

**CSR-rapport 2017**  
Metroselskabet I/S





# Indhold

	s. 04	Forord
	s. 05	Erklæring om fortsat støtte
	s. 06	Om Metroselskabet
<b>Del I</b>	<b>s. 09</b>	<b>Afrapportering på Metroselskabets aktiviteter i 2017</b>
	s. 10	Metroselskabets arbejde med mål og handleplaner for 2017
	s. 12	Afrapportering på selskabets CSR-tiltag i 2017
	s. 14	Afrapportering på verdensmål 3: Sundhed og trivsel
	s. 16	Afrapportering på verdensmål 4: Kvalitetsuddannelse
	s. 18	Afrapportering på verdensmål 7: Bæredygtig energi
	s. 20	Afrapportering på verdensmål 9: Industri, innovation og infrastruktur
	s. 22	Afrapportering på verdensmål 12: Ansvarligt forbrug og produktion
	s. 26	Afrapportering på løbende CSR-tiltag
	s. 35	Afrapportering i forhold til leverandørstyring
<b>Del II</b>	<b>s. 37</b>	<b>Metroselskabets fremtidige fokusområder</b>
	s. 38	Fundamentet for Metroselskabets CSR-arbejde fremadrettet
	s. 40	Udarbejdelse af strategi for 2018
	s. 44	Fokusområde – verdensmål 3: Arbejds miljø
	s. 46	Fokusområde – verdensmål 6: Reduceret forbrug af drikkevand
	s. 48	Fokusområde - verdensmål 12: Nabokommunikation
<b>Del III</b>	<b>s. 51</b>	<b>Metroselskabets CSR-policy</b>
	s. 52	Metroselskabets CSR-policy

**WE SUPPORT**



# Forord

Kære læser

2017 har været et lærerigt år for Metro-selskabet i forhold til CSR. Effekten af selskabets tilslutning til FN's Global Compact initiativ er blevet tydeligere i selskabet, og selskabets bestyrelse har haft nogle spændende drøftelser om selskabets fremtidige CSR arbejde. Metro-selskabet arbejder nu mere struktureret og mere synligt med CSR, og det er med til at skabe en bevidsthed om samfundsansvar og den opgave, som selskabet løser, i flere dele af selskabet.

Metroselskabet har altid arbejdet med CSR, og selskabets kerneforretning retter sig grundlæggende mod at tage samfundsansvar. Metro-selskabet kan som offentligt ejet dansk selskab konstatere, at FN Global Compact's 10 principper i vidt omfang er forankret i dansk lovgivning eller lignende bindende regelsæt, som selskabet opfylder. Metro-selskabet har derfor i 2017 udviklet en metode til at arbejde med CSR på en operationel og systematisk måde. Selskabet er fortsat tidligt i forløbet med arbejdet med CSR under Global Compact initiativet. Metro-selskabets foreløbige læring fra CSR-arbejdet efter indmeldelse i Global Compact er, at selskabet har rigtig mange initiativer indenfor områder, der traditionelt kaldes CSR, men at det har været svært at skelne mellem, hvad der er ordinære indsatser, omfattet af lovgivning, regler mv., og ekstraordinære indsatser, altså indsatser udover lovgivning, regler mv. Metro-selskabet har

derfor udarbejdet en snæver definition af, hvad der vurderes at være CSR i selskabet. Definitionen har vist sig at være et rigtig godt redskab til at prioritere mellem forskellige initiativer og i forhold til at fokusere selskabets CSR-tiltag således, at de er tilstrækkeligt ambitiøse og ikke blot følger gældende lovgivning.

Metroselskabet har anvendt denne nye definition og metode ved udvælgelsen af nye fokusområder for 2018. Det har været en spændende proces for hele selskabet og ikke mindst at se effekten af den nye arbejdsmetode udmønte sig i konkrete fokusområder, mål og handleplaner. Derfor ser selskabet også frem til endnu et år med CSR arbejdstøjet på.

Med denne CSR-rapport er det målet dels at give et større indblik i Metro-selskabet arbejde med CSR i året, der er gået, og dels at belyse de fremtidige ambitioner for CSR-arbejdet, herunder hvor selskabet ønsker at bevæge sig hen. Metro-selskabet har slutteligt indarbejdet et afsnit med 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, hvilket vil fremgå af dette års CSR-rapport.

Social ansvarlighed for os indebærer at opretholde en høj integritet i forhold til samarbejdspartner og at handle med omtanke i de samfund og miljøer, hvor MetroSelskabet opererer.

Tiltrædelsen til FN Global Compact har understøttet ønsket om at have en struktureret tilgang til CSR-arbejdet i selskabet. Siden indmeldelsen har MetroSelskabet derfor arbejdet systematisk med at implementere Global Compacts principper, som indeholder anerkendte standarder for menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption.

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



This is our **Communication on Progress** in implementing the principles of the **United Nations Global Compact** and supporting broader UN goals.

We welcome feedback on its contents.

# Om Metroselskabet

Metroselskabet er stiftet i 2007 og har ansvaret for at drive og vedligeholde den eksisterende metro samt for at anlægge nye linjer. Metroselskabet er ligeledes en del af hovedstadens trafikelskaber og udvikler og udbyder kollektiv trafik.

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

Den 28. juni 2016 sendte Metroselskabet 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 Global Compact har selskabet arbejdet videre med at implementere principperne om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption.

## Tilslutningen til global compact

Metroselskabet er fortsat tidligt i forløbet med arbejdet med CSR under Global Compact initiativet. I april 2017 indsendte selskabet sin allerførste afrapportering på CSR til FN. Metroselskabet har, med tilslutningen til FN Global Compact, forpligtet sig til at leve op til FN's 10 principper for samfundsansvar. Principperne bygger på internationalt anerkendte konventioner om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption, og er et fundamentalt udgangspunkt i selskabets arbejde med CSR.

Da Metroselskabet 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. Adfærdskodeks sikrer dermed, at selskabet kan håndhæve principperne i Global Compact overfor

leverandører, som selskabet samarbejder med i alle led af selskabets virksomhed. Bliver Metroselskabet opmærksomt på grov eller gentagen overtrædelse af selskabets adfærdskodeks, har selskabet som yderste konsekvens endvidere mulighed for at ophæve kontraktgrundlaget.

FN's praktiske implementering af principperne i Global Compact sker gennem FN's verdensmål. Metroselskabet valgte derfor i 2016 at basere sit arbejde med CSR på de 17 verdensmål. Regeringen

har endvidere i marts 2017 fremlagt en national handleplan, der lægger op til, at ny dansk lovgivning, når det er relevant, skal vurderes i forhold til verdensmålene. På baggrund heraf har Metroselskabet besluttet, at FN's verdensmål fortsat skal være det bærende element i selskabets operationelle CSR-arbejde. Metroselskabets arbejde med FN's verdensmål er dermed selskabets konkrete udmøntning af selskabets arbejde med principperne i Global Compact.

Figur 01 — **Organisationsdiagram**



**W**



# Del I

## Afrapportering på Metroselskabets aktiviteter i 2017

# Metroselskabets arbejde med mål og handleplaner for 2017

## Tilrettelæggelse af CSR-proces

Metroselskabets CSR-proces for 2017 byggede videre på den proces, selskabet tilrettelagde det forgående år. Processen blev tilrettelagt, så den sikrede forankring i Metroelskabets organisation, og dermed skabte ejerskab til CSR-arbejdet.

Processen har i udgangspunktet været toleddet og har dels angået implementeringen af mål og handleplaner for 2017 og dels omhandlet den løbende afrapportering på fremdrift af målopfyldelsen. De to led af processen hænger uløseligt sammen og har involveret både medarbejdere, chefgruppen, direktørkredsen og bestyrelsen på følgende vis:

Figur 02 — Implementering af mål og handleplaner for 2017

	Implementering	Afrapportering
Medarbejdere	X	
Chefgruppen	X	X
Direktørkredsen	X	X
Bestyrelsen		X

## Implementering af mål og handleplaner

Som led i opfølgningen på Metroselskabets CSR-proces for 2016 var selskabet opmærksom på, at de fokusområder, der var blevet udvalgt for 2017, blev tilstrækkeligt forankret i hele selskabet. Derfor har selskabet sikret 1:1 forankring af fokusområderne for 2017 hos både de udvalgte nøgled medarbejdere og de enhedschefer, som skal sikre rettidig målopfyldelse. Der har generelt været stor entusiasme og ansvarsfølelse omkring sikringen af målopfyldelsen, hvilket har haft en afsmittende effekt på resten af organisationen, og endnu vigtigere også på Metroselskabets leverandører, hvilket igen har skabt et endnu tættere samarbejde på udvalgte områder.

## Løbende afrapportering på fremdrift

Metroselskabets enhedschefer har halvårligt afrapporteret på den løbende fremdrift af målopfyldelsen af selskabets fokusområder for 2017 for den samlede chefkreds inklusiv direktørgruppe. Afrapportering har øget selskabets generelle bevidsthed omkring selskabets arbejde med CSR og givet anledning til læring på tværs af fagområder. Derudover har den løbende afrapportering skabt en klar forankring af fokusområderne i selskabets arbejde, og den har samtidig været medvirkende til at øge mængden af input og ideer til, hvordan fokusområderne fremadrettet kan tilrettelægges.

Afrapporteringen har samtidig medvirket til at belyse nogle helt nye sider af Metroselskabets virksomhed, både i form af nye muligheder og i form af nye udfordringer. Afrapporteringen har blandt andet givet anledning til mulige nye fokusområder for selskabets kommende års CSR-arbejde.

“

Der har generelt været stor entusiasme og ansvarsfølelse omkring sikringen af målopfyldelsen, hvilket har haft en afsmittende effekt på resten af organisationen.”

# Afrapportering på selskabets CSR-tiltag i 2017

Med sidste års CSR-strategi ønskede Metroselskabet at understøtte en positiv udvikling af alle 17 verdensmål samt at signalere, at de alle var væsentlige for Metroselskabet. Dette afspejlede sig i den måde, som selskabet prioriterede sine fokusområder for 2017 på. Selvom Metroselskabet i forbindelse med udarbejdelse af CSR-strategien for 2017 udvalgte en række fokusområder i form af fem verdensmål, fortsatte selskabet dets arbejde med CSR-tiltag indenfor de øvrige verdensmål. På baggrund heraf prioriterede Metroselskabet de 17 verdensmål på følgende måde (se oversigt til højre).

Afrapporteringen på selskabets CSR-arbejde i 2017 foregår derfor efter ovenstående model. I det følgende fremgår først Metroselskabets afrapportering på fokusområder for 2017 herunder selskabets fremdrift indenfor de mål og handleplaner, som blev formuleret i sidste års CSR-rapport. Dernæst afrapporteres der på selskabets aktiviteter indenfor de løbende CSR-tiltag og til sidst på de leverandørstyrede verdensmål.

**Fokusområder 2017**



**Løbende CSR-tiltag**



**Leverandørstyring**



# Afrapportering på verdensmål 3: Sundhed og trivsel

## MÅL FOR 2017

- Metroselskabet vil afprøve nye metoder og redskaber fra andre industrier, der erfaringsmæssigt ligger langt bedre end byggebranchen for arbejdsulykker, med henblik på at implementere disse i Metroselskabets anlægsprojekter.
- Metroselskabet vil arbejde for en ulykkesfrekvens over 12 måneder på under 20 på Cityringen.
- Metroselskabet vil indgå kontrakter med byderne på både genudbuddet af driften samt Sydhavnsafgreningen fra Cityringen, hvor byderne accepterer Metroselskabets arbejdsmiljøkrav som anført i udbudsmaterialet.



## Hvad har selskabet gjort

På baggrund af et samarbejde med den danske olie- og gasbranches fællesorganisation, Olie Gas Danmark, har Metroselskabet i 2017 afprøvet metoder til at kortlægge og arbejde med elementer af selskabets sikkerhedskultur. Selskabet har desuden gennemført en udvidet årsagsanalyse af en konkret nærvedhændelse med henblik på at få en dybere forståelse af de bagvedliggende årsager. I analysen blev der trukket på erfaring fra selskabets egen driftsorganisation, som har specialkompetencer indenfor udredning af ulykker i sportrafik. Alt i alt har selskabet gjort sig erfaringer med nye metoder, som kan bruges i det videre arbejde med at højne sikkerheden på selskabets projekter. Dette bl.a. med henblik på at understøtte menneskerettighedsprincipperne om, at alle har ret til et liv, der understøtter den enkeltes sundhed og velvære.

For at nå målsætningen om at nedbringe ulykkesfrekvensen til under 20 over 12 måneder på Cityringen har Metroselskabet i 2017 introduceret et temabaseret tilsyn på byggepladserne. Særlige fokusområder har været ordentlighed og ryddelighed på adgangsveje, sikkerhed i forbindelse med anvendelse af kemikalier og sikkerhed i forbindelse med stilladser til brug ved apteringsarbejde på stationerne. Herudover har selskabet foretaget en målrettet evaluering af entreprenørernes ”toolbox-møder” med henblik på at højne kvaliteten af disse, idet netop ”Toolbox-møder” udgør et omdrejningspunkt for entreprenørernes arbejde med løbende risikovurdering og læring på tværs af pladser. Selskabet har desuden styrket tilsynet på byggepladserne ved at inddrage ressourcer fra selskabets byggeledelsesorganisation mere aktivt. Endelig har selskabet påtaget sig en mere aktiv rolle i håndteringen af de udfordringer, som uvægerligt opstår, når to totalentreprenører skal arbejde samtidigt på de mange byggepladser. Samlet set har bygherres skærpede fokus bidraget til et konstruktivt samarbejde med entreprenørerne om at højne sikkerheden på pladserne.

Metroselskabet har i udbudsprocessen for både Sydhavnsmetroen og genudbuddet af driften af den eksisterende metro lagt stor vægt på dialog med de bydende om selskabets høje forventninger på arbejdsmiljøområdet. Selskabet har generelt skærpet kravene på arbejdsmiljøområdet og har introduceret en egentlig arbejdsmiljøklausul, som indebærer, at selskabet kan sanktionere ved at give dagbod, hvis kontraktens krav på arbejdsmiljøområdet ikke overholdes. Sigtet med arbejdsmiljøklausulen er først

og fremmest præventivt – klausulen skal sikre at det er tydeligt for selskabets kontraktparter, at der er vægt bag ordene, når det gælder arbejdsmiljø. Derudover har selskabet introduceret krav om, at alle ledere i Sydhavnsentreprenørernes organisationer skal gennemgå uddannelse i sikkerhedsledelse. Endelig har selskabet introduceret nye proaktive KPI'er (key performance indicators), som gør det lettere at følge op på, hvor godt entreprenørerne præsterer arbejdsmiljømæssigt og at benchmarke entreprenørerne mod hinanden med henblik på at udbrede best practice.

## Har selskabet opnået målet

Med udgangspunkt i de afprøvede metoder fra bl.a. oliebranchen har Metroselskabet opnået en bedre forståelse af den nuværende sikkerhedskultur og har tilegnet sig redskaber til at styrke sikkerhedskulturen i de kommende anlægsprojekter. Disse redskaber har muliggjort, at Metroselskabet i fremtiden kan facilitere en højere sikkerhed for alle ansatte på metrobyggeriets anlægsprojekter, hvorfor målet er nået.

Med udgangspunkt i de forebyggende aktiviteter for at højne arbejdsmiljø og sikkerhed på alle metrobyggepladser er det lykkedes at nedbringe den gennemsnitlige ulykkesfrekvens for Cityringen inklusiv Nordhavnsafgreningen til 15,9 ulykker per 1 million arbejdstimer for 2017. Cityringens gennemsnitlige ulykkesfrekvens eksklusiv Nordhavnsafgreningen er 16,2 ulykker per 1 million arbejdstimer for 2017. 2017 er således første gang, siden byggeriet af Cityringen blev påbegyndt, at Metroselskabets når sin målsætning om en årlig ulykkesfrekvens på under 20.

De bydende på Sydhavnsmetroen og på driften af den eksisterende metro har taget godt imod selskabets fokus på arbejdsmiljø i udbudsprocessen og de skærpede krav på arbejdsmiljøområdet. Begge udbud er afsluttet og kravene til arbejdsmiljø er accepteret.

# Afrapportering på verdensmål 4: Kvalitetsuddannelse

## MÅL FOR 2017

- Metroselskabet har et mål om 111,45 lærlingeårsværk fra maj 2016 og frem til midten af 2019 fordelt på Cityringen og Nordhavnsafgreningen fra Cityringen.
- Metroselskabet har et mål om at indgå kontrakter på Sydhavnsafgreningen af Cityringen, hvor der skal ansættes 59 lærlingeårsværk i anlægsperioden som anført i udbudsmaterialet.





## Hvad har selskabet gjort

Metroselskabet har fortsat stort fokus på at sikre lærlinge på alle kontrakter, og selskabet har fortsat det opsøgende arbejde for at nå lærlingemålet. I 2017 har Metroselskabet således fortsat spillet en aktiv rolle i at få hovedentreprenørernes underentreprenører godkendt samt vejledt dem i, hvordan de får oprettet lærlingepladser.

I de udbud, der har været gennemført af stationspladser og forbindelsestunneler på Cityringen i 2017, er der beregnet og stillet krav til antal lærlingeårsværk. Det gælder også for kontrakter på under 10 mio. kr. Samlet har selskabet således løftet lærlingemålet fra maj 2016 frem til færdiggørelse af Cityringen til godt 120 lærlingeårsværk. Målet har været opjusteret løbende i Cityringens anlægsperiode. Sideløbende fortsætter Metroselskabet samarbejdet med arbejdsmarkedets parter om at tilvejebringe praktikpladser af høj faglig kvalitet.

Der er i kontrakterne til Sydhavnsafgreningen af Cityringen stillet krav om ansættelse af 59 lærlinge, som var selskabets mål i 2017. Antallet af lærlinge er opjusteret til et krav på i alt 66 lærlingeårsværk i anlægsperioden.

## Har selskabet opnået målet

Metroselskabet har udarbejdet en plan for at nå målet om 120,34 lærlingeårsværk fordelt på byggeriet af Cityringen og Nordhavnsafgreningen af Cityringen i midten af 2019. Målsætningen for antallet af lærlinge er fulgt løbende, og selskabet kan med tilfredshed konstatere, at det overordnet følger planen. Dermed vurderes det fortsat muligt at nå det samlede mål for Cityringen og Nordhavnsafgreningen fra Cityringen.

“

Målsætningen for antallet af lærlinge er fulgt løbende, og selskabet kan med tilfredshed konstatere, at det overordnet følger planen.”

# Afrapportering på verdensmål 7: Bæredygtig energi

## MÅL FOR 2017

- Metroselskabet vil sikre, at energiforbruget for driften og vedligeholdelsen af den eksisterende metro som minimum er på niveau for 2016. I 2016 var energiforbruget pr. passager 0,5 kWh.
- Metroselskabet vil sikre altid at vælge energi-optimeret udstyr ved udskiftning af komponenter i forbindelse med drift og vedligeholdelse af den eksisterende metro.



## Hvad har selskabet gjort

Metroselskabet har i de senere år reduceret energiforbruget betragteligt og har nu et generelt lavt energiforbrug på drift og vedligehold af metroen. Det er blandt andet sket ved udskiftning af de fleste lyskilder til mere energieffektive løsninger, ved at ændre ventilationsstrategi for de dybe stationer, så luftudskiftningen hovedsageligt sker ved naturlig ventilation og ved at indføre start/stop på de mindst benyttede rulletrapper, således at rulletrapperne stopper, når der ikke er kunder på dem.

Det betyder, at metroen samlet i løbet af de seneste 8 år har reduceret energiforbruget til drift og vedligehold med ca. 25 %. I den forstand har Metroselskabet aktivt forsøgt at minimere de negative påvirkninger, som et stort energiforbrug kan have på miljøet. Metroselskabet har derfor begrænsede muligheder for at implementere yderligere energireducerende investeringer, der er rentable i det samlede energiregnskab. Dette skyldes, at det materiel, der skal udskiftes, enten ikke har nået sin udløbstid, eller at det vil være mere energikrævende at installere det nye materiel, end materiellet reelt vil spare i energi ved idriftsættelsen.

Metroselskabet har derfor ikke implementeret nyt materiel i 2017, der har haft signifikant betydning for reduktionen af energiforbruget. Metroselskabet har imidlertid arbejdet med en række tiltag, der gøres klar til at blive implementeret i 2018 og frem. Disse tiltag inkluderer bl.a. en udskiftning af køleanlæggene på visse stationer.

I 2017 har Metroselskabet startet udbudsprocessen for drift og vedligeholdelse af de eksisterende metrolinjer, M1 og M2. Den nye drift og vedligeholdelseskontrakt træder i kraft fra 2019 og frem. Den nye drift og vedligeholdelseskontrakt skaber et solidt incitament for den kommende driftsoperatør til at implementere tiltag, der reducerer energiforbruget i den kommende kontraktperiode.

I forbindelse med idriftsættelsen af Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter er et solcelleanlæg på taget af centret taget i brug i 2017. Dette solcelleanlæg forventes årligt at producere ca. 80.000 kWh grøn strøm.

## Har selskabet opnået målet

I 2017 er det samlede energiforbrug til drift og vedligehold af den eksisterende metro faldet med ca. 1 % i forhold til 2016. Da der samtidigt er sket en stigning i passagertallet, er målet om at holde energiforbruget pr. passager på 2016-niveau opfyldt. I runde tal er energiforbruget pr. passager fortsat 0,5 kWh. I forlængelse af ovenstående skal det bemærkes, at Metroselskabet i 2017 har installeret en ekstra elevator på Frederiksberg station. Det har således været muligt at nå målet vedrørende energiforbrug uden at gå på kompromis med serviceniveauet for passagerne i metroen.

# Afrapportering på verdensmål 9: Industri, innovation og infrastruktur

## MÅL FOR 2017

- Metroselskabet vil offentliggøre arbejdet med at kortlægge megatendenser, byudviklingsmønstre og sammenhængende kollektiv trafik.
- Metroselskabet vil skabe bedre forståelse for fremtidens teknologi og påvirkningen af den kollektive trafik på baggrund heraf.
- Metroselskabet vil arbejde på at skabe et forslag til en reetablering af Ny Ellebjerg station med fokus på gode omstigningsmuligheder og med mulighed for at byudvikle området omkring stationen.



## Hvad har selskabet gjort

Selve analysen af megatendenser og fremtidens transport er afsluttet, og rapporten er offentliggjort.

Der er gennemført en større konference med deltagelse af næsten 100 embedsfolk fra kommuner, region og statslige institutioner samt andre, der er interesseret i kollektiv transport. Analysen er desuden blevet præsenteret for Trafik, Bygge og Boligstyrelsen samt Erhvervsstyrelsen. Endvidere er analysens resultater blevet præsenteret på diverse konferencer, hvor målgruppen primært har været faglige profiler, der arbejder med planlægning af den kollektive transport – herunder teknologiudvikling inden for transportområdet. Endelige er der afholdt en række bredere arrangementer (f.eks. Folkemødet på Bornholm), hvor det har været borgere og andre interesserede i byers udvikling og transportsystemer, som har været den primære målgruppe.

Analysens resultater bliver desuden anvendt i flere af selskabets igangværende analyser af ny infrastruktur i hovedstadsområdet, hvor analysen af megatendenser og fremtidens transport har givet inspiration til og givet viden om forskellige mulige fremtids-scenarier, som analysernes resultater perspektiveres i forhold til. Analysen om megatendenser og fremtidens transport er blevet til i et samarbejde med førende danske trafikforskere.

I 2017 har Metroselskabet sammen med bl.a. DSB og Banedanmark planlagt et fælles stationsanlæg på Ny Ellebjerg station. Stationsanlægget skal sikre korte og overskuelige skifteveje mellem de fem baner, der mødes på Ny Ellebjerg. Anlægget af stationsanlægget vil ske i etaper. Den første del af det fælles stationsanlæg ved Ny Ellebjerg vil blive taget i brug i forbindelse med åbningen af metrolinjen til Ny Ellebjerg via Sydhavnen.

Der er efterfølgende igangsat en proces, hvor der mellem parterne sættes mere detaljerede mål for stationsanlægget, herunder muligheden for udvidelse med en bygning over stationsanlægget samt integration med de omkringliggende byområder.

Metroselskabet har i 2017 gjort de første overvejelser om byggeri over baneterrænet. Den videre proces afventer tilvejebringelse af hjemmel ved lovgivning. Lovforslag ventes fremsat i 2018.

## Har selskabet opnået målet

Aktiviteterne vedr. analyser og megatendenser er færdiggjorte og målene er nået. Analysens resultater anvendes bredt, og det er vurderingen, at rapporten om megatendenser og fremtidens transport bidrager til en mere nuanceret debat om fremtidens transportsystemer i storbyen. Selskabet har desuden opnået et bedre kendskab til hvilke faktorer, der kan forventes at påvirke den kollektive transport i fremtiden.

Samtidig har samarbejdet med trafikforskere bidraget til, at selskabet indgår i flere samarbejdsprojekter og forskningsprojekter, der har til formål at forbedre den kollektive transport.

Arbejdet med omstigningsforhold og byudvikling ved Ny Ellebjerg er igangsat og ventes tilendebragt i løbet af de kommende år.

# Afrapportering på verdensmål 12: Ansvarligt forbrug og produktion

## MÅL FOR 2017

- Metroselskabet vil arbejde for, at naboerne til byggeriet er tilfredse med den information de modtager, og at målinger for 2017 viser en tilfredshedsprocent på minimum 75 pct.
- Metroselskabet vil arbejde for, at det samlede besøgstal for kulturnatten, Metroens udstilling og byggepladsbesøg, som minimum er på samme niveau som 2016 og gerne højere. I 2016 havde Metroselskabet godt 56.000 besøgende i alt.

12 ANSVARLIGT  
FORBRUG  
OG PRODUKTION



## Hvad har selskabet gjort

Metroselskabet har i 2017 opretholdt stort fokus på kommunikation til og med naboerne til de kommende stationer. Det er sket ved en styrket indsats med f.eks. flere opslag på naboers hoveddøre, hvor der både er prioriteret konkret information om byggeriet og milepælshistorier, fx færdigboring af tunnellerne. Hertil kommer rundvisninger for mindre grupper af naboer. Rundvisningerne har lagt vægt på at give naboerne en unik oplevelse af byggeriet, f.eks. hvor de som nogle af de første har set metrostationens vægbeklædning, teknikrum eller har kigget ind og stået i tunnellerne. Metroselskabet har afholdt en række arrangementer og events for at skabe forståelse hos borgerne for byggeriet og give dem indblik i arbejdet med de kommende metrostationer. Det gælder eksempelvis Kulturnatten, hvor Metroselskabets aktiviteter igen i 2017 opnåede det højeste besøgstal blandt de mange institutioner etc., der deltog i begivenheden. Herudover bidrog åben byggeplads, byggepladsbesøg for mindre grupper, selskabets besøgsudstilling, skattejagt og events i forbindelse med nedtagning af hegn til, at selskabet var i dialog med naboer, borgere og kunder om de nye metrostationer.

## Har selskabet opnået målet

Metroselskabets indsats har resulteret i, at naboernes tilfredshed med selskabets informationsindsats atter har opnået en tilfredshedsprocent på 75 pct., og det fastsatte tilfredshedsmaal er således indfriet. Samtidig er andelen af meget tilfredse steget til 30 pct. hvilket er største andel siden maj 2016.

Metroselskabet har haft et samlet besøgstal på ca. 38.000 deltagere ved events og arrangementer om byggeriet. Selskabet ligger dermed under den opsatte målsætning. Resultatet bunder i en bevidst beslutning om nedprioritering af kommunikation om byggeriet med henblik på i stedet at forberede naboer og borgere til at være kommende kunder i metroen. På den baggrund besluttede selskabet at nedjustere antallet af åbningstimer i selskabets besøgsudstilling, som særligt har fokus på byggeaktiviteterne, og nedjusterede antallet af pladser, hvor udstillingen stod fra 6 til 3 pladser. Herudover prioriterede selskabet at være på Mozarts Plads for at prioritere en tidlig interessenthåndtering og dialog med borgere og naboer til en kommende byggeplads, velvidende at besøgstallet på denne plads ville ligge væsentligt under besøgstal fra andre velbesøgte placeringer som Gl. Strand etc.

“

Metroselskabet har afholdt en række arrangementer og events for at skabe forståelse hos borgerne for byggeriet og give dem indblik i arbejdet med de kommende metrostationer.”









# Afrapportering på løbende CSR-tiltag

Foruden i 2017 at have haft en række CSR fokusområder har Metroselskabet løbende arbejdet med en række andre CSR-tiltag. Metroselskabet påvirker disse verdensmål direkte, og selskabet arbejder med dem som en del af den daglige virksomhed. Det er som udgangspunkt særlige aktiviteter og tiltag, som skal styrke selskabets ageren på markedet



## → Ligestilling blandt Metroselskabets medarbejdere

Metroselskabet tilstræber aktivt at tiltrække mænd og kvinder ligeligt til både lederstillinger og andre stillinger. Der var 329 medarbejdere i selskabet ved regnskabsårets udløb. Kønsfordelingen blandt alle medarbejdere er ca. 40 pct. kvinder og ca. 60 pct. mænd.

Det er Metroselskabets mål, at det skal være lige attraktivt for mænd og kvinder at bestride ledende poster i selskabet, og at kønsfordelingen skal være minimum 60/40. Metroselskabet arbejder derfor med fremme af mangfoldighed og ligestilling i selskabet, herunder i ledelsen ved blandt andet at fremme fleksible arbejdsforhold.

Blandt de fem direktører er 40 pct. mænd og 60 pct. kvinder. Kønsfordelingen for det samlede ledelseslag under bestyrelsen udgør 60 pct. mænd og 40 pct. kvinder.

### **FN's ligestillingsanalyse**

For at få en vurdering af, hvordan Metroselskabet arbejder med ligestilling i forhold til Global Compact, tog selskabet i 2017 FN's WEP Gender Gap Analysis. En test, der er lavet af FN Global Compact, og som identificerer selskabets styrker og muligheder for forbedring. Metroselskabets samlede scorer var 44 pct. ud af 100 pct. og blev dermed klassificeret som "improver". Analysen viste, at selskabet gør fremskridt i forhold til at arbejde med konkrete ligestillingstiltag, og at selskabet anerkender vigtigheden af ligestilling.

En af grundene til, at Metroselskabet ikke scorede højere i testen, skyldes, at Metroselskabet ikke har specifikke initiativer kun henvendt mod kvinder, eller kun henvendt mod mænd, idet selskabet generelt ikke finder, at dette er hensigtsmæssigt, så længe der er fin balance i sammensætningen af køn blandt Metroselskabets medarbejdere såvel som i ledelseslagene. Metroselskabet monitorerer løbende denne balance og foretager nødvendige tiltag, såfremt denne balance mellem kønnene skulle rykke sig u hensigtsmæssigt.



## → Fokus på løn og arbejdsvilkår

Metroselskabets arbejde med dette verdensmål handler om dels aktivt og håndfast at håndhæve selskabets kontraktkrav om lokale løn- og arbejdsvilkår og dels om at understøtte den danske arbejdsmarkedsmodels virke på selskabets projekter.

### Kontrolundersøgelse

Metroselskabet har i 2017 foretaget en kontrolundersøgelse på fem entreprenørers løn- og ansættelsesforhold. De fem entreprenører blev udvalgt på tværs af entrepriserne på Cityringen og Nordhavn. Hos fire af de fem entreprenører blev kontrolundersøgelsen afsluttet. Hos to af de undersøgte virksomheder medførte kontrollen, at virksomhederne efterfølgende har været i dialog med fagforeningerne om en række forhold. For to andre virksomheder var der kun mindre eller ingen forhold at kritisere.

Den femte kontrolundersøgelse blev ikke afsluttet, da der blev indledt en fagretlig sag mod pågældende entreprenør, som omfattede samme periode som kontrolundersøgelsen. Virksomheden og fagforeningen har senere indgået et forlig, der dækker den nævnte periode. Kontrolundersøgelsen blev gennemført af Deloitte. Kontrolundersøgelsen har været en læringsproces for virksomhederne. Kontrollen har givet virksomhederne mulighed for at fastsætte nye procedurer og arbejdsgange, der sikrer overholdelse af overenskomsterne.

### Evaluering af kontraktklausuler

Metroselskabet besluttede i 2016, at der i kommende kontrakter skal være en arbejdsklausul, som giver mulighed for at stille yderligere krav til løn- og arbejdsforhold. Der skal eksempelvis være bedre muligheder for kontrol, krav til dokumentation og sanktioner for samme samt krav vedr. indkvartering. Arbejdsklausulen indebærer endvidere, at entreprenøren og dennes eventuelle underentreprenører skal sikre, at de ansatte har løn, arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til de relevante kollektive overenskomster. Entreprenøren skal løbende udføre egenkontrol heraf og skal kvartalvist rapportere til Metroselskabet herom. I 2017 har selskabet fortaget en række udbud af større anlægskontrakter, hvor arbejdsklausulen har været en del af udbuddet. Dette har dels givet selskabet mulighed for at få en tidlig dialog om kommende løn og ansættelsesvilkår med potentielle kommende entreprenører. Dels har selskabet brugt en del ressourcer på at evaluere de indkomne bud og dermed de kommende entreprenørers arbejde med at sikre ordenlige løn og ansættelsesforhold på selskabets anlægsprojekter.

Herudover har Metroselskabet i regi af Foreningen for Byggeriets Samfundsansvar bidraget til udarbejdelsen af en ny vejledning og skema til egenkontrol af løn- og arbejdsvilkår. Egenkontrolskemaet skal hjælpe såvel bygherrer som entreprenører med at kontrollere om de krav, der stilles i kontrakterne, f.eks. i en arbejdsklausul, bliver efterlevet på byggepladserne.



## → Metroen er for alle

Alle kan bruge metroen. Den er designet med forskellige særlige behov i tankerne. Metroselskabets arbejde med at mindske uligheden ved netop at gøre metroen tilgængelig for alle sker hovedsageligt i metroens design- og udformningsfase. Her er der indtænkt forskellige elementer i både tog og på stationerne, som gør det nemt for ældre, handicappede og personer med særlige behov at rejse på egen hånd. Metroselskabets daglige arbejde med at sikre tilstrækkelig tilgængelighed er at sikre, at det altid er muligt at kontakte en Metro Steward på perronerne, i togene eller i metroens kontrolrum via de gule opkaldspunkter, og at der på stationer og i tog altid er aktuel information om metrodriften.

Metroselskabet har i 2017 ikke igangsat yderligere tiltag for at mindske uligheden i forhold til tilgængelighed.



## → Metroselskabet passer på byen og udvikler ny by

Metroselskabets arbejde med dette verdensmål handler dels om beskyttelse og positiv udnyttelse af byrum i anlægsfasen og fremadrettet dels også om at indtænke CSR i forhold til det kommende byudviklingsprojekt ved Ny Ellebjerg station, hvor selskabet er blevet bedt om at løfte en byudviklingsopgave af selskabets ejere.

### Reetablering af byrum

Med 24 aktive byggepladser i en periode på 9 år har det en vis betydning, hvordan selskabet indpasser sig og tilpasser sig i byens rum. Metroselskabets ambition med Byens Hegn har været at give noget tilbage til byen og til de mennesker, der færdes i byrummet. Byens Hegn har på mange måder været et forbillede for, hvordan byggepladser midt i en by ikke sætter det omkringliggende miljø på standby – men derimod skaber nyt liv og nye rum i byen. I 2017 nåede metrobyggeriet så for alvor den fase, hvor de grønne hegn begyndte at blive erstattet med trådhegn, så naboer og forbipasserende kan følge byggeriet endnu tættere end før.

Nedtagningen af det grønne hegn betyder, at Metroselskabet er gået i gang med at indrette stationspladserne på flere af byggepladserne. Det betyder, at de elementer, der skal være en del af den nye metrostation over jorden, er i gang med at blive installeret. Når der er lagt fliser og plantet træer og buske, vil trådhegnet blive indskrænket til indgangene til stationerne og det øvrige byrum gives derfor gradvist tilbage til byen, hvilket vil ske over de kommende år.

Byens Hegn har i mange henseender overgået sig selv i popularitet blandt hegnets mange naboer. Metroselskabet har derfor i 2017 arrangeret nabo-events i forbindelse med nedtagningen af hegnet, så naboerne kunne komme forbi og kysse hegnet farvel. Metroselskabet er meget bevidst om, at nedtagningen af hegnene medfører nye udfordringer for naboerne, som for eksempel øget støj i perioder, og selskabet har allerede i 2017 haft stor fokus på at informere naboerne om de ændringer, det vil medføre.



## → Metroselskabets klimaindsatser

Metroselskabets arbejde med dette verdensmål har haft fokus på design af metrosystemet og optimering af det eksisterende metroanlæg. Gennem tiden har selskabet gjort rigtig meget for at skabe et klimavenligt metrosystem, og metroen er den mest CO<sub>2</sub> venlige rejseform bortset fra at transportere sig til fods eller på cykel. Væksten i antallet af passagerer i metroen er dermed med til at begrænse klimetrykket og samtidig bidrage til et moderne storbyliv.

Metroselskabets indsats i 2017 har i væsentlighed angået sikring af anlægget mod klimaforandringer, og Metroselskabet har derfor i mindre grad arbejdet med nye tiltag for at mindske selskabets klimaaftryk.

Det bemærkes, at der er overlap mellem de forskellige FN verdensmål. Selskabet arbejder således også med at mindske klimaaftrykket i anlægsfasen under verdensmål 12 om ansvarligt forbrug og produktion, hvor selskabet arbejder med dels at producere på en måde, der giver mindst mulig spild og størst mulig genanvendelse, og dels om at producere på en måde, der er ansvarlig overfor de mange nære naboer til selskabets produktion.



## → God forretningsadfærd i Metroselskabet

Metroselskabet arbejder med dette verdensmål i forhold til at opretholde en høj etisk standard, som ikke er begrænset til overholdelse af love, bestemmelser, kollektive overenskomster og øvrige aftaler. Derudover opretholder Metroselskabet samme høje etiske standard i forhold til de passagerer, der anvender metroen, og i forhold til Metroselskabet som forbruger.

God forretningsadfærd er en grundlæggende værdi i alle Metroselskabets aktiviteter. Selskabet genbesøgte derfor i 2017 en række interne retningslinjer, der skal sikre, at selskabet og dets medarbejdere opretholder en høj integritet i forhold til samarbejdspartnere og interessenter og handler med omtanke i ethvert forretningsforhold. De interne retningslinjer blev justeret i henhold til FNs Global Compact og er samlet i kompendiet "God forretningsadfærd i Metroselskabet". Retningslinjerne er implementeret ved, at Metroselskabet har undervist medarbejdere i retningslinjerne og det ansvar, som disse pålægger medarbejderne. Derudover bliver nye medarbejdere introduceret for de rettigheder og pligter, der følger af god forretningsadfærd i Metroselskabet i deres introforløb.

Metroselskabet har en nultolerance overfor korruption og har ikke i 2017 registreret nogen tilfælde, hvor selskabets medarbejdere har været involveret i korruption. Metroselskabet forventer, at medarbejderne arbejder aktivt for at fastholde høje etiske standarder ved at undgå aktiviteter og interessekonflikter, som kan påvirke Metroselskabets troværdighed.





## → Samarbejder i branchen

Metroselskabet har en række samarbejdsrelationer, der går ud over en driftsoperatørs eller bygherres normale samarbejdsrelationer. Samarbejdsrelationer repræsenterer en mulighed for selskabet til dels at være i dialog med omverdenen vedrørende de udfordringer, selskabet møder vedrørende lærlinge og på arbejdsmarkeds- og transportområdet, og dels at få viden om, hvad der rører sig inden for de pågældende områder.

Metroselskabet har også i 2017 prioriteret at vise selskabets anlægsaktiviteter frem til en lang række interessenter for derigennem at kunne få en dialog om de løsninger, selskabet arbejder med på blandt lærlingeområdet og ikke mindst i forhold til arbejdet med sikre ordentlige løn og ansættelsesvilkår.

Selskabet har partnerskabsaftaler for hhv. lærlinge og for løn- og arbejdsvilkår. Partnerskaberne består af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter og entreprenørerne. Derudover er selskabet medlem af en række foreninger.

I 2017 har der i lighed med de seneste år været afholdt møder i begge nævnte partnerskaber, hvor Metroselskabet har forelagt diverse aktuelle problemstillinger til drøftelse. Det omfatter blandt andet drøftelse om håndtering af fortolkninger i overenskomsterne. Herudover har der været opfølgning på lærlingesituationen på metrobyggeriet samt drøftelse af sociale klausuler versus den nye AUB-ordning, som regeringen og arbejdsmarkedets parter har indgået, gældende for alle virksomheder uanset, om de er omfattet af sociale klausuler. Metroselskabet har fundet det et værdifuldt redskab at være i partnerskaber med forskellige organisationer.







# Afrapportering i forhold til leverandørstyring

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

I 2017 har Metroselskabet forhandlet et stort antal kontrakter af ikke uvæsentlig karakter, idet selskabet både har gennemført udbud af Sydhavnsafgreningen af Cityringen og genudbuddet af selskabets drift og vedligeholdelseskontrakt på den eksisterende metro. Metroselskabets adfærdskodeks for leverandører har indgået som en del af udbudsmaterialet og kontraktgrundlaget, og alle bydere er i

den forbindelse blevet vurderet i forhold til deres overholdelse af adfærdskodeks og hvilke initiativer, de har iværksat for at understøtte principperne i FN's Global Compact. Byderne har generelt taget godt imod Metroselskabets krav herom, og mange af byderne var allerede selv medlem af Global Compact, eller beskrev hvordan de efterlevede principperne på anden vis.

**W**

# Del II

## Metroselskabets fremtidige fokusområder

# Fundamentet for Metroselskabets CSR-arbejde fremadrettet

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, og den proces, som selskabet har gennemgået i den forbindelse, har Metroselskabet haft et behov for at skabe en metode til at arbejde med CSR på en operationel og systematisk måde.

## 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 "per automatik" lever op til høje standarder. Selskabet har

arbejdet med at indkredse, hvad der er CSR i metroverdenen.

Metroselskabet har derfor i 2017 haft et behov for at kunne skelne, hvad der kan vælges til og fra i en CSR-sammenhæng, og hvad selskabet under alle omstændigheder er forpligtet til at gøre. Enkelt beskrevet skal det gøres klart, hvornår selskabet "gør en ekstra indsats". På den baggrund har Metroselskabet udarbejdet følgende definition af, hvad der er omfattet af CSR-aktiviteter i selskabet:

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 den positive impact af selskabets aktiviteter. Hele Metroselskabets omfattende compliance-arbejde er dermed ikke omfattet af CSR, ligesom Metroselskabets efterlevelse af for eksempel miljølovgivning, støjbekendtgørelse mm. 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. Eksempelvis er klimasikring af metroen kritisk for driften.

Med denne nye CSR-definition vil der være emner, som optrådte i CSR-rapporten for 2016, som ikke længere vil blive defineret som CSR. Der vil fortsat blive arbejdet med de pågældende emner, fordi de er en del af selskabets løbende arbejde med at efterleve lovgivning mm., men de vil ikke blive behandlet i CSR-regi. Metroselskabet forventer imidlertid, at den lidt mere snævre definition af CSR vil kunne understøtte en mere fokuseret og ambitiøs CSR-proces fremadrettet.

## Model for vurdering og prioritering af CSR-tiltag

Metroselskabet ser også et stort potentiale i at arbejde endnu mere målrettet med flere af de 17 verdensmål. For at sikre en fokuseret indsats og en klar løbende prioritering har Metroselskabet udarbejdet en model for vurdering og prioritering af de mange CSR-tiltag. Modellen tager udgangspunkt i selskabets mulighed for påvirkning af hvert af de 17 verdensmål sammenholdt med den indsats, som selskabet skal lægge i de enkelte initiativer for at opnå en reel påvirkning.

Metroselskabets CSR-tiltag indplaceres i fire forskellige kategorier alt efter, hvor stor materiel påvirkning Metroselskabet 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, en mulighed for at kunne opjustere standarden i branchen. Vælger selskabet at arbejde med tiltag indenfor disse kategorier, vil det altid foregå på baggrund af en konkret vurdering af det enkelte tiltag.

Figur 03 — Metroselskabets CSR-aktiviteter



# Udarbejdelse af strategi for 2018

Flere internationale undersøgelser viser, at der er god økonomi for virksomheder i at bruge tid og penge på at udvikle en bæredygtig og ansvarlig virksomhed. CSR går derfor også under betegnelsen ”den tredobbelte bundlinje”, netop når virksomheder foretager en afvejning af indtjening, miljø og bæredygtighed som en del af deres forretningsstrategi.

Metroselskabet har som offentligt ejet selskab en grundlæggende bæredygtig og grøn forretningskerne og er med et meget socialt ansvarligt regulatorisk setup allerede forpligtet til at levere på mange af FN’s verdensmål, som traditionelt betragtes som CSR. Metselskabet finder det derfor vigtigt at foretage en vurdering af, hvor selskabet har en mulighed for at levere noget ekstra i forhold til den tredobbelte bundlinje.

## Metroselskabets langsigtede strategiske arbejde med CSR

Metroselskabet har som led I forberedelsen af selskabets kommende forretningsstrategi arbejdet med selskabets langsigtede strategi for CSR. I den forbindelse har Metselskabets bestyrelse udpeget ni ud af FN’s 17 verdensmål, som vurderes, er relevante for selskabet at fokusere arbejdet med CSR indenfor over den kommende årrække.

Verdensmålene er valgt ud med baggrund i selskabets CSR-definition og i forhold til, hvordan Metselskabet påvirker de 17 verdensmål alt efter, hvor tæt på selskabets kerneforretning de enkelte verdensmål er. Nogle verdensmål er umiddelbart mere oplagte at påvirke for Metselskabet end andre, og en sortering af verdensmålene viste således, 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



Metroselskabet ikke aktiviteter, der direkte knytter sig til verdensmål 2 "Afskaffelse" eller verdensmål 14 "Livet til vands". Hvad der er relevante for selskabet at arbejde med, kan dog ændre sig over tid, som metroselskabets virksomhed ændrer karakter. Metroselskabet har i perioden for den kommende forretningsstrategi for 2018-2022 lagt sig fast på nedenstående ni verdensmål, som selskabet vil arbejde med. Metroselskabet har endvidere forpligtet sig til årligt at revidere prioriteringen inden for nedenstående ni verdensmål i forbindelse med udarbejdelse af selskabets CSR-rapport og fastlæggelse af fokusområder for det kommende år.

På baggrund heraf har Metroselskabet prioriteret at arbejde med følgende ni verdensmål i forhold til selskabets langsigtede strategiske arbejde med CSR (se oversigt nedenfor).

Disse ni verdensmål vil derfor som udgangspunkt gå igen i Metroselskabets kommende CSR-strategier med henblik på at danne baggrund for udvælgelsen af fokusområder for det kommende år.

**Prioriteret verdensmål**



## Tilrettelæggelse af CSR-strategi for 2018

Metroselskabets CSR-strategi for 2018 bygger videre på den proces selskabet tilrettelagde i det forgående år. Processen er tilrettelagt, så den sikrer forankring i Metroselskabets organisation og dermed stort ejerskab til CSR-arbejdet. Processen har involveret både medarbejdere, chefgruppen, direktørkredsen og bestyrelsen på følgende vis (se figur 04).

## Selvevaluering

Som udgangspunkt for Metroselskabets udarbejdelse af en CSR-strategi for 2018 har selskabet bedt alle enhedschefer udfylde Byggeriets Samfundsansvars selvevalueringstest. Testen viser, hvordan selskabet selv vurderer, at Metroselskabet performer i forhold til UN Global Compacts ti principper med baggrund i følgende parametre:

- Krav til samarbejdspartnere og leverandører
- Strategisk arbejde med samfundsansvar
- Anti-korruption
- Løn- og ansættelsesforhold
- Miljø og bæredygtighed
- Dialog med interessenter

Selvevalueringstesten viste, at selskabet generelt vurderede at have mange tiltag og stort fokus på krav til samarbejdspartnere og leverandører, anti-korruption samt løn- og ansættelsesforhold.

Testen viste endvidere, at der var forskellig opfattelse af, hvor aktiv Metroselskabet var på området vedrørende miljø og bæredygtighed. Her var det særligt indsatsen for at forebygge og minimere mængden af affald, minimere vandforbruget og især indarbejde cirkulære byggeprincipper i Metroselskabets anlægsarbejde, der kunne opjusteres på.

Selvevalueringstesten viste endvidere, at der var bred enighed om, at selskabet med fordel kan styrke indsatsen i forhold til dialog med interessenterne og øge det strategiske arbejde med samfundsansvar. Testen viste, at retningslinjerne for, hvordan selskabet skal vurdere og prioritere arbejdet med forskellige CSR-tiltag i selskabet, så CSR-tiltag i mindre grad har fæste i lovgivningskrav og barrierer for selskabets drift eller fremdrift af anlægget, kan gøres tydeligere. Det første skridt heri er en klar definition af, hvad CSR er for selskabet, som den nye definition tilbyder. Endvidere var der et ønske om øget kommunikation om Metroselskabets arbejde med samfundsansvar, både internt rettet og eksternt rettet.

Disse observationer er blevet taget med i den videre kvalificering af fokusområder for 2018.

Figur 04 — Udarbejdelse af CSR-strategi for 2018

	Selvevaluering	Opdateret bruttoliste over CSR-emner	Vurdering og prioritering af fokusområder	Fastlæggelse af ambitionsniveau, mål og handleplaner
Medarbejdere		X		
Chefgruppen	X		X	X
Direktørkredsen		X	X	X
Bestyrelsen			X	X

- Byggeriets Samfundsansvar arbejder for at gøre bæredygtige løsninger, ordentlige arbejdsforhold, uddannelsesmuligheder og god governance til fundamentet for sund konkurrence i hele ejendoms-, bygge- og anlægsbranchen.
- Byggeriets Samfundsansvar har udarbejdet Charter for Samfundsansvar i Bygge- og Anlægsbranchen, som Metroselskabet tiltrådte i 2015. Chartret opstiller principper for samfundsansvar og tager udgangspunkt i FN's Global Compact, som er konkretiseret i forhold til bygge- og anlægsprojekter i Danmark. Metroselskabet har således forpligtet sig til at udvise uafhængighed og antikorrupsion i praksis.
- Byggeriets Samfundsansvars selvevalueringstest giver et indblik i, om selskabet lever op til retningslinjerne for samfundsansvar i byggeriet og FN's Global Compact initiativ, herunder hvilke områder som selskabet bør få styrket og hvilke områder selskabet er særlig robust.

## Metroselskabets kortlægning af CSR-initiativer

I 2016 udarbejdede Metroselskabet som led i udvælgelsen af fokusområder en bruttoliste over alle selskabets CSR-tiltag fordelt på hvert verdensmål. Bruttolisten giver et overblik over, hvilke verdensmål der synes mest relevante for selskabets virksomhed, idet bruttolisten også indeholder en vurdering af, hvor meget verdensmålene påvirkes enten positivt eller negativt i forhold til selskabets aktiviteter. Metroselskabet besluttede derfor som led i kvalificeringen af fokusområder for 2018 at opdatere bruttolisten ved inddragelse af en arbejdsgruppe bestående af en række af selskabets nøglemedarbejdere.

Arbejdsgruppen forholdt sig til, hvad selskabet havde af aktiviteter indenfor de verdensmål, der ikke havde været udpeget som fokusområder for 2017, men som Metroselskabet arbejder med gennem løbende CSR-tiltag eller gennem leverandørstyring. Den opdaterede bruttoliste viste et billede af, at visse tiltag var mindre aktuelle i forhold til selskabets strategiske arbejde med verdensmålene på nuværende tidspunkt. Det gjaldt for eksempel verdensmål 10 om reduceret ulighed, som selskabet hovedsageligt har arbejdet med som en del af designet af metroen. Derimod var andre verdensmål mere aktuelle for selskabet på nuværende tidspunkt, som for eksempel rent vand og sanitet, hvor det blev påpeget, at selskabet havde et stort uudnyttet potentiale.

Disse observationer indgik også i selskabets videre arbejde med kvalificering af fokusområder for 2018.

Arbejdsgruppens vurdering er også blevet brugt til at kvalificere mere præcist, hvad de enkelte verdensmål betyder for Metroselskabet. Efter dette er kortlagt, er det lettere for selskabet at komme med en mere præcis vurdering af, hvor de 17 verdensmål skulle indplaceres i modellen for vurdering og prioritering af CSR-tiltag og på baggrund heraf udvælge, hvilke verdensmål der er mest relevante for Metroselskabet at arbejde videre med fremadrettet.

## Vurdering og prioritering af fokusområder for 2018

Med baggrund i Metroselskabets bruttoliste over CSR-tiltag samt selskabets selvevalueringstest anvendte selskabet den fastlagte model for vurdering og prioritering af fokusområder for 2018 i forhold til at udvælge, hvilke verdensmål selskabet skal have i fokus i det kommende år. Bestyrelsen kvalificerede herefter valget af de ni verdensmål som langsigtet fokusområde. På baggrund heraf har Metroselskabet valgt at arbejde med følgende verdensmål som fokusområder i 2018:



# Fokusområde – Verdensmål 3: Arbejdsmiljø

Metroselskabet arbejder i dag med dette verdensmål i henhold til arbejdsmiljø.

Metroselskabet er pt. en stor bygherre på det danske bygge- og anlægsmarked. Den årlige værdi af Metro-selskabets anlægsaktiviteter er 3-4 mia. kr. svarende til ca. 5 til 7 pct. af Danmarks samlede anlægsaktiviteter. Metro-selskabet har derfor, på grund af selskabet størrelse som bygherre og på grund af kompleksiteten af selskabets anlægsprojekter, mulighed for at gøre en stor forskel alene på selskabets egne projekter og endda påvirke branchestandarden indenfor arbejdsmiljø.

Metroselskabet arbejder løbende med at forbedre sikkerheden på Cityringsprojektet og Nordhavnsafgreningen. På Cityringen inklusiv Nordhavnsafgreningen er den akkumulerede ulykkesfrekvens således på 22,3 mens den gennemsnitlige ulykkesfrekvens for 2017 er på 15,9 for dem, der arbejder på byggepladserne. På Cityringen eksklusiv Nordhavnsafgreningen er den

akkumulerede ulykkesfrekvens på 22,9 mens den gennemsnitlige ulykkesfrekvens er på 16,2. Til sammenligning har Dansk Arbejdsgiverforening opgjort ulykkesfrekvensen for arbejdere på byggepladser på landsplan til 27,2. Det er imidlertid tydeligt, at når blikket rettes mod andre brancher med lignende komplekse grundvilkår, så er det muligt opnå en markant bedre sikkerhedssituation med markant færre ulykker. Derfor etablerede Metro-selskabet i 2016 et samarbejde med den danske olie- og gasbranche med henblik på erfaringsudveksling.

På baggrund af selskabets samarbejde med olie- og gasbranchen samt en række analyser af selskabets data, arbejdsgange og sikkerhedskultur ses der et potentiale for at omlægge selskabets arbejdsmiljøarbejde med henblik på at sikre markant bedre sikkerhedsperformance på fremtidige projekter.

## → Mål for 2018

### 01

Metroselskabet vil i 2018 uddanne og kompetenceopbygge indenfor sikkerhed og arbejdsmiljø. Det vil bl.a. indebære udvikling af et koncept for uddannelse i sikkerhedsledelse målrettet byggeledere hos både Metroselskabet og de kommende entreprenører på Sydhavnsmetroen.

### 02

Med henblik på at opbygge et godt partnerskab med hovedentreprenøren omkring sikkerhed og arbejdsmiljø på Sydhavnsprojektet, som starter op i 2018, vil Metroselskabet efter kontraktindgåelse afvikle et partnerskabsforløb med kontinuerligt fokus på en fælles indsats omkring sikkerhed.

## → Handleplan

Det skal være sikkert at arbejde med metro, hvilket både gælder for dem, der er med til at bygge metroen og dem, der sikrer, at metroen kører, som den skal. Enhver arbejdsulykke er derfor en arbejdsulykke for meget. Metroselskabet vil i 2018 arbejde videre med at øge fokus på medarbejdernes sikkerhed og styrke selskabets sikkerhedskultur. Metroselskabet vil fortsat søge at drage erfaring og adoptere en bred vifte af metoder og redskaber, der anvendes i andre brancher, til at medvirke til at skabe et bedre arbejdsmiljø i Metroselskabet. Indsatsen vil være centreret omkring uddannelse af byggeledere i sikkerhedsledelse, introduktion af nye medarbejdere og entreprenører, intern og ekstern kommunikation samt en større involvering i undersøgelse og forebyggelse af arbejdsulykker. Som offentlig ejet selskab og på grund af selskabets størrelse som bygherre har Metroselskabet en særlig forpligtelse til at bygge sikkert og gøre en ekstraordinær indsats for, at de, der bidrager til at skabe metroen, kan komme sikkert hjem fra arbejde.

**3** SUNDHED  
OG TRIVSEL



# Fokusområde

## – Verdensmål 6:

### Reduceret forbrug af drikkevand

Metroselskabets arbejde med dette verdensmål handler dels om at undersøge vandbesparende tiltag og dels om at forstyre grundvandet mindst muligt.

Metroselskabet brugte i 2016 6.565 m<sup>3</sup> vandværksvand i forbindelse med drift af metroen. Det bruges blandt andet til rengøring af tog og stationer, herunder vanding af træer mm., og på den baggrund arbejdes der for eksempel med genanvendelse af vand fra vasketunneler og regnvandsopsamling på stationer. I anlægsfasen har Metroselskabet to væsentlige hensyn at tage i forhold til vandforbruget. Metroselskabet skal i forbindelse med udgravninger i visse områder holde grundvandsspejlet udenfor stationsbokse og andre skakte på niveau. Det sker hovedsageligt gennem reinfiltrering af grundvandet og kræver dermed som udgangspunkt ikke brug af vandværksvand. Der er imidlertid perioder, hvor grundvandet er uegnet til reinfiltration, hvorfor der anvendes vandværksvand i forbindelse med

grundvandskontrollen. Metroselskabet estimerer, at der i gennemsnit har været anvendt ca. 33.640 m<sup>3</sup> vandværksvand pr. byggeplads på Cityringen. Dette giver et samlet vandforbrug for alle byggepladserne på ca. 740.000 m<sup>3</sup>, hvilket svarer til ca. 300 olympiske svømmebassiner.

Derudover anvendes vandværksvand i boreprocessen. Der anvendes ca. 3,1 m<sup>3</sup> vandværksvand pr. tunnelring. Cityringen består af 20.700 tunnelringe, hvilket giver et vandforbrug for boremaskinerne på 64.200 m<sup>3</sup>. Metroselskabets totale vandforbrug i forbindelse med anlæg af Cityringen udgør til dato ca. 800.000 m<sup>3</sup>. Samlet set gør Metroselskabets vandforbrug i Cityringens anlægsfase selskabet til den største forbruger af vandværksvand i bygge- og anlægsbranchen i Danmark.

## → Mål for 2018

### 01

Metroselskabet vil i samarbejde med anlægsentreprenøren og Københavns Kommune undersøge, hvilke muligheder der er for at reducere brugen af drikkevand i anlægsfasen i forbindelse med anlæg af Sydhavnsafgreningen til Cityringen.

### 02

Metroselskabet vil undersøge, hvor meget forbruget af drikkevand kan reduceres ved forskellige initiativer, herunder hvad omkostningerne og implementeringstiden er for de enkelte forslag.

## → Handleplan

Metroselskabet skal i 2018 fortsætte forberedelsen af arbejdet med anlæg af Sydhavnsafgreningen og påbegynde et samarbejde med myndigheder og anlægsentreprenøren om, hvordan forbruget af drikkevand kan reduceres i anlægsfasen.

I forbindelse med anlæg af Sydhavnsafgreningen af Cityringen begynder Metroselskabet i 1. kvartal af 2019 arbejdet med at udgrave og støbe Sydhavnsafgreningens stationer og skakte. Dette er processer, der kræver store grundvandssænkninger, da vandet pumpes op i forbindelse med udgravningen og i takt hermed genanvendes for at opretholde et grundvandsspejl i niveau udenfor byggepladsen. Metroselskabet vil derfor i 2018 indgå i en dialog med entreprenøren for at skabe et større fokus på rensningen af det oppumpede vand med henblik på at recirkulere mest muligt af vandet. Metroselskabet vil derfor tilstræbe at forbruget af vandværksvand reduceres. Metroselskabet vil gå i dialog med Københavns Kommunen omkring vilkår for re-infiltration ved byggepladserne, så anvendelse af rent drikkevand kan holdes på et minimum. Metroselskabet vil opfordre til at anlægsentreprenøren tilvejebringer rensningsanlæg på byggepladserne, som sikrer, at rensningen af grundvandet så vidt muligt sker i en takt og i en kvalitet, så det umiddelbart kan genanvendes til at opretholde grundvandsspejlet.

Metroselskabet vil i 2018 endvidere undersøge, hvilke muligheder der er for at mindske forbruget af vandværksvand i forbindelse med tunnelering af sydhavnsafgreningen. Metroselskabet vil fremlægge mulige scenarier for anlægsentreprenøren medio 2018.



# Fokusområde – Verdensmål 12: Nabokommunikation

FNs verdensmål nr. 12 om ansvarligt forbrug og produktion handler for Metro-selskabet dels om at producere på en måde, der giver mindst mulig spild og størst mulig genanvendelse, og dels om at producere på en måde, der er ansvarlig overfor de mange nære naboer til selskabets produktion. Metro-selskabet arbejder løbende med at gøre produktionsmåden mere bæredygtig blandt andet ved at anvende grøn beton. Ydermere forsøger Metro-selskabet i videst muligt omfang at vurdere genbrugs- og genanvendelsesværdien for det byggeaffald, der opstår i forbindelse med anlæg af metroen. Dette med henblik på at opnå en højere grad af cirkulært byggeri og forbedre miljøbeskyttelsen i affaldshåndteringen.

I 2018 vil selskabet have særlig fokus på at producere ansvarligt i forhold til de mange naboer, som dagligt påvirkes af selskabets produktion, fordi metro anlægges i tætbefolkede områder, hvor flest muligt får glæde af den færdige metro, men hvor påvirkningen af naboerne er tilsvarende stor under anlægsfasen. I 2018 påbegyndes anlæg af Sydhavnsafgreningen med

fem stationer, hvorved Metro-selskabet vil få nogle helt nye naboer, som endnu ikke er vant til at blive berørt af metrobyggeri.

Metro-selskabets nabokommunikationsindsats omfatter ca. 30.000 borgere, som selskabet er i dialog med via mails, sms'er, opslag på døre, telefon mm. God nabodialog er essentiel for at sikre, at fremdriften på selskabets projekter kan ske så gnidningsfrit som muligt og med færrest mulige gener for naboerne. Metro-selskabet er allerede påbegyndt nabokommunikationen som en del af forberedelserne til anlæg af Sydhavnsafgreningen. I 2018 vil dette blive intensiveret i takt med, at den egentlige anlægsfase påbegyndes. Metro-selskabet har igennem årene arbejdet intensivt med at optimere setuppet for nabodialog, og det resulterede i 2017 i, at naboernes tilfredshed med selskabets informationsindsats blev målt til en tilfreds-hedsprocent på 75 pct. Samtidig var andelen af meget tilfredse steget til 30 pct. hvilket er største andel siden maj 2016. Med de mange nye naboer på Sydhavnsafgreningen vil det kræve en stor indsats at opretholde det høje tilfredshedsniveau.



## → Mål for 2018

### 01

Metroselskabet vil arbejde for, at Metroselskabet fastholder naboernes tilfredshed med den information de modtager. Målet for 2018 er en tilfredshedsprocent på 75 pct. blandt naboerne til byggepladserne.

### 02

Metroselskabet vil arbejde for, at borgerne i København har en positiv holdning til metroen. Målet er at 75 pct. af borgerne i København er enige i følgende:

- Mere metro gør København til en mere attraktiv by at bo i
- Mere metro gør det nemmere og hurtigere at komme rundt i København

## → Handleplan

Metroselskabet har som ambition, at byggepladsernes mange naboer er tilfredse med den information de modtager, og at naboerne oplever selskabet som let tilgængeligt, lydhøre og løsningsorienteret. I forbindelse med anlæg af Sydhavnsafgreningen af Cityringen får Metroselskabet flere tusinde nye naboer.

Metroselskabet vil i 2018 arbejde for at videreudvikle relationerne til naboerne og de lokalt forankrede interessenter. Det sker blandt andet gennem borger- og informationsmøder i forbindelse med opstart af de konkrete anlægsaktiviteter. Derudover vil naboerne til byggepladserne fra januar 2018 kunne tilmelde sig elektroniske nyhedsbreve, som sendes ud ca. en gang om måneden med information om aktiviteter på om omkring byggepladserne. Metroselskabets indledning af tidlig dialog med forskellige lokalt forankrede interessenter skal medvirke til, at naboer til byggepladserne bliver samarbejdspartnere, således at selskabet proaktivt kan agere løsningsorienteret og så vidt muligt imødekomme lokale ønsker. I forlængelse heraf vil Metroselskabet etablere samarbejder med private og professionelle aktører fra Sydhavn omkring udsmykningen af metrohegnene, Byens Hegn. Ved Mozarts Plads er selskabet således ved at indgå partnerskaber med lokale børne- og ungdomsinstitutioner samt naboer om at udsmykke hegnene ud fra de lokales ønsker og behov. Det er Metroselskabets ambition, at de nye naboer skal være mindst ligeså tilfredse med den information, de modtager, som naboerne til Cityringen. Metroselskabet vil derfor også anvende måling og evaluering af kommunikationen til de nye naboer med henblik på at sikre, at kommunikationsindsatsen også her opnår det bedst mulige resultat.

**12** ANSVARLIGT  
FORBRUG  
OG PRODUKTION



W

# Del III

## Metroselskabets 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 samarbejdsparter, 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 anti-korruption. I det følgende fremgår MetroSelskabets policy indenfor 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. Hvis MetroSelskabet eller selskabets leverandører, samt deres underleverandører, har aktiviteter i lande, hvor menneskerettigheder generelt ikke er på et tilfredsstillende niveau, understøtter selskabet udviklingen ved at indføre nødvendige menneskerettighedsstandarder og gennemføre træning i forståelsen af standarderne.

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

## 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 ufrivillig fængselsarbejde. Selskabet tillader personalet at opsigte deres ansættelse med rimelig varsel og beholder ikke originale identifikationspapirer, indlån eller tilbageholder løn udover 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, fremmelser, afskedigelser, pension, arbejdsvilkår, arbejdsopgaver eller fordelene ud fra personlige egenskaber såsom 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 for beskyttelse af miljøet samt menneskers sundhed.

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

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

## Anti-korruption

Metroselskabet deltager ikke i nogen form for korruption, hvilket for selskabet betyder misbrug af betroet magt og midler for egen vindings skyld. Korruption omfatter blandt andet bestikkelse, nepotisme og interessekonflikt, underslæb, bedrageri, afpresning, svig, deltagelse i en kriminel organisation og hvidvask af penge. Bestikkelse er den mest almindelige form for korruption og forstås af selskabet som betaling, der er beregnet til at få nogen til at gøre noget, der er uærligt, ulovligt eller i strid med den pågældendes opgaver med henblik på at opnå en uberettiget fordel. At betale eller acceptere betaling er korruption i dens 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 indenfor menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption. 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 Global Compact. Ud over at overholde nationale love, bestemmelser og kollektive overenskomster forventes leverandørerne at erkende sit ansvar og aktivt anvende og overholde adfærdskodeks.

Leverandørerne skal efter anmodning fra Metselskabet dokumentere, hvordan leverandørerne opfylder deres sociale ansvar i henhold til adfærdskodeks. Leverandørerne skal informere om, hvordan de arbejder med social ansvarlighed samt informere om, hvor de væsentligste elementer i produktionen bliver fremstillet. Bliver leverandørerne 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 adfærdskodeks i en urimelig grad, eller hvis leverandørerne afviser at deltage i due diligence-aktiviteter eller udviser manglende vilje til at samarbejde om at løse eventuelle problemer, kan Metselskabet ophæve kontrakterne med leverandørerne.





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](http://m.dk)

Foto  
Morten Bjerregaard, Ditte Valente,  
Søren Hytting, Metroselskabet

Layout, e-Types  
Tryk, GraphicUnit ApS  
ISBN: 978-87-92378-19-4



**AM**



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