

Global Compact Annual Communication on Progress

Metroselskabet

CSR-rapport 2020





Indhold

Forord	4
2020 i korte træk	8
Fokusområder – mål i 2020	10
En ambitiøs dagsorden	12

“

I 2020 har Metroselskabet skabt mere bæredygtighed i alle aspekter af selskabets virke.

Læs mere, side 5

Sikkerhed og sundhed	14
Det grønne område	22
Selskabets øvrige CSR-initiativer	26
Sikkerhed på rette spor	28
Fokus på klimapåvirkning	30
Metroselskabets tilgang til FNs Global Compact	32

5,1%

akkumuleret ulykkes-
frekvens på hele
Nordhavnsprojektet

Læs mere, side 19



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



Forord

2020 har været et uforudsigeligt år, hvor virksomheders og medarbejderes omstillingsparathed på mange måder er blevet sat på prøve. De oprindelige agendaer blev skubbet til side på grund af COVID-19 virussen, og situationen har påvirket både passagerer, medarbejdere og entreprenører, herunder især de vandrede arbejdstagere.

På trods af COVID-19 er det imidlertid lykkedes at gennemføre en række af planlagte CSR-aktiviteter, selvom der også her har måttet foretages tilpasninger. Konkret er selskabets høje fokus på sikkerhed og arbejdsmiljø blevet suppleret med et nyt fokus på at forebygge smittespredning, så alle medarbejdere fortsat kunne opleve en tryk og smittefri hverdag på arbejdspladserne. Det har blandt andet ført til, at Metroselskabet har etableret et test-center, hvor alle medarbejdere på byggepladserne testes for COVID-19 for at begrænse risikoen for smitte på pladserne. Selskabet har desuden haft fokus på at forebygge smittespredning på kontorarbejdspladserne ved udstrakt brug af hjemmearbejde, omlægning af kantineordningen, virtuelle møder, ekstra rengøring mm. Samtidig har selskabet arbejdet intensivt med forebyggelse af smittespredning i driften af metroen, hvor sprit, mundbind, afstand og ekstra rengøring har været nye og dominerende temaer. Derudover har fokus i 2020 været på at sikre endnu mere bæredygtighed i anlæg af nye metrolinjer, og det arbejde har heldigvis kunnet fortsætte uanfægtet COVID-19 situationen. Vi har derudover også gennemført en række andre initiativer, hvoraf de væsentligste præsenteres i denne rapport.

“

Metroselskabet støtter FN's Global Compacts principper, som vi også baserer vores virksomheds grundlæggende værdier på.

Selve formatet for CSR-rapporten har vi også arbejdet med i år. Formatet for denne rapport er således anderledes end de tidligere år, og rapporten fremstiller kun et udvalg af de mest væsentlige nedslag, som der er arbejdet i 2020.

Med denne CSR-rapport vil vi også gerne udtrykke vores fortsatte støtte til FN's Global Compact og de principper, som vi baserer vores virksomheds grundlæggende værdier på. Vi vil fortsat arbejde for, at vores CSR-tiltag er transparente for offentligheden. Vi ser det derfor også som en naturlig følge heraf at forpligte os til, også fremadrettet, årligt at arbejde med principperne i Global Compact, samt hvordan vi fremadrettet vil arbejde for at øge integrationen af principperne i vores aktiviteter.

God læselyst.

Jørn Neergaard Larsen
Bestyrelsesformand

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør





2020 i korte træk

Nabotilfredshed

88%

af borgerne i hele hovedstadsområdet mener, at metroen er en attraktiv transportform, som udvikler hovedstaden positivt

Kundetilfredshed

65 NPS M1/M2 68 NPS M3/M4

Net Promoter Scorer, -måling for 2020
(50-80 fremragende, over 80 ekstraordinær)

Ulykkestal

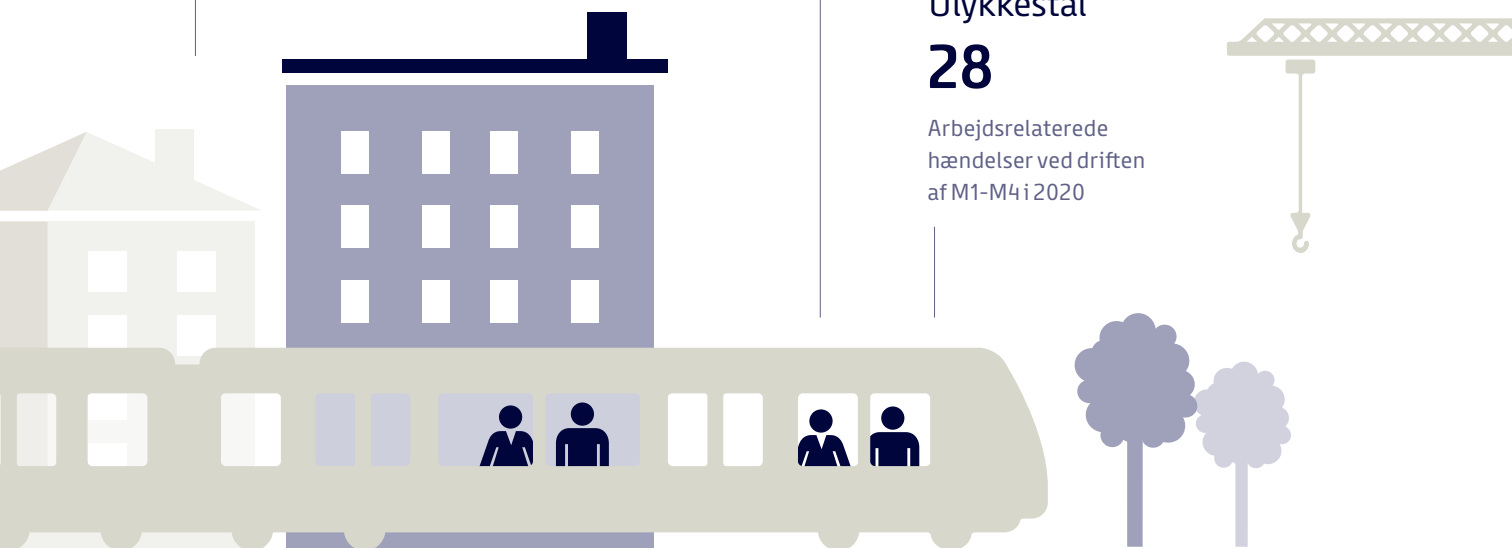
28

Arbejdsrelaterede
hændelser ved driften
af M1-M4 i 2020

CO₂-aftryk i driften

64,4 kWh / 10.187 t. CO₂

er det samlede CO₂-aftryk ved driften
af M1-M4 i 2020"



Arbejdssikkerhed



71,8%

af medarbejderne i Metroselskabet og hos
entreprenørerne oplever, at selskabet arbejder
dedikeret for medarbejdernes sikkerhed

Vandforbrug



6.625 m³

Totalt vandforbrug på Sydhavn.
Svarende til ca. 35 husstandes årlige
vandforbrug

Ulykkefrekvens

16,5

ulykkesfrekvensen for
M4 Sydhavn i 2020

Kønsfordelingen

42% kvinder 58% mænd

udgør kønsfordelingen i Metroselskabet
i chefkredsen inkl. direktører er 43 pct.
kvinder og 57 pct. mænd

Anciennitet

5,42 år

var gennemsnits-
ancienniteten i 2020

Safety Academy

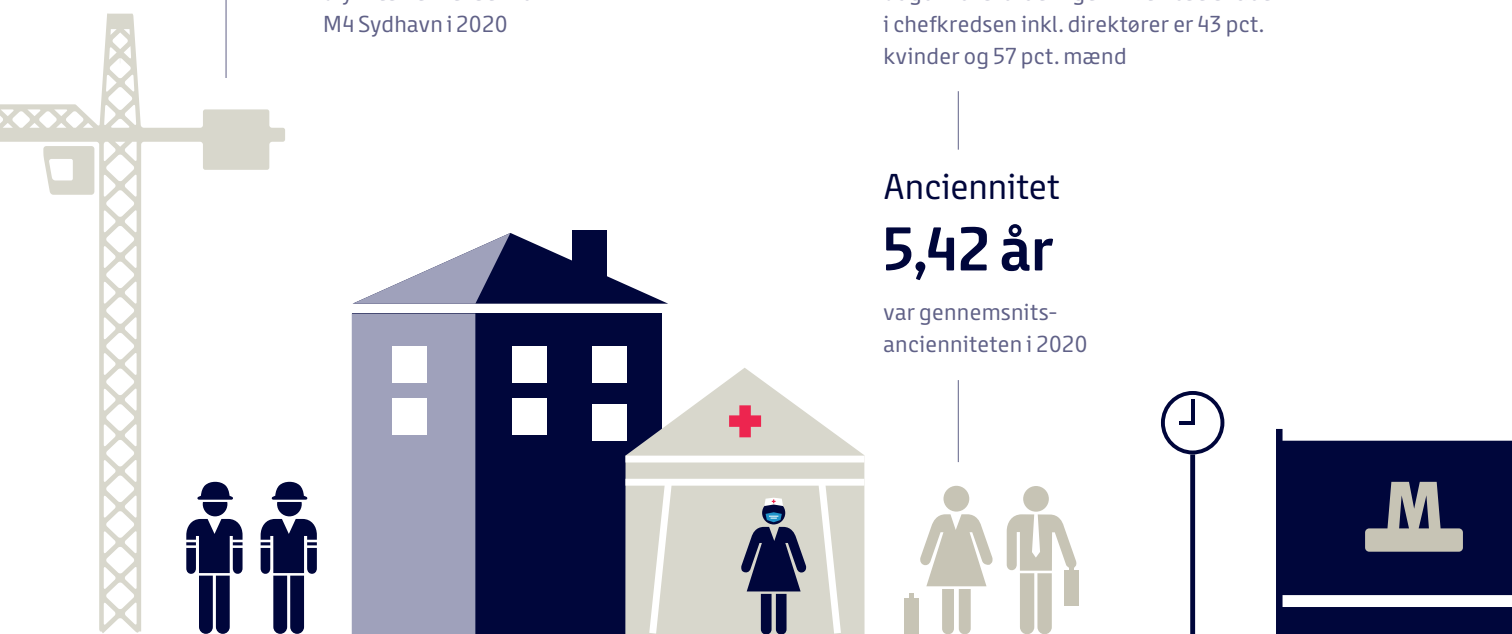
510 deltagere

har gennemført Orientation, Intervention
og Risk Assessment i 2020

Corona

70 smittede

ud af i alt 7.549 gennemførte
coronatest



Fokus- områder


Mål i 2020

1

Sikkerhed og sundhed


Medarbejdernes oplevelse af sikkerhedskulturen

Mål En større pct. del af Metroselskabets medarbejdere skal i 2020 opleve, at Metroselskabet sikrer læring fra arbejdsulykker og nærvædhændelser og efterspørger tiltag, der bidrager til at sikre en styrket sikkerhedskultur i det fremadrettede arbejde, sammenlignet med 2019.

 **Resultat** 57,7 pct. oplever at Metroselskabet sikrer læring fra ulykker og nærvædhændelser. Det er en stigning på 5,2 pct siden 2019.

Arbejdspres og sikkerhed

Mål Metroselskabet vil iværksætte initiativer, blandt andet via Safety Academy, som er målrettet trivsel og sundhed for at skabe en mere helhedsorienteret sikkerhedskultur, der favner alle aspekter af organisationens arbejdsmiljø og bidrager til at forebygge og reducere stress.

 **Resultat** Strategi udarbejdet. Kurser vedr. forebyggelse af stress udsat pga. COVID-19.



2

Det grønne område


Benchmark er nøglen til viden

Mål Metroselskabet vil i 2020 fortsætte det analysearbejde, der blev igangsat i 2019, og udvide det til også at omfatte metoder for benchmarking af metroen i forhold til andre metrosystemer og andre transportformer, herunder for eksempel bus- og biltransport.

 **Resultat** Benchmarkanalyse udarbejdet.

Energiforbrug i driften

Mål Metroselskabet vil i 2020 analysere det målte energiforbrug til driften af M3 og M4 for at vurdere, om der allerede i 2021 skal igangsættes energioptimerende tiltag.

 **Resultat** Energiforbruget på M3-M4 analyseret overordnet.


Genanvendelse og mindsket forbrug

Mål Metroselskabet vil i 2020 foretage en screening af potentialer for genanvendelse af overskudsmaterialer fra metroprojekter og for anvendelse af færre byggematerialer i fremtidige metroprojekter.

 **Resultat** Screening foretaget.


Partnerskabsbaserede løsninger for klimasikring af hovedstadsområdet

Mål Der er behov for en samlet indsats for at sikre den centrale infrastruktur i hovedstaden mod klimaforandringer. Det er en opgave, som kalder på partnerskabsbaserede løsninger. Metroselskabet vil derfor i 2020 arbejde for, at der bliver igangsat et partnerskabsbaseret samarbejde for klimasikring af hovedstaden, og herunder den centrale infrastruktur i området.

 **Resultat** Metroselskabet har udvidet analysegrundlaget for klimasikring

Grønnere udbud og kontrakter

Mål Metroselskabet vil i 2020 igangsætte et arbejde med at udvikle selskabets fremtidige kontrakter, så der fremadrettet kan stilles skarpere klima- og miljøkrav til entreprenører og leverandører. Arbejdet vil tage udgangspunkt i en undersøgelse af best practice på området.

 **Resultat** Screening af best practice gennemført. Netværk for udvikling af redskaber opbygget.



En ambitiøs dagsorden Metroselskabets tilgang til CSR

Metroselskabet har ansvaret for at udvikle, anlægge og drive metrolinjer i København og på Frederiksberg. Selskabet ledes af en bestyrelse med repræsentanter fra ejerkredsen og selskabets medarbejdere. Metroselskabet bidrager til at skabe nem, effektiv og miljøvenlig kollektiv transport, der giver borgere og besøgende en attraktiv måde at bevæge sig rundt i byen på. På den måde er metroen også et middel til at opnå de ambitiøse klimamål, som staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har sat, og arbejdet med CSR er dermed også en integreret del af selskabets virke.

Af samme grund har Metroselskabet valgt at arbejde med CSR som en fælles betegnelse for de områder, hvor selskabet gør en ekstra indsats, der ligger udover selskabets lovgivningsmæssige forpligtelser og andre bindende regelsæt, hvilket kan illustreres på figuren på højre side, der viser Metroselskabet definition af CSR.

Som direkte resultat af denne tilgang støtter Metroselskabet op om, og arbejder systematisk med, at implementere de ti principper i FN's Global Compact, som tager udgangspunkt i FN's 17 verdensmål for bæredygtig udvikling.

De 10 principper giver mulighed for at systematisere arbejdet med CSR og indeholder alment anerkendte standarder for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupition. Disse standarder er af samme grund en del af selskabets CSR-policy og som sådan integreret i vores adfærdskodeks for leverandører, som sikrer, at selskabet kan håndhæve disse principper overfor alle selskabets leverandører.

Hvert år arbejder selskabet - i overensstemmelse med anbefalingerne fra FN - med 1-3 CSR-fokusområder, som knytter sig til et eller flere verdensmål. Det giver mulighed for at arbejde i dybden med de udvalgte fokusområder og de tilknyttede mål. Selskabet vælger disse fokusområder ud fra en bruttoliste over verdensmål, som vurderes relevante for selskabet at arbejde med.

Vil du vide mere



om Metroselskabets organisation

Læs om strategierne, ledelsen og virksomhedsstrukturen.



om Metroselskabets CSR policies

Læs om selskabets holdninger til CSR.



Evaluering af verdensmålene

Der sker en konstant udvikling i Metroselskabet i takt med at nogle projekter afsluttes, andre opstartes og der løbende kommer nye områder på dagsordenen i selskabet. Derfor er der blevet gennemført en evaluering af arbejdet med verdensmålene.

Metroselskabets mål for 2020

Mål Evaluering af Metroselskabets ni prioriterede verdensmål med henblik på at sikre, at verdensmålene på bedst mulig vis fortsat understøtter selskabets virke og videre udvikling.

 **Resultat** Evaluering gennemført.

På baggrund af evalueringen har Metroselskabet således foretaget en opdatering af verdensmålene, så det frem mod 2022 er nedenstående verdensmål, der vurderes relevante for selskabet at arbejde med, og som således udgør bruttolisten ved udvælgelsen af de enkelte års fokusområder. Det indebærer omvendt, at det ikke vurderes relevant at arbejde med en række andre verdensmål som fx afskaffelse af sult og livet i havet, fordi disse ligger for langt fra selskabets kerneforretning til, at selskabet kan gøre en reel forskel.

I denne rapport gives et overblik over de aktiviteter, der har fundet sted i 2020, og de to særlige fokusområder, der er udvalgt for 2021.



1 Sikkerhed og sundhed

Afrapportering 2020



Et år i COVID-19's lys

Da COVID-19 for alvor kom til Danmark i marts 2020 måtte selskabet gennemføre en ny prioritering af de indsatser, som var planlagt i 2020. Metroselskabets arbejdsmiljøarbejde fik et nyt afgørende fokusområde, nemlig forebyggelse af smittespredning på selskabets arbejdspladser – på både byggepladser og kontorarbejdspladser – såvel som i metrodriften. Samtidig blev passagerernes sundhed og tryk på rejsen et afgørende fokusområde. Metroselskabet har således prioriteret meget højt at sikre, at passagererne, medarbejderne og alle andre, der bidrager til Metroselskabets virke, kunne passe bedst muligt på sig selv og hinanden. Metroselskabet valgte i begyndelsen af pandemien at aktivere selskabets krisberedskab, for at sikre, at alle nødvendige tiltag blev implementeret hurtigst muligt i selskabet og ikke mindst hos driftoperatøren, som varetager den direkte kontakt med passagererne. Også i dialogen med anlægsentreprenøren på Sydhavnsprojektet har COVID-19 fyldt meget. Metroselskabet har med visionen "Sikkerhed på rette spor" om, at alle skal kunne arbejde sikkert og uden ulykker haft et godt afsæt for arbejdet med at forebygge smittespredning både på byggepladser og i driften. I en verden, hvor pandemi er en realitet, må "Sikkerhed på rette spor" naturligt også indebære et ekstraordinært stort fokus på at sikre et trygt arbejdsmiljø trods den usynlige trussel.

COVID-19 tiltag i driften

Den 10. marts 2020 udsendte Sundhedsmyndighederne en generel anbefaling til alle danskere om, så vidt muligt at undgå brugen af kollektiv trafik. For at støtte op om myndighedernes anbefalinger, og for at sikre bedst mulige forhold for de passagerer, der så sig nødsaget til at bruge metroen alligevel, indsatte selskabet ekstra tog. Metroen kørte således med maksimal kapacitet, for at sprede passagererne ud i flest mulige tog og dermed sikre, at passagererne havde mulighed for at holde god afstand til hinanden. Endvidere blev bemanningen øget, og der blev indsat ekstra personale dels til at rådgive og vejlede de passagerer, der benyttede sig af metroen, dels til at udføre crowd control i togene og på stationerne. Personale i kontrolrummet, og stewards på stationerne og i togene, har fulgt klare procedurer for ophobning af passagerer, således at de blev trænet i målrettede udkald og indgriben ved større forsamlinger. Tilsvarende har personalet været trænet i at håndhæve kravet om brug af mundbind på stationerne og i togene.

For at forebygge smittespredning, har der været foretaget flere daglige rengøringer på stationerne og i togene. Disse rengøringer går ud over den sædvanlige rengøring og klargøring af togene. Her er alle overflader, der ikke kan undgås berørt, blevet rengjort og afsprittet. I togene gælder det for eksempel

trykknapper på opkaldspunkter, berøringsflader på børneklistermærker samt gule stolper og håndstroppe. På stationerne gælder det trykknapper op opkaldspunkter, billetautomater samt ved og i elevatorer.

Luftkvaliteten i metroen har betydning for risikoen for spredning af smitte med COVID-19. Konstant tilførsel af frisk luft og jævne luftstrømme begrænser spredning af smitte. Recirkulation, lav frekvens for tilførsel af frisk luft og kraftige luftstrømme øger modsat risikoen for spredning af smitte. Selskabet har derfor været i dialog med SSI med henblik på at sikre klarhed over luftkvaliteten i metroen.

SSI har over for Metroselskabet oplyst, at en frekvens for tilførsel af frisk luft – dvs. total udskiftning af luften i stationsrummet og i toget – er god, hvis frekvensen herfor er mindst 12, og dårlig, hvis den er lig eller mindre end 4. I Metroens tog og på stationerne sker der ikke recirkulation af luft, og der tilføres konstant frisk luft med en frekvens, som både for tog og stationer lever op til SSIs oplysninger om, hvad der er god luftkvalitet. Således er frekvensen for luftudskiftningen i togene mindst 14 gange i timen. På stationerne er frekvensen for luftudskiftningen mindst 12 gange i timen.

COVID-19 tiltag i mødet med passagererne

COVID-19 har også haft stor betydning for selskabets arbejde med at sikre, dels at passagererne følger myndighedernes anbefalinger, dels at passagererne ved, hvordan de rejser sikkert med metroen.

Allerede i marts 2020 igangsatte selskabet en større COVID-19-informationskampagne og en række kunderettede tiltag på stationer og i tog, for at understøtte myndighedernes budskaber og give passagererne en tryk rejse med metroen. Denne information er løbende blevet justeret på stationer, i tog og på selskabets digitale kanaler, i takt med at smittebilledet og retningslinjerne har ændret sig.

Derudover er der fra selskabets side igangsat en række nye tiltag for at sikre, at kunderne får den rette information, herunder at de kan rejse trygt med metroen.

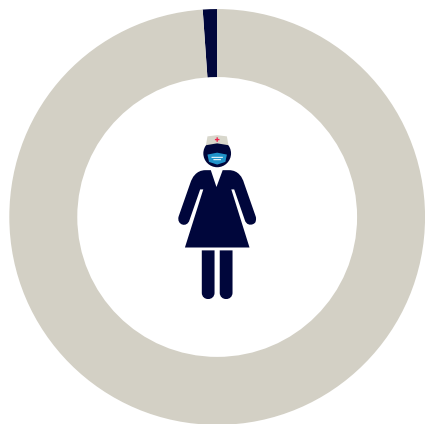


18.900

Der har været over 18.900 besøgende på Metroselskabets digitale coronaunderstøttende tiltag

Det skal være så let for passagererne at finde den information de har brug for, og set i det lys oprettede Metroselskabet en side på selskabets hjemmeside, der samlede al information, i senest opdaterede version. Siden indeholder løbende informationer om, hvordan selskabet håndterer COVID-19, og hvordan man som passager skal forholde sig. Endvidere udviklede Metroselskabet Web-app'en "Plads i metroen" for at give passagerne mulighed at planlægge deres rejse på de tidspunkter, hvor der statistisk er færrest med metroen.

På stationerne fik Metroselskabet hurtigt opsat "vejbanelstriber", pile og ekstra ventelommer ved billetautomater, der har til hensigt at hjælpe passagererne med at holde afstand og sikre et godt og ensrettet flow på stationer. I sommeren 2020 blev der endvidere opsat hånddesinfektion nær indgange og ved elevatorer på alle stationer, så passagerne har adgang til at kunne desinficere hænder, før og efter deres rejse.



7.549 test
0,93% positive

hvilket svarer til at der er konstateret
70 smittede i de test der er udført af
Metroselskabet.

Selskabet har generelt oplevet stor forståelse for de løbende ændringer blandt passagererne, som har været gode til at lytte til myndighedernes og selskabets anvisninger, og passagerne har ligeledes generelt taget godt imod de tiltag, som selskabet har igangsat for at sikre en tryk rejse.

COVID-19 tiltag på byggepladserne

Metroselskabets anlægsentreprenør bruger underentreprenører fra hele verden, og Metroselskabet var derfor særlig opmærksomt på at forebygge smittespredning på byggepladserne, ved både at tage vare på danske arbejdere og udenlandske arbejdere på selskabets byggepladser.

I foråret af 2020, da COVID-19epidemien først ramte Danmark, indførte Metroselskabet derfor på eget initiativ et strakskrav om, at alle tilrejsende arbejdstagere skulle gå i 14 dages selvisolation efter indrejse til Danmark. Kravet blev indført for at minimere risikoen for smittespredning på Sydhavnsprojektet. I maj 2020 etablerede Metroselskabet, i samarbejde med anlægsentreprenøren, eget COVID-19 test setup. Dette betød, at selskabet kunne tilbyde medarbejderne en test, efter samme standard som anvendes

i sundhedsvæsnet, ved ankomst til Danmark, som trådte i stedet for 14 dages selvisolation. Fra november 2020 gennemførte Metroselskabet et yderligere tiltag, hvorefter alle medarbejdere, der kommer på selskabets byggepladser, testes ugentligt. Endvidere har selskabet åbnet for testfaciliteten, således at medarbejdere i Metroselskabet og deres familie kan få foretaget test på Metroselskabets testcenter. Herudover bliver Arbejdstilsynet samt fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer også tilbudt test for sikre fri og sikker adgang til byggepladserne. Dette test setup anvendes stadig ved udgangen af 2020.

COVID-19 testene foregår på en særligt indrettet facilitet på en af selskabets byggepladser. Her kommer en læge, eller anden sundhedsfagligt personale, flere gange om ugen og udfører myndighedsgodkendte PCR-test, hvorefter testene bliver fragtet til et laboratorium, og Metroselskabet får svar på test under 8 timer efter, at testen er blevet foretaget. Medarbejdere, der bliver testet efter indrejse til Danmark, kan først påbegynde arbejdet, når de har et negativt test-svar. Medarbejdere, der bliver gentestet ugentligt, kan fortsætte arbejdet, mens testsvaret afventes.



Test-setup'et er blevet suppleret med en lang række mindre tiltag såsom adgang til håndsprit, plakater om god hygiejne på flere sprog om retningslinjerne for håndtering COVID-19 og generel god hygiejne. Metroselskabet har herudover videreformidlet retningslinjer for anvendelse af smitte-stop appen og for indkvartering, og selskabet følger sammen med anlægsejeren op på, at retningslinjerne overholdes de steder, hvor medarbejdere er indkvarteret.

Som en direkte konsekvens af Metroselskabets tidlige indsats for test af medarbejdere inden arbejdets begyndelse, er det lykket selskabet at isolere de smittede medarbejdere, og indtil videre undgå udbredt smittespredning på anlægsprojektet.

COVID-19 på kontorarbejdspladserne

På Metroselskabets kontorarbejdspladser har forebyggelse af smittespredning ligeledes været en



afgørende parameter for at skabe en sikker arbejdsplads. Fra starten af pandemien valgte Metroselskabet at anlægge en forsigtig linje og indførte eksempelvis meget tidligt restriktioner i forhold til eksterne mødedeltagere på Metrovej, rejserestriktioner for egne medarbejdere, ligesom kantineordningen blev omlagt med portionsanretninger og forskudte frokostpauser. Derudover blev sprit, afstand, virtuelle møder og udstrakt brug af hjemmearbejde introduceret. Undervejs er selskabets retningslinjer løbende blevet justeret til at afspejle de ændrede udmeldinger fra myndighedernes side. Samtidig er der indført systematiske ledelsesmøder hver 14 dag, hvor temaet er medarbejdernes trivsel og arbejdsvilkår under de givne forhold – herunder hvordan hjemmearbejdet påvirker det psykiske arbejdsmiljø og gensidig sparring om, hvordan et godt arbejdsmiljø sikres med COVID-19-restriktioner.

Forebyggelse af ulykker

COVID-19 har naturligt fyldt rigtig meget i selskabets arbejde med et sikkert og sundt arbejdsmiljø, og COVID-19 har givet nye og vanskeligere rammebetingelser for at skabe en sikker hverdag for medarbejderne. Rejserestriktionerne har betydet, at nogle medarbejdere har løst opgaver, de ikke var vant til. Samtidig har mange haft bekymringer og utryghed, som også har kunnet mærkes på koncentrationen. Derfor har arbejdet med at forebygge ulykker på pladserne været vigtigere end nogensinde, men også mere udfordret end forudset. Dette arbejde har i 2020 budt på en række aktiviteter, som blandt andet har omfattet et fokus på uddannelse, opfølgning på hændelser og et tæt samarbejde med hovedentreprenøren på M4 Sydhavn.

For M4 Sydhavn markerede 2020 blandt andet starten på de omfattende tunnelaktiviteter, hvilket har introduceret en række nye opgaver og risici. Det har i den forbindelse været særligt vigtigt at sikre effektiv koordinering af arbejdsopgaver mellem de medarbejdere, som arbejder på tunnelboremaskinerne, og de medarbejdere som arbejder med øvrige funktioner i skakterne og i tunnelerne. COVID-19 medførte en række ændrede forudsætninger for, hvordan sikkerhedsindsatsen forvaltes, herunder at der i perioder har været udfordringer forbundet med at gennemføre tilsyn og planlægning af arbejdsopgaver, da

“

Som direkte konsekvens af Metroselskabets testindsats, har der ikke været smittespredning på anlægsprojektet.

medarbejdergrupper ikke blandes unødigt. For en periode lige efter indførslen af de første restriktioner, medførte dette vanskeligheder, COVID-19 pandemien vurderes samtidig at være en medvirkende årsag til, at der skete en stigning i antallet af ulykker på M4 Sydhavn hen over foråret og sommeren. Samlet set har projektet i 2020 haft 20 ulykker med fravær og præsteret en ulykkesfrekvens på 16,5. Til sammenligning var ulykkesfrekvensen for 2019 og 2018 henholdsvis 5,5 og 4,6. Resultaterne for 2020 vidner altså om en nedadgående sikkerhedspræstation, på trods af at projektet fortsat præsterer væsentligt bedre end branchen i øvrigt, og at projektet med en akkumuleret ulykkesfrekvens på 11,6 ligger væsentligt bedre end landsgennemsnittet, som ved seneste opgørelse lå på 29 for arbejdere og 23,5, når medarbejdere herunder kontorpersonale inkluderes.

Nordhavnsmetroen åbne – få ulykker på projektet

I marts 2020 åbnede M4 Nordhavn, hvilket markerer afslutningen på et metropjekt, der har haft aktiviteter siden 2014, og som overordnet har præsteret flotte resultater på arbejdsmiljøområdet. Projektet havde samlet set 7 ulykker med fravær og en akkumuleret ulykkesfrekvens på 5,1. Samtidig lå projektet alle

år betydeligt under de nationale ulykkesfrekvenser i bygge- og anlægsbranchen, hvor ulykkesfrekvensen for ved den seneste opgørelse for 2019 var 29,0 for arbejdere og 23,5, når alle herunder kontormedarbejdere inkluderes. Nordhavnsmetroen blev anlagt af et konsortium bestående af Züblin A/S og Hochtief mens transportsystemet blev leveret af Hitachi, idet der er tale om en tilføjelse til Cityringen. Anlægsentreprenøren Hochtief udgør i øvrigt den ene af de to anlægsentreprenører i konsortiet Tunn3l, som anlægger Sydhavnsmetroen. Åbningen af Nordhavnsmetroen foregik uden større offentlig opmærksomhed grundet COVID-19.

Medarbejdernes oplevelse af sikkerhedskulturen

Metroselskabets tilgang til arbejdsmiljø tager udgangspunkt i at etablere en stærk sikkerhedskultur og derigennem opnå en mere kvalificeret varetagelse af sikkerhedsopgaven på metroprojekterne. Alle medarbejdere har et ansvar i forhold til at tage hensyn til deres egen, og deres kollegers, sikkerhed, og alle medarbejdere skal opleve, at deres sikkerhed bliver prioriteret.

“

Metroselskabet arbejder kontinuerligt på at etablere en stærk sikkerhedskultur. Alle medarbejdere har et ansvar i forhold til at tage hensyn til egen og kollegers sikkerhed.

Metroselskabet arbejder, i tæt samarbejde med entreprenørerne, målrettet med at øge kvaliteten i det opfølgingsarbejde, som iværksættes, når der har været en ulykke eller nærved-hændelse på metroprojekterne. Denne indsats er central i forhold til at identificere årsagerne til ulykker, og hvordan de fremadrettet forebygges.

Metroselskabet har i 2020 haft som konkret mål, at medarbejderne i højere grad skal opleve, at selskabet arbejder med at sikre læring fra hændelser og ulykker. For at understøtte dette mål, og lære af ulykker, har Metsroselskabet gennemført en række undersøgelsesforløb om ulykker og hændelser på metroprojekterne, hvoraf to af undersøgelserne havde en sådan kompleksitet, at forløbet er blevet ledt af en ekstern specialist. Læringerne fra disse undersøgelser er løbende blevet delt med medarbejderne, blandt andet i forbindelse med de ugentlige fredagsmorgenmøder for alle medarbejdere.

Metroselskabets mål for 2020

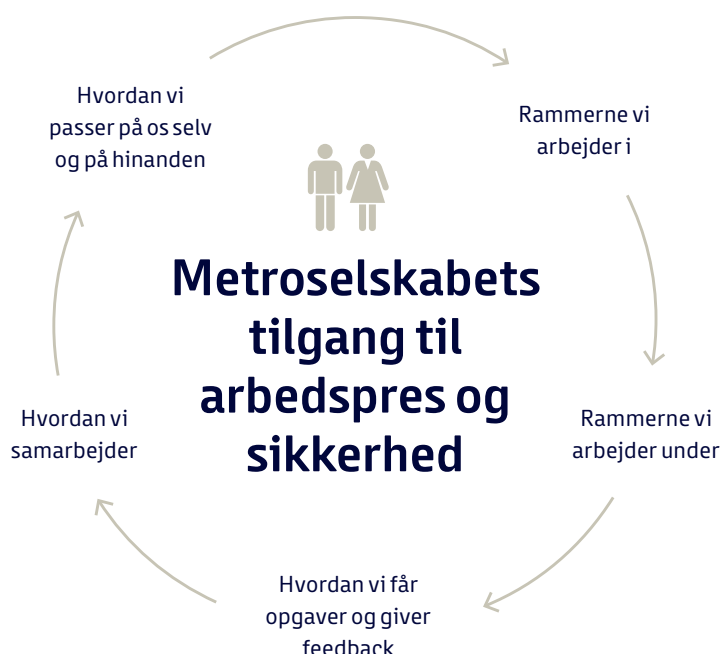
Mål En større pct. del af Metsroselskabets medarbejdere skal i 2020 opleve, at Metsroselskabet sikrer læring fra arbejdsulykker og nærved-hændelser og efterspørger tiltag, der bidrager til at sikre en styrket sikkerhedskultur i det fremadrettede arbejde, sammenlignet med 2019.



Resultat 57,7 pct. oplever at Metsroselskabet sikrer læring fra ulykker og nærvedhændelser. Det er en stigning på 5,2 pct siden 2019.

Arbejdspres og sikkerhed

På Metsroselskabets kontorarbejdspladser er en af de store udfordringer et højt arbejdspress. Metsroselskabet har i 2020 haft 10 medarbejdere, som har været sygemeldt med stress i en kortere eller længere periode. Metsroselskabet har derfor i 2020 udarbejdet en strategi, som har til formål at sikre udbredelse af værktøjer, der kan give den enkelte medarbejder og chef mulighed for at afhjælpe et højt arbejdspress. I Metsroselskabet er der generelt meget høj arbejdsglæde, men selskabet tager udfordringerne med arbejdspress meget alvorligt. Strategien bygger på principperne fra selskabets sikkerhedsvision ”Sikkerhed på rette spor”. Det er derfor også udgangspunktet i strategien,



at alle skal tage ansvar for egen og for kollegers sikkerhed/arbejds miljø, og selskabet skal sørge for, at de rette betingelser er til stede for, at medarbejderne får et personligt og vedkommende forhold til arbejdsmiljøet – også på kontorarbejdspladserne.

Metroselskabet har gennemført en arbejdspladsvurdering, herunder en medarbejdertilfredshedsmåling og undersøgelse af krænkende adfærd i selskabet. Derudover har selskabet aktivt inddraget udvalgte medarbejdere, Samarbejdsudvalg og ledelse i arbejdet. På baggrund heraf koncentrerer strategien sig om fem områder, som alle er gensidigt afhængige af hinanden, se ovenstående figur.

Det var en del af målet for 2020, at Safety Academy skulle have været udvidet til også at omfatte stressforebyggelse. Dette er imidlertid ikke blevet gennemført i 2020 på grund af begrænsninger i forhold til fysisk fremmøde og at gennemføre kursusaktiviteter. Der har i den forbindelse i stedet været fokuseret på at redesigne de eksisterende moduler i Safety Academy, så disse kunne gennemføres under de nye COVID-begrænsninger.

Metroselskabet har i 2020 iværksat forskellige initiativer, dels for at understøtte og imødekomme medarbejdere, der oplever udfordringer ved hjemsendelsesperioderne, dels for at medarbejderne bevarer følelsen af et tilhørsforhold og kollegaskab. For eksempel er det muligt for medarbejderne at aftale valgfrit arbejdssted ligesom der er lavet sikkerhedsforanstaltninger for de medarbejdere, der har adgang til arbejdspladsen. Der er endvidere lanceret flere virtuelle møder, både af arbejdsmæssig og social karakter for at sikre, at alle medarbejdere fortsat har gode sociale relationer og har følelsen af et tilhørsforhold.

Metroselskabets mål for 2020

Mål Metroselskabet vil iværksætte initiativer, blandt andet via Safety Academy, som er målrettet trivsel og sundhed for at skabe en mere helhedsorienteret sikkerhedskultur, der favner alle aspekter af organisationens arbejdsmiljø og bidrager til at forebygge og reducere stress.



Resultat Strategi udarbejdet. Kurser vedr. forebyggelse af stress udsat pga. COVID-19.

2 Det grønne område

Afrapportering 2020



Metroen er et af de mest miljøvenlige transportmidler, når personer skal transportere sig fra A til B, og rigtig mange mennesker bruger dagligt metroen som deres foretrukne transportmiddel. Metroen er derfor en væsentlig bidragsyder til at gøre det nemmere, sundere og mere effektivt at bevæge sig rundt i hovedstaden, og metroen understøtter derfor hovedstadens handlingsplan for grøn mobilitet. Al anlæg og produktion har imidlertid pr. definition et aftryk på klimaet og miljøet, og Metroselskabet har derfor et kontinuerligt fokus på at minimere det negative aftryk og maksimere det positive aftryk, som både drift og anlæg har på klima og miljø.

Benchmark er nøglen til viden

I 2020 har Metroselskabet været i dialog med andre danske transportselskaber om, hvordan de opgør

deres klimapåvirkning. Nedenstående graf viser de forskellige transportformers klimapåvirkning målt i gram CO₂ pr. passagerkilometer opgjort medio 2020 baseret på tal fra 2019.

Benchmarkanalysen giver et klart billede af, at metro i sammenligning med andre transportformer er et særdeles klimavenligt valg. Det hænger først og fremmest sammen med, at metroen er hurtig og højfrekvent – og dermed attraktiv for rigtig mange passagerer. På den måde bliver ”materiellet” udnyttet rigtig godt, når mange mennesker rejser sammen. Samtidig kører metroen på strøm, som i stadig stigende grad stammer fra vedvarende forsyningskilder.

På baggrund af klimaaftryksmodellen, som blev udarbejdet i 2019, kan driftens klimapåvirkning udvides



**Der er forskelle i opgørelsesmetoder mellem de forskellige transportformer. Metroselskabet og S-tog har valgt at inkludere emissionerne fra produktionen af den elektricitet, som togene benytter i drift. Movia har valgt at tilskrive CO₂-udledningen til selve elproduktionen, og medregner dermed ingen CO₂-udledning til fremdrift af elbusser.

til et livscyklusperspektiv (LCA). LCA medregner den indlejrede CO₂-udledning fra de materialer og processer, der indgår i at bygge og drive en metro i hele dens levetid. Det har ikke været muligt at finde lignende analyser for andre metro- eller transportsystemer i deres helhed. Derfor er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at sammenligne livscyklusopgørelsen for et metrosystem med andre transportsystemer, fx busser/biler med vejanlæg indregnet eller S-tog med anlæg af baner indregnet. CO₂-udledningen per passagerkilometer, når også anlæg og reinvesteringer medtages, er således foreløbigt opgjort til 25 g. Opgørelsen er et overslag, som er lavet på baggrund af CO₂-udledning fra anlæg og reinvesteringer fra Cityringen over en 100-årig periode, og med erfaringstal fra driften af M1 og M2 skaleret til M3 Cityringen, da der endnu ikke foreligger tilstrækkelige passagertal for Cityringen. Til sammenligning er CO₂-udledningen per passagerkilometer for en elbil i dag på 25 gram, når hverken CO₂-aftryk fra produktion og vedligehold af selve bilen og den relevante del af vejanlægget medregnes. Når metroen trods relativt store udledninger i anlægsfasen alligevel er miljømæssigt fordelagtig, så skyldes det i høj grad, at metroen er designet til at holde i mindst 100 år. Det betyder, at der er en rigtig god udnyttelse af anlægget i en meget lang periode. Det betaler sig med andre ord ud fra et bæredygtighedsperspektiv at bygge noget, der kan holde i lang tid. Samtidig har metroen en høj udnyttelsesgrad, fordi den er hurtig og tiltrækker mange passagerer. Delmål 1 anses med omtalte analyse for at være nået.

Metroselskabets mål for 2020

Mål Metroselskabet vil i 2020 fortsætte det analysearbejde, der blev igangsat i 2019, og udvide det til også at omfatte metoder for benchmarking af Metroen i forhold til andre metrosystemer og andre transportformer, herunder for eksempel bus- og biltransport.

Resultat Benchmarkanalyse udarbejdet.

Genanvendelse og mindsket forbrug

Metroselskabet har i 2020 foretaget en screening af mulighederne for at genanvende overskudsmaterialer fra anlægget af metro, enten i selskabets egne

“

Metroen er en væsentlig bidragsyder til at gøre det nemmere, sundere og mere effektivt at bevæge sig rundt i hovedstaden.

projektet eller i andre bygge- og anlægsprojekter, herunder indsamlet data om affaldsmængder og om hvordan affaldet bliver genanvendt. Generelt kan genanvendelsesgraden på de igangværende og fremtidige anlægsprojekter øges ved at forbedre sorteringen og opbevaringen af affaldet, ligesom der vurderes at være potentiale i at reducere produktionen af affald på byggepladserne. Screeningen viser, at markedet for bearbejdning og distribution af restmaterialer til relevante aftagere er under udvikling, men også at det på nuværende tidspunkt ikke er et tilstrækkeligt kommercielt marked for distribution af rest- og overskudsmaterialer.

Med henblik på at reducere brugen af byggematerialer som beton og stål, med et højt niveau af indlejret CO₂, har Metroselskabet igangsat en markedsdialog, der skal kortlægge mulighederne for at anvende ny teknologi eller andre anlægstekniske metoder og koncepter, som kan bidrage til at nedbringe materialeforbruget, uden at gå på kompromis med arbejds-sikkerheden eller kvaliteten af anlægget. Herudover har selskabet i forbindelse med udredning af mulighederne for metrobetjening til Lynetteholm, gennemført første fase af et innovationsforløb, som blandt andet fokuserer på at reducere materialeforbruget og klimapåvirkningen. For eksempel undersøges mulighederne for at bygge en højbanestation med delvis anvendelse af træ som byggemateriale. Delmål 2 anses med omtalte screening for at være nået, og der er igangsat initiativer til at videreføre arbejdet.

Metroselskabets mål for 2020

Mål Metroselskabet vil i 2020 foretage en screening af potentialer for genanvendelse af overskudsmaterialer fra metroprojekter og for anvendelse af færre byggematerialer i fremtidige metroprojekter.



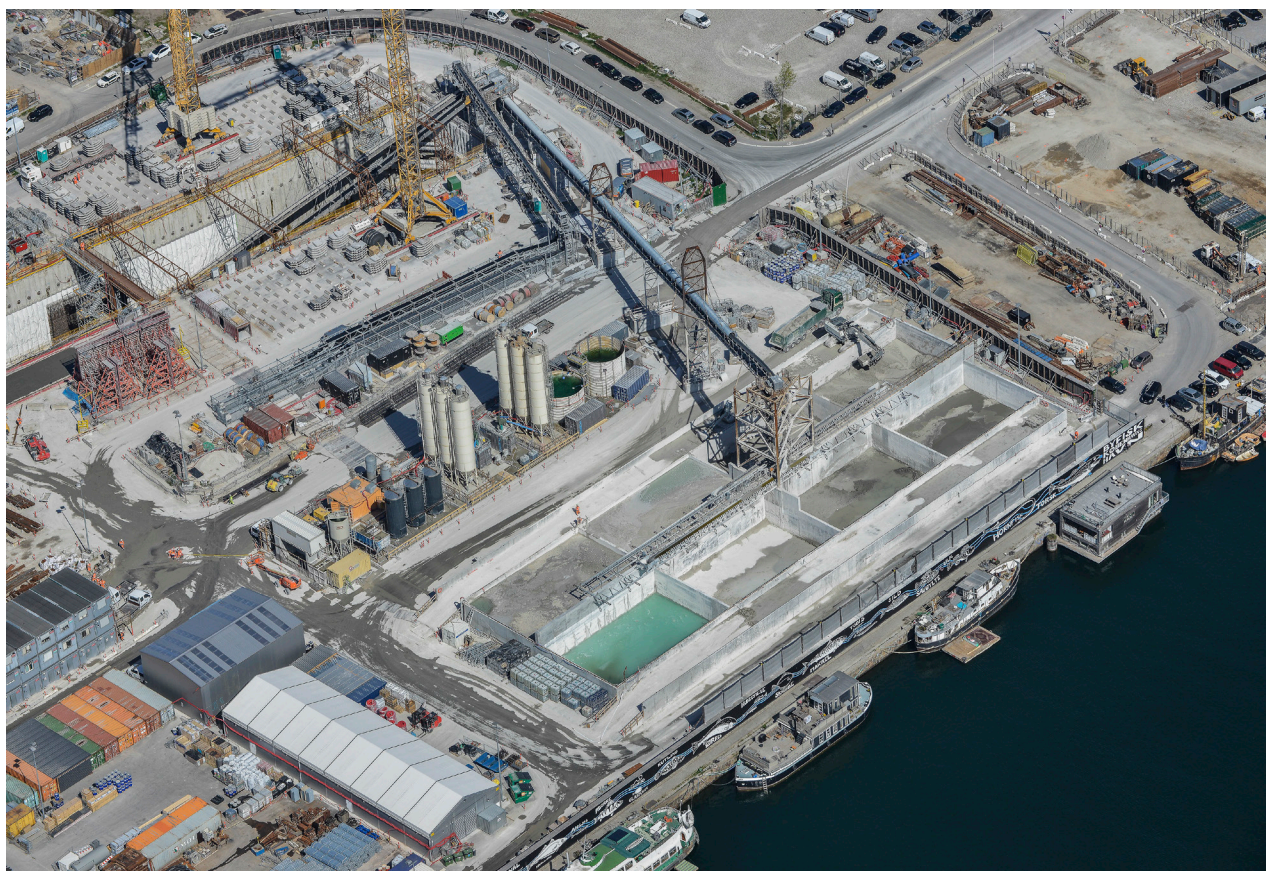
Resultat Screening foretaget.

Grønnere udbud og kontrakter

Metroselskabet har i 2020 gennemført en screening af best practice af kontraktkrav og udbud der vægter klima- og miljøpåvirkninger. Screeningen viser, at det er et område under udvikling, og at flere bygherre i øjeblikket gør sig tidlige erfaringer med krav om eksempelvis fossilfri byggepladser og krav om indlejret CO₂ pr. kvadratmeter. Screeningen peger på, at et væsentligt forarbejde til at fastsætte sine kontraktkrav

er klarhed om hvilke klima- og miljøeffekter bygherren ønsker at opnå. Hvor nogle fokuserer på et langsigtet ressourceperspektiv og bygger cirkulært, så materialer med lang levetid kan genanvendes i senere byggeri, fokuserer andre på at reducere udledningerne fra anlægsfasen ved at udvikle redskaber, der understøtter et belønningssystem til entreprenører, der nedbringer projektets klimapåvirkning.


Metroselskabet har i 2020 opbygget og engageret sig i netværk for udvikling af redskaber og vidensdeling på området sammen med bl.a. Københavns Kommune, Vejdirektoratet og Banedanmark. Herigennem er det muligt at lære af andres erfaringer og bidrage til udviklingen af ensartede krav til markedet, på tværs af de selskaber, der udvikler infrastruktur i Danmark. Metroselskabet vil i 2021 følge erfaringerne med



kontraktkrav om EPDer (Environmental Product Declarations) og fossilfri maskiner hos andre aktører tæt, og identificere egnede pilotprojekter under reinvesteringsprogrammet. Delmål 3 anses med omtalte screening for at være nået.

Metroselskabets mål for 2020

Mål Metroselskabet vil i 2020 igangsætte et arbejde med at udvikle selskabets fremtidige kontrakter, så der fremadrettet kan stilles skarpere klima- og miljøkrav til entreprenører og leverandører. Arbejdet vil tage udgangspunkt i en undersøgelse af best practice på området.

 **Resultat** Screening af best practice gennemført. Netværk for udvikling af redskaber opbygget.


Energiforbruget i driften

Driften af M3 Cityringen og M4 Nordhavn har i store dele af 2020 afvejet fra den normale drift – både pga. COVID-19 og i forbindelse med åbningen af M4 Nordhavn. Driften har derfor ikke været retvisende for, hvordan almindelig drift for linjerne vil være.

Idet Metroselskabet ønsker at have et mere normalt driftsår at kunne estimere et reelt driftsforbrug efter (der inkluderer M3 og M4), har selskabet besluttet at videreføre den analyse af energiforbruget i driften, som har pågået i 2020, med henblik på, at få et mere retvisende billede af, om der skal igangsættes energioptimerende tiltag. Delmål 4 anses således for delvis nået.

Metroselskabets mål for 2020

Mål Metroselskabet vil i 2020 analysere det målte energiforbrug til driften af M3 og M4 for at vurdere, om der allerede i 2021 skal igangsættes energioptimerende tiltag.

 **Resultat** Energiforbruget på M3-M4 analyseret overordnet.

Partnerskabsbaserede løsninger for klimasikring af hovedstadsområdet

Oversvømmelse fra havet i tilfælde af en alvorlig stormflodshændelse er en væsentlig risiko for metroanlægget. I 2020 har selskabet givet input til

10.187 ton CO₂
har M1-M4 udledt i driften i 2020




”Modningsprojektet om stormflodssikring ved Kalveboderne”, som er ledet af Københavns Kommune og Hvidovre Kommune vedr. finansieringsmodel for klimasikring af hovedstadsområdet og konkrete forslag til stormflodssikring ved Kalveboderne.

I 2021 vil udarbejdelsen af en national klimatilpasningsplan blive igangsat. Arbejdet har en model for en sammenhængende, ydre stormflodsbeskyttelse af København som et særligt fokusområde. Metroselskabet har i 2020 fået udvidet analysegrundlaget for klimasikringsopgaven, så også mindre stormflodshændelsers konsekvenser for anlægget er kendte. På den baggrund er det muligt at bidrage til et videre partnerskab om etablering af fælles ydre sikring af hovedstadsområdet mod stormflod fra syd. Delmål 5 anses således for opfyldt.

Metroselskabets mål for 2020

Mål Der er behov for en samlet indsats for at sikre den centrale infrastruktur i hovedstaden mod klimaforandringer. Det er en opgave, som kalder på partnerskabsbaserede løsninger. Metroselskabet vil derfor i 2020 arbejde for, at der bliver igangsat et partnerskabsbaseret samarbejde for klimasikring af hovedstaden, og herunder den centrale infrastruktur i området.

 **Resultat** Metroselskabet har udvidet analysegrundlaget for klimasikring

Selskabets øvrige CSR-initiativer



Metroselskabets kerneopgaver er at anlægge og drive metrolinjer i hovedstadsområdet. Selskabet bidrager således til at skabe nem, effektiv og miljøvenlig kollektiv transport, der giver borgere og besøgende en attraktiv måde, at bevæge sig rundt i byen på. Udgangspunktet for selskabets CSR-indsatser i 2020 har været at bidrage til at understøtte disse kerneopgaver.

Lærlinge

Metroselskabet har i 2020, sat øget fokus på totalentreprenøren Tunn3Ls indsats for ansættelse af lærlinge på Sydhavnsprojektet. Tunn3L har på foranledning af Metroselskabet, ansat en lærlingekoordinator, der forestår kommunikationen og samarbejdet mellem entreprenøren, dennes underentreprenører og de erhvervsskoler der uddanner lærlinge og elever til de brancher, byggeriet af metroen anvender.

Lærlingekoordinatoren har ligeledes til opgave at samle informationer fra de enkelte underentreprenører i forhold til antallet af beskæftiget antal lærlinge og elever, hvilket har gjort, at der hen over året er skabt et stabilt og sikkert grundlag for opgørelse af arbejdstimer udført af lærlinge og elever, på hele projektet. Der er med indsatsen skabt fokus på beskæftigelse af lærlinge og elever helt ud alle led af underentreprenørkæden.

Løn og arbejdsvilkår

I 2020 er der, i takt med at anlægsaktiviteter er steget, også kommet flere medarbejdere på Sydhavnsprojektet. Derfor har Metroselskabet i 2020 intensiveret samarbejdet med såvel totalentreprenøren

Tunn3L samt arbejdsmarkedets parter, for at sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår på projektet. Det er sket ved at afholde et række møder med parterne, hvor aktuelle udfordringer og muligheder er blevet drøftet. TL3 foretager ligeledes kontroller af løn- og ansættelsesforholdene hos deres underentreprenører.

Metroselskabet har i 2020 også fået udarbejdet en evalueringsrapport af samarbejdet med arbejdsmarkedets parter på Cityringsprojektet. Rapporten samler op på de erfaringer, som blev gjort under anlægget af Cityringen, så de kan danne grundlag for de næste projekter, som Metroselskabet starter op, og eventuelt inspirere andre bygherrer.

Bæredygtige byudvikling

En tilgængelig infrastruktur er af afgørende betydning for udviklingen af en mere bæredygtig by, fordi det er med til at gøre det mere attraktivt for borgere og besøgende at benytte kollektiv trafik fremfor andre mindre miljøvenlige transportformer, såsom bilen. Både Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har målsætninger om at sikre høj bæredygtig mobilitet, blandt andet ved at sikre flere passagerer i den kollektive trafik. I Københavns Kommune er det en målsætning at opnå en CO₂-neutral hovedstad i 2025. Metroselskabet har en vigtig rolle og et vigtigt ansvar i forhold til at støtte op om bæredygtig byudvikling i hovedstadsområdet, både i forhold til at skabe de rigtige forudsætninger for, at flere passagerer vælger metroen til, og i forhold til at tænke i bæredygtig byudvikling, der hvor selskabet anlægger ny metrolinjer og dermed nye byrum over linjerne.

Eksempelvis arbejder Metroselskabet med begge parametre i projektet ved Ny Ellebjerg Station. Ny Ellebjerg Station bliver i fremtiden "en ny hovedbanegård i København", og et af de vigtigste trafikale knudepunkter i hovedstaden med omstigning mellem metro, S-tog, regionaltoget, intercitytog og busser. Metroselskabet udvikler det trafikale knudepunkt under jorden, med en metrostation, der åbner i 2024, og et fælles omstigningsareal til de forskellige transportformer. Herudover forventer Metroselskabet at byudvikle arealet over baneterrænet og den nye station. Byudviklingen skal kunne medvirke til at åbne området op mod Valby, reducere støj fra baneterrænet, skabe nye mødesteder, byliv og forbindelser på tværs af banearealet og dermed fjerne den barriere, baneterrænet udgør i dag.

Partnerskaber

Metroselskabet har opbygget en række partnerskaber, der går ud over de almindelige samarbejdsrelationer, som selskabet har, i sin egenskab af bygherre og driftsoperatør. Partnerskaberne har forskellige formål, men giver alle Metroselskabet en mulighed for at indgå i dialog med en række centrale aktører på lærings-, arbejdsmarkeds-, arbejdsmiljø og transportområdet. Metroselskabet bruger partnerskaberne som et værktøj til at vende udfordringer og forsøge at formulere løsninger på tværs af aktører inden for de øvrige verdensmål. Partnerskaber bruges derudover også til aktivt at indhente ny viden til udvikling af Metroselskabets virke i sin helhed.

Leverandørstyring

Med tilslutningen til FN's Global Compact har Metroselskabet udarbejdet et adfærdskodeks til leverandører, som er en fast del af alle kontrakter, uanset størrelse, som Metroselskabet indgår. Adfærdskodekset bygger på de ti principper i FN's Global Compact, der omfatter almindelige standarder for menneskerettigheder, sociale forhold og arbejdstagerrettigheder, miljø- og klimamæssige forhold samt antikorruption, og giver Metroselskabet mulighed for at håndhæve disse principper over for selskabets leverandører.

For at sikre leverandørers overholdelse af adfærdskodeks, har Metroselskabet i 2020 lanceret et risikobaseret screeningsværktøj, til monitorering af leverandørers efterlevelse af adfærdskodekset. Alle kontrakter, der falder indenfor Forsyningsdirektivet's beløbsgrænser, skal derfor igennem en særlig screening efter kontraktindgåelse, med henblik på at vurdere, om der er en risiko for, at leverandøren ikke overholder de ti principper i adfærdskodeks. Alle leverandører bliver på baggrund af på forhånd fastsatte kriterier, kategoriserede i henhold til trafiklys. Metroselskabet skal herefter indgå i dialog med, og eventuelt foretage audit af, alle leverandører, der vurderes i risiko for ikke at overholde adfærdskodeks.

Siden implementeringen af dette risikobaserede screeningsværktøj, har Metroselskabet risikovurderet 13 kontrakter. Metroselskabet har endnu ikke vurderet at nogle af kontrakterne er indgået med leverandører, hvor der er en risiko for, at leverandøren ikke overholder adfærdskodeks.

Metroen bidrager til bæredygtig byudvikling

og Hovedstadens målsætning om at blive en CO₂ neutral hovedstad i 2025



1 Sikkerhed på rette spor

Fokusområde 2021



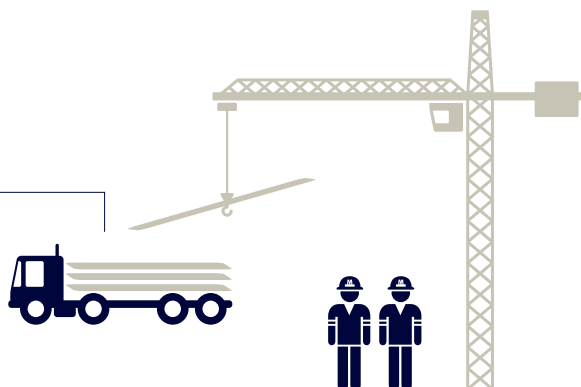
Med MetroSelskabets opdatering af verdensmålene i forhold til selskabets CSR-strategi, har selskabet fornyet det strategiske fokus på CSR-aktiviteter den kommende årrække. I fokus det næste år er ”sikkerhed på rette spor” og ”fokus på klimapåvirkning”, der er valgt baseret på selskabets strategiske CSR-definition og evalueringen af arbejdet med verdensmålene.

MetroSelskabet vil, på baggrund af erfaringerne på arbejdsmiljøområdet i 2020, videreføre en række af de igangværende initiativer og supplere med nye tiltag og målsætninger for 2021. Det vil være afgørende at se de konkrete aktiviteter på byggepladserne i lyset af de erfaringer, som selskabet har gjort sig med arbejdsmiljøindsatsen under COVID-19, som har

betydet markant forandrede rammebetingelser og også en forøget ulykkesfrekvens. Formålet er således at sikre et lavt ulykkesniveau på trods af, at COVID-19 må forventes at fortsætte ind i 2021. Dette arbejde vil blandt andet omfatte, at der gøres en aktiv indsats for at sikre øget kommunikation om læring fra hændelser og ulykker til medarbejderne på byggepladserne – dette kan både forebygge konkrete hændelser, men også understøtte en bedre rapporteringskultur, hvor medarbejderne bliver endnu bedre til at indrapportere nærvedhændelser, som kan bruges i det forebyggende arbejde. Med disse indsatsområder ønsker selskabet at understøtte, at der forsat udvikles nye metoder til varetagelse af medarbejdernes sikkerhed og sundhed.

72,7

Nærvedhændelser per én million præsterede arbejdstime i 2020.



Mål og handleplaner for 2021



Mål 1

Metroselskabet vil i 2021 iværksætte kommunikationskampagner, hvor læring fra ulykker og nærvedhændelser bliver delt med medarbejderne på byggepladserne.

Handleplan Med dette mål ønsker selskabet dels at dele gode erfaringer og forebyggende tiltag, samtidig med, at det skal være tydeligt for medarbejderne, at deres rapporteringer om nærvedhændelser fører til konkrete forebyggende tiltag.

Metroselskabet vil gennemføre kommunikationskampagner, hvor erfaringerne fra opfølgningen på ulykker og nærvedhændelser bliver delt med medarbejderne på byggepladserne. Disse kampagner vil forventeligt primært omfatte plakater, men kan i nogle tilfælde også bestå af videoproduktion eller oplæg til de faste Toolbox Talk-koordineringsmøder. På den måde vil selskabet sikre, at læring bliver delt med medarbejderne på tværs af det igangværende metroprojekt M4 Sydhavn, hvilket skal øge effekten af forebyggende tiltag. Samtidig har selskabet en forventning om, at en øget bevidsthed blandt medarbejderne om opfølgningsarbejdet vil medføre et øget incitament for, at nærvedhændelser og usikre forhold bliver rapporteret. På den måde kan indsatsen medføre et bedre grundlag for opfølgning og forebyggelse fremadrettet.



Mål 2

Metroselskabet vil i 2021 arbejde målrettet med at øge rapporteringen om nærvedhændelser.

Handleplan Med dette mål ønsker selskabet at sikre, at en større andel af nærvedhændelserne på metroprojektet M4 Sydhavn bliver indrapporteret af medarbejderne. Det skal sikre øget viden om risikobilledet på projektet, hvilket er udgangspunktet for den forebyggende indsats.

Metroselskabet vil opnå øget rapportering om nærvedhændelser gennem dels kommunikationsindsatsen beskrevet under mål 1 og dels gennem samarbejde og dialog med entreprenørerne. Indsatsen omfatter blandt andet, at selskabet vil have fokus på opfølgning på nærvedhændelser i forbindelse med inspektioner på pladserne, og at selskabet vil sikre tidlig dialog med nye entreprenørerne om deres rolle i at understøtte et højt niveau i rapporteringen. Denne målsætning vil blive målt med en rapporteringsfrekvens, som angiver antallet af rapporteringer om nærvedhændelser per én million præsterede arbejdstime. Denne frekvens var i 2020 på 72,7.



Mål 3

Metroselskabet vil i 2021 gennemføre tiltag, som skal medvirke til, at medarbejderne i stigende grad oplever, at deres sikkerhed er prioriteret højt.

Handleplan Med dette mål vil selskabet sikre, at de omfattende tiltag på arbejdsmiljøområdet er synlige for medarbejderne. Det er afgørende for, at sikkerhedsarbejdet kan løftes bredt i organisationen og i samarbejde med medarbejderne på byggepladserne.

Metroselskabet vil opnå denne målsætning ved at gennemføre løbende kommunikationskampagner, hvilket blandt andet er beskrevet under mål 1, ved at have sikkerhed på dagsordenen i forbindelse med en række faste møder og ved at have en løbende dialog med medarbejderne på byggepladserne om den sikkerhed, de oplever i hverdagen. Effekten af dette arbejde vil blive målt i forbindelse med den årlige sikkerhedskulturmåling, hvor medarbejderne blandt andet bliver spurgt til, hvordan de oplever Metsroselskabets dedikation til sikkerhed. Resultaterne vil blive sammenholdt med lignende foregående undersøgelser.

2 Fokus på klimapåvirkning

Fokusområde 2021



Med Metroselskabets opdatering af verdensmålene i forhold til selskabets CSR-strategi, har selskabet fornyet det strategiske fokus på CSR-aktiviteter den kommende årrække. I fokus det næste år er ”sikkerhed på rette spor” og ”fokus på klimapåvirkning”, der er valgt baseret på selskabets strategiske CSR-definition og evalueringen af arbejdet med verdensmålene.

Metroselskabet vil i 2021 fortsætte arbejdet med udvikling af alternativer og optimeringer i både drift og anlæg med fokus på at reducere klimapåvirkningen. I det fortsatte arbejde med at gennemføre projekteringen af Lynetteholmen, vil der være særligt fokus på at nedbringe klimapåvirkningen fra projektet. Der vil fortsat være fokus på energioptimering i driften samt at mindske forbruget af ressourcer og at øge genanvendelsesgraden i både drift og anlæg.

Mere af det samme, bare bedre.
Metroselskabet undersøger mulighederne
for at mindske klimapåvirkningen
af den kommende Lynetteholmsmetro.



Mål og handleplaner for 2021

Mål 1

Metroselskabet vil i 2021 undersøge muligheden for at nedbringe nye projekters klimapåvirkning.

Handleplan Der gennemføres en systematisk markedsdialog med innovation som overskrift. Der tages afsæt i muligheden for innovation i forhold til en kommende Lynetteholmsmetro, og muligheder for at nedbringe nye projekters klimapåvirkning undersøges nærmere. Samtidig vil Metroselskabet udvikle et redskab, der kan belyse, hvordan projektet påvirker FNs Verdensmål, og hvordan mulige nye metoder og teknologier kan influere på det.

Mål 2

Metroselskabet vil i 2021 udarbejde forslag til kontraktkrav, som vil nedbringe klimapåvirkningen fra kommende projekter relateret til både drift og anlæg.

Handleplan På baggrund af screeningen af best practice på kontraktområdet er der identificeret områder, hvor der kan arbejdes videre med at definere kontraktkrav, som vil nedbringe klimapåvirkningen fra kommende projekter relateret til både drift og anlæg. Det drejer sig om krav relateret til fossilfri anlægsmaskiner, miljøvaredeklarationer der dokumenterer den indlejrede CO₂ i et givent byggemateriale, samt udvikling af redskaber der understøtter kontraktstyring på mængdemængder og indlejret CO₂ i de materialer, som entreprenørerne vælger at anvende.

Mål 3

Metroselskabet vil i 2021 prioritere netværksskabelse og erfaringsudveksling med både danske og

internationale samarbejdspartnere med henblik på at opnå best practise viden til implementering af metoder, der kan bidrage til at nedbringe klimapåvirkning fra selskabets aktiviteter.

Handleplan Med baggrund i de erfaringer, som selskabet allerede har med skabelsen af partnerskaber, vil selskabet prioritere netværksskabelse og erfaringsudveksling med både danske og internationale samarbejdspartnere. Partnerskaberne skal have til formål at styrke Metroselskabets viden om, og håndtering af, metoder til at nedbringe klimapåvirkning fra selskabets aktiviteter.

Mål 4

Metroselskabet vil i 2021 vurdere om der kan igangsættes energioptimerende tiltag i metrodriften. Disse skal igangsættes på baggrund af analyser af det målte energiforbrug til driften af M3 og M4.

Handleplan Cityringen har været i drift i over et år nu. Det betyder, at der begynder at være et faktisk erfaringsgrundlag for at analysere på energiforbruget. Der kan derfor foretages analyser af det målte energiforbrug for M3 Cityringen og M4 Nordhavn, og sammenholde det faktiske energiforbrug med designmålet for Cityringsprojektet, med henblik på at vurdere, om systemet har den forventede energieffektivitet. Analysen vil endvidere indeholde en sammenstilling med det målte energiforbrug for M1 og M2, under hensyn til de strukturelle forskelle, der er på de to metrosystemer. Viser det sig, at energiforbruget er højere end forventet, skal der foretages en vurdering af, hvorvidt der skal foretages designmæssige ændringer i systemer og udstyr. Endvidere udarbejdes en generel handlingsplan med forslag til energireducerende tiltag, af drifts- eller adfærdsmæssig karakter. Resultatet af den samlede analyse skal anvendes til at udforme en strategi for, hvilke energioptimerende tiltag, der senere kan igangsættes.

Metroselskabets tilgang til FN's Global Compact

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

Metroselskabet arbejder systematisk med at implementere de ti principper i FN's Global Compact, som indeholder alment anerkendte standarder for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupition. I det følgende fremgår Metselskabets policy inden for disse fire emner. Disse policies fremgår ligeledes af Metselskabets adfærdskodeks for leverandører, som sikrer, at selskabet kan håndhæve disse principper overfor alle selskabets leverandører.

FN's Global Compact



Metroselskabets kernevirkksomhed med anlæg og drift af metrolinjer i hovedstadsområdet, er forbundet med en række risici inden for selvsamme emner, som FN's Global Compact tager udgangspunkt i. Disse risici håndteres blandt andet gennem kontraktstyring, planlægningen af anlægsprojektet, løbende og tæt dialog med både anlægssentreprenøren, driftsoperatøren, myndighederne og ejerkredsen. Derudover håndteres risiciene igennem en række ekstraordinære indsatser, som er gengivet løbende i denne CSR-rapport. I nedenstående beskrivelse af Metselskabets politikker indenfor menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupition, er også anført en kort gennemgang af selskabets risici indenfor de fire områder.

Menneskerettigheder

Metroselskabet respekterer menneskerettighederne i alle aktiviteter og i bredere perspektiv inden for selskabets indflydelsesområder. Metselskabet

beskytter personale og ejendom på en måde, der minimerer risikoen for medarbejderne og lokalsamfundet i overensstemmelse med relevante menneskerettighedsprincipper.

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

Risikovurdering

Menneskerettighederne respekteres flere steder i verden ikke tilfredsstillende. Da der indgår produkter fra en række lande i forbindelse med både drift og anlæg af metro, indebærer det en risiko for, at menneskerettighederne, og herunder retten til et sikkert arbejdsmiljø, ikke bliver respekteret i produktionen af disse produkter. Derfor skal alle leverandører og entreprenører underskrive og overholde selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse.

På Metroselskabets anlægsprojekter er der, grundet arbejdets karakter, en særlig risiko for, at medarbejdere kommer til skade, som følge af ulykker eller fordi medarbejdere udsættes for sundhedsskadelige forhold, for eksempel i form af langtidspåvirkninger fra støv eller kemikalier, eller nedslidning som følge af gentagende manuelt arbejde eller uhensigtsmæssige arbejdsstillinger. Metroselskabet håndterer disse risici i forhold til selskabets arbejdsmiljøindsats, der, som beskrevet, indeholder en lang række generelle og specifikke tiltag og indsatser.

Arbejdstagerrettigheder

Alle arbejdstagere behandles med respekt og udsættes ikke for chikane på arbejdspladsen. Metroselskabet forhindrer ikke personale eller andre arbejdstagere i at organisere sig i en hvilken som helst lovlig arbejdstagerorganisation. Der forekommer ikke nogen form for forskelsbehandling af arbejdstagere, uanset om arbejdstageren vælger at organisere sig eller ej.

Metroselskabets personale har en skriftlig ansættelseskontrakt, som beskriver betingelserne for arbejdet. Personale kan til enhver tid opsiges deres ansættelse med et rimeligt varsel og Metroselskabet

“

Metroselskabets adfærdskodeks for leverandører sikrer, at selskabet kan håndhæve Global Compacts 10 principper overfor alle selskabets leverandører.

beholder ikke originale identifikationspapirer, indlån eller tilbageholder løn udover 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, arbejdsopgaver eller forfordeler ud fra personlige egenskaber såsom race, religion, køn, sundhed, alder, handicap, politisk overbevisning, nationalitet, etnisk oprindelse eller medlemskab af en arbejdstagerorganisation.

Risikovurdering

I forhold til arbejdstagerrettigheder er Metroselskabets største risiko, at medarbejdernes rettigheder i forhold til løn- og arbejdsvilkår ikke bliver overholdt. Bygge- og anlægsbranchen er en branche præget af faglige sager, hvor medarbejdere er blevet underbetalt eller på anden vis ikke har de arbejdsvilkår, der er gældende i Danmark. Metroselskabet har på baggrund af denne risiko en styrket indsats på arbejdsmarkedsområdet. Den styrkede indsats omfatter blandt andet information til virksomheder og til medarbejdere om deres rettigheder samt kontraktkrav (arbejdsklausul) og løbende dialog med entreprenørerne. Metroselskabet har også leverandører i andre brancher, hvor samme risiko er til stede. Dette gælder for rengøringsbranchen, hvor der i forbindelse med driften er en række forbindelser.

Miljø

Metroselskabet handler ansvarligt i forhold til miljø-mæssige risici og miljøpåvirkninger. Som minimum opfylder selskabet alle relevante lokale og nationale miljøregler. Metroelskabet 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

Klimaændringer medfører en risiko for oftere skybrud og kraftig regn, hvilket kan føre til oversvømmelser af metroanlægget og dermed forstyrrelse af driften til stor gene for den omkringliggende by. Metroelskabet er opmærksomt på denne risiko og tilpasser designet og anlægget herefter, så metroanlægget er designet til at kunne modstå hundredårs hændelser.

De risici, der er forbundet med klima og miljø under anlægsarbejderne omhandler primært risikoen for udledning af miljøfremmede stoffer til det omgivende miljø, dvs. jord, grundvand, overfladevand og luft. Metroelskabet har stillet krav til entreprenørerne om beredskabsplaner for miljøuheld og forsvarlig håndtering af miljøfremmede stoffer, og selskabet fører tilsyn med, at entreprenørerne overholder god miljøpraksis på området. Der er ligeledes i forhold til driften miljøhensyn, hvor en af de større er en kontant agtpågivenhed mod at støj fra togene ikke er uhensigtsmæssig høj eller overskrider fastlagte støjgrænser.

Metroselskabet vil også i 2021 arbejde med at minimere de klima- og miljømæssige risici for metroprojektet igennem en række konkrete indsatser og fortsat opfølgning på kontraktkravene.

Antikorruption

Metroselskabet har nul tolerance over for korruption, hvilket for selskabet betyder misbrug af betroet magt og midler for egen vindings skyld. Metroelskabet opretholder en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love og aftaler. Metroelskabet undgår interessekonflikter, som kan påvirke selskabets troværdighed, samt aktiviteter, der kan påvirke troværdigheden i forhold til tredjepart.

Risikovurdering

Korruption, herunder afpresning og bestikkelse, kan forekomme indenfor alle brancher. Derfor er der også risiko for, at der kan forekomme tilfælde af korruption såvel internt i Metroelskabet som blandt selskabets leverandører og entreprenører.

Metroselskabet har en nultolerance politik i forhold til alle former for korruption, og selskabet arbejder for at opretholde en høj etisk standard, ligesom god forretningsadfærd er en grundlæggende værdi i alle selskabets aktiviteter. For at håndtere den interne risiko har Metroelskabet implementeret en række retningslinjer for god forretningsadfærd og kontrolmekanismer, der er integreret i selskabets almindelige virke. Alle selskabets chefer modtager årligt en gennemgang af retningslinjerne. Nye medarbejdere orienteres om retningslinjerne. Herudover er der etableret en whistleblower-ordning, hvor såvel interne som eksterne forhold kan indberette. Selskabets revisionskomite behandler indberetningerne. Metroelskabet har i 2020 modtaget 1 indberetning via whistleblower-ordningen. For at håndtere den eksterne risiko følger Metroelskabet de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse, som nævnt ovenfor. Metroelskabet har herudover etableret et risikobaseret monitoreringssystem for leverandører.

Metroselskabet vil i 2021 fortsat have fokus på arbejdet med antikorruption. Det vil blandt andet ske ved, at selskabet udarbejder en model for auditering af de leverandører, som måtte placere sig i højrisikogruppen i det etablerede monitoreringssystem.

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

Læs mere om metroen på m.dk

Foto
Ditte Valente
Ulrik Jantzen
Zhicheng Fan
Martin Petroc
Lene Skytthe
Dragør Luftfoto

Layout, e-Types
Tryk, GraphicUnit ApS
ISBN: 978-87-92378-42-2





Metroselskabet
Metrovej 5
2300 København S
T +45 3311 1700