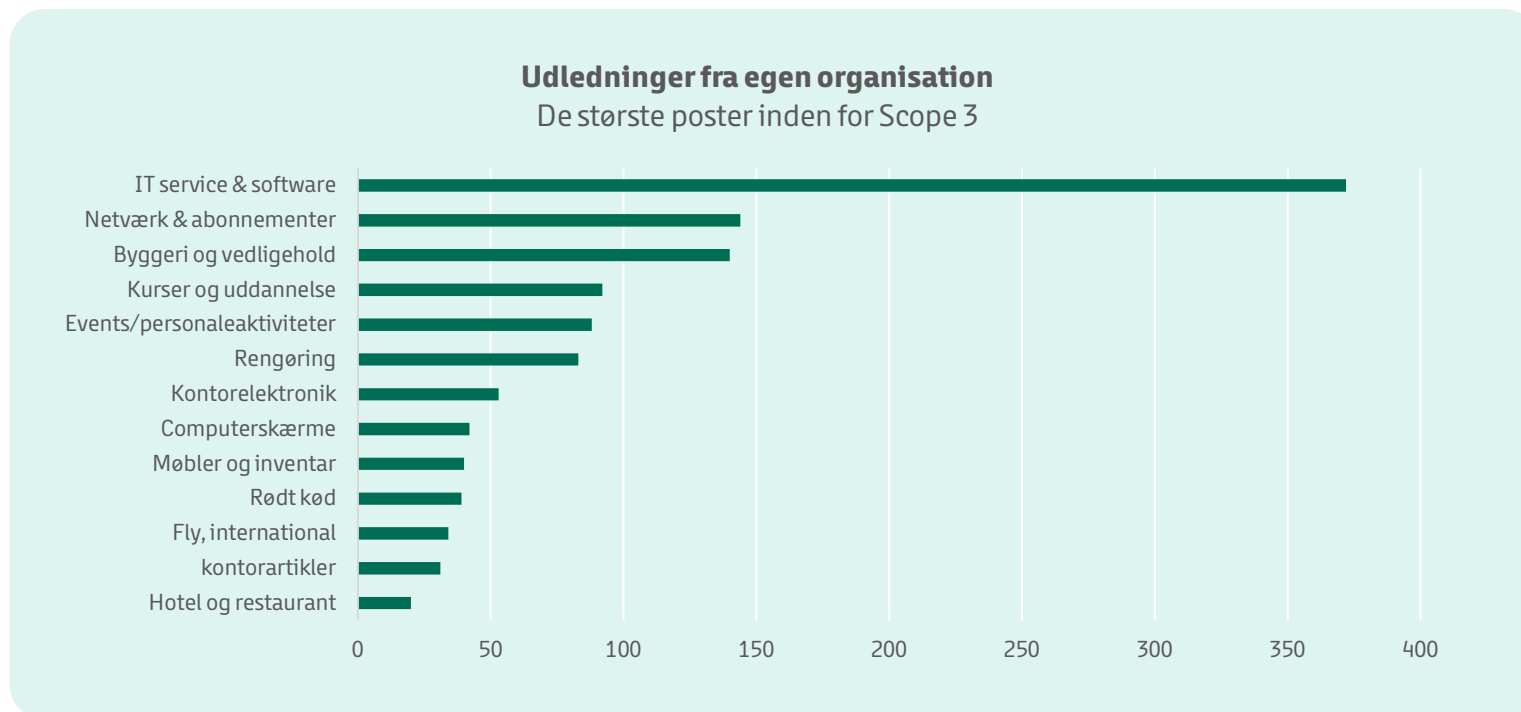
■ Scope 2 = 135 ton CO<sub>2</sub>e

■ Scope 3 = 1920 ton CO<sub>2</sub>e, heraf 518 ton fra rådgiverydelser



**Figur - Fordelingen af CO2-udledningen fra scope 3 på de største forbrugskategorier, eksklusive rådgiverydelser.**

Scope 3 spænder bredt fra indkøb af fødevarer til rengøringsydelse.



**Næste skridt**

Som skridt på vejen til at reducere klimapåvirkningen fra Metrovej 5 med 20 pct. over de kommende fire år, vil der i 2023 blive iværksat følgende tiltag:

**Energi**

I 2023 vil der blive udarbejdet en ny energisynsrapport for Metrovej 5. Baseret på energisynsrapporten identificeres tiltag for at reducere husets energiforbrug.

**Fødevarer**

Metroselskabet har i 2022 skiftet kantineudbyder. Det er forventningen, at skiftet af udbyder vil med-

føre en reduktion af klimapåvirkningen fra selskabets fødevarerforbrug. Der følges op på effekten heraf i 2023 med henblik på at vurdere behovet for yderligere tiltag.

**Kontorelektronik og -artikler**

Selskabet vil i 2023 ændre sit koncept for udlevering af kontorartikler og elektronik, så der "nudges" til et mindre forbrug.

**Transport**

Selskabet vil i det kommende år fastlægge en transportpolitik eller afregnings-mekanisme for tjenesterejser og studieture, som reducerer selskabets klimapåvirkning fra transport. Selvom

transport ikke er den største udledningskilde, er det en meget synlig aktivitet for medarbejderne, og en klimapolitik for rejser kan også understøtte en generelt større bevidsthed om egen klimapåvirkning blandt medarbejderne. Herudover er der behov for at forbedre datagrundlaget for klimaregnskabet i 2023, så det i højere grad bliver muligt at opgøre effekten af at indkøbe mindre CO2-intensive varer og tjenesteydelser. Det kan for eksempel også give et bedre grundlag for at iværksætte initiativer der skal nedbringe den klart største scope 3-post i regnskabet, *IT-service og software*.

## Partnerskaber og netværk

### Klima, miljø og ressourcer

De problemstillinger, som selskabet står over for i dag, er komplekse og globale. Metroselskabet kan således ikke realisere sine bæredygtighedsambitioner alene – hverken i forhold til klima eller på det sociale område. I partnerskaber og netværk får selskabet ny viden, sparring og kritisk modspil og deler viden og erfaringer med andre virksomheder.

### Udvalgte partnerskaber og netværk inden for klima, miljø og ressourcer

Partnerskab/netværk	Formål
<b>Klimanetværk om InfraLCA</b>	InfraLCA er et værktøj til at opgøre klimabelastningen fra anlægsprojekter  Sammen med blandt andet Vejdirektoratet, Banedanmark, Sund og Bælt m.fl.
<b>UITP (International Association of Public Transport)</b>	UITP er en global sammenslutning af interessenter inden for alle former for offentlig transport, og har medlemmer fra over 100 forskellige lande. Metroselskabet er medlem af UITP og er med i to arbejdsgrupper: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Observatory of Automated Metros</li> <li>• Sustainable Development Committee</li> </ul>
<b>Partnerskab om forbrug af naturressourcer</b>	Faciliteret af CO-PI (Center for Offentlig-Privat Innovation)
<b>Partnerskab om fossilfri anlægsmaskiner</b>	Faciliteret af CO-PI m. deltagelse fra andre offentlige bygherre
<b>Partnerskab om grøn omstilling af tung transport</b>	Initiativ fra By og Havn m. deltagelse fra relevante brancheorganisationer
<b>Global Compact Network Denmark</b>	Som medlem af det danske Global Compact-netværk deltager Metroselskabet løbende i relevante arrangementer omkring forskellige bæredygtighedstemaer.



## Nøgletal

### Klima, miljø og ressourcer - nøgletal for Metroen i drift

Metroselskabet opgør en række nøgletal, der beskriver Metroens energieffektivitet og klimapåvirkning. Nøgletallene beregnes for det samlede system (det vil sige alle fire metrolinjer, M1-M4). Operatøren af Metroen i drift, Metro

Service, offentliggør også oplysninger om sin bæredygtighedsindsats i forhold til Metroen i drift. Find yderligere information her: <https://www.metroservice.dk/om-os/csr/>

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Energiforbrug	1	Energi fra samlet drift <i>MWh</i>	30.684	39.939	64.141	70.371	68.496	Energiforbruget falder med 3 pct. i 2022 i forhold til 2021. Faldet i energiforbruget skyldes primært et fald i øvrigt strømforbrug på alle linjer, blandt andet som følge af udskiftning til mere energieffektive lyskilder samt et lavere forbrug af sporvarme.
	1	Energi til fremdrift af tog <i>MWh</i>	17.116	22.166	39.524	41.354	43.190	Energiforbruget til fremdrift af tog (kørestrøm) stiger med 4 pct. i forhold til 2021. Stigningen dækker over en modsatrettet udvikling, hvor forbruget af kørestrøm for M3/M4 faldt med godt 2 pct., mens tallet for M1/M2 steg med 13 pct. i forhold til 2021, grundet 8 nye tog. Læs mere om Metroens energiforbrug i afsnittet <i>Klimapåvirkning fra drift af Metroen</i> .
Energieffektivitet	2.1	Samlet energiforbrug pr. kørt kilometer <i>kWh per togkilometer</i>	6,14	6,44	6,61	6,33	6,05	
	2.1	Energi til fremdrift af tog pr. kørt kilometer <i>kWh per togkilometer</i>	3,42	3,57	4,07	3,72	3,82	Kørestrøm til fremdrift af tog stiger marginalt. Dette skyldes idriftsættelse af 8 nye tog.
	2.2	Samlet energiforbrug i forhold til driftsindtægter <i>MWh per tjent krone</i>		0,024	0,038	0,046	0,046	Energiintensiteten pr. tjent krone, når der tages højde for det samlede energiforbrug, forbliver på niveau med 2021.
	2.2	Energi til fremdrift af tog i forhold til driftsindtægter <i>MWh per tjent krone</i>	0,014	0,013	0,023	0,027	0,029	Energiintensiteten pr. tjent krone, når der tages højde for kørestrøm, stiger marginalt fra 2021 til 2022. Dette reflekterer stigningen i forbruget af kørestrøm, samt et mindre fald i indtægtsgrundlaget.
Klimapåvirkning	3	CO <sub>2</sub> -udledninger til fremdrift af tog pr. kørt passagerkilometer <i>g CO<sub>2</sub>e per passagerkilometer</i>	10	9	18	18	12	Klimapåvirkning målt pr. passagerkilometer falder markant fra 2021 til 2022. Dette skyldes en stigning i passagertal samt en reduktion i emissionsfaktoren for strøm.

## Klima, miljø og ressourcer – nøgletal for Metroen i drift (Noter)

### 1. Energiforbrug

Viser det samlede strømforbrug (i MWh) forbundet med driften af den eksisterende Metro (M1-M4). Det vil sige kørestrøm og strøm på stationer og kontrol- og vedligeholdelsescentre for alle fire linjer. Desuden er andelen af kørestrøm (til fremdrift af tog) separat opgjort.



### 2. Energieffektivitet

#### 2.1 Energieffektivitet for fremdrift af tog

Viser strømforbruget (i KWh) for hver kilometer, som metrotogene kører. Nøgletallene tager højde for det samlede strømforbrug på alle metrolinjer, dvs. kørestrøm og øvrig strøm. I tillæg vises nøgletal, der kun tager højde for kørestrømmen.

#### 2.2 Energieffektivitet i forhold til driftsindtægter

Nøgletallene beskriver, hvor meget omsætning (kr.) der generes set i forhold til energiforbruget (MWh), og beregnes således:

$$\frac{\text{Energiforbrug (MWh)}}{\text{Takstindtægter + Driftsindtægter (kr.)}}$$

Jo mindre tallet er, desto mere indtægt genereres pr. anvendt energienhed. Nøgletallet er et udtryk for, hvor energieffektiv Metroen er per tjent krone. Årets takst- og driftsindtægter fremgår af regnskabet i årsrapporten. Det bemærkes, at der tillige medregnes kompensation fra staten som følge af COVID-19 i indtægtsgrundlaget for opgørelsen for 2020 og 2021. Kompensationen i 2020 og 2021 indgår i regnskabsposten 'andre driftsindtægter', der for de øvrige år ikke indgår i beregningen af nøgletallet.

Oversigten viser nøgletal, der tager højde for det samlede strømforbrug (dvs. kørestrøm og øvrigt strømforbrug), samt nøgletal, der kun tager højde for kørestrøm.

### 3. Klimapåvirkning

Der er ingen direkte CO<sub>2</sub>-udledninger (scope 1) forbundet med fremdriften af Metroens tog, da de er eldrevne. Der er dog udledninger forbundet med produktionen af den el (scope 2), som forbruges i forbindelse med kørsel. Energiforbruget (elforbruget) kan omregnes til CO<sub>2</sub>-udledning, baseret på emissions-faktorer for de energikilder der indgår i det danske el-mix. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foreløbige emissionsfaktor for el for 2022.

Metroselskabet har valgt at medtage scope 2-udledningerne i opgørelsen, da det efter selskabets opfattelse giver det mest fuldstændige og retvisende billede for udledninger relateret til metrodrift. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at det ikke er transportaktører der tager udgangspunkt i denne metode.

Nøgletallet viser herefter, hvor mange gram CO<sub>2</sub> der udledes per kørt passagerkilometer, når der tages udgangspunkt i energiforbruget forbundet med kørsel (fremdrift) for det samlede metrosystem (dvs. M1-M4).

### Klima, miljø og ressourcer - nøgletal for egen organisation

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Samlet CO2-udledning	4.1	Samlet CO2-udledning for egen organisation <i>ton CO2e</i>	-	-	-	-	2071	
	4.1	Scope 1 <i>ton CO2e</i>	-	-	-	12	16	Scope 1 er lidt højere i 2022, hvilket kan forklares ved, at der er kørt mere i selskabets biler efter COVID-19.
	4.1	Scope 2 <i>ton CO2e</i>	-	-	-	149	135	Scope 2 (elforbrug) er faldet lidt fra 2021 til 2022. Dette stemmer overens med at både forbrug og emissionsfaktoren for el er faldet.
	4.1	Scope 3, eksklusive rådgiverydelser <i>ton CO2e</i>	-	-	-	-	1402	
	4.1	Scope 3 – rådgiverydelser <i>ton CO2e</i>	-	-	-	-	518	
CO2-intensitet	4.2	CO2 per medarbejder <i>ton CO2e per medarbejder</i>	-	-	-	-	5,2	Ekskl. rådgiverydelser. Læs mere i afsnittet <i>Klimapåvirkning fra egen organisation</i> .
	4.2	CO2 per kvadratmeter <i>ton CO2 per m2</i>	-	-	-	-	0,2	Ekskl. rådgiverydelser.
CO2-udledning fra tjenesterejser	4.3	CO2 fra al tjenesterejse <i>ton CO2e</i>	-	34	9	12	42	2022 er det første år siden 2019, der kun i mindre grad var påvirket af COVID-19, og rejseaktiviteten har derfor været højere og på linje med 2019.
	4.3	Heraf fly <i>ton CO2e</i>	-	22	1	2	35	2022 er det første år siden 2019, der kun i mindre grad var påvirket af COVID-19, og rejseaktiviteten har derfor været højere.
Energiforbrug	-	Strømforbrug <i>MWh</i>	-	711	596	601	580	
	-	Varmeforbrug <i>MWh</i>	-	1.053	976	1.027	891	



### **Klima, miljø og ressourcer – nøgletal for egen organisation (noter)**

Disse nøgletal beskriver de væsentligste elementer fra Metroselskabets klimaregnskab for egen organisation, defineret som selskabets administrative aktiviteter, herunder driften af selskabets kontorfaciliteter på Metrovej 5, 2300 København S. Regnskabet omfatter således kontorinventar- og artikler, rejser og transport, fødevarer, events, serviceydelser og uddannelse, mv. Klimaaftrykket for selskabets anlægsaktiviteter er ikke indeholdt i dette regnskab, ligesom driftsaktiviteter afholdt af selskabets driftsoperatør, heller ikke er det.

#### 4. Klimapåvirkning og CO<sub>2</sub>-udledninger

##### *4.1 Samlet CO<sub>2</sub>-udledning*

Nøgletallene viser den samlede klimapåvirkning (målt i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter, CO<sub>2</sub>e) forbundet med aktiviteter og forbrug i administrationen på Metrovej. Nøgletallene er fordelt på scope 1, 2 og 3, i henhold til Drivhusgasprotokollen. For scope 3 er rådgiverydelser opgjort særskilt. Nøgletallene

dækker ikke klimapåvirkningen ifm. anlægsaktiviteter og reinvesterings. Til at beregne klimapåvirkningen fra administrationen anvendes forbrugsdata indhentet i fysiske enheder (f.eks. kWh strøm, M<sup>3</sup> drikkevand eller kg oksekød) og monetære enheder (kroner brugt på f.eks. rengøring eller hårde hvidevarer). Data i monetære enheder er anvendt, når fysiske opgørelser ikke har været tilgængelige. Dette gælder særligt scope 3 data for indkøb af varer og services. Ca. 85 pct. af klimapåvirkningen er beregnet på baggrund af monetære enheder, og 15 pct. baseret på fysiske enheder.

Det vurderes, at op mod 100 pct. af Metroselskabets forbrug og aktiviteter forbundet med administrationen er reflekteret i klimaregnskabet, da der er taget udgangspunkt i årets regnskabsdata. Til at beregne klimapåvirkningen fra forbrug anvendes bl.a. emissionsfaktorer fra EXIOBASE samt miljødeklaration for det danske elnet og fjernvarme. Klimapåvirkningen fra el er beregnet med den foreløbige emissionsfaktor for el for 2022. Som støtteværktøj i udarbejdelsen af klimaregnskab er anvendt "Klimakompasset"

udviklet til "Virksomhedsguiden" under Erhvervsstyrelsen.

##### *4.2 CO<sub>2</sub>-intensitet*

De to udvalgte nøgletal beskriver CO<sub>2</sub>-udledningen i forhold til hhv. antal medarbejdere og størrelsen af selskabets kontorbygninger. I begge tilfælde er nøgletallet baseret på udledninger eksklusive rådgiverydelser, da denne post kan fluktuere en del afhængig af årets aktiviteter, og dermed vanskeliggøre en vurdering af den underliggende udvikling i organisationens klimapåvirkning.

Metroselskabet havde 300 fuldtidsansatte ved udgangen af 2022. Bygningsarealet for Metroselskabets kontorer på Metrovej 5 udgør 8.000 m<sup>2</sup>.

##### *4.3 CO<sub>2</sub>-udledning fra tjenesterejser*

Tallet angiver andelen af organisationens samlede udledninger, der relaterer sig til tjenesterejser (i ton CO<sub>2</sub>), og andelen heraf fra flyrejser er særskilt angivet (i ton CO<sub>2</sub>).

**Klima, miljø og ressourcer - etablering af metro til Sydhavn**

Miljødata vedrører etablering af metro til Sydhavn. Miljødata for selskabets øvrige anlægsaktiviteter i 2022 (reinvesteringsprojekter samt anlægsaktiviteter forbundet med etableringen af København Syd) er ikke opgjort, men vil være det fra 2023.

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Vand	5.1	Refiltreringsgrad for grundvand (oppumpet grundvand der filtreres og ledes tilbage) procent		85%	80%	90%	87%	På de fleste byggepladser ligger tallet på 95-100 pct. over den samlede projektperiode. På én byggeplads er refiltreringsgraden for den samlede projektperiode lavere (55 pct.), da det af sikkerhedshensyn har været nødvendigt at sænke trykket på sekantpælevæggen ved at udlede til havn og kloak.
	5.2	Vandforbrug fra ledningsnettet m <sup>3</sup>	3628	53146	123543	98879	24174	Den store variation i vandforbruget hen over projektet er udtryk for at visse faser er mere vand-intensive end andre. Tunnelboring er en vandkrævende proces, som primært foregik i 2020-2021, hvilket afspejles i tallene.
Affald	5.3	Affaldsmængder ton	16	949	978	2397	5985	Stigning i affaldsmængderne i 2022 skyldes primært, at der i perioden har været genereret meget betonaffald (og i mindre grad bygningstræaffald), som er et tungt materiale. Betonbrokker nedkuses og sendes til genanvendelse. Dette medfører også en stigning i de genanvendte mængder og dermed også genanvendelsesgraden.
	5.3	Affald genanvendt ton	5	152	480	1422	4088	
	5.3	Genanvendelsesgrad procent	30%	16%	49%	59%	68%	

## **Klima, miljø og ressourcer - etablering af metro til Sydhavn (noter)**

### *5.1 Refiltreringsgrad for grundvand*

Andelen af grundvand, der oppumpes til brug for projektet, og som efter endt brug refiltreres og ledes tilbage til grundvandsreservoiret. Oppumpet og reinfiltret grundvand er relateret til de midlertidige grundvandssænkninger, der udføres på hver metrobyggeplads under anlægsfasen. Grundvandssænkningerne lukkes ned løbende, når anlægsarbejderne er tilstrækkeligt fremskredne, og vil således ikke fortsætte under drift af Metroen. Det vand, der ikke filtreres, udledes i stedet til kloak eller havn.

### *5.2 Vand fra ledningsnettet*

Forbrug af vand fra ledningsnettet ('vand fra hanen') på det samlede projekt, opgjort i kubikmeter (m<sup>3</sup>). Vand fra ledningsnettet benyttes til at supplere det refiltrerede vand for at sikre, at der tilbageledes lige så meget vand, som der oppumpes fra grundvandsreservoiret. Herudover benyttes der vand fra ledningsnettet til den generelle drift af byggepladserne samt

drikkevand på flaske, som ikke indgår i opgørelsen. Flaskevand benyttes af medarbejdere på alle pladser, da de midlertidige rørføringer til skurbygninger ikke sikrer drikkevandskvaliteten.

### *5.3 Affaldsmængder og genanvendelse*

Opgørelsen viser, hvor meget affald projektet har genereret pr. år (i ton), samt andelen heraf der genanvendes både opgjort i absolutte mængder (ton) og relativt til de samlede affaldsmængder (opgjort i procent). Affaldsbekendtgørelsen definerer genanvendelse som *enhver nyttiggørelsesoperation, hvor affaldsmaterialer omforarbejdes til produkter, materialer eller stoffer, hvad enten de bruges til det oprindelige formål eller til andre formål. Heri indgår omforarbejdning af organisk materiale, men ikke energiudnyttelse og omforarbejdning til materialer, der skal anvendes til brændsel eller til opfyldningsoperationer*. Opgørelserne er baseret på affaldsrapporter, som entreprenøren på M4 Sydhavn løbende modtager fra den virksomhed, der på vegne af entreprenøren håndterer projektets affald.

# Social bæredygtighed

Social bæredygtighed handler om mennesker. Metroselskabets aktiviteter foregår både på byggepladser, i Metroen i drift, og i kontorbygninger, og medarbejdernes forudsætninger og behov varierer derfor meget. Metroselskabet har også en social indvirkning på samfundsniveau, herunder ikke mindst på Metroens mange passagerer.

Historisk har selskabets indsats i forhold til social bæredygtighed især fokuseret på arbejdsmiljø, sikkerhed og løn- og arbejdsvilkår for de mennesker, der i høj grad færdes på en byggeplads. Derudover har Metroselskabet altid

set sine store projekter som en særlig mulighed for at skabe lærepladser og dermed understøtte uddannelsen af fremtidens arbejdskraft til anlægssektoren.

I 2022 har Metroselskabet gennemført en kortlægning af selskabets samlede indsats og indvirkning på social bæredygtighed. Med udgangspunkt i menneskerettighederne og EU's grundlæggende rettigheder har kortlægningen givet selskabet overblik over eget ansvar og indvirkning på en lang række forhold, herunder ligestilling, diversitet, løn- og arbejdsforhold, frihedsrettigheder, adgang til uddannelse med

mere. Projektets konklusioner vil være udgangspunkt for fastlæggelsen af en ny overordnet strategi for social bæredygtighed.

Metroselskabet har i de seneste fem år fokuseret på at skabe en sikkerhedskultur under visionen om *Sikkerhed på rette spor*. Med den nye forretningsstrategi bygger selskabet videre på en etableret indsats for sikkerhed og arbejdsmiljø – og har særligt fokus på at brede den ud, så driften og egen organisation får lige så stor opmærksomhed som anlægsprojekterne. Det er Metroselskabets ambition, at *alle skal kunne arbejde sikkert hver dag*, og med strategien har selskabet sat nye mål, der skal understøtte ambitionen:

- Antallet af ulykker i driften skal nedbringes
- Ingen skal blive syge af at gå på arbejde
- Sikkerhed tænkes ind fra starten af nye projekter

Læs mere om disse mål i afsnittene *Sikkerhed på rette spor* og *Medarbejdere i egen organisation* nedenfor.



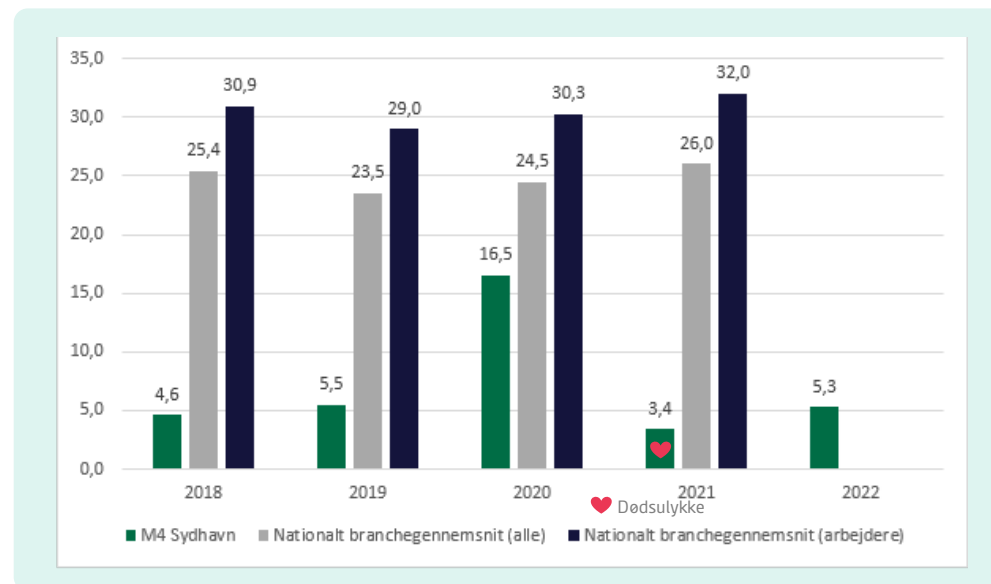
## Sikkerhed på rette spor

Metroselskabets sikkerhedsindsats har gennemgået en markant udvikling siden programmet *Sikkerhed på rette spor* blev initieret i 2017. Igennem Metroselskabets *Safety Academy* lærer medarbejderne dels at tænke sikkerhed anderledes og dels undervises i konkrete værktøjer, som bidrager til en sikker hverdag på byggepladserne. Grundmodulet *Safety Orientation*, som er obligatorisk for alle medarbejdere på anlægsprojekterne, er med udgangen af 2022 afholdt for mere end 3.000 deltagere.

Metroselskabet har en lærende tilgang til hændelser og ulykker og benytter forskellige metoder til at foretage risikovurderinger af kommende arbejdsprocesser og til at lave dybdegående ulykkes- og hændelsesanalyser, når det alligevel går galt.

På baggrund af den samlede indsats, har selskabet i samarbejde med entreprenører opnået positive resultater i forhold til sikkerheden på byggepladserne, hvilket også afspejles i ulykkesfrekvensen, som på anlægsprojektet M4 Sydhavn ligger markant lavere end både de tidligere metroprojekter og den danske bygge- og anlægsbranche generelt.

I selskabets strategi for 2023-2026 er det besluttet at videreføre den overordnede målsætning om, at *"Alle skal kunne arbejde sikkert hver dag"*.



**Tabel** Ulykkesfrekvens (antal ulykker pr. 1 mio. arbejdstimer) på M4 Sydhavn ift. nationalt branchegennemsnit

### Antallet af ulykker i driften skal nedbringes

Der sker løbende arbejdsulykker i forbindelse med driften af Metroen. Nogle ulykker sker på værkstederne og i det daglige vedligehold og minder om de ulykker, som selskabet har erfaring med fra anlægsprojekterne, mens andre sker som følge af fysiske og verbale overfald på stewards i driften.

Selskabet ønsker at adressere disse udfordringer i tæt samarbejde med driftsoperatørerne. Metroselskabet har erfaringer fra en årrække med *Sikkerhed på rette spor* på anlægsprojekterne, og driftsoperatørerne har kendskab til de særlige forhold, som påvirker medarbejdere i og omkring

Metroen i drift. På den baggrund kan der iværksættes tiltag, som vil have en positiv effekt på sikkerhedsbilledet for drift af Metroen.

Samtidig skal selskabet i de kommende år gennemføre en række sideløbende investerings- og reinvesteringsprojekter på de eksisterende metrolinjer. Selskabet vil i den forbindelse sætte skærpet fokus på sikkerheden, så de mange projekter kan gennemføres uden ulykker.

### Næste skridt

Selskabet vil i 2023 opbygge viden og data om sikkerheden for medarbejdere i driften. Ved at



kortlægge de forhold, som har indflydelse på medarbejdernes sikkerhed, kan selskabet identificere og implementere virkningsfulde forebyggende tiltag.

#### **Sikkerhed tænkes ind fra starten på nye projekter**

Det er selskabets vurdering, at der kan gøres mere for at sikre, at risici bliver identificeret og håndteret før selve anlægsfasen. Det kræver, at

sikkerhed tænkes ind fra starten af nye projekter, så eventuelle udfordringer kan håndteres gennem ændringer af designet. Samtidig vil selskabet på kommende projekter tage andre anlægsteknologier og arbejdsprocesser i brug.


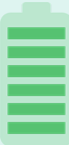


#### **Næste skridt**

Selskabet vil i 2023 udarbejde et kontraktuelt setup, som skal sikre, at der i samarbejdet med rådgivere og entreprenører er øget fokus på den

tidlige risikohåndtering og sikkerhed gennem projektering og planlægning for at øge sikkerheden yderligere. Det kan f.eks. indebære øget brug af præfabrikerede elementer, som giver mulighed for, at en række arbejdsprocesser kan foregå i et mere kontrolleret miljø.



## Afrapportering på mål for 2022

Fokusområde	Mål	Målopfyldelse	Bemærkninger
<b>Arbejds miljø, sikkerhed og læring</b>	Metroselskabet vil i 2022 øge rapporteringen af nærvedhændelser på M4 Sydhavn.		<ul style="list-style-type: none"> <li>÷ Rapporteringsfrekvensen for nærvedhændelser falder til 21,1 i 2022 (36,9 i 2021).</li> <li>✓ Metroselskabet har i 2022 haft fokus på rapportering af nærvedhændelser, blandt i forbindelse med tilsyn på byggepladserne og i den løbende dialog med entreprenørerne, men det har ikke haft den ønskede effekt på rapporteringsfrekvensen.</li> <li>➤ Metroselskabet vil i 2023 lancere en ny kampagne, der skal være med til at øge rapporteringen af nærvedhændelser.</li> </ul>
	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>Selskabets kortlægninger af sikkerhedskulturen viser, at et synligt ledelsesfokus på sikkerhed er afgørende for medarbejdernes oplevelse af selskabets dedikation til sikkerhed.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Struktur implementeret</li> <li>✓ Ledere har personlige mål for årlig deltagelse</li> <li>➤ Andel af ledere, der opnår personlige mål, kan opgøres fremover</li> </ul>
	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.		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Re-Orientation-kursus udviklet</li> <li>÷ 36 pct. af medarbejderne nåede at gennemføre Re-Orientation-kurset i 2022</li> <li>➤ Det er forventningen, at alle nuværende medarbejdere har gennemført kurset i første halvår af 2023</li> </ul>
	Metroselskabet vil i 2022 gennemføre tiltag, som skal styrke byggeledernes rolle som ambassadører for en sund sikkerhedskultur i det daglige arbejde på byggepladserne.		<p>Selskabets sikkerhedsindsats på byggepladserne drives af byggeledelsen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Alle Work Site Managers (Byggeledere) skal undervise i Metroselskabets <i>Safety Academy</i></li> <li>✓ Alle byggeledere gennemførte i 2022 den nødvendige efteruddannelse for at kunne dette</li> </ul>

## Løn- og arbejdsvilkår

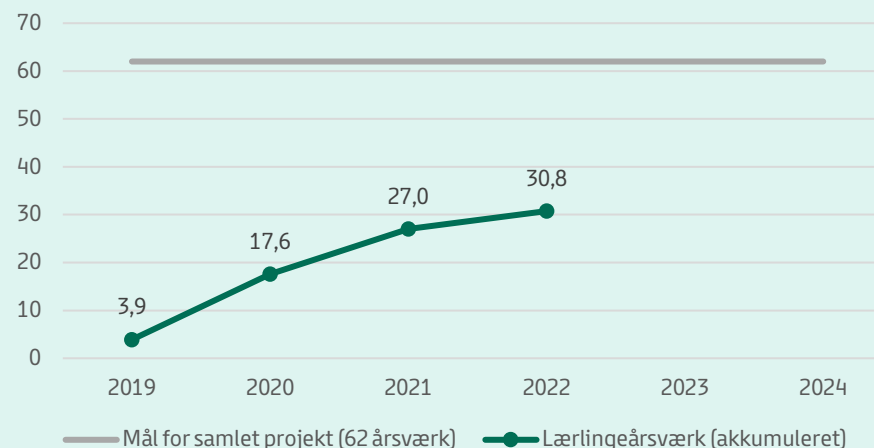
Metroselskabet har igennem flere år arbejdet med at sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår på metroprojekterne og i driften af Metroen. Indsatsen består af en kombination af kontrolundersøgelser og samarbejde og dialog med entreprenørerne, driftsoperatøren, arbejdsmarkedets parter og andre offentlige bygherrer med flere.

### Metroselskabets indsats for løn- og arbejdsvilkår i værdikæden

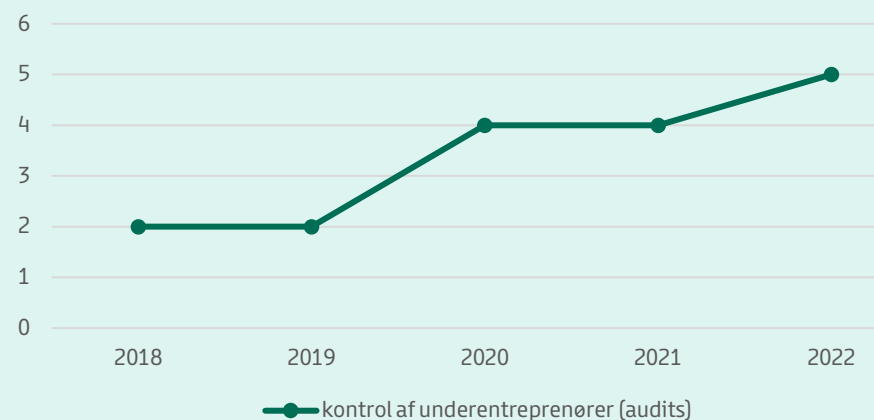
Metroselskabet har i 2022 gennemført fem kontrolundersøgelser af underentreprenørers overholdelse af selskabets Arbejdsklausul. Der er i tre af tilfældene konstateret overtrædelser af klausulen. Overtrædelserne varierer fra mindre fejl og misforståelser til enkelte tilfælde med snyd med arbejdstid og løn.

Metroselskabet har sikret, at overtrædelserne er blevet rettet, og der er sket de nødvendige efterbetalinger til medarbejdere. Alle fem kontrolundersøgelser er afsluttet i 2022.

### Lærlingeårsværk på M4 Sydhavn - status og mål



### Kontrol af underentreprenører (audits)







### Lærlinge

Der har i år været flere udfordringer i forhold til at få lærlinge på anlægsprojektet hos de to totalentreprenører på M4 Sydhavn, TUNN3L og Rhomberg-Efacec. Det skyldes blandt andet den høje byggeaktivitet i bygge- og anlægsbranchen og det generelt lave optag på erhvervsuddannelserne. Herudover er det svært for flere virksomheder på Sydhavnsprojektet at tilbyde en fuld uddannelsesaftale, fordi arbejdet er for ensformigt. Det gælder blandt andet for den virksomhed, der udfører el-arbejde på projektet, hvilket gør det svært for virksomheden at få praktikpladssøgende elektrikerlærlinge. Metroselskabet vurderer, at totalentreprenørerne til trods for omstændighederne kunne have været mere proaktive i deres indsats for at tiltrække lærlinge til projektet.

## Borger- og naboialog

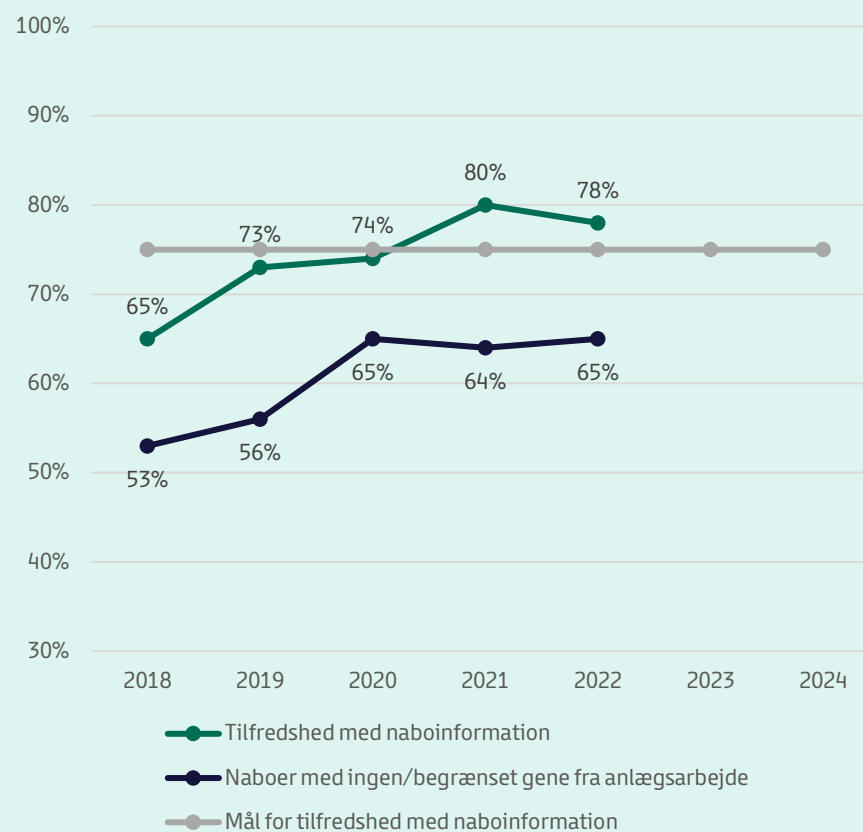
Metroselskabets aktiviteter påvirker mange mennesker. Selskabet arbejder derfor med nabo- og borgerdialog fra idéfase, under opførelsen, og efter at Metroen er i drift. Selskabets indsats har i 2022 haft fokus på borgerinformation og -inddragelse i forbindelse med udviklingen af fremtidige projekter samt i forhold til de borgere, der er naboer til det igangværende anlægsprojekt M4 Sydhavn.

### Nabokommunikation i anlægsfasen – M4 Sydhavn

Naboerne holdes løbende orienteret om selskabets projekter, hvor de modtager status om igangværende arbejder via selskabets hjemmeside, nyhedsbreve på mail, opslag på opgangsdøre, varslinger på SMS og forskellige arrangementer som f.eks. 'Åben byggeplads'. Derudover kan selskabet kontaktes gennem et døgnbetjent telefonnummer - samt på mail, som typisk besvares inden for 24 timer. Selskabet søger at informere transparent, rettidigt og konsistent om anlægsarbejde, så det er muligt for naboerne at indrette sig herefter i hverdagen. Metroselskabet ønsker desuden at være en lyttende og troværdig samarbejdspartner, sådan at naboer og øvrige interessenter oplever selskabet som en kompetent bygherre og Metroen som et potentielt transportmiddel, når den åbner.

Opbakningen til metroprojektet i Sydhavn er fortsat meget høj. I 2022 ligger andelen af naboer, der er tilfredse/meget tilfredse med, at der kommer en metrostation i deres nabolag, på 94 pct.

### Nøgletal for nabokommunikation på Sydhavnsprojektet





### Borgerinddragelse - byudvikling ved København Syd

Metroselskabet har i november 2022 igangsat en helhedsplankonkurrence for byudvikling ved

København Syd (i dag Ny Ellebjerg). Som en del af udarbejdelsen af et konkurrenceprogram for helhedsplankonkurrencen har Metroselskabet gennemført en tidlig borgerinddragelsesproces i sensommeren 2022.

Målet var at orientere om den kommende byudvikling samt at indsamle viden fra lokale og

rejsende om hverdagslivet ved København Syd. Processen omfattede en offentlig byvandring og et dialogmøde i samarbejde med Københavns Kommune og Valby- og Kgs. Enghave Lokaludvalg, en række naboorienteringsmøder, en workshop med lokaludvalgene samt en digital inddragelsesplatform med mulighed for at indsende tekst, foto, video og lydklip.

I konkurrenceprogrammet indgår en præsentation af borgernes visioner og ønsker til byudvikling ved København Syd, som kan

kvalificere tilbudsgivernes arbejde med helhedsplankonkurrencen.

I samarbejde med lokaludvalgene genoptager Metroselskabet borgerdialogen i efteråret 2023, når vinderforslaget skal bearbejdes til en endelig helhedsplan.



Byvandring om København Syd



Borgermøde om København Syd

## Medarbejdere i egen organisation

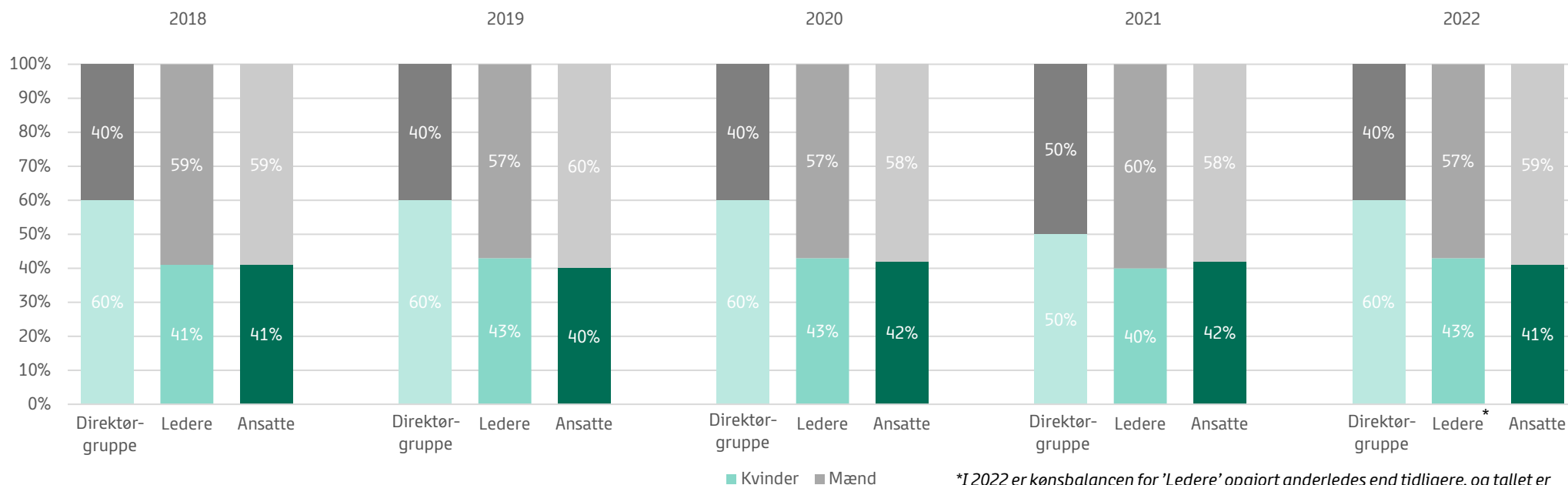
Metroselskabet er en international arbejdsplads med omkring 20 forskellige nationaliteter repræsenteret blandt de 300 ansatte, som der var ved udgangen af 2022. Antallet af medarbejdere i selskabet har siden 2019 været stabilt. I 2021 og 2022 har der været en historisk høj beskæftigelse og stor mobilitet på det danske arbejdsmarked. Dette til trods har Metroselskabet i perioden oplevet en stabil personaleomsætning på henholdsvis 17,3 pct i 2021 og 16,3 pct i 2022.

Af de ansatte, der var ved udgangen af 2022, var 41 pct. kvinder og 59 pct. mænd, mens der blandt ledere med formelt personaleansvar var 43 pct. kvinder og 57 pct. mænd. Heraf består direktørgruppen af tre kvinder og to mænd.

Metroselskabet undersøger årligt om medarbejderne oplever krænkende adfærd. Desværre finder krænkende hændelser indimellem sted i Metroselskabet. I 2022 har fem oplevet trusler, fysisk eller digitalt, og en enkelt har i 2022 rapporteret et tilfælde af sexchikane. Derudover er der i årets undersøgelse registreret et relativt højt antal tilfælde

af krænkende adfærd, som kan relateres til tonen i selskabet, herunder 12 tilfælde af mobning og ni tilfælde af diskrimination. Samlet set udgør rapporterede hændelser vedrørende krænkende adfærd, som kan relateres til tonen i selskabet, en mindre stigning i forhold til 2021-undersøgelsen. Dette er til trods for, at der er igangsat initiativer på flere niveauer i selskabet, med henblik på at forbedre tonen i selskabet. Krænkende adfærd står i modsætning til et sundt psykisk arbejdsmiljø, og

Kønsbalance i Metroselskabet



\*I 2022 er kønsbalancen for 'Ledere' opgjort anderledes end tidligere, og tallet er derfor ikke direkte sammenligneligt med de forudgående år (se mere herom på s. 45)

### Metroselskabets mangfoldighedspolitik

Selskabets overordnede mangfoldighedspolitik indgår i *Metroselskabets kompendium for god selskabsledelse*, og er tilgængelig på selskabets hjemmeside ([her](#)). Metro-selskabet tilstræber en ligelig kønsfordeling i virksomheden samt direktørgruppen, jf. side 30 ovenfor for yderligere information omkring resultater for indeværende år. Metro-selskabet har opmærksomhed på diversitet i blandt andet ansættelsessammenhæng.

Selskabets mangfoldighedspolitik vil blive opdateret i forbindelse med udviklingen af en samlet strategi for social bæredygtighed (se side 24).

Læs mere om kønsbalancen i Metro-selskabet ovenfor.

en af ambitionerne i Metro-selskabets nye forretningsstrategi er, at *ingen skal blive syge af at gå på arbejde*. Gode og trygge relationer iblandt selskabets ansatte vil derfor være et fokusområde i de kommende år.

#### Ingen skal blive syge af at gå på arbejde

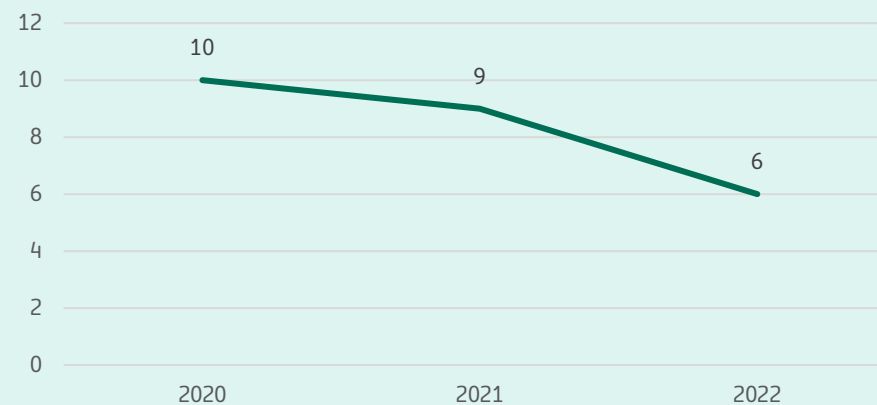
Metro-selskabet har, siden bestyrelsen vedtog visionen om *Sikkerhed på rette spor*, haft et erklæret mål om, at ingen skal komme til skade, når de arbejder på selskabets projekter. Hovedfokus med denne målsætning har været de fysiske ulykker, men medarbejdere rammes også af psykiske ulykker som stress og mistrivsel. Selskabet har derfor i forbindelse med den nye forretningsstrategi besluttet, at den erklærede nultolerance skal gælde alle forhold, som gør, at medarbejdere bliver syge af at gå på arbejde.

#### Næste skridt

Metro-selskabet har brug for, og ønsker, medarbejdere fra alle livets faser. Det stiller krav til, at selskabet tilbyder individuelle og fleksible vilkår og arbejdsforhold, og at der tages højde for alle de forhold, som påvirker medarbejdernes psykiske arbejdsmiljø, også når det gælder forhold i privatlivet. For at opnå dette vil selskabet blandt andet have fokus på at øge den fleksibilitet, som den enkelte medarbejder har i forhold til at definere sit arbejdsliv.

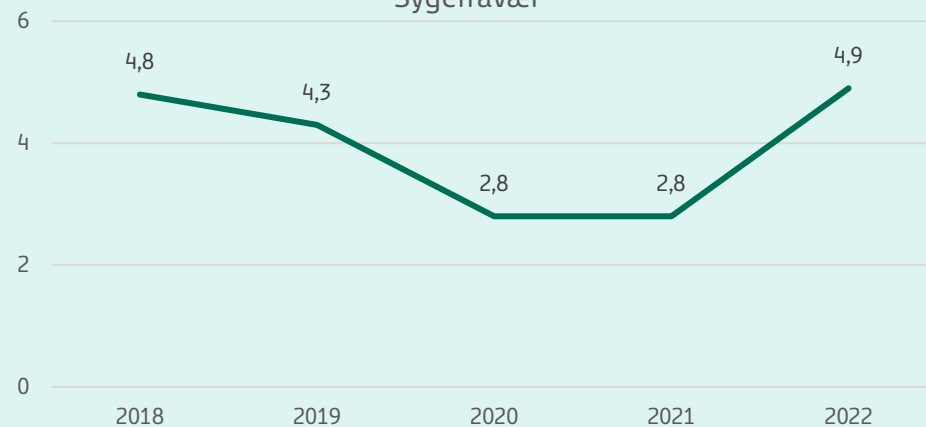
Desuden har selskabet fra 2023 ligestillet retten til barsel med løn, så far/medmor ligesom moren får ret til 24 uger med fuld løn i barselsperioden. Selskabet vil i 2023 identificere yderligere tiltag, som skal styrke det psykiske arbejdsmiljø og realisere selskabets ambitioner.

### Antal langtidssygemeldte\*



\*Defineret som sygdom over mere end 21 dage i træk

### Sygefravær\*



\*gennemsnitlige årlige sygedage pr. medarbejder (eksklusive langtidssygemeldte)

## Partnerskaber og netværk

### Social bæredygtighed

De problemstillinger, som selskabet står over for i dag, er komplekse og globale. Metroselskabet kan således ikke realisere sine bæredygtighedsambitioner alene – hverken i forhold til klima eller på det sociale område. I partnerskaberne får selskabet ny viden, sparring og kritisk modspil – og deler viden og erfaringer med andre virksomheder.



#### Udvalgte partnerskaber inden for social bæredygtighed

Område	Partnerskab/netværk	Formål
<b>Tilgængelighed</b>	Det Fælles Tilgængelighedspanel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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. I panelet sidder bl.a. repræsentanter for handicap-organisationer og ældreorganisationer.</li> </ul>
<b>Arbejdsmarked- og -miljø</b>	Arbejdsmarkedsgruppen for Sydhavnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Repræsentanter fra de relevante fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer samt hhv. Rhomberg-Efacec eller TUNN3L.</li> <li>• Formålet med arbejdsmarkedsgrupperne er således dels at bidrage til løsningen af begyndende faglige tvister, dels at opretholde den gode og åbne dialog mellem parterne.</li> </ul>
	Ekspertpanel for Løn- og Arbejdsvilkår og Arbejds miljø	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I ekspertpanelet sidder forskere fra flere danske universiteter og offentlige forskningscentre med ekspertise inden for Arbejdsmarked og Arbejds miljø. Efter 20 møder blev Ekspertpanelet nedlagt i efteråret 2022. Samarbejdet med forskerne fortsætter i andet regi.</li> </ul>
<b>Socialt bæredygtigt byggeri</b>	Foreningen for Byggeriets Samfundsansvar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metroselskabet er aktivt medlem af Foreningen for Byggeriets Samfundsansvar, som samler aktører inden for hele værdikæden i bygge- og anlægsbranchen. Metroselskabet er repræsenteret i foreningens bestyrelse og to arbejdsgrupper: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbejdsgruppen for Social Bæredygtighed</li> <li>• Arbejdsgruppen for verdensmål</li> </ul> </li> </ul>
<b>Lærlinge</b>	Bygherreforeningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metroselskabet er medlem af Bygherreforeningens lærlingenetværk, "Bygherrenetværk for flere faglærte i byggebranchen" samt referencegruppen "Bygherrer skaber lærepladser".</li> </ul>

## Nøgletal

### Social bæredygtighed – anlæg

Metroselskabet opgør ikke på nuværende tidspunkt ovenstående nøgletal for andre projekter – herunder reinvesteringsprojekter – og

oplysningerne i tabellen vedrører derfor alene anlægget af M4 Sydhavn (med undtagelse af audits, der kan gennemføres på enhver kontrakt, der indeholder en arbejdsklausul).

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Sikkerhed på rette spor (Sydhavn)	5.1	Antal ulykker uden fravær	6	22	53	55	15	Faldet i antallet af ulykker uden fravær vurderes blandt andet at være udtryk for, at projektet er i en anden fase. Det har blandt andet medført mindre manuel håndtering af genstande og bedre indretning af adgangsveje og arbejdsområder.
	5.1	Antal ulykker med fravær	1	4	20	5	6	-
	5.2	Årlig ulykkesfrekvens ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer	4,6	5,5	16,5	3,4	5,3	-
	5.3	Ulykkesfrekvens for branchen ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer	30,9	29,0	30,3	32,0	-	Opgørelsen af ulykkesfrekvensen for branchen opgøres af DA, og opgørelsen for 2022 udkommer først i løbet af 2023
	5.4	Akkumuleret ulykkesfrekvens for projektet ulykker med fravær per 1 mio. arbejdstimer	4,6	5,3	11,6	8,2	7,5	-
	5.5	Rapportering af nærvedhændelser rapporterede nærvedhændelser per 1 million arbejdstimer	-	-	72,5	36,9	21,1	På trods af selskabets mål om at øge rapporteringsfrekvensen for nærvedhændelser, er antallet af nærvedhændelser faldet betydeligt. Det vurderes blandt andet at være et udtryk for, at der i 2022 startede en række nye små entreprenører som arbejder under tre forskellige hovedentreprenører. Det har medført en øget udfordring i forhold til at skabe en kultur for rapportering af nærvedhændelser.
	-	Andel af ulykker selskabet er orienteret om inden for 24 timer Procent	-	-	-	-	81,0%	Disse opgørelser rapporteres for første gang i år, og vil fremover indgå i bæredygtighedsrapporteringen
	5.6	Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion Procent	-	-	-	-	83,1%	
5.7	Medarbejdere fra entreprenørerne der oplever, at sikkerhed tages alvorligt Procent	-	-	-	82,0%	91%	Selskabet arbejder løbende på at etablere en stærk sikkerhedskultur på projektet. Stigningen i andelen af positive tilbagemeldinger vurderes at være et udtryk for, at selskabet er lykkedes med at få nye entreprenører med ombord på dette projekt.	



## Social bæredygtighed – anlæg (fortsat)

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
Løn- og arbejdsvilkår	6.1	kontrol af underentreprenører (audits)	2	2	4	4	5	-
	6.2	Lærlingeårsværk - Sydhavn (akkumuleret) lærlingetimer opgjort i årsværk	0,0	3,9	17,6	27,0	30,8	Der har i 2022 været flere udfordringer med at få lærlinge på projektet, bl.a. som den høje aktivitet i bygge- og anlægsbranchen. <i>Læs mere i afsnittet 'Løn- og arbejdsvilkår'</i>
	-	Andel af samlet kontraktkrav (62 årsværk) Procent	-	6%	28%	44%	49,70%	-
Naboer (Sydhavn)	7.1	Tilfredshed med naboinformation Procent	65%	73%	74%	80%	78%	Til trods for et mindre fald i 2022, er resultatet fortsat over Metroselskabets målsætning om at mindst 75% er tilfredse.
	7.2	Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde Procent	53,0%	56,0%	65,0%	64,0%	65%	Støj har i hele projektperioden været den primære gene som naboerne oplever
	7.3	Naboer der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre Procent	59%	63%	63%	67%	66%	-
	7.4	Naboer der forventer at benytte nye linje når den åbner Procent	-	-	-	-	94%	Spørgsmålet er stillet for første gang i år, og vil blive stillet igen de kommende år, i takt med at projektet nærmer sig åbningen i 2024

## Social bæredygtighed - anlæg (noter)

### 5. Sikkerhed på rette spor

Alle nøgletal vedrører alene anlægget af M4 Sydhavn.

#### 5.1 Ulykker med eller uden fravær

Metroselskabet følger Arbejdstilsynets definition af ulykker: Pludselige hændelser i forbindelse med arbejdet, som fører til, at en person kommer fysisk eller psykisk til skade. Ulykker med fravær er ulykker, som medfører fravær fra arbejdet i én dag eller mere ud over tilskadekomstdagen.

#### 5.2 Årlig ulykkesfrekvens

Den årlige ulykkesfrekvens, forstået som det samlede antal ulykker med fravær på projektet pr. 1 million arbejdstimer. Dette er en anerkendt standard for opgørelse af ulykkesfrekvens, som benyttes af aktører på tværs af bygge- og anlægsbranchen.

#### 5.3 Ulykkesfrekvens for branchen

Gennemsnitlig ulykkesfrekvens for arbejdere (timelønnede) i bygge- og anlægsbranchen i Danmark (DA Ulykkesstatistik).

#### 5.4 Udvikling i akkumuleret ulykkesfrekvens

Opgørelsen beskriver den akkumulerede ulykkesfrekvens for det samlede Sydhavn-projekt til dato (31. december 2022).

#### 5.5 Rapportering af nærvedhændelser

Det er et kontraktkrav, at entreprenørerne rapporterer nærvedhændelser (hændelser, der kunne have resulteret i en ulykke) til Metroselskabet. Nøgletallet indikerer antallet af rapporterede nærvedhændelser per 1 million arbejdstimer.

#### 5.6 Andel af besøg fra Arbejdstilsynet uden reaktion

Arbejdstilsynet fører løbende tilsyn på projektets byggepladser. Hvis tilsynet identificerer uhensigtsmæssige eller ulovlige forhold, medfører det en reaktion fra tilsynet, som for eksempel et påbud eller forbud.

5.7 Medarbejdere fra entreprenørerne der oplever, at sikkerhed tages alvorligt (procent)  
Andelen af medarbejdere fra entreprenørerne på M4 Sydhavn, der i høj/meget høj grad oplever, at sikkerhed tages alvorligt (procent). Spørgsmålet stilles i selskabets årlige sikkerhedskulturundersøgelse.

### 6. Løn- og arbejdsvilkår

#### 6.1 kontrol af underentreprenører

Antallet af gennemførte kontroller – også kaldet audits – af entreprenørers eller underleverandørers overholdelse af arbejdsklausulen. Audits kan både omfatte anlægsentrepriser og driftsoperatørerne på den eksisterende Metro. Læs mere i afsnittet om løn- og arbejdsvilkår på side 30.

#### 6.2 Læringsårsværk (akkumuleret) på M4 Sydhavn

Opgørelsen beskriver det akkumulerede antal læringsårsværk på det samlede Sydhavn-projekt til dato (31. december 2022). Ét læringsårsværk svarer til 1924 timer.

### 7. Naboer

Metroselskabet gennemfører årligt en naboundersøgelse, hvor naboer til byggepladserne til anlægget af M4 Sydhavn skal forholde sig til en række udsagn. Målgruppen for undersøgelsen har været naboer, der bor i 1. eller 2. række til anlægsarbejdet. De væsentligste udsagn er opgjort i ovenstående tabel. Du kan læse mere om nabokommunikation i afsnittet om nabo- og borgerdialog på side 32.

#### 7.1 Tilfredshed med naboinformation

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de er 'tilfredse' eller 'meget tilfredse' med den information, de modtager vedrørende byggeriet.

### 7.2 Naboer med ingen/begrænset gene fra anlægsarbejde (procent)

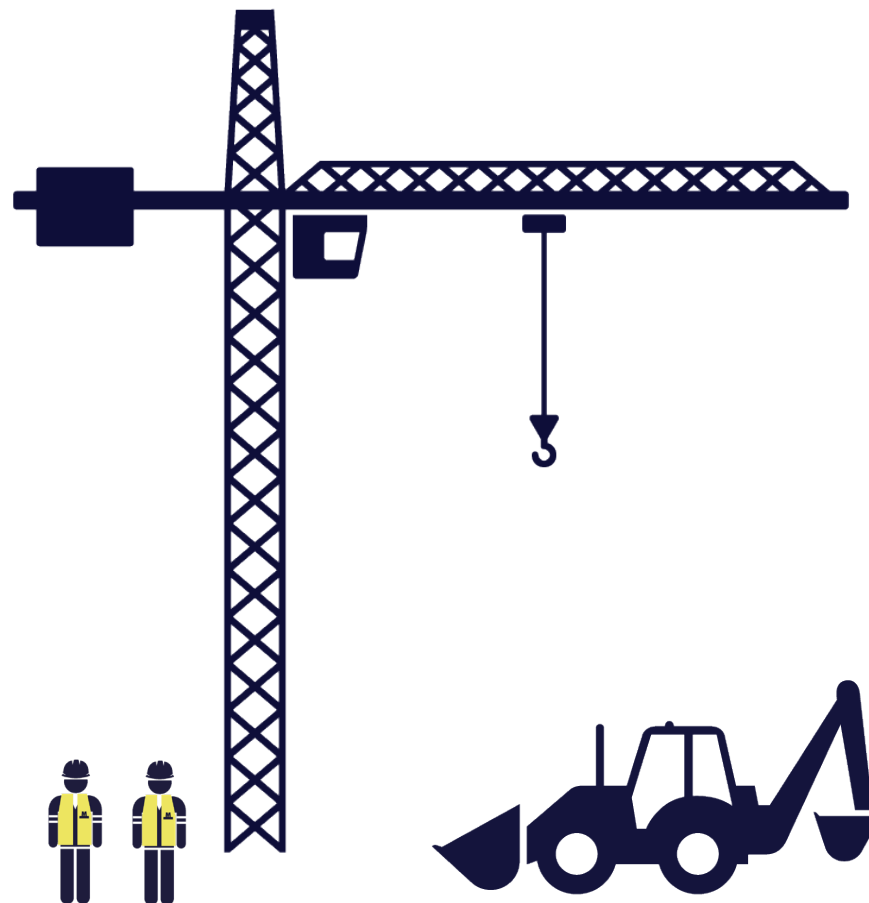
Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de oplever ingen eller begrænset gene fra anlægsarbejdet på M4 Sydhavn.

### 7.3 Naboer, der anser Metroselskabet for at være en professionel bygherre (procent)

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at de i høj/meget høj grad oplever Metroselskabet som professionel og kompetent bygherre.

### 7.4 Naboer, der kommer til at benytte den nye linje, når den åbner (procent)

Andelen af naboer, der i den årlige naboundersøgelse svarer, at det er sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil benytte den nye linje M4 til Sydhavn når den åbner i 2024.



**Social bæredygtighed - Metroen i drift**

Operatøren af Metroen i drift, Metro Service, offentliggør også oplysninger omkring sin bæredygtighedsindsats i forhold til Metroen i drift. Find yderligere information her: <https://www.metroservice.dk/om-os/csr/>.

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
<b>Løn- og arbejdsvilkår</b>	8.1	Lærlingeårsværk i driften lærlingetimer opgjort i årsværk	-	5	5	5	8,25	I 2022 var kravet til lærlingeårsværk hos driftsoperatøren øget til ti årsværk. Selvom antallet af årsværk er steget med 65 pct. i forhold til 2021, er kravet ikke fuldt opnået. Det skyldes, at operatøren brugte starten af året på at identificere, hvor der bedst kunne skabes gode praktikpladser, og at der derefter ikke har været tilstrækkelig tid til at ansætte nok lærlinge for resten af året, til at nå op på de ti årsværk.
<b>Omdømme</b>	9.1	NPS-score - alle linjer	67	72	67	64	63	Den samlede NPS-score er et vægtet gennemsnit af NPS for M1/M2 (59 i 2022) og M3/M4 (66 i 2022)

## **Social bæredygtighed - Metroen i drift (noter)**

### 8. Løn- og arbejdsvilkår

#### *8.1 Lærlingeårsværk i driften*

Det årlige antal lærlingeårsværk for Metroen i drift. Tallene for 2019-2020 er kun for M1 og M2. Fra 2021 inkluderer tallet ligeledes lærlinge på M3 og M4. Den adskilte opgørelse skyldes, at driften af hhv. M1/M2 og M3/M4 er kontraktuelt opdelt, selvom det i dag er den samme operatør på alle linjer.

### 9. Omdømme

#### *9.1 NPS*

Net Promoter Score (NPS) er en udbredt omdømme-indikator, der beskriver, hvor sandsynligt det er, at Metroens brugere vil anbefale Metroen til andre. Skalaen går fra -100 til +100.



## Social bæredygtighed – egen organisation

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
<b>Medarbejdere</b>	-	Antal medarbejdere (Eksklusive studentermedhjælpere)	312	297	297	294	300	-
	-	Gennemsnitsalder År (Eksklusive studentermedhjælpere)	44	45	45	45	45	-
		Antal studentermedhjælpere	33	22	26	22	32	-
	10.1	Personaleomsætning procent	15,3%	19,2%	16,2%	17,3%	16,3%	På trods af en høj beskæftigelse i Danmark i 2022, ses et mindre fald i Metroselskabets personaleomsætning.
<b>Køn og repræsentation</b>	11.1	Kønsbalance - bestyrelse procent	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	K: 29% M: 71%	Der var ingen ændringer i den kønsmæssige sammensætning i bestyrelsen i 2022
	11.2	Kønsbalance - direktørgruppe procent	K: 60% M: 40%	K: 60% M: 40%	K: 60% M: 40%	K: 50% M: 50%	K: 60% M: 40%	Direktørgruppen blev i efteråret 2022 udvidet med én kvinde, og består herefter af tre kvinder og to mænd.
	11.3	Kønsbalance - alle ledere procent	K: 41% M: 59%	K: 43% M: 57%	K: 43% M: 57%	K: 40% M: 60%	K: 43%* M: 57%*	I efteråret 2022 blev direktørgruppen udvidet med én kvinde og chefgruppen med to mandlige og to kvindelige chefer. For 2022 og fremover medtages kun ledere med formelt personaleansvar i denne opgørelse - se uddybning i note 11.3. 2022-tallene er derfor ikke direkte sammenlignelige med tallene fra 2018-2021.
	11.4	Kønsbalance - alle ansatte procent	K: 41% M: 59%	K: 40% M: 60%	K: 42% M: 58%	K: 42% M: 58%	K: 41% M: 59%	-

## Social bæredygtighed – egen organisation (fortsat)

Område	Note	Nøgletal	2018	2019	2020	2021	2022	Kommentar
<b>Sikkerhed på rette spor</b>	12.1	Sygefravær <i>antal sygedage per medarbejder</i>	4,8	4,3	2,8	2,8	4,9	Sygefraværet stiger markant i forhold til 2021. Det er vurderingen, at der er tale om en normalisering efter to år med nedlukning og hjemmearbejde, da fraværet i 2022 er på niveau med 2018-2019. Desuden var der i første del af 2022 relativt mange syge med COVID-19.
	12.2	Antal langtidssygemeldte	-	-	10	9	6	-
	12.3	Medarbejdere fra egen organisation der oplever, at sikkerhed tages alvorligt <i>Procent</i>	-	-	-	91%	88%	Til trods for et mindre fald i forhold til 2021 oplever medarbejderne i udbredt grad at Metroselskabet tager sikkerhed alvorligt
	12.4	Antal anmeldte tilfælde af trusler	5	4	5	3	5	<i>Læs mere i afsnittet 'Medarbejdere i egen organisation'</i>
	12.5	Antal anmeldte tilfælde af sexchikane	1	1	2	1	1	<i>Læs mere i afsnittet 'Medarbejdere i egen organisation'</i>
<b>Løn- og arbejdsvilkår</b>	13.1	Antal lærlinge (elever) i egen organisation <i>i gennemsnit over året</i>	2	2	2	2	2	Herudover har Metroselskabet halvårligt praktikanter fra KEA, som ikke er med i opgørelsen.
	13.2	Risikoscreening af leverandører	-	-	13	19	50	Stigningen i antallet af risikoscreeninger afspejler en stigning i antallet af indgåede kontrakter.

## Social bæredygtighed - egen organisation (noter)

### 10. Medarbejdere

#### *10.1 Personaleomsætning*

Personaleomsætningen er udtryk for det procentvise antal medarbejdere, set i forhold til det samlede antal medarbejdere (eksklusive studentermedhjælpere), som forlader selskabet per år.

### 11. Køn og repræsentation

#### *11.1 Kønsbalance – bestyrelse*

Opgørelsen er baseret på de medlemmer af bestyrelsen, som interessenterne har udpeget, og som ved udgangen af 2022 bestod af fem mænd og to kvinder. I bestyrelsen sidder desuden to medarbejdervalgte repræsentanter, der begge er kvinder. Bestyrelsens enlige suppleant var ved udgangen af 2022 også en kvinde. Bestyrelsen er præsenteret i Metroselskabets årsrapport.

#### *11.2 Kønsbalance – direktørgruppe*

Metroselskabets direktion udgøres alene af den adm. direktør. Direktionen supporteres af fire direktører og tilsammen udgør de Metroselskabets direktørgruppe. Direktørgruppen bestod ved udgangen af 2022 af tre kvinder og to mænd. Direktørgruppen er præsenteret i Metroselskabets årsrapport.

#### *11.3 Kønsbalance – alle ledere*

Kønsbalancen i Metroselskabets samlede ledergruppe. I opgørelsen for 2022 medtages alene ledere med formelt personaleansvar, som foruden direktørgruppen udgøres af selskabets 15 enhedschefer samt en projektdirektør. Metroselskabet har yderligere to projektdirektører, som indgår i selskabets chefgruppe, men de har ikke noget formelt personaleansvar og er derfor ikke medtaget i denne opgørelse i henhold til Erhvervsstyrelsens seneste vejledning om "Måltal og politik for den kønsmæssige sammensætning af ledelsen og for rapportering herom" (vejledningen findes [her](#))

#### *11.4 Kønsbalance – alle ansatte*

Opgørelsen er baseret på de ansattes CPR-numre. CPR indeholder kun to køn. Det bemærkes i den forbindelse, at der i forbindelse med Metroselskabets seneste APV (2020) var fire medarbejdere, der identificerede sig med et andet køn end 'mand' eller 'kvinde', samt 12 medarbejdere, der ikke ønskede at besvare spørgsmålet ("Hvilket køn identificerer du dig med?"). Undersøgelsen havde 265 respondenter, svarende til 89 pct. af de ansatte i 2020. Metroselskabet vil overveje, hvordan det fremover bedre kan synliggøres, at selskabet har medarbejdere, der hverken identificerer sig som mand eller kvinde.

### 12. Sikkerhed på rette spor

#### *12.1 Sygefravær*

Opgørelsen viser det gennemsnitlige sygefravær per medarbejder per år. Opgørelsen er eksklusiv de medarbejdere, der er eller har været langtidssygemeldte, da disse opgøres særskilt, jf. nedenfor.

#### *12.2 Antal langtidssygemeldte*

Antal medarbejdere, der er eller har været fuldtidssygemeldte i over 21 dage i det pågældende år. Tallet dækker både over medarbejdere, der er sygemeldt med psykisk (for eksempel stress) eller fysisk sygdom.

Desuden har fire medarbejdere i 2022 været deltidssygemeldte i mere end 21 dage.

#### *12.3 Medarbejdere fra egen organisation der oplever, at sikkerhed tages alvorligt*

Andelen af Metroselskabets egne medarbejdere, der i den årlige sikkerhedskulturundersøgelse svarer, at de i høj eller meget grad oplever, at sikkerhed tages alvorligt i Metroselskabet.

#### *12.4 Antal anmeldte tilfælde af trusler*

Antal medarbejdere, der i den årlige undersøgelse af krænkende adfærd, svarer ja til, at de i forbindelse med arbejde inden for de

sidste 12 måneder har været udsat for trusler, forstået som mundtlige eller skriftlige trusler eller truende adfærd. Ovenstående opgørelse skelner ikke mellem anmeldelser, der vedrører hændelser mellem medarbejdere, og hændelser mellem en medarbejder og en ekstern samarbejdspartner.

#### *12.5 Antal anmeldte tilfælde af sexchikane*

Antal medarbejdere, der i den årlige undersøgelse af krænkende adfærd, svarer ja til, at de inden for de sidste 12 måneder har været udsat for seksuel chikane på arbejdspladsen. Ovenstående opgørelse skelner ikke mellem anmeldelser, der vedrører hændelser mellem medarbejdere, og hændelser mellem en medarbejder og en ekstern samarbejdspartner.

### 13. Social ansvarlighed

#### *13.1 Antal lærlinge (elever) i egen organisation*

Metroselskabet tilstræber at have to elever i egen organisation konstant, og tallet er

således ikke udtryk for det samlede antal elever i løbet af årene, men for hvor mange elever der i gennemsnit har været i et forløb hos selskabet på ethvert tidspunkt i det givne år. I løbet af et år kan tallet dog i kortere perioder være én eller tre, da varigheden af forskellige slags elevophold varierer og derfor til tider overlapper.

#### *13.2 Risikoscreening af leverandører*

Antal gennemførte screeninger af leverandører eller underleverandører. Screeninger af leverandører kan både omfatte leverandører til drift, anlæg eller egen organisation. Metroselskabet risikoscreener alle leverandører over et vist beløb, som selskabet eller dets totalentreprenører indgår kontrakt med, i forhold til de fire principper i selskabets adfærdskodeks. Dette sker ved, at den udvalgte leverandør besvarer en række spørgsmål i forbindelse med kontraktindgåelse. På den baggrund bliver leverandøren risiko-kategoriseret, hvilket indikerer, om der er en lille, middel eller høj risiko for, at leverandøren overtræder principperne i adfærdskodekset.

# Politikker og principper for bæredygtighedsindsats

Metroselskabet er ansvarligt for at anlægge og drive metrolinjer i København og på Frederiksberg. Selskabet er offentligt ejet af de to kommuner samt staten og ledes af en bestyrelse bestående af repræsentanter fra ejerkredsen og selskabets medarbejdere. Formålet med

Metroselskabet er at skabe miljøvenlig, kollektiv transport i byen til gavn for borgere og besøgende.

I dette afsnit kan du læse om Metroselskabets tilgang til bæredygtighed samt politikker og risikovurderinger inden for Global Compacts

fokusområder. Selskabet har i 2022 vedtaget nye principper for sin bæredygtighedsindsats, hvilket skal understøtte udviklingen i indsatsen og være med til at gøre selskabet klar til nye krav til bæredygtighedsdata og rapportering.





## Nye krav til bæredygtighedsrapportering

EU-parlamentet vedtog i november 2022 et nyt direktiv om virksomheders bæredygtighedsrapportering, der stiller omfattende krav til selskabets arbejde med og rapportering om bæredygtighed. Metroselskabet er i 2022 begyndt at screene for, hvor selskabet står i forhold til de nye krav og standarder, der ventes at gælde for selskabet for 2025, hvilket dog er med forbehold for, hvordan direktivet implementeres i dansk lovgivning.

Metroselskabet vil i 2023 intensivere udviklings- og implementeringsarbejdet med henblik på at blive rettidigt klar til de nye krav. Selskabet vil i den forbindelse have fokus på, at arbejdet driver reelle forandringer og forbedringer, der understøtter selskabets overordnede ambition om at levere metro i verdensklasse til Danmarks hovedstad.

### Nye krav fra UN Global Compact

Metroselskabet har siden 2016 været tilsluttet Global Compact, der er FN's globale netværk for virksomheder, der ønsker at arbejde ansvarligt med social og miljømæssig bæredygtighed. Det har hidtil været et krav til virksomhederne, der er medlem af Global Compact, at de udgiver en årlig CoP-rapport (*Communication on Progress*), hvori de beskriver deres arbejde med bæredygtighed og de principper, som Global Compact hviler på (se Metroselskabets politikker for disse på side 52 nedenfor).

Fra 2023 udgår de gældende krav dog og erstattes af et standardiseret spørgeskema, som alle medlemmer af Global Compact årligt skal udfylde.

Skemaet er struktureret efter initiativets fokusområder *menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption* og skal blandt andet gøre det muligt at sammenligne, hvordan forskellige virksomheder klarer sig på de forskellige områder. Oplysningerne i Metroselskabets besvarelse af det nye skema vil være baseret på oplysninger i denne bæredygtighedsrapport og selskabets bæredygtighedsdata og vil blive udarbejdet og offentliggjort i 2.kvartal 2023 på Global Compacts hjemmeside.

### Global Compact:

FN's Global Compact er verdens største frivillige initiativ for ansvarlige virksomheder. De tilsluttede virksomheder rapporterer årligt om deres arbejde med initiativets principper.

Læs mere om initiativet og de nye krav til medlemmernes rapportering her: <https://www.unglobalcompact.org/>



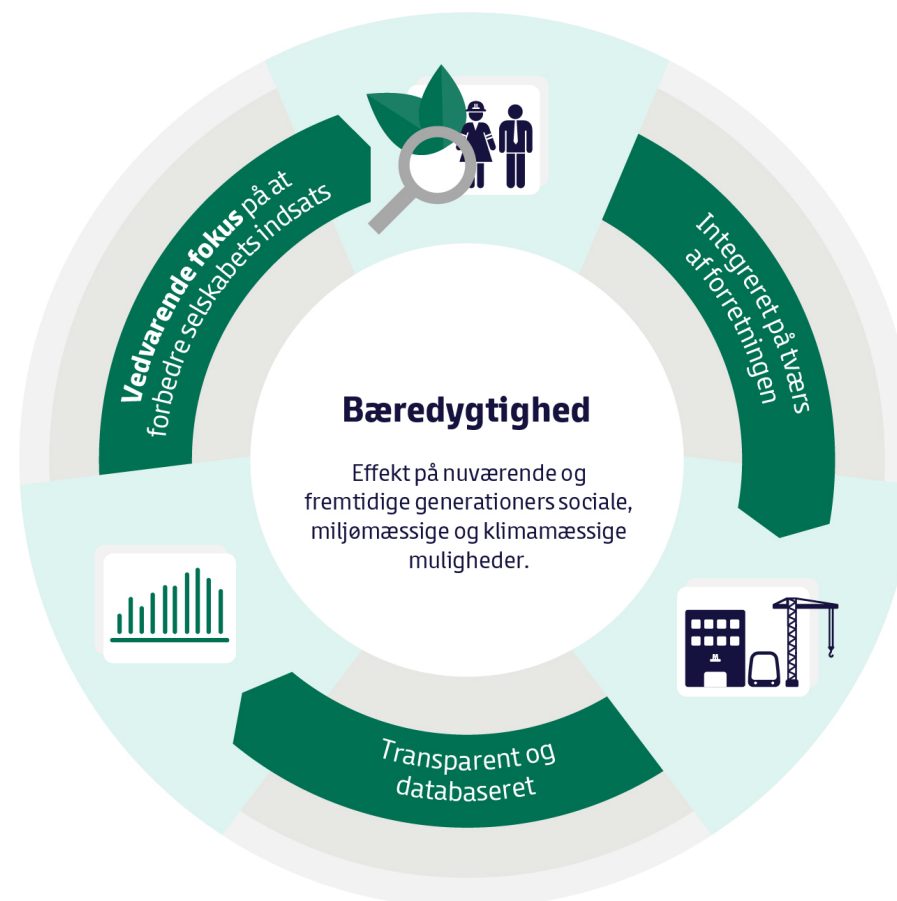
## Principper for Metroselskabets arbejde med bæredygtighed

Forud for vedtagelsen af Metroselskabets tidligere strategi, der dækkede perioden 2018-2022, definerede selskabet sin tilgang til bæredygtighed eller CSR (Corporate Social Responsibility). I denne periode har selskabet blandt andet betragtet CSR som de aktiviteter og initiativer, der går *ud over*, hvad der er nødvendigt for at sikre selskabets forretning, og hvad der er krævet i lovgivning eller lignende.

I forbindelse med den nye forretningsstrategi, og set i lyset af de forestående regulatoriske ændringer, har selskabet revideret sin tilgang. For det første vil selskabet udfase betegnelsen CSR til fordel for det mere brede begreb bæredygtighed, som afspejler et mere langsigtet perspektiv på egne aktiviteters effekt på fremtidige generationers sociale, miljømæssige og klimamæssige muligheder. Selskabet har desuden defineret tre nye principper for sin tilgang til bæredygtighed:

1. *Metroselskabet kommunikerer transparent og databaseret om sit bæredygtighedsarbejde – også når det ikke går som planlagt*
2. *Metroselskabet anerkender, at arbejdet med bæredygtighed skal have et vedvarende fokus på kontinuerligt at forbedre selskabets indsats*

3. *Metroselskabet stræber efter, at bæredygtighed integreres i beslutningsprocesser på tværs af forretningen*



## Metroselskabets politikker for Global Compacts fire fokusområder

Som offentligt ejet selskab er ansvarlighed en grundlæggende værdi i alle Metro-selskabets aktiviteter. Det indebærer at opretholde en høj integritet i forhold til samarbejdspartnere og at handle med omtanke for det samfund og de miljøer, hvor Metro-selskabet opererer. Metro-selskabet har vedtaget politikker, der implementerer principperne i FN's Global Compact, som du kan læse nedenfor.

Metroselskabets kernevirkksomhed, design, 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, ejerkredsen og Metro-selskabets omverden i øvrigt. Metro-selskabets aktuelle risikovurderinger inden for Global Compacts fokusområder fremgår nedenfor ud for hver politik. Den russiske invasion af Ukraine i 2022 og de sanktioner rettet mod blandt andet russiske personer og virksomheder, som EU efterfølgende har vedtaget, har krævet et fornyet fokus på selskabets leverandørkæde. Dette nye opmærksomhedspunkt vurderes primært at påvirke risikobilledet i forhold til menneskerettighedsområdet samt for anti-korruption.

Metroselskabet vil i de kommende år opdatere sine politikker inden for social og miljømæssig bæredygtighed, så de reflekterer selskabets nye forretningsstrategi og understøtter de mål og

visioner, som strategien indeholder. Desuden vil Metro-selskabet også beslutte både en biodiversitetsstrategi og en ny, overordnet strategi for selskabets arbejde med social bæredygtighed.

Metroselskabet har ikke aktuelt en politik for dataetik. Der er i henhold til Årsregnskabslovens §99d redegjort nærmere herfor i selskabets årsrapport.

### Politikker og tilhørende risikovurderinger

## Menneskerettigheder

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

### Risikovurdering

Metroselskabets projekter og aktiviteter indgår i en kompleks international værdikæde, blandt andet som følge af, at de mange materialer, der indgår i anlægget af en metro, ofte importeres fra forskellige dele af verden. Selvom risikoen for

menneskerettighedsovertrædelser i forbindelse med selve anlægget og driften af Metroen vurderes minimal, kan menneskerettighederne, og herunder retten til et sikkert arbejdsmiljø, ikke på samme måde 'automatisk' antages respekteret længere ude i værdikæden. Af samme grund skal alle leverandører og entreprenører underskrive og overholde selskabets adfærdskodeks. Desuden har Metro-selskabet siden 2020 benyttet et screeningsværktøj, der anvendes til at risikovurdere potentielle leverandører og underleverandører i forhold til menneskerettigheder og andre sociale forhold. Endelig har Metro-selskabet i 2022 gennemført en kortlægning af Metro-selskabets indsats og indvirkning på social bæredygtighed med afsæt i menneskerettighederne og EU's grundlæggende rettigheder. På den baggrund vil selskabet i 2023 udarbejde en ny strategi for social bæredygtighed, som blandt andet skal styrke indsatsen for at sikre, at menneskerettighederne respekteres på tværs af værdikæden.

EU's sanktioner mod Rusland som følge af krigen i Ukraine har krævet en fornyet risikovurdering af selskabets leverandørkæde. Det har krævet en kontrol af, at der ikke indgår produkter, som i EU-øjemed er sanktioneret grundet bl.a. hensyntagen til menneskerettigheder.

Metroselskabet er ikke i 2022 blevet gjort opmærksom på nogen brud på menneskerettighederne. For at imødegå risici for brud på menneskerettighederne arbejdes der kontinuerligt med at fastholde og styrke selskabets faste procedurer for leverandør-

styring, herunder overholdelse af selskabets adfærdskodeks.

## 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 opsige 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

Anlæg af metro er et komplekst projekt, hvor mange parter og aktører er involveret og skal

samarbejde. Det indebærer en risiko for, at visse arbejdstagerrettigheder ikke sikres, selvom dette forudsættes i selskabets adfærdskodeks. Som bygherre har Metroselskabet ansvar for at minimere og håndtere den uomgængelige risiko for, at arbejdstagernes rettigheder i praksis ikke efterleves fuldt ud – og i henhold til de danske overenskomster – for alle arbejdstagere, der er involveret i projektet.

Bygge- og anlægsbranchen er historisk en branche præget af faglige sager, hvor medarbejdere er blevet underbetalt eller på anden vis ikke arbejder under de arbejdsvilkår, de har ret til i Danmark. Metroselskabet har på baggrund af denne risiko en systematisk indsats på arbejdsmarkedsområdet. Denne indsats omfatter bl.a. information til virksomheder og medarbejdere om deres rettigheder, kontraktkrav (arbejds klausul), kontrol med efterlevelsen af arbejdsklausulen og løbende dialog med entreprenørerne. Selskabets adfærdskodeks for entreprenører og leverandører stiller ligeledes krav til, at arbejdstagernes rettigheder sikres og respekteres. Desuden gennemfører Metroselskabet lejlighedsvis kontrolundersøgelser af underentreprenører (også kaldet 'audits'), hvor det bl.a. undersøges, om kontraktens arbejdsklausul er overholdt. Metroselskabet har i 2022 gennemført fem kontrolundersøgelser af underentreprenører. De fem undersøgelser omfatter i alt cirka 175 medarbejdere. Der er i tre tilfælde konstateret overtrædelser af selskabets Arbejds klausul. Overtrædelserne varierer fra mindre fejl og misforståelser til enkelte tilfælde med bevidst snyd med arbejdstid og løn. Metroselskabet har sikret, at overtrædelserne er

blevet rettet, og der er sket de nødvendige efterbetalinger til medarbejdere. Alle fem kontrolundersøgelser er afsluttet i 2022.

Metroselskabet har også leverandører til andre aktiviteter end anlæg, 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 ligeledes tilsyn med disse leverandører og disses underleverandører for at sikre, at arbejdstagerrettighederne også her sikres behørigt.

## 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

Anlæg af metro har uomgængeligt en effekt på den natur og det miljø, som projektet bliver til i. Tilsvarende er det i dag ikke en risiko, men en realitet, at anlæg af en metro – eller enhver anden form for infrastruktur – påvirker klimaet negativt på grund af det indlejrede CO<sub>2</sub> i de materialer, der benyttes.

Det gælder både i forhold til anlæg og drift af metro. Det er Metroselskabets ansvar og ambition løbende at minimere de negative miljøeffekter af selskabets aktiviteter. Klimaforandringer udgør også en potentiel risiko for Metroen på grund hyppigere skybrud og kraftig regn, hvilket kan føre til oversvømmelser af metroanlæg og dermed forstyrrelse af driften til stor gene for passagererne og den samlede kollektive trafik. Metroselskabet er opmærksomt på denne risiko og tilpasser designet og anlægget herefter, så det kan modstå hundred-årshændelser.

Foruden klimapåvirkning og klimaforandringer er de primære miljørelaterede risici for Metroselskabet forhold som udledning af miljøfremmede stoffer til det omgivende miljø, dvs. jord, grundvand, overfladevand og luft (f.eks. støj eller partikler).

Metroselskabet stiller krav til entreprenørerne om beredskabsplaner for miljøuheld og forsvarlig håndtering af miljøfremmede stoffer, og selskabet fører tilsyn med, at anlægsprojekternes entreprenører overholder god miljøpraksis på området. Metroselskabet arbejder kontinuerligt med at minimere de klima- og miljømæssige risici for og fra selskabets aktiviteter igennem en række konkrete indsatser og fortsat opfølgning på kontraktkrav.

## 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 interessekonflikter, som kan påvirke vores troværdighed, samt aktiviteter, der kan påvirke troværdigheden i forhold til tredjepart.*

### Risikovurdering

Danmark er verdens mindst korrupte land, ifølge Transparency Internationals årlige Corruption Perception Index (læs den seneste rapport [her](#)). Korruption, afpresning eller bestikkelse kan desværre stadigvæk godt forekomme internt eller eksternt. For at minimere risikoen for dette i relation til Metroselskabets aktiviteter har selskabet en nultolerancepolitik over for alle former for korruption, og selskabet arbejder for at opretholde en høj etisk standard, ligesom god forretningsadfærd er en grundlæggende værdi i alle selskabets aktiviteter.

For at håndtere den interne risiko har Metroselskabet en række retningslinjer for god

forretningsadfærd og kontrolmekanismer, der er integreret i selskabets almindelige virke. Alle selskabets chefer modtager årligt en gennemgang af retningslinjerne, og alle nye medarbejdere orienteres om retningslinjerne. Herudover er der etableret en whistleblowerordning, hvor såvel interne som eksterne forhold kan indberettes. For at håndtere den eksterne risiko følger Metroselskabet de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse.

Metroselskabet har i 2022 ikke modtaget nogen henvendelser via selskabets whistleblowerordning angående korruption.



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