

CSR-rapport 2019

Metroselskabet I/S

Global Compact Annual Communication on Progress



M

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

Indhold

s. 04	Forord
s. 05	Erklæring om fortsat støtte
s. 06	Om Metroselskabet
s. 06	Tilslutning til Global Compact

Del I s. 09 Afrapportering på Metroselskabets CSR-indsatser i 2019

s. 10	Metroselskabets arbejde med verdensmålene i 2019
s. 12	Verdensmål 11: En grøn og sammenhængende by
s. 14	Verdensmål 3: Arbejdsmiljø
s. 20	Verdensmål 6, 7, 12 og 13: Det grønne område
s. 25	Verdensmål 6: Reduceret forbrug af drikkevand
s. 27	Verdensmål 4: Lærlinge
s. 30	Verdensmål 8: Løn- og arbejdsvilkår
s. 32	Verdensmål 17: Partnerskaber
s. 34	Afrapportering på leverandørstyring
s. 37	Metroselskabets metode for arbejdet med CSR

Del II s. 43 Metroselskabets fokusområder i 2020

s. 44	Metroselskabets CSR-strategi for 2020
s. 46	Fokusområde: Arbejdsmiljø
s. 48	Fokusområde: Det grønne område
s. 50	Evaluering af selskabets prioriterede verdensmål

Del III s. 53 Metroselskabets CSR-policy

s. 54	Metroselskabets CSR-policy
-------	----------------------------



Forord

Kære læser

2019 var året, hvor Metroselskabet kunne åbne M3 Cityringen og dermed give borgerne og besøgende i København og på Frederiksberg en ny miljøvenlig måde at bevæge sig rundt i byen på. Med M3 Cityringens åbning er Metroselskabets driftsansvar vokset betydeligt. En åbning er aldrig uden udfordringer, fordi det tager tid at få et nyt system til at køre glat. Derfor er det med glæde, at selskabet kan konstatere, at M3 Cityringen har kørt med god driftsstabilitet de første tre måneder efter åbningen i 2019, og at borgerne i høj grad har taget den nye metro til sig.

M3 Cityringen er resultatet af otte års anlægsarbejde, og arbejdet med at give mere metro til byen fortsætter. I 2020 vil M4 Nordhavn åbne, og arbejdet med M4 Sydhavns fem nye metrostationer er i fuld gang. Herudover bliver der tegnet på fremtidens nye metrolinjer. Disse store aktiviteter giver mulighed for kontinuerligt at udvikle selskabets tilslutning til FN's Global Compact og arbejdet med FN's verdensmål i forhold til både selskabets anlægsaktiviteter og til driften af Metroen. Dette understreges af, at der er bred opbakning til Metroselskabets CSR-arbejde fra selskabets bestyrelse til medarbejderne. Det skaber ansvar i direktionen og en bevidsthed i hele organisationen om samfundsansvar i de opgaver, som selskabet løser.

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

Metroselskabet har siden indmeldelsen i Global Compact i 2016 gjort sig den læring, at mange af selskabets kerneaktiviteter vil kunne betegnes som CSR i et traditionelt virksomhedsperspektiv. Når der skal formuleres CSR-mål, arbejder Metroselskabet af denne grund med en snæver definition af, hvad der vurderes at være CSR i selskabet. CSR er således de områder, hvor selskabet "gør en ekstra indsats". Det bidrager til at skelne mellem, hvad der er ordinære indsatser omfattet af lovgivning, regler mv., og hvad der er ekstraordinære indsatser. CSR-definitionen og den dertilhørende metode anvendes som et redskab til at prioritere mellem forskellige indsatser og til at fokusere selskabets CSR-indsatser. Målet med indsatserne er, at de bliver tilstrækkeligt ambitiøse og ikke blot udfylder gældende lovgivning. Det betyder, at Metroselskabet arbejder med CSR på en mere operationel og systematisk måde, så barren konsekvent sættes højt.

Metroselskabets arbejde med CSR i 2019 har på denne baggrund været målrettet de to fokusområder. Det har dels medvirket til at fortsætte selskabets ambitiøse satsning

på arbejdsmiljøområdet, dels har det dannet grundlag for en større dataindsamling og analyse af selskabets klima- og miljøaftryk i både anlægs- og driftsfasen. Metroselskabet har ligeledes anvendt CSR-definitionen og -metoden i forbindelse med udvælgelsen af de nye fokusområder for 2020, hvor selskabet fortsætter arbejdet med en fokuseret og målrettet CSR-indsats. Sideløbende arbejder Metroselskabet fortsat med en lang række andre CSR-indsatser end de udvalgte fokusområder. Disse er søgt implementeret i det daglige arbejde.

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

Målet med denne CSR-rapport er tredelt. Den skal give et indblik i Metroselskabets arbejde med CSR i året, der er gået. Den skal præsentere selskabets fremtidige ambitioner for CSR-arbejdet, herunder hvor selskabet ønsker at bevæge sig hen. Og den skal præsentere selskabets CSR-policy.

God læselyst.

Jørn Neergaard Larsen
Bestyrelsesformand

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør

Erklæring om fortsat støtte

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

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

Tiltrædelsen til FN's Global Compact har understøttet ønsket om at have en struktureret tilgang til CSR-arbejdet i selskabet. Siden indmeldelsen har Metroselskabet

derfor arbejdet systematisk med at implementere Global Compacts principper, som indeholder anerkendte standarder for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrruption.

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

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

Venligst

Jørn Neergaard Larsen
Bestyrelsesformand

Henrik Plougmann Olsen
Administrerende direktør



Om Metroelskabet

Metroselskabet blev stiftet i 2007 og har ansvaret for at drive og vedligeholde den eksisterende metro samt for at anlægge nye metrolinjer. Metroelskabet er ligeledes en del af hovedstadens trafikskaber, der udvikler og udbyder kollektiv trafik.

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

Den 28. juni 2016 sendte Metroelskabet en ansøgning til FN, hvori selskabet udtrykte støtte til FN's Global Compacts 10 principper, og den 5. juli 2016 blev selskabet optaget i FN's Global Compacts frivillige CSR-initiativ.

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

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

Tilslutning til Global Compact

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

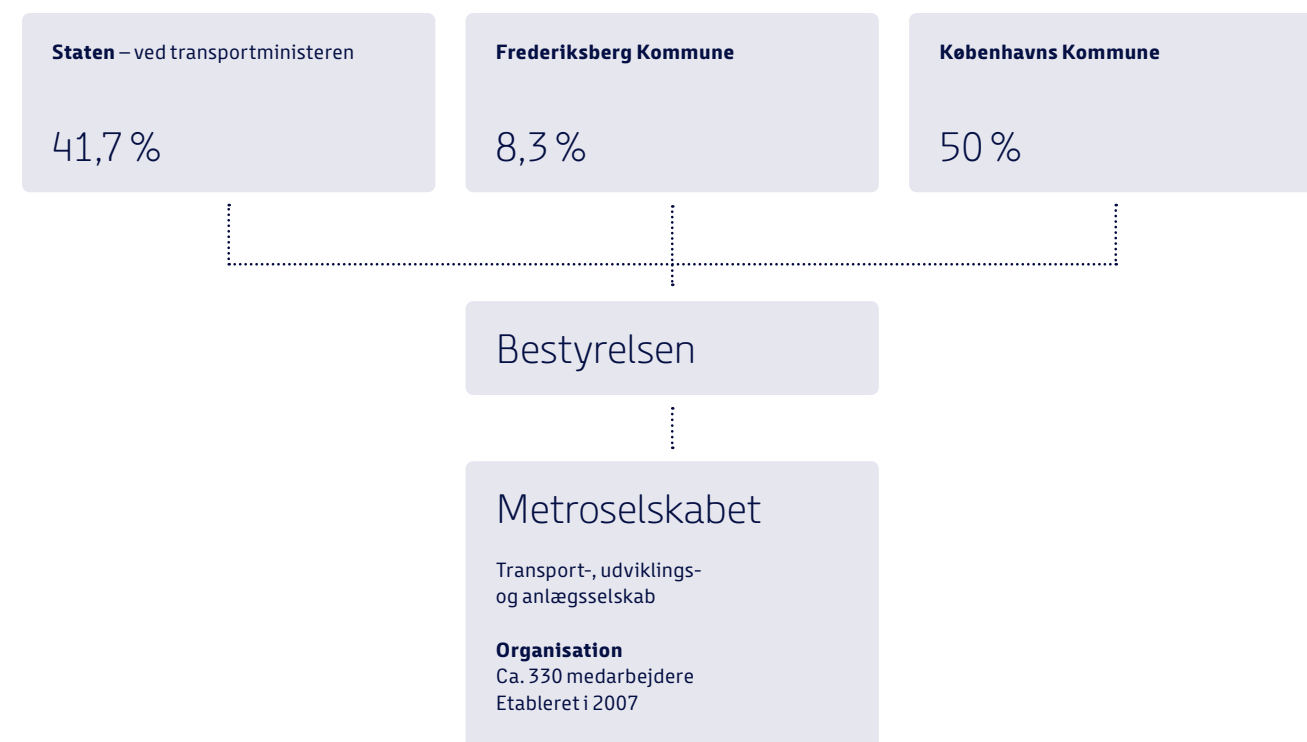
Da Metroelskabet er afhængigt af leverandørkontrakter for drift, vedligeholdelse og anlæg af metroen i hovedstaden, har selskabet udarbejdet et adfærdskodeks for leverandører, der udgør selskabets implementering af Global Compacts principper i praksis. Adfærdskodekset sikrer dermed, at selskabet kan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

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

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

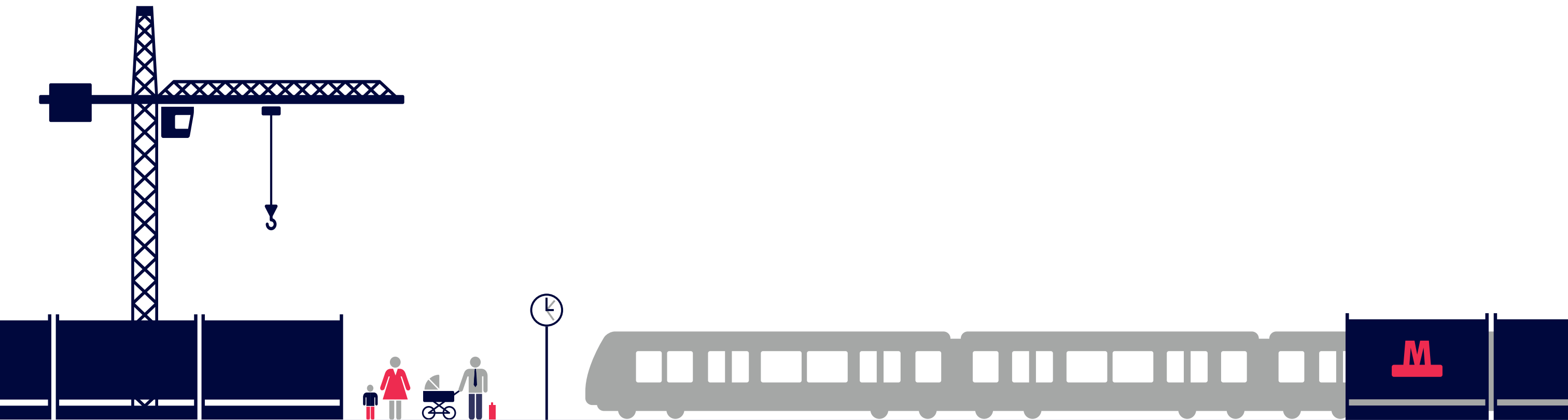
der foreskriver, at ny dansk lovgivning og andre tiltag, når det er relevant, skal vurderes i forhold til verdensmålene. På baggrund heraf har Metroelskabet besluttet, at FN's verdensmål fortsat skal være det bærende element i selskabets operationelle CSR-arbejde. Metroelskabets arbejde med FN's verdensmål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

Figur 01 — **Organisationsdiagram**



Del I

Afrapportering på Metroselskabets CSR-indsatser i 2019



Metroselskabets CSR-indsatser i 2019

Metroselskabets kerneopgaver er at anlægge og drive metrolinjer i København og på Frederiksberg. 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. På den måde er Metroen også et middel til at opnå de ambitiøse klimamål, som Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har sat.

Metroselskabet afrapporterer på selskabets CSR-indsatser inden for de ni prioriterede verdensmål, der er udvalgt af bestyrelsen som særligt relevante for selskabets arbejde.

Afrapporteringen for 2019 er inddelt i to afsnit. Det første afsnit beskriver med udgangspunkt i verdensmål 11, hvordan Metroselskabet bidrager til udviklingen af et grønnere og mere sammenhængende København og Frederiksberg.

I andet afsnit afrapporteres der for det første på de udvalgte fokusområder, som i 2019 var verdensmål 3 "Arbejds miljø" og "Det grønne område" inden for verdensmålene 6, 7, 12 og 13. For det andet afrapporteres der på de løbende indsatser inden for verdensmål 4, 8 og 17. Og for det tredje afrapporteres der på selskabets arbejde med leverandørstyring. Efter afrapporteringen følger en beskrivelse af Metroselskabets metode for arbejdet med mål og handleplaner for 2019 samt udformningen af CSR-strategien for 2020.

Metroselskabets ni prioriterede verdensmål for 2020.

I 2019 var fokusområderne verdensmål 3 + 6, 7, 12 og 13.



“

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. CSR-indsatserne i 2019 var med til at understøtte disse kerneopgaver.”

Verdensmål 11: En grøn og sammenhængende by



Metroen er en nem, effektiv og miljøvenlig kollektiv transportform, der sikrer bedre fremkommelighed og en mere sammenhængende by. Metroen bidrager til at gøre det attraktivt for borgere og besøgende at benytte kollektiv transport fremfor andre transportformer. Dermed bliver Metroen et middel til at fremme den bæredygtige udvikling i byen og til at opnå klimamålsætningen om CO₂-neutralitet. Københavns og Frederiksberg kommuner har begge sat ambitiøse klimamål om, at byen skal være CO₂-neutral. Her udgør grøn og bæredygtig mobilitet, herunder Metroen, ét virkemiddel til at opnå klimamålet.

Metroselskabet anlægger metro og driver metrolinjer for at give borgere og besøgende i København og på Frederiksberg en nemmere måde at bevæge sig rundt i byen på. M3 Cityringens åbning er sammen med linjerne M1 og M2 samt den kommende linje til M4 Nordhavn og Sydhavn med til at binde København og Frederiksberg sammen på en ny måde. Det er

med til at ændre den måde, passagererne bevæger sig rundt i byen på, og til at give et nyt samspil med de øvrige transportformer. Det forventes, at ni ud af de 10 mest benyttede stationer i Danmark vil omfatte en metrostation i 2020.

Det skal være hurtigt og effektivt at komme frem, hvis flere borgere og besøgende skal flyttes over i den kollektive trafik. Den effektive drift af Metroen med hyppige afgang er medvirkende til at gøre det mere attraktivt at benytte kollektiv transport. Med M3 Cityringen er det nu blevet væsentligt hurtigere og nemmere at bevæge sig rundt mellem brokvartererne i hovedstaden. Det betyder konkrete tidsbesparelser, når borgere og besøgende bevæger sig rundt i byen.

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

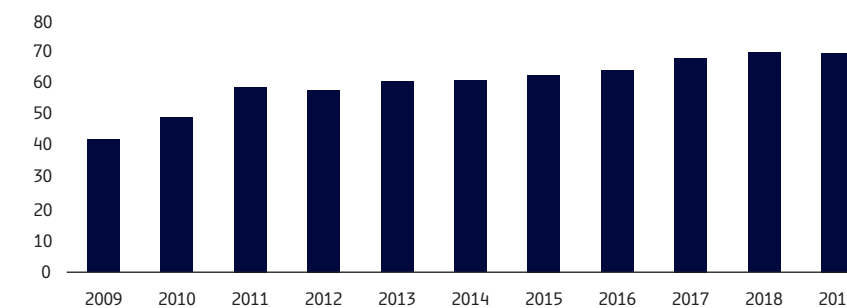
fremfor andre mindre miljøvenlige transportformer, såsom bilen. Med M3 Cityringens åbning i 2019 er tilgængeligheden til Metroen blevet styrket for størstedelen af borgerne. I Københavns Kommune bor nu 85 pct. af borgerne i brokvartererne mindre end 600 meter fra nærmeste metro- eller togstation. I Frederiksberg Kommune bor nu ca. 73 pct. af borgerne mindre end 600 meter fra en station¹. Det har stor betydning, fordi analyser peger på, at metrobetjening af et byområde er en medvirkende årsag til mindre bilejerskab og grønnere transportvaner blandt beboerne og til, at pendlere i højere grad vælger grønne transportformer i hverdagen².

Både Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har målsætninger om at sikre høj mobilitet på et bæredygtigt grundlag og dermed at sikre flere passagerer i den kollektive trafik. I Københavns Kommune er en af målsætningerne for at opnå en CO₂-neutral hovedstad, at der i 2025 skal være 20 pct. flere passagerer i den kollektive trafik i forhold til 2009. Metroen spiller en central rolle for at opnå denne målsætning. Siden 2009 har Metroselskabet set en støt stigning i

passagertallet. I 2009 benyttede 46,6 millioner passagerer metroen. Dette tal var i 2018 steget til 64,7 millioner passagerer. Det er en passagerfremgang på næsten 28 pct. over 10 år alene på M1 og M2. Prognosen for M1 og M2 viser, at passagertallet frem mod 2035 forventes at stige til omkring 89 millioner passagerer årligt. Med M3 Cityringens åbning i 2019 og åbningen af M4 Nordhavn i 2020 forventes der ligeledes en markant stigning over de næste 15 år på de to nye linjer. Den gældende passagerprognose for M3 og M4 viser, at det forventede årlige passagertal vil stige fra omkring 55 millioner årlige passagerer i 2020, som er det første år, begge linjer er åbne, til godt 94 millioner i 2025. Herefter forventes passagertallet fortsat at stige frem mod 2035 til godt 102 millioner årlige passagerer. Metroen kan således siges at bidrage aktivt til kommunernes målsætninger om at fremme den grønne mobilitet i byen.

De stigende passagertal for Metroen viser sig også ved, at belægningen per tog har været støt stigende over en årrække (se figur 02). Det vil sige, at den samlede kapacitet i metrotogene udnyttes bedre og bedre.

Figur 02 — Belægning: Gennemsnitligt antal kunder pr. tog (hele Metroen, hele døgnet)



1. Bæredygtighedsplan for miljøet 2017-2020, Frederiksberg Kommune: s. 19
2. Hvor grønne er vi? – En undersøgelse af forskellige byområders indvirkning på transportvaner, ØICC, 2019. Bosætningsmønstre i Storkøbenhavn – en model for boliglokalisering og bilejerskab, Kraks Fond Byforskning, 2016.

Verdensmål 3: Arbejds miljø



Metroselskabets mål i 2019 var:

Mål 1

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

Mål 2

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

Mål 3

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

Metroselskabet har ambition om at skabe et arbejdsmiljø, hvor alle kan gå sikkert hjem fra arbejde, og hvor én ulykke er en ulykke for meget. Selskabet har derfor udarbejdet en vision for, hvilket arbejdsmiljø der skal være i Metro-selskabet og på selskabets anlægsprojekter, og hvilken sikkerhedskultur selskabet vil have. Visionen fik navnet "Sikkerhed på rette spor/Safety on the Right Track", og sætter ord og handling bag målet om, at alle skal kunne arbejde sikkert og uskadt hver dag. Visionen er grundstenen i Metro-selskabets arbejde med sikkerhed, og af den udspringer en for bygge- og anlægsbranchen helt ny og meget ambitiøs tilgang til sikkerhed. Tilgangen er inspireret af olie- og gasbranchen, som med en professionel og ledelsesprioriteret organisering af sikkerhedsarbejdet arbejder næsten ulykkesfrit.

Med afsæt i visionen udarbejdede Metro-selskabet en arbejdsmiljøstrategi, der har til hensigt at skabe en helt grundlæggende anderledes sikkerhedskultur i selskabet, en kultur hvor sikkerheden er fuldt integreret i alt, hvad selskabet gør. Dette indebærer, at den enkelte medarbejder tager ansvar for egen og andres sikkerhed, og tænker sikkerhed som en naturlig del af arbejdet. På den måde skabes der en kultur og en bevidsthed om, at alle ulykker kan og skal undgås. Metro-selskabets

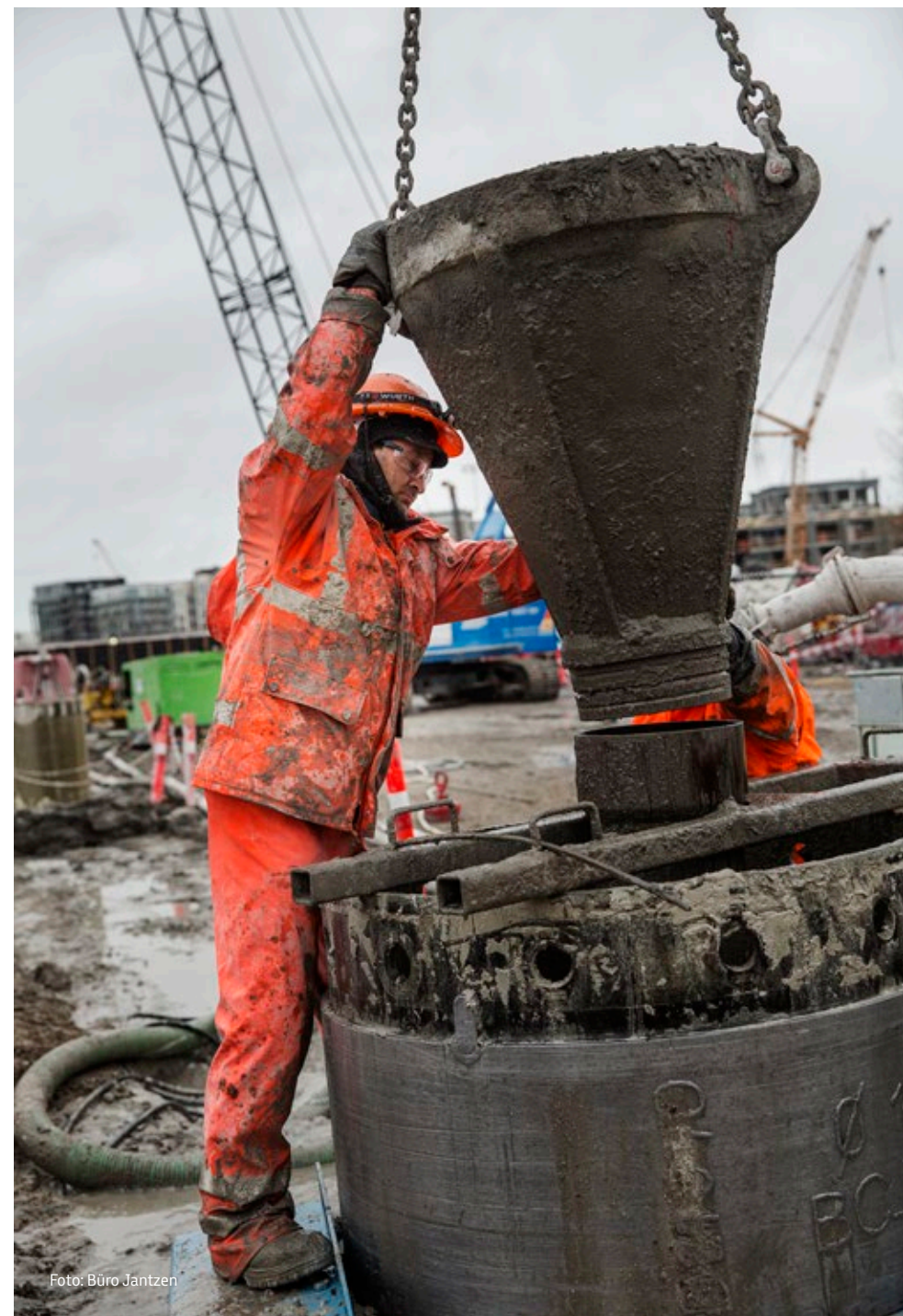


Foto: Büro Jantzen

arbejds miljøstrategi er toårig, og strækker sig fra 2018 til 2019. I 2019 har Metro-selskabet derfor fortsat arbejdet på at indfri de ambitiøse mål og handlingsplaner, der følger af strategien, samt set de første effekter af strategiarbejdet.

Udvikling i arbejdsmiljøet på anlægsprojekterne

Selvom Metro-selskabet som udgangspunkt har haft et arbejdsulykkestal på alle selskabets anlægsprojekter, der – med undtagelse af enkelte år – har ligget under resten af bygge- og anlægsbranchens, så er det ikke i tråd med selskabets vision og strategi "Safety on the Right Track", at medarbejdere kommer til skade, mens de er på arbejde.

M3 Cityringen blev som anlægsprojekt færdiggjort i efteråret 2019, og siden projektets start i 2011 har der været 574 ulykker med fravær på M3 Cityringens 23 byggepladser, hvilket svarer til en ulykkesfrekvens på 19,8. Indsatsen for at forbedre arbejdsmiljøet på M3 Cityringen har været prioriteret højt, og samlet set har udviklingen i ulykkesfrekvensen på M3 Cityringen været positiv, særligt i de seneste år.

Den årlige ulykkesfrekvens på M3 Cityringen toppede i 2013 med 32,1 men har ligget på henholdsvis 5,4 og 4,0 i 2018 og 2019. 17 af M3 Cityringens 23 byggepladser har været ulykkesfri i mere end ét år, og heraf har 6 af pladserne været ulykkesfri i mere end to år.

De konkrete tiltag i arbejdsmiljøstrategien for 2018 og 2019 omhandlede som udgangspunkt ikke entreprenørerne på M3 Cityringen. Metro-selskabet valgte dog at inkludere de af selskabets medarbejdere, som arbejdede på M3 Cityringen, i det omfattende uddannelsesprogram. Samtidig

viste det sig i praksis, at mange af de nye initiativer med fordel kunne afprøves på M3 Cityringen. For eksempel det nye koncept for ulykkesanalyse. Den nye sikkerhedskultur kunne ikke afgrænses til ét projekt.

M4 Sydhavn er kommet godt fra start

I 2018 begyndte anlægsarbejdet af stationerne på M4 Sydhavn. MetroSelskabet og anlægsentreprenøren har gennemført en række fælles aktiviteter med fokus på sikkerhed, og entreprenørens medarbejdere deltager i stort omfang i Safety Academy.

Ulykkestallene på M4 Sydhavn viser, at anlægsfasen er kommet godt fra start. Siden projektets start i februar 2018 har der været 5 ulykker med fravær på M4 Sydhavns 6 byggepladser, hvilket svarer til en ulykkesfrekvens på 5,3. Sammenlignet med M3 Cityringens frekvens på samme tidspunkt i projektet, som lå på 25,1, er M4 Sydhavn kommet godt fra start. Det er dog MetroSelskabets opfattelse, at alle ulykker kan undgås, og derfor giver den trods alt lave ulykkesfrekvens ikke anledning til at fjerne fokus fra sikkerheden i arbejdet, tvært imod.

Hvad har selskabet gjort?

Mål 1: Ulykkesundersøgelser

I henhold til MetroSelskabets arbejdsmiljøstrategi for 2018-2019, har selskabet forpligtet sig til at sikre, at ulykker og nærved hændelser skal føre til læring, både i MetroSelskabets og i entreprenørernes organisationer.

En analyse af MetroSelskabets ulykkesdata fra Cityrings- og Nordhavsprojektets start viste, at det i høj grad er de samme typer af ulykker, der går igen, både på de enkelte pladser og på tværs af pladserne. Analysen viste også, at ulykkesanalyserne bar præg af manglende kvalitet og dybde, hvilket resulterede i, at de enkelte ulykker ikke førte til tilstrækkelig organisatorisk læring, hverken på den enkelte byggeplads eller på projektet som helhed.

MetroSelskabet har på baggrund heraf i 2019 gjort en omfattende indsats for at etablere kompetencer og praksis til at kunne foretage kvalificeret årsagsanalyse af hændelser og ulykker. For at prøve kræfter med dybdegående årsagsanalyse, har selskabet gennemført 2 undersøgelser, hvoraf den ene omhandlede en alvorlig nærvedhændelse på M3 Cityringen og den anden omhandlede en alvorlig ulykke med fravær på M4 Sydhavn.

Ulykkesundersøgelserne blev ledet af en ekstern konsulent med det professionelle analyseværktøj Tripod Beta. Ulykkesundersøgelsen på M4 Sydhavn foregik på den byggeplads, hvor ulykken havde fundet sted med deltagelse af arbejdsmiljøfolk og byggeledelse fra både MetroSelskabet og TUNN3L, og fra den underentreprenør, som var involveret i ulykken. Ulykkesundersøgelsen foregik kort efter ulykken, og alle involverede deltog i kortlægningen af hændelsesforløbet, hvor både de direkte og de dybere, bagvedliggende årsager afdækkedes. Ulykkesundersøgelsen udmøntedes i en handleplan med anbefalede tiltag, der blev gennemført i MetroSelskabet og hos entreprenørerne på tværs af anlægsprojektet.

De to gennemførte undersøgelser har givet MetroSelskabet en forståelse for, hvor

mange ressourcer det kræver, både at gennemføre selve undersøgelsen og den opfølgende handlingsplan. For at sikre et læringsmæssigt afkast i hele organisationen er det nødvendigt at investere betydelige ressourcer, i form af tid til at lave effektfulde årsagsanalyser. Denne erfaring har klædt selskabet på til at lave en organisering af fremtidige ulykkes- og hændelsesanalyser med de rette kompetencer og den rette volumen i indsatsen.

Således er 12 særligt udvalgte medarbejdere i MetroSelskabet i 2019 blevet uddannet som interne undersøgelsesledere og kan varetage en ulykkes- eller hændelsesanalyse. Medarbejderne kommer fra en stor del af organisationen og har forskellige roller og fagligheder, så selskabet kan allokere den mest hensigtsmæssige undersøgelsesleder til en given hændelse. Selskabet har ydermere erfaret, at det er afgørende for en retvisende undersøgelse, at en uvildig tredjepart deltager. Derfor har selskabet enterret med en ekstern konsulent til at deltage ved konkrete undersøgelser, både som kvalificeret bistand samt for at tilføre effekten af uvildighed i undersøgelsen.

MetroSelskabet forventer fremadrettet at gennemføre 2 til 4 årlige undersøgelser af hændelser eller ulykker. De ulykker eller hændelser, der udvælges til undersøgelse, udvælges enten på baggrund af læringspotentiale eller alvorlighedsgrad. Der kan således være tale om både ulykker med og uden fravær eller nærved-hændelser.

Mål 2: Rapportering af sikkerhedsproblemer

Både undersøgelse af ulykker og hændelser samt graden af indrapportering spiller en væsentlig rolle i at forme en sikkerhedskultur, hvor ulykker, hændelser og

“

Det er MetroSelskabets opfattelse, at alle ulykker kan undgås. Derfor giver den gode start på Sydhavnsprojektet ikke anledning til at fjerne fokus fra sikkerheden i arbejdet, tvært imod.”

sikkerhedsproblemer indgår konstruktivt i sikkerhedsarbejdet og genererer konkret læring og udvikling. Derfor har selskabet i 2019 rettet fokus mod indrapportering, og som gennemgået i mål 1, har selskabet som bygherre involveret os aktivt i dybdegående undersøgelse af ulykker og alvorlige hændelser, men selskabet har også etableret en systematisk inddragelse af de sikkerhedsproblemer, som selskabets egne medarbejdere på byggepladserne identificerer hver eneste dag.

Til formålet har selskabet implementeret brug af en app i systemet Dalux, som anvendtes i forvejen. Det er et værktøj til at kunne indrapportere usikker adfærd eller situationer på byggepladsen. App'en er særligt målrettet selskabets sitemanagers og andre medarbejdere, som dagligt ser og opsamler usikker adfærd og usikre situationer. Denne systematiske tilgang giver både adgang til at udbedre sikkerhedsproblemerne akut, dokumentere både problem og løsning, dele løsninger med andre byggepladser samt på den lange bane at kunne uddrage tendenser og læring af det indrapporterede. Konceptet med at inddrage ikke blot ulykker og hændelser, men også sikkerhedsproblemer, og adfærd i det daglige sikkerhedsarbejde er iværksat i løbet af 2019, og indgår som en fast del af hverdagen på byggepladsen.

Mål 3: Evaluering

I løbet af 2019 er MetroSelskabets Safety Academy for alvor etableret og en række kurser har været afholdt. Indtil videre har cirka 850 deltaget på et kursus i Safety Academy – et tal der udvikler sig uge for uge. Grundmodulet Orientation og det mere avancerede kursus Intervention Training afholdes regelmæssigt med deltagelse af både selskabets egne medarbejdere og entreprenørerne på M4 Sydhavn.

Hvert eneste kursus evalueres kvalitativt af deltagerne på baggrund af en feedback formular. Derudover har MetroSelskabet foretaget en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse i efteråret 2019, som også inddrog deltagerens oplevelse af kursernes udbytte.

Det fremgår af evalueringerne, at der generelt er tilfredshed med indholdet af kurset. Flere fremhæver, at kurset har gjort en forskel for dem og deres tilgang til sikkerhed i deres arbejde. Og at det gør en forskel, at selskabet som bygherre adresserer temaet om sikkerhed på denne måde.

Det samme gør sig gældende på kurset Intervention Training, hvor deltagerne særligt fremhæver, at de oplever den del, der handler om anerkendelse som værktøj til en mere sikker arbejdsplads, som værdifuld for deres virke.

MetroSelskabet har erfaret, at særligt deltagerne på Orientation peger på, at det har stor betydning for deres udbytte af kurset, at ledelsen stiller sig op på kurset og fører budskabet om Sikkerhed på rette spor an. På begge kurser har en repræsentant fra ledelsen givet et indlæg, der fremhæver ledelsens engagement i forhold til sikkerhed.

Når det kommer til anvendeligheden i medarbejdernes daglige praksis, vidner en betydelig del af tilbagemeldingerne også om, at der er behov for en fortsat udvikling og målretning af kurserne. Både i den feedback, der er givet til Orientation og Intervention Training, fremgår det, at kurserne ikke i tilstrækkelig grad er målrettet det kontornære arbejdsmiljø – herunder trivsel og stress. MetroSelskabet ønsker, at alle skal kunne spejle sig i visionen Sikkerhed på rette spor, ikke mindst for at opnå

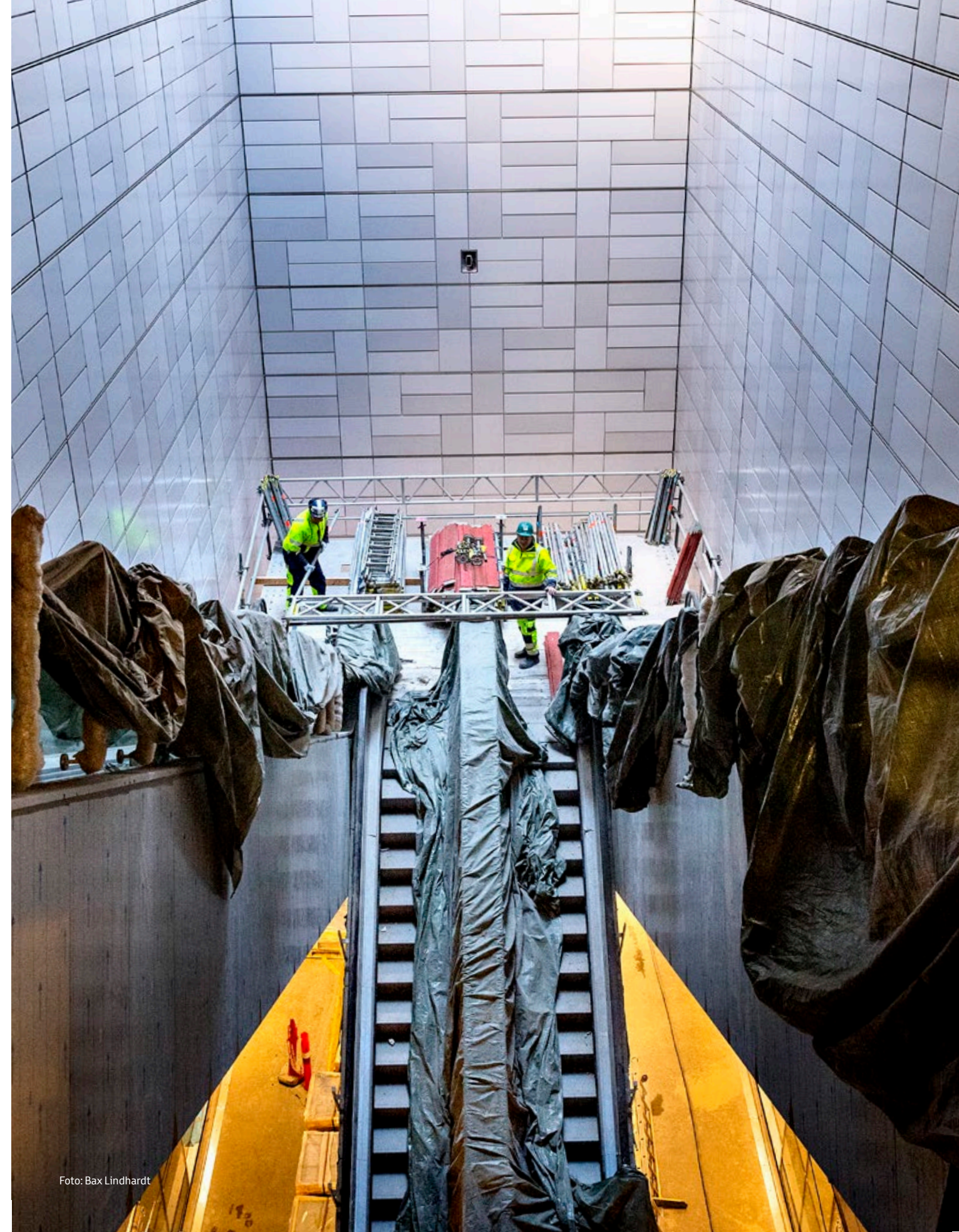
den iværksatte kulturændring. Der ligger derfor en opgave i, at der fortsat arbejdes med indholdet af Safety Academy, så også denne problemstilling favnes.

Metroselskabet har via en spørgeskemaundersøgelse mere generelt målt på, hvordan deltagerne samlet set oplever Safety Academy kursernes effekt på deres fokus og tilgang til sikkerhed. Her har 50,9 pct. af medarbejderne i selskabet og hos selskabets entreprenører svaret, at kurserne har øget deres fokus på sikkerhed, mens 23,4 pct. svarer, at kurserne har ændret deres tilgang til sikkerhed. Undersøgelsen viser også, at Safety Academy er det enkeltstående tiltag i arbejdsmiljøindsatsen, der har gjort den største forskel i forhold til arbejdet med kulturforandringer. 37,3 pct. finder, at uddannelse er det vigtigste tiltag til at understøtte en stærk sikkerhedskultur, skarpt efterfulgt af, at 31,6 pct. finder, at et aktivt og dedikeret ledelsesfokus er det vigtigste.

Samlet set vidner Metroselskabets evaluering af Orientation og Intervention Training om, at kurserne har en oplevet effekt for deltagernes forståelse af sikkerhed og deres daglige praksis, og at ledelsens engagement i kurserne er en vigtig bestanddel for at fundere denne effekt. Samtidig angiver evalueringen, at Metroselskabet fortsat bør arbejde på kursernes indhold og målretning, for at sikre, at kurserne favner spørgsmålet om sikkerhed nærværende for alle, således alle oplever at kunne bidrage til en høj sikkerhed på selskabets projekter.

Har selskabet opnået målet?

Alle tre mål betragtes som opfyldt til fulde. Selskabet har arbejdet indgående med arbejdsmiljø i 2019, med særligt fokus på at udrulle kurserne i Safety Academy og etablere en praksis for at drage konkret læring af hændelser, ulykker og sikkerhedsproblemer. Selskabet er lykkedes med at iværksætte en række kurser, som deltagerne oplever værdifuld effekt af i deres daglige arbejde. Samtidig vidner evalueringen af de to hyppigst afholdte kurser om, at de opleves som frugtbare for at realisere selskabets vision om Sikkerhed på rette spor og etableringen af den sikkerhedskultur, der ønskes. Samtidig har selskabet gjort sig en række erfaringer med årsagsanalyse af hændelser og ulykker, og hvordan dybdegående undersøgelse af hændelser og ulykker samt systematisk indrapportering af sikkerhedsproblemer fører til en øget læring, og dermed en sikkerhedskultur, der hele tiden udvikler sig i den rigtige retning.



Verdensmål 6, 7, 12 og 13: Det grønne område



Metroselskabets mål i 2019 var:

Mål 1

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

Mål 2

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

Metroen er et miljøvenligt transportmiddel, som hver dag flytter mange passagerer. Dermed er Metroen medvirkende til at styrke en grønne mobilitet i hovedstadsområdet. Alligevel er det uundgåeligt, at anlæg af ny metro og drift af den eksisterende metro vil sætte et vist aftryk på miljøet og klimaet.

Metroselskabet arbejder derfor målrettet på at minimere det aftryk, som metroen risikerer at sætte. Det sker dels i tæt samarbejde med entreprenørerne om at finde og anvende den bedst tilgængelige teknologi til at håndtere disse risici. Dels sker det ved, at Metroselskabet igangsætter nye initiativer for at styrke den grønne udvikling i både anlæg og drift. Metroselskabet vil gerne bidrage aktivt til udviklingen på klimaområdet for derigennem at skabe en mere grøn metro for alle og forhåbentligt bidrage til nytænkning på området til glæde for andre aktiviteter i samfundet. Derfor har Metroselskabet i

2019 gennemført en analyse af selskabets samlede klimaaftryk for både anlæg og drift for fremadrettet at kunne handle på klimadagsordenen og igangsætte indsatser på et mere oplyst grundlag. Metroselskabet har herudover i 2019 arbejdet videre med at optimere driften og installere nye løsninger for at gøre Metroen mere energieffektiv.

Udover at håndtere det aftryk, som metroen sætter, arbejder Metroselskabet inden for Det grønne område også på at håndtere de risici, der er forbundet med klimaforandringer på klima- og miljøområdet. Dette arbejde omfatter især risikoen for oversvømmelse af de eksisterende og kommende anlæg i forbindelse stormflod og skybrud. Denne risiko håndterer Metroselskabet igennem såvel investeringer i sikring af den eksisterende metro og anlæg af ny metro, der kan modstå denne risiko, som samarbejde med andre aktører.

Mål 1: Analyse af selskabets klimaaftryk

Hvad har selskaberne gjort?

Metroselskabet har i 2019 gennemført en større analyse af selskabets samlede klimaaftryk. Med udgangspunkt i CSR-målet har Metroselskabet i 2019 foretaget en omfattende datakortlægning af Metroens miljø- og klimaaftryk for anlæg og drift i samarbejde med COWI. Kortlægningen har omfattet indsamling af data fra en række kilder til beregning af blandt andet ressourceforbruget til materialer og kemikalier, vand- og energiforbruget samt affaldsmængder. I datakortlægningen har der været fokus på at analysere de forskellige tekniske løsninger, herunder udformning af en station, med henblik på at skabe grundlag for innovation i forhold

til den udredning af metro til Lynetteholmen, som selskabet arbejder med. De omfattende mængder data er blevet indarbejdet i en regnskabsmodel, der vil gøre det muligt at beregne klimaaftrykket for anlægget af M3 Cityringen og for driften af M1 og M2.

Ved siden af datakortlægningen og udarbejdelsen af regnskabsmodellen er der også blevet udarbejdet procedurer for dataindsamling til opdatering af regnskabsmodellen og forankring af regnskabsmodellen i selskabet. Procedurerne skal være med til at sikre, at regnskabsmodellen løbende bliver opdateret. Modellen er udarbejdet således, at beregningen af driftens klimaaftryk vil blive opdateret årligt, ligesom modellen er gjort klar til også at omfatte M3, når der er data klar for driften af Cityringen. På anlægssiden skal procedurerne medvirke til at sikre et løbende inflow af data på anlægsprojekter, så data er til rådighed, når der skal udarbejdes et opdateret regnskab for anlægssiden. For at sikre opbygning af den nødvendige viden og forankring af arbejdet på klimaområdet vil der i begyndelsen af 2020 blive udbudt undervisning i at anvende regnskabsmodellen for en række nøglemedarbejdere på tværs af selskabet, ligesom der bliver nedsat et grønt udviklingsteam, der skal arbejde målrettet med videreudviklingen af Det grønne område. Udviklingsteamet træder i kraft ved årsskiftet.

Har selskabet opnået målet?

Metroen er et komplekst system – både i anlæg og drift – og mens analysen bygger på en grundig datakortlægning og -behandling, så er der overordnet tale om et overblikresultat, der skal fokusere det videre arbejde med Det grønne område. De foreløbige resultater af analysen viser, hvad der overordnet genererer

klimaaftrykket for Metroens anlægsside og driftsside. På driftssiden udgør udledningen fra elforbruget omkring 95 pct. af det samlede klimaaftryk. Metroen anvender store mængder strøm til kørsel, belysning af tunneller og stationer samt rulletrapper og elevatorer m.m. Metroselskabet har derfor i flere år arbejdet med energieffektiviteten igennem en række energioptimerende tiltag. Disse løbende tiltag sammen med den forventede udvikling i energiproduktionen i Danmark og flere andre europæiske lande mod mere vedvarende energi forventes at medføre, at klimaaftrykket for driftssiden vil falde markant henover de næste år.

På anlægssiden kommer størstedelen af klimaaftrykket fra materialerne, herunder udvinding af de råstoffer og den produktion, der ligger bag materialerne. Cement, stål og armering samt tunnelelementer udgør tilsammen omkring 80 pct. af det samlede klimaaftryk på anlægssiden. Omvendt peger analysen på, at transport af materialer udgør en ret lille del af klimaaftrykket. Klimaaftrykket for anlægssiden skal samtidig ses i det perspektiv, at Metroen er bygget til at have en levetid på minimum 100 år.

De foreløbige resultater for anlægssiden bidrager således med nyttig viden i forhold til, hvor der kan sættes mest effektivt ind for at mindske klimaaftrykket for anlægget af ny metro. Der findes flere mulige metoder til at mindske klimaaftrykket fra materialer. For det første kan der arbejdes med at reducere mængden af materialer og at anvende mindre klimatunge materialer. For det andet kan der arbejdes med at genbruge eller genanvende restmaterialer fra anlægget. Metroselskabet vil i 2020 påbegynde arbejdet med at undersøge, hvordan disse

metoder kan anvendes i praksis på metroprojekter. Analysen skal ses som første skridt i en proces, hvor Metroselskabet gradvist vil opbygge viden om Metroens klimaaftryk og integrere den viden i arbejdet for en endnu mere miljøvenlig metro. Analysen af Metroselskabets klimaaftryk vil således danne basis for videre arbejde med analysen af Metroens klimaaftryk samt for formulering af tiltag, der kan gavne klima og miljø. Herudover vil analysen også danne et solidt grundlag for at inkludere klimaovervejelser i fremtidig planlægning og beslutninger om nye metroprojekter. Målet er altså delvist opnået.

Mål 2: Energoptimering i driften

Metroen kører på strøm, som er én de mest miljøvenlige ressourcer på markedet. Driften af Metroen kan alligevel gøres mere miljøvenlig ved, at den bliver mere ressourceeffektiv og dermed bidrager til at nedsætte det samlede strømforbrug. Derfor blev det i CSR-rapporten for 2018 besluttet at sætte et ambitiøst mål for mere effektiv drift af Metroen i 2019.

Metroselskabet har på denne baggrund i 2019 arbejdet for at fastholde det nuværende energiforbrug på M1 og M2. Det til trods for, at selskabet i 2019 har indsat tog nummer 31 i myldretidsdrift og opdateret køreplanerne til at køre med flere afgang for at transportere et stigende antal passagerer. Målsætningen for 2019 har været, at der i 2019 skulle køres ca. 150.000 togkilometer mere end i 2018. Da der anvendes ca. 3,6 kWh per kilometer, vil det sige, at Metroselskabet i 2019 vil anvende ca. 540.000 kWh mere på driften af M1 og M2. Det skal selskabet spare andre steder

i driften for at fastholde energiforbruget fra 2018. Samtidig skal det ses i lyset af, at Metroselskabet i forvejen fra 2008-2018 har reduceret strømforbruget på M1 og M2 med 23 pct. Det vil sige, at der allerede er taget en række energireducerende tiltag.

Hvad har selskabet gjort?

For at opnå målet har Metroselskabet i 2019 arbejdet med projekter på flere områder samtidigt for at sikre en reduktion af energiforbruget i driften af M1 og M2.

Ét område har været at integrere energireducerende tiltag i fornyelsesprojekter for M1 og M2 i 2019. Det er blandt andet sket igennem udskiftning til ny og mere energieffektiv teknik i forbindelse med nyindkøb, hvor der er blevet indarbejdet klare energikrav i specifikationerne til indkøbene for at sikre mere energieffektivt materiel. Det har der i 2019 været flere eksempler på. Et eksempel er opgradering af ventilationssystem i togene, hvor der er valgt en løsning, der forventes at reducere energiforbruget til at drive systemet. Andre eksempler er opgradering af softwaren i togene, som styrer togenes dvaletilstand, så de nu lukker helt ned efter 5 minutter i

forhold til tidligere, hvor det skete efter ca. 25 minutter, samt udskiftning af kompressorer i togene. Begge projekter vil ligeledes reducere energiforbruget. De to sidstnævnte projekter nedbringer udover elforbruget også noget støj fra togene til glæde for naboerne til Metroen.

Endeligt er der også i 2019 blevet indkøbt nye køleenheder til fire teknikrum på stationer. Det vil medføre, at der bliver sparet energi til at køle rummene ned, fordi køleenhederne kan udnytte temperaturskellen mellem de varme teknikrum og den køliger udendørsluft. Det fokus, der i 2019 har været på at sikre større energieffektivitet i fornyelsesprojekter af Metroen, vil fortsætte i fremtidige projekter. Den endelige effekt på strømforbruget er derfor ikke helt slået igennem i 2019, da køleenhederne udskiftes løbende over 2019 og starten af 2020.

Driften af M1 og M2 er et andet område, hvor Metroselskabet i 2019 har sat ind for at reducere energiforbruget. Størstedelen af Metroselskabets energiforbrug (55 pct.) går til kørestrøm. Derfor er det afgørende, at driften planlægges så effektivt og energioptimerende som muligt for at reducere energiforbruget. I denne forbindelse har Metroselskabet i 2019 arbejdet på at tilpasse driften i forbindelse med ferier og helligdage, så der ikke køres med en unødvendig stor kapacitet på dage, hvor selskabet ved, at der statistisk set er væsentligt færre passagerer. Det må selvfølgelig ikke konflikte med grundprincippet om Metroens hyppige frekvens af afgang til glæde for kunderne.

Endeligt er driftsoperatøren for M1 og M2, Metro Service, kontraktuelt forpligtet til løbende at reducere Metroens påvirkning af miljøet. Det omfatter også Metroens energiforbrug. Metroselskabet



3. CO₂e er en forkortelse for CO₂-ækvivalenter, hvilket er den internationalt anerkendte måde at sætte drivhusgasser på samme enhed. Kort sagt er CO₂e den vægtede sum af forskellige drivhusgasser, afhængig af deres individuelle virkning på drivhuseffekten, og er således en måde at sætte alle drivhusgasser på samme enhed.

4. Tallene er gældende for 2018, fordi CO₂-faktoren for strøm i 2019 først er tilgængelig forår/sommer 2020.

samarbejder således med driftsoperatøren om at sikre, at der årligt bliver udarbejdet en liste over konkrete initiativer, der bidrager til denne udvikling. Det omfatter også identificering af eventuelle selvfinansierende energisparende initiativer. I første kvartal af 2020 forventes den første liste under den nye driftskontrakt at foreligge.

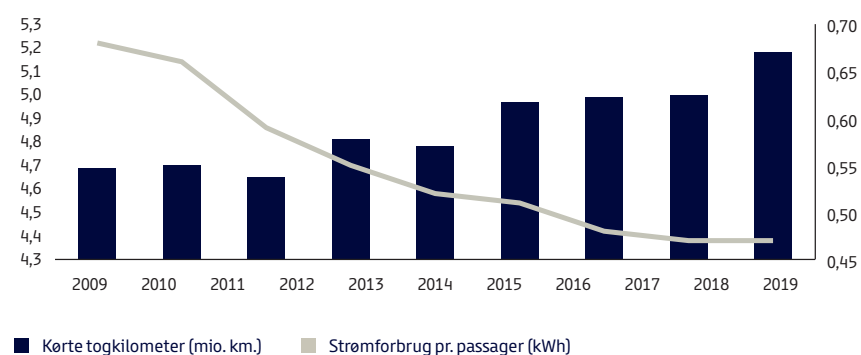
Har selskabet opnået målet?

I de optimerede køreplaner, som Metroen har kørt med siden starten af 2019, har det været valgt at udnytte den fulde kapacitet som dette har givet, da øvrige projekter, som havde til formål at øge kapaciteten, er forsinkede. Der er leveret 7 pct. ekstra kapacitet, hvilket er 4 pct. mere kapacitet end de 3 pct. kapacitet, som var planlagt, at optimeringen af køreplanerne skulle give. Det betyder, at Metroen kører væsentligt mere effektivt end oprindeligt forudsat. Dette har været godt for at kunne

opfylde det stigende kapacitetsbehov, men har betydet et øget strømforbrug. Da det energireducerende køleprojekt heller ikke var helt afsluttet ved årets udgang, er der desværre en mindre stigning i strømforbruget, og målet er derfor ikke fuldt opfyldt. Energiforbruget i 2019 er dog stadig 15 pct. mindre, end det var i 2011, og kun 2 pct. højere end i 2018, hvor der blev kørt væsentligt færre kilometer. Energiforbrug pr. passager er i 2019 uændret ca. 0,47 kWh.

Måler man alene på kørestrøm, udledte metrotogene i 2018 ca. 10 gram CO₂e³ per passagerkilometer, hvilket er en marginal stigning på 0,4 g CO₂e i forhold til 2017⁴. Den marginale stigning skyldes, at den nationale emissionsfaktor for el var højere i 2018.

Figur 03 — Kørtetogkilometer vs. strømforbrug



Casehistorie – indsatser over tid giver resultater

Verdensmål 6: Reduceret forbrug af drikkevand



Mange ved måske, hvordan store dele af indre by står på egetræspæle, der til enhver tid skal stå under vand for ikke at rådne. Desuden har Københavns Kommune præcedens for at stille krav om, at 95 pct. af alt vand, som pumpes op af undergrunden, skal re-infiltreres tilbage. Konstruktion af grundvandskontrol og kvaliteten af det op-pumpede grundvand skabte udfordringer og ikke mindst et stort forbrug af drikkevand i forbindelse med anlægget af M3 Cityringen for at sikre grundvandsniveauet.

Der blev anvendt tæt på 700.000 m³ vand til M3 Cityringen eller ca. 31.800 m³ vand per byggeplads. Det svarer til ca. 291 olympiske svømmebassiner eller 698.000.000 liter i alt.

Fokus på reducere

Stort set alle steder, hvor Metroselskabet udgraver stationer og skakter, må grundvandsniveauet ikke falde, og selskabet har derfor i forbindelse med udarbejdelsen af CSR-rapporten 2017 sat fokus på, hvordan Metroselskabet kan bidrage til at reducere forbruget af drikkevand i anlægsarbejdet. I samarbejde med entreprenørerne har vi igangsat tiltag for at reducere forbruget af drikkevand i anlægsfasen. I CSR-rapporten 2018 kunne vi således beskrive det målrettede arbejde med at recirkulere og rense vandet på byggepladsen, så det vand, der pumpes op af skakterne, kan anvendes direkte til at opretholde grundvandsniveauet.

Flotte resultater

På M4 Nordhavn er metoden blevet brugt effektivt, og det har medført, at der kun er anvendt ca. 600 m³ drikkevand per byggeplads i stedet for de 31.800 m³ på M3 Cityringens byggepladser. Det vil sige et fald på ca. 98 pct. per byggeplads.

Og samtidig er det vand, som blev pumpet op af skakterne og stationerne, blevet renset og således ledt renere tilbage i jorden, end det kom. Den samme metode bliver anvendt på M4 Sydhavn, så det er forventningen, at de gode resultater vil fortsætte på dette projekt

“

I samarbejde med entreprenørerne har Metroselskabet igangsat tiltag for at reducere forbruget af drikkevand i anlægsfasen.”

Verdensmål 4: Lærlinge



Metroselskabet arbejder aktivt for at sikre lærlinge på metrobyggeriet og dermed uddannelse af fremtidens arbejdskraft til bygge- og anlægsbranchen. Selskabets indsats bygger dels på kontraktkrav i alle nyere kontrakter om, at der skal sikres et minimum antal lærlingeårsværk. Dels bygger indsatsen på opsøgende arbejde i forhold til at vejlede entreprenørerne om, hvordan de bliver godkendt som praktiksted og får oprettet lærlingepladser.

Der er en række udfordringer forbundet med at have lærlinge på megaprojekter som metroprojekterne. Det skyldes, at anlægsarbejdet på metroprojekter er karakteriseret ved mange gentagne arbejdsprocesser, der kun kan give en vis læring for en lærling, og dermed ikke udgør et helt praktikforløb. Samtidig er der en række arbejdsprocesser, som er for risikofyldte til at være lærlingeegnede. Det betyder, at lærlingeforløb skal koordineres tæt, så der enten skal indgås delaftaler for den enkelte lærling, eller der skal sikres rokering mellem forskellige virksomheder med forskellige arbejdsprocesser for at skabe et tilstrækkeligt lærerigt forløb. Derfor kræver det en ekstraordinær stor indsats fra entreprenørerne og Metroselskabet for at sikre lærlinge på projekterne.

Med M3 Cityringens åbning i 2019 er der også blevet sat et punktum for lærlingeindsatsen på projektet. I den oprindelige kontrakt for M3 Cityringen, der blev indgået tilbage i 2011, var der ikke et lærlingekrav i kontrakten. Metroselskabet havde alligevel en målsætning om, at der skulle være lærlinge på projektet, og derfor blev der opbygget en partnerskabsbaseret model for at understøtte målsætningen. Modellen byggede på et tæt samarbejde med hovedentreprenøren og med arbejdsmarkedets parter. Det førte blandt andet til ansættelsen af en såkaldt lærlingekoordinator, der fik til opgave at kontakte alle underentreprenører på M3 Cityringen for at hjælpe dem med at få lærlinge og etablere et godt praktikforløb. Praktikforløbet omfattede af og til flere forskellige byggepladser for at skabe et fagligt udfordrende og varieret forløb, der levede op til uddannelseskravene for et praktikforløb. Dette var for den tid en ny og meget aktiv måde at arbejde med lærlingeindsatsen på. I den samlede anlægsperiode fra 2013 til 2019 har der på M3 Cityringen, eksklusiv Nordhavnslinjen, været i alt 189 lærlingeårsværk på projektet. Det er et resultat, som Metroselskabet er meget tilfreds med. Det skyldes dels, at der traditionelt ikke har været mange lærlinge på store anlægsprojekter, fordi det kræver en stor indsats. Dels skyldes det,

at lærlingetallet betyder, at et stort antal unge mennesker således har prøvet kræfter med at arbejde på et internationalt megaprojekt som Metroen. De har fået en indsigt i et utroligt kompliceret megaprojekt, de har fået international erfaring, og de vil fremadrettet have enestående muligheder for at arbejde på metroprojekter verden over, omend Metroselskabet krydser fingre for, at de fleste forbliver i Danmark og har mod på at bidrage til kommende projekter her.

Metroselskabet har i 2019 fortsat opretholdt en aktiv indsats for at sikre lærlinge på det igangværende projekt, M4 Sydhavn. Det sker blandt andet igennem løbende indrapportering af lærlingetallet på projektet, der giver Metroselskabet mulighed for at vurdere, om entreprenorerne følger deres lærlingeplaner for at opnå målet for lærlingeårsværk. Selskabet kan dermed tidligt starte en dialog, hvis en entreprenør skulle begynde at falde bagud i forhold til at sikre lærlinge. Selskabet har på de nyere kontrakter, herunder også M4 Nordhavn, mulighed for både at give entreprenorerne bonus ved overpræstation i forhold til lærlingekravet og på samme måde at give bod ved forsømmelse.

På M4 Sydhavn er de første lærlinge kommet på projektet. Det har i 2019 været 3,9 lærlingeårsværk på projektet ud af det samlede krav på 66 lærlingeårsværk. Metroselskabet har i 2019 haft fortsat stor fokus på at sikre, at entreprenøren på M4 Sydhavn, TUNN3L, kommer godt fra start på lærlingeområdet. Selskabets erfaring fra de tidligere projekter er, at jo tidligere en entreprenør får hånd om at sikre lærlinge på projektet, jo større chance er der også for, at lærlingekravet bliver opfyldt. Derfor har Metroselskabet sammen med entreprenøren og efter samråd med arbejdsmarkedets

parter ansat en lærlingekoordinator på M4 Sydhavn fra december 2019. Lærlingekoordinatoren skal dække alle relevante erhvervsuddannelser, og personens rolle bliver blandt andet at screene projekterne for lærlingerelevant arbejde, rådgive og vejlede entreprenorerne om lærlinge samt at skabe dialog mellem entreprenorerne og uddannelsesaktører. Endelig har Metroselskabet også i 2019 været i løbende dialog med Metro Service, der i de nye kontrakter, som trådte i kraft i 2019, har et krav om 5 lærlingeårsværk om året. Metro Service har henover 2019 fuldt efterlevet lærlingekravet i kontrakten.

For at sikre et fortsat godt samarbejde på lærlingeområdet mellem Metroselskabet, arbejdsmarkedets parter og entreprenorerne afholder selskabet fortsat møder i erfagrupper for lærlinge på metro og letbane. Gruppen fungerer som platform for at udveksle viden og finde løsninger på fælles udfordringer med at sikre lærlinge på megaprojekter som metrobyggeriet. Erfagrupperne er en fortsættelse af samarbejdet omkring M3 Cityringen. Parterne har selv ønsket at fortsætte gruppen efter M3 Cityringens åbning, fordi gruppen har været et værdifuldt forum for alle parter til at få hands on-erfaring med de udfordringer, der er med at få lærlinge på et stort anlægsprojekt, men også at få erfaring med, hvordan forskellige tiltag til at få lærlinge virker i praksis. Metroselskabet er stolt over at kunne bidrage til en struktureret videndeling og videnopbygning i branchen ved at have et tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter.



Verdensmål 8: Løn- og arbejdsvilkår



Metroselskabet har over en årrække opbygget en målrettet og aktiv indsats for at sikre, at selskabets arbejdsklausuler om lokale løn- og arbejdsvilkår på metroprojekterne håndhæves. Indsatsen bygger på en kombination af arbejdsklausul i kontrakterne, auditering af entreprenører og underentreprenører, informationsarbejde og samarbejde med arbejdsmarkedets parter, der tilsammen skal medvirke til at understøtte den danske arbejdsmarkedsmodel på selskabets projekter.

Metroselskabets indsats på arbejdsmarkedsområdet har til hensigt at minimere selskabets risici i forhold til sociale forhold, herunder at medarbejdernes rettigheder i forhold til ordnede løn og arbejdsvilkår ikke bliver håndhævet på metroprojekterne. MetroSelskabet har igennem årene oplevet flere faglige sager, hvor underentreprenører på byggeriet har underbetalt medarbejdere og på anden vis ikke levet op til de arbejdsvilkår, der fremhæves i selskabets kontrakter. MetroSelskabet har på baggrund af erfaringerne fra disse sager fortsat en målrettet og aktiv indsats på området i 2019.

Metroselskabet gennemfører løbende risikobaserede audits af entreprenører og underentreprenører på metroprojekterne. Det vil sige, at auditeringerne er målrettet

mod de virksomheder, hvor selskabet af forskellige årsager har en mistanke om, at der kan være problemer i forhold til efterlevelsen af arbejdsklausulens bestemmelser. På denne baggrund har MetroSelskabet i 2019 foretaget to auditeringer.

De to auditeringer har haft fokus på at undersøge de udvalgte underentreprenørers løn- og ansættelsesforhold i henhold til MetroSelskabets arbejdsklausul. Den ene audit har haft fokus på at kontrollere den tilgang af underentreprenører, der blev observeret i den afsluttende fase af M3 Cityringen. Auditten viste flere mindre fejl og mangler, som den pågældende virksomhed blev bedt om at rette op på. Den anden audit blev gennemført på baggrund af information om misforhold hos en underentreprenør på M4 Nordhavn. Auditten gav anledning til, at MetroSelskabet påtalte flere forhold overfor virksomheden, som den blev pålagt at rette op på. MetroSelskabet har i slutningen af 2019 i samarbejde med entreprenøren Hitachi foretaget en opfølgende audit af underentreprenøren med henblik på at følge op på de forhold, der blev påtalt i første audit.

En anden måde, MetroSelskabet arbejder på at sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår på metroprojekterne, er ved at dele informationsmateriale ud til medarbejderne på

deres eget sprog. Erfaringerne fra M3 Cityringen og den første kontrolundersøgelse, der blev gennemført af Deloitte i 2014, var, at det i høj grad var manglende viden om rettigheder på det danske arbejdsmarked, der gjorde, at eventuelle misforhold og underbetaling blev opdaget sent af medarbejderne. Det er en forudsætning i det danske arbejdsmarked, at lønmodtagere kender deres rettigheder og på den baggrund rejser sager vedrørende misforhold. I 2019 har MetroSelskabet igen uddelt pjecen "Kend dine rettigheder" på syv forskellige sprog på Cityringsprojektet. Materialet indeholder informationer om medarbejdernes rettigheder på det danske arbejdsmarked, herunder lønsatser, arbejdstid, ferie og pension mm. Selskabet har desuden været rundt på alle nye byggepladser på M4 Sydhavn for at lægge pjecen i skurvognene, så den er tilgængelig de steder, hvor medarbejderne opholder sig. MetroSelskabet har endeligt også sikret, at pjecen er tilgængelig for alle medarbejdere, når de modtager den obligatoriske sikkerhedsinduktion, inden de påbegynder arbejder på byggepladserne.

Formålet med uddelingen af informationsmateriale er at styrke især de udenlandske medarbejders viden om det danske

arbejdsmarked. Mange af de udenlandske medarbejdere er helt ukendte med den danske arbejdsmarkedsmodel, og derfor kan det også være svært for dem at gennemskue, om de får den korrekte løn, eller om deres arbejdstid ligger inden for rammerne af de danske arbejdsmarkedsregler. Informationsmaterialet indeholder også kontaktoplysninger til en række fagforeninger, så medarbejderne kan kontakte den fagforening, der dækker deres område, hvis de oplever, at deres forhold ikke svarer til det beskrevet i informationsmaterialet. MetroSelskabet har på samme måde også udarbejdet informationsmateriale målrettet mod nye virksomheder i Danmark. Materialet "Manual til virksomheder på byggeriet af metro og letbane i hovedstaden" indeholder en række oplysninger om det danske arbejdsmarked og overenskomsterne samt lovgivning og krav, som en virksomhed skal vide, når den etablerer sig i Danmark. Materialet bliver stillet til rådighed for nye underentreprenører på M4 Sydhavn.

Metroselskabet ønsker med dets indsats at understøtte den danske arbejdsmarkedsmodel på selskabets projekter. Derfor arbejder MetroSelskabet tæt sammen med arbejdsmarkedets parter for at

sikre oplysning af medarbejdere og virksomheder samt for at sikre, at sager, der involverer virksomheder på metroprojekterne, bliver behandlet i det fagretlige system. For M3 Cityringen er samarbejdet foregået inden for rammerne af Partnerskabet for Løn- og Arbejdsvilkår bestående af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter. De gode erfaringer fra samarbejdet med arbejdsmarkedets parter på M3 Cityringen har ført til, at der i 2019 er oprettet en arbejdsmarkedsgruppe for M4 Sydhavn bestående af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter, entreprenøren TUNN3L og MetroSelskabet.

Endeligt deltager MetroSelskabet også aktivt i Foreningen for Byggeriets Samarbejdsansvar, hvor selskabet blandt andet indgår i en netværksgruppe, der har til formål at videndele om arbejdet med at kontrollere arbejdsforholdene hos entreprenører og underentreprenører, og en arbejdsgruppe om FN's verdensmål.

“

Metroselskabet ønsker med dets indsats at understøtte den danske arbejdsmarkedsmodel på selskabets projekter. Derfor arbejder MetroSelskabet tæt sammen med arbejdsmarkedets parter for at sikre oplysning af medarbejdere og virksomheder på metroprojekterne.”

Verdensmål 17: Partnerskaber



Metroselskabet har opbygget en række partnerskaber, der går ud over en bygheres og driftsoperatørs almindelige samarbejdsrelationer. Partnerskaberne giver Metro-selskabet mulighed for at indgå i dialog med en række centrale aktører på lærlinge-, arbejdsmarkeds-, arbejdsmiljø- og transportområdet. Partnerskaberne bliver af Metro-selskabet anvendt som et værktøj til at vende udfordringer og forsøge at formulere løsninger på tværs af aktører inden for de øvrige verdensmål. Værktøjet anvendes ligeledes til aktivt at indhente ny viden til udvikling af Metro-selskabets virke.

I 2019 har Metro-selskabet fortsat samarbejdet i erfagrupper for lærlinge på metro og letbane, der består af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter. Formålet med erfagrupperne er at samle de væsentligste aktører inden for uddannelses- og arbejdsmarkedsområdet i et samarbejde om at sikre praktikpladser på metro- og letbaneprojekterne inden for verdensmål 4. Erfagrupperne har herunder drøftet konkrete udfordringer og muligheder samt samarbejde om fælles løsninger, som parterne kan viderebringe i deres respektive medlemskredse og samarbejdsnetværk. Det har blandt andet omfattet arbejdet med at få ansat en lærlingekoordinator på M4 Sydhavn. Herudover har der været dialog

med andre aktører for andre indsatser inden for lærlingeområdet for at sikre koordinering og videnuddveksling. Metro-selskabet har ligeledes anvendt partnerskab som et værktøj til at styrke samarbejdet på arbejdsmarkedsområdet inden for verdensmål 8. Metro-selskabet har igennem en årrække samlet arbejdsmarkedets parter i Partnerskabet for løn- og arbejdsforhold, der består af repræsentanter på chef- og direktorniveau. I partnerskabet har Metro-selskabet haft mulighed for at forelægge diverse aktuelle problemstillinger, der især har været knyttet til anlægget af M3 Cityringen i 2019 besluttede partnerskabet at igangsætte en evaluering af samarbejdet og indsatserne i partnerskabet. Formålet med evalueringen er at samle de erfaringer og den viden, der er blevet opbygget siden partnerskabets oprettelse i 2014, så de kan blive videreført på de igangværende og fremtidige metroprojekter. I 2019 har Metro-selskabet desuden oprettet en arbejdsmarkedsgruppe for M4 Sydhavn. Gruppen består af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter, entreprenøren TUNN3L og Metro-selskabet. Gruppen har til formål at sikre en god og konstruktiv dialog partnerne imellem, så eventuelle tvivsspørgsmål og sager på projektet kan blive drøftet i åbenhed og dermed bane vej for samarbejdsorienterede løsninger.

Metroselskabet har herudover for år tilbage samlet to forskerpaneler, der består af eksperter fra forskningsverdenen inden for arbejdsmarkeds- og arbejdsmiljøområdet samt transportområdet. Ekspertpanelet for løn- og arbejdsforhold samt arbejdsmiljø behandler spørgsmål og bidrager med forskningsbaserede viden til arbejdet med verdensmål 8 og 3. Drøftelserne i ekspertpanelet har i 2019 især omhandlet den fortsatte forankring og udvikling af Metro-selskabets arbejdsmiljøstrategi samt aktuelle arbejdsmarkedsemner såsom anvendelsen af mandskabsbureauer i bygge- og anlægsbranchen. Metro-selskabet arbejder også med et Review Board, der består af forskere fra en række universiteter inden for transportområdet. Boardet bidrager med sparring og input for eksempel i forbindelse med undersøgelser af nye

metrostrækninger, ved revision af selskabets langtidsbudget eller andre analyser af central betydning for selskabets arbejde. I 2019 har der været afholdt tre møder, som har været koncentreret omkring forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholmen. På møderne har der været præsentationer og drøftelser af linjeføringer og varianter, overvejelser om driftskoncept og forudsætninger samt anlægstekniske løsninger.

For at sikre opmærksomhed på hvilke barrierer, kundegrupper med særlige udfordringer møder i Metroen, samt bidrage til udvikling af og kendskab til løsninger på sådanne udfordringer, har Metro-selskabet oprettet et fast Tilgængelighedspanel. Deltagerne i panelet udpeges af handicaporganisationer, som

repræsenterer kundegrupper med særlige behov, og som ønsker at bidrage til, at Metroen bliver tilgængelig og anvendelig for alle. Tilgængelighedspanelet har i 2019 fået et nyt kommissorium for et fælles udvidet Tilgængelighedspanel for Metro-selskabet og Hovedstadens Letbane, som omfatter handicaporganisationer og ældreorganisationer. Efter planen afholdes det første møde primo 2020, hvor fokus blandt andet vil være på de første indtryk af M3 Cityringen. I anledningen af åbningen af M3 Cityringen i 2019 har der desuden været afholdt møde med Ældreådets Trafik- og Miljøudvalg i Københavns Kommune, Danske Seniorer og Ældre Sagen. Møderne blev afholdt med henblik på at styrke tilgængeligheden til Metroen, også for den ældre befolkningsgruppe, igennem dialog.



Foto: Ulrik Jantzen

Afrapportering på leverandørstyring

Metroselskabets adfærdskodeks for leverandører bygger på de ti principper i FN's Global Compact, der omfatter almindelige standarder for menneskerettigheder, sociale forhold og arbejdstagerrettigheder, miljø- og klimamæssige forhold samt antikorruption. En af årsagerne til Metro-selskabets tilslutning til FN's Global Compact er, at initiativet er et effektivt værktøj til håndtering af de risici, der er forbundet med selskabets forretningsaktiviteter i forhold til de fire områder. De risici, der er forbundet til sociale forhold samt miljø- og klimamæssige forhold, bliver, som beskrevet i afrapporteringen ovenfor, håndteret inden for selskabets forskellige indsatser. De øvrige risici håndteres igennem selskabets adfærdskodeks og virksomhedspolitik.

Menneskerettighederne respekteres flere steder i verden ikke på et tilfredsstillende niveau. I Metro-selskabets anlægsarbejde og drift indgår der materialer og produkter fra en række lande verden over. Det indebærer en risiko for, at menneskerettighederne, herunder retten til et sikkert arbejdsmiljø, ikke bliver respekteret i produktionen af disse materialer og produkter. For at minimere denne risiko skal alle leverandører og entreprenører på metroprojekterne underskrive Metro-selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse.

Korruption, herunder afpresning og bestikkelse, kan forekomme indenfor alle brancher. Det gælder også inden for Metro-selskabets virke, hvorfor dette område også udgør en risiko for selskabet. Metro-selskabet har derfor 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 Metro-selskabets aktiviteter. Alligevel er der en risiko for, at der kan forekomme tilfælde af korruption såvel internt i selskabet som blandt selskabets leverandører og entreprenører. Til at håndtere den interne risiko har Metro-selskabet implementeret en vejledning med en række interne retningslinjer for god forretningsadfærd samt flere kontrolmekanismer, der er integreret i selskabets almindelige virke. Herudover er der etableret en whistleblower-ordning, hvor såvel interne som eksterne forhold kan indberettes. I forhold til at håndtere den eksterne risiko følger Metro-selskabet de gældende udbudsregler, ligesom alle leverandører og entreprenører skal underskrive selskabets adfærdskodeks i forbindelse med kontraktindgåelse, som tidligere nævnt.

Som en del af Metro-selskabets tilslutning til FN's Global Compact forpligter alle leverandører og underleverandører, der medvirker til udførelsen af en kontrakt indgået med Metro-selskabet, sig til at efterleve de ti principper i selskabets adfærdskodeks.



Adfærdskodekset indgår i alle Metro-selskabets kontrakter. Det gælder alt lige fra indkøb til administrationen af selskabet som driftskontrakter og de store anlægskontrakter for blandt andet M4 Sydhavn. Metro-selskabet har således en klar forventning om, at alle leverandører kender deres ansvar og aktivt anvender og overholder adfærdskodekset. Det omfatter også alle underleverandører, der bidrager til at opfylde en kontrakt.

Til trods for Metro-selskabets omfattende anvendelse af adfærdskodekset kan der være en risiko for, at nogle leverandører og entreprenører ikke overholder kodeksens ti principper. Som opfølgning herpå har Metro-selskabet udarbejdet et nyt risikobaseret system til monitorering af leverandørers og entreprenørers efterlevelse af adfærdskodekset.

I 2019 har Metro-selskabet fulgt op på det arbejde, der blev påbegyndt i 2018, med at udarbejde et risikobaseret system til at monitorere leverandørers og underleverandørers efterlevelse af adfærdskodekset. Der er i 2019, med inddragelse af flere enheder i selskabet, blevet foretaget justeringer af systemet for at optimere funktionen af det, ligesom at der er blevet udarbejdet en procedure for, hvordan systemet skal fungere i praksis. Det risikobaserede system for leverandørstyring forventes at kunne tages i brug i første kvartal af 2020. Systemet fungerer således, at det i første omgang skaber grundlag for at foretage en vurdering af, hvorvidt den enkelte leverandør befinder sig i en risikogruppe, hvor der vurderes at være større sandsynlighed for brud på adfærdskodekset. Denne vurdering foretages på baggrund af en række udvalgte kriterier, som den enkelte leverandør tildeles en score ud fra. På baggrund af leverandørens samlede score vil denne blive placeret i en

lavrisiko-, en mellemrisiko- eller en højriskogruppe. Placeringen er ikke endegyldig, da den kan ændre sig, hvis Metro-selskabet bliver bekendt med nye oplysninger, efter at vurderingen er foretaget. Målet med det nye system er således på baggrund af en risikovurdering at kategorisere leverandørlisten, hvilket skal danne grundlag for selskabets kontrol med leverandørernes efterlevelse af adfærdskodekset.

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

Ifølge adfærdskodekset er den enkelte leverandør forpligtet til efter anmodning fra Metro-selskabet at informere og dokumentere, hvordan denne opfylder sit sociale ansvar i henhold til kodekset. Metro-selskabet vil på denne baggrund i 2020 udarbejde en procedure for, hvordan selskabet skal tilrettelægge kontrollen af leverandørernes efterlevelse af adfærdskodekset med udgangspunkt i den risikobaserede leverandørliste.

Metroselskabets metode for arbejdet med CSR

Metroselskabet har altid arbejdet med CSR som en integreret del af selskabets kerneforretning, både i forhold til drift og anlæg af metro. I forlængelse af selskabets tilslutning til FN's Global Compact i 2016 og den proces, som selskabet har gennemgået i den forbindelse, har Metroselskabet udviklet en metode til at arbejde med CSR på en operationel og systematisk måde. Metoden omhandler dels den måde, som selskabet arbejder med implementering og afrapportering af den gældende CSR-rapport på. Dels omhandler den måde hvorpå, at selskabet udvælger CSR-fokusområderne for næste år. Metoden udspringer af et ønske om at sætte barren højt på CSR-området.

Metroselskabet ønsker at sætte barren højt

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

har derfor indkredset, hvad der er CSR i metroverdenen.

Enkelt beskrevet er CSR for Metroselskabet de områder, hvor selskabet "gør en ekstra indsats". Selskabet har udarbejdet en definition af, hvad der udgør CSR-aktiviteter, som fremgår af Figur 04 på side 38.

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

Med denne CSR-definition vil der være tiltag og indsatser, som ikke vil blive defineret som CSR. Der vil dog fortsat blive arbejdet med de pågældende tiltag og dermed også de verdensmål, de berører, fordi de er en del af selskabets løbende arbejde med at efterleve lovgivning m.m.

Metroselskabets forventning er imidlertid, at denne lidt snævre definition af CSR vil kunne understøtte et fokuseret og ambitiøst CSR-arbejde.

CSR-definitionen er dog ikke mere snæver end at et område, der tidligere har været betragtet som løbende arbejde, kan ændre sig og blive til CSR. Det gælder for eksempel klimasikring, der i flere år har været betragtet som kritisk for driften, men ikke som CSR. Klimasikring har i 2019 som område rykket sig fra at blive betragtet som en del af det løbende kritiske arbejde til at blive en del af selskabets CSR-indsats. Det skyldes, at klimasikring i løbet af det

seneste år er blevet et område, som fylder meget i Metroselskabet, og hvor der er behov for en særlig indsats. Det er en indsats, som selskabet ikke kan løse selv. Derfor er der behov for, at Metroselskabet indgår i en større samarbejdsbaseret indsats for at klimasikre hele hovedstadsområdet.

CSR-proces i 2019

Metroselskabets CSR-proces for 2019 blev tilrettelagt, så den sikrede forankring i Metroselskabets organisation og dermed skabte ejerskab til CSR-arbejdet.

Processen er toleddet. For det første er der foregået en implementering af mål og handleplaner for 2019. For det andet er der løbende blevet afrapporteret på fremdrift af målopfyldelsen. De to led i processen hænger uløseligt sammen og har involveret såvel medarbejdere som chefgruppen og direktørkredsen.

I forhold til implementering af mål og handleplaner har Metroselskabet været opmærksomt på, at fokusområderne for 2019 skulle tilstrækkeligt forankres i hele organisationen. Derfor har selskabet sikret én til én-forankring af fokusområderne for 2019. Det blev gjort ved, at der i foråret 2019 blev afholdt møder med de nøglemedarbejdere og enhedschefer, som havde ejerskab over fokusområderne, og dermed skulle sikre rettidig målopfyldelse, for at komme godt fra start med implementeringen. I 2019 har Metroselskabet desuden anvendt en ny metode for at skabe fokus på CSR-arbejde. Det indebar, at der blev udarbejdet artikler om nogle af Metroselskabets CSR-indsatser til selskabets intranet. Formålet med denne metode var at give organisationen et bredt indblik i selskabets CSR-arbejde og effekten af det.

Figur 04 — Metroselskabets CSR-aktiviteter



Foto: Ditte Valente

I forhold til at sikre den løbende afrapportering på fremdriften af målopfyldelsen af selskabets CSR-fokusområder for 2019 har de relevante enhedschefer i Metro-selskabet afrapporteret over for den resterende chefgruppe. Afrapporteringen har været med til at øge den generelle bevidsthed omkring selskabets arbejde med CSR, og den har givet anledning til læring på tværs af fagområder. Derudover skaber den løbende afrapportering en klar forankring af fokusområderne i selskabets arbejde og har samtidig været medvirkende til at øge mængden af input og ideer til, hvordan fokusområderne fremadrettet kan tilrettelægges ved at belyse nogle helt nye sider af Metro-selskabets virksomhed både i form af nye muligheder og nye udfordringer. I forbindelse med afrapporteringen til CSR-rapporten er der igen blevet afholdt møder med de ansvarlige nøglemedarbejdere og enhedschefer for at sikre en god proces.

Udarbejdelse af CSR-strategi for 2020

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

I forbindelse med udarbejdelsen af Metro-selskabets forretningsstrategi, der løber fra 2018-2022, besluttede bestyrelsen, at CSR skulle være et afgørende omdrejningspunkt for selskabets videre arbejde.

I denne forbindelse blev der desuden besluttet en mere snæver definition af CSR-arbejdet, ligesom det blev besluttet at fokusere på ni udvalgte verdensmål, som det vurderes, at selskabet kan have størst indvirkning på.

De ni prioriterede verdensmål er valgt ud med udgangspunkt i Metro-selskabets CSR-definition, og hvordan selskabet kan påvirke de 17 verdensmål i forhold til, hvor tæt de enkelte verdensmål er på selskabets kerneforretning. Nogle verdensmål er umiddelbart mere oplagte at påvirke for Metro-selskabet end andre. En sortering af verdensmålene viste, at nogle af verdensmålene ligger meget langt fra selskabets kerneforretning, og det synes derfor ikke relevant for selskabet at beskæftige sig indgående med dem. For eksempel har Metro-selskabet ikke aktiviteter, der direkte knytter sig til verdensmål 1 "Afskaf fattigdom" eller verdensmål 16 "Fred, retfærdighed og stærke institutioner".

Hvad, der er relevant for selskabet at arbejde med, kan dog ændre sig over tid, efterhånden som Metro-selskabets virksomhed ændrer fokus. Metro-selskabet har derfor forpligtet sig til årligt at revidere prioriteringen inden for de ni verdensmål i forbindelse med udarbejdelse af selskabets årlige CSR-rapport og fastlæggelse af fokusområder for det kommende år.

Vurdering og prioritering af CSR-fokusområder

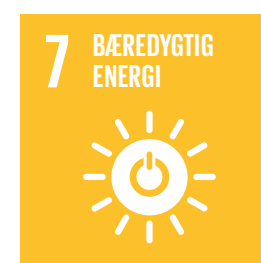
Metroselskabets CSR-definition afspejler sig i den måde, som selskabet tilrettelægger og arbejder med CSR-området på. I den årlige CSR-rapport besluttes der, i overensstemmelse med FN's Global

Compacts anbefalinger, to-fire fokusområder inden for de ni prioriterede verdensmål. Fokusområderne afspejler områder, hvor Metro-selskabet efter prioritering og vurdering har besluttet, at der er behov for en særlig indsats og fokus i det kommende år – og i nogle tilfælde over flere år. Samtidig fortsætter selskabet også dets arbejde med CSR-tiltag inden for de øvrige prioriterede verdensmål.

Valget af CSR-fokusområder sker efter vurdering og prioritering af de mange CSR-indsatser, der er inden for de ni prioriterede verdensmål. Valget tager udgangspunkt i selskabets mulighed for påvirkning af hvert af de ni prioriterede verdensmål sammenholdt med den indsats, som selskabet skal lægge i de enkelte initiativer for at opnå en reel påvirkning.

“Valget af CSR-fokusområder for det kommende år sker efter vurdering og prioritering af de mange CSR-indsatser, der er inden for selskabets ni prioriterede verdensmål.”

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



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

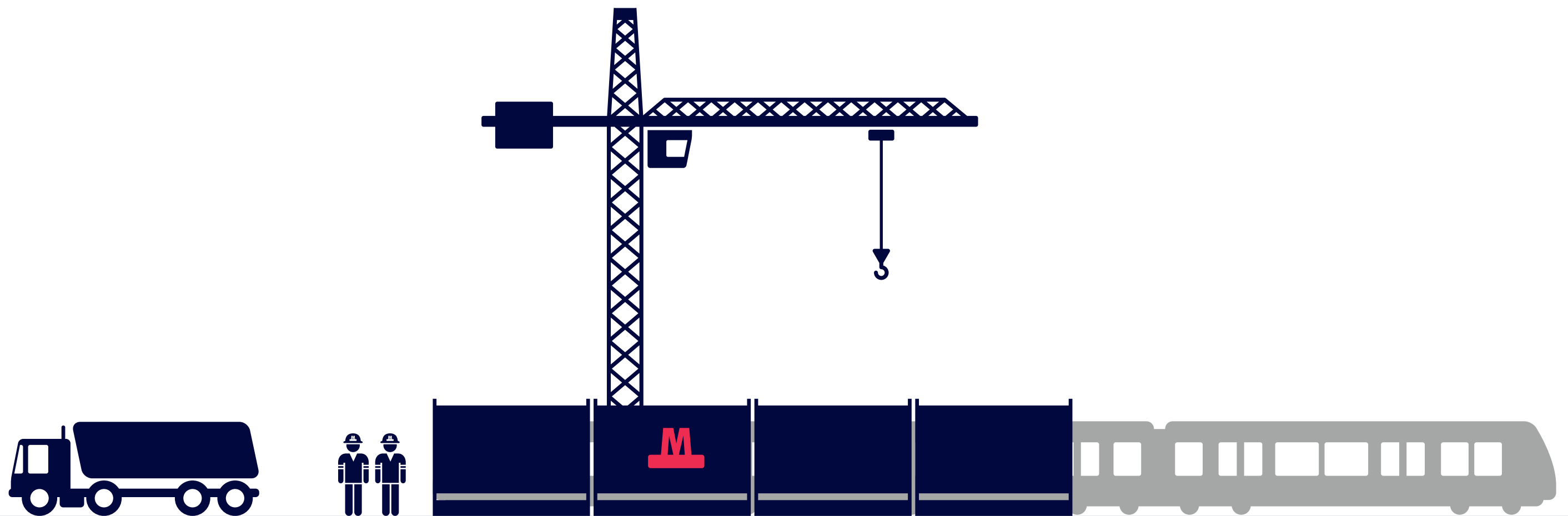
Der kan imidlertid også være et ræsonnement i at vælge at arbejde med kategorierne "lille påvirkning, lille indsats" og "lille påvirkning, stor indsats", såfremt selskabet vurderer, at der er nogle særlige

forhold, der gør sig gældende. Det kan for eksempel være, at selskabet ser en fordel i at gå forrest i branchen eller en mulighed for at kunne opjustere standarden i branchen. Vælger selskabet at arbejde med tiltag inden for disse kategorier, vil det altid foregå på baggrund af en konkret vurdering af det enkelte tiltag.

Den endelige vurdering og prioritering af CSR-fokusområderne for 2020 er sket med udgangspunkt i den beskrevne model med input fra medarbejdere og drøftelser i selskabets direktørkreds. Bestyrelsen har herefter kvalificeret valget igennem behandling af CSR-strategien på et bestyrelsesmøde.

Del II

Metroselskabets fokusområder i 2020



Metroselskabets CSR-strategi for 2020

Metroselskabet arbejder med ni prioriterede verdensmål. For at målrette og styrke selskabets arbejde med verdensmålene bliver der i overensstemmelse med anbefalingerne fra FN's Global Compact hvert år valgt to til tre fokusområder, hvor der vil blive gennemført en særlig styrket indsats i det kommende år. Valget af fokusområder sker efter inddragelse af medarbejdere og drøftelse i selskabets direktørkreds. Fokusområderne bliver herefter kvalificeret i bestyrelsen igennem behandling af CSR-rapporten.

I 2020 vælger MetroSelskabet at fortsætte indsatserne inden for verdensmål 3 "Arbejdsmiljø" og verdensmålene 13, 12, 7 og 6, der udgør "Det grønne område". Valget er begrundet i, at indsatserne i 2020 fortsat vil kræve en ekstraordinær indsats og et stort ledelsesmæssigt fokus. På arbejds miljøområdet har MetroSelskabet igennem flere år arbejdet målrettet for at styrke sikkerheden på selskabets byggepladser igennem strategien "Safety on the Right Track". Denne strategi udløb i 2019, og den følges i 2020 op af en ny strategi for området. Det vil kræve en omfattende

indsats at sikre forankring af strategien, og derfor fortsætter verdensmål 3 "Arbejdsmiljø" som et fokusområde i 2020. På Det grønne område har MetroSelskabet i 2019 gennemført en omfattende analyse af selskabets klima- og miljøaftryk inden for anlæg og drift. Denne analyse skal i 2020 danne grundlag for, at selskabet får opbygget yderligere viden på området, der kan anvendes aktivt til skabe en solid funderet indsats på klima- og miljøområdet. Det kommer til at kræve en særlig indsats, og derfor fortsætter "Det grønne område" ligeledes som et fokusområde i 2020.

I 2020 vil MetroSelskabet også foretage en evaluering af selskabets ni prioriterede verdensmål. De ni verdensmål er fastsat i selskabets forretningsstrategi, der løber fra 2018-2022. I 2020 er selskabet halvvejs igennem denne periode, og det er derfor relevant at se på, om de ni prioriterede verdensmål stadig er dækkende for MetroSelskabets igangværende og planlagte arbejde.



Arbejdsmiljø

Metroselskabet har igangsat en markant og gennemgående transformation på arbejds miljøområdet. For at sikre at denne transformation og den nye strategi bliver forankret i hele organisationen, er det et område, som kræver fortsat stort fokus og ledelsesindsats. Derfor fortsætter arbejds miljø som et fokusområde i 2020.



Det grønne område

Metroselskabet vil i 2020 følge op på analysen af selskabets klima- og miljøaftryk inden for anlæg og drift for at sætte fokus på, hvordan selskabet kan tage de næste målrettede skridt for at mindske dets klima- og miljøaftryk. Derfor fortsætter Det grønne område som et fokusområde i 2020.



Evaluering af MetroSelskabets prioriterede verdensmål

Metroselskabet vil i 2020 evaluere de ni prioriterede verdensmål og på den baggrund vurdere, om de stadig er dækkende for selskabets nuværende og planlagte arbejde.

“

For at målrette og styrke MetroSelskabets arbejde med verdensmålene bliver der i overensstemmelse med anbefalingerne fra FN's Global Compact hvert år valgt to til tre fokusområder, hvor der vil blive gennemført en særlig styrket indsats i det kommende år.”

Fokusområde Arbejds miljø

Som stor offentlig bygherre har Metro-selskabet en særlig forpligtelse til at arbejde målrettet og innovativt med arbejdsmiljø og lægge sig i front, når det gælder sikkerhed.

I Metro-selskabets omfattende arbejde med at ændre sikkerhedskulturen, både internt i selskabet og på Sydhavnsprojektet, er der opnået store resultater og draget væsentlige erfaringer. Selskabet er lykkedes med en grundlæggende forandring af hele tilgangen til sikkerhed og har etableret en lang række initiativer, der blandt andet har medført, at ansvaret for sikkerheden ligger i alle roller, og ikke kun på få skuldre.

Metroselskabet er ikke i mål med den igangsatte kulturforandring, tværtimod er erfaringen, at en ambitiøs sikkerhedskultur, hvor alle kan arbejde sikkert og ulykkesfrit hver dag, kræver et kontinuerligt vedligehold og nye udviklingsinitiativer. På baggrund af de seneste års arbejde med sikkerhedskulturen, ser selskabet et behov for fremadrettet at arbejde intensivt på at bringe læring af ulykker og hændelser aktivt i spil på projekterne. Selskabet har allerede etableret kompetence til at foretage dybdegående analyser af ulykker og hændelser, og da dette område er afgørende for at skabe en sikkerhedskultur i udvikling, vil selskabet i 2020 arbejde

målrettet med at skærpe evnen til at lære fra ulykker og hændelser, og ikke mindst at bringe denne læring i spil i forebyggende initiativer på projekterne. En spørgeske-maundersøgelse gennemført i 2019 viste, at 46 pct. af medarbejderne har en opfat-telse af, at selskabet bruger tid på at drøfte de udfordringer, der har været og efterspørger tiltag, der bidrager til at sikre en styrket sikkerhedskultur i det fremadret-tede arbejde. I 2020 ønsker Metro-selska-bet at forøge denne andel som en synlig indikator på, at organisationen i bred for-stand oplever, at der tages læring fra hæn-delser, og at denne bruges aktivt.

Selskabets efteruddannelsesprogram Sa-fety Academy fortsætter på samme høje niveau i 2020. Via evaluering af den hid-tidige indsats er der identificeret et behov for at udbrede indsatsen og i højere grad inddrage trivsel i selskabets arbejde med sikkerhedskulturen. Fokus har i det hid-tidige arbejde i høj grad været på bygge-pladserne og de risici, som kunne lede til fysiske skader. Selskabets vision for sik-kerhed – Sikkerhed på rette spor – skal være relevant og vigtig for alle medarbejdere, og selskabet vil derfor i 2020 gøre en indsats for at skabe tiltag, der adresserer medarbejdertrivsel i bredere forstand, blandt andet via Safety Academy.



Mål for 2020

Mål 1

En større pct.del af Metro-selskabets medarbejdere skal i 2020 opleve, at Metro-selskabet 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.

Mål 2

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.

Handleplan

Metroselskabet har siden 2017 arbejdet intenst med at udvikle selskabets sikkerhedskultur. Der er søsat en række ambitiøse aktiviteter og tiltag, og alle medarbejdere, både internt i selskabet og hos entreprenørerne på projekterne, er blevet involveret i forskelligt omfang. Sikkerhedskulturen i selskabet har udviklet sig meget positivt i pe-rioden, og det kræver en stor indsats at vedligeholde og fastholde denne posi-tive udvikling i arbejdsmiljøet.

2020 vil have fokus på både at forankre og videreudvikle sikkerhedskulturen, særligt målrettet udvalgte nøgleom-råder, der vurderes meget betydnings-fulde for arbejdsmiljøet. For at forbedre og forankre selskabets indsats for at drage læring af ulykker og hændelser, vil selskabet iværksætte hændelses-analyser og skærpe sit fokus på, at den

læring, der udledes, i højere grad akti-veres på projekterne. I den forbindelse vil der særligt være fokus på, hvordan læring fra hændelser kan formidles på en enkel og letforståelig måde til de medarbejdere, der udfører arbejdet på byggepladserne.

Selskabet vil samtidig tilføre nye ele-menter til arbejdet med sikkerhedskul-turen. I evalueringen af sikkerhedskul-turen fra 2019 blev der identificeret et behov for en indsats for i højere grad at adressere trivsel og psykisk arbejds-miljø, herunder stress. Derfor vil sel-skabet udvide Safety Academy, således at elementer omkring trivsel og psykisk arbejdsmiljø indgår i kursusudbuddet. Herudover vil selskabet sætte fokus på sundhedsfremme i bred forstand ved at formidle adgangen til for eksempel forebyggende fysioterapi til medarbej-derne på byggepladserne.

Fokusområde

Det grønne område

Klima er for alvor kommet på dagsordenen både internationalt og nationalt. Det gælder også i Metroselskabet. Metroen er overordnet et miljøvenligt transportmiddel, men selskabet er velvidende om, at der ikke kan anlægges ny infrastruktur eller fragtes millioner af passagerer, uden at det sætter et vist aftryk på klimaet. Det er dette aftryk, som Metroselskabet vil arbejde for at mindske i 2020.

Den analyse, som Metroselskabet gennemførte i 2019 af selskabets klima- og miljøaftryk inden for anlæg og drift, giver en grundlæggende viden om, hvor klimaftrykket er størst. Denne viden skal i 2020 anvendes aktivt til at udvikle og igangsætte nye indsatser, der er målrettet de områder, hvor der er størst effekt at hente.



Mål for 2020

Mål 1

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.

Mål 2

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

Mål 3

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.

Mål 4

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.

Mål 5

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.

Handleplan

Mål 1

Metroselskabet vil i 2020 fortsætte det omfattende analysearbejde, der blev igangsat i 2019, og udvide det med metoder for benchmarking af Metroen i forhold til andre transportformer. Det vil give mulighed for at analysere Metroens klima- og miljøaftryk i forhold til andre transportformer og dermed at skabe grundlag for at kunne forbedre Metroens egne aftryk. Formålet med benchmarking-metoden og -analysen er således at skabe større klarhed over Metroens klima- og miljøaftryk med henblik på at igangsætte tiltag for CO₂-reduktion på et oplyst grundlag.

Mål 2

De foreløbige resultater af analysen af Metroselskabets klima- og miljøaftryk viser, at det væsentligste aftryk i anlægsfasen kommer fra anvendelsen af materialer. Derfor vil Metroselskabet i 2020 foretage en screening af, hvordan selskabet dels kan blive bedre til at genanvende overskudsmaterialer fra anlægget af Metroen enten i selskabets egne projekter eller i andre bygge- og anlægsprojekter. Dels hvordan selskabet kan anvende mindre mængder af materialer i anlægget af fremtidige metrolinjer. Den sidste del vil blive udmøntet som et pilotprojekt, hvor der arbejdes med at få indarbejdet verdensmålene på det allertidligste stadie i forbindelse med udredning af metro til Lynetteholmen.

Mål 3

Ét af Metroselskabets væsentligste redskaber for at skubbe på udviklingen er kontrakterne. Derfor vil selskabet i 2020 igangsætte et arbejde med at udvikle selskabets fremtidige kontrakter, så det fremadrettet bliver muligt at stille skarpere klima- og miljøkrav til entreprenører og leverandører. Arbejdet med udviklingen af Metroselskabets kontrakter vil tage udgangspunkt i en undersøgelse af best practice blandt andre bygherrer.

Mål 4

Metroselskabet vil i 2020 analysere det målte energiforbrug for M3 og for hele M3/M4 systemet, når M4 idriftsættes i løbet af foråret. Det målte energiforbrug vil blive sat op imod designmålet for Cityringsprojektet for at vurdere, om systemet har den forventede energieffektivitet. Der vil også blive sammenlignet med det målte energiforbrug for M1/M2, når der tages hensyn til de strukturelle forskelle på de to metrosystemer. Hvis energiforbruget viser sig at være højere end ventet, vil det blive analyseret, om der skal foretages designmæssige ændringer i de leverede systemer og udstyr. Er energiforbruget som ventet, vil det udelukkende blive vurderet, om der kan foretages drifts- eller adfærdsmæssige tiltag, der kan reducere energiforbruget. Resultatet af analysen vil blive brugt til at udforme en eventuel plan for energioptimerende tiltag, der kan igangsættes i 2021.

Mål 5

Udviklingen på klimaområdet bevirker, at der er et stigende behov for at sikre Metroens anlæg i årene fremover mod konsekvenserne af klimaforandringerne, herunder især stormflod og skybrud.

Men udfordringen med at håndtere en potentiel fremtidig stormflod gælder ikke kun Metroen. Den er generel for hele hovedstadsområdet og for en række forvaltere af kritisk infrastruktur, herunder foruden Metroselskabet, Sund og Bælt (bl.a. Øresundstunnellen) og Københavns Lufthavn m.fl. Arbejdet med at klimasikre hovedstaden påhviler således rigtig mange forskellige aktører, ligesom processen for godkendelse af tiltag til sikring involverer flere myndigheder. F.eks. er klimasikring mod stormflod fra nord en væsentlig komponent i arbejdet med at etablere Lynetteholmen, ligesom Københavns Kommune og Hvidovre Kommune drøfter et muligt samarbejde angående sikring ved Kalveboderne (stormflod fra syd). Metroselskabet vil på denne baggrund i 2020 arbejde for, at der bliver etableret et partnerskabsbaseret samarbejde til koordinering af og forøget fremdrift i sikringstiltag samt bidrage aktivt til at skabe et fundament for fælles beslutninger.

Evaluering af selskabets prioriterede verdensmål

Metroselskabets ni prioriterede verdensmål er fastsat i selskabets forretningsstrategi, der løber fra 2018-2022. Der sker konstant en udvikling i Metro-selskabet, i takt med at nogle projekter afsluttes, andre opstartes, og der kommer nye områder på dagsordenen i selskabet. Derfor vil der i 2020 blive foretaget en midtvejsevaluering af Metro-selskabets ni prioriterede verdensmål. Det vil ske med henblik på at foretage en vurdering af, om de nuværende prioriterede verdensmål skal fastholdes frem til 2022, eller om der er behov for at foretage en justering af prioriteringen for at sikre alignment med selskabets nuværende og kommende indsatser.



Mål for 2020

Mål 1

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

Handleplan

Evalueringen vil blive foretaget ved at gennemgå hvert af de 17 verdensmål og de 169 delmål og vurdere dem i forhold til Metro-selskabets nuværende og planlagte arbejde samt de områder, som selskabet ønsker at udvikle.

På baggrund af gennemgangen vil Metro-selskabet foretage en vurdering og prioritering af verdensmålene, som vil blive præsenteret til godkendelse i selskabets bestyrelse.



Del III

Metroselskabet's CSR-policy



Metroselskabets CSR-policy

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

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

Menneskerettigheder

Metroselskabet respekterer menneskerettighederne i alle aktiviteter og i bredere perspektiv inden for selskabets indflydelsesområder. MetroSelskabet beskytter personale og ejendom på en måde, der minimerer risikoen for medarbejderne og lokalsamfundet i overensstemmelse med relevante menneskerettighedsprincipper. MetroSelskabet forpligter alle leverandører til at støtte og respektere beskyttelsen af internationalt erklærede menneskerettigheder samt til at sikre, at leverandøren ikke medvirker til krænkelser af menneskerettigheder. Leverandøren er ligeledes forpligtet til at sikre, at alle dens underleverandører overholder samme høje standarder.

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

“

Metroselskabet minimerer negative indvirkninger på miljøet, menneskers sundhed og deres levebrød”

Arbejdstagerrettigheder

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

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

Metroselskabet er ikke involveret i brug af børnearbejde, defineret som ansættelse af personer i skolealderen eller yngre end 15 år (eller 14 år, hvor det er tilladt i henhold til ILO-konvention 138). Hvis lokale bestemmelser eller love etablerer en højere alder, overholder selskabet denne. MetroSelskabet beskytter unge arbejdstagere op til 18 år fra enhver form for arbejde, der kan være til fare for deres sundhed og sikkerhed.

Metroselskabet diskriminerer ikke ved ansættelse, aflønning, adgang til uddannelse, forfremmelser, afskedigelser, pension, arbejdsvilkår, arbejdsopgaver eller forfordeler ud fra personlige egenskaber så som race, religion, køn, sundhed, alder,

handicap, politisk overbevisning, nationalitet, etnisk oprindelse eller medlemskab af en arbejdstagerorganisation. Alle arbejdstagere behandles med respekt og udsættes ikke for chikane på arbejdspladsen.

Miljø

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

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

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

Antikorruption

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

Metroselskabets adfærdskodeks for leverandører

Metroselskabet har udarbejdet og implementeret et adfærdskodeks for leverandører, der skal sikre, at alle Metselskabets direkte og indirekte leverandører har en forpligtelse til, og en mulighed for, at håndtere

udfordringer inden for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorruption. Adfærdskodekset skal derfor overholdes af alle leverandører og underleverandører, der medvirker til udførelsen af en kontrakt, indgået med Metselskabet.

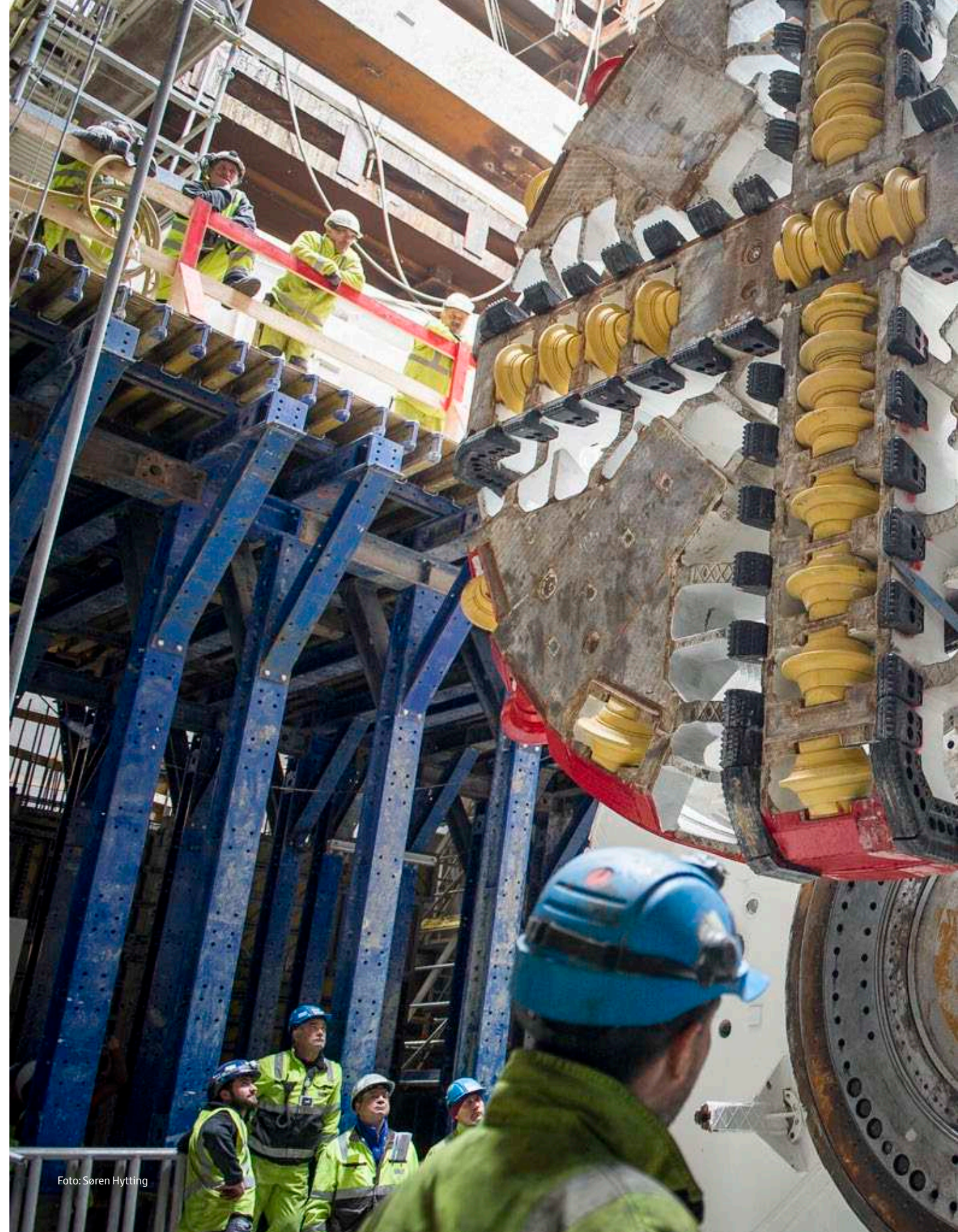
Metroselskabet forventer, at leverandørerne vil samarbejde positivt og indgå i en konstruktiv dialog for at løse udfordringer relateret til principperne i FN's Global Compact. Ud over at overholde nationale love, bestemmelser og kollektive overenskomster forventes leverandørerne at erkende sit ansvar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

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

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

“

Metroselskabet forventer, at leverandørerne vil samarbejde positivt og indgå i en konstruktiv dialog for at løse udfordringer relateret til principperne i FN's Global Compact.”



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

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



