

The logo for 'Lokal tog' (Local train) is located in the top left corner. It consists of the text 'Lokal tog' in a white, sans-serif font, enclosed within a white, stylized bracket shape that points to the right.

Lokal tog



Bæredygtighedsrapport 2025

Skinnerne er lagt til en bæredygtig fremtid

Indhold

Forord	3
Vi er lokaltog	4
Lokaltogs væsentlige påvirkninger	5
Væsentlige begivenheder og handlinger i 2025	6
Generelle oplysninger	7
Miljøforhold (E)	27
Klimaændringer (E1)	28
Forurening (E2)	41
Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi (E5)	46
Sociale forhold (S)	54
Egen arbejdsstyrke (S1)	55
Naboer og omgivende samfund (S3)	73
Kunder (S4)	81
Ledelsesforhold (G)	88
Virksomhedsledelse (G1)	89
Jernbanesikkerhed (V1)	94

Lokaltog har vedtaget klimaomstillingsplan 2050

Vi kører på diesel i dag, men vi har nu en plan for at reducere vores CO₂-udledninger fra primær drift med 100%.



Alle sikkert hjem

I Lokaltog er jernbanesikkerhed et fælles ansvar, som vi sammen løfter hver dag. Bliv klogere på alt det vi gør.





Forord

For Lokaltog er bæredygtighed en forudsætning for langsigtet udvikling og ansvarlig drift

Velkommen til Lokaltog A/S' bæredygtighedsrapport for 2025.

I 2025 er rammerne for bæredygtighedsrapportering ændret. Ændringer i EU-lovgivningen betyder, at Lokaltog ikke længere er lovgivningsmæssigt forpligtet til at rapportere om bæredygtighed. På trods af dette har Lokaltogs bestyrelse besluttet at fortsætte rapporteringen. Beslutningen er truffet for at sikre fortsat transparens om selskabets bæredygtighedsmæssige forhold og for at fastholde bæredygtighed som et aktivt og integreret element i Lokaltogs strategiske og forretningsmæssige udvikling.

Bæredygtighed er fortsat det ansvar, vi som virksomhed tager på os i forhold til vores kunder, vores medarbejdere, vores ejere og de lokalsamfund, vi er en del af. I 2025 har vi derfor valgt at styrke rapporteringen inden for udvalgte områder, herunder jernbanesikkerhed, kunder samt naboer og det omgivende samfund, hvor vores aktiviteter har en direkte betydning i hverdagen.

I 2025 har Lokaltogs bestyrelse desuden vedtaget en klimaomstillingsplan for perioden 2025–2050. Planen viser, hvordan Lokaltog vil reducere sine udledninger i

overensstemmelse med Paris-aftalen og nå netto-nul CO₂-ækvivalent-emissioner senest i 2050 for selskabets primære drift. Omstillingen til batteritog udgør den væsentligste enkeltstående forudsætning for at nå dette mål.

Realiseringen af klimaomstillingsplanen er allerede godt i gang. I 2025 har Lokaltog på opdrag fra Region Sjælland indgået kontrakt om levering af yderligere ti batteritog til drift, primært på Odsherredsbanen. Derudover har Lokaltog, efter mandat fra Region Hovedstaden, igangsat et udbud omfattende fire batteritog og ladeinfrastruktur til Nærumbanen. Disse skridt bygger videre på de beslutninger, der blev truffet i 2024, og markerer en fortsat og målrettet bæredygtig omstilling af vores selskab.

Med denne bæredygtighedsrapport ønsker vi fortsat at give et åbent og retvisende billede af Lokaltogs arbejde med bæredygtighed. I rapporten kan man se de fremskridt, vi har opnået, og de udfordringer, vi fortsat arbejder med. Rapporten er et led i vores ambition om at bidrage til mere bæredygtig skinnebåren kollektiv transport til gavn for kunder, lokalsamfund og virksomheder.

Skinnerne er lagt til en bæredygtig fremtid.

Med venlig hilsen

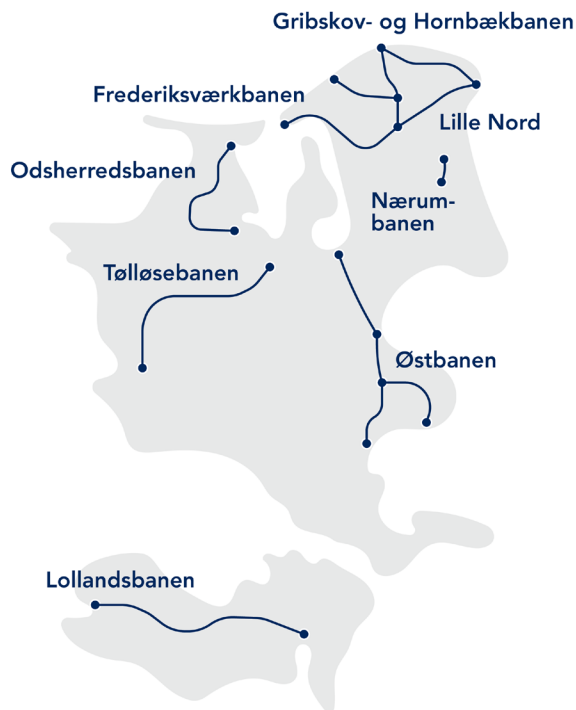
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Poulsen'.

Christian Poulsen
Bestyrelsesformand

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lars Wrist-Elkjær'.

Lars Wrist-Elkjær
Administrerende direktør

Lokaltog er dit lokale tog – og et af Danmarks største togselskaber



9,4

millioner passagerer

Vores kunder

I 2025 kørte 9,4 millioner passagerer med vores tog.

Lokaltogs kunder oplevede samlet set i 2025, at vi gennemførte 99,1% af afgangene, og at 95,7% af vores tog ankom til tiden, dvs. inden for tre minutter.

Dette er en positiv udvikling i forhold til 2024, hvor resultatet var 93,6%.

58

togsæt

Vores togdrift

Lokaltog har 58 togsæt, som alle kører på diesel.

De kørte sammenlagt 8,4 mio. km i 2025, hvilket er en stigning på 8%.

Vi har fjernstyringscentraler i Hillerød og Maribo, hvorfra togdriften overvåges og styres.

Vi har fem værksteder i hhv. Hillerød, Kongens Lyngby, Holbæk, Hårlev og Nakskov.

9

jernbanestrækninger

Vores baner

Vi driver ni jernbanestrækninger på Sjælland og Lolland-Falster, i alt 335 km spor og 117 stationer:

Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen, Lille Nord og Nærumbanen i Region Hovedstaden.

Østbanen, Odsherredsbanen, Tølløsebanen og Lollandsbanen i Region Sjælland.

600

ansatte

Vores medarbejdere

Vi er 600 ansatte, der sammen sikrer, at vores kunder kommer trygt, sikkert og komfortabelt på job, til indkøb, i skole og ud i ferielandet.

Lokomotivførere, togrevisorer, mekanikere, banearbejdere, fjernstyrings- og salgspersonale, sikkerheds- og undervisningsspecialister samt kontormedarbejdere.

Lokaltog A/S

Lokaltog Vedligehold A/S
100%

Hovedstadens Lokalbaner A/S
78,44%

Infrastrukturselskabet LJ A/S
100%

Ejerskab

Trafikselskabet Movia er hovedaktionær og ejer 75,8 procent af Lokaltog A/S.

De øvrige aktier ejes af kommunerne Faxe, Gribskov, Guldborgsund, Halsnæs, Hillerød, Helsingør, Holbæk, Kalundborg, Køge, Lolland, Odsherred, Slagelse, Sorø og Stevns samt få private investorer.

Lokaltog A/S er 100 pct. ejer af Lokaltog Vedligehold A/S, som med virkning fra 1. februar 2023 indgik aftale med Lokaltog A/S om overtagelse af virksomhedens aktiviteter vedrørende materielvedligehold- samt service og rengøring.

Lokaltogs aktiviteter påvirker mennesker, omgivelser og klima



Vi har identificeret Lokaltogs væsentligste påvirkninger i vores værdikæde dvs. fra leverandører, egen drift og til kunderne. På denne side præsenteres de væsentligste påvirkninger opdelt på de ti standarder fra EU's direktiv for bæredygtighedsrapportering (CSRD).


E1

Klimaændringer

- Forbrug af diesel til togdrift
- Vejtransport af medarbejdere
- Varme og el på vores fem værksteder
- Erstatningsbuskørsel
- Materialeforbrug til togvedligeholdelse
- Materialeforbrug til vedligeholdelse og ny infrastruktur

E2

Forurening

- Luftforurening fra togdrift, infrastruktur, værksteder, vejtrafik og ejendomme
- Forurening fra pesticider til sprøjtning af spor og bekæmpelse af invasive arter
- Samlet luft-, vand- og jordforurening i leverandørkæden, særligt for råvareudvinding og transport af varer

E3

Vand- og havressourcer

- Samlet vandforbrug i leverandørkæden ved udvinding, bearbejdning og produktion af råvarer og materialer

E4

Biodiversitet

- Direkte påvirkning af naturfølsomme områder omkring baner (fx Natura 2000-områder)
- Samlet tab af biodiversitet i leverandørkæden særligt ved udvinding af råstoffer, metaller og fossil energi

E5

Ressourcer og cirkulær økonomi

- Forbrug til og affald fra togdrift, sporvedligeholdelse samt større anlægs- og renoveringsprojekter
- Samlet forbrug og affald til fremstilling af råmaterialer og produkter til togdrift, sporvedligeholdelse, større anlægs- og renoveringsprojekter

S1

Egen arbejdsstyrke

- Gode rammer og overenskomster
- Jernbanen er en højrisikosektor ift. sikkerhed og arbejdsmiljø
- Trivsel og tryghed vægtes højt
- Faglig og personlig udvikling i fokus
- Mangfoldighed skal have større fokus

S2

Arbejdstagere i værdikæden

- Sikre og sunde arbejdsforhold for arbejdstagere i værdikæden
- Overholdelse af internationale konventioner for arbejdstagere

S3

Berørte samfund

- Sikker togdrift og infrastruktur for lokalsamfundet
- Naboer til baner og værksteder kan opleve støjgener
- Risiko for at rettigheder for samfund omkring råvareudvinding (i leverandørkæden) ikke respekteres

S4

Forbrugere og slutbrugere

- Passagerer skal kunne forvente rettidige togafgange, sikre forhold omkring rejsen
- Visse udsatte grupper støttes fx for at sikre fysiske adgangsforhold

G1

Virksomhedsledelse

- En stærk virksomhedskultur som skal fastholdes og udvikles
- Whistleblower beskyttelse
- Forebyggelse og håndtering af korruption og bestikkelse i leverandørkæden

V1 V2

Jernbanesikkerhed (V1)

- Sikker togdrift og tilgængelig infrastruktur for lokalsamfundet
- Sikker arbejdsplads for medarbejdere
- Kritiske jernbanelykker i form af kollision eller afsporing
- **Kritisk beredskab (V2)**
- Sikring af systemer og procedurer mod cyber-angreb og sundhedsepidemi

Lokaltog har i 2025 sat strategisk kurs mod netto-nul klimaudledning i 2050

Klima og miljø (E)



Lokaltog har vedtaget sin første klimaomstillingsplan 2025-2050

- I 2050 vil Lokaltog være en grøn jernbanevirksomhed med netto nul CO₂e-udledninger fra primær drift.
- Planen fungerer som et langsigtet strategisk pejlemærke for omstilling af selskabet og skal løbende opdateres.
- Målet indebærer fuld udfasning af vores nuværende dieseldrevne tog, en 100% klimaneutral el- og fjernvarmeforsyning på tværs af driften samt klimavenlige indkøb og investeringer.
- Læs mere om planen i [E1-1](#).



Grøn omstilling og nye batteritog

- I 2025 er der indgået kontrakt med Stadler Bussnang AB på leverance af yderligere 10 elektriske batteritog af typen Flirt Akku til driftsættelse i 2029.
- De skal køre på Odsherredsbanen og Tølløsebanen, hvor de skal afløse dieseltog af typen Lint 41.
- Vi har i 2025 igangsat udbud omfattende ladeinfrastruktur til Hårlev for opladning af batteritog købt til Østbanen.
- Vi forventer, at de 10 batteritog vil reducere den årlige udledning af CO₂ med ca. 3.000 tons.



Flere nye batteritog – hvor og hvornår?

- Vi har i 2025 igangsat udbud omfattende fire batteritog med tilhørende ladeinfrastruktur til Nærumbanen.
- De 4 batteritog vil forventeligt reducere den årlige udledning af CO₂ med ca. 500 tons. Reduktionen afhænger af det endelige valg af batteritog.



Lokaltog er som kritisk infrastruktur omfattet af regler for cybersikkerhed (NIS2). Vi har i 2025 skabt større robusthed ved at:

- Udbygge selskabets cybersikkerhedsstrategi.
- Etablere et Security Operation Center som overvåger Lokaltogs IT-infrastruktur.
- Opdatere leverandørkrav.
- Læs mere om cybersikkerhed i [G1-1](#).

Ledelsesforhold (G)

Medarbejdere og samfund (S)



Mere togdrift øger mobiliteten

- Vi har udvidet halvtimes-driften i Nordsjælland til aftener og weekender.
- Det giver højere frekvens og dermed bedre forbindelser mellem lokalsamfundene.
- Flere afgange øger mobiliteten og værdien for mange borgere i de lokale samfund.
- Læs mere om køreplansudvidelserne i [S4-4](#).



Ny forbedret nabokommunikation med e-Boks

- Med nyt IT-system kan Lokaltog nu varsle konkrete naboer til banen i god tid med E-Boks inden et nyt anlægsarbejde starter.
- Vi kan målrettet beskrive omfang og tidsrum for mulige gener mere konkret og invitere til spørgsmål og dialog.
- Læs mere om systemet i [S3-4](#).



Lokallivet i Tisvildeleje får glæde af den gamle stationsbygning

- Lokaltog har som led i vores ejendomsstrategi solgt Tisvildeleje stationsbygning med tilstødende arealer.
- De lokale købere har planer om at udvikle bygning og område for at skabe mere liv og aktiviteter til glæde for lokalsamfundet.
- Salget er sket på kommercielle vilkår via ejendomsmægler.



Alle Sikkert Hjem – skolebesøg med fokus på sikker færdsel ved vores baner

- Flere lokomotivførere har været på opsøgende besøg på skoler langs tre af vores baner: Odsherredsbanen, Tølløsebanen og Østbanen.
- Her fortæller de elever og lærere om hvordan man færdes sikkert ved banen, i overkørsler og på stationer. Til fods, på løbehjul eller cykel.
- Læs mere om skolebesøg i [S3-4](#).



Udligning af lokale og regionale lønforskelle

- Ny aftale for Lokaltogs værksteder vil udligne regionale lønforskelle for de ansatte under Dansk Metal over en årrække efter en trappemodell.
- Lønudligningen giver ligeledes bedre mulighed for, at medarbejderne kan arbejde fra forskellige lokationer.
- Læs mere om arbejdsforhold under [S1-4](#).



Generelle oplysninger



Generelle oplysninger

→ Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapport	9
→ Oplysninger i relation til specifikke omstændigheder	10
→ Bæredygtighedsparametre i incitamentsordninger	10
→ Bestyrelse og selskabsledelse	11
→ Strategi, forretningsmodel og værdikæde	14
→ Interessenters interesser og synspunkter	17
→ Dobbelt væsentlighedsvurdering	18
→ Proces for udarbejdelse af dobbelt væsentlighedsvurdering	20
→ Oplysningskrav omfattet af bæredygtighedsrapporten	22
→ Politikoversigt	26

ESRS 2

Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapport

BP-1

Dette er Lokaltogs anden bæredygtighedsrapport, og den dækker kalenderåret 2025. Rapporten dækker hele Lokaltog A/S med datterselskaber på samme måde som det finansielle regnskab.

Hovedparten af data er indsamlet for kalenderåret 2025, mens en mindre del stammer fra Lokaltogs grønne regnskab, som dækker perioden 1. juli 2024 til 30. juni 2025. Det gælder primært driftsdata, som vurderes at være stabile over en 12-måneders periode.

Efter det oprindelige CSRD-direktiv ville Lokaltog have været omfattet fra regnskabsåret 2025, men med EU-kommissionens Omnibus-ændringer, vedtaget 16. december 2025, er Lokaltog ikke længere omfattet.

I årets bæredygtighedsrapport har vi valgt fortsat at tage udgangspunkt i udvalgte standarder og oplysningskrav fra *Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)*¹, og European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Disse er implementeret i dansk lov ved årsregnskabslovens §99a, som Lokaltog fortsat er omfattet af.

Da rapporteringen nu er frivillig, vil formatet fremover blive tilpasset med fokus på høj transparens, åbenhed og bedre læsbarhed overfor vores interessenter.

Bæredygtighedsrapporten bygger på den opdaterede dobbeltvæsentlighedsvurdering (DVV). I år har vi udvidet rapporten med tre nye kapitler, så rapporten denne gang indeholder følgende emner:

- Generelle oplysninger (ESRS 2)
- Klima (E1)
- Forurening (E2)
- Ressourceforbrug og cirkulær økonomi (E5)
- Egen arbejdsstyrke (S1)
- Naboer og omgivende samfund (S3) – *nyt kapitel*
- Kunder (S4) – *nyt kapitel*
- Virksomhedsledelse (G1)
- Jernbanesikkerhed (V1) – *nyt kapitel*

Det fremgår af dobbelt væsentlighedsvurderingen, hvilke øvrige standarder, der er vurderet væsentlige for Lokaltog, se [SBM-3](#).

Regnskabsmæssige skøn og vurderinger

Lokaltog har forbrugstal for de data, der stammer fra det grønne regnskab (scope 1 og 2 energi samt de væsentligste forbrugsstoffer fra driften). Øvrige data er så vidt muligt opgjort eller beregnet i fysiske mængder.

For indkøb af varer og tjenester (scope 3) er udledninger beregnet på baggrund af omsætningstal fra det finansielle regnskab. Det gælder blandt andet reservedele og forbrugsstoffer til togvedligehold.

I arbejdet med klimaregnskabet for 2025 har det været nødvendigt at anvende en række skøn og antagelser for, at analysearbejdet står mål med de forventede resultater. De konkrete forudsætninger for disse skøn og antagelser fremgår af de enkelte tabeller samt af den metodebeskrivelse, der ligger til grund for klimaregnskabet.

Datakvaliteten i bæredygtighedsrapporten varierer og ikke alle kan bestemmes på tilstrækkelig konsistent vis, enten pga. uklarheder i opgørelsesmetoden eller fordi datakilderne ikke er komplette. Forbedring af datagrundlaget er derfor et prioriteret fokusområde, som kræver en langsigtet og flerårig indsats. Det kan også betyde, at enkelte nøgletal fremover vil blive genberegnet, hvis ny viden eller forbedrede metoder giver anledning til det.

Ekstern gennemgang

Bæredygtighedsrapport for 2025 er ikke omfattet af krav om ESG-revision, og der er derfor ikke foretaget ekstern ESG-revision af denne rapport. Rapporten er dog kvalitetssikret internt i Lokaltog.

Oplysninger i relation til specifikke omstændigheder

BP-2

Der er ingen specifikke omstændigheder, som giver anledning til bemærkninger i bæredygtighedsrapporten for 2025.

Den opdaterede dobbeltvæsentlighedsvurdering for 2025 indeholder kun få justeringer, som alene bunder i en forbedret metodeforståelse.

I de tilfælde, hvor opsamling og rapportering af data afviger fra tidligere, fx ved ændring af regnskabsperioden, er det beskrevet i tilhørende opgørelsesmetode.

Bæredygtighedsparametre i incitamentsordninger

GOV-3

Der er ingen medlemmer af selskabets ledelse, der oppebærer incitamentsordninger i forhold til bæredygtighedsparametre.





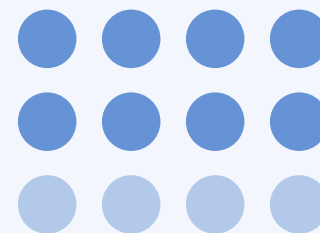
Bestyrelse og selskabsledelse

GOV-1

Lokaltog ledes af en bestyrelse bestående af 12 personer (10 mænd og 2 kvinder heraf 8 generalforsamlingsvalgte og 4 medarbejdervalgte). Bestyrelsen har ingen udvalg.

Selskabets daglige ledelse består af følgende personer:

- **Lars Wrist-Elkjær**
administrerende direktør
(direktion)
- **Stig Allan Nielsen**
driftsdirektør
- **Tom S. Woldger**
HR-direktør
- **Winnie Sand**
økonomidirektør
- **Claus René Pedersson**
sikkerhedschef
- **Kurt Lauridsen**
bæredygtighedschef
- **Mette Berthelsen**
kommerciel og kommunikationschef



8 generalforsamlingsvalgte medlemmer

4 medarbejdervalgte medlemmer

Bestyrelsen præsenteres nærmere på de næste to sider.



Lokaltog A/S' bestyrelse



Christian Poulsen
 Generalforsamlingsvalgt
 formand.
 Indtrådt i bestyrelsen i 2025.
 Født 1966.



Erik Christensen Lund
 Generalforsamlingsvalgt
 næstformand.
 Indtrådt i bestyrelsen i 2025.
 Født 1948.



Felex Pedersen
 Generalforsamlingsvalgt
 næstformand.
 Indtrådt i bestyrelsen i 2025.
 Født 1969.



Annie Hagel
 Generalforsamlingsvalgt
 bestyrelsesmedlem.
 Indtrådt i bestyrelsen i 2022.
 Født 1950.



Jan Hemberg Herskov
 Generalforsamlingsvalgt
 bestyrelsesmedlem.
 Indtrådt i bestyrelsen i 2022.
 Født 1966.



Bolette Christensen
 Generalforsamlingsvalgt
 bestyrelsesmedlem.
 Indtrådt i bestyrelsen i 2022.
 Født 1963.

Uddannelse	Christian er uddannet akademiingeniør, elektronik/IT-linjen i 1988 fra DTU. Derudover har han en HD i udenrigshandel fra CBS samt en Executive MBA i 2005, også fra CBS.	Erik er uddannet pantefoged og skattervisor. Han har gennemført flere ledelsesuddannelseskurser.	Felex er uddannet som offset trykker fra Nordvangsskolen i Glostrup og senere som tagdækker.	Annie er uddannet journalist, Cand. mag. i dansk og samfundsfag med pædagogikum, master i professionel kommunikation.	Jan er uddannet på handelsskole og i forretning, efterfølgende på politiskolen.	Bolette har en uddannelse som Cand.psych. og er specialist i organisationsudviklingspsykologi. Hun har gennemført en E*MBA og Global Board Leadership Masterclass på CBS. Hun har diverse kurser fra Insead og IMD.
Erhvervs erfaring	Christian har fra 2024 været CEO i Københavns Lufthavne, hvor han siden 2008 har været en del af ledelsen som Vice President, COO og CIO. Tidligere har han blandt andet været CEO i Carl Bro IT & Telekommunikation A/S, Netman A/S og HandStep A/S.	Erik har været pantefoged, skattervisor og sidenhen kontorchef i Helsingør og Københavns kommuner med ansvar for opkrævningen samt fagchef og medlem af direktionen i SKAT København med ansvar for inddrivelse og erhvervslicensing.	Felex har været offset trykker og har arbejdet som tagdækker i Derbigum. Han har desuden arbejdet på Øresundsforbindelsens tunnelsektioner i Nordhavn og Kastrop.	Annie har i en årrække været freelancejournalist, informations- og kommunikationsrådgiver med opgaver for offentlige organisationer – primært inden for sundhedsområdet, men også kollektiv trafik.	Jan har arbejdet i Politiet i 32 år og er lige nu i Lokalpolitiet i Roskilde. Han har været selvstændig erhvervsdrivende ved siden af politiet og også haft en kontorforsyningsvirksomhed i Roskilde.	Bolette er professionelt bestyrelsesmedlem. Hun har i en lang årrække været en del af direktionen i DI. Efterfølgende har hun været CEO i BØRNEfonden og Business Vordingborg. Hun er desuden udpeget af den danske regering som ghettorepræsentant.
Bestyrelses erfaring	Christian er også formand for bestyrelserne i Copenhagen Airports International A/S og Copenhagen Airports Hotels A/S. Christian sidder desuden i bestyrelsen i MT Højgaard Holding og en række andre virksomheder og organisationer.	Erik har været medlem af kommunalbestyrelsen i Allerød kommune i 32 år, hvor han bl.a. har været borgmester og folketingsmedlem. Han er regionsrådsmedlem i Region Hovedstaden samt bestyrelsesmedlem i Movia og tidligere i HMN Naturgas I/S.	Felex er byrådsmedlem i Odsherred Kommune og er udpeget til Uddannelsesudvalget og Socialudvalget. Han er udpeget til den socialdemokratiske gruppeledelse i Region Sjælland.	Annie er også bestyrelsesmedlem i oplysningsforbundet DEO og Komiteen for Sundhedsoplysning. Hun har desuden været medlem af bestyrelsen for Hovedstadens Letbane.	Jan har været medlem af Hovedbestyrelsen i Dansk Folkeparti, ligesom han er formand for lokalforeningen i Dansk Folkeparti – Roskilde samt medlem af bestyrelsen for Roskildehjemmet.	Bolette er også bestyrelsesformand for Phobos Holding, Kunstmuseum Brandts og Lykkelige samt bestyrelsesmedlem i en række danske virksomheder og organisationer.
Bidrag	Christian bidrager med sin erfaring inden for strategisk selskabsledelse, herunder kritisk infrastruktur, IT og digitalisering.	Erik er udpeget af Region Hovedstaden, hvor han sidder i Udvalget for trafik og regional udvikling og Udvalget for fastholdelse og rekruttering i sundhedsvæsenet.	Felex er udpeget af Region Sjælland, hvor han sidder i Det nære sundhedsudvalg og Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.	Annie er udpeget af Region Hovedstaden. Hun er opmærksom på politiske beslutningers betydning for Lokaltog, og hun har særlig øje for selskabets kommunikation med omverdenen.	Jan er udpeget af Region Sjælland og bruger også tid på social- og psykiatripolitik samt det nære sundhedsvæsen.	Bolette bidrager med at udvikle den forretningsmæssige strategi med efterfølgende implementering af HR, Kommunikationsstrategi og ESG-strategi.

Lokaltog A/S' bestyrelse (fortsat)



Søren Strøm

Generalforsamlingsvalgt bestyrelsesmedlem. Indtrådt i bestyrelsen i 2023. Født 1963.



Peter Lawaetz Winkler

Generalforsamlingsvalgt bestyrelsesmedlem. Indtrådt i bestyrelsen i 2025. Født 1981.



John Thulstrup Jensen

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem. Indtrådt i bestyrelsen i 2023. Født 1966.



Kasper Olsen

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem. Indtrådt i bestyrelsen i 2023. Født 1971.



Martin Clante

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem. Indtrådt i bestyrelsen i 2023. Født 1964.



Tom Bach

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem. Indtrådt i bestyrelsen i 2023. Født 1971.

Uddannelse	Søren har en uddannelse som Cand.merc.aud og Statsautoriseret revisor. Han har gennemført bestyrelsesuddannelsen på CBS og Bestyrelsesakademiet. Han har diverse kurser fra IMD, Harvard og Insead.	Peter er uddannet cand.scient.pol. fra Aarhus Universitet. Peter har endvidere gennemført enkelte MBA-fag samt bestyrelsesuddannelsen på CBS.	John er uddannet elektriker og siden flymekaniker.	Kasper er uddannet lokomotivfører og SR2 arbejdsleder.	Martin er finmekaniker fra København Universitet, H.C. Ørsted Institutet.	Tom har ingen formel uddannelse.
Erhvervs erfaring	Søren er Group CFO for Renewable Energy Company A/S. Han var i en årrække partner og medlem af ledelsen i EY Danmark. Efterfølgende har han været CFO i række danske virksomheder, blandt andet Maersk Line og Stibo koncernen.	Peter er siden december 2022 økonomichef i Movia. Peter har siden 2008 arbejdet med ledelse og effektivisering af offentlige organisationer og offentlig økonomistyring i bl.a. Finansministeriet, Deloitte, DR samt Landbrugs- og Fiskeristyrelsen.	John arbejder som elektriker på Lokaltogs værksted i Hillerød. Han har været elektriker i Illum-teknik, Søværnet, hos Helsingør Dagblad m.fl. og flymekaniker i Flyvevåbnet.	Kasper arbejder som lokomotivfører. Han har tidligere været arbejdsmiljø-repræsentant for lokomotivførerne i Nordsjælland. Tidligere i sin karriere har han været forstarbejder i Banedanmark samt lokomotivfører i DSB S-tog.	Martin arbejder som lokomotivfører og er desuden tillidsrepræsentant og næstformand i LPO Lokaltog. Han har tidligere blandt andet været direktør, tekstforfatter og projektleder på reklamebureauer.	Tom arbejder som togrevisor i Lokaltog og er desuden tillids- og arbejdsmiljø-repræsentant. Tom har tidligere arbejdet bl.a. som sikkerhedsansvarlig i Ballerup Kommune og Folketingsbetjent.
Bestyrelses erfaring	Søren har mange års erfaring som professionelt bestyrelsesmedlem, og udover Lokaltog A/S er han kommende formand for revisionskomiteen i Rejsekort & Rejseplan A/S.	Peter har ikke anden bestyrelseserfaring.	John har ikke anden bestyrelseserfaring.	Kasper har ikke anden bestyrelseserfaring.	Martin har tidligere været formand for en andelsboligforening og været medarbejderrepræsentant ved Daghøj-skolen Nøddeknækkeren.	Tom er i dag også hoved-bestyrelsesmedlem i Dansk Jernbaneforbund og område-gruppeformand TPO Lokaltog.
Bidrag	Søren arbejder med at kombinere den forretningsmæssige strategi med implementering af ESG-strategi.	Peter har bred erfaring i ledelse af offentlige organisationer, herunder balancering af drift, politik og økonomi. Peter bidrager særligt med indsigt i økonomiske forhold.	John har erfaring og viden fra sin ansættelse på værkstedet i Hillerød i 2015 og han trækker på relevante erfaringer fra øvrige arbejdspladser.	Kasper har erfaring fra togdriften ved jernbanen og i sporet fra tidligere arbejdspladser såvel som i fører-rummet siden sin ansættelse i 2013.	Martin har arbejdet i Lokaltog siden 2020 og tager sin erfaring fra driften med og trækker på relevante erfaringer fra tidligere arbejdspladser og øvrige tillidsposter.	Tom har erfaring og viden fra togdriften og daglig kontakt med kunder siden sin ansættelse i 2019 og trækker på relevante erfaringer fra tidligere arbejdspladser.

Strategi, forretningsmodel og værdikæde

SBM-1

Lokaltog har i 2021 vedtaget strategiplanen "Klar til Fremtiden" for perioden 2022-2025. Selskabets formål er at binde lokalsamfundene sammen i hverdagen og til de særlige oplevelser. Lokaltogs vision lyder: "Vi vil bidrage til fremtidens bæredygtige lokalsamfund gennem bedre mobilitet og sammenhæng for kunderne, og understøtte grundlaget for vækst og lokale arbejdspladser".

Strategiplanen har tre strategiske pejlemærker og tre tværgående fokusområder, se figuren til højre:

Kunder og vækst skal forstærke Lokaltogs position og vækst. Lokaltog ønsker at være en aktiv og synlig del af lokalsamfundene samt være en værdsat samarbejdspartner. Vi vil forny og forstærke kundeoplevelsen, og vores kundetilfredshed skal være blandt branchens højeste. Vi ønsker at levere en stabil drift og et højt serviceniveau. Ydermere vil vi være en bæredygtig profil i den kollektive trafik.

Drift og udvikling skal optimere Lokaltogs drift og infrastruktur med udvikling. Vi vil levere infrastruktur og operationelle projekter til tiden og inden for den økonomiske ramme. Vi vil optimere og fremtidssikre logistikken i vores drift. Vi vil tage datadrevne beslutninger og have centraliseret lagerstyring og indkøb

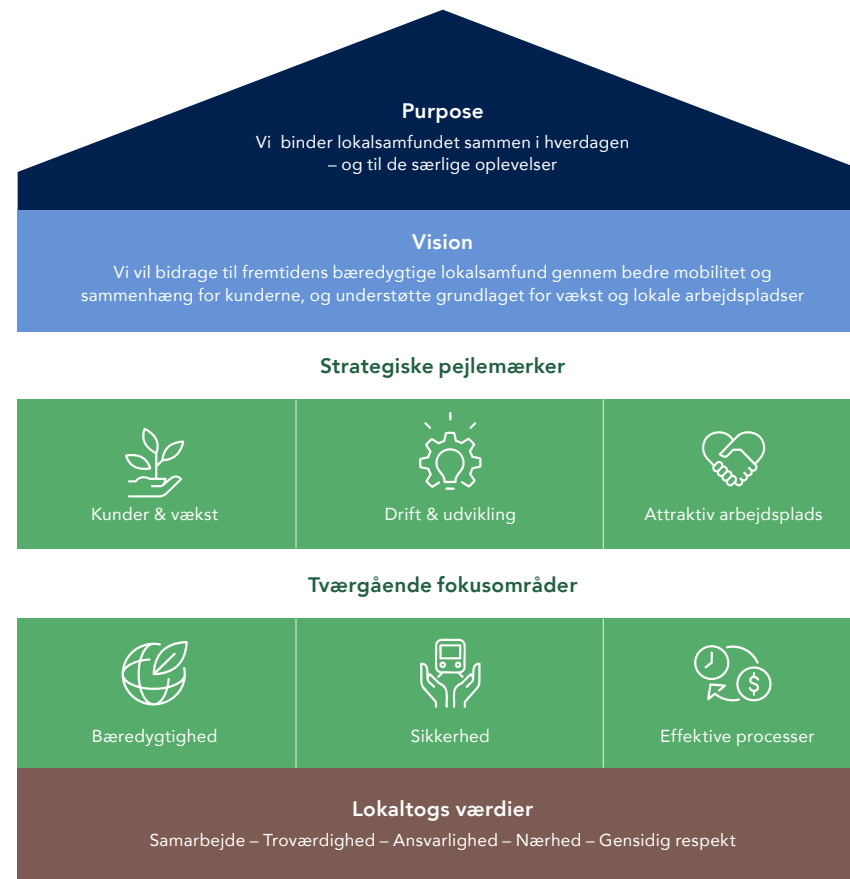
samt styrke vores sikkerhedskultur baseret på viden og vidensdeling, så vi kontinuerligt kan levere tog til tiden.

Attraktiv arbejdsplads skal styrke og synliggøre Lokaltog som arbejdsplads. Lokaltog skal være den foretrukne arbejdsplads i jernbanebranchen. Vi formår at rekruttere, uddanne og fastholde højt kvalificerede profiler. Som kollega skal man være stolt af at være en del af Lokaltog. Vi har en høj medarbejdertrivsel, vi har en fælles forståelse for kultur, og vi løfter i flok. Med åben og tydelig kommunikation vil vi have fokus på faglig og personlig udvikling. Dette vil styrke organisationen og den enkelte medarbejders kompetencer.

Sikkerhed er en vigtig del af vores forretning, og det er derfor en prioritet i vores strategi. Vores mål er at opnå EU-certificering og implementere Safety Leadership-uddannelsen for alle medarbejdere. Vi skal opretholde vores EU-certifikat for at kunne køre tog, hvilket indebærer, at vi skal efterleve en række nye krav – mange af dem er allerede en del af vores praksis.

Bæredygtighed er i fokus, og som virksomhed er det vores ansvar at agere og præstere inden for dette område. Der stilles krav fra både EU og på nationalt plan. Vi skal ikke bare præstere, men også rapportere om det. Vi skal fortælle omverdenen, hvordan vi

Lokaltogs strategihus



arbejder med bæredygtighed, og hvordan vi præsterer indenfor netop bæredygtighed. Det er derfor, vi har valgt, at bæredygtighed er en del af vores strategiplan Klar til fremtiden.

Effektive processer er en nøglekomponent i vores strategi, der strækker sig på tværs af hele organisationen. Effektive processer hjælper os med at frigive ressourcer til investeringer i fremtiden, samtidig med at vi opretholder en robust drift. Målet for 2025 er at identificere besparelser i organisationen, der vil udmunde i et tocifret millionbeløb. Disse besparelser skal investeres i infrastruktur, digitalisering og generel udvikling.

For hvert pejlemærke og fokusområde findes en ønskeposition 2025. Selskabet har evalueret strategien i 2025, og i dialog med bestyrelsen udarbejdes og vedtages en ny strategi i 2026 gældende for perioden 2026-2029.

Strategiske mål i perioden samt opnåede resultater

Kunder og vækst

Mål: 3% passagervækst over perioden.
Resultat: 0,1%. Resultat: Mål ikke opnået.

Drift & udvikling

Mål: kundeoplevelt rettidighed på minimum 95% på alle strækninger. Resultat: Mål ikke opnået.

Attraktiv arbejdsplads

Mål: Trivselsmålingen skal være forbedret med 0,7. Resultat: stigning på 0,2. Mål ikke opnået.

Bæredygtighed

Mål: Lokaltog har ud fra væsentlighedsprincippet prioriteret og defineret målbare delmål med udgangspunkt i FN's 17 verdensmål, samt gennemført besluttede handlingsplaner for indfrielse af disse. Nogle af målene skulle være nået inden for perioden, mens andre rækker udover 2025. Resultat: Mål opnået, vi fået en klimaomstillingsplan 2025-2050 (beskrevet under E1).

Sikkerhed

Mål: En forbedret sikkerhedskultur i organisationen. Resultat: Mål opnået, Lokaltog modtager fortsat mange indberetninger, hvilket tyder på øget sikkerhedsbevidsthed blandt lokomotivførerne og en positiv effekt af arbejdet med sikkerhedskultur og åben kommunikation. Samtidig ses et mindre fald i antallet af ulykker, hvilket er et positivt tegn.

Effektive processer

Mål: Ultimo 2023 har vi effektiviseret og opnået +10 mio. i årlige besparelser (resultatopgørelsen) Resultat: Mål opnået. Ultimo 2025 har vi investeret massivt i infrastruktur, digitalisering og udvikling, så vi fortsat har en veldrevet virksomhed efter 2025. Resultat: Mål opnået.

Forretningsmodel

Lokaltog A/S drives som et aktieselskab, hvor der ikke udbetales udbytte til aktionærerne.

Det er Region Hovedstaden og Region Sjælland, som finansierer driften på lokalbanerne, og derfor også beslutter serviceniveaet. Det er desuden regionerne, der finansierer og beslutter store infrastrukturprojekter på lokalbanerne. Regionerne modtager et direkte driftstilskud fra staten til at dække omkostningerne til selskabets drift.

Lokaltog-koncernen står for den fulde togdrift på ni lokalbanestrækninger i Østdanmark, herunder vedligeholdelse af det rullende materiel (58 togsæt) fordelt på fem værksteder, samt er infrastrukturejer og vedligeholder af 335 km jernbane med 117 stationer. Derudover forestår Lokaltog på kontrakt med Midtjyske Jernbaner A/S trafikstyring af Lemvigbanen udenfor normal arbejdstid. Lokaltog-koncernen beskæftigede gennemsnitligt 559 fuldtidsansatte i 2025, hvoraf 91 var ansat i datterselskabet Lokaltog Vedligehold A/S.

Størstedelen af koncernens indtægter kommer fra forhandlede kontrakter med moderselskabet Movia.

I efteråret 2024 indgik Lokaltog A/S samt datterselskaberne Infrastrukturselskabet LJ A/S og Hovedstadens Lokalbaner A/S nye kontrakter med Movia for perioden 2026–2036.

De forhandlede kontrakter med Movia omfatter offentlig servicetrafik, vedligeholdelse af rullende materiel samt vedligeholdelse af infrastruktur og ejendomme, og i den forbin-

delse har Lokaltog A/S desuden indgået aftaler om banedrift, rengøring, vedligeholdelse samt administration og materielleje mellem Infrastrukturselskabet LJ A/S, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Lokaltog Vedligehold A/S og Lokaltog A/S.

Lokaltogs forretningsområder og værdikæde

Lokaltogs daglige aktiviteter dækker to primære forretningsområder:

1. Togdrift (herunder fremføring og vedligeholdelse af tog samt salgssteder)
2. Infrastruktur – delt op i to underkategorier:
 - A. Drift (fx fjernstyring) og vedligehold (af spor, signaler, stationer m.m.)
 - B. Renovering og fornyelsesprojekter

Forretningsområdet "Togdrift" minder om DSB's rolle i den landsdækkende togdrift, mens forretningsområdet "Infrastruktur" minder om Banedanmarks rolle i det landsdækkende jernbanenet.

Lokaltogs værdikæde er illustreret på næste side, som dækker de to forretningsområder Togdrift og Infrastruktur.

Lokaltogs værdikæde

Lokaltogs aktiviteter inddelt i de to forretningsområder togdrift og infrastruktur



Opstrøms aktiviteter

Egen drift

Nedstrøms aktiviteter

Ressourceudvinding	Forarbejdning og fremstilling	Transport	Projekter og service	Togdrift	Infrastrukturdrift	Fornyelsesprojekter	Anvendelse	Efter levetid
Olie Naturgas Skærver Grus Metaller Træ m.m.	Fossil energi Reserve dele, kemikalier og forbrugsstoffer Konstruktionsma- terialer m.m.	Bane Vej Sø Fly	Rådgivning IT Rengøring Entreprenører	Fremføring, togvedligehold, salg, kundeservice m.m.	Fjernstyring, vedligehold af spor, signaler, stationer m.m.	Fx spor, signaler og stationer	Kunder rejser fra A til B mellem lokalsamfund Lokaltog kører tog på egen infrastruktur sammen med andre togoperatører	Affaldsbehandling fra værksteder, stationer, spor og ejendomme

Interessenters interesser og synspunkter

SBM-2

Lokaltog identificerede og kortlagde sine interessenter i 2024 som led i forberedelsen af bæredygtighedsrapporteringen. Der er ikke sket ændringer i 2025.

Dialogen med vores interessenter er central for Lokaltog. Den er en forudsætning for, at vi kan skabe værdi og arbejde målrettet med vores purpose og vision. Se oversigten til højre samt afsnit [SBM-1](#).

Lokaltogs væsentligste interessenter (2025)

Væsentligste interessenter	Formål	Sådan interagerer vi
Ejere og regioner	Sikre enighed om strategi, mål og præstation	Generalforsamling, bestyrelsesmøder, møder på administrativt niveau
Medarbejdere	Sikre attraktiv arbejdsplads, udveksle synspunkter og berige beslutninger i selskabet	Samarbejdsudvalg, arbejdsmiljøorganisationen, trivselsundersøgelser, arbejdspladsvurderinger
Leverandører og rådgivere	Sikre kontrakt og lovoverholdelse, forretningsetik, præstationer, rettidig omhu for Lokaltog	Markedsdialog, kontraktforhandlinger og opfølgning, leverandørbesøg og løbende evaluering samt fagligt samarbejde fx omkring sikkerhed på Lokaltogs baner og områder
Påvirkede lokalsamfund	Sikre dialog og berige beslutninger for selskabet og øvrigt samfund	Lokaltog arrangementer, borgermøder, møder på uddannelsesinstitutioner, lokale erhvervsråd samt deltagelse i møder om specifikke temaer fx med Trafikselskabet Movia og lokale politikere
Kommercielle partnerskaber	Sikre enighed om kommerciel strategi, mål og præstation	Partnerskabsaftaler, dialogmøder og konkrete task force møder
NGO'er	Sikre dialog og berige beslutninger for selskabet og øvrigt samfund	Dialogmøder med særlige temaer
Slutbrugere og forbrugere	Forstå kunder og sikre dialog for at forbedre produkt og service	Kundeundersøgelser, fokusgruppemøder
Medier	Sikre dialog og informere kunder, naboer og lokalsamfund	Artikler, medieindslag, læserbreve, annoncer og Lokaltogsarrangementer
Myndigheder	Sikre lovoverholdelse, dialog og berige beslutninger for selskabet og øvrigt samfund	Dialogmøder med særlige temaer fx om jernbanesikkerhed, jordforurening, Natura 2000/§3 områder og lignende
Aktører i banesektoren og kollektiv transport	Sikre dialog og berige beslutninger for selskabet og øvrigt samfund	Dialogmøder med særlige temaer fx om kundeservice, passagerinformation, jernbanesikkerhed, bæredygtighed og lignende

Lokaltog vil løbende revurdere listen over interessenter og om, der er behov for andre tiltag, der kan styrke dialogen med vores væsentligste interessenter.

Læs nærmere om selskabets vigtige relationer med naboer og omgivende samfund samt kunder i rapportens to nye kapitler: [S3](#) og [S4](#).

Dobbelt væsentlighedsvurdering

SBM-3

Resultatet af Lokaltogs opdaterede dobbeltvæsentlighedsvurdering 2025 er sammenfattet i oversigten til højre. Alle ESRS-standarder er vurderet væsentlige for Lokaltog, enten i egen drift eller opstrøms. Klimaændringer (E1), Egen arbejdsstyrke (S1) og Virksomhedsledelse (G1) er vurderet væsentlige både fra et påvirkningsperspektiv og et finansielt perspektiv.

Miljøforhold (E)

- E1 Klimatilpasning
- E1 Klimaændringer
- E2 Forurening
- E3 Vand og havressourcer
- E4 Biodiversitet og økosystemer
- E5 Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Sociale forhold (S)

- S1 Egen arbejdsstyrke
- S2 Arbejdstagere i værdikæden
- S3 Berørte samfund
- S4 Forbrugere og slutbrugere

Ledelsesforhold (G)

- G1 Virksomhedsledelse
- V1 Jernbanesikkerhed
- V2 Kritisk beredskab

Dobbeltvæsentlighedsvurdering for Lokaltog 2025



Til højre er dobbeltvæsentlighedsvurderingen beskrevet for Lokaltogs leverandørkæde (opstrøms), egen drift og nedstrøms for hver ESRS-standard samt virksomhedsspecifikke emner.

Lokaltogs slutprodukt er en transportservice, og derfor består dets påvirkninger nedstrøms primært af affaldshåndtering fra selskabet. Hvert bæredygtighedsemne kan være væsentligt i forhold til påvirkninger på klima, miljø og mennesker (I), eller det kan være væsentligt i forhold til risici (R) eller muligheder (O) for selskabet.

Der er identificeret væsentlige emner på tværs af alle ESG-standarder. Nogle er direkte relevante for selskabets egen drift, mens andre primært vedrører forhold i den opstrøms værdikæde (Lokaltogs leverandører). Selskabet har i tillæg identificeret særlige virksomhedsspecifikke emner, eksempelvis kritisk beredskab omfattende cyber-angreb og sundheds-epidemier samt jernbanesikkerhed.

De specifikke bæredygtighedsemner beskrives i de følgende kapitler.

- Negativ aktuel påvirkning
- Negativ potentiel påvirkning
- Risiko
- Mulighed
- Positiv aktuel påvirkning



Dobbeltvæsentlighedsvurdering relateret til værdikæde for Lokaltog 2025

ESRS standard	Lokaltogs leverandørkæde (opstrøms)		Lokaltog egen drift		Lokaltogs nedstrøms aktiviteter	
	Væsentligt emne (IRO ³)	Type	Væsentligt emne (IRO ³)	Type	Væsentligt emne (IRO ³)	Type
E Miljøforhold						
E1 Klimatilpasning			Ekstremvejr destabiliserer infrastrukturen	●		
E1 Klimaændringer	Samlet klimaaftryk opstrøms i værdikæden	●	Klimaaftryk togdrift, infrastruktur, værksteder, vejtrafik og ejendomme	●		
E2 Forurening	Samlet luft-, vand- og jordforurening opstrøms i værdikæden	●	Luft- og støjforurening fra togdrift, infrastruktur, værksteder, vejtrafik og ejendomme	●		
E3 Vand og havressourcer	Samlet vandforbrug opstrøms i værdikæden	●				
E4 Biodiversitet	Samlet tab af biodiversitet opstrøms i værdikæden	●	Direkte påvirkning af naturfølsomme områder omkring baner	●		
E5 Ressource-anvendelse og cirkulær økonomi	Samlet forbrug og affald opstrøms til fremstilling af produkter og materialer til togdrift, sporvedligehold, større anlægs- og renoveringsprojekter	●	Forbrug til og affald fra togdrift, sporvedligehold, større anlægs- og renoveringsprojekter	●	Affaldsbehandling	●
S Sociale forhold						
S1 Egen arbejdsstyrke			Sikker, sund og tryk arbejdsplads	● ●		
S2 Arbejdstagere i værdikæden	Sikre og sunde arbejdsforhold for arbejdstagere i værdikæden	●				
S3 Berørte samfund	Menneskeretligheder og involvering af berørte samfund og oprindelige folk opstrøms i værdikæden	●	Understøttelse af lokalsamfunds mobilitet og vækst	●		
			Sikker togdrift og infrastruktur for lokalsamfundet	●		
			Luft- og støjforurening togdrift	●		
S4 Forbrugere og slutbrugere			Understøttelse af kunders mobilitet	●		
			Kunders sikkerhed på rejsen samt deres adgang til trafik- og rejseinformation	●		
G Virksomhedsforhold						
G1 Virksomheds-adfærd	Forebyggelse og håndtering af hændelser for korruption og bestikkelse opstrøms i værdikæden	●	En stærk kultur som fastholdes og udvikles (mulighed), herunder sikring af whistleblowers	● ●		
V1 Jernbanesikkerhed			Kritisk jernbaneulykke er en væsentlig risiko for medarbejdere og kunder samt borgere der færdes ved banen	●		
V2 Kritisk beredskab			Cyber-angreb og sundhedsepidemi er væsentlige risici for nedbrud i driften	●		

³ IRO refererer til Impacts (påvirkninger), Risks (risici) og/eller Opportunities (muligheder)

Proces for udarbejdelse af dobbelt væsentlighedsvurdering

IRO-1

Lokaltog gennemførte sin første dobbeltvæsentlighedsvurdering i 2024 på baggrund af en grundig analyse af relevante emner i samarbejde med nøglemedarbejdere i organisationen. Derudover har vi etableret en løbende dialog med relevante interessenter i sektoren, se [SBM-2](#).

Kravene til vurdering af væsentlighed for Lokaltog A/S er beskrevet i CSRD-lovgivningen, og omfattede i 2024 følgende procestrin:

Procestrin



Et bæredygtighedsemne vurderes som væsentligt, når det objektivt kan sandsynliggøres, at der er risiko for negativ påvirkning af mennesker eller naturen. Eksempler på mulige påvirkninger, risici og muligheder, som er anvendt i vurderingen, fremgår nedenfor.

I efteråret 2025 blev dobbeltvæsentligheds-vurderingen opdateret i samarbejde med nøglemedarbejdere i organisationen. Resultatet afveg ikke fra vurderingen i 2024, og derfor blev bestyrelsen ikke involveret i denne opdatering.

Vurdering af Lokaltogs påvirkninger, risici og muligheder



Oplysningskrav omfattet af bæredygtighedsrapporten

IRO-2

I dette afsnit og de efterfølgende tabeller vises de væsentlige oplysningskrav i ESRS-standarderne med indikation af, om de er inkluderet i denne bæredygtighedsrapport.

Det er valgt ikke at inkludere kapitlerne E3 Vand og havressourcer og E4 biodiversitet og økosystemer i denne rapport.



Generelle oplysninger

Generelle oplysninger (ESRS 2)

ID	Oplysningskrav	Inkluderet i denne rapport
BP-1	Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapport	✓
BP-2	Oplysninger i relation til specifikke omstændigheder	✓
GOV-1	Bestyrelse og selskabsledelse	Delvis
GOV-2	Bæredygtighedsemner behandlet af ledelse	–
GOV-3	Bæredygtighedsparametre i incitamentsordninger	✓
GOV-4	Erklæring om bæredygtigheds due diligence	–
GOV-5	Risikostyring i bæredygtighedsrapportering	–
SBM-1	Strategi, forretningsmodel og værdikæde	✓
SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	✓
SBM-3	Dobbelt væsentlighedsvurdering	✓
IRO-1	Proces for udarbejdelse af dobbelt væsentlighedsvurdering	✓
IRO-2	Oplysningskrav omfattet af bæredygtighedsrapporten	✓
IRO-2	EU-lovgivningsdatapunkter	–
MDR-P	Politikoversigt	✓
EU Taxo	Offentliggørelse af oplysninger om EU-taksonomiforordningen (ESRS 1)	–

E Miljøforhold

Klimaændringer (E1)

ID	Oplysningskrav	Inkluderet i denne rapport
ESRS 2 GOV-3	Bæredygtighedsparametre i incitamentsordninger	–
E1-1	Omstillingsplan for reduktion af klimapåvirkning	✓
ESRS 2 SBM-3	Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	✓
ESRS 2 IRO-1	Proces for identifikation og vurdering af klimarelaterede påvirkninger, risici og muligheder	✓
E1-2	Politikker for klimapåvirkning og klimatilpasning	✓
E1-3	Handlinger og ressourcer i forhold til klimapolitikker	✓
E1-4	Mål relateret til klimapåvirkning og klimatilpasning	✓
E1-5	Energiforbrug og energimix	✓
E1-6	Bruttodrivhusgasemissioner for scope 1, 2, 3 og samlede drivhusgasemissioner	✓
	Drivhusgasintensitet baseret på nettoomsætning	–
	GHG-data hierarki	Ikke relevant
E1-7	Drivhusgasfjernelse og drivhusgasreduktionsprojekter finansieret gennem CO ₂ -kreditter	Ikke relevant
E1-8	Intern CO ₂ -prissætning	–
E1-9	Forventede økonomiske effekter fra væsentlige fysiske risici og overgangsrisici og potentielle klimarelaterede muligheder	–

Forurening (E2)

ID	Oplysningskrav	Inkluderet i denne rapport
ESRS 2 IRO-1	Proces for identifikation og vurdering af forureningsrelaterede påvirkninger, risici og muligheder	✓
E2-1	Politikker relateret til forurening	✓
E2-2	Handlinger og ressourcer relateret til forurening	✓
E2-3	Mål relateret til forurening	✓
E2-4	Forurening af luft, vand og jord	✓
E2-5	Problematiske og meget problematiske stoffer	✓
E2-6	Forventede økonomiske effekter fra forureningsrelaterede påvirkninger, risici og muligheder	–

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi (E5)

ID	Oplysningskrav	Inkluderet i denne rapport
ESRS 2 IRO-1	Proces for identifikation og vurdering af påvirkninger, risici og muligheder relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	✓
E5-1	Politikker relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	✓
E5-2	Handlinger relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	✓
E5-3	Mål relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	✓
E5-4	Ressourcetilstrømning	✓
E5-5	Ressourceudstrømning	✓
E5-6	Forventede økonomiske effekter fra ressourceforbrug og cirkulær økonomi-relaterede påvirkninger, risici og muligheder	–

S Sociale forhold

Egen arbejdsstyrke (S1)

ID	Oplysningskrav	Inkluderet i denne rapport
ESRS 2 SBM-2	Involvering af medarbejderne i strategiudvikling	✓
	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	✓
ESRS 2 SBM-3		✓
S1-1	Politikker relateret til egen arbejdsstyrke	✓
	Processer for samarbejde med egne arbejdstagere og arbejdstagerrepræsentanter om påvirkninger	✓
S1-2		✓
	Processer til afhjælpning af negative påvirkninger og kanaler for at give udtryk for bekymring	✓
S1-3		✓
	Handlinger for de væsentlige påvirkninger, risici og muligheder	✓
S1-4		✓
	Mål for håndtering af væsentlige påvirkninger, risici og muligheder	✓
S1-5		✓
	Karakteristika for virksomhedens ansatte	✓
S1-6		–
	Karakteristika for ikkeansatte arbejdstagere i virksomhedens egen arbejdsstyrke	–
S1-7		✓
	Kollektive overenskomstforhandlinger og social dialog	✓
S1-8		✓
	Mangfoldighedsparametre	✓
S1-9		✓
	Tilstrækkelige lønninger	✓
S1-10		✓
	Social beskyttelse	✓
S1-11		–
	Personer med handicap	–
S1-12		✓
	Parametre for uddannelse og kompetenceudvikling	✓
S1-13		✓
	Sundhed og sikkerhedsparametre	✓
S1-14		✓
	Parametre for balancen mellem arbejdsliv og privatliv	✓
S1-15		✓
	Kompensationsparametre (lønforskel og samlet kompensation)	✓
S1-16		✓
	Hændelser, klager og alvorlige virkninger på menneskerettighederne	✓
S1-17		✓

Naboer og berørte samfund (S3)

ID	Oplysningskrav	Inkluderet i denne rapport
ESRS 2 SBM-2	Berørte samfunds interesser og synspunkter	✓
	Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder og berørte samfunds samspil med Lokaltogs strategi og forretningsmodel	✓
ESRS 2 SBM-3		✓
S3-1	Politikker relateret til berørte samfund	✓
S3-2		✓
	Processer til at engagere sig i berørte samfund om påvirkninger fra Lokaltog	✓
S3-3		✓
	Processer til at afhjælpe negative påvirkninger samt mulige kanaler for berørte samfund til at give udtryk for deres bekymringer	✓
S3-4		✓
	Handlinger for de væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til naboer og berørte samfund	✓
S3-5		✓
	Mål for håndtering af væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til naboer og berørte samfund	✓
S3-6		✓
	Antal klager over Lokaltogs drift og projekter	✓

Kunder (S4)

ID	Oplysningskrav	Inkluderet i denne rapport
ESRS 2 SBM-2	Kunders interesser og synspunkter på dette felt	✓
	Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder og kunders samspil med Lokaltogs strategi og forretningsmodel	✓
ESRS 2 SBM-3		✓
S4-1	Politikker relateret til kunder	✓
S4-2		✓
	Processer til at engagere sig med kunder om påvirkninger	✓
S4-3		✓
	Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler for kunder til at give udtryk for bekymringer	✓
S4-4		✓
	Handlinger for de væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til kunder	✓
S4-5		✓
	Mål for håndtering af væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til kunder	✓
S4-6		✓
	Data relateret til kunder (antal kunder, person-km, rettidighed, kundetilfredshed, oplevet tryghed) per bane eller samlet	✓

G Ledelsesforhold

Virksomhedsledelse (G1)

ID	Oplysningskrav	Inkluderet i denne rapport
ESRS 2 GOV-1	Administrations-, tilsyns- og ledelsesorganernes rolle	Se ESRS 2 GOV-1
ESRS 2 IRO-1	Proces for identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder relateret til virksomhedsledelse	✓
G1-1	Virksomhedskultur og politikker for god forretningskik	✓
G1-3	Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelsen	✓
G1-4	Bekræftede tilfælde af korruption eller bestikkelse	✓
G1-5	Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed	✓
G1-6	Betalingspraksis	✓

Jernbanesikkerhed (V1)

ID	Oplysningskrav*	Inkluderet i denne rapport
ESRS 2 SBM-2	Interessenternes interesser og synspunkter på dette felt	✓
ESRS 2 SBM-3	Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder og kundens samspil med Lokaltogs strategi og forretningsmodel	✓
V1-1	Politikker relateret til jernbanesikkerhed ift. medarbejdere, ikke-ansatte, naboer, kunder og omgivende samfund	✓
V1-2	Processer til at engagere sig med jernbanesikkerhed om påvirkninger ift. medarbejdere, ikke-ansatte, naboer, kunder og omgivende samfund	✓
V1-3	Processer til afhjælpning af negative påvirkninger og kanaler for medarbejdere, ikke-ansatte, naboer, kunder og omgivende samfund til at give udtryk for bekymringer vedr. jernbanesikkerhed	✓
V1-4	Handlinger for de væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til jernbanesikkerhed	✓
V1-5	Mål for håndtering af væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til jernbanesikkerhed	✓
V1-6	Data relateret til jernbanesikkerhed (antal hændelser, påkørsler, nær ved hændelser, osv.)	✓

* Kapitel Jernbanesikkerhed (V1) er et frivilligt og virksomhedsspecifikt emne, som er opbygget efter de samme principper som de øvrige kapitler og følger retningslinjerne i ESRS 1 i CSRD.

Politikoversigt

MDR-P

Lokaltog har følgende ESG- og bæredygtighedsrelaterede politikker. Alle politikker revurderes og godkendes årligt.

Visse politikområder, som fx jernbanesikkerhedspolitik, politik for informationssystemsikkerhed, CSR-politik samt politik for likviditets- og formuepleje, er forankret i bestyrelsen.

Lokaltogs bestyrelse vurderer løbende, hvilke af selskabets politikker, der skal forankres på bestyrelsesniveau.

Liste over aktive politikker i Lokaltog inddelt efter ESG-kategorier

Politik	Ansvarlig
E Miljøforhold	
Miljø- og klimapolitik	Chef for Bæredygtighed
S Sociale forhold	
Personalepolitik	HR-direktør
Fraværspolitik	HR-direktør
Rygepolitik	Chef for Bæredygtighed
Alkohol- og rusmiddelpolitik	HR-direktør
Seniorpolitik	HR-direktør
Politik for adfærd på de sociale medier	HR-direktør
Arbejdsmiljøpolitik	Chef for Bæredygtighed
Politik for mobning, chikane og vold	Chef for Bæredygtighed
Rekruttering	HR-direktør
G Ledelsesforhold	
Jernbanesikkerhedspolitik	Sikkerhedschef
CSR-politik	Chef for Bæredygtighed
Politik over bemyndigelser	Økonomidirektør
Politik for likviditets- og formuepleje	Økonomidirektør
IT-Politik	Økonomidirektør
Politik for informationssystemsikkerhed (NIS2)	Økonomidirektør
Intern persondatapolitik	Data Protection Officer (DPO)
Ekstern persondatapolitik	Data Protection Officer (DPO)
Persondatapolitik til ansøgere og rekruttering	Data Protection Officer (DPO)
Slettepolitik	Data Protection Officer (DPO)
Cookiepolitik	Data Protection Officer (DPO)
Politik for TV-overvågning	HR-direktør
Politik for modtagelse af gaver	HR-direktør





E

Miljøforhold

- Klimaændringer (E1) 28
- Forurening (E2) 41
- Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi (E5) 46

Klimaændringer (E1)

→ Omstillingsplan for reduktion af klimapåvirkning	29
→ Scope og baseline	29
→ Strategi og virkemidler	29
→ Klimamål 2030 og 2050	30
→ Væsentlige klimarelaterede påvirkninger, risici og muligheder	32
→ Proces for identifikation og vurdering af klima-relaterede påvirkninger, risici og muligheder	33
→ Politikker for klimapåvirkning og klimatilpasning	33
→ Fokusområder og handlinger i 2025 relateret til klima	34
→ Mål relateret til klimapåvirkning og klimatilpasning	34
→ Energiforbrug og energimix	35
→ Bruttodrivhusgasemissioner for Scope 1, 2, 3 og samlede drivhusgasemissioner	37

Omstillingsplan for reduktion af klimapåvirkning

Lokaltogs nye klimaomstillingsplan 2025-2050 understøtter det langsigtede danske klimamål om klimaneutralitet i 2050.

E1-1

Lokaltogs klimaomstillingsplan 2025-2050 blev vedtaget af bestyrelsen i december 2025. Planen fungerer som et langsigtet strategisk pejlemærke for omstilling af selskabet fra et fossil-forbrugende til et næsten emissionsfrit jernbaneselskab.

Planen tager udgangspunkt i internationalt anerkendte rammeværktøjer, herunder GHG-protokollen og Science Based Targets initiative (SBTi). Lokaltog har dog ikke ansøgt om formel SBTi-godkendelse.

Klimaomstillingsplanen følger princippet om både kortsigtede (2030) og langsigtede (2050) klimamål, så udviklingen er i tråd med Paris-aftalen og dansk klimalovgivning.

Scope og baseline

Planen omfatter **togdrift og infrastrukturdrift** dvs. togfremføring, togvedligehold, drift af spor, signaler, stationer mv. Klimapåvirkningen fra disse kerneaktiviteter er relativt stabile og dermed velegnet som fokusområde for en langsigtet reduktionsplan.

Fremskrivningerne bygger på køreplanen samt klimaregnskabet for 2024, efterfølgende aftalte køreplansudvidelser samt den forventede udfasning af Lokaltogs dieseldrevne tog.

Infrastruktur-projekter er ikke inkluderet i planen, da disse projekters omfang varierer betydeligt over tid, og at metodegrundlaget for reduktionsmål på dette område endnu ikke er tilstrækkeligt modent.

Klimaomstillingsplanens baseline er klimaregnskabet for 2024. På den baggrund indeholder planen en detaljeret "bottom-up"-fremskrivning af CO₂e-udledninger fra den primære drift. Fremskrivningen afspejler blandt andet forventet udfasning af dieseltog frem mod 2043, elektrificering af materiel samt planlagte energieffektiviseringer.

Strategi og virkemidler

Klimaomstillingsplanen er bygget op omkring fire hovedkomponenter:

Strategi

Initiativ	Beskrivelse
Teknologisk omstilling	<ul style="list-style-type: none">Batteritog som central løsning og fuld erstatning for eksisterende dieselflåde.El-baseret erstatningsbuskørsel og erstatning af dieseldrevne vejkøretøjer med el.
Energi- og ressourceoptimering	<ul style="list-style-type: none">Energieffektivisering af tekniske installationer.Udfasning af olie- og gasfyrt til fordel for fjernvarme/varmepumper.
Investeringsstrategi	<ul style="list-style-type: none">Klimavenlige materielinvesteringer og fokus på bæredygtige finansielle aktiver.Indarbejdelse af klimarisici i økonomiske beslutningsprocesser.
Styring af klimainsatsen	<ul style="list-style-type: none">En rullende 3-års klimahandlingsplan med prioriterede indsatser, milepæle og budgetrammer.Klar organisering og forankring, så ansvar og beslutningsprocesser er tydelige.

Klimamål 2030 og 2050

Lokaltog har sat en klar retning for den grønne omstilling frem mod 2030 og 2050. Målsætningerne viser, hvordan vi forventer at gå fra fuld fossil afhængighed til fuld klimaneutralitet i den primære drift.

2030 – Markant reduktion allerede i dette årti

Inden 2030 vil Lokaltog reducere sit samlede klimaaftryk betydeligt og skabe et solidt afsæt for den langsigtede transformation.

Scope 1 + 2:

30%

reduktion i udledninger fra egen drift (tog, bygninger, infrastruktur) sammenlignet med basisåret 2024.

Scope 3:

15%

reduktion i opstrøms emissioner fra bl.a. indkøb, reservedele, erstatningsbuskørsel samt udvinding og raffinering af diesel sammenlignet med basisåret 2024.

Målene bygger på en trinvis indfasning af nye batteritog, elektrificering af køretøjer, energieffektivisering og en gradvis udfasning af fossile varmekilder. 2030-målet markerer et tydeligt skifte mod en mere elektrificeret og energieffektiv jernbanedrift.

2050 – Fuld klimaneutralitet i den primære drift

I 2050 vil Lokaltog være en grøn jernbanevirksomhed med netto nul CO₂e-udledninger.

Scope 1 + 2:

100%

klimaneutral togdrift og infrastrukturdrift

Scope 3:

100%

reduktion af relevante opstrøms CO₂e-emissioner fra den primære drift



Det langsigtede mål indebærer fuld udfasning af vores nuværende dieseldrevne tog, en 100% klimaneutral el- og fjernvarmeforsyning på tværs af driften samt klimavenlige indkøb og investeringer.

Med den første udgave af klimaomstillingsplan 2025-2050 fastlægger Lokaltog en robust og datadrevet strategi mod at blive et nulemissions-jernbaneselskab. Overgangen til batteritog er den absolutte driver for reduktionerne, som understøttes af indsatser omfattende elektrificering af køretøjer og målrettede energieffektiviseringer. Planen vil løbende blive opdateret i takt med den teknologiske udvikling, forbedret datakvalitet samt vores erfaringer med bæredygtig omstilling.

Forklaring til klimaomstillingsplanen (figuren til højre):

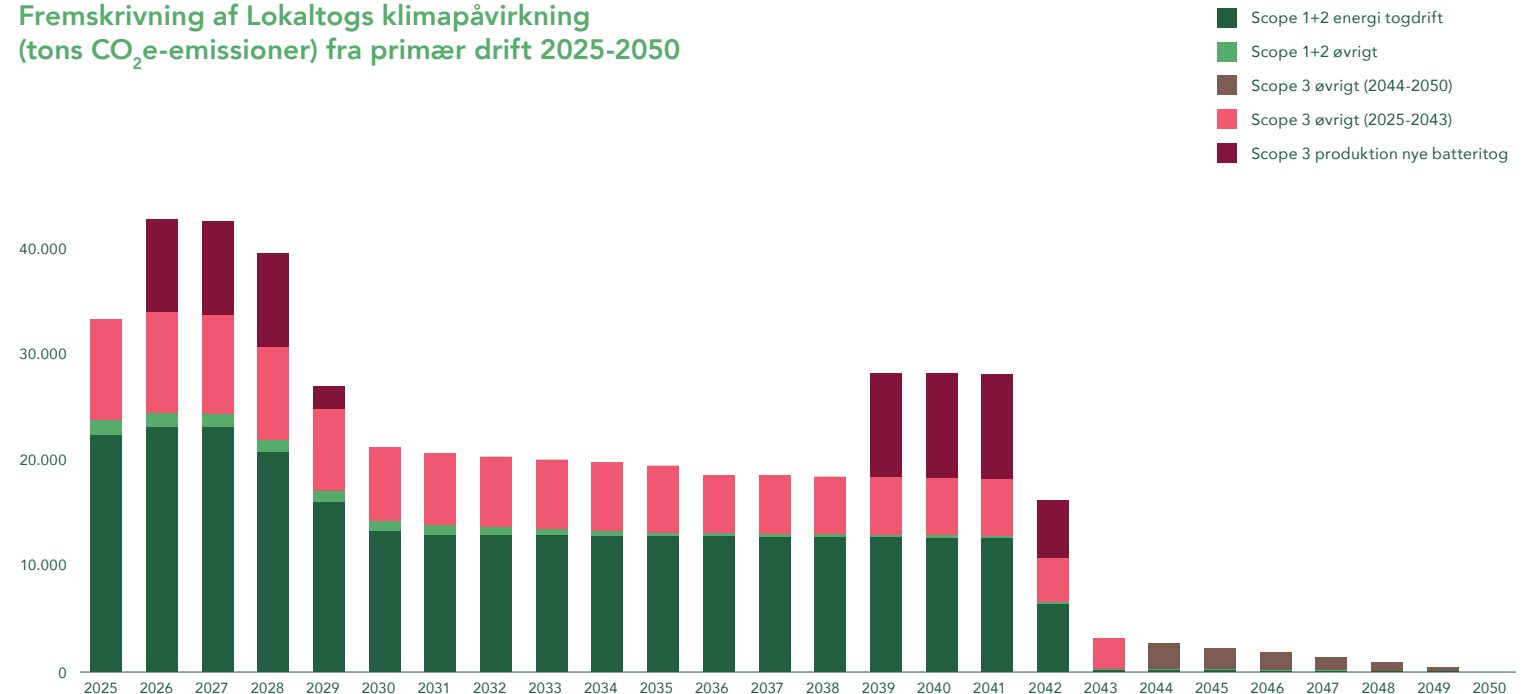
- Klimabelastningen fra Scope 1 og 2 falder trinvist i perioden: Første store trin er 2028-2029, hvor de første 24 batteritog idriftsættes. Andet store trin er 2042-2043, hvor de sidste dieseltog forventeligt udfases.
- Klimabelastningen fra produktion af nye batteritog (Scope 3) er markeret med mørkerødt.
- Klimabelastningen fra drift af de elektriske batteritog (Scope 2) reduceres betydeligt i takt med at Danmarks nationale el-mix gradvist bliver grønnere.
- Virkemidler for at nå det strategiske reduktionsmål for den sidste del af perioden 2044-2050 (Scope 3) er markeret med grønt og kræver til dels nye løsninger udover, hvad vi kender til med dagens teknologi.

Organisering, opfølgning og rapportering

Klimaomstillingsplanens governance-struktur følger internationale standarder og praksis fra større virksomheder. Dette indebærer:

- Løbende statusrapporter og årlig ledelsesevaluering af reduktionsmål
- Opfølgning via ISO 14001-krav til klimarelateret rapportering og opfølgning

Fremskrivning af Lokaltogs klimapåvirkning (tons CO₂e-emissioner) fra primær drift 2025-2050



Væsentlige klimarelaterede påvirkninger, risici og muligheder

ESRS 2 SBM-3

Lokaltogs største enkeltpåvirkning af klimaet kommer fra forbrug af godt 7 mio. liter diesel årligt til fremdrift af vores tog. Dette dieselforbrug udgør over 90% af den forbrugte mængde fossile brændsel i Lokaltog (Scope 1). Klimapåvirkningen fra Lokaltogs opstrøms værdikæde (Scope 3) er også betydelig, og her er det største enkeltbidrag klimapåvirkningen fra udvinding, raffinering og transport af diesel. Se klimaregnskabet i E1-6 for flere detaljer.

Den oprindelige dobbeltvæsentlighedsvurdering fra 2024 er blevet opdateret i 2025, uden der er fundet ændringer. Der er identificeret følgende væsentlige klimarelevante påvirkninger og risici fra selskabets aktiviteter, som fremgår af tabellen nedenfor.

Lokaltogs klimarelaterede påvirkninger, risici og muligheder

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Ekstremvejr destabiliserer infrastrukturen	Ekstrem nedbør er stigende, storme kommer ikke kun i efterårs- og vinterperioden, flere træer vælter pga. meget vand i øverste jordlag, hvilket samlet kan give større udgifter til vedligehold af baner	Risiko	●	●	●
Klimaaftryk fra egen drift	Samlet klimaaftryk fra togdrift og -vedligeholdelse (værksteder), infrastrukturdrift og -vedligeholdelse samt ejendomme og vejtrafik (egne køretøjer) som følge af stort forbrug af fossile energikilder (dieselolie, naturgas, fyringsolie, fjernvarme og elektricitet)	Aktuel negativ påvirkning	●	●	●
Klimaaftryk opstrøms i værdikæden	Samlet klimaaftryk fra råstoffer, materialer, produkter og tjenesteydelser, som Lokaltog køber til togdrift, infrastrukturdrift samt renoverings- og fornyelsesprojekter	Aktuel negativ påvirkning	●	●	●
Klimaaftryk nedstrøms i værdikæden	Samlet klimaaftryk fra affaldsbehandling fra togdrift, værksteder, infrastrukturdrift samt renoverings- og fornyelsesprojekter	Aktuel negativ påvirkning	●	●	●
Energikilder og energiforbrug i koncernen	Energiforbrug til togdrift, infrastruktur, vejtransport, IT og ejendomme	Aktuel negativ påvirkning	●	●	●

● Væsentlig ● Ikke væsentlig



Proces for identifikation og vurdering af klimarelaterede påvirkninger, risici og muligheder

ESRS 2 IRO-1

De identificerede påvirkninger er fundet via interne møder med udvalgte fagfolk fra driftsorganisationen, hvor alle relevante aspekter af selskabets aktiviteter er gennemgået. Viden er krydstjekket med sektorens egne erfaringer og ved opslag i anerkendte nationale og internationale databaser. Klimaregnskabsmodellen er udarbejdet i 2024 i samarbejde med en ekstern rådgivervirksomhed.

Politikker for klimapåvirkning og klimatilpasning

E1-2

Lokaltog har en godkendt miljø- og klimapolitik, som sætter rammerne for miljø- og klimainsatsen i Lokaltog, herunder at efterleve kravene i ISO 14001:2015 miljøledelsesstandarden.

Vi arbejder allerede i dag ansvarligt med at reducere miljø- og klimapåvirkningerne fra vores aktiviteter. Dette gøres ved, at vi forebygger samt systematisk overvåger, styrer og løbende forbedrer indsatsen i forhold til de væsentligste miljø- og klimapåvirkninger. Lokaltog vil overholde såvel miljølovkrav, som miljø- og klimakrav aftalt med vores samarbejdspartnere.

Lokaltog vil som konsekvens af den vedtagne Klimaomstillingsplan 2025-2050 opdatere sin miljø- og klimapolitik i 2026, så den omfatter klimaomstillingsplanens langsigtede mål om at gå i nul med selskabets CO₂e-emissioner.



Fokusområder og handlinger i 2025 relateret til klima

E1-3

2025 var det første kalenderår med fuld drift på Østbanen efter den store banerenovering. Det betyder også, at energiforbruget til togkørsel naturligt er øget som følge af genåbningen. Oveni kunne selskabet imødekomme Region Hovedstadens ønske om udvidelse af driften i Nordsjælland med halvtimesdrift i dagtimerne, i weekender og helligdage for Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord, som blev en realitet fra juli 2025.

Tilsammen har det betydet en øget trafik, og dermed øget dieselforbrug med tilhørende CO₂-udledning, som i alt er vokset med +7,9% eller +1.500 tons (opgjort som "tank-to wheel", Scope 1) sammenlignet med 2024. Som det fremgår af klimaomstillingsplanen, er det forventet, at selskabets samlede klimabelastning topper i 2026-2027 grundet køreplansudvidelser og først påbegynder en reduktion fra 2028, hvor de første batteritog idriftsættes.

I løbet af 2025 har Lokaltog iværksat følgende reduktionsinitiativer, som har betydning for selskabets klimapåvirkning på kort eller mellemlang sigt:

Oversigt over tiltag der reducerer klimapåvirkning

Initiativ	Beskrivelse	Forventet CO ₂ -reduktion	Status	Realiseret CO ₂ -reduktion
Indkøb af batteritog	Der blev i juli 2025 indgået tillægskontrakt med Stadler Bussnang AB om yderligere indkøb af 10 batteridrevne tog til Odsherreds- og Tølløsebanen	3.000 tons/år	Tillægskontrakt indgået juli 2025	Forventes i drift i 2029
Udbud af batteritog og ladeinfrastruktur	Udbudsmateriale blev offentliggjort 15. september 2025 med henblik på at udskifte fire RegioSprinter dieseldrevne tog på Nærumbanen forventeligt i løbet af 2030	540 tons/år*	Tilbudsfase løber til ultimo 2026	Forventes i drift i 2030
Energi-analyse for ejendomme	Udvalgte værksteder, stationer samt tekniske installationer i infrastruktur er analyseret for mulige forbedringer af energieffektivitet og CO ₂ besparelser.	130 tons/år**	Afventer beslutning	Afventer beslutning
Genbrug af skærver hvis muligt	Lokaltog prioriterer at genbruge skærver ved at solde gamle skærver, der hvor de stadig kan bruges som indbygning ved renovering	Pt. ikke opgjort	Afventer brug i nye projekter	Afventer

* Inklusiv en forventet produktionsudvidelse på ca. 18% ved overgang til batteritog på Nærumbanen.

** Potentiale baseret på de mest rentable projekter med en forventet tilbagebetalingstid under 5 år.

Mål relateret til klimapåvirkning og klimatilpasning

E1-4

Lokaltog har med vedtagelsen af sin klimaomstillingsplan 2025-2050 fået konkrete kvantitative mål for reduktion af sine klimapåvirkninger for Scope 1, 2 og 3. Læs nærmere om de konkrete mål under E1-1.

Reduktionsmålene er udarbejdet ud fra principperne i SBTi (videnskabeligt baserede klimamål, som lever op til Paris-aftalen). Lokaltog forventer dog ikke at tilslutte sig SBTi for nuværende.

Energiforbrug og energimix

E1-5

Energiforbrug

Lokaltogs aktiviteter kræver meget energi, både til drift af tog og infrastruktur. I 2025 brugte selskabet i alt 81.752 MWh energi fordelt på energiformerne diesel, naturgas, fyringsolie, elektricitet, træpiller og fjernvarme, se tabel nedenfor.

Bemærkninger til udviklingen i energiforbruget fra 2024 til 2025:

- Dieselforbruget er steget som følge af driftsudvidelser beskrevet i [S4-4](#).
- Forbruget af fyringsolie er reduceret som følge af omlægning til naturgas bl.a. på Hårlev station.
- Det øvrige energiforbrug er reduceret. En mindre del af faldet skyldes færre graddage for 2025 sammenlignet med året før, mens den største del af faldet formentlig bunder i usikkerhed i dataindsamlingen.

Energiforbrug fordelt på tog- og infrastrukturdrift for 2025 og sammenlignet med basisåret 2024

Energiforbrug 2024*	2025 (afregnet)	2025 (MWh)	2024 (MWh)
Togdrift			
Diesel bane (liter)	7.447.521	74.475	68.948
Diesel vej (liter)	11.114	111	99
Naturgas (m ³)	120.961	1.276	1.407
Fyringsolie (liter)	0	0	39
Fjernvarme (MWh)	1.310	1.310	1.564
Elektricitet (MWh)	1.362	1.362	1.662
Total togdrift		78.535	73.718
% ændring ift. 2024		+6,5%	
Infrastrukturdrift			
Diesel bane (liter)	44.668	447	474
Diesel vej (liter)	72.218	722	705
Naturgas (m ³)	23.381	247	181
Træpiller (tons)	15	64	111
Fyringsolie (liter)	1.178	12	37
Fjernvarme (MWh)	185	185	311
Elektricitet (MWh)	1.541	1.541	1.675
Total Infrastrukturdrift		3.217	3.493
% ændring ift. 2024		-7,9%	
Samlet energiforbrug Lokaltog		81.752	77.210
% ændring ift. 2024		+5,9%	

Anvendt opgørelsesmetode

Data er opgjort i grønt regnskab 2024-2025, som indgår i Movias grønne regnskab. Data stammer fra den forskudte 12 måneders periode juli 2024 – juni 2025. Der er nogle fejl og usikkerheder i dataindsamlingen, som pt. ikke er løst.

I forbindelse med opgørelse af energiforbruget for 2025 er der fundet nogle uoverensstemmelser i opgørelsen for 2024, primært for fjernvarmeforbruget. 2024 er derfor blevet genberegnet, da det er basisår for klimaomstillingsplanen. Det samlede energiforbrug for 2024 er nedjusteret fra 81.022 MWh til 77.210 MWh.

8,0%

stigning i dieselforbrug til togdrift fra 2024 til 2025

Energimix

Lokaltogs eget energiforbrug er opgjort på oprindelse, hvilket fremgår af tabellen nedenfor.

Lokaltogs energiforbrug fordelt på oprindelse

Energiforbrug på oprindelse (MWh)	2025
Kul	0
Olie	70.463
Naturgas - fossilt	1.142
Øvrige fossile energikilder	0
El- og fjernvarmeforbrug fra fossile energikilder	628
Fossilt energiforbrug, totalt	72.233
Fossile kilders andel af det samlede energiforbrug	88,4%
Atomkraft	293
Atomkraft andel af det samlede energiforbrug	0,4%
Brændstof- og gasforbrug fra vedvarende energikilder	5.748
El- og fjernvarmeforbrug fra vedvarende energikilder	3.478
Vedvarende energiforbrug, totalt	9.226
Vedvarende energikilders andel af det samlede energiforbrug	11,3%
Totalt energiforbrug	81.752

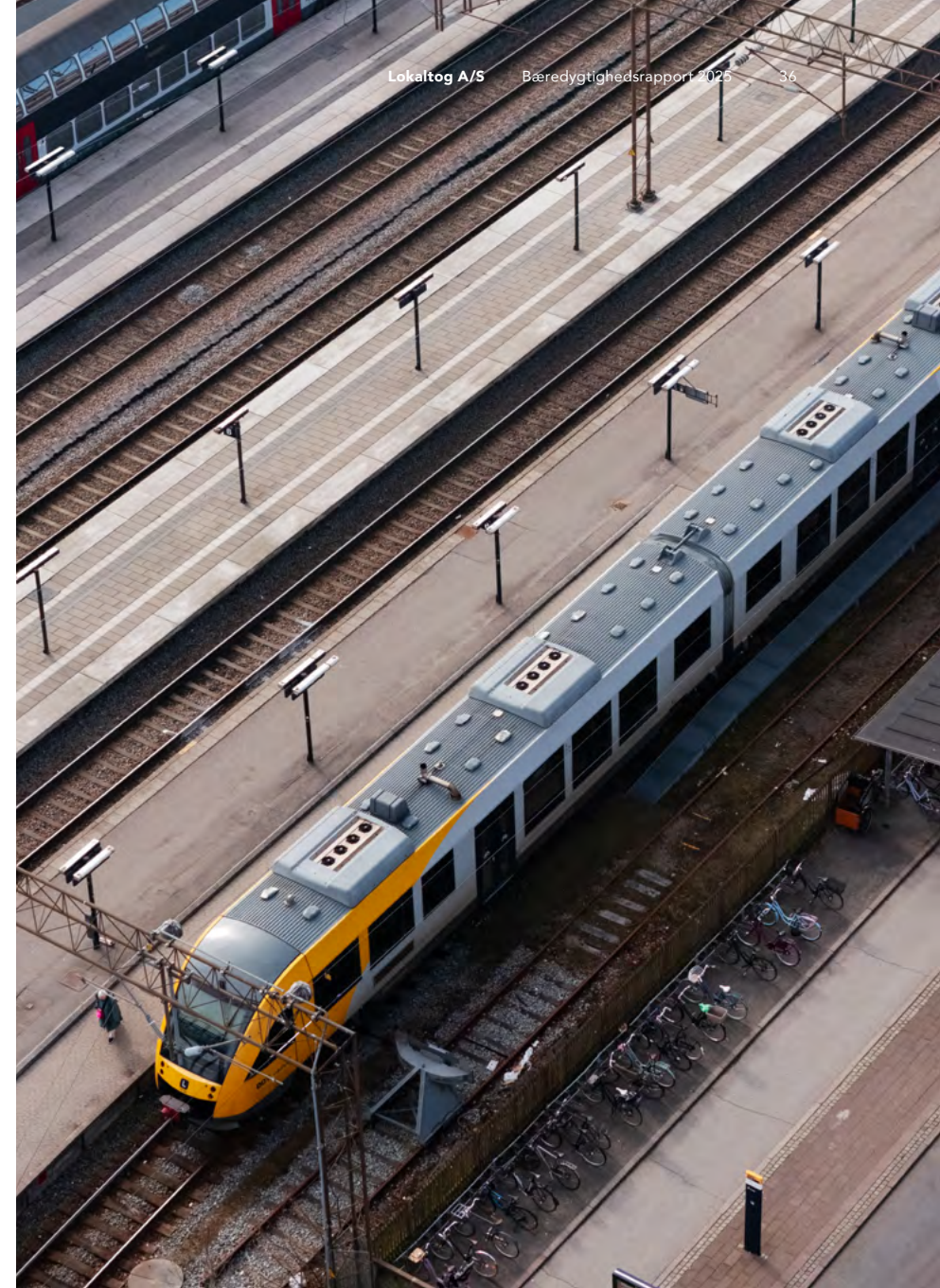
Anvendt opgørelsesmetode

Data stammer fra klimaregnskab 2025 samt beregninger baseret på datablade fra Energinet og de fjernvarmeverker, som forsyner værksteder og hovedkontor (Nakskov Fjernvarme, Nykøbing Sjælland Varmeværk, Hillerød Varme, Vestforbrænding samt VEKS).

Fra Energinet benyttes den foreløbige el-deklaration for Østdanmark for 2025 (DK2). Deklarationen viser brændselsfordelingen samt de tilhørende miljøpåvirkninger ved almindeligt salg af elektricitet i Danmark. Den generelle lokationsbaserede forbrugsdeklaration er beregnet ud fra elproduktionen i Østdanmark og

er korrigeret for udvekslingen af el med nabolandene uafhængigt af oprindelsesgarantier og el aftaler (fx el-kunder, der har købt individuelt deklareret vindmølestrøm).

Energimix fra fjernvarme er baseret på seneste opdaterede miljødeklarationer fra de enkelte fjernvarmeselskaber, der leverer til selskabets værksteder. Øvrige opvarmede lokationer (primært stationer) er fordelt ift. værkstedernes placering og miljødeklarationer. Der benyttes fjernvarme på alle Lokaltogs værksteder bortset fra i Hårlev (naturgas), hvor der ikke findes nogen fjernvarmeforsyning.



Bruttodrivhusgasemissioner for Scope 1, 2, 3 og samlede drivhusgasemissioner

E1-6

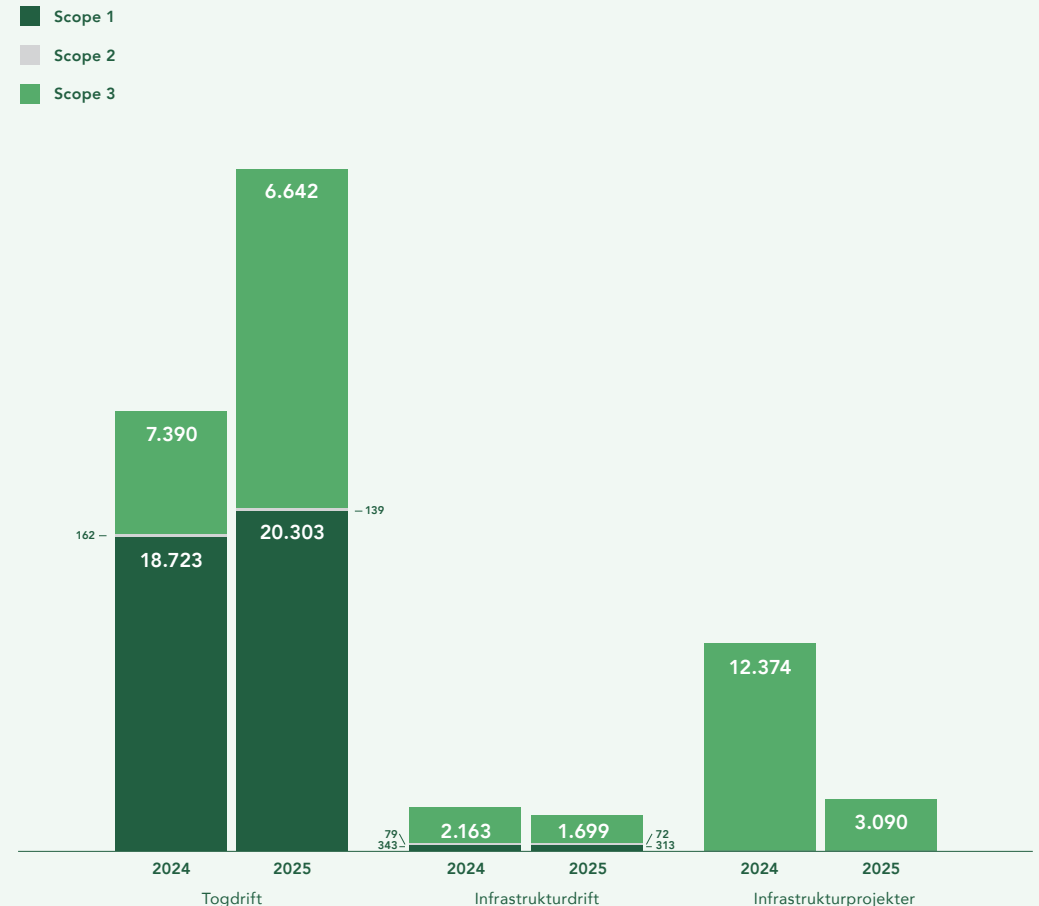
Figuren til højre giver et overblik over Lokaltogs drivhusgasemissioner på tværs af forretningsområderne togdrift, infrastrukturdrift og infrastrukturprojekter samt Scope 1, 2 og 3.

Scope 1 er forbrug af fossile brændsler i egen drift, og her udgør dieselforbrug til togdrift langt hovedparten (98%). Scope 2 er el- og fjernvarmeforbrug, som udgør en meget lille del af selskabets CO₂e-emissioner. Scope 3 udgør godt 1/3 af selskabets CO₂e-emissioner, og her er det i år togdrift som står for den største udledning, mens infrastrukturprojekterne fylder markant mindre end i 2024, hvor Østbanens sidste del blev bygget.

75%

Reduktion i Scope 3 emissioner fra infrastrukturprojekter 2024 til 2025

Udvikling i Lokaltogs CO₂e-emissioner fordelt på forretningsområder (2024 og 2025)



Tabellen til højre giver det totale overblik over Lokaltogs drivhusgasemissioner i Scope 1, 2 og 3 på tværs af forretningsområderne togdrift, infrastrukturdrift og infrastrukturprojekter.

Lokaltogs samlede CO₂e -udledning i 2025 udgør 32.278 tons CO₂e (CO₂-ækvivalenter), hovedsageligt drevet af Scope 1- og Scope 3-udledninger. Scope 1 (direkte emissioner) står for 64% af den totale udledning, primært fra dieseldrevne tog og vej køretøjer (19.946 tons). Scope 3 (indirekte emissioner) udgør 35%, som især kommer fra udvinding og transport af diesel, baneprojektet (3.050 tons) samt indkøbte varer og services (2.451 tons).

I forbindelse med opgørelse af klimaregnskabet for 2025 er der fundet nogle mindre fejl i opgørelsen for 2024. Vi har derfor genberegnet 2024, da det er basisår for klimaomstillingsplanen. De samlede emissioner er justeret fra 41.515 til 41.280 ton CO₂e.

Baneprojekter er en væsentlig kilde til CO₂e -udledning for Lokaltog, men for 2025 er der tale om et fald fra 2024, hvor Østbanens stadiet 3 Hårlev-Rødving blev afsluttet. Dette skyldes emissionerne forbundet med udskiftning af spor, sveller, sporkasser samt broer og andre anlæg. Disse projekter kræver store mængder materialer (fx skærver, grus, beton, stål og energi), hvilket resulterer i betydelige Scope 3-emissioner.

Togdrift står for den største andel af de samlede udledninger med 27.085 tons CO₂e i 2025, svarende til omkring 84%. Driften af Lokaltogs infrastruktur bidrager med en beskedent andel cirka 2.103 tons CO₂e i 2025, svarende til ca. 7 % af de samlede emissioner.

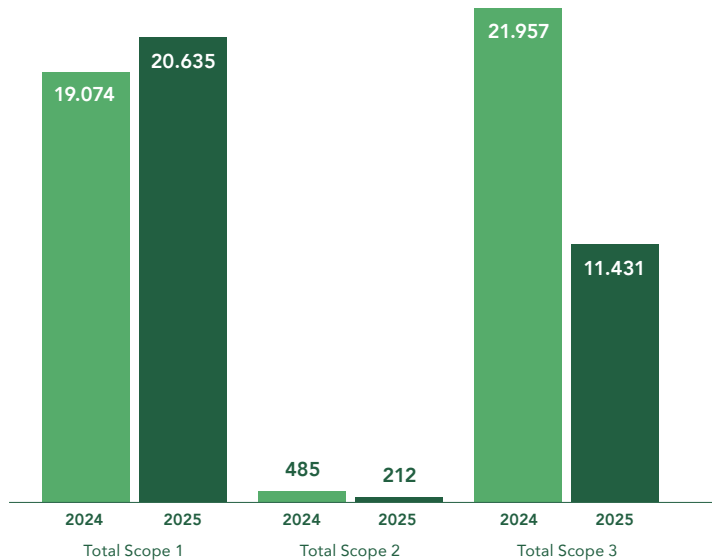
Lokaltogs klimaregnskab 2025 for Scope 1, 2 og 3 fordelt på værdikæder

Klimaregnskab Lokaltog 2025 Tons CO ₂ -e	2025			2024	
	Togdrift	Infrastruktur drift	Infrastruktur-projekter	Lokaltog Total	Lokaltog Total
Scope 1	75%	16%	0%	64%	46%
1.1 Tekniske installationer	272	24	0	295	385
1.2 Mobile anlæg	19.638	308	0	19.946	18.490
1.3 Flygtige udledninger	394	0	0	394	234
Scope 2	1%	3%	0%	1%	1%
2.2 Elektricitet (lokationsbaseret)	55	67	0	122	142
2.3 Fjernvarme	84	6	0	90	102
Scope 3	25%	81%	100%	35%	53%
3.1 Indkøbte varer og services	1.131	1.291	29	2.451	2.966
3.2 Kapitalgoder (infrastrukturprojekter)	0	0	3.050	3.050	12.365
3.3 Brændsel- og energirelaterede aktiviteter	4.625	111	0	4.736	4.407
3.4 Opstrøms transport og distribution	165	0	0	165	476
3.5 Affaldsgenerering	1	1	0	2	2
3.6 Forretningsrejser	136	14	2	152	148
3.7 Medarbejderpendling	416	104	10	530	500
3.13 Nedstrøms udlejede aktiver	0	8	0	8	66
3.15 Investeringer	168	170	0	338	996
Sum total scope 1	20.303	331	0	20.635	19.109
Sum total scope 2 (lokationsbaseret)	139	72	0	212	244
Sum total scope 2 (markedsbaseret)	709	708	0	1.417	1.625
Sum total scope 3	6.642	1.699	3.090	11.431	21.927
Sum total scope 1, 2 og 3 (markedsbaseret)	27.709	2.805	3.090	33.605	42.803
Sum total scope 1, 2 og 3 (lokationsbaseret)	27.085	2.103	3.090	32.278	41.280
Fordeling	84%	7%	10%	100%	100%

oner. De væsentligste udledninger stammer her fra indkøb af varer og services (Scope 3) til vedligeholdelse af infrastrukturen samt indkøb af diesel til de arbejdskøretøjer på bane og vej (Scope 1).

Elforbrug opgøres både baseret på lokation og marked. Lokaltog køber ikke elektricitet med oprindelsesgaranti og råder heller ikke over egen elproduktionskapacitet.

Udvikling i Lokaltogs CO₂e-emissioner fordelt på Scope 1, 2 og 3 (2024 og 2025)



Udviklingen i CO₂e-emissioner

2024 er basisår for Lokaltog, da det var første år, hvor selskabets klimapåvirkninger er kortlagt gennem et klimaregnskab. Stigningen i Scope 1 emissioner fra 2024 til 2025 skyldes primært driftsudvidelser med halvtimesdrift om aftener og i weekender i Nordsjælland.

Faldet i Scope 3 hænger som tidligere nævnt sammen med faldet i omfanget af baneprojekter. Det er naturligt og det vil svinge en del fra år til år modsat den primære drift (togdrift og infrastrukturdrift), som er meget stabil så længe vi udelukkende kører med dieseltog.

For togdrift er de største fald i Scope 3 emissioner erstatningsbuskørsel, forbruget af varer og tjenesteydelser til togvedligehold samt investeringer. For investeringer er faldet udtryk for en revideret opgørelsesmetode. Den største stigning er den afledte stigning i udvinding og raffinering af diesel til togdrift.

For infrastrukturdrift er det primært forbruget af varer og tjenesteydelser samt investeringer, som er reduceret. For infrastrukturprojekter er det udelukkende selve omfanget af projekterne, som er reduceret.

Anvendt opgørelsesmetode

Lokaltogs klimaregnskab 2025 er udarbejdet i overensstemmelse med standarderne og principperne i Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollen). Der er udarbejdet en detaljeret metodebeskrivelse som benyttes til dataindsamling, kontrol og evaluering af datakvalitet.

Lokaltogs Scope 1 og 2 emissioner er opgjort på baggrund af grønt regnskab 2024-2025, som indgår i Movias grønne regnskab. Data stammer fra den forskudte 12 måneders periode juli 2024 – juni 2025. Der er nogle mindre usikkerheder på dataindsamlingen.

Lokaltogs Scope 3 emissioner er beregnet på basis af forskellige skøn for hver underkategori:

1. Emissioner fra indkøbte varer og services er udregnet som udgiftsbaseret (spend-based). Der er dog nogen usikkerhed forbundet med denne opgørelse.
2. Kapitalgoder er infrastrukturprojekter, som er opgjort ved hjælp af InfraLCA-værktøjet fra Vejdirektoratet og Banedanmark.
3. Brændsels- og energirelaterede emissioner bygger på standard opstrøms emissionsfaktorer i forbindelse med udvinding, raffinering og transport af energikilder som diesel, fyringsolie og naturgas.
4. Opstrøms transport og distribution indeholder emissioner relateret til erstatningsbuskørsel, der er blevet indkøbt af Lokaltog som erstatning for togdriften i tilfælde af aflysninger.

5. Affaldsgenerering indeholder emissioner fra tredjeparts bortskaffelse- og behandling af affald, som generes i virksomhedens drift i det pågældende år.
6. Forretningsrelaterede rejser omfatter emissioner fra ansattes transport til forretningsrelaterede aktiviteter i køretøjer ejet- eller opereret af tredjeparter. Lokaltogs CO₂e-udledning fra forretningsrejser er fordelt på følgende kategorier: Flyrejser, hotelophold og kørselsgodtgørelse til medarbejderne.
7. Medarbejderpendling omfatter ansattes transport til og fra arbejde. Kategorien opgøres på baggrund af stikprøvevise medarbejderoplysninger, som er ganget op til det samlede antal medarbejdere og fordelt på forretningsområderne.
13. Nedstrøms udlejede aktiver omfatter emissioner fra private og erhvervslejemål i Lokaltogs ejendomme relateret til elforbrug og opvarmning.
15. Emissioner fra Lokaltogs investeringer i børnote-rede aktier og virksomhedsobligationer, som investeres i henhold til bæredygtig investeringspolitik. Vores bank har skiftet leverandør ift. data-delen og det er et skift i deres opgørelsesmetode, som ligger til grund for det store fald fra 2024 til 2025 der fremgår af Lokaltogs investering.



Forurening (E2)

- Proces for identifikation og vurdering af forureningsrelaterede påvirkninger, risici og muligheder **42**
- Politikker relateret til forurening **43**
- Fokusområder og handlinger i 2025 relateret til forurening **43**
- Mål relateret til forurening **44**
- Forurening af luft, vand og jord **44**
- Problematiske og meget problematiske stoffer **45**

Lokaltogs forureningspåvirkninger består hovedsageligt af luft-, vand- og støjforurening fra vores togdrift og baneprojekter. Den væsentligste luftforurening er udledninger fra forbrændingen af diesel til vores togdrift. Den væsentligste vandforurening er vores anvendelse af en begrænset mængde pesticider til at holde sporene fri for ukrudt, og dermed holde dem sikre og fremkommelige.

Vi håndterer mange forskellige kemikalier i vores drift, hvor vi følger anvisningerne for brug og bortskaffelse. Støjforurening behandles i kapitlet S3 om naboer og omgivende samfund. Vi har også identificeret flere påvirkninger fra vores leverandørkæder (opstrøms værdikæde).

7,9%

stigning i luftforurening fra tog fra 2024 til 2025

Proces for identifikation og vurdering af forureningsrelaterede påvirkninger, risici og muligheder

ESRS 2 IRO-1

Den oprindelige dobbeltvæsentlighedsvurdering fra 2024 er blevet opdateret i 2025, uden der er fundet ændringer. Liste over IRO'er vedrørende støj og vibrationer er flyttet til S3 ESRS 2 SBM-3. Der er identificeret følgende væsentlige forureningsrelevante påvirkninger og risici fra vores aktiviteter, som fremgår af tabellen nedenfor.

Påvirkninger, risici og muligheder relateret til Lokaltogs forurening i værdikæden

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Luftforurening fra egen drift	Samlet luftforurening fra forbrændingsmotorer i togdrift og vedligehold (værksteder), infrastrukturdrift og -vedligeholdelse, samt ejendomme og vejtrafik (egne køretøjer)	Negativ aktual påvirkning	●	●	●
Pesticider til sprøjtning af spor og bekæmpelse af invasive arter	Vandforurening fra spor er primært anvendelse af pesticider til at opretholde sporets stabilitet og sikkerhed	Negativ potentiel påvirkning	●	●	●
Luft-, vand- og jordforurening opstrøms i værdikæden	Samlet opstrøms luft-, vand- og jordforurening fra udvinding, bearbejdning, fremstilling og transport af indkøbte materialer, produkter og tjenesteydelser	Negativ aktual påvirkning	●	●	●
Håndtering af problematiske og særligt problematiske stoffer	Håndtering af problematiske og særligt problematiske stoffer styres via kemiske risikovurderinger og it-systemet "iChemistry"	Negativ potentiel påvirkning	●	●	●

● Væsentlig ● Ikke væsentlig

Politikker relateret til forurening

E2-1

Lokaltog har en miljø- og klimapolitik. Læs mere om politikken i afsnit E1-2. Til at omsætte miljøpolitikken i praksis har vi på forureningsområdet følgende interne instrukser:

- Driftsinstruktioner for motortomgang fra vores tog for at minimere støj- og luftforurening ift. naboer, lokalsamfund og arbejdsmiljøet fx ved driftsdøgnet begyndelse, under drift samt ved hensætning af tog.
- Driftsinstruktion for behovsbaseret sprøjtning med pesticider i sporet, dvs. ingen sprøjtning i sporet uden synlig forekomst af plantevækst.

Fokusområder og handlinger i 2025 relateret til forurening

E2-2

Genåbningen af Østbanen og udvidelse af driften i Nordsjælland har betydet en øget trafik, og dermed øget dieselforbrug med tilhørende udledning af luftforurening fra togets forbrændingsmotorer. Luftforureningen vokser proportionalt med dieselforbruget, som i 2025 er øget med +7,9% sammenlignet med 2024.

Vi ønsker at reducere luftforurening fra togdriften, men da dette primært afhænger af forbrændingen i de nuværende dieseldrevne togsæt, er løsningen langsigtet og skal kobles sammen med selskabets materielstrategi med fokus på elektrificering og indkøb af batteritog. I hverdagen er der naturligvis stor fokus på at overholde gældende interne instrukser for at minimere udledninger, særligt i forhold til vedligeholdelse af togene og motortomgang.

Lokaltog er generelt gået over til at sprøjte med ukrudtsbekæmpelse efter behov og ikke præventivt. Det er fra 2024 besluttet, at Lokaltog ikke sprøjter med ukrudtsbekæmpelse, hvor vores baner ligger i boringsnære beskyttelsesområder (BNBO), som er identificeret som følsomme i forhold til indvinding af



drikkevand fra grundvandet. I disse områder vil vores banearbejdere manuelt friholde sporet for ukrudt.

Lokaltog har i 2025 udvidet vognparken med én elbil, og det er intentionen gradvist at øge andelen af elbiler. Vi vurderer løbende til hvilke formål, vi kan benytte elektriske varevogne eller biler i forhold til driftens krav til rækkevidde, kørsel med tunge anhangere og påmonterede kraner.

Mål relateret til forurening

E2-3

Lokaltog arbejder systematisk med konkrete mål igennem den årligt opdaterede "miljømål og miljøhandlingsplan", som er en del af selskabets ISO 14001 miljøledelsessystem. Disse mål er typisk kortsigtede og projektbaserede fx mål omkring omstilling af sprøjtning i sporet for at reducere udledning af pesticider til miljøet.

Lokaltog har pt. ingen kvantitative mål for reduktion af selskabets luft-, vand-, jord- og støjforurening. Det betyder dog ikke, at vi ikke har fokus på fortsatte forbedringstiltag. De er som nævnt ovenfor blot mere projektrelaterede.

Vi forventer i fremtiden at tage stilling til hvorvidt, hvordan og hvornår det kunne give mening at udarbejde kvantitative mål til at understøtte begrænsning af selskabets luft-, vand-, jord- og støjforurening. Status for dette vil blive kommunikeret i fremtidige bæredygtighedsrapporter.

Forurening af luft, vand og jord

E2-4

Den primære kilde til luftforurening sker i form af forbrænding af diesel til fremdrift og opvarmning af selskabets tog. Luftforurening fra bane og vej i 2024 og 2025 fremgår af tabel nedenfor.

Samlet luftforurening fra togdrift og infrastrukturdrift 2025

Luftforurening (tons) fra bane og vej		2025	2024
NOx og HC	Kvælstofilte og kulbrinter	293	272
SO2	Svovldioxid	0,15	0,14
CO	Kulilte	187	173
PM	Partikler	11,5	10,6

Anvendt opgørelsesmetode

Data i tabellen ovenfor er opgjort på baggrund af data fra grønt regnskab 2025 (2024-2025). Luftemissionerne er en sum fra banedelens dieselforbrug (tog og infrastruktur) samt forbrug fra vores vognpark. Beregningen er et estimat baseret på gennemsnitlige udledninger per liter diesel baseret på emissionsdata fra banedelen, som er væsentligt højere end vejdelene.

Nøgletal er baseret på et gennemsnit af tal fra en målebænk i forbindelse med motorrenovering på Lint 41 (2020) og den gældende motorstandard Euro mot III for Lint 41, som er den togtype Lokaltog har flest af. Vi har ikke emissionsdata for IC2 og RegioSprinter. Den samlede SO2-udledning er beregnet på baggrund af B7 diesels svovlindhold på 10 ppm. For 2024 regnskabet blev SO2 emissioner fejlangivet til 0,2 tons. Det korrekte tal er 0,14 ton.

Lokaltog har ikke haft væsentlige udledninger til jord i 2025. Vi har ikke kvantitative data fra opstrøms forureningskilder (luft, vand eller jord) i værdikæden relateret til vores ressourceforbrug fra køb af varer, forbrugstoffer og services.



Problematiske og meget problematiske stoffer

E2-5

Lokaltogs forbrug af problematiske og særligt problematiske stoffer afgrænses for 2025 til at omfatte forbrug baseret på data fra grønt regnskab, se tabel herunder.

Forbrug af problematiske og særligt problematiske stoffer i Lokaltog

Årligt forbrug	2025	2024	2023
Sprøjtemidler til ukrudtsbekæmpelse (liter aktivt stof)	338	298	265
Kølervæske (liter)	12.700	14.100	4.850
Smøreolier totalt (liter)	32.150	40.802	8.940

Forbruget af kølervæske og smøreolier i 2024 og 2025 er markant forøget sammenlignet med 2023 pga. gennemførte 2,4 mio. km eftersyn på selskabets Lint 41 tog. Forbruget af sprøjtemidler svinger en del mellem årene afhængigt af vejrlig, ift. hvornår man kan gennemføre sprøjtning.

Anvendt opgørelsesmetode

Data stammer fra de grønne regnskaber 2023-2025 (forskudt opgørelsesperiode er juli-juni året efter for alle år) og er opgjort som forbrugte mængder registreret lokalt.

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi (E5)

→ Indledning til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	47
→ Proces for identifikation og vurdering af påvirkninger, risici og muligheder relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	48
→ Politikker relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	49
→ Fokusområder og handlinger i 2025 relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	49
→ Mål relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	50
→ Ressourcetilstrømning 2025	51
→ Ressourceudstrømning	53

Lokaltogs ressourceanvendelse kommer hovedsageligt fra store mængder materialer ved fornyelse af infrastruktur fx udskiftning af skinner, sveller og skærver. I den daglige drift er det indkøb af fx motorolier, filtre og bremseklodser i togvedligehold på værkstederne eller reservedele til spor og signaler i infrastrukturvedligehold, som dominerer. Ressourceforbruget trækker spor op igennem vores leverandørkæder (opstrøms værdikæde) helt til udvindingen af råstoffer, som fx grus, skærver, træ til sveller og jernmalm til skinner.

I Danmark benyttes nedenstående affaldshierarki som et centralt begreb i forbindelse med den danske affaldspolitik, som er lovfæstet i miljøbeskyttelsesloven §6 b og forankret i EU's affaldsrammedirektiv.

Affaldshierarkiet består af fem niveauer:

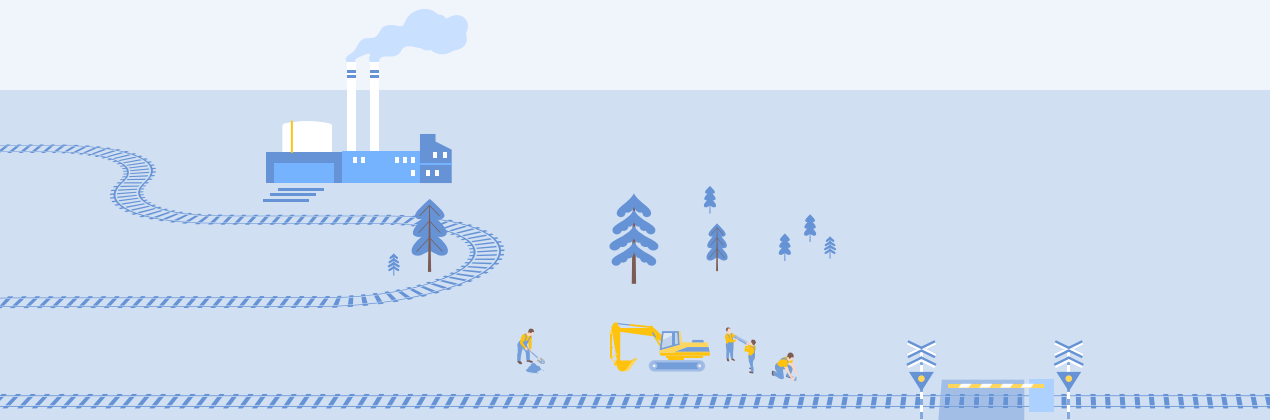
	Klasse	Affaldshierarki	Niveau af genanvendelse (cirkularitet)
Høj cirkularitet	A	Affaldsforebyggelse	Design med fokus på mindre materialeforbrug og længere levetid
	B	Forberedelse med henblik på genbrug	Design med fokus på bedre direkte genbrug, lettere demontering, reparation, fornyelse samt upcycling hvor det er muligt
Ingen cirkularitet	C	Genanvendelse	Genanvend materialer med så lavt kvalitetstab som muligt, bruges i andre sammenhænge så vidt muligt
	D	Anden nyttiggørelse (fx energiudnyttelse)	Udnyt energien ved afbrænding af materialer (lav cirkularitet)
	E	Bortskaffelse (deponi / forbrænding uden energiudnyttelse)	Lineær bortskaffelse af materialer efter brug repræsenterer laveste værdi – ikke cirkulært



Proces for identifikation og vurdering af påvirkninger, risici og muligheder relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

ESRS 2 IRO-1

I den oprindelige dobbeltvæsentlighedsvurdering fra 2024 er der identificeret følgende væsentlige påvirkninger relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi fra selskabets aktiviteter, se tabel til højre.



Påvirkninger, risici og muligheder relateret til Lokaltogs ressourceanvendelse og affaldsbortskaffelse i værdikæden

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Forbrug til sporvedligehold samt større fornyelses- og anlægsprojekter	Forbrug af rå- og hjælpestoffer samt industrielle slutprodukter til infrastruktur-drift (fx nye skinner, sveller, skærver, signalanlæg, sporskifter m.m.). I projekter er det entreprenøren, som har ansvaret for visse leverancer.	Negativ aktuel påvirkning	●	●	●
Affald fra sporvedligehold, større fornyelses- og anlægsprojekter	Affald fra sporvedligehold, større fornyelses- og anlægsprojekter (fx gamle skinner, sveller, skærver, signaler, sporskifter mm.). I projekter er det entreprenøren som har ansvaret for affaldshåndtering.	Negativ aktuel påvirkning	●	●	●

I 2025 har Lokaltog kun gennemført mindre infrastrukturprojekter, så derfor er påvirkningen fra ressourceforbruget faldet markant sammenlignet med 2024. Vores fornyelsesprojekter varierer en del over tid, som også nævnt i afsnit E1-1. Derfor har vi valgt at beholde fokus på ressourceforbruget, for det er her, Lokaltog sammen med E1 Klimænderinger har de allerstørste påvirkninger af natur og miljø.

De primære negative påvirkninger sker enten opstrøms i værdikæden, og det er typisk udenfor Danmarks grænser (fx brydning af skærver eller produktion af stål, skinner og sveller), eller nedstrøms i værdikæden. Det er typisk langt fra Lokaltogs baner, at vores affald bliver genbrugt, brændt eller deponeret.

Politikker relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

E5-1

Lokaltog har en miljø- og klimapolitik. Læs mere om politikken i afsnit E1-2. Vi forventer i fremtiden at vurdere, om politikken skal opdateres, så den i endnu højere grad kan understøtte selskabets indsats med optimering af ressourceanvendelse, affaldshåndtering og cirkulær økonomi, samtidig med at den bygger på affaldshierakiet.

Lokaltog efterlever alle gældende love vedrørende affaldshåndtering. Erhvervs-affaldsområdet er reguleret af flere love og bekendtgørelser i dansk og europæisk lov med det formål at registrere, klassificere og håndtere affaldsmængderne på forsvarlig vis. Særligt vigtigt for vores egen drift er håndtering af farligt affald, som udgør en betydelig del af affaldet fra Lokaltogs togværksteder.



Fokusområder og handlinger i 2025 relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

E5-2

Succesfuld test af affaldssortering på Lollandsbanen

I de sidste tre måneder af 2025 har Lokaltog testet en ny måde at håndtere affald på Lollandsbanen. Resultatet er positive tilbagemeldinger fra både kunder og medarbejdere.

Som led i testen blev de små hvide affaldsposer ved sæderne fjernet, og kunderne blev i stedet opfordret til at tage deres affald med ud af toget og sortere det på stationerne. Formålet var at afprøve en mere ansvarlig affaldshåndtering, som både tager hensyn til miljøet og til medarbejdernes arbejds gange.

Forud for testen var der blandt medarbejderne en vis bekymring for, om ændringen ville føre til mere henkastet affald i togene. Den bekymring blev dog gjort til skamme. Rengøringspersonalet oplever i dag mindre affald i togene samt mindre affald i de opstil-

lede restaffaldsspande ved udgangene end tidligere, hvilket har gjort den daglige rengøring lettere.

I testperioden var der på stationerne opstillet tre forskellige affaldsspande til henholdsvis madaffald, restaffald samt en kombi-fraktion bestående af plast, mad- og drikkeemballage og metal.

Et konsulentbureau har i samarbejde med Lokaltog gennemført korte interviews med både kunder og medarbejdere undervejs i testen. Her gav kunderne udtryk for, at affaldssorteringen var nem og overskuelig. 79 procent af de adspurgte svarede, at de aldrig var i tvivl om, hvordan affaldet skulle sorteres.

Selvom der fremover igen kun vil være restaffaldsspande på stationerne på Lollandsbanen, bliver alt ikke som før. Opfordringen til at tage affaldet med ud af toget fortsætter, og de små hvide affaldsposer vender ikke tilbage.

Lokaltog er gået i gang med en grundig evaluering af testen, som strækker sig ind i 2026. Her vil der blive lagt vægt på hensynet til miljøet, kundernes oplevelse og medarbejdernes arbejdsgange, før der tages stilling til, om erfaringerne fra Lollandsbanen skal danne grundlag for en eventuel permanent udrulning på andre baner.

Mål relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

E5-3

Lokaltog har en klar ambition om at reducere ressourceforbruget og optimere affaldshåndteringen med henblik på at løfte os fra et meget lavt genbrugsniveau (klasse D) mod et gradvist højere genanvendelse, men vi har på nuværende tidspunkt ingen konkrete mål.

Vi arbejder systematisk med konkrete mål igennem den årligt opdaterede "miljømål og miljøhandlingsplan", som er en del af selskabets ISO 14001:2015 miljøledelsessystem. Disse mål er typisk mere kortsigtede og projektbaserede, fx mål omkring "Udarbejdelse af bæredygtigheds-tjekliste til projektledere" i vores anlægsprojektafdeling. Målet er her at integrere bæredygtighedsaspekter, herunder myndighedskrav, i forbindelse med planlægning og udførelse af Lokaltogs anlægsprojekter.

Lokaltog har for nuværende ingen kvantitative eller mere langsigtede mål for reduktion af selskabets ressourceforbrug. Det betyder dog ikke, at vi ikke har fokus på fortsatte forbedringstiltag. De er blot mere projektrelaterede, som nævnt ovenfor.

Vi vil fremover vurdere, om, og i givet fald hvordan og hvornår, det er relevant at fastsætte kvantitative mål, der kan den langsigtede indsats for at reducere ressourceforbruget, samt foretage indkøb af varer og ydelser, der understøtter en mere cirkulær økonomi. Status på dette arbejde vil blive kommunikeret i de kommende bæredygtighedsrapporter.



Ressourcetilstrømning 2025

E5-4

Togdrift

Lokaltogs ressourceforbrug afgrænses for 2025 til at omfatte forbrug baseret på data fra grønt regnskab. Som det ses af tabellen, er der ikke opgjort mængder for dagligt vedligehold i togdrift og infrastruktur, selvom disse er langt de største mængder, næst efter ressourceforbruget fra Lokaltogs baneprojekter.

Ressourcetilstrømning, udvalgte materialer og produkter fra driften, Lokaltogs værdikæde 2024

Ressourceforbrug (liter)	Togdrift 2025	Infrastruktur 2025	Total 2025	Total 2024
Driften (udvalgte materialer)				
Brændstof (B7 diesel) til fremdrift af togdrift og vognpark (liter)	7.459.000	117.000	7.576.000	7.018.000
Togvedligehold på værksteder (råstoffer, materialer, produkter, reservedele og driftsmidler)	Ikke opgjort	-	-	-
Vedligehold af baneinfrastruktur og ejendomme (råstoffer, materialer, produkter, reservedele og driftsmidler)	-	*	-	-
Kølervæske (liter)	12.700	-	12.700	14.100
Smøreolier (liter)	32.150	-	32.150	40.800
Sprøjtemidler til ukrudtsbekæmpelse (liter aktivt stof)	-	338	338	298

*) Se næste tabel ressourceforbrug

Til udskiftning af én overkørsel forbruges typisk følgende nye materialer:

2,5 tons stål til skinner

8 tons beton til betonsveller

50 tons stabilgrus til underballast

40 tons granitskærver til skærveballast

+ asfalt og overkørselsplader

Typisk levetid for en overkørsel er 10-20 år afhængig af belastningen på den krydsende vej.



Infrastruktur/baneprojekter

Vi har udført en analyse af materialeforbruget fra de gennemførte baneprojekter for 2025 i forbindelse med klimaregnskabet. Projekterne er markeret på kortet næste side.

Gennemførte fornyelsesprojekter på Lokaltogs strækninger 2025

15

Sporskifter udskiftet

3

Sporskifter fjernet

11

Overkørsler udskiftet

3

Broer/underføring udskiftet



Som det ses af tabellen nedenfor, er der tale om betydelige mængder materialer, selvom det kun udgør godt 12% af ressourceforbruget til projekter i 2024.

Ressourcetilstrømning, overordnede materialegrupper fra infrastrukturprojekter, Lokaltogs værdikæde 2024

Ressourceforbrug Infrastrukturprojekter (tons)		2025	2024
Asfaltmaterialer	Asfalttyper til befæstning	-	87
Ubundne materialer	Stabilgrus, sand, skærver m.m.	12.337	108.748
Betonelementer	Sveller, rør og dræn	1.015	9.084
Metaller	Skinner, armering, spuns, m.m.	1.264	1.891
Teknik	Kabler, hegn, belysning, tavler	31	36
Plastmaterialer	Rør, dræn, geonet, m.m.	13	20
Jordtyper	jord, muld, slagge m.m.	13.167	102.709
Brolægning	Kantsten, betonfliser, fundering	-	279
Andet	Græs, træ, mørtel, emulsion m.m.	1.764	15.421
Træsveler*	Nye træsveler til udskiftning	120	1.033
Total		29.711	239.308

*) Træsveler er ny kategori og er opgjort på baggrund af forbrug registreret internt i infrastruktur-afdelingen.

Anvendt opgørelsesmetode

Data er opgjort i Vejdirektoratets og Banedanmarks fælles LCA-værktøj InfracLCA på baggrund af infrastrukturprojekternes opdaterede tilbudslistes. Tilbudslisterne er opdaterede efter projekterne er afsluttet og afspejler de reelle mængder, som indgår i projekterne. Træsveler er ny kategori og er opgjort på baggrund af forbrug registreret internt i infrastruktur-afdelingen.



Til udskiftning af ét sporskifte forbruges typisk følgende nye materialer:

11 tons stål til skinner

150 tons stabilgrus til underballast

30 tons beton til betonsveller

120 tons granitskærver til skærveballast

+ sporskiftedrev

Typisk levetid for et sporskifte er 40 år.

Ressourceudstrømning

E5-5

Lokaltogs samlede affaldsmængder består overordnet set af følgende hovedkategorier, opdelt på vores to forretningsområder:

Togdrift:

- Affald fra løbende togvedligeholdelse på vores togværksteder (herunder brugte og defekte komponenter og delkomponenter, forbrugsmaterialer, værnemidler m.m.)

- Indsamlet kundefald fra tog og stationer (husholdningslignende restaffald)

Infrastruktur/baneprojekter:

- Overskudsjord, bagharp (blandet jord, skærver og sten), byggeaffald m.v. fra fornyelses- og anlægsprojekter
- Affald fra løbende vedligehold af baneinfrastruktur og ejendomme (herunder brugte og defekte komponenter og delkomponenter, forbrugsmaterialer, værnemidler m.m.)

Ressourceudstrømning, Lokaltogs egen drift 2024

Affald (tons)	Togdrift 2025	Infrastruktur 2025	Lokaltog total 2025	Lokaltog total 2024
Oparbejdning	15	114	128	50
Forbrænding	133	24	157	226
Særlig behandling	11	143	153	51
Deponering	0	0	0	0
Træsveler (farligt affald)	-		120	1033
Total			558	1360

Anvendt opgørelsesmetode

Ovenstående data er opgjort på baggrund grønt regnskab 2025 samt for træsveller en særlig opgørelse af forbruget, som svarer til træsveller genereret til affald. Affaldsdata fra fornyelsesprojekter og nyanlæg af baneinfrastruktur i 2025 har ikke været mulig at medtage i årets opgørelse, men det må forventes at være i samme størrelsesorden som ressourceforbruget, se E5-4.

S

Sociale forhold

- Egen arbejdsstyrke (S1)
- Naboer og omgivende samfund (S3)
- Kunder (S4)

55

73

81

Egen arbejdsstyrke (S1)

→ Indledning til egen arbejdsstyrke	56
→ Involvering af medarbejderne i strategiudvikling	57
→ Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til egen arbejdsstyrke	58
→ Politikker relateret til egen arbejdsstyrke	60
→ Processer for samarbejde med egne arbejdstagere og arbejdstagerrepræsentanter om påvirkninger fra Lokaltog	62
→ Processer til afhjælpning af negative påvirkninger og kanaler for at egen arbejdsstyrke kan give udtryk for bekymringer om Lokaltog	63
→ Handlinger relateret til egen arbejdsstyrke	64
→ Mål relateret til egen arbejdsstyrke	65
→ Karakteristika for virksomhedens ansatte	66
→ Kollektive overenskomstforhandlinger og social dialog	68
→ Mangfoldighedsparametre	69
→ Tilstrækkelige lønninger	70
→ Social beskyttelse	70
→ Parametre for uddannelse og kompetenceudvikling	70
→ Sundhed og sikkerhedsparametre	71
→ Parametre for balancen mellem arbejdsliv og privatliv	71
→ Kompensationsparametre (lønforskel og samlet kompensation)	72
→ Hændelser, klager og alvorlige påvirkninger på menneskerettighederne	72

I Lokaltog er vi som medarbejdere hver dag fælles om at binde mennesker og lokalsamfund sammen – i hverdagen og til de særlige oplevelser.

For at kunne give vores kunder sikker togdrift til tiden – hver dag året rundt – arbejder vi sammen i mange forskellige faglige fællesskaber på vores baner.

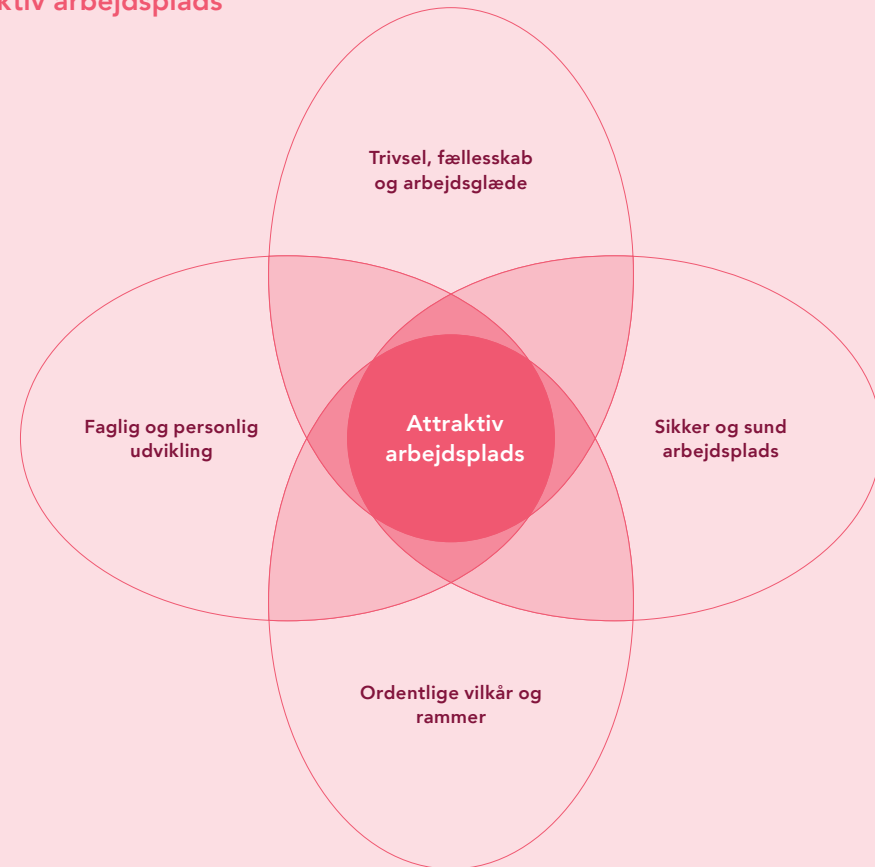
Vi er lokomotivførere og togrevisorer i toget, kundeservicemedarbejdere på stationerne, håndværkere og specialister på vores værksteder, i fjernstyringscentralerne og ude i sporet i al slags vejr, samt fagfolk og administrative medarbejdere på kontorerne.

Og vi ved at trivsel, fællesskab og arbejdsglæde går hånd i hånd med høj sikkerhed og kvalitet i driften.

Det kræver mange fagkundskaber, god daglig ledelse og et tæt samarbejde på tværs af hele selskabet for at lykkes. Samtidig stiller det krav til selskabet og ledelsen om at arbejde for en fortsat udvikling af trivsel og fastholdelse i ordentlige og trygge rammer.

Vi sigter efter at give alle vores medarbejdere en spændende og lærerig arbejdsplads med høj grad af jobsikkerhed og god ledelse, hvor vi lytter til hinanden og uddanner den enkelte indenfor sit felt.

Lokaltogs fokusområder for en attraktiv arbejdsplads





Involvering af medarbejderne i strategiudvikling

ESRS 2 SBM-2

Når Lokaltogs bestyrelse og øverste ledelse opdaterer eller formulerer en ny strategi for selskabet, tager den også hensyn til medarbejdernes interesser og synspunkter. Dette sker både gennem de medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer og gennem en række faste fora og tilbagevendende undersøgelser i selskabet, foruden input fra den daglige dialog mellem ledelse og medarbejdere:

- Via samarbejdsudvalg, arbejdsmiljøorganisation og medarbejderrepræsentation i bestyrelsen
- Tilbagevendende arbejdspladsvurdering (APV) og medarbejdertrivselsundersøgelse (MTU)

Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til egen arbejdsstyrke

ESRS 2 SBM-3

Vores arbejde med bæredygtighed er en central del af vores nuværende strategiplan (2022-2025), og hvad angår vores medarbejdere, så er følgende ambitioner indarbejdet som vigtige ønskepositioner:

Attraktiv arbejdsplads

- Lokaltog er den foretrukne arbejdsplads i jernbanebranchen, og vi formår at rekruttere, uddanne og fastholde højt kvalificerede profiler.
- Vi er et fællesskab. Medarbejderne er stolte af at være en del af Lokaltog. Medarbejdertrivlsen er høj, vi har en fælles forståelse og kultur, som kendetegnes ved, at vi står sammen og løfter i flok.
- Med en åben og tydelig kommunikation, en involverende ledelse og fuld fokus på faglig og personlig udvikling styrkes organisationen og den enkelte medarbejders kompetencer.

- MÅL 2025: Vi har opnået en forbedring i vores trivselsmåling på 0,7 point (7,5 ift. 6,8) på en 1-9 skala. Se nærmere om strategiens opnåede resultater i [SBM-1](#).

Sikkerhed

- Lokaltogs sikkerhedskultur er med vores vision "Alle sikkert hjem" forankret hos den enkelte medarbejder såvel som i ledelsen. Vi arbejder med jernbanesikkerhed på alle niveauer i organisationen.
- Vi arbejder kontinuerligt på at forbedre sikkerheden for alle, og vi kommunikerer åbent, tydeligt og konstruktivt om jernbanesikkerhedsmæssige forhold, internt som eksternt.

Dobbeltvæsentlighedsvurdering er blevet opdateret i 2025 uden der er fundet ændringer. Der er identificeret følgende væsentlige påvirkninger og risici relateret til egen arbejdsstyrke fra selskabets aktiviteter, som fremgår af tabellen nedenfor.

Påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er) for egen arbejdsstyrke

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Ordentlige vilkår og rammer	Lokaltogs medarbejdere har en høj grad af jobsikkerhed, ret til dialog, overenskomst samt mulighed for orlov, nedsat tid i perioder.	Faktisk positiv påvirkning	●	●	●
Overarbejde	Medarbejderes arbejdstid kan overskride almindelig arbejdstid.	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Sikker og sund arbejdsplads	Veltilrettelagte og sikre arbejdsforhold ("Alle sikkert hjem") og med løbende forbedringer af det fysiske og psykiske arbejdsmiljø.	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Kompetente medarbejdere	Løbende vedligeholdelse af lovpligtig uddannelse samt udvikling og opkvalificering af medarbejdere.	Faktisk positiv påvirkning	●	●	●
Psykisk trygt arbejdsmiljø	Arbejdspladsen skal være sikker for den enkelte, tonen god og uden diskrimination, med særlig fokus på udefrakommende faktorer ift. togrevisorers og lokomotivføreres arbejdsmiljø.	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Mangfoldig arbejdsstyrke	Køns- og aldersfordelingen er ikke balanceret. Andre faktorer som fx etnicitet og uddannelse m.m. spiller også en vigtig rolle.	Risiko for selskabet	●	●	●
Privatlivets fred / GDPR	Virksomhedens håndtering af medarbejdernes personlige oplysninger, herunder personfølsomme oplysninger.	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●

● Væsentlig ● Ikke væsentlig

Selvom ovenstående påvirkninger og risici gælder for alle vores medarbejdere, vil der som følge af de forskellige arbejdsopgaver være medarbejdergrupper, som er mere udsat for fx sikkerhedsrisici end andre. Det vil altid være nærmeste leder i dagligdagen, som sammen med den enkelte medarbejder er med til at sikre, at rammerne for arbejdets udførelse er sikre og i orden.

Det vurderes, at der er en meget lav risiko for tvangs- eller børnearbejde i forbindelse med Lokaltogs forretningsaktiviteter, dog er der altid en lille iboende risiko for social dumping ved udlicitering af opgaver som fx rengøring og entrepriser på bygge- og infrastrukturprojekter. Denne risiko forsøges adresseret via kontrakterne.

Sikkerhedsforhold for faggrupper

Lokomotivførere og togrevisorer	Repræsenterer Lokaltog udadtil overfor kunder i dagligdagen. De kan være i risiko for forskellige påvirkninger, herunder fx psykisk arbejdsmiljø relateret til sikkerhed ved arbejde/færden i sporet og påkørsler samt tryghed i forhold til uønsket opførsel fra rejsende.
Banearbejdere	Der færdes både egne banearbejdere og eksterne entreprenører i sporet, som arbejder under vanskelige vilkår og ofte i aften- og nattetimer i al slags vejr, hvorfor der er stor fokus på sikkerhed for den enkelte.
Værkstedsmedarbejdere	Værkstedsmedarbejdere arbejder i et mere kontrolleret men stadig potentielt udsat arbejdsmiljø, og der kan være pres på i hverdagen for at sikre en høj tilgængelighed af tog til driften.
Kundeservice-medarbejdere	Kundeservicemedarbejdere på stationer arbejder med direkte kundekontakt, og her er der særligt fokus på det psykiske arbejdsmiljø og tryghed i forhold til uønsket opførsel fra kunder.
Fjernstyringsmedarbejdere	Medarbejdere i fjernstyringscentralerne har sammen med lokomotivførerne det afgørende operationelle ansvar for driften. Der er fokus på det psykiske arbejdsmiljø pga. risikoen for pres i tilspidsede driftssituationer.
Administrative medarbejdere	Kontormedarbejdere har ikke nær det samme udsatte arbejdsmiljø som i driften, men der kan være pres på det psykiske arbejdsmiljø ift. antal opgaver, tidsfrister og opgavernes kompleksitet.
Togrengøringsmedarbejdere	Både ansatte og ikke-ansatte rengør selskabets tog i alle døgnets timer og færdes i depotsporene med de risici, som følger her.
Tredjeparter på værksteder	Der færdes forskellige ikke-ansatte på værksteder fx ved installation af teknisk udstyr på tog samt andre typer eftersyn og godkendelsesopgaver. De er omfattet af selskabets sikkerhedskrav, men arbejder efter egne instruktioner og dermed under potentielt tidspres m.m.



Politikker relateret til egen arbejdsstyrke

S1-1

Vi har i Lokaltog en række politikker, som vedrører egen arbejdsstyrke og sætter rammerne for væsentlige områder af vores daglige arbejde:

- Jernbanesikkerhedspolitik
- Arbejds miljøpolitik
- Personalepolitik (herunder rygepolitik, alkohol- og rusmiddelpolitik, seniorpolitik m.fl.)
- Politik for mobning, chikane og vold
- Intern persondatapolitik (herunder politik for TV-overvågning)

Ovenstående bliver gennemgået tematisk i de følgende afsnit.

Sikkerhedsledelse og jernbanesikkerhed

Selskabet lægger vægt på, at det skal være sikkert for såvel medarbejdere som kunder og borgere i øvrigt at færdes ved og på de baner, som selskabet har ansvaret for. Som jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter skal Lokaltog have en jernbanesikkerhedspolitik, læs mere under [V1-1](#).

Arbejds miljø- og medarbejderforhold

Det er selskabets arbejds miljøpolitik, at vi arbejder ansvarligt med at reducere arbejds miljøpåvirkningerne for selskabets medarbejdere. Selskabets arbejds miljøindsats baseres på kravene i arbejds miljøledelsesstandarden ISO 45001:2019.

Lokaltog ønsker at forstærke det gode arbejds miljø, som en del af personalepolitikken. Ud fra en fleksibel og positiv grundholdning til personalet skal medarbejdernes trivsel og arbejds glæde sikres ved bl.a. at tage hensyn til den enkelte medarbejders personlige forudsætninger og livssituation.

Dette kommer bl.a. til udtryk ved, at de enkelte medarbejdergrupper har indflydelse på arbejdets tilrettelæggelse inden for de rammer, driften giver. Selskabets synspunkt er grundlæggende, at medarbejdernes trivsel skal ses i et bredt perspektiv, og at det er vanskeligt at adskille de udfordringer, alle medarbejdere møder gennem både privat- og arbejdsliv.

Fravær har stor betydning for både medarbejderne og selskabet, hvorfor der er fokus på

kort- og langtidsfravær for at kunne afdække den bagvedliggende årsag hertil samt fremme en hurtig tilbagevenden til arbejdet.

Lokaltog tilbyder en sundhedsforsikring, hvor medarbejderne fortroligt kan henvende sig og modtage behandling af både fysiske og psykiske lidelser. Ordningen rummer desuden tilbud om forebyggende sundhedsfremmende behandlinger og mulighed for medforsikring af familie.

Kompetencer og viden-ressourcer

Hos Lokaltog ser vi efteruddannelse af vores medarbejdere som en afgørende faktor. Det er væsentligt for selskabets effektive drift og fortsatte kundefokus at kunne tiltrække og fastholde arbejdskraft med de nødvendige kompetencer inden for togdrift, tog- og infrastrukturvedligeholdelse, sikkerhed og risikostyring samt projektledelse.

Som en del af selskabets personalepolitik understøtter Lokaltog den kontinuerlige medarbejder- og kompetenceudvikling, der skal sikre opfyldelse af Lokaltogs purpose og vision. Målet er, at den enkelte medarbejder

har de nødvendige kompetencer i forhold til jobbet og oplever derigennem tryghed, udvikling og arbejds glæde i hverdagen.

Løbende udvikling af kompetencer og viden er helt afgørende for, at Lokaltog kan efterleve de udefrakommende krav, normer og regler i jernbanebranchen. Mange uddannelser tilbydes fra Lokaltogs egen uddannelsesafdeling, men der kan også tilbydes eksterne uddannelsesforløb.

Mangfoldighed

Det er selskabets overordnede personalepolitik at tiltrække, fastholde og udvikle kvalificerede medarbejdere, uanset køn, alder, etnisk oprindelse eller religiøs overbevisning. Lokaltog lægger vægt på, at alle medarbejdere har ligeværdige arbejds vilkår. Vi har en overordnet ambition om at sikre en bedre kønsfordeling og større etnisk diversitet svarende til samfundet i øvrigt.



I forbindelse med rekrutteringer betyder det, at det er den bedst kvalificerede ansøger, der ansættes uanset køn, ligesom der ikke må være tekniske hindringer til stede, som kan føre til, at kun det ene køn ansættes.

Vi ønsker ligeledes at sikre en ligevægtig repræsentation af kønnene i selskabets øverste ledelseslag med et mål om minimum 40% repræsentation af det underrepræsenterede køn. Blandt de generalforsamlingsvalgte medlemmer i Lokaltog A/S's bestyrelse er de to kvinder og seks mænd, hvilket giver en kønsfordeling med 25% kvinder og 75% mænd. Dette er derfor et fokusområde, som Lokaltogs ledelse drøfter med selskabets ejere.

Kønsfordelingen i topledelsen fremgår af [S1-9](#).

Et trykt arbejdsmiljø

Lokaltog A/S ønsker at fremme et godt og sundt arbejdsmiljø, hvor man som medarbejder kan forvente at blive behandlet ordentligt og respektfuldt. Konflikter mellem kolleger skal løses professionelt og respektfuldt.

Selskabet har en politik, der gælder for mobning, chikane og vold, hvor enhver adfærd, der opfattes som mobning, vold og chikane, er uacceptabel og under ingen omstændigheder tolereres. Det er aldrig den enkelte medarbejders problem. Åbenhed og dialog er derfor af afgørende betydning i arbejdet. Enhver medarbejder og leder har ret og pligt til at gribe ind og sige fra i forhold til mobning, chikane eller vold, både på egne og andres vegne, og skal, hvis vold, chikane eller mobning finder sted, øjeblik-

keligt henvende sig til nærmeste leder eller virksomhedens øverste ledelse, se også [S1-3](#).

Privatlivets fred (persondata)

Persondata modtages og håndteres primært via få personer i HR-afdelingen, som i lukkede it-systemer opbevarer sådanne data i henhold til databeskyttelsesloven. Reglerne specifikt for GDPR sikres overholdt ved årlige kontrolrapporter udført af selskabets Data Protection Officer (DPO). Der foretages løbende undervisning af de administrative medarbejdere i håndtering af GDPR-relaterede data. Øvrige data behandles og opbevares kun tilgængeligt for medarbejdere og i it-systemer, hvor det findes nødvendigt eller er påkrævet i relation til øvrig lovgivning.

Processer for samarbejde med egne arbejdstagere og arbejdstagerrepræsentanter om påvirkninger fra Lokaltog

S1-2

I Lokaltog er der følgende fastlagte processer og strukturer for samarbejde med egne medarbejdere som en naturlig del af "ordentlige vilkår og rammer":

Trivselsundersøgelse

Nærmeste leder og kolleger er afgørende for den enkelte medarbejders trivsel. Det er derfor vigtigt for selskabet at følge op på, hvordan trivslen udvikler sig.

Alle medarbejdere i Lokaltog bliver spurgt til deres trivsel, konflikter og om de er glade for at arbejde i Lokaltog, og de er blevet bedt om at evaluere deres ledere og samarbejde med kolleger. Undersøgelsen bliver sendt til alle lokale ledere og arbejdsmiljøorganisationen til bearbejdning og identifikation af lokale trivselsindsatser. Hovedarbejdsmiljøudvalget bliver også inddraget i processen, hvor der kan besluttes indsatser for hele Lokaltog.

Lokaltog har gennemført trivselsundersøgelser tre gange siden 2020 med den seneste trivselsundersøgelse i 2025. Læs mere om resultatet af denne i [S1-4](#).

Samarbejdsudvalg (SU)

Lokaltog har et etableret samarbejdsudvalg. Samarbejdsudvalget (SU) er et forum, hvor ledelse og medarbejdere sammen kan udvikle arbejdspladsen ved at øge trivsel, effektivitet og konkurrencedygtighed igennem dialog. Samarbejdsudvalget består af repræsentanter fra både ledelse og ansatte.

Samarbejdsudvalgets opgaver består i at skabe dialog om emner, som har betydning for Lokaltogs arbejds- og medarbejderforhold, herunder den økonomiske situation, større effektiviseringsforanstaltninger og arbejdsomlægninger, implementering og brug af ny teknologi i form af fx it-udstyr og -systemer.

Arbejdsmiljøorganisation

Lokaltog overholder selvfølgelig den danske arbejdsmiljølov. Arbejdsmiljøorganisationen i Lokaltog er struktureret jævnfør arbejdstilsynets AMO-regler for 35 og flere ansatte. Vores arbejdsmiljøorganisation er opdelt i 3 niveauer:

- Et Hovedarbejdsmiljøudvalg (HAMU) bestående af en formand, fem ledelsesrepræsentanter og fem arbejdsmiljørepræsentanter.
- Herunder er der et arbejdsmiljøudvalg for hvert af driftsbenene: Trafik, Materiel og Infrastruktur, samt to øvrige udvalg, et for Salg og et for de Administrative medarbejdere.
- Under udvalgene for driftsbenene er der 15 arbejdsmiljøgrupper, som er struktureret efter en vurdering af nærhedsprincippet, arbejdets karakter/farlighed, samt med udgangspunkt i Lokaltogs fysiske lokationer. Arbejdsmiljørepræsentanter er valgt for to år ad gangen.

Processer til afhjælpning af negative påvirkninger og kanaler for at egen arbejdsstyrke kan give udtryk for bekymringer om Lokaltog

S1-3

Alle medarbejdere har mulighed for at rejse bekymringer og få hjælp til akut opståede situationer eller andre arbejdsrelaterede forhold. Dette kan ske via forskellige formelle kanaler, som her nævnes i den rækkefølge, de bør benyttes:

1. Direkte dialog med egen leder
2. Henvendelse via tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter
3. Henvendelser kan derefter bringes til videre drøftelse i forskellige fora, fx HAMU eller SU afhængigt af påvirkningens karakter
4. Henvendelse direkte til selskabets øverste ledelse
5. Henvendelse via selskabets Whistleblower-ordning

Der er en særlig proces for rapportering af sikkerhedsmæssige hændelser, som sker via Lokaltogs sikkerhedsledelsessystem.

Lokaltog har en whistleblower-ordning til brug for selskabets medarbejdere og samarbejdspartnere. Læs mere i afsnit [G1-4](#).

Ovenstående processer vurderes at være passende i omfang og effektive i relation til at håndtere de henvendelser, der genereres i selskabet.



Handlinger relateret til egen arbejdsstyrke

S1-4

Hændelser og aktiviteter, der er gennemført i 2025, er også beskrevet i ledelsesberetningen i Årsrapport 2025. Nedenstående afsnit bygger på tekstudsnit fra denne.

Sikkerhedsledelse og jernbanesikkerhed

Læs mere om årets handlinger vedrørende jernbanesikkerhed for 2025 i afsnit [V1-3](#) og [V1-8](#).

Arbejds miljøforhold

I 2025 oplevede Lokaltog et fald i antallet af arbejdsulykker på 19% i forhold til året før. Der har været nogle få mindre alvorlige, men ingen alvorlige arbejdsulykker i 2025. Det er fortsat således, at en meget stor andel af arbejdsulykkerne kan tilskrives udefrakommende faktorer, som Lokaltog desværre kun har lidt eller ingen indflydelse på. Det drejer sig primært om psykiske påvirkninger af lokomotivførerne fra påkørsler og nærved-påkørsler, hvor borgere f.eks. krydser eller færdes ureglementeret i sporene foran toget.

Vi har i 2025 haft besøg af Arbejdstilsynet to gange. På det ene af besøgende udstedte de et straks-påbud vedrørende krav om bæring af egnede handsker ved tilsmudsede arbejder. På det andet tilsyn har de under deres besøg ikke konstateret overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Lokaltog ønsker at understøtte det gode arbejdsmiljø, der ud fra en fleksibel og positiv grundholdning til personalet, sikrer medarbejdernes trivsel ved bl.a. at tage hensyn til den enkelte medarbejders personlige forudsætninger og livssituation. Dette kommer bl.a. til udtryk ved, at de enkelte medarbejdergrupper har indflydelse på arbejdets tilrettelæggelse indenfor de rammer, driften giver. Selskabets synspunkt er grundlæggende, at medarbejdernes trivsel skal ses i et bredt perspektiv, og at det er vanskeligt at adskille de udfordringer, alle medarbejdere møder gennem både privat- og arbejds liv.

Lokaltog gennemførte en trivselsundersøgelse i 2025, som opfølgning på trivselsundersøgelsen fra 2022. Trivselsundersøgelsen i 2025 havde den hidtil højeste svarprocent på 75,3%, og helt overordnet har medarbejderne givet udtryk for en generel flot og stigende trivsel. Trivselsundersøgelsen afdækker dog også en række områder, som med fordel kan udvikles og forbedres. Lokaltogs ledelse har sammen med arbejdsmiljøorganisationen valgt følgende strategiske fokusområder:

- Mobning
- Indflydelse og udviklingsmuligheder
- Dialog, samarbejde og trivsel
- Kommunikation og information

Medarbejderforhold

Udligning af lokale og regionale lønforskelle

Der er indgået en aftale for Lokaltog Vedligehold, der har til formål at udligne regionale lønforskelle for de ansatte under Dansk Metal på alle værksteder over en årrække efter en trappemodell. Lønudligningen giver

ligeledes bedre mulighed for at medarbejderne kan arbejde fra forskellige lokationer.

Udvidelser af trafikken har været kritisk for selskabet

En aftale om udvidelser af trafikken mellem de to regioner og Movia har krævet et øget antal lokomotivførere, hvilket har været kritisk at få klar til start. Dette har igen givet et øget fokus på rekruttering særligt af lokomotivførere og lokomotivføreraspiranter i 2025. Derfor er den nye aftale om, at personer med en gymnasial uddannelse nu kan blive optaget ekstra vigtig, se afsnit om mangfoldighed og trygt arbejdsmiljø nedenfor.

Kompetencer og viden-ressourcer

Uddannelsesaktivitetsniveauet er øget for alle medarbejdertyper. Lokaltog anvender fortsat mange ressourcer på at dygtiggøre og opkvalificere selskabets medarbejdere og ledere – primært indenfor ledelse, vedligeholdelse af infrastruktur, rullende materiel samt arbejdet med CSM-RA (Common Safety Methods for Risk evaluation and Assessment), som er et centralt element i sikkerhedsledelsessystemet og en direkte konsekvens af 4. jernbanepakke.

I produktionen arbejdes der fortsat med struktureret sidemandsoplæring kombineret med undervisning fra eksterne fagkompetencer via kurser. Alt med henblik på at sikre et højt fagligt niveau indenfor de enkelte fagområder.

For at understøtte strategien og styrke trivslen er der gennemført et internt lederudviklingsforløb af 3 dage

for alle ledere med personaleansvar, samt 3-5 dage med ekstern underviser.

Mangfoldighed og trygt arbejdsmiljø

En ændring i overenskomst for lokomotivførere, som officielt trådte i kraft den 1. marts 2025 (med dispensation fra medio 2024), betyder, at Lokaltog får et langt bredere rekrutteringsgrundlag, fordi personer med en gymnasial uddannelse nu også kan blive optaget, hvilket ikke har været tilfældet tidligere. Nu kan langt flere søge om optagelse, og vi ser en tydelig effekt med en bedre køn- og aldersfordeling og flere med en ikke-dansk baggrund blandt vores lokomotivførere. Dermed bliver Lokaltog en mere mangfoldig arbejdsplads, hvilket selskabet har en klar ambition om.

Privatlivets fred (persondata)

Persondata behandles og håndteres i et særskilt system med begrænset adgang for de få personer, hvor dataene har relevans for opgavevaretagelsen, og som har indsigt i GDPR og Databeskyttelsesloven.

Persondata modtages og håndteres primært via HR-afdelingen, der i lukkede it-systemer opbevarer sådanne data. Reglerne specifikt for GDPR sikres overholdt ved årlige kontrolrapporter af Lokaltogs DPO (Data Protection Officer). Awareness træning for alle medarbejdere sker løbende. Der sker også løbende undervisning i generel håndtering af GDPR-relateret data. Sidstnævnte er desuden angivet i "Medarbejderinstruks om anvendelse af IT og behandling af personoplysninger".

Øvrige data behandles og opbevares kun tilgængeligt for medarbejdere og i systemer, hvor det findes nødvendigt eller er påkrævet i relation til øvrig lovgivning.

Mål relateret til egen arbejdsstyrke

S1-5

Sikkerhedsledelse og jernbanesikkerhed

Læs mere om selskabets mål for jernbanesikkerhed i afsnit [V1-5](#).

Arbejdsmiljø og medarbejderforhold

Med udgangspunkt i den nuværende arbejdsmiljøpolitik har selskabet en klar ambition om at sikre et sundt og ansvarligt arbejdsmiljø. Lokaltog har for nuværende ingen kvantitative mål for det fysiske arbejdsmiljø. Vi forventer i fremtiden at tage stilling til, hvorvidt, hvordan og hvornår det kunne give mening at udarbejde kvantitative mål for det fysiske arbejdsmiljø.

Mangfoldighed og trygt arbejdsmiljø

Selskabet har som nævnt tidligere en overordnet ambition om at sikre en bedre kønsfordeling og større etnisk diversitet svarende til samfundet i øvrigt. Lokaltog har for nuværende ingen kvantitative mål for diversitet. Vi forventer i fremtiden at tage stilling til, hvorvidt, hvordan og hvornår det kunne give mening at udarbejde kvantitative mål for mangfoldighed.

I forhold til trivsel har selskabet en målsætning som beskrevet i afsnit [ESRS 2 SBM-3](#), som omhandler den tilbagevendende trivselsmåling.

I forhold til et trygt arbejdsmiljø har selskabet en nul-tolerance for enhver adfærd, der opfattes som mobning, vold og chikane. Dette er i praksis også en klar målsætning i forhold til antal klager og sager vedrørende mobning, vold og chikane.

Privatlivets fred (persondata)

Selskabet har en overordnet ambition om at respektere privatlivets fred for alle ansatte, men der er ikke vedtaget konkrete kvantitative mål for GDPR. Der har ikke været nogen databrud i 2025.

Karakteristika for virksomhedens ansatte

S1-6

Lokaltog er en klassisk mandsdomineret arbejdsplads med store grupper af faglærte midaldrende mænd, som arbejder i sporet, på værksteder og kører togene. Der kommer gradvist flere kvinder i Lokaltog.

Antal ansatte efter køn

	2025		2024		2023	
Mænd	492	82%	467	83%	475	84%
Kvinder	107	18%	94	17%	91	16%
Andet/ikke oplyst	-	-	-	-	-	-
Total	599	100%	561	100%	566	100%

Anvendt opgørelsesmetode

Antallet af medarbejdere beregnes ved at optælle antallet af mandlige og kvindelige medarbejdere på tværs af alle lokationer, hvor virksomheden opererer. Opgørelsen er pr. 31.december for hvert år eksklusiv fratrådte medarbejdere.

I selskabets Årsrapport for 2025 anvendes ATP-metoden i henhold til årsregnskabsloven. Det giver en lille forskel i antallet af medarbejdere, som her opgøres til 579 personer.



Beskæftigelsesmæssige karakteristika

Medarbejdere	2025				2024				2023			
	Kvinder	Mænd	Andet	Total	Kvinder	Mænd	Andet	Total	Kvinder	Mænd	Andet	Total
Fastansatte	107	492		599	93	466		559	91	474		565
Midlertidigt ansatte	0	0		0	1	1		2	0	1		1
Ansatte med ikke-garanterede timer	0	0		0	0	0		0	0	0		0
Fuldtidsansatte	90	469		559	77	436		513	74	444		518
Deltidsansatte	17	23		40	17	31		48	17	31		48

Anvendt opgørelsesmetode

Midlertidigt ansatte beregnes ved at optælle medarbejdere, hvis ugentlige timer er faste (fuldtid eller deltid), men hvor aftalen har en fast slutdato. Ikke-garanterede ansatte beregnes ved at optælle medarbejdere, hvis ansættelsesaftale ikke angiver specifik ugentlig arbejdstid. Fuldtidsansatte beregnes ved at optælle medarbejdere, hvis ansættelsesaftale er fuld tid. Deltidsansatte beregnes ved at optælle medarbejdere, hvis ansættelsesaftale er deltid.

Medarbejderudskiftningen i Lokaltog er for 2025 på 10,5%, hvilket er en del under landsgennemsnittet, som ifølge Danmarks Arbejdsgiverforening er knap 30% for 2024. Tallet viser, at der er mange medarbejdere, som bliver i selskabet i mange år, hvilket er et positivt tegn i forhold til individuel trivsel såvel som faglig og social sammenhængskraft i selskabet.

Medarbejderudskiftning

	2025	2024	2023
Antal medarbejdere	63	72	65
Andel i procent	10,5%	12,8%	11,9%

Anvendt opgørelsesmetode

Antallet af medarbejdere beregnes ved at optælle medarbejdere, der har forladt virksomheden i løbet af rapporteringsperioden. Opgørelsen er opgjort pr. 31. december for hvert år for fratrådte medarbejdere. Andel i procent er udregnet i forhold til total antal medarbejdere.



Kollektive overenskomstforhandlinger og social dialog

S1-8

Dette oplysningskrav vedrører andelen af ansatte underlagt kollektive overenskomster. Langt de fleste i Lokaltog er ansat via kollektiv overenskomst, se også S1-10. Det er kun en mindre gruppe fra den øverste ledelse, som er kontraktansat.

Lokaltog har ingen ansatte udenfor EØS landene.

Anvendt opgørelsesmetode

Kollektive overenskomster beregnes ved at optælle det samlede antal medarbejdere, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, og dividere dette med det fulde antal medarbejdere (årsafslutningstotal). Arbejdsmarkedsdialog beregnes ved at optælle det samlede antal ansatte i EØS pr. land, der er dækket af arbejdstagerrepræsentanter, og dividere dette med det fulde antal ansatte (årsafslutningstotal).

Procentdel dækket	2025		2024	
	Kollektive overenskomster Ansatte i EØS	Arbejdsmarkeds-dialog Repræsentation på arbejdspladsen	Kollektive overenskomster Ansatte i EØS	Arbejdsmarkeds-dialog Repræsentation på arbejdspladsen
0-19%		Ikke relevant		Ikke relevant
20-39%				
40-59%				
60-79%				
80-100%	98,8%	100%	98,8%	100%



Mangfoldighedsparametre

S1-9

For så vidt angår selskabets topledelse, der omfatter direktionen samt personer med personaleansvar, som har direkte reference til direktionen, består denne gruppe af i alt ni personer fordelt på tre kvinder og seks mænd, hvilket giver en kønsfordeling med 33% kvinder og 67% mænd. Fordelingen er ikke indenfor selskabets mål om ligevægtig repræsentation af kønnene.

Det er dog på et niveau, hvor det er alment anerkendt, at der opnås en reel kønsbaseret indflydelse, hvor grænsen for dette er vurderet til ca. 30%. Det er derfor et opmærksomhedspunkt for direktionen i forhold til fremtidig udvikling af den øverste ledergruppe.

Kønsfordelingen i øvrig ledergruppe svarer til gennemsnittet for hele selskabet.

Kønsfordelingen i topledelsen

	2025		2024	
	Antal	%	Antal	%
Mænd	6	67%	5	56%
Kvinder	3	33%	4	44%
Total	9	100%	9	100%

Kønsfordelingen i øvrig ledergruppe

	2025		2024	
	Antal	%	Antal	%
Mænd	31	82%	29	91%
Kvinder	7	18%	3	9%
Total	38	100%	32	100%

Anvendt opgørelsesmetode

Topledelsen defineres som det ledelsesteam, inkl. den administrerende direktør, der refererer til denne, og som selv har personaleansvar.

Øvrig ledergruppe defineres som alle ledere, der har personaleansvar, dog fraregnet medlemmerne af topledelsen.

Aldersfordelingen i Lokaltog viser en relativ høj andel af medarbejdere over 50 år, hvilket blandt andet skyldes, at mange medarbejdere har høj anciennitet. Andelen er stigende og viser, at der skal være stigende fokus på tiltrækning, rekruttering og fastholdelse af yngre medarbejdere fremover.

Aldersfordeling

	2025		2024		2023	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
<30 (under 30)	35	5,8%	35	6,2%	37	6,5%
Over 30 og under 50	232	38,7%	210	37,4%	236	41,5%
>50 (over 50)	332	55,4%	316	56,3%	293	51,8%
Total	599	100%	561	100%	566	100%

Anvendt opgørelsesmetode

Aldersfordelingen beregnes ved at optælle antallet af medarbejdere ved årets udgang efter aldersgruppe. OBS: Aldersfordelingen er kun for aktive ansatte i virksomheden. Fratrådte medarbejdere er ekskluderet.

7,2%

stigning i antal medarbejdere fra 2024 til 2025

Tilstrækkelige lønninger

S1-10

I Lokaltog lægger vi vægt på at sikre tilstrækkelige lønninger for alle ansatte. Dette sikres ved, at samtlige medarbejdere, med undtagelse af det øverste ledelseslag, er omfattet af kommunale overenskomster for henholdsvis HK, 3F, Dansk Jernbaneforbund og Dansk Metal.

Social beskyttelse

S1-11

Alle medarbejdere i Lokaltog er omfattet af sociale sikringsordninger såsom Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP) og Arbejdsmarkedets Erhvervs sikring (AES). Alle medarbejdere er berettiget til fuld løn under sygdom. Lokaltog har tegnet en privat (lovpligtig) arbejdsskade forsikring ved arbejdsulykke og en privat sundhedsforsikring. Derudover er alle overenskomstdækkede medarbejdere også omfattet af en pensionsordning, der udover opsparing til pension også indeholder forsikringsordninger ved tab af erhvervsevne, invaliditet og dødsfald.

Alle medarbejdere får fuld løn under dele af deres barsels-, forældre- og adoptionsorlov. Dette reguleres af henholdsvis vores overenskomster og vores virksomhedspolitikker.

Parametre for uddannelse og kompetenceudvikling

S1-13

Lokaltog skal som jernbaneselskab sikre lovpligtig uddannelse og efteruddannelse for en række sikkerhedsbærende funktioner herunder lokomotivførere, stationsbestyrere og SR arbejdsledere. Der er dog mange andre funktioner, som kræver opkvalificering enten ved korte kurser, sidemandsoplæring eller efteruddannelse. Dette afspejles ikke i nedenstående opgørelse. Vi vil i fremtiden arbejde på at kunne give et mere retvisende billede af kompetenceudviklingen i Lokaltog.

Uddannelsestimer per år

	2025	2024
Gennemsnit per medarbejder (timer)	17,2	21,6

Gennemsnittet for 2025 dækker over store forskelle, hvor medarbejdere i infrastruktur har fået 62 timers uddannelse, lokomotivførere 17,4 timer og vedligehold 5 timer.

Anvendt opgørelsesmetode

Uddannelse er for 2025 beregnet som det totale antal interne uddannelsestimer, der er brugt til lovpligtig sikkerhedsuddannelse dvs. lovpligtig grunduddannelse og efteruddannelse for lokomotivførere, stationsbestyrere, SR arbejdsledere, og kurserne "Pas På, På Banen" samt "Safety Leadership". Praktikkørsel med kørelærer er ikke talt med. Dette antal er divideret med selskabets samlede antal medarbejdere, selvom de lovpligtige kurser kun gælder medarbejdere i driften.

Øvrige uddannelser, interne som eksterne, i form af frivillige kurser og efteruddannelser er ikke opgjort pga. manglende data.

Sundhed og sikkerhedsparmetre

S1-14

Parametre

	2025	2024
Ansatte, som er omfattet af virksomhedens arbejdsmiljøledelsessystem	100%	100%
Ikke-ansatte/konsulenter, som er omfattet af virksomhedens arbejdsmiljøledelsessystem	0%	0%
Arbejdsrelaterede skader (antal)	26	30
Hypigheden af arbejdsrelaterede ulykker/skader (rate)	22,6	27,8
Tilfælde af arbejdsrelateret dårligt helbred (antal)	Ikke opgjort	Ikke opgjort
Dødsfald som følge af arbejdsrelaterede skader/dårligt helbred (antal)	0	0
Tabte dage på grund af arbejdsrelaterede skader*, dårligt helbred og dødsfald (antal)	221*	384*

* antal refererer udelukkende til arbejdsrelaterede skader

Anvendt opgørelsesmetode

Hypigheden af arbejdsrelaterede skader beregnes ved dividere antallet af tilfælde med det samlede antal arbejdstimer, der er udført af personer i dens egen arbejdsstyrke, ganget med 1.000.000.

Tabte dage beregnes ved at optælle de kalenderdage, første hele dag og sidste fraværsdag medregnet, hvor en medarbejder har været fraværende på grund af en ulykke/skade.

Parametre for balancen mellem arbejdsliv og privatliv

S1-15

	2025	2024
Ansattes ret til at gøre brug af familierelateret orlov	100%	100%
Berettigede ansatte, der tog familierelateret orlov:	2,9%	2,5%
Mænd	3,3%	2,9%
Kvinder	0,7%	0,7%

Anvendt opgørelsesmetode

Familierelateret orlov omfatter barselsorlov, fædreorlov, forældreorlov og omsorgsorlov i henhold til national lovgivning eller kollektive overenskomster.

Kompensationsparametre (lønforskel og samlet kompensation)

S1-16

	2025	2024
Kønsbestemt lønforskel	7%	6%
Samlede årlige vederlagsratio administrerende direktør	3,57	3,38

Anvendt opgørelsesmetode

Kønsbestemt lønforskel beregnes som forskellen i de gennemsnitlige lønniveauer mellem kvindelige og mandlige ansatte, udtrykt i procent af det gennemsnitlige lønniveau for mandlige ansatte.

Samlede årlige vederlagsratio beregnes som vederlagsratio for den højest betalte person i forhold til medianen af det samlede årlige vederlag for alle ansatte (undtagen den højest betalte person).

Hændelser, klager og alvorlige påvirkninger på menneskerettighederne

S1-17

	2025	2024
Tilfælde af forskelsbehandling, herunder chikane (antal)	1	2
Antallet af klager indgivet (antal)	1	1
Rapportering til nationalt kontaktpunkt (antal)	Ikke relevant	Ikke relevant
Bøder, sanktioner og skadeserstatning (beløb i DKK)	Ikke relevant	Ikke relevant
Alvorlige menneskerettighedshændelser (antal)	0	0
Bøder, sanktioner og skadeserstatning (alvorlige hændelser) (beløb i DKK)	0	0

Anvendt opgørelsesmetode

Baseret på tilgængelige data fra arbejdsmiljøorganisationen og HR-afdelingen.

Naboer og omgivende samfund (S3)

→ Interessenter relateret til naboer og omgivende samfund	74
→ Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til naboer og lokalsamfund	75
→ Politikker relateret til naboer og omgivende samfund	76
→ Processer til at engagere sig med naboer og omgivende samfund om påvirkninger fra Lokaltog	77
→ Processer til at afhjælpe negative påvirkninger og kanaler for naboer og omgivende samfund til at give udtryk for bekymringer til Lokaltog	78
→ Handlinger og hændelser for 2025 relateret til naboer og omgivende samfund	79
→ Mål for naboer og omgivende samfund	80
→ Henvendelser til Lokaltog i 2025 vedrørende togdriften	80

Lokal tog forbinder lokalsamfund og by

Lokal tog binder lokalsamfund sammen i hverdagen gennem bedre mobilitet og sammenhængskraft. Det er vores vision at understøtte fremtidens bæredygtige lokalsamfund og grundlaget for vækst og lokale arbejdspladser. Lokal tog har en betydelig positiv påvirkning via togdriften og vi er stolte af den rolle vi spiller for de mange lokalsamfund vi betjener dagligt – året rundt.

Derfor er naboer og omgivende samfund naturligvis væsentlige og centrale interessenter for Lokaltogs daglige drift og de projekter, vi jævnligt udfører for at vedligeholde og forny vores baner.

Lokaltogs ni baner er alle over 100 år gamle og har derfor påvirket den lokale og regionale byudvikling på Sjælland og Lolland-Falster over flere generationer. Mange af byerne er enten grundlagt eller stærkt udbygget med udgangspunkt i den lokale station, dengang hvor toget var den hurtigste rejseform og jernbanen bandt afsidesliggende lokalsamfund sammen for første gang.

Jernbanens vigtige rolle for byudviklingen har været med til at sikre en central geografisk placering af de fleste stationer. Over de seneste 20-30 år er flere stationsbyer blevet "by-fortættet", dvs. der er bygget nyt, tæt eller højere helt inde i centrum af byerne, hvor vores baner og stationer ligger fx Grønnehave ved Helsingør. Det gør, at der er flere mennesker, som lever eller kommer tættere på jernbanen, og dermed mærker påvirkningerne fra vores daglige drift i højere grad end tidligere.

Hvorfor arbejde på banen om natten og ikke om dagen?

Vores baner er i drift fra tidlig morgen til sen aften eller nat hele året, fordi det er Lokaltogs vigtigste formål, at vi kan understøtte det lokale liv, hvor borgere fx skal til og fra skole, arbejde, fritidsaktiviteter. Vi har derfor jævnligt brug for at vedligeholde vores jernbaner og stationer. Og såvel vores togdrift som vores banevedligehold påvirker lokalt.

Vi skal altid balancere hensynet til vores public service-forpligtigelse for de lokalsamfund vi betjener overfor de relativt få naboer, som bliver generet af fx støj, luftforurening eller midlertidigt lukkede strækninger eller overkørsler. Derfor bliver meget af vedligeholdsarbejdet udført om natten, så den almindelige togdrift i vid udstrækning kan opretholdes. Vi gør vores bedste for at håndtere dette på en ansvarlig og transparent måde.

I disse år udvider vi driften i aften- og nattetimerne på flere baner for netop at understøtte mobiliteten og sammenhængskraften i de lokale samfund, så det er muligt at komme frem og tilbage ved arrangementer, deltage i det lokale byliv og andre aktiviteter. Den forøgede togdrift har markante samfundsmæssige fordele men også lokale gener, som nogle af vores naboer kan opleve i form af fx mere støj i aften- og nattetimerne.

Lokal tog arbejder aktivt for at opretholde og forbedre en åben og konstruktiv dialog med naboer, borgere og lokalsamfund, blandt andet gennem borgermøder og andre informationsfora i forbindelse med projekter som fx banerenoveringer og forbedringer af sikkerheden ved overkørsler.

Interessenter relateret til naboer og omgivende samfund

ESRS 2 SBM-2

Lokal tog interagerer med mange forskellige interessenter i lokalsamfundene. Det er naturligt at selskabet indtager en vigtig rolle ift. mobilitet, sammenhængskraft, tilgængelighed, sikkerhed og tryghed i lokalsamfundene.

Interessenter	Emner, vi samarbejder om
Kommuner og myndigheder	Høringer ift. lokalplaner, VVM, ny lovgivning, støj-, luft- og jordforureningsforhold m.m.
Politiet og SSP-samarbejde (skoler, socialforvaltning og politi)	Opfølgning på hændelser i den daglige drift, forebyggende tryghed på stationer samt indsatser overfor unge i nattelivet.
Borgerforeninger, erhvervsliv og naboer	Dialog om driftsudvidelser, togdrift, baneprojekter og jernbanesikkerhed.
Skoler og uddannelsesinstitutioner	Dialog om driftsudvidelser, togdrift og baneprojekter, sikker færdsel omkring Lokaltogs stationer og overkørsler.
Vandværker	Aftaler om sprøjtefri områder i sporet ved boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) for at sikre drikkevandskvalitet.
NGO'er	Samarbejde og dialog fx omkring naturpleje.
Kommercielle partnerskaber	Partnerskaber med virksomheder ift. at promotere Lokal tog overfor fælles kunder.

Læs nærmere om vores interaktioner med eksterne interessenter i afsnittene [S3-2](#) og [S3-3](#).

Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til naboer og lokalsamfund

S3 ESRS 2 SBM-3

Følgende tabel oplister de påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er) relateret til naboer og lokalsamfund, som vi har identificeret i Lokaltogs dobbeltvæsentlighedsvurdering, senest opdateret i 2025.

Togdriften understøtter mobilitet, sammenhængskraft og vækst i de lokalsamfund som Lokaltog betjener, også for dem, der ikke er kunder. Så der er en klar sammenhæng mellem vores purpose, og vores konkrete positive påvirkning af lokalsamfund.

I vores Bæredygtighedsrapport 2024 var støj, vibrationer og luftforurening fra daglig togdrift, vedligehold og renovering af jernbanen en del af E2, fordi S3 kapitlet ikke eksisterede på det tidspunkt. Det er nu inkluderet i tabellen herunder, da det primært vedrører naboer og omgivende samfund.

Påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er) relateret til naboer og omgivende samfund

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Understøttelse af lokalsamfunds mobilitet og vækst	Togdriften understøtter mobilitet, sammenhængskraft og vækst i de lokalsamfund som Lokaltog betjener.	Positiv aktuel påvirkning	●	●	●
Sikker togdrift og tilgængelig infrastruktur for lokalsamfundet	Togdrift er forbundet med fysiske risici, og kræver en række sikkerhedsforanstaltninger for at undgå ulykker i og omkring sporet og ved fx overskæringer.	Negativ potentiel påvirkning	●	●	●
Stations- og strækningsstøj fra togdrift	Hjul/skinnestøj, motorstøj og vibrationer fra den daglige drift på banerne er ikke i sig selv væsentlig. Sæsonbetinget kurveskrig samt fast påkrævet brug af togenes horn (tyfonering) ved en del af de usikrede overkørsler bidrager til emnets væsentlighed.	Negativ aktuel påvirkning	●	●	●
Støj og emissioner fra togdepoter og værksteder	Støj og vibrationer fra værksteder er uhyre begrænset og sker primært ved ind- og udkørsel fra værksteder. Fra togdepoter er det primært ifm. henstilling og opstart af togsæt i nattetimerne (motortomgang, oliefyrr på togene, bremsetest).	Negativ aktuel påvirkning	●	●	●
Støj, vibrationer og emissioner fra infrastruktur-aktiviteter	Støj og vibrationer samt støv, jordkørsel og diesel-emissioner fra renovering af gamle og anlæg af nye spor (herunder transport af jord, grus, bagharp, skinner, sveller og skærver, samt etablering/renovering af afvanding, overkørsler, signaler, depotspor, stationer). Væsentligt pga. udpræget natarbejde.	Negativ potentiel påvirkning	●	●	●
Menneskerettigheder for og involvering af berørte samfund og oprindelige folk opstrøms i værdikæden	Manglende involvering af lokalsamfund opstrøms i værdikæden fx i forbindelse med nye og udvidede miner/brud, og manglende tilsyn med de relaterede kritiske påvirkninger fra fx forurening på omkringliggende samfund	Negativ potentiel påvirkning	●	●	●

● Væsentlig ● Ikke væsentlig

Politikker relateret til naboer og omgivende samfund

S3-1

Lokaltog har to politikker, som berører vigtige hensyn til naboer og omgivende samfund:

- Miljø- og klimapolitik
- Jernbanesikkerhedspolitik

Lokaltog har en miljø- og klimapolitik, som er nærmere beskrevet i kapitel E1. Formålet med miljø- og klimapolitikken er at sætte rammerne for miljø- og klimaindsatsen i Lokaltog:

- Vores påvirkninger af naboer og omgivende samfund skal ske indenfor de lovgivningsmæssige rammer.
- Vi har som ambition at reducere gener fra togdrift og baneprojekter så vidt, det er muligt. Her er det særligt påvirkninger i form af støj- og luftforurening fra togdriften samt støj, vibrationer, lys og støv fra baneprojekter, der er relevante emner i forhold til naboer og omgivende samfund.

Lokaltog har en Jernbanesikkerhedspolitik, som er nærmere beskrevet i kapitel V1. Politikken er relevant her, fordi togdriften naturligvis også skal være sikker for alle de borgere, som ikke nødvendigvis benytter toget, men dagligt færdes ved eller krydser banerne i bil, cykel eller til fods. Lokaltogs sikkerhedsvision "Alle sikkert hjem" gælder også naboer og omgivende samfund.

Udover disse politikker har selskabet også en ejendomsstrategi for de bygninger, som vi ikke længere selv skal bruge i Lokaltog, typisk ældre stationsbygninger. Med ejendomsstrategien ønsker vi så vidt muligt at bidrage positivt til lokallivet, at højne sikkerhed og tryghed på stationerne samt at understøtte udviklingen i den kollektive trafik. Konkret betyder det, at vi enten sælger, udlejer eller river de bygninger ned, som vi ikke længere selv skal bruge, baseret på en samlet vurdering af muligheder.



Processer til at engagere sig med naboer og omgivende samfund om påvirkninger fra Lokaltog

S3-2

Det skal være sikkert og uden unødige gener at være nabo eller omboende til Lokaltogs baner og stationer. Lokaltog forpligter sig til at være en transparent og troværdig aktør, der deler information om beslutninger, aktiviteter og udfordringer på en klar og ærlig måde. Gennemsigtighed handler om at skabe forståelse og tillid ved at gøre vores handlinger og beslutningsprocesser synlige for både kunder og øvrige interessenter.

Vi prioriterer åbenhed som en grundlæggende værdi i vores samspil med naboer, kunder, interessenter og lokalsamfund. Åbenhed handler om at være lydhøre og engagerede i dialog, hvor vi både deler vores egne perspektiver og aktivt lytter til andres.

Vi fører en aktiv kommunikation og dialog i forbindelse med:

- **Infrastrukturprojekter**, hvor vi inviterer til borgermøder
- **Planlægning af etablering af lade-infrastruktur** (batteritog), hvor vi står for VVM-screeninger og evt. høringer

- **Togindkøb**, hvor vi involverer repræsentanter for dem, som har begrænset mobilitet (Movias tilgængelighedsforum).
- **Udvidelse af togdriften**, hvor vi bl.a. inddrager SSP-samarbejder (skole, socialforvaltning og politi), kommuner samt deltager i borgermøder og møder med grundejer-/beboerforeninger. Vi samarbejder med relevante kommuner og informerer på deres hjemmesider og via annoncer i lokalaviser.
- **Partnerskaber ift. "skoleprogram"** – oplysningskampagne på skoler i nærheden af udvalgte baner, særligt Odsherredsbanen, ift. sikker færdsel på stationer.

Selskabets kommunikation om togdrift og anlægsprojekter

- En vigtig kanal er selskabets hjemmeside, hvor vi deler information om baneprojekter, driftsudvidelser og øvrige relevante informationer.
- Kommunikation til varsling af generende aktiviteter på eller ved banen herunder fx omkørsel i forbindelse med banelukninger, nu med ny mulighed for

brug af kommunikation til borgere via e-Boks, se [S3-4](#).

Strategiske partnerskaber

Vi er opmærksomme på, at vi spiller en vigtig rolle i lokalsamfundene. Derfor er det også naturligt, at Lokaltog har et stort fokus på strategiske partnerskaber med lokale aktører i vores dækningsområder. Her kan som eksempel nævnes vores samarbejde med Vig Festival, der afvikles i Vig, der er stationsby på Odsherredsbanen.

Gennem co-branding, tilstedeværelse og lokal synlighed gør vi sammen opmærksom på, at toget er det foretrukne transportmiddel til og fra festivalen. Vi indsætter flere tog på strækningen under festivalen, ligesom festivalarmbåndet fungerer som rejsehjemmel. De strategiske partnerskaber styrker den lokale forankring, der er afgørende for Lokaltogs omdømme og vækstmuligheder. Udover Vig festival kan vi nævne Sommerland Sjælland, Musik i Lejet, Køge Festuge mf.



Processer til at afhjælpe negative påvirkninger og kanaler for naboer og omgivende samfund til at give udtryk for bekymringer til Lokaltog

S3-3

Håndtering af eksterne henvendelser sker normalt via telefon og e-mail. Processer for håndtering af henvendelser er dokumenteret og forankret i Lokaltogs organisation. Alle henvendelser dokumenteres i et it-system, som sikrer transparens og systematisk opfølgning og svar.

Henvendelser fra borgere, myndigheder, medier og NGO'er drejer sig typisk om:

- Støj-, vibrationer og luftforurening fra togdrift.
- Støv-, støj- og luftforurening fra infrastrukturprojekter.
- Jernbanens barriereeffekt i forhold til lokalsamfund ved midlertidigt nedlagte overkørsler og banelukninger.
- Jernbanesikkerhed.
- Høringer fra diverse myndigheder (lokalplaner, beredskab, ny lovgivning)

Lokaltog har også på vores hjemmeside et online indberetningssystem til håndtering af whistle-blower-henvendelser, som er beregnet til at gøre opmærksom på ulovlige eller kritisable forhold, læs mere under [G1-4](#).

Handlinger og hændelser for 2025 relateret til naboer og omgivende samfund

S3-4

Lokal tog ønsker at være en ansvarlig nabo, der kommunikerer rettidigt, troværdigt og åbent. Derfor har vi i 2025 igangsat arbejdet at implementere digital nabokommunikation via e-Boks. Tidligere har naboer til vores baner modtaget fysiske informationsbreve i deres postkasser. Det har krævet mange resurser, ligesom antallet af naboer, der har modtaget informationen har været begrænset til end forholdsvis lille radius fra arbejdsområdet.

Med digital nabokommunikation kan Lokal tog nå ud til flere langt naboer, ligesom naboerne direkte brevet i e-Boks bliver oplyst om deres mulighed for at stille spørgsmål til arbejdet. Dermed bliver dialogen også forbedret. På den måde kan vi varsle helt konkret omkring omfang, tidsrum og gener i god tid, før vi eller en af vores entreprenører kommer ud og fx anlægger en arbejdsplads tæt på banen.

Lokal tog har haft følgende dialoger med naboer og omgivende samfund i 2025:

Udvidelse af natdriften i Nordsjælland

- Informeret alle kommuner og SSP-samarbejde
- Møder med grundejer-/beboerforeninger

Frasalg af Tisvildeleje station

Frasalg af Tisvildeleje stationsbygning med tilstødende arealer med sigte på, at de lokale købere har planer om at udvikle bygning og område for at skabe mere liv og aktiviteter til glæde for lokalsamfundet.

Skolebesøg med fokus på sikker færdsel ved banen, på stationer og overkørsler:

- Asnæs skole
- Tuse skole
- Ruds Vedby skole
- Høng skole
- Billeborgs skole ved Køge
- Sct. Joseph skole Ringsted
- Gadstrup skole
- Hotherskolen i Hårlev

Nabodialoger

Tæt dialog med naboer til kurvesmøringsanlæg på Hornbækbanen i Gilleleje, Hornbæk og Helsingør, hvor hjælpsomme naboer giver os besked ved mistanke om defekter på anlæggene, så vi kan rekvirere service til anlæggene.

Dialog med Højstrup beboerforening vedr. lokale støjgener på initiativ af Helsingørs borgmester Benedikte Kjær. Resultatet er forventeligt en markant reduktion i støj fra togets horn (tyfon) i løbet af 2026 ved den usikrede overgang ved golfbanen ved Højstrup.

Ændring af antal parkerede tog og opstartsprocedure ved togdepot i Helsingør efter nabodialog med henblik på at minimere lokale støjgener.

Mål for naboer og omgivende samfund

S3-5

Som beskrevet i vores miljø- og klimapolitik vil vi som selskab helst genere mindst muligt, men vores centrale placering med baner og stationer i bysamfund gør det umuligt at gennemføre driften uden, at der fra tid til anden kommer enkelte negative reaktioner fra naboer og omgivende samfund.

Vi har en målsætning om at planlægge vores anlægsprojekter, så vi generer mindst muligt indenfor de givne rammer i forhold til kunder, naboer og omgivende samfund. Mange parametre indgår i den samlede vurdering af, hvordan et projekt planlægges og udføres. Det kommer tilbage til det dilemma, vi står i med et hensyn til vores mange kunder overfor de relativt få naboer m.m., som bliver generet under anlægsarbejdets udførelse. Se indledningen til dette kapitel.

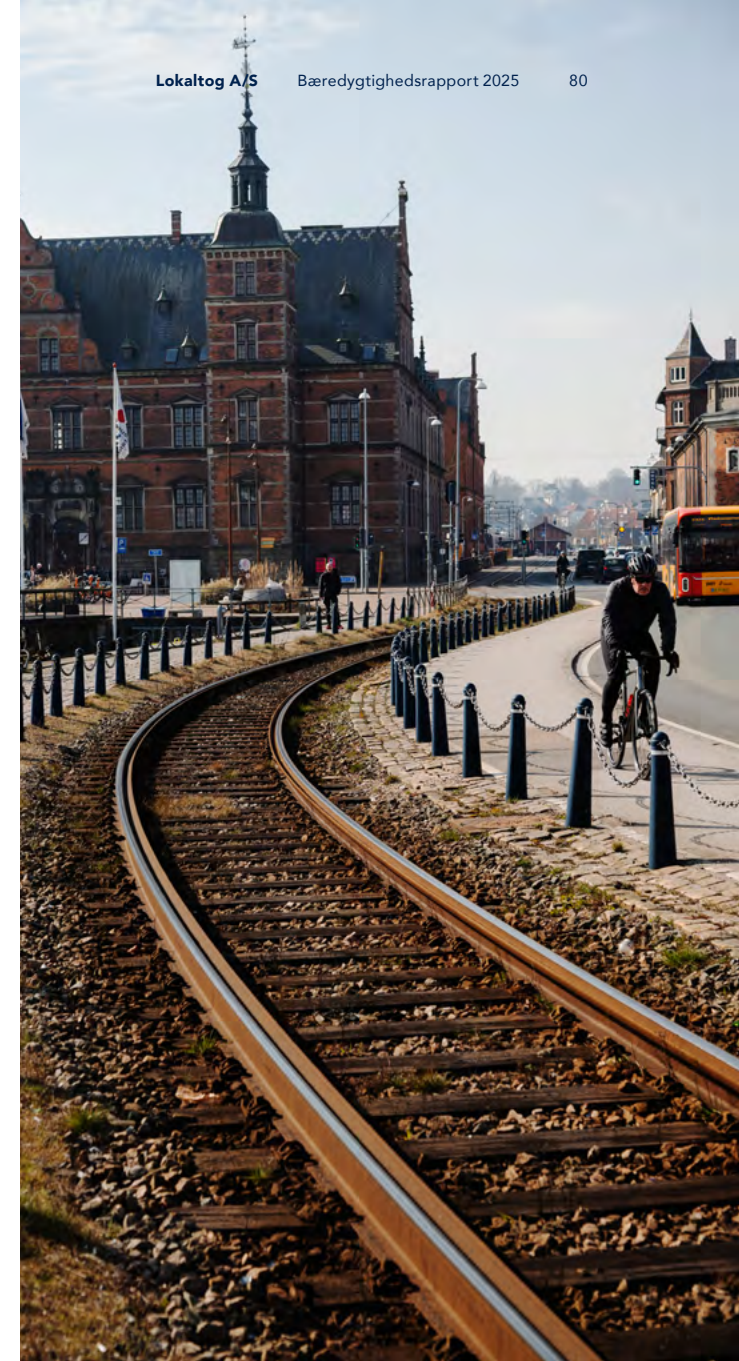
Henvendelser til Lokaltog i 2025 vedrørende togdriften

S3-6

Antal henvendelser fra naboer er 65 i 2025, fordelt i følgende kategorier:

Eksterne henvendelser

	2025	2024
Togdrift (i alt)	65	68
Støj fra togdrift	62	54
Luftforurening fra togdrift	2	6
Øvrige henvendelser	1	8
Baneprojekter (i alt)	2	-
Henvendelser vedr. støj og støv	2	Ikke opgjort



Kunder (S4)

→ Involvering af kunderne i strategiidvikling	82
→ Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til kunder	83
→ Politikker relateret til kunder	84
→ Processer til at engagere sig med kunder om påvirkninger fra Lokaltog	84
→ Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler for kunder til at give udtryk for bekymringer til Lokaltog	85
→ Handlinger og hændelser for 2025 relateret til kunder	86
→ Kundemål	87
→ Målopfyldelse for kundemål i 2025	87

Vores kunder og deres oplevelse, når de rejser med vores tog, er altid et fokusområde ift. de beslutninger vi træffer når det gælder forbedringer af vores drift, men også ift. prioriteringer af udviklingstiltag i forretningen.

Vores purpose er, at vi binder lokalsamfundene sammen i hverdagen, og til de særlige oplevelser. Det betyder, at vi sikrer adgang til arbejde, uddannelse, fritid og fællesskab gennem sikker, pålidelig og tilgængelig kollektiv transport.

For at kunne give vores kunder en tryk og velfungerende rejse arbejder vi målrettet med kvalitet i både drift, service og kommunikation. Vores kunder møder os i toget, på stationerne og gennem den information, vi giver før, under og efter rejsen. Derfor er åbenhed, gennemsigtighed, tilgængelighed og proaktivitet også vores vigtigste kommunikationsprincipper.

Vores kunder er mange og forskellige. Det er daglige pendlere, skoleelever, ældre, personer med nedsat mobilitet og borgere, der er afhængige af kollektiv transport i hverdagen. Det stiller krav til os om at levere en service, der tager højde for forskellige behov og forudsætninger, og som sikrer lige adgang til transport.

Vi ved, at høj servicekvalitet, klar kundedialog og troværdighed går hånd i hånd med stabil drift og samfundsansvar. Det kræver tydelige rammer, fælles standarder og løbende dialog for at forstå og håndtere de påvirkninger, vores aktiviteter har for vores kunder.

Derfor arbejder Lokaltog systematisk med kundehensyn gennem politikker, servicekvalitetsstandarder, dialogprocesser, klagehåndtering og konkrete mål for kvalitet og forbedring. I dette afsnit redegør vi for, hvordan vi identificerer, håndterer og følger op på vores påvirkning af kunder og slutbrugere.

Involvering af kunderne i strategiudvikling

ESRS 2 SBM-2

Når Lokaltogs bestyrelse og øverste daglige ledelse udarbejder strategien for det fremtidige arbejde, indgår kundernes feedback gennem kundetilfredshedsundersøgelser, klager og generel feedback som en naturlig del af overvejelserne. Dermed er kundernes oplevelser indarbejdet som en afgørende faktor i strategien for selskabet og enkelte fokusområder så som strategiske initiativer, der skal højne kundeoplevelsen på tværs af Lokaltogs services.



Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til kunder

ESRS 2 SBM-3

Lokaltogs væsentlige påvirkninger, risici og muligheder i relation til kunder er tæt forbundet med virksomhedens strategi og forretningsmodel som leverandør af sikker, pålidelig og tilgængelig kollektiv transport.

Togdriften skaber betydelige positive virkninger ved at sikre mobilitet og sammenhængskraft i lokalsamfund, særligt i mindre byer og landområder. Samtidig kan driftsforstyrrelser og anlægsarbejder medføre negative påvirkninger for kunderne samt risici for Lokaltogs omdømme. Mangelfuld trafikinformation og sikkerhedshændelser kan forstærke disse risici og påvirke kundernes tillid.

Det er essentielt med lige adgang for alle kunder, særligt dem med reduceret mobilitet eller kognitive forstyrrelser.

Følgende tabel oplister de påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er) relateret til kunder, som vi har identificeret i Lokaltogs dobbeltvæsentlighedsvurdering, senest opdateret i 2025.

Påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er) relateret til kunder

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Understøttelse af kunders mobilitet og liv i lokalsamfund	Togdrift understøtter kunders mobilitet og liv i de lokalsamfund som Lokaltog betjener	Faktisk positiv påvirkning	●	●	●
Kunders sundhed og sikkerhed på rejsen	Kundens sikkerhed ved at bruge toget som rejseform, sundhed i form af fx fysisk sikkerhed (fald, klemt i døre), i tog, på perroner og stationer, ind og ud af tog	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Lige adgang til produkter og tjenester for alle kunder	Fysisk adgang til Lokaltogs stationer, perroner, tog og services for personer med reduceret mobilitet eller kognitive forstyrrelser	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Kunders adgang til trafik- og rejseinformation	Sikring af muligheden for at kunder får adgang til nødvendig og tilstrækkelig trafik- og rejseinformation før, under og efter rejsen med Lokaltog	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Privatlivets fred	Virksomhedens håndtering af kunders personlige oplysninger, herunder personfølsomme oplysninger (gælder udelukkende gratister, som er opdaget af en togrevisor)	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●

● Væsentlig ● Ikke væsentlig



Politikker relateret til kunder

S4-1

Lokaltog har en række politikker og retningslinjer, der tilsammen fastlægger rammerne for ansvarlig kundehåndtering og –service. Disse omfatter blandt andet vores kunde- og serviceprincipper, retningslinjer for sikkerhed og tryghed i togdriften, tilgængelighed for personer med nedsat mobilitet samt håndtering af persondata i overensstemmelse med gældende databeskyttelseslovgivning.

Politikkerne, der er frit tilgængelige på lokaltog.dk, indbefatter:

Servicekvalitetsstandarder: Dette dokument beskriver forpligtelser vedrørende trafikinformation, billettering, kundekontakt, punktlighed, rengøring, klagehåndtering, handicap- og bevægelseshjælp samt kommunikation om aflysninger og trafikinformation. Standarderne er fastsat i henhold til EU's Passagerrettidighedsforordning og er et centralt referencepunkt for kundeservicekvalitet.

Privatlivspolitik: Regulering vedr. behandling af persondata for kunder, når de interagerer med os, f.eks. i digitale kanaler eller kundeservice.

Sikkerhedspolitikker: Retningslinjer, der sikrer kundernes fysiske sikkerhed ved rejser med Lokaltog, og er principgodkendt af bestyrelsen.

Politikkerne har til formål at forebygge negative påvirkninger af kunder, herunder risici relateret til sikkerhed, utilstrækkelig information og manglende tilgængelighed. Politikkerne er godkendt af Lokaltogs øverste daglige ledelse og forankret i organisationens daglige drift gennem instrukser, uddannelse og løbende opfølgning. Politikkerne kommunikeres til kunder via Lokaltogs hjemmeside, rejsebetingelser og kundekommunikation.

Processer til at engagere sig med kunder om påvirkninger fra Lokaltog

S4-2

Lokaltog har stor fokus på målrettet kommunikation og trafikinformation i dagligdagen for vores mange kunder:

Information om trafikale ændringer annonceres via hjemmesiden, højtalere, skærme og eksterne kanaler (fx Rejseplan) for at minimere kundepåvirkninger ved driftsforstyrrelser.

Fokus på rettidighed og pålidelighed med et mål om, at mindst 93 % af togene ankommer inden for tre minutter af planlagt tidspunkt, styrer driftens planlægning og performance-målinger. Data for rettidighed og pålidelighed pr. strækning og region er tilgængelig på lokaltog.dk hver måned.

Rengøring og vedligeholdelse af tog og stationer er standardiseret for at sikre et højt serviceniveau hele rejsen igennem.

Lokaltog anvender data fra kundetilfredshedsundersøgelser, klageanalyser, rettidighed og pålidelighed til at målrette indsatsen og dokumentere betydningen af gennemførte forbedringer.

Lokaltog har etableret systematiske processer til dialog med kunder om service- og oplevelselementer:

Kundetilfredshedsundersøgelser foretages løbende med interviews i togene for at måle tilfredshed med eksempelvis punktlighed, information, rengøring, indeklima og stationernes tilstand. Disse foretages pr. strækning.

Feedback-kanaler omfatter kundeservice fysisk samt via telefon og digitale kontaktformularer samt direkte observationer og dataindsamling i driftsdata.

Partnerskab med Movia giver supplerende kunde-data og understøtter dialog om kvalitet og udviklingspunkter.

Den løbende proces for kundefeedback bidrager til at analysere faktiske og potentielle påvirkninger af kundernes oplevelse.

Lokaltog arbejder ligeledes med digital kundeinformation og nabokommunikation, hvor der i 2025 er blevet implementeret digital kommunikation via e-boks til naboer angående gener i forbindelse med arbejde nær sporet. Derudover er der foretaget en udbygning og forbedring af lokaltog.dk med lettere adgang til driftsinformation, samt mobiloptimering af sitet, der tilgodeser kunder, der tilgår siden via mobiltelefon.

Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler for kunder til at give udtryk for bekymringer til Lokaltog



S4-3

Lokaltog stiller flere kanaler til rådighed, hvor kunder kan henvende sig med klager, spørgsmål eller bekymringer. Disse omfatter blandt andet fysisk, telefonisk og digital skriftlig kontakt til kundeservice. Klager registreres systematisk og kategoriseres med henblik på opfølgning og læring:

Klagehåndtering sker via telefon, e-mail, personlig henvendelse i vores fem fysiske billetsalg og via online formular. Vores mål er, at vi svarer hurtigst muligt og inden for en arbejdsdag.

Movia Rejsegaranti og kompensation informeres der om, så kunder kan få økonomisk kompensation ved længere forsinkelser.

Detaljeret information om kunders rettigheder, herunder mulighed for at klage til eksterne instanser som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, præsenteres i kundekommunikation.

Henvendelser behandles efter faste procedurer med fokus på rettidig respons og saglig behandling.

Alvorlige hændelser, herunder forhold vedrørende sikkerhed eller tryghed, eskaleres efter gældende interne retningslinjer. Lokaltog arbejder løbende med sikring af, at klageadgangen er tilgængelig for alle kundegrupper, og at der ikke er barrierer for at fremsætte bekymringer.

Disse processer sikrer både umiddelbar opfølgning på kundernes oplevelser og systematisk læring, som kan forbedre kvaliteten af service og drift.

Handlinger og hændelser for 2025 relateret til kunder

S4-4

I Lokaltog har vi altid stor fokus på at levere målrettet og relevant kommunikation til vores kunder. Således har vi i 2025 afsluttet mere end 30 specifikke, selvstændige kommunikationsindsatser rettet mod kunderne. Herunder beskriver vi enkelte af, men ikke alle, indsatserne.

Østbanens hvervekampagne

I forbindelse med renovering af Østbanen i 2022 og 2023 oplevede vi, som forventet, et fald i antallet af kunder i perioden. Derfor har vi lanceret en såkaldt hvervekampagne i flere faser for at få kunderne tilbage i togene på Østbanen. Kampagnen har benyttet eksterne platforme så som radio, digitale medier og outdoor reklame, ligesom der i togene og på stationer har været opsat materiale, der ledte ind til en særlig landingpage på lokal tog.dk. Kampagnen var i fase tre i efteråret delt i to spor, der var målrettet dels nye og eksisterende kunder med en anerkendende vinkel.

Udvidet drift i Nordsjælland

I sommeren 2025 blev første del af driftsudvidelsen på de fire baner i Nordsjælland (Hornbæk-, Frederiksværk- og Gribskovbanen samt Lille Nord) implementeret med halvtimesdrift i dagtimerne på lørdage, søndage og helligdage. En driftsudvidelse,

der blev yderligere forstærket i december 2025 med natkørsel og udvidet halvtimesdrift på Lille Nord og Frederiksværkbanen på hverdage. Alt i alt en markant forbedring af produktet i Nordsjælland, som blev kommunikeret via kampagner, pressemeddelelser og på lokal tog.dk. Kommunikationsindsatserne havde det klare formål at tiltrække flere kunder til vores tog. I forbindelse med køreplansskiftet i december 2025 var Lokaltog ligeledes til stede på Hillerød Station i morgentrafikken, hvor der blev uddelt chokolade til kunderne med budskab om indsættelsen af nattog.

Turisme på lokalbanerne

Da hovedparten af vores strækninger ligger i områder, der er velbesøgt af turister, har vi gjort en aktiv indsats for at hjælpe disse kunder til at få en god oplevelse med Lokaltog. Derfor har vi i 2025 gjort vores testtiltag fra 2024 permanente i form af plakater på alle stationer, der fortæller, at her skal man aktiv trykke på stop-standeren for at komme med toget. Informationen på plakaterne er tilgængelige på dansk, tysk og engelsk. På lokal tog.dk findes nu mulighed for at vælge sprog via ikoner, hvor brugerne får adgang til information på engelsk og tysk. Derudover findes der folderen "At rejse med Lokaltog" i vores tog i samme sprogversioneringer.

Vig Festival

Lokaltog har styrket strategisk samarbejde med Vig Festival, som har eksisteret i mange år. Partnerskabet med Vig Festival handler om ekstra nattogs-drift samt markedsførings-samarbejde med det formål at få festivaldeltagere til at vælge toget ud og hjem fra festivalen. For Vig festivalen er muligheden for nattog samt rejsehjemmel via armbåndet altafgørende. Vig har 4000 parkeringspladser, men mange flere har behov for transportmuligheder til og fra festivalen. Dette kan Lokaltog hjælpe med. At festivalarmbåndet fungerer som rejsehjemmel til Lokaltog under festivalen blev kommunikeret på flere kanaler - både på selve festivalen, hvor vi også var til stede for at dele materiale ud, i lokalaviser, gennem plakater på stationer på Odsherredsbanen samt på Lokaltog.dk.

E-boks nabokommunikation

Som en del af vores ambition om at være en ansvarlig og imødekommende nabo har vi i 2025 taget skridt til at styrke kommunikationen med borgere langs banen.

Tidligere blev information om arbejder sendt som fysiske breve til husstande i nærområdet. Det var ressourcekrævende og betød samtidig, at kun en begrænset kreds af naboer modtog informationen.

Med digital kommunikation kan vi nå bredere ud og informere flere berørte borgere. Samtidig gør løsningen det tydeligt, hvordan man kan kontakte os med spørgsmål eller bemærkninger. Det styrker dialogen og giver bedre mulighed for at varsle i god tid om arbejdets karakter, varighed og eventuelle gene, før vi eller vores entreprenører går i gang med arbejdet.

Affaldssortering på Lollandsbanen

I efteråret 2025 igangsatte Lokaltog test af affaldssortering på Lollandsbanen. I den forbindelse var der et stort behov for kommunikation og information om forandring for vores kunder på banen, hvor der fx ikke længere ville være små affaldsposer tilgængelige ved sæderne. Fremover skulle kunderne tage deres affald med ud af toget og sortere det på stationen. Det krævede en todelt informationskampagne, der både omhandlede, hvad kunderne aktivt skulle gøre i toget, men også hvordan de skulle sortere på stationen. Testen tiltrak sig en del medieopmærksomhed, hvor Kommerciel- og Kommunikationschef Mette Berthelsen fx var i P4 Sjællands morgendækning angående testen. Læs mere i [E5-2](#).

Nærumbanens 125-års jubilæum

Lokaltog er en sammenslutning af mange strækninger, der har fungeret som livsnerve i lokalsamfundene gennem generationer. Derfor er vi også fuldt bevidste om, hvilken rolle vores strækninger spiller for mange mennesker. Det er en af årsagerne til, at vi altid markerer vores banejubilæer i Lokaltog. I 2025 havde vi fornøjelsen af at fejre Nærumbanens 125-års jubilæum sammen med kunder, samarbejdspartnere og andre interessenter på vores værksted i Lyngby. Arrangementet blev som altid en stor succes med mange gæster, der kunne nyde inspirerende taler fra relevante politikere, musik fra jernbaneorkestret, åbent værksted og lidt godt til ganen.

Kundemål

S4-5

Lokaltog er kontraktligt forpligtet til at leve op til levere en generel kundetilfredshed på 3,0 på en skala fra 1-5. Dette er fastsat i samarbejde med Movia.

Lokaltogs eget fastsatte mål for 2025 var at Lokaltog skulle score minimum 30 i Net Promoter Score (NPS), ligesom antallet af kundeklager skulle være max 60 pr. måned.

Lokaltog opererer med et mål om en rettidighed på minimum 93 % pr. strækning pr. måned.

Derudover bliver Lokaltog målt på antallet af passagerer. Budgetmål for passagerer fastsættes i samarbejde med Movia.

30

Lokaltogs NPS score i 2025

Målopfyldelse for kundemål i 2025

S4-6

Kundemål

	2025	2024
Kundetilfredshed (skala 1-5)	4,09	4,03
Virksomhedens omdømme (NPS)	30	27
Kundeklager	722	797

Kundetilfredshedsmålinger viser, at den generelle tilfredshed med Lokaltog blandt kunderne er høj og stigende. Således er kundetilfredsheden samlet set steget fra 4,03 i 2024 til 4,09 i 2025 (på en skala fra 1-5). Lokaltog er kontraktligt forpligtet til at levere en kundetilfredshed på over 3,00, mens Lokaltogs eget fastsatte mål er kundetilfredshed over 4,00.

Lokaltog forholder sig også til Net Promoter Score (NPS), der er et vigtigt pejlemærke for virksomhedens omdømme. NPS handler om kundeloyalitet, altså hvor loyale er kunderne overfor Lokaltog, og vil kunderne anbefale Lokaltog til andre. Også her oplever Lokaltog en stigning, da Lokaltog i 2024 opnåede en NPS på 27, mens virksomheden i 2025 endte med en NPS på 30. Det er en meget høj NPS score for kollektiv transport.

Kunder har rig mulighed for at give Lokaltog feedback på den leverede service. Både fysisk i vores fem billetsalg i Nordsjælland, men også via telefon og mail til kundeservice. Et vigtigt målepunkt for Lokaltog er mængden af kundeklager, som kundeservice behandler. Kundeklager relaterer sig typisk til drift, men kan også omhandle andre hændelser. I 2024 modtog Lokaltog 797 klager, mens det tal var faldet til 722 i 2025. Et samlet fald på 9,4 procent.



G

Ledelsesforhold

→ Virksomhedsledelse (G1)

89

→ Jernbanesikkerhed (V1)

94



Virksomhedsledelse (G1)

- Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til virksomhedsledelse **90**
- Virksomhedskultur og politikker for god forretningskik **91**
- Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse **92**
- Bekræftede tilfælde af korruption eller bestikkelse **93**
- Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed **93**

Lokaltog forventes – som offentligt ejet virksomhed – at have en høj forretningsetik og orden i sine processer.

Lokaltog A/S er som beskrevet tidligere primært ejet af Trafikselskabet Movia samt flere kommuner, og driften er finansieret af Region Hovedstaden og Region Sjælland. Det offentlige ejerskab og den offentlige finansiering stiller høje krav til, hvordan selskabet drives baseret på rettidig omhu, styr på politikker og processer samt en ansvarlig ageren i forhold til medarbejdere, leverandører, kunder, ejere og samarbejdspartnere.

Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til virksomhedsledelse

ESRS 2 IRO-1

Selskabets arbejde med *Effektive processer*, er et af de tre tværgående fokusområder i vores netop afsluttede strategiplan (2022-2025), og følgende ambitioner er indarbejdet som vigtige ønskepositioner:

- I Lokaltog hjælper vi hinanden på tværs af afdelinger. Sammen videndeler vi og skaber transparens, således vi baseret på fakta, kan træffe fornuftige økonomiske beslutninger.
- Roller og ansvar er tydelige for den enkelte medarbejder. Vi har fokus på standardisering, og investerer i digitale løsninger, så vi kan bruge vores tid mest effektivt. Dette kræver omstillingsparathed fra vores medarbejdere.
- Vi tager ansvar, og er bevidste om overholdelse af love og regler. Desuden lever vi op til interne procedurer.
- Vi arbejder med løbende effektiviseringer, med henblik på at kunne frigive midler til investeringer i infrastruktur, digitalisering og udvikling, så vi fortsat har en veldrevet virksomhed efter 2025.

Følgende tabel indeholder de ledelsesrelevante påvirkninger, risici og muligheder, som vi har identificeret i selskabets opdaterede dobbeltvæsentlighedsvurdering, senest opdateret i 2025.

Følgende indeholder de ledelses-relevante påvirkninger, risici og muligheder, som vi har identificeret i selskabets første dobbeltvæsentlighedsvurdering, foretaget i 2024.

Påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er) for virksomhedsledelse

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Virksomhedskultur	Betydning af selskabets virksomhedskultur på tværs af geografi, faglighed og personalegrupper	Mulighed	●	●	●
Whistleblower beskyttelse	Sikring af whistleblowers mod politisk og fysisk pression	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Korruption og bestikkelse opstrøms i værdikæden	Politikker og procedurer til at forebygge og håndtere hændelser af korruption og bestikkelse	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●

Virksomhedskultur og politikker for god forretningskik

G1-1

Virksomhedskulturen i Lokaltog bygger først og fremmest på jernbanesikkerhed og derefter på ambitionen om en høj driftsstabilitet med kunden i fokus. Vi er til for kunden, og vi er tæt på kundernes hverdag.

I Lokaltog har vi en række politikker, der understøtter god virksomhedsledelse og sætter retningen for de væsentlige områder i vores daglige arbejde:

Jernbanesikkerhedspolitik (er beskrevet under **V1-1**)

- Miljø- og klimapolitik (er beskrevet under **E1-2**)
- CSR-politik
- Arbejdsmiljøpolitik (er beskrevet under **S1-1**)
- Persondatapolitik (er beskrevet under **S1-1**)
- It-politik
- Politik for cybersikkerhed
- Politik over bemyndigelser
- Politik for likviditets- og formuepleje
- Politik for modtagelse af gaver

Ovenstående politikker, der ikke er beskrevet under andre afsnit, bliver gennemgået tematisk i de følgende afsnit.

CSR-politik

I Lokaltog ønsker vi at agere samfundsansvarligt ved at drive en god og stabil virksomhed, som skal være til gavn for både kunder, medarbejdere, aktionærer og samfundet. Vi driver en virksomhed, som medfører væsentlige miljøpåvirkninger, samtidig med at vi bidrager til en samfundsmæssig vigtig opgave: At medvirke til en driftsstabil og velfungerende kollektiv trafik.

Formålet med CSR-arbejdet er at understøtte Lokaltogs forretningsmål og –strategi. For at integrere CSR i virksomheden og sikre opfyldelse af vores kontraktuelle forpligtelser, har Lokaltog valgt at basere sin CSR-politik på principperne i FN's Global Compact. Denne har til formål at fremme en bæredygtig udvikling af samfundet, baseret på ti internationalt anerkendte principper indenfor arbejdstager- og menneskerettigheder samt miljø og antikorruption.

Lokaltog opfatter CSR-arbejdet som et element, der kan bidrage til at øge kundernes, medarbejdernes, ejerkredsens og øvrige interessenters opfattelse og oplevelse af Lokaltog som en professionel, værdiskabende og ansvarlig leverandør af kollektiv trafik. Samtidig kan CSR øge Lokaltogs bidrag til en bæredygtig udvikling af det danske samfund.

IT-politik

Formålet med it-politikken er dels at sikre, at Lokaltogs it-udstyr anvendes på en måde, der sikrer tilgængelighed, integritet og fortrolighed af Lokaltogs informationer, dels at it-udstyret anvendes med omtanke og til løsning af arbejdsopgaver for Lokaltog. Dermed udgør it-politikken sammen med persondatapolitikken et integreret felt, som berører alle medarbejdere og er med til at sikre driften og sikkerheden af selskabets it-systemer.

Politik for cybersikkerhed

EU's direktiv for net- og informationssikkerhed (NIS2) er vedtaget i EU og er implementeret i dansk lovgivning 1. juli 2025. Lokaltog A/S er som kritisk infrastrukturenhed i Danmark underlagt denne lovgivning har iværksat følgende:

- Udbygning af cybersikkerhedsstrategi understøttet af en NIS2 politikramme baseret på lovlige krav og anbefalinger
- Opdatering af leverandørkrav ift. cybersikkerhed og dokumentation, da NIS2 også omfatter underleverandører og driftspartnere
- Etablering af et Security Operation Center som overvåger Lokaltogs IT-infrastruktur

Lokaltog har valgt ligesom moderselskabet Movia at arbejde med CIS18-rammen. Derfor rapporteres der løbende til bestyrelsen og topledelsen om tiltag og Lokaltog A/S' modenhedsniveau målt ved hjælp af CIS18-rammeverket.

Politik over bemyndigelser

Selskabet har en politik for, hvem der må håndtere rekruttering, afskedigelser og lønreguleringer samt hvordan. Ligeledes beskrives den økonomiske bemyndelsesniveauer, samt tegningsregler i Lokaltog-koncernen. Formålet er at skabe klarhed omkring roller og ansvar, at sikre en effektiv økonomistyring i forhold til budgetter og indgåelse af kontrakter samt at fremme uddelegering af ansvar og minimere risikoen for misbrug og besvigelser.

Politik for likviditets- og formuepleje

Politikken beskriver de rammer, som bestyrelsen har vedtaget, at koncernens likviditets- og formuepleje skal foretages indenfor. Politikken afspejler det ansvar, samfundet retteligt bør kunne stille til Lokaltogs forvaltning af selskabets likviditet og formue, ligesom politikken fuldt ud er i overensstemmelse med de krav Movia stiller til Lokaltog i de indgåede kontrakter.

Politik for modtagelse af gaver

Lokaltogs regler for medarbejdernes modtagelse af gaver, deltagelse i arrangementer og lignende skal sikre, at Lokaltog og den enkelte medarbejders troværdighed, uafhængighed og integritet til enhver tid er uangribelig i forhold til leverandører, kunder og andre samarbejdspartnere.

Medarbejdere, herunder ledere og chefer i Lokaltog, må ikke modtage gaver, rabatter, fordelagtige aftalevilkår, tjenesteydelser eller deltage i events, der kan påvirke eller skabe tvivl om deres saglighed, uafhængighed, arbejde eller dømmekraft. Der gælder en række undtagelser som angiver gaver af beskeden værdi og til særlige lejligheder.

Formålet med denne politik er, at vi som virksomhed altid fremstår upartiske og uafhængige, og at der på ingen måde kan rejses tvivl om, at beslutninger er truffet ud fra saglige hensyn.

Forebyggelse og afsløring af korrupsion og bestikkelse

G1-3

I dagligdagen oplever vi ikke korrupsion og bestikkelse i Lokaltog. Dels fordi selskabet kun har aktiviteter i Danmark og primært anvender danske eller nordiske leverandører, og dels fordi CSR-politikken og en række processer sikrer, at vi ikke kommer ud i uhensigtsmæssige eller uacceptable situationer.

I Lokaltogs leverandørkæde, særligt opstrøms ved fx minedrift samt olie- og gasudvinding i tredje verdenslande, er det sandsynliggjort via opslag i SASB-databasen, at der kan finde korrupsion og bestikkelse sted ("business ethics"). Den potentielle negative påvirkning kan findes mange led ude i Lokaltogs værdikæde og er derfor ikke mulig at adressere direkte.

Vi ønsker dog i fremtiden at arbejde med muligheden for at styrke leverandørstyringsprocesserne, hvorved en systematisk tilgang til at stille krav videre ud i værdikæden kan have en positiv modvirkende effekt.

Bekræftede tilfælde af korruption eller bestikkelse

G1-4

Vi vurderer, at korruption og bestikkelse ikke er reelle problemstillinger i Lokaltog. Der blev heller ikke rapporteret nogen tilfælde af korruption og/eller bestikkelse i Lokaltog i 2025.

Korruption og bestikkelse

	2025	2024	2023
Antal rapporterede tilfælde	0	0	0
Antal bøder for korruption og bestikkelse	0	0	0

Lokaltog har på vores hjemmeside et online indberetningssystem til håndtering af whistleblower-henvendelser. Ordningen kan bruges, hvis man vil gøre opmærksom på ulovlige eller kritisable forhold, der vedrører Lokaltog. Ordningen er beregnet til, at ansatte hos Lokaltog, samt leverandører, entreprenører eller andre, der arbejder for Lokaltog, kan anmelde forhold om virksomheden.

I 2025 har der været én henvendelse inden for scope, som vedrører ledelse og jernbanesikkerhed. Efterfølgende interne undersøgelser har ikke kunne bekræfte de fremførte påstande i henvendelsen. Henvendelsen har været behandlet efter Lokaltogs politik for whistleblower-henvendelser.

	2025	2024	2023
Whistleblower-henvendelser	1	2	0

Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed

G1-5

Lokaltog er en jernbanevirksomhed, der alene bedriver togdrift på vegne af sine ejere. Selskabet vudøver ingen politisk indflydelse eller lobbyvirksomhed, men bidrager ofte til politiske processer gennem høringssvar til fx kommuner, regioner og statslige myndigheder i form af faktuel viden og erfaring fra Lokaltog om jernbanetekniske, driftsmæssige, planmæssige, kundemæssige eller sikkerhedsmæssige temaer.

Jernbanesikkerhed (V1)

→ Alle sikkert hjem – et fælles ansvar	95
→ Væsentlige interessenter ift. jernbanesikkerhed	95
→ Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til jernbanesikkerhed	96
→ Politikker relateret til jernbanesikkerhed	97
→ Processer til at engagere sig med jernbanesikkerhed	98
→ Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler ift. jernbanesikkerhed	99
→ Fokusområder og handlinger for jernbanesikkerhed i 2025	100
→ Mål for jernbanesikkerhed	101
→ Datadrevet risikolelse	103
→ Overkørselsulykker og øget risikovillighed	104
→ Sikkerhedsuddannelse	104
→ Tilsyn og audits	105

Alle sikkert hjem – et fælles ansvar

Målet for jernbanesikkerheden i Lokaltog er enkelt og vigtigt: At alle, både kunder og medarbejdere, kommer sikkert hjem hver dag.

Jernbanen skaber stor værdi for lokalsamfundene, fordi den binder mennesker og lokalsamfund sammen. Samtidig følger der naturligt nogle risici med, når tog og mennesker færdes tæt på hinanden.

Selv om jernbanen er en af de sikreste transportformer, kan ulykker få alvorlige konsekvenser, hvis det går galt. Derfor arbejder Lokaltog løbende på at forebygge hændelser, både små som store. Samtidig skal Lokaltog lære af det, der sker undervejs. Det betyder, at vi løbende holder øje med sikkerheden, lærer af erfaringer og forbedrer vores måde at arbejde på. En del af processen er, at vi kommunikerer åbent, tydeligt og konstruktivt om sikkerhedsforhold.

I praksis handler jernbanesikkerhed om mange ting: At vores tog og spor fungerer, som de skal, at vores medarbejdere har de rette forudsætninger for at træffe sikre beslutninger, og at vores kunder og borgere i lokalsamfundene forstår og respekterer de sikkerhedsregler, der beskytter os alle. Som samfund skal vi være opmærksomme på, at jernbanen altid vil

indebære en vis risiko, når vi samtidig vil bevare den sammenhængskraft, mobilitet og værdi, den skaber i de lokalsamfund, den forbinder. Lokaltog betragter det derfor som en fælles opgave at holde jernbanen sikker.

Lokaltog har det endegyldige ansvar for denne proces og arbejder kontinuerligt på at forbedre sikkerheden for alle, der færdes omkring eller bruger jernbanen med fokus på, at jernbanen også fremover er en tryk, sikker og pålidelig del af hverdagen.

Væsentlige interesser ift. jernbanesikkerhed

ESRS 2 SBM-2

For Lokaltog er det vigtigt løbende at være i dialog med de grupper i samfundet, der direkte påvirkes af eller færdes i nærheden af jernbanen, og som samtidig kan bidrage aktivt til en sikker adfærd. De væsentligste interesser omfatter:

1. Medarbejdere
2. Kunder
3. Naboer og lokalsamfund
4. Vejtrafikanter og bløde trafikanter
5. Leverandører, der arbejder hos Lokaltog

Læs om, hvordan vi interagerer med disse interesser i [V1-2](#).

Væsentlige påvirkninger, risici og muligheder relateret til jernbanesikkerhed

ESRS 2 SBM-3

Den oprindelige dobbeltvæsentlighedsvurdering fra 2024 er blevet opdateret i 2025 uden, der er fundet ændringer. Følgende tabel oplister påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er) i relation til jernbanesikkerhed:

Påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er) i relation til jernbanesikkerhed

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Kritiske jernbaneulykker	Kritiske jernbaneulykker i form af enten togkollision (mellem to togsæt) eller afsporing af et togsæt med kunder	Potentiel negativ risiko	●	●	●
Sikker og sund arbejdsplads	Veltilrettelagte og sikre arbejdsforhold ("Alle sikkert hjem") og med løbende forbedringer af det fysiske og psykiske arbejdsmiljø	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Sikre og sunde arbejdsforhold for arbejdstagere i værdikæden	Arbejdere i en lang række kritiske sektorer risikerer at blive udsat for ulykker og sundhedsforhold der skader dem på både kort og lang sigt	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Sikker togdrift og tilgængelig infrastruktur for lokalsamfundet	Togdrift er forbundet med fysiske risici, og kræver en række sikkerhedsforanstaltninger for at undgå ulykker i og omkring sporet og ved fx overskæringer	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●
Kunders sikkerhed på rejsen	Kundens sikkerhed ved at bruge toget som rejseform, fx fysisk sikkerhed i tog og på stationer	Potentiel negativ påvirkning	●	●	●

● Væsentlig ● Ikke væsentlig





Politikker relateret til jernbanesikkerhed

V1-1

Som togvirksomhed og jernbaneforvalter er det et lovkrav, at Lokaltog har en jernbanesikkerhedspolitik. Politikken beskriver de grundlæggende principper for, hvordan vi arbejder med sikkerhed:

Vi arbejder systematisk for at forebygge og minimere risikoen for skader på mennesker, materiel og infrastruktur. Det være sig i alle vores aktiviteter og i både rollen som infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed.

Lokaltog lægger vægt på, at det skal være sikkert for såvel medarbejdere som kunder og borgere i øvrigt at færdes ved og på de baner, som selskabet har ansvaret for. Politikken beskriver, at der skal fastsættes konkrete mål for jernbanesikkerheden, ligesom sikkerhedsniveauet løbende skal overvåges og forbedres. Politikken udmøntes blandt andet gennem løbende interne tilsyn og audits. Derudover findes der i selskabet præcise retningslinjer for indrapportering af sikkerhedsmæssige hændelser, så der sker en løbende overvågning og opfølgning på disse.

Kobling mellem strategi og daglig drift

Vi anerkender, at jernbanesikkerhed ikke alene handler om at følge regler, systemer og formelle krav. De formelle rammer er et vigtigt fundament, men de må ikke overskygge, at ansvaret for en sikker jernbane først

og fremmest handler om menneskers ve og vel. Det indebærer et betydeligt etisk og moralsk ansvar, hvor ulykker ikke kan reduceres til tal og statistikker alene.

Sikkerheden skabes i høj grad dér, hvor arbejdet faktisk udføres. Når virkeligheden udfordrer rammer og procedurer, er det medarbejdernes dømmekraft, opmærksomhed og samarbejde, der er afgørende for at fastholde sikkerheden i hverdagen. Lokaltogs tilgang er, at sikkerheden er stærkest, når der er en tydelig forbindelse mellem de beslutninger og politikker, der fastlægges på strategisk niveau, og det arbejde medarbejderne udfører i praksis. Regler og procedurer får først reel betydning, når de kan forstås og anvendes af de medarbejdere, der hver dag løser opgaver i driften.

Det er i sidste ende medarbejdernes erfaringer, handlinger og fælles værdier, der omsætter strategiske beslutninger til konkret sikker adfærd i hverdagen og dermed sikrer, at sikkerheden fastholdes på et højt og stabilt niveau. Sat på spidsen handler jernbanesikkerhed om mennesker og deres tryghed i hverdagen. Det ansvar, der påhviler Lokaltog, kan ikke negligeres, og derfor arbejder vi bevidst på løbende at minde hinanden om, hvorfor sikkerheden er en central forudsætning for en stabil og ansvarlig drift.

Processer til at engagere sig med jernbanesikkerhed

V1-2

Jernbanen er en fast del af landskabet og passerer gennem byområder, landsbyer, skoleveje og lokale fællesskaber. Derfor har Lokaltog en række processer og initiativer, der skal engagere, informere og understøtte de mennesker, der møder jernbanen i deres hverdag. Formålet er både at forebygge ulykker og at skabe en fælles forståelse af, hvordan vi i samarbejde passer bedst på hinanden omkring sporet.

For Lokaltog er det vigtigt løbende at være i dialog med de grupper i samfundet, der direkte påvirkes af eller færdes i nærheden af jernbanen, og som samtidig kan bidrage aktivt til en sikker adfærd. De væsentligste interessenter omfatter:

1. Medarbejdere

I kapitlet **ESRS 2 SBM-3** har vi beskrevet, hvordan vi arbejder med jernbanesikkerhed internt i hele organisationen.

2. Kunder

Lokaltog skal sikre, at det er trygt og sikkert at rejse med os. Samtidig arbejder vi målrettet på at informere kunderne om sikker adfærd på perroner, i tog og ved overgangsområder. Det gør vi gennem skiltning, kampagner, kundekommunikation samt information i både tog og på stationer.

Målet er, at sikker adfærd skal være intuitiv og let at følge i hverdagen.

3. Naboer og lokalsamfund

Som en integreret del af lokalsamfundene er Lokaltog i løbende dialog med borgere, foreninger og kommuner om forhold, der vedrører sikkerhed omkring sporet. Det omfatter blandt andet henvendelser og situationer, hvor Lokaltog tager ud i lokalområdet for at forklare jernbanens risici og skabe forståelse blandt særligt udsatte målgrupper. Målet er at styrke trygheden gennem åben kommunikation, lokal tilstedeværelse og fælles løsninger, så alle bidrager til en sikker og ansvarlig jernbane.

4. Vejtrafikanter og bløde trafikanter

Bilister, cyklister og fodgængere møder jernbanen særligt ved overkørsler og i bynære områder, hvor forskellige trafikstrømme krydser hinanden. Derfor arbejder Lokaltog løbende med informationskampagner og oplysning om sikker krydsning af sporet. Denne målgruppe er central, fordi adfærd i trafikken, og ikke alene tekniske eller lovgivningsmæssige foranstaltninger, har stor betydning for risikoen for ulykker ved overkørsler.

5. Leverandører, der arbejder hos Lokaltog

Vi har sikkerhedsprocedurer for de virksomheder (også omtalt som ikke-ansatte), som arbejder hos os.

Samarbejdet med interessenter er afgørende, fordi jernbanesikkerhed i høj grad bygger på fælles forståelse og fælles ansvar. Lokaltogs indsatser skal derfor ikke blot informere, men også engagere og skabe dialog, så alle, der færdes omkring jernbanen, har de bedst mulige forudsætninger for at træffe sikre valg i hverdagen. Det er netop i dette samspil mellem tekniske løsninger, menneskelig adfærd og lokal indsigt, at en robust og langsigtet jernbanesikkerhed bliver til.

Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler ift. jernbanesikkerhed

V1-3

Lokaltog skal som jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter efterleve alle gældende lovkrav for at kunne opretholde den sikkerhedsgodkendelse og det sikkerhedscertifikat, der er nødvendige for at drive jernbanen sikkert. Arbejdet med jernbanesikkerhed bygger derfor på et systematisk og dokumenteret grundlag, som samtidig skal fungere i praksis og skabe værdi i hverdagen.

Et centralt element i denne tilgang er Lokaltogs sikkerhedsledelsessystem, der samler og beskriver de processer, som med afsæt i selskabets opgaver og ansvar skal sikre en stabil og sikker drift. Systemet udgør fundamentet for risikoledelelsen af jernbanesikkerheden og sikrer, at der fastlægges, overvåges og fastholdes acceptable sikkerhedsniveauer i både drift og infrastruktur.

Systematisk overvågning af hændelser og nærved-hændelser

For at forstå udviklingen i risikobilledet arbejder Lokaltog med en løbende overvågning af både sikkerhedsmæssige hændelser og nærved-hændelser i tæt samarbejde med det driftsvendte personale, som indrapporterer:

- Hændelser, herunder fx personpåkørsler, kollisioner med genstande eller køretøjer, signalforbikørsler samt situationsforløb hvor fejl, tekniske svigt eller misforståelser medfører konkrete sikkerhedsmæssige konsekvenser og udmønter sig i en egentlig hændelse.
- Nærved-hændelser, herunder fx nærved-påkørsler, situationer hvor en trafikant krydser sporet umiddelbart før toget passerer, eller episoder hvor fejl, misforståelser eller uopmærksomhed kunne have udviklet sig til en egentlig hændelse, men blev afværget i tide.

Når Lokaltog modtager indrapporteringer om hændelser og nærved-hændelser, analyseres hændelsesforløbet grundigt for at vurdere, om det nuværende sikkerhedsniveau er tilstrækkeligt og acceptabelt, og om de eksisterende initiativer fungerer efter hensigten. Analysen danner samtidig grundlag for at afgøre, om der er behov for yderligere tiltag eller justeringer for at styrke sikkerheden.

Tilsyn og audits

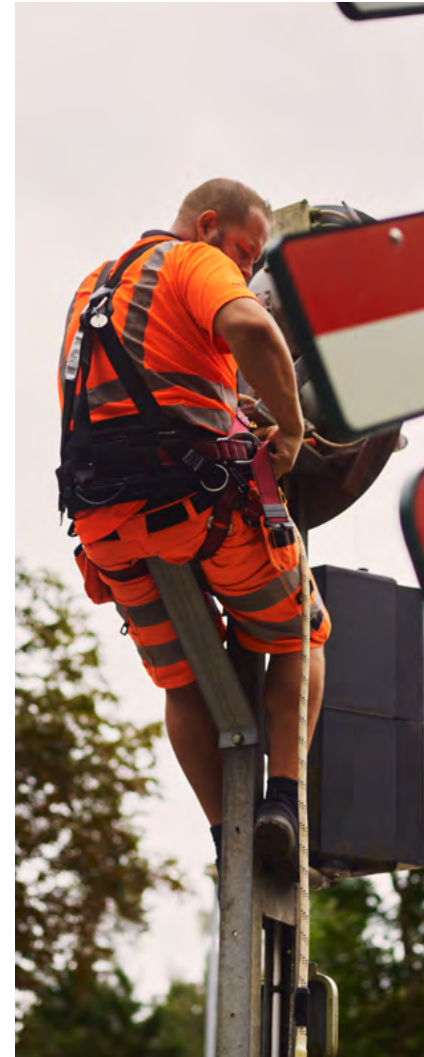
Tilsyn og audits bruges til at vurdere, om procedurer og regler efterleves i praksis, og om sikkerheden fungerer dér, hvor den faktisk skabes: i den daglige drift. Denne indsigt gør det muligt at identificere konkrete forbedringsområder og sikre, at ændringer bliver målrettede og solidt forankret i driftsmiljøet. Dette omfatter:

- Førerrumstilsyn – Fokuserer på lokomotivførerens adfærd, beslutninger og overholdelse af regler under kørsel.
- Sikkerhedsreglement-tilsyn – Fokuserer på om arbejde, på og ved jernbanen udføres i overensstemmelse med gældende sikkerhedsregler og procedurer.
- Interne audits og leverandør-audits – Audits har et mere systematisk og dokumentorienteret fokus. Formålet er at vurdere, om de overordnede processer og styringssystemer er tilstrækkelige og fungerer som tiltænkt.

Sikkerhedskultur

En stærk sikkerhedskultur bidrager til, at risici identificeres og håndteres tidligt, og er derfor en vigtig forudsætning for et sikkert og robust driftsmiljø.

Sikkerhedskulturen i Lokaltog tager udgangspunkt i vores fælles sikkerhedsvision: "Alle sikkert hjem". Visionen fungerer som et samlende princip for, hvordan vi tænker og arbejder med sikkerhedskultur på tværs af organisationen.



Det er afgørende for sikkerhedsvisionen, at den favner alle i organisationen, uanset om man er lokomotivfører, værkstedsmedarbejder, banemedarbejder, trafikleder eller kontomedarbejder. Udover at favne organisationen kan sikkerhedsvisionen også bruges overfor Lokaltogs kunder. Derved bliver sikkerhedsvisionen også relevant for flere aspekter fx passagersikkerhed, infrastrukturens sikkerhed, materielsikkerhed, trafikikkerhed og et sikkert arbejdsmiljø. Implementering af sikkerhedsvisionen er forankret på tværs i Lokaltogs ledelse.

Særligt er en stærk intern sikkerhedskultur afgørende for Lokaltogs evne til at opdage, forebygge, forstå og reagere på negative sikkerhedsvirkninger, før de udvikler sig til hændelser. Sikkerhedskultur handler ikke udelukkende om dokumenter, systemer eller procedurer i sig selv, men om adfærd, bevidsthed og fælles ansvar. Det er i driften og i den daglige praksis, at det reelle sikkerhedsniveau skabes. En moden sikkerhedskultur gør det muligt at identificere tegn på, at noget er ved at udvikle sig i en u hensigtsmæssig retning.

Vi har en stærk sikkerhedskultur i Lokaltog, når vi:

- Indmelder hændelser og nærved-hændelser.
- Siger til, når noget ikke fungerer.
- Deler bekymringer og observationer åbent og uden risiko for sanktion.
- Alle bidrager aktivt til læring, forbedringer og forebyggelse.

Se også afsnit V1-8.

Fokusområder og handlinger for jernbanesikkerhed i 2025

V1-4

Arbejdet med jernbanesikkerhed i 2025 var præget af en række centrale fokusområder, som tilsammen havde betydning for både den daglige drift og det strategiske sikkerhedsarbejde i Lokaltog. De væsentligste fokusområder var:

- **Datadrevet risikoledeelse**

I 2025 arbejdede Lokaltog målrettet på at forbedre kvaliteten af indrapporteringer om hændelser og nærved-hændelser. Samtidig blev der i løbet af året udviklet et nyt indrapporteringssystem i tæt samarbejde med det driftsvendte personale. Systemet blev færdigudviklet i 2025 og implementeret i januar 2026, og skal fremover understøtte mere ensartede indrapporteringer og styrkede analyser. Se afsnit V1-6.

- **Overkørselsulykker**

Overkørselsulykker fyldte markant i sikkerhedsarbejdet i 2025. Både i Lokaltog og på landsplan. Lokaltog oplever til stadighed tydelig stigning i bevidst som ubevidst risikovillighed blandt trafikanter og andre borgere, der færdes tæt på jernbanen, særligt ved overkørsler og perrovergange. Den øgede risikovillighed udfordrer

arbejdet med at forebygge overkørselsulykker, og derfor var området et centralt fokus i 2025. Se afsnit V1-7.

- **Uddannelse og Safety Leadership**

Sikkerhedsuddannelse er fundamentet for en sund sikkerhedskultur og var fortsat en væsentlig del af sikkerhedsarbejdet i 2025. Lokaltog arbejdede derfor målrettet for, at endnu flere medarbejdere deltog i Safety Leadership-forløbet. Se afsnit V1-8.

- **Tilsyn og audits**

Tilsyn og audits giver tilsammen en central indsigt i, hvordan sikkerheden faktisk fungerer i hverdagen, og de er dermed et vigtigt grundlag for at sikre effektiv risikoledeelse. I 2025 er der gennemført mange tilsyn men færre audits end planlagt. Se afsnit V1-9.

Mål for jernbanesikkerhed

V1-5

For at kunne styre og forbedre sikkerheden på et systematisk og gennemsigtigt grundlag arbejder Lokaltog med klart definerede mål for jernbanesikkerheden. Samtidig er målene tæt forbundet med jernbanesikkerhedspolitikken, som forpligter Lokaltog til løbende at overvåge sikkerhedsniveauet og arbejde for kontinuerlige forbedringer.

Nationale sikkerhedsmål

Trafikstyrelsen fastsætter hvert år et nationalt sikkerhedsmål, som angiver det acceptable niveau for alvorlige personulykker pr. én million kørte togkilometer. Grænsen er fastsat til 0,3 alvorlige personulykker pr. én million togkilometer.

I 2025 havde Lokaltog et resultat på 0,38 alvorlige hændelser pr. én million kørte togkilometer, hvilket betyder, at selskabet ikke levede op til Trafikstyrelsens fastsatte nationale sikkerhedsmål og acceptgrænse. Til sammenligning med tidligere år har udviklingen været følgende:

Antal alvorlige ulykker pr. én mio. togkilometer i perioden 2023-2025

År	2025	2024	2023
Antal ulykker	30	34	44
Ulykker med tilskadekomst	3,1	1,1	0,2
Kørte togkilometer	8.250.000	7.575.000	7.537.000
Ulykker pr. én millioner kørte togkilometer	0,38	0,15	0,03

Anvendt opgørelsesmetode

Udregningsvejledningen fastsætter, at det kun er de ulykker med personskade, der indgår i beregningen af nøgletallet for alvorlige hændelser. Selvmord indgår ikke i denne beregning. Dette fremgår også af rækken "Ulykker med tilskadekomst" i tabellen ovenfor. Her tilskrives:

- Alvorlig tilskadekomst (Skadelidte har været indlagt på sygehus i 24 timer eller mere) = 0,1
- Omkomne = 1

Selvom det samlede antal ulykker er faldet (se nedenfor), betyder kombinationen af flere kørte togkilometer og et højere antal personulykker med alvorlig tilskadekomst, at resultatet for 2025 ikke lever op til

den nationale målsætning. Udviklingen viser, at jernbanesikkerheden samlet set bevæger sig i den rigtige retning, men den understreger samtidig, at risikoen for de alvorlige personulykker fortsat er reel. Derfor kræver området et vedvarende og styrket fokus i de kommende år.

Udviklingen i hændelser 2023–2025

Antallet af ulykker og væsentlige ulykker registreres løbende af Lokaltog. Set over perioden er antallet af ulykker reduceret med 38 %, hvilket afspejler en positiv udvikling. Det tyder på, at både forebyggende tiltag, stærkere sikkerhedskultur og målrettet opfølgning på hændelser har haft effekt. Omvendt så oplever Lokaltog fortsat udfordringer med trafikanters og øvrige borgeres stigende bevidste som ubevidste risikovillighed, der bl.a. knytter sig til færden ved overkørsler. Et risikomønster, som nærmere beskrives i V1-7.

Samtidig er antallet af væsentlige ulykker (udover selvmord) steget i 2025, hvor tre personer har mistet livet ved påkørsel af tog. Alle tre ulykker er sket under ulykkelige omstændigheder i situationer uden for Lokaltogs kontrol.

Det ligger selskabets øverste ledelse og dets bestyrelse meget på sinde, at vi som organisation hele tiden stræber efter at lære af disse ulykkelige hændelser og forbedrer vores sikkerhed systematisk og kontinuerligt. Den samlede udvikling viser derfor, at selv om det generelle sikkerhedsniveau er forbedret, kræver enkelte risikoområder fortsat særlig opmærksomhed og målrettede indsatser.

Antal ulykker og væsentlige ulykker i perioden 2023-2025

År	2025	2024	2023
Antal ulykker	27	34	44
Antal væsentlige ulykker	3	1	0

Anvendt opgørelsesmetode

I kategoriseringen af ulykker sondres der mellem:

Ulykke: En ulykke er en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger.

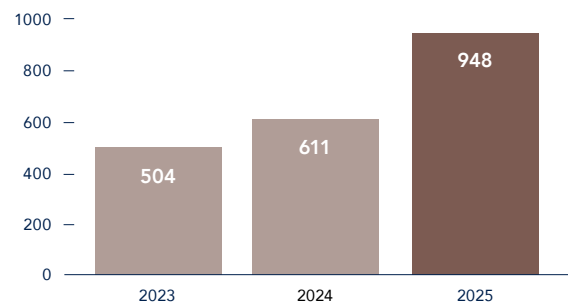
Væsentlig ulykke: En ulykke, hvori der er involveret mindst ét jernbanekøretøj i bevægelse, og resulterer i mindst én dræbt eller alvorligt tilskadekommet person, omfattende ødelæggelse af materiel, spor, miljøet eller omfattende forstyrrelse af trafikken.

Sikkerhedsmæssige indrapporteringer

I 2025 steg det samlede antal sikkerhedsmæssige indrapporteringer som resultat af Lokaltogs målrettede indsats for at styrke datagrundlaget i sikkerhedsarbejdet.

I alt blev der registreret 948 indrapporteringer. Til sammenligning blev der indberettet 504 forhold i 2023 og 611 forhold i 2024. Det betyder, at det samlede antal indrapporteringer er steget med omkring 88 % i perioden fra 2023 til 2025.

Antal indberetninger i perioden 2023-2025



Stigningen vurderes ikke at være udtryk for et forringet sikkerhedsniveau, men skyldes Lokaltogs opfordring til, at det driftsvendte personale anvender rapporteringskanalerne mere konsekvent som led i styrkelsen af sikkerhedskulturen. Denne vurdering understøttes af, at Lokaltog ikke har registreret en stigning i antallet af ulykker, hvilket indikerer, at det er rapporteringsgraden, og ikke den underliggende risiko, der er øget.

Lokaltog betragter den øgede indrapportering som et tegn på en mere moden og styrket sikkerhedskultur. Den voksende mængde indrapporteringer – især af nærvæd-hændelser – giver et tidligere og mere detaljeret indblik i potentielle risici. Det øger muligheden for at sætte ind tidligere og forebygge alvorlige ulykker, før de opstår.

Den forbedrede overvågning og det større datagrundlag bidrager samtidig til en lærende organi-

sation, der løbende kan analysere tendenser samt årsagssammenhænge, træffe beslutninger på et oplyst grundlag og udvikle sikkerheden på tværs af driften.

Anvendt opgørelsesmetode

I 2025 udviklede Lokaltog et nyt indrapporterings- og sagsbehandlingssystem, der skal sikre mere ensartede registreringer og bedre adgang til data, statistikker og analyser. Selvom systemet først blev fuldt udrullet i starten af 2026, markerer det et væsentligt skridt mod en mere struktureret og datadrevet tilgang til sikkerhedsarbejdet.

Det nye MOSH-rapporteringsformat (meddelelse om sikkerhedsmæssig hændelse) indebærer desuden en højere grad af automatisering i registreringsprocessen. Det giver mere ensartede indrapporteringer og styrker dermed grundlaget for både pålidelige statistikker og dybdegående analyser fremadrettet.

Datadrevet risikoledeelse

V1-6

Lokaltog har i 2025 videreført og styrket arbejdet med at gøre jernbanesikkerheden mere datadrevet. Da selskabet kun råder over fuldt anvendelige digitaliserede data om hændelser og nærved-hændelser tilbage til 2023, er et pålideligt datagrundlag afgørende for at kunne prioritere og målrette sikkerhedsindsatserne.

I 2025 blev der udviklet et nyt indrapporterings- og sagsbehandlingssystem, som er blevet fuldt udrullet i starten af 2026. Systemet integreres i sikkerhedsledelsessystemet og skal gøre registreringsprocessen mere enkel og ensartet samt forbedre adgangen til data, så trends lettere kan identificeres, og analyser kan gennemføres mere effektivt. Systemets opbygning og formatet for indrapportering af sikkerhedsmæssige hændelser er udviklet i tæt samarbejde med driftspersonalet for at sikre, at det understøtter deres behov i praksis.

Systemet kan generere automatiske statistikker over hændelser og nærved-hændelser, hvilket både letter indrapporteringen og styrker kvaliteten og tilgængeligheden af sikkerhedsdata. Samlet set bidrager det til en mere datadrevet tilgang til læring, forebyggelse og opfølgning af hændelser.

Kvaliteten af indrapporterede data

De seneste års fokus på at øge antallet af indrapporteringer har givet Lokaltog et mere fuldstændigt og retvisende billede af sikkerhedsrelaterede hændelser. Med dette styrkede datagrundlag er det nu centralt at sikre høj kvalitet i de oplysninger, der indrapporteres.

En højere datakvalitet gør det muligt at:

- identificere mønstre og risikoområder tidligere
- sikre mere præcise og pålidelige analyser
- målrette indsatser dér, hvor de har størst effekt
- styrke læringen på tværs af organisationen

Det nye indrapporteringsystem og MOSH-formatets automatisering af centrale registreringsprocesser er derfor vigtige skridt mod mere ensartede indrapporteringer og et datagrundlag, der kan understøtte både dybdegående analyser og en mere moden risikoledeelse.



Overkørselsulykker og øget risikovillighed

V1-7

Overkørselsulykker fyldte markant i både Lokaltog og jernbanebranchen i 2025 efter flere alvorlige hændelser på landsplan. For Lokaltog var problemstillingen særligt fremtrædende, da selskabet er den jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter i Danmark med flest overkørsler pr. kilometer spor.

En central udfordring i 2025 har været en stigende risikovillighed blandt trafikanter og andre borgere, der krydser jernbanen ved overkørsler eller færdes tæt på sporet. Det kommer til udtryk i hændelser og nærved-hændelser, hvor personer krydser i sidste øjeblik eller ignorerer tydelige advarsler. Tendensen ses både ved traditionelle og usikrede overkørsler, ved perronovergange og på bynære strækninger med høj aktivitet.

Særligt bemærkelsesværdigt er, at denne risikovillighed også forekommer ved fuldt sikrede anlæg med lys, lyd og bomme. Lokaltog modtager jævnligt indrapporteringer om personer, der krydser sporet, selv når bommene allerede er nede. Det understreger, at tekniske sikkerhedsforanstaltninger ikke kan stå alene, når nogle trafikanter bevidst vælger at løbe en unødigt risiko.

I dialogen med lokalsamfund lægger Lokaltog derfor vægt på at forklare, at et tog af gode grunde ikke kan undvige, som man kan på vejen, ligesom bremselængden kan være flere hundrede meter.

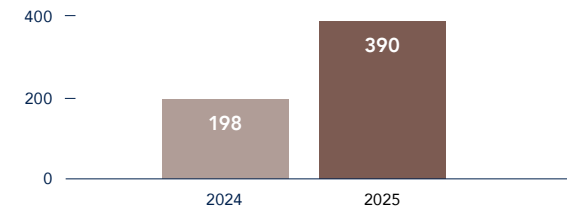
Derfor er det afgørende, at alle, der færdes omkring jernbanen, respekterer signaler, bomme og advarsler. Erfaringerne fra 2025 viser tydeligt, at jernbanesikkerheden ikke alene afhænger af tekniske løsninger, men også af forståelsen og adfærden hos de mennesker, der bruger og krydser banen, samt af det nære samspil mellem jernbanen og de lokalsamfund, den løber igennem.

Sikkerhedsuddannelse

V1-8

Løbende sikkerhedsuddannelse er afgørende for, at Lokaltog kan fastholde en sund og stærk sikkerhedskultur. Andelen af medarbejdere, der har gennemført Safety Leadership-forløbet, steg markant fra 198 i 2024 til 390 i 2025. Det svarer til en udvikling fra 34 % til 64 % af medarbejdergruppen og understreger, at området fortsat er en klar prioritet i sikkerhedsarbejdet.

Samlede antal af medarbejdere, der har modtaget Safety Leadership



Safety Leadership skal bidrage til, at Lokaltogs medarbejdere ikke blot efterlever sikkerhedsprocedurerne, men også de etiske og moralske forpligtelser, der følger med at drive jernbanevirksomhed. Kernen i Safety Leadership er at give medarbejderne en dybere forståelse af, hvordan menneskelige faktorer – herunder deres egen adfærd – påvirker sikkerheden.

Tilsyn og audits

V1-9

Samlet set giver tilsyn og audits et helhedsbillede af, hvordan sikkerheden både udføres i hverdagen og understøttes strukturelt. Lokaltog gennemførte følgende tilsyn i 2025:

Førerrumstilsyn

Målet for 2025 var 50 tilsyn, og der blev gennemført i alt 68 på tværs af alle Lokaltogs baner.

Sikkerhedsreglement-tilsyn

Målsætningen for 2025 var at gennemføre 20 tilsyn på tværs af alle Lokaltogs baner. Der blev gennemført 19 tilsyn, og der blev gennemført mindst ét tilsyn på hver bane.

Nedenfor ses en samlet oversigt over udførelsen af tilsyn og audits i 2025:

Målsætning og udførelse af tilsyn og audits

Type	Målsætning 2025 (antal)	Udført (antal)
Førerrumstilsyn	50	68
Sikkerhedsreglement-tilsyn	20	19
Interne audits	6	2
Leverandør-audit (ekstern)	4	0

Tallene viser, at Lokaltog kun har opfyldt målsætningen for ét af de planlagte tilsyns- og auditområder i 2025. Leverandør-audits er udskudt til 2026 pga. manglende ressourcer.



Lokaltog A/S
Thistedgade 10
2630 Taastrup
Danmark

Tlf.: +45 70 20 00 54
www.lokaltog.dk
post@lokaltog.dk

CVR-nr. 26159040