

Bæredygtighedsrapport 2024

Skinnerne er lagt til en bæredygtig fremtid

Indhold

Forord

Vi er lokaltog

Lokaltogs påvirkninger

Lokaltogs ESG-handlinger 2024

Generelle oplysninger

Miljøforhold (E)

Klimaændringer (E1)

Forurening (E2)

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi (E5)

Sociale forhold (S)

Egen arbejdsstyrke (S1)

Ledelsesforhold (G)

Virksomhedsledelse (G1)

03

04

05

06

07

24

25

36

42

48

49

67

68

Lokaltog vil reducere sin klima-påvirkning

Vi kører på diesel i dag, men vi har en langsigtet plan om at skifte til el-drift. Bliv klogere på vores drift og Scope 1, 2 og 3 udledninger.



En attraktiv arbejdsplads for alle

Trivsel, fællesskab og arbejds-glæde går hånd i hånd med høj sikkerhed og kvalitet i driften.





Forord

For Lokaltog er bæredygtighed den nye strategiske hjørnesteen i selskabets langsigtede udvikling

Velkommen til Lokaltog A/S' første bæredygtighedsrapport gældende for 2024. Rapporteringsformen vil helt sikkert udvikle sig over de kommende år. Der forventes nye regler fra EU, ligesom der er nye krav til Lokaltogs bæredygtighedsrapportering i de nye forhandlede kontrakter med Movia. Vi forventer fremover at rapportere omkring bæredygtighed, også selvom der forventeligt kommer ny lovgivning i forhold til mere lempelig bæredygtighedsrapportering.

Lokaltogs bestyrelse har været tæt involveret i processen med udfærdigelse af Lokaltogs første bæredygtighedsrapport, og det skyldes ikke mindst, at bæredygtighed er et vigtigt element til at understøtte selskabets strategiplaner og den langsigtede forretningsudvikling. Bæredygtighed er en del af det ansvar, vi som moderne virksomhed må tage på os i forhold til vores kunder, vores medarbejdere, vores ejere og vores interessenter.

2024 har markeret en vigtig første milepæl i selskabets grønne materielstrategi, hvor vi er i gang med at

skifte vores ældste dieseltog ud med nye batteritog. Vi har i 2024 på opdrag fra Region Sjælland skrevet kontrakt på indkøb af de første 14 batteritog til drift på Østbanen og Tølløsebanen fra 2. halvår 2028. Og vi har i 2024 leveret grundlag for Region Hovedstadens beslutning om, at vi aktuelt forbereder udbud af nye batteritog til Nærumbanen.

Vi håber denne bæredygtighedsrapport vil være med til at skabe en højere transparens omkring vores aktiviteter i forhold til vores bestræbelser på, sammen med trafikselskabet og vores to regioner, at sikre mere bæredygtig skinebåren kollektiv transport til glæde for kunder, lokalsamfund og virksomheder.

Med venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen
Bestyrelsesformand

Lars Wrist-Elkjær
Administrerende direktør

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



9,6

millioner passagerer

Vores kunder

I 2024 kørte 9,6 millioner passagerer med vores tog

Lokaltogs kunder oplevede samlet set i 2024, at vi gennemførte 99,5 procent af afgangene, og at over 93 procent af vores tog ankom til tiden, dvs. inden for tre minutter.

61

togsæt

Vores togdrift

Lokaltog har 61 togsæt, som alle kører på diesel

De kørte sammenlagt 7,8 mio. km i 2024

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

560

ansatte

Vores medarbejdere

Vi er godt 560 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%

Infrastruktur-
selskabet 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 Stevn 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

- Forbruget af 7 mio. liter diesel til togdrift
- 1 mio. km til 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 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 V1

Virksomhedsledelse og specifikke emner

- En stærk virksomhedskultur som skal fastholdes og udvikles
- Whistleblower beskyttelse
- Forebyggelse og håndtering af korruption og bestikkelse i leverandørkæden
- Sikring mod cyber-angreb og kritiske jernbanelulykker

Lokaltog har i 2024 taget store skridt mod mere bæredygtighed

2028 De kommende batteritog kan også oplades mens toget kører under køreledninger.



Grøn omstilling og nye batteritog

Politisk klimasamarbejds-aftale mellem staten og regionerne (2020) vedrørende indkøb af mere klimavenligt togmateriel.

Lokaltog har undersøgt og konkluderet, at batteritog er den bedste teknologi til erstatning for de eksisterende dieseldrevne tog.

Vi har for Region Hovedstaden gennemført forundersøgelser på Nærum-banen med henblik på at udskifte dieseltog til batteritog.

Frem mod 2040 regner selskabet med at skulle skifte hele flåden af dieseldrevne tog.



Nye batteritog – hvor og hvornår?

I 2024 er der efter Region Sjællands godkendelse indgået kontrakt på leverance af 14 elektriske batteritog til idriftsættelse i 2. halvår 2028.

De afløser i alt 16 dieseltog af typen Desiro og IC2.



De nye batteritog reducerer Lokaltogs klima- og miljøpåvirkning betydeligt

Vi regner med, at de 14 nye batteritog årligt sparer 7.000 tons CO₂.

Dertil kommer den sparede lokale luftforurening fra dieselmotorerne, både ved kørsel og parkering.

Togene støjer mindre både ved stilstand og under kørsel.



Nye batteritog giver forbedret arbejdsmiljø og sikkerhed

Førerrum har egen udvendige døre og udvendig stige ned til terræn.

Lokomotivføreren kan nu også betjene toget stående i førerrummet.



Nye features i de nye tog

Forbedret ventilation og belysning.

Automatisk op- og nedkobling af strømoptager på toget.

Forbedret passagerinformation – direkte udkald til toget fra fjernstyringscentralen.



Ny overenskomst for lokomotivførere giver større mangfoldighed

Tidligere var adgangskravet til lokomotivføreruddannelsen en faglig grunduddannelse indenfor el- og metalfagene eller HTX.

Med den nye overenskomst giver alle gymnasiale eller faglige uddannelser nu også adgang.

Vi forventer, at det giver et bredere rekrutteringsgrundlag, en mere ligelig kønsfordeling og større etnisk diversitet.

Og understøtter Lokaltogs ambition om at blive en mere mangfoldig arbejdsplads.



Udfasning af creosot-imprægnerede træsveller

Creosot skal udfases i EU senest i 2029.

Lokaltog har valgt frivilligt at udfase creosot-behandlede sveller fra 2024.

På Odsherredsbanen har vi i 2024 skiftet 7000 træsveller til den nye mindre miljøbelastende type.



Mere genbrug

Mulighed for at købe genbrugstøj i vores nye webshop for arbejdsbeklædning.

Genbrug af gammelt it-udstyr (PC og tablets).



Generelle oplysninger

→ Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapport	8
→ Oplysninger i relation til specifikke omstændigheder	9
→ Bestyrelse og selskabsledelse	9
→ Strategi, forretningsmodel og værdikæde	12
→ Interessenters interesser og synspunkter	15
→ Dobbelt væsentlighedsvurdering	16
→ Proces for udarbejdelse af dobbelt væsentlighedsvurdering	18
→ Oplysningskrav omfattet af bæredygtighedserklæringen	20
→ Politikoversigt	23

ESRS 2

Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapport

BP-1

Dette er Lokaltogs første bæredygtighedsrapport, og den dækker kalenderåret 2024. Bæredygtighedsrapporten er udarbejdet som led i Lokaltogs proces med at overholde CSRD-direktivets krav fra og med 2025. EU-kommissionen har i et Omnibus-ændringsforslag fra 26. februar 2025 præsenteret forslag til ændringer af CSRD-direktivet¹.

Denne bæredygtighedsrapport dækker hele Lokaltog A/S med datterselskaber på samme måde som det finansielle regnskab. For de fleste data gælder, at de er indsamlet for kalenderåret 2024, dog undtaget de data, som kommer fra Lokaltogs grønne regnskab 2023-24. Her er benyttet perioden 1. juli 2023 til 30. juni 2024. Disse data omfatter primært driftsdata, som vurderes at være nogenlunde konstante for en given 12 måneders periode. Der arbejdes på, at Lokaltogs grønne regnskab fra og med 2026 harmoniseres med kalenderåret og dermed også regnskabsåret.

Det er tilstræbt at beskrive de udvalgte standarder og oplysningskrav efter anvisningerne i *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD²), herunder European Sustainability Reporting Standards (ESRS) Forordningen, som er implementeret i dansk lov ved årsregnskabslovens §99a.

Bæredygtighedsrapporten er baseret på den udførte dobbeltvæsentlighedsvurdering (DVV). Det er i denne første rapport valgt ikke at rapportere på alle identificerede væsentlige emner fra dobbeltvæsentlighedsvurderingen, men dog følgende:

- Generelle oplysninger (ESRS 2, obligatorisk)
- Klima (E1)
- Forurening (E2)
- Ressourceforbrug og cirkulær økonomi (E5)
- Egen arbejdsstyrke (S1)
- Virksomhedsledelse (G1)

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

Regnskabsmæssige skøn og vurderinger

Lokaltog har opgjorte forbrugstal på de data, som kommer fra det grønne regnskab (scope 1 og 2 energi samt de væsentligste forbrugsstoffer fra driften). For øvrige data er de så vidt muligt opgjort eller beregnet i fysiske mængder. For øvrige forbrug er der foretaget en beregning baseret på omsætningstal fra det finan-

sielle regnskab, fx forbrug af reservedele og forbrugsstoffer til værksteder. I forbindelse med opstilling af selskabets første klimaregnskab er der foretaget en del skøn og antagelser, for at analysearbejdet står mål med de forventede resultater. Disse skøn og antagelser fremgår af de enkelte tabeller samt i særskilt metodebeskrivelse.

Kvaliteten af de data, som indgår i bæredygtighedsrapporten, vil være et fokusområde, som kræver en langsigtet og flerårig indsats, og som formentlig altid kan forbedres. Det betyder også, at der fremover kan opstå behov for at genberegne visse data, når ny information eller nye metoder tilsiger det.

Ekstern gennemgang

Denne bæredygtighedsrapport for 2024 er ikke omfattet af lovkravet om ESG-revision med begrænset sikkerhed, idet Lokaltog ifølge den nugældende CSRD-lovgivning først er omfattet fra 2025¹. Der er derfor ikke foretaget ekstern ESG-revision af denne rapport, men selskabet har naturligvis udført intern kvalitetssikring af indholdet.

¹ CSRD bliver formentlig forenklet, udskudt og forbeholdes kun store virksomheder med over 1000 ansatte ifølge EU Kommissionens "Omnibus" forslag (26. februar 2025). Denne proces er pt. (april 2025) ikke færdigforhandlet med EU Parlamentet og Ministerrådet, og skal først derefter indarbejdes i national lovgivning.

² CSRD er implementeret i dansk lov via årsregnskabslovens §99a.

Oplysninger i relation til specifikke omstændigheder

BP-2

Der er ingen specifikke omstændigheder, som giver anledning til kommentering af den foreliggende bæredygtighedsrapport. De emner og underemner, som er fundet væsentlige i den gennemførte dobbeltvæsentlighedsvurdering, men som ikke fremgår af denne rapport for 2024, forventes rapporteret i næste års bæredygtighedsrapport (2025).

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

Bestyrelse og selskabsledelse

GOV-1

Lokaltog ledes af en bestyrelse bestående af 9 personer:



5 generalforsamlingsvalgte medlemmer



4 medarbejdervalgte medlemmer

Bestyrelsen præsenteres nærmere på de næste to sider. →

Selskabets daglige ledelse består af følgende personer (maj 2025):

- **Lars Wrist-Elkjær**
Administrerende direktør (direktion)
- **Claus Rene Pedersson**
Sikkerhedschef
- **Vakant**
Driftsdirektør
- **Kurt Lauridsen**
Bæredygtighedschef
- **Tom S. Woldger**
HR-direktør
- **Mette Berthelsen**
Kommerciel og Kommunikationschef
- **Winnie Sand**
Økonomidirektør

Lokaltog A/S’ bestyrelse



Dorthe Nøhr Pedersen
Generalforsamlingsvalgt
formand.
Indtrådt i bestyrelsen i 2009. Født 1966.



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



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



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



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

Uddannelse	Dorthe er uddannet Cand.scient.pol. og har stor erfaring inden for kollektiv transport, forsyningsvirksomhed og regulering. Dorthe har gennemført en bestyrelsesuddannelse på CBS.	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.	Søren har en uddannelse som Cand.merc. aud. og Statsautoriseret revisor. Søren har gennemført bestyrelsesuddannelsen på CBS og Bestyrelsesakademiet. Han har diverse kurser fra Insead og IMD.	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.
Erhvervs erfaring	Dorthe er administrerende direktør i Trafikskabet Movia. Inden da bestred hun i en årrække chefstillinger i Transportministeriet. Dorthe har desuden arbejdet i Finans- og Statsministerierne.	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.	Søren er Group CFO for Obton A/S. Han var i en årrække partner og medlem af ledelsen i EY Danmark. Efterfølgende har han været CFO i en række danske virksomheder, blandt andet Maersk Line og Stibo koncernen.	Annie har i en årrække været freelance-journalist, 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.
Bestyrelses erfaring	Dorthe har udover bestyrelsesformandsopgaven i Lokaltog A/S erfaring som bestyrelsesmedlem fra Københavns Havn A/S og senere By & Havn I/S, i Rejsekort & Rejseplan A/S samt som formand og bestyrelsesmedlem i Flexdanmark amba. Dorthe har desuden haft sæde i Konkurrencerådet samt været formand for et rådgivende udvalg vedr. forskning om klimatilpasning.	Udover at være bestyrelsesmedlem i Lokaltog A/S er Bolette også bestyrelsesformand for Kunstmuseum Brandts samt medlem af bestyrelser i en række danske virksomheder og organisationer. Hun er desuden udpeget af den danske regering som ghettorepræsentant.	Søren har mange års erfaring som professionelt bestyrelsesmedlem, og udover Lokaltog A/S er han kommende formand for revisionskomiteen i Rejsekort & Rejseplan A/S.	Annie er også bestyrelsesmedlem i oplysningsforbundet DEO og Komiteen for Sundhedsoplysning. Hun har desuden været medlem af bestyrelsen for Hovedstadens Letbane.	Jan har desuden erfaring som bestyrelsesmedlem i Hovedbestyrelsen i Dansk Folkeparti, ligesom han er formand for lokalforeningen i Dansk Folkeparti – Roskilde. Han er ligeledes medlem af bestyrelsen for Roskildehjemmet.
Bidrag	Dorthe fokuserer på ledelse. Fokus-punkter er at sikre, at der er et godt samarbejde i bestyrelsen og mellem bestyrelsen og daglig ledelse, så virksomheden når sine kontraktlige, operative, økonomiske og strategiske mål.	Bolette bidrager med at udvikle den forretningsmæssige strategi med efterfølgende implementering af HR, Kommunikationsstrategi og ESG-strategi.	Søren arbejder med at kombinere den forretningsmæssige strategi med implementering af ESG-strategi.	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.

Medarbejdervalgte medlemmer



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	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	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 er desuden arbejdsmiljørepræsentant for lokomotivførerne i Region Hovedstaden med deltagelse i HAMU og SU. Han har tidligere været forstarbejder i Banedanmark samt S-tog lokomotivfører i DSB.	Martin arbejder som lokomotivfører og er desuden tillidsrepræsentant og næstformand i LPO Lokaltog. Han har tidligere været direktør, tekstforfatter og projektleder på reklamebureauer, selvstændig lydtekniker, producer og reklamespeaker samt daghøjskolelærer og professionel musiker.	Tom arbejder som togrevisor i Lokaltog og er desuden tillids- og arbejdsmiljørepræsentant. Tom har tidligere arbejdet bl.a. som sikkerhedsansvarlig i Ballerup Kommune og Folketingsbetjent.
Bestyrelses erfaring	John har ikke anden bestyrelseserfaring.	Kasper har ikke anden bestyrelseserfaring.	Martin er også formand for AAB afd. 22. Har tidligere været medarbejderrepræsentant ved Daghøjskolen Nøddeknækken.	Tom er i dag også hoved-bestyrelsesmedlem i Dansk Jernbaneforbund og område-gruppeformand TPO Lokaltog. Han har tidligere været bestyrelsesmedlem i Betjentforeningen i Folketinget og i en andelsboligforening.
Bidrag	John har erfaring og viden fra værkstedet i Hillerød siden sin ansættelse i 2015 og trækker på relevante erfaringer fra øvrige arbejdspladser.	Kasper har erfaring fra togdriften ved jernbanen og i sporet fra tidligere arbejdspladser såvel som i førerrummet 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 og øvrige tillidsposter.

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:

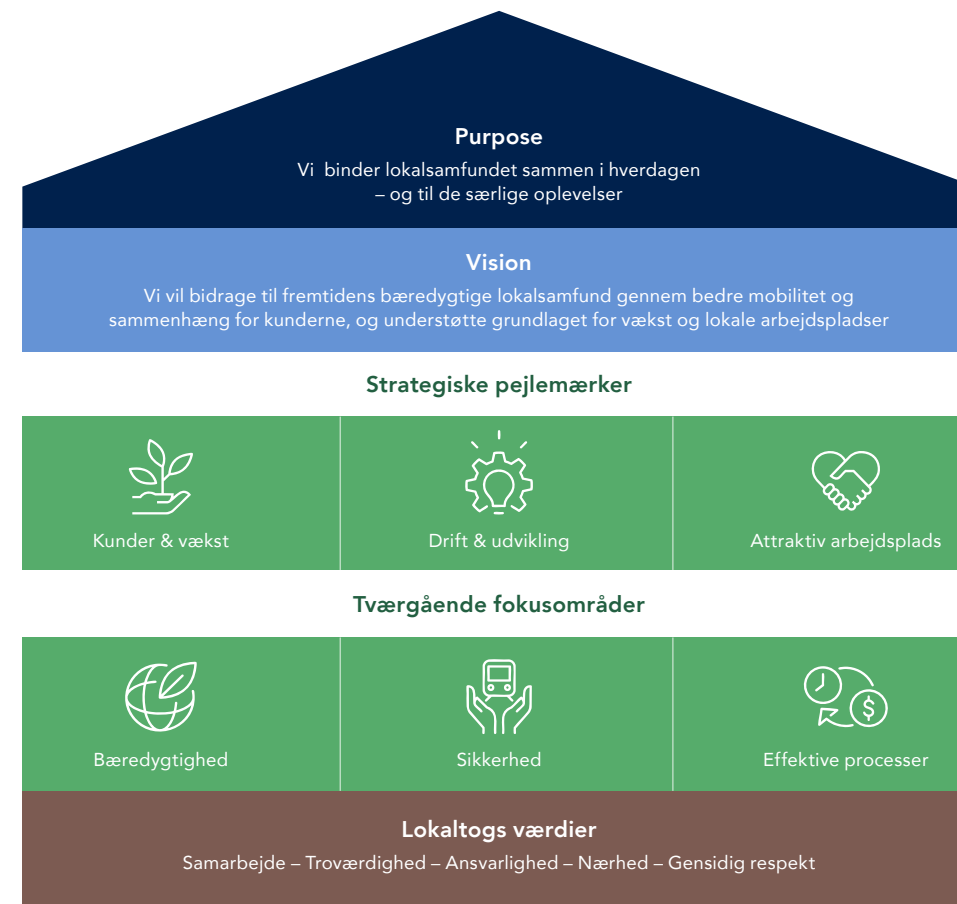
Kunder og vækst skal forstærke Lokaltogs position og vækst. Lokaltog ønsker at være en aktiv og synlig del af lokalsamfundene samt være en værdsat samarbejdspartner. Vi vil forny og forstærke kundeoplevelsen, og vores kundetilfredshed skal være blandt branchens højeste. Vi ønsker at levere en

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

Lokaltogs strategihus



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 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 evaluerer strategien i løbet af 2025, og i dialog med bestyrelsen udarbejdes og vedtages en ny strategiplan for de kommende år.

Forretningsmodel

Lokaltog A/S drives som et aktieselskab, hvor der ikke udbetales udbytte til aktionærerne. Selskabet har indgået forhandlede kontrakter med Trafikselskabet Movia, som også er dets majoritetsejer. Det er Region Hovedstaden og Region Sjælland, som finansierer driften på lokalbanerne, og derfor også beslutter serviceniveauet. 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 (61 togsæt) fordelt på fem værksteder, samt er infrastrukturejer og vedligeholder af 335 km jernbane med 117 stationer. Derudover forestår Lokaltog trafikstyring af Lemvig-banen efter normal arbejdstid. Lokaltog koncernen beskæftigede gennemsnitligt 564 fuldtidsansatte i 2024, hvoraf 89 var ansat i datterselskabet Lokaltog Vedligehold A/S.

Hovedparten af koncernens indtægter hidrører fra forhandlede kontrakter med moderselskabet Movia. I efteråret 2024 har Lokaltog A/S og datterselskaberne Infrastrukturselskabet LJ A/S og Hovedstadens Lokal-

baner A/S indgået nye forhandlede 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 forbindelse 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 segmenter og værdikæde

Lokaltogs daglige aktiviteter dækker to primære segmenter:

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

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

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

Lokaltogs værdikæde



Opstrøms aktiviteter				Egen drift			Nedstrøms aktiviteter	
Ressource-udvinding	Forarbejdning og fremstilling	Transport	Projekter og service	Togdrift	Infrastruktur-drift	Renovering og 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 har i 2024 identificeret og kortlagt alle vores interessenter som en del af de forberedende arbejder til bæredygtighedsrapporteringen, se herunder.

Indledende interesserenthåndtering i Lokaltog 2024



Det er essentielt for Lokaltog at engagere sig med vores interessenter for at kunne skabe værdi og for at kunne forfølge selskabets purpose og vision, se herunder samt i afsnittet [SBM-1](#).

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

Lokaltogs væsentligste interessenter (2024)

Væsentligste interessenter	Formål	Sådan interagerer vi
Ejere, kontrakt-holder og regioner	Sikre enighed om strategi, mål og præstation	Generalforsamling, møder på administrativt niveau med Movia og regioner, udarbejdelse af oplæg til politisk godkendelse samt Lokaltogs deltagelse i regionsudvalgsmøder.
Medarbejdere	Sikre attraktiv arbejdsplads, udveksle synspunkter og berige beslutninger i selskabet	Daglig ledelse, samarbejdsudvalg, arbejdsmiljøorganisationen, trivselsundersøgelser, arbejdspladsvurderinger
Leverandører og rådgivere	Sikre kontrakt og lovoverholdelse, forretningsetik, præstationer, rettidig omhu for Lokaltog	Markedsdialog, kontraktforhandlinger og opfølgning, leverandørsøg 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, jordforening, 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

Dobbelt væsentlighedsvurdering

SBM-3

Resultatet af Lokaltogs dobbeltvæsentlighedsvurdering er sammenfattet i oversigt på næste side (side 17). 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 marine ressourcer
- E4

 Biodiversitet
- E5

 Ressourcer og cirkulær økonomi

- Sociale forhold (S)
- S1

 Egen arbejdsstyrke
- S2

 Arbejdstagere i værdikæden
- S3

 Berørte samfund
- S4

 Forbrugere og slutbrugere

- Virksomhedsforhold (G)
- G1

 Virksomheds-adfærd
- V1

 Specifikke emner

Dobbeltvæsentlighedsvurdering for Lokaltog 2024



Til højre er dobbeltvæsentlighedsvurderingen beskrevet for Lokaltogs leverandørkæde (opstrøms), egen drift og nedstrøms for hver ESRS-standard (samt specifikke emner). Det skal bemærkes, at da Lokaltogs slutprodukt er en transportservice, består dets påvirkninger nedstrøms udelukkende af affaldshåndtering fra driften. 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. De specifikke bæredygtighedsemner (forkortet IRO'er3) beskrives i emneafsnittene.

Som forventet er der identificeret relevante emner på tværs af alle ESG-forhold. Nogle er direkte relevante for selskabets egen drift, andre vedrører primært forhold i værdikæden opstrøms. Selskabet har i tillæg identificeret særlige virksomhedsspecifikke emner, eksempelvis cyber-angreb, sundhedsepidemier og kritiske jernbaneulykker.

- Negativ aktuel påvirkning
- Negativ potentiel påvirkning
- Risiko
- Mulighed
- Ikke væsentlig
-

Dobbeltvæsentlighedsvurdering relateret til værdikæde for Lokaltog 2024

ESRS standard		Lokaltogs leverandørkæder (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	Ikke relevant	—	Ekstremvejr destabiliserer infrastrukturen	●	Ikke relevant	—
E1	Klimaændringer	Samlet klimaaftryk opstrøms i værdikæden	●	Klimaaftryk togdrift, infrastruktur, værksteder, vejtrafik og ejendomme	●	Klimaaftryk fra affaldsbehandling	●
E2	Forurening	Samlet luft-, vand- og jordforurening opstrøms i værdikæden	●	Luft- og støjforurening togdrift, infrastruktur, værksteder, vejtrafik og ejendomme	●	Ikke relevant	—
E3	Vand og havressourcer	Samlet vandforbrug opstrøms i værdikæden	●	Ingen væsentlige påvirkninger	●	Ikke relevant	—
E4	Biodiversitet	Samlet tab af biodiversitet opstrøms i værdikæden	●	Direkte påvirkning af naturfølsomme områder omkring baner	●	Ikke relevant	—
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	Ikke relevant	—	Sikker, sund og tryk arbejdsplads	● ●	Ikke relevant	—
S2	Arbejdstagere i værdikæden	Sikre og sunde arbejdsforhold for arbejdstagere i værdikæden	●	Ikke relevant	—	Ikke relevant	—
S3	Berørte samfund	Menneskerettigheder og involvering af berørte samfund og oprindelige folk opstrøms i værdikæden	●	Sikker togdrift og infrastruktur for lokalsamfundet	●	Ikke relevant	—
S4	Forbrugere og slutbrugere	Ikke relevant	—	Kunders adgang til trafik- og rejseinformation samt deres sundhed og sikkerhed på rejsen	●	Ikke relevant	—
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	● ●	Ikke relevant	—
V1	Virksomheds-specifikke emner	Ikke relevant	—	Cyber-angreb, sundhedsepidemi og kritisk jernbane-ulykke er væsentlige risici for nedbrud i driften	●	Ikke relevant	—

³ Påvirkninger, risici og muligheder (impacts, risks and opportunities – forkortet IRO)

Proces for udarbejdelse af dobbelt væsentlighedsvurdering

IRO-1

Selskabet igangsatte sin dobbeltvæsentlighedsvurdering i maj 2024 og designede en proces for grundigt at belyse de relevante emner sammen med nøglemedarbejdere i organisationen. Selskabet har desuden 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 har omfattet følgende procestrin:

Procestrin



Et bæredygtighedsemne vurderes væsentligt, for eksempel når det objektivt kan sandsynliggøres, at der findes en risiko for negativ påvirkning på mennesker eller naturen. Der er sjældent identificeret manglende standarder eller utilstrækkelig praksis, men alene afklaret, hvor vigtige områder findes, og hvor status om nuværende tilstande skal rapporteres.

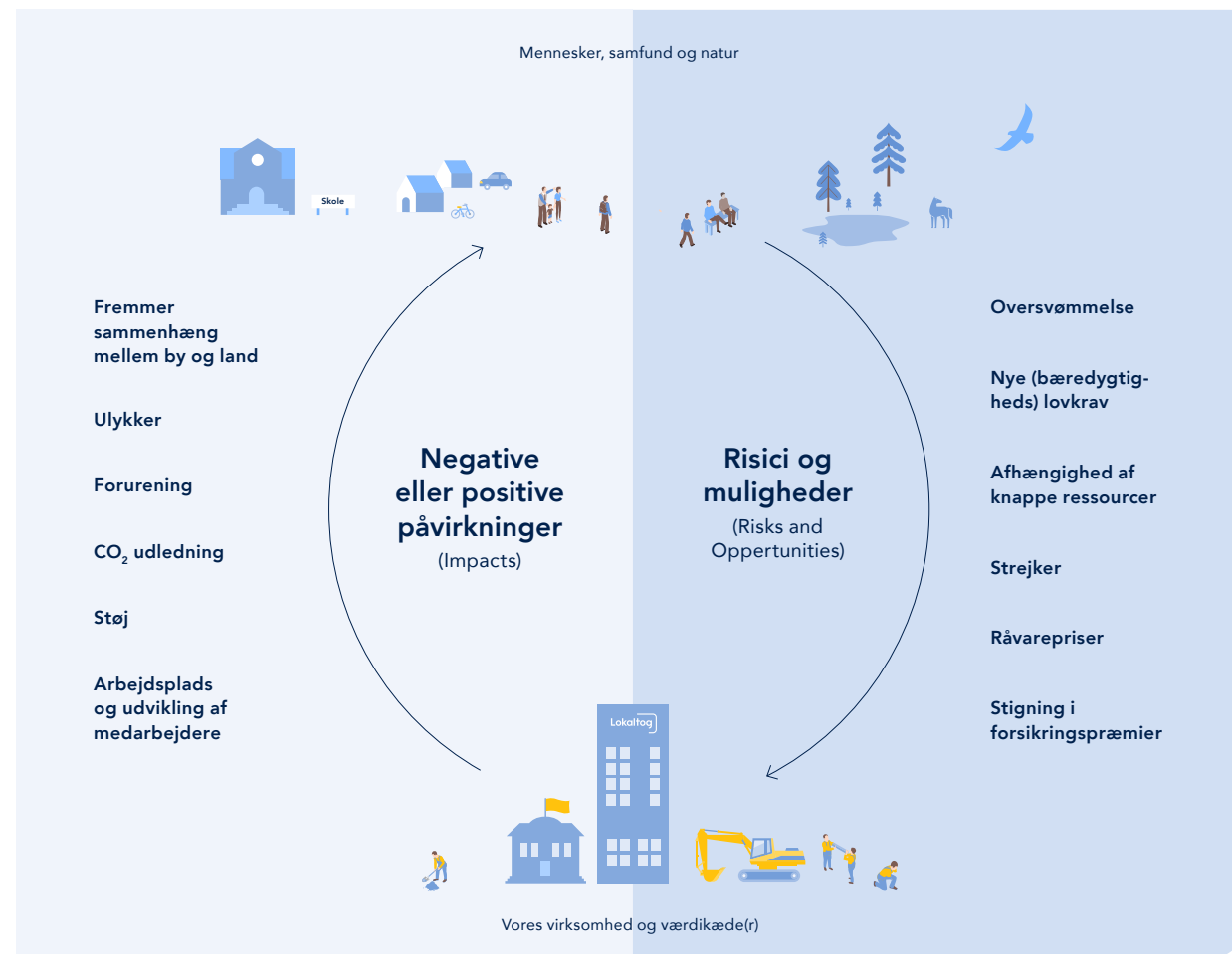
Eksempler på mulige påvirkninger, risici og muligheder, som er anvendt i processen, er gengivet til højre.

ESG-arbejdet er forankret i en ESG-styregruppe med deltagelse af selskabets administrerende

direktør, økonomidirektør, HR-direktør, bæredygtighedschef samt chef for kommerciel og kommunikation. Styregruppen har i 2024 haft en månedlig mødefrekvens.

Bestyrelsen er løbende blevet involveret og har afsat tid på dets møder til at drøfte tilgang, strategi og delresultater i forhold til ESG-dagsordenen. Lokaltogs samlede dobbeltvæsentlighedsvurdering er dokumenteret separat og forventes revideret løbende fremover. Den er fremlagt og drøftet med bestyrelsen på seminar (oktober 2024) og endelig godkendt i en første version på bestyrelsesmøde den 10. december 2024.

Vurdering af Lokaltogs påvirkninger, risici og muligheder



Oplysningskrav omfattet af bæredygtighedserklæringen

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.



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 virkninger, 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	Handlering 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 hierarkii	–
E1-7	Drivhusgasfjernelse og drivhusgasreduktionsprojekter finansieret gennem CO ₂ -kreditter	–
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	Handlering 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	Handlering 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	✓
ESRS 2 SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	✓
S1-1	Politikker relateret til egen arbejdsstyrke	✓
S1-2	Processer for samarbejde med egne arbejdstagere og arbejdstagerrepræsentanter om påvirkninger	✓
S1-3	Processer til afhjælpning af negative påvirkninger og kanaler for at give udtryk for bekymring	✓
S1-4	Handlinger for de væsentlige påvirkninger, risici og muligheder	✓
S1-5	Mål for håndtering af væsentlige påvirkninger, risici og muligheder	✓
S1-6	Karakteristika for virksomhedens ansatte	✓
S1-7	Karakteristika for ikkeansatte arbejdstagere i virksomhedens egen arbejdsstyrke	–
S1-8	Kollektive overenskomstforhandlinger og social dialog	✓
S1-9	Mangfoldighedsparametre	✓
S1-10	Tilstrækkelige lønninger	✓
S1-11	Social beskyttelse	✓
S1-12	Personer med handicap	–
S1-13	Parametre for uddannelse og kompetenceudvikling	✓
S1-14	Sundhed og sikkerhedsparametre	✓
S1-15	Parametre for balancen mellem arbejdsliv og privatliv	✓
S1-16	Kompensationsparametre (lønforskel og samlet kompensation)	✓
S1-17	Hændelser, klager og alvorlige virkninger på menneskerettighederne	✓

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 forretningsskik	✓
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	✓

Politikoversigt

MDR-P

Lokaltog har følgende ESG- og bæredygtighedsrelaterede politikker, se tabellen til højre. Alle politikker revurderes og godkendes årligt.

Visse politikområder, som fx jernbanesikkerhedspolitik, 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-kategori (april 2025)

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 Virksomhedsforhold	
Jernbanesikkerhedspolitik	Sikkerhedschef
CSR-politik	Chef for Bæredygtighed
Politik over bemyndigelser	Økonomidirektør
Politik for likviditets- og formuepleje	Økonomidirektør
It-politik	Økonomidirektør
Politik for cybersikkerhed	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)	25
→ Forurening (E2)	36
→ Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi (E5)	42

Klimaændringer (E1)

→ Omstillingsplan for reduktion af klimapåvirkning	26
→ Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	27
→ Proces for identifikation og vurdering af klimarelaterede påvirkninger, risici og muligheder	28
→ Politikker for klimapåvirkning og klimatilpasning	28
→ Handlinger og ressourcer i forhold til klimapåvirkning	29
→ Mål relateret til klimapåvirkning og klimatilpasning	30
→ Energiforbrug og energimix	31
→ Bruttoomfang scope 1, 2, 3 og Samlede drivhusgasemissioner	32

Omstillingsplan for reduktion af klimapåvirkning

Lokaltogs bæredygtighedsstrategi understøtter de nationale klimamål.

E1-1

Lokaltogs største enkeltpåvirkning af klimaet kommer fra forbrug af ca. 7 mio. liter diesel årligt til fremdrift af vores persontog. Dette dieselforbrug udgør over 90% af den forbrugte mængde fossile brændsel i Lokaltog (scope 1). Klimapåvirkningen fra Lokaltogs værdikæde (scope 3) er endnu større, og her er det største enkeltbidrag klimapåvirkningen fra renovering af infrastrukturen (fx skinner, sveller og skærver). Se klimaregnskabet i E1-6.

Selskabet har i 2021 vedtaget en materielstrategi⁴, som fokuserer på anskaffelse af batteritog til erstatning for de eksisterende dieseldrevne tog. Ved at skifte til elektrisk togdrift og batteriladning kan Lokaltog over den kommende årrække dels forbedre energieffektiviteten og dels reducere klimabidraget fra togdrift betydeligt – forventeligt over 90% reduktion i forhold til i dag – da den østdanske el-produktion løbende bliver mindre CO₂-intensiv.

I 2024 er der indgået kontrakt på leverance af 14 elektriske batteritog til idriftsættelse i 2. halvår 2028, hvor de afløser i alt 16 togsæt af typen Desiro og IC2. Set over den næste

periode på 15-20 år regner selskabet med at få udskiftet hele flåden af dieseldrevne tog.

Lokaltog forventer i løbet af 2025 at udarbejde en samlet klimaomstillingsplan inkl. reduktionsmål for drøftelse og godkendelse i bestyrelsen. Denne plan vil danne udgangspunkt for en systematisk indsats og vil indgå i den årlige prioritering og styring af miljøindsatser i virksomhedens miljøledelsessystem (ISO 14001:2015).

Klimaomstillingsplanen forventes at få et antal større "reduktionstrin" svarende til hver gang, der idriftsættes et antal (nye) batteritog. Planen vil også indeholde reduktions tiltag for øvrige væsentlige klimaemissioner i Lokaltog og kan fx omfatte energieffektiv kørsel, energirigtig hensættelse af tog, grøn strøm, skift til elektriske vej køretøjer, energistyring på værksteder m.m.

⁴ Materielstrategien er oprindeligt baseret på Klimasamarbejdsaf-tale mellem Transportministeriet, Region Hovedstaden og Region Sjælland (10. december 2020).



Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel

ESRS 2 SBM-3

I dobbeltvæsentlighedsvurderingen er der fundet én væsentlig risiko, og det er risikoen for at klimaændringer vil føre til, at ekstremvejr i højere grad end i dag ødelægger eller påvirker infrastrukturen negativt. Ekstrem nedbør kan give en række betydelige skader som følge af skybrud, grundvandsstigninger, kildespring og tung sne, herunder opblødning af dæmninger, oversvømmelser hos naboer, mindre effektiv afvanding m.m. Storme bliver også hyppigere og kommer ikke kun i efterårs- og vinterperioden. Flere træer vælter pga.

meget vand i øverste jordlag. Alle disse hændelser vil forventeligt ske med en højere frekvens og en større økonomisk konsekvens for ødelæggelse af selskabets baner. Dette kan også give større årlige udgifter til vedligeholdelse af baner i fremtiden.

I forbindelse med den udførte dobbeltvæsentlighedsvurdering i 2024 er der fundet følgende klima-relevante påvirkninger og risici (der er ikke fundet nogen muligheder) fra selskabets aktiviteter:

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, 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 (identificeret februar 2025)	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 fagmøder med udvalgte fagfolk fra driften, hvor alle aspekter af selskabets aktiviteter er gennemgået. Viden er krydstjekket med sektorens egne erfaringer og ved opslag i anerkendte nationale og internationale databaser.

Politikker for klimapåvirkning og klimatilpasning

E1-2

Lokaltog har en miljø- og klimapolitik, som har eksisteret siden 2014. Formålet med miljø- og klimapolitikken er at sætte rammerne for miljø- og klimaindsatsen i Lokaltog, herunder at efterleve kravene i ISO 14001:2015 miljøledelsesstandarden. Det er et krav i kontrakterne med Trafikselskabet Movia, at Lokaltog har et certificeret miljøledelsessystem. Lokaltog vil betragtes som en seriøs virksomhed, der arbejder 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 systematisk sætte mål for miljø- og klimaarbejdet, og vi vil overholde såvel miljølovkrav, som miljø- og klimakrav aftalt med vores samarbejdspartnere. Lokaltogs miljø- og klimaindsats afspejler de til enhver tid tekniske, økonomiske og samfundsmæssige muligheder.

I løbet af 2025 vil vi vurdere, om vi skal omformulere politikken, således at den afspejler områdets væsentlighed og i endnu højere grad kan understøtte selskabet i indsatsen med reduktion af klimapåvirkninger samt i behovet for tilpasning til klimaændringer.

Handlinger og ressourcer i forhold til klimapåvirkning

E1-3

I løbet af 2024 har Lokaltog iværksat følgende initiativer, som har betydning for selskabets klimapåvirkning på lang sigt:

Oversigt over tiltag der reducerer klimapåvirkning

Initiativ	Beskrivelse	Forventet CO ₂ -reduktion	Status	Realiseret CO ₂ -reduktion
Dobbelt væsentligheds-vurdering	Gennemført dobbeltvæsentlighedsvurdering af selskabet, herunder identifikation af relevante klimapåvirkninger	Ikke relevant	Afsluttet og godkendt	Ikke relevant
Klimaregnskab	Besluttet og igangsat klimaregnskab for scope 1, 2 og 3	Ikke relevant	Afsluttet og godkendt	Ikke relevant
Indkøb af batteritog	Der blev 8. oktober 2024 efter godkendelse i Trafikselskabet Movia og Region Sjælland indgået kontrakt med Stadler Bussnang AB om indkøb af 14 batteridrevne tog til Østbanen og Tølløsebanen	7.000 tons/år	Godkendt 8/10 2024	Forventes i drift i 2028
Forundersøgelser batteritog	Beslutningsgrundlag omfattende tekniske og økonomiske analyser er udarbejdet som led i Region Hovedstadens beslutning om udskiftning af dieseldrevne RegioSprinter tog på Nærumbanen	540 tons/år*	Analysefase afsluttet 2024	Udbud i løbet af 2025
Ny LED belysning på værksted	Udskiftning til LED belysning på værkstedet i Hillerød. Har også givet stor forbedring af arbejdsmiljøet	8 tons/år	Afsluttet 2024	8 tons/år
Nye LED kørellys til IC2	Selskabets IC2-tog har fået udskiftet halogenlygter med LED kørellys, primært for at sikre bedre lys (sikkerhed), men projektet reducerer også klimapåvirkningen fra driften	1 tons/år	Afsluttes 2025	Forventes i drift i 2025

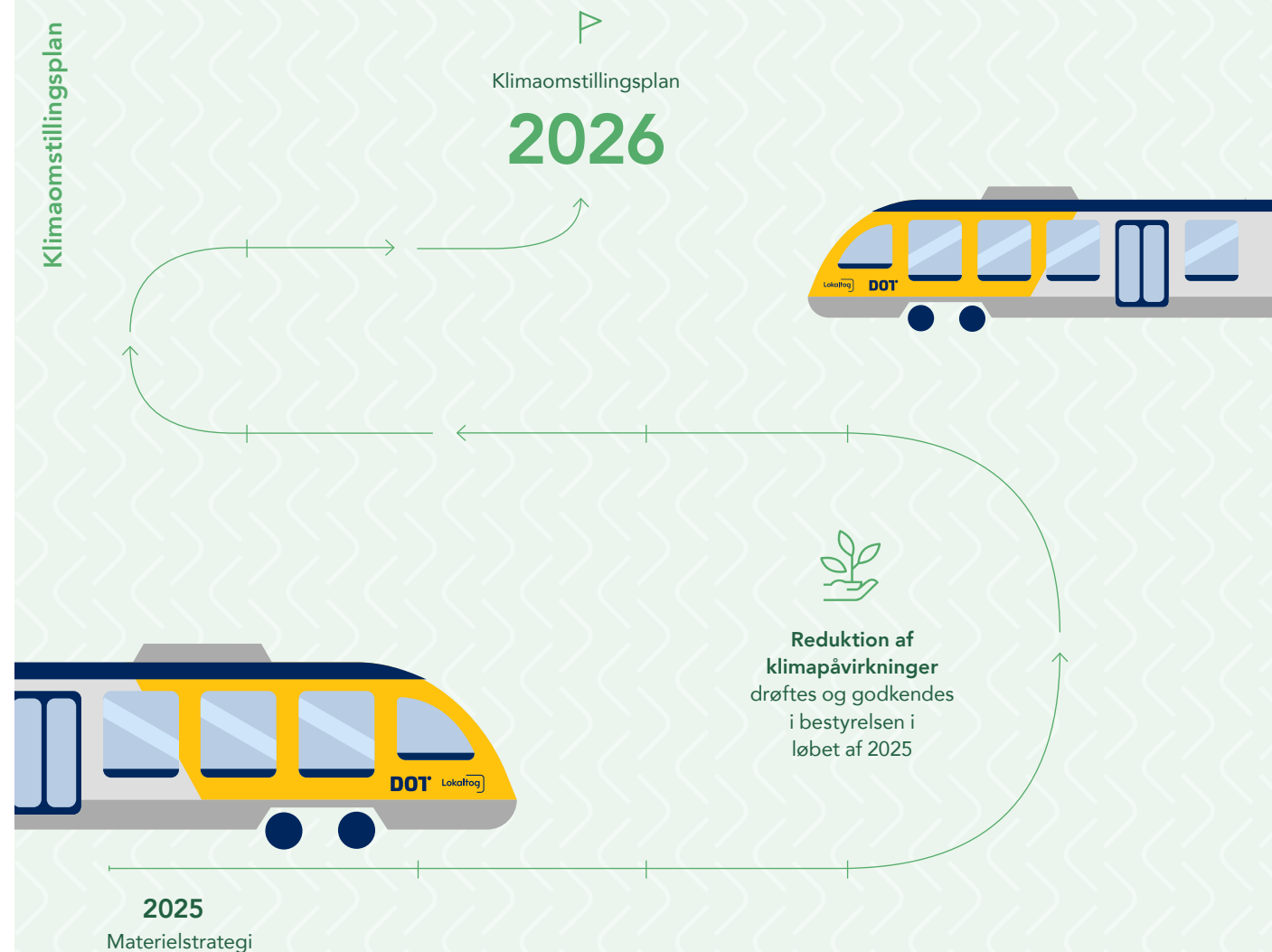
* Note: Er inkl. en forventet produktionsudvidelse på ca. 18% ved overgang til batteritog på Nærumbanen.

Mål relateret til klimapåvirkning og klimatilpasning

E1-4

Lokaltog har ikke konkrete kvantitative mål for reduktion af sine klimapåvirkninger. Som beskrevet under E1-1 forventer Lokaltog i løbet af 2025 at udarbejde en samlet klimaomstillingsplan til drøftelse og godkendelse i bestyrelsen. Den vedtagne materielstrategi giver i sig selv store fremtidige reduktioner i selskabets klima-emissioner fra togdriften, men strategien indeholder ikke faste mål for drivhusgasser.

Lokaltog vil på et senere tidspunkt overveje, om selskabets kommende klimaomstillingsplan eventuelt skal følges op ved at tilslutte sig SBTi – videnskabsbaserede klimamål som lever op til Paris-aftalen, men realistisk set forventes det ikke i de førstkomende år.



Energiforbrug og energimix

E1-5

Energiforbrug

Lokaltogs aktiviteter kræver meget energi, både til drift af tog og infrastruktur. I 2024 brugte selskabet i alt 81.022 MWh energi fordelt på energiformerne diesel, benzin, naturgas, fyringsolie, elektricitet, træpiller og fjernvarme, se venstre tabel.

Anvendt opgørelsesmetode

* Data i tabel til venstre er opgjort i grønt regnskab 2023-2024, som indgår i Movias grønne regnskab. Data stammer fra den forskudte 12 måneders periode juli 2023 – juni 2024.

Energimix

Fra Energinet benyttes den generelle el-deklaration fra 2023, som er den senest tilgængelige. Deklarationen viser brændselsfordelingen samt de tilhørende miljøpåvirkninger ved almindeligt salg af elektricitet i Danmark. Den generelle deklaration er beregnet ud fra elproduktionen i Danmark og er korrigeret for udvekslingen af el med nabolandene samt el-salget til de el-kunder, der har købt individuelt deklareret elektricitet, fx vindmøllestrøm.

Lokaltogs eget energiforbrug er opgjort på oprindelse, det fremgår af tabel til højre.

Energiforbrug fordelt på tog- og infrastrukturdrift

Energiforbrug 2024*	Forbrug (afregnet)	Forbrug (MWh)
Togdrift		
Diesel bane (liter)	6.894.754	69.637
Diesel vej (liter)	9.856	99
Naturgas (m³)	136.354	1.459
Fyringsolie (liter)	3.913	40
Fjernvarme (MWh)	1.567	1.567
Elektricitet (MWh)	1.662	1.662
Total togdrift		74.464
Infrastrukturdrift		
Diesel bane (liter)	47.350	478
Diesel vej (liter)	70.541	712
Naturgas (m³)	10.390	111
Træpiller (tons)	26	127
Fyringsolie (liter)	3.660	37
Fjernvarme (MWh)	3.417	3.417
Elektricitet (MWh)	1.675	1.675
Total infrastrukturdrift		6.558
Samlet energiforbrug (MWh)		81.022

* Data i tabel ovenfor stammer fra de fjernvarmeværker, som forsyner værksteder og hovedkontor.

Energimix fra fjernvarmen er baseret på seneste opdaterede miljødeklarationer fra de enkelte fjernvarmeselskaber, svarende til selskabets værksteder og øvrige opvarmede lokationer. Der benyttes fjernvarme på alle Lokaltogs værksteder bortset fra i Hårlev (naturgas), hvor der ikke findes nogen fjernvarmeforsyning.

Energiforbrug fordelt på oprindelse

MWh	2024
Kul	0
Olie	65.380
Naturgas	920
Øvrige fossile energikilder	0
El- og fjernvarmeforbrug fra fossile energikilder	4.556
Fossilt energiforbrug, totalt	70.855
Fossile kilders andel af det samlede energiforbrug	88,4%
Atomkraft	361
Atomkraft andel af det samlede energiforbrug	0,5%
Brændstof- og gasforbrug fra vedvarende energikilder	5.550
El- og fjernvarmeforbrug fra vedvarende energikilder	3.403
Vedvarende energiforbrug, totalt	8.953
Vedvarende energikilders andel af det samlede energiforbrug	11,2%
Totalt energiforbrug	80.169

Anvendt opgørelsesmetode

Data i tabel til højre stammer fra klimaregnskabet samt beregninger baseret på datablade fra Energinet og de fjernvarmeværker, som forsyner værksteder og hovedkontor (Nakskov Fjernvarme, Nykøbing Sjælland Varmeværk, Ringsted Forsyning, Hillerød Varme og Vestforbrænding).

Bruttoomfang scope 1, 2, 3 og Samlede drivhusgasemissioner

E1-6

Figur til højre giver det totale overblik (målt i %) over Lokaltogs drivhusgasemissioner på tværs af segmenterne 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. Scope 2 er el- og fjernvarmeforbrug, som udgør en meget lille del af selskabets CO₂e-emissioner⁵. Scope 3 udgør cirka halvdelen af selskabets CO₂e-emissioner, og her er det infrastrukturprojekterne, som fylder langt det meste.

Tabellen på næste side (side 33) giver det totale overblik (målt i tons CO₂e) over Lokaltogs drivhusgasemis-

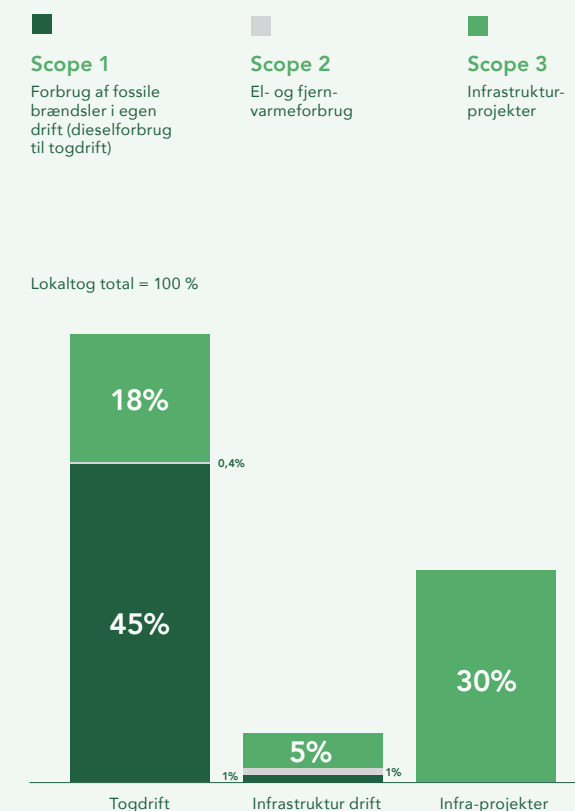
sioner på tværs af segmenterne togdrift, infrastrukturdrift og infrastrukturprojekter samt scope 1, 2 og 3.

Lokaltogs samlede CO₂e-udledning i 2024 udgør 41.515 tons CO₂e (CO₂-ækvivalenter), hovedsageligt drevet af scope 1- og scope 3-udledninger. Scope 1 (direkte emissioner) står for 46% af den totale udledning, primært fra dieseldrevne tog (18.490 tons via mobile anlæg). Scope 3 (indirekte emissioner) udgør 53%, især fra kapitalgoder (12.365 tons) og indkøbte varer og services (2.966 tons).

Infrastrukturprojekter er en væsentlig kilde til CO₂e-udledning for Lokaltog, idet de står for 30% af den samlede udledning (12.365 tons CO₂e i 2024).

⁵ Det lille e i "CO₂e" kommer fra equivalent på engelsk. CO₂-ækvivalenter betyder, at andre drivhusgasemissioner kan udtrykkes i form af CO₂ baseret på deres relative globale opvarmningspotentiale (GWP). Fx har CO₂ en GWP på 1, mens metan har en GWP på ca. 25.

Lokaltogs Scope 1, 2 og 3 emissioner fordelt på segmenter (2024)



Dette skyldes emissionerne forbundet med kapitalgoder, som omfatter byggeri, vedligeholdelse og opgradering af jernbanenet, stationer, broer og andre anlæg. Disse projekter kræver store mængder materialer (fx skærver, grus, beton, stål og energi), hvilket resulterer i betydelige scope 3-emissioner.

Fordelt på Lokaltogs to øvrige forretningsområder står den direkte togdrift for den største andel af de samlede emissioner med ca. 26.293 tons CO₂e i 2024, svarende til omkring 63 %. Dette skyldes primært dieselforbruget i de mobile anlæg (scope 1) samt de tilknyttede opstrøms brændselsemissioner under scope 3, der omfatter brændsel og energirelaterede aktiviteter.

Driften af Lokaltogs infrastruktur bidrager med cirka 2.857 tons CO₂e i 2024, svarende til ca. 7 % af de samlede emissioner. De væsentligste udledninger stammer her fra indkøb af varer og services (scope 3) til vedligeholdelse af infrastrukturen. Derudover er indkøb af fjernvarme (scope 2) en betydelig faktor, da Lokaltogs infrastruktur primært består af ældre bygninger med et højt varmeforbrug.

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

Lokationsbaseret CO₂-opgørelse beregner virksomhedens CO₂-udledning baseret på den gennemsnitlige emissionsfaktor for elektricitet i den geografiske region, hvor energien forbruges, uanset specifikke grønne energikilder.

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

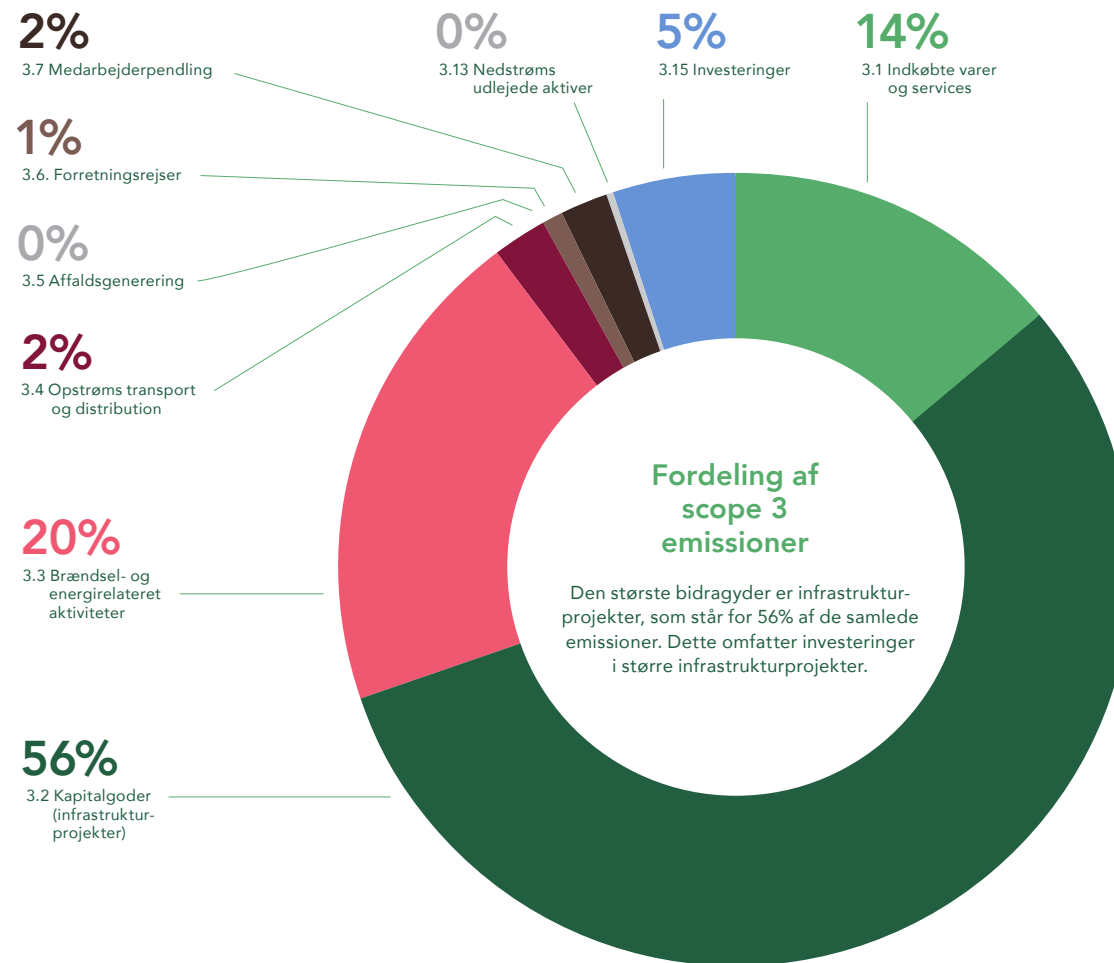
Klimaregnskab Lokaltog enhed	Togdrift tons CO ₂ -e	Infrastruktur drift tons CO ₂ -e	Infrastruktur-projekter tons CO ₂ -e	Lokaltog Total tons CO ₂ -e
Scope 1	71%	12%	0%	46%
1.1 Tekniske installationer	317	33	0	350
1.2 Mobile anlæg	18.179	310	0	18.490
1.3 Flygtige udledninger	234	0	0	234
Scope 2	1%	11%	0%	1%
2.2 Elektricitet (lokationsbaseret)	68	74	0	142
2.3 Fjernvarme	97	245	0	343
Scope 3	28%	77%	100%	53%
3.1 Indkøbte varer og services	1.678	1.288	0,4	2.966
3.2 Kapitalgoder (infrastrukturprojekter)	0	0	12.365	12.365
3.3 Brændsel- og energirelaterede aktiviteter	4.301	136	0	4.437
3.4 Opstrøms transport og distribution	476	0	0	476
3.5 Affaldsgenerering	2	1	0	2
3.6 Forretningsrejser	118	30	0	148
3.7 Medarbejderpendling	400	100	0	500
3.13 Nedstrøms udlejede aktiver	0	66	0	66
3.15 Investeringer	422	574	0	996
Sum total scope 1	18.730	344	0	19.074
Sum total scope 2 (lokationsbaseret)	165	319	0	485
Sum total scope 2 (markedsbaseret)	859	1.007	0	1.866
Sum total scope 3	7.398	2.194	12.365	21.957
Sum total scope 1, 2 og 3 (markedsbaseret)	27.055	3.619	12.365	43.038
Sum total scope 1, 2 og 3 (lokationsbaseret)	26.293	2.857	12.365	41.515
Fordeling	63%	7%	30%	100%

Fordeling af emissioner i scope 3

Figuren på næste side (side 34) viser fordelingen af Lokaltogs scope 3 emissioner på forskellige kategorier. Den største bidrager er kapitalgoder, som står for 56% af de samlede emissioner. Dette omfatter investeringer i større infrastrukturprojekter. Den næststørste kategori er brændsel- og energirelaterede aktiviteter, der udgør 20%. Disse emissioner stammer fra opstrøms produktion og transport af brændstof og energi, der anvendes i Lokaltogs drift.

Indkøbte varer og services tegner sig for 14% af emissionerne, og dækker materialer og serviceydelser købt af Lokaltog, herunder vedligeholdelse og drift af infrastrukturen. Investeringer bidrager med 5% og omfatter emissioner relateret til Lokaltogs investeringsporteføljer.

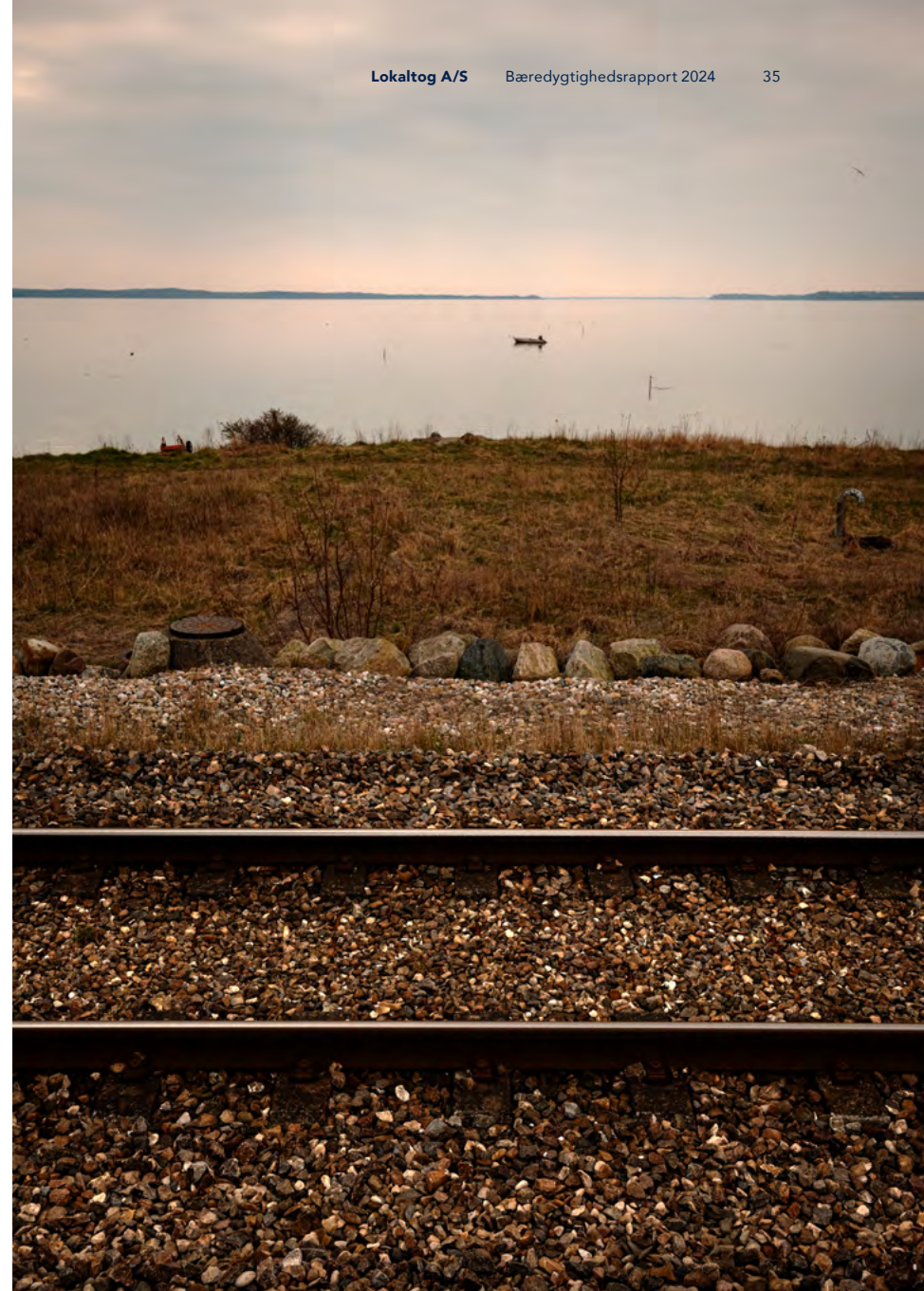
De resterende kategorier har en mindre andel af de samlede emissioner. Opstrøms transport og distribution udgør 2% og dækker emissioner fra erstatningsbuskørsel. Medarbejderpendling står ligeledes for 2%, mens forretningsrejser bidrager med 1%. Kategorierne affaldsgenerering og nedstrøms lejede aktiver har en ubetydelig andel af de samlede emissioner i denne opgørelse.



Anvendt opgørelsesmetode

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

1. Emissioner fra indkøbte varer og services er udregnet som "spend" baseret.
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.
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 tredjepartis bortskaffelse- og behandling af affald, som generes i virksomhedens ejede- eller kontrollerede drifter i det pågældende år.
6. Forretningsrelaterede rejser omfatter emissioner fra ansattes transport til forretningsrelaterede aktiviteter i køretøjer ejet- eller opereret af tredjeparter såsom fly, toge, busser eller passagerbiler. Lokaltogs CO₂e-udledning fra forretningsrejser er fordelt på følgende kategorier: fly, hotelophold og kørselsgodtgørelse til medarbejderne.
7. Medarbejderpendling omfatter ansattes transport til og fra arbejde. Kategorien opgøres på baggrund af stikprøvevise medarbejderoplysninger.
13. Nedstrøms udlejede aktiver omfatter emissioner fra private og erhvervslejemål i Lokaltogs ejendomme relateret til elforbrug og opvarmning.
15. Emissioner fra Lokaltogs investeringer i børsnoterede aktier og virksomhedsobligationer, som investeres i henhold til bæredygtig investeringspolitik, se tabellen i Politikoversigt [MDR-P](#).



Forurening (E2)

→ Proces for identifikation og vurdering af forureningsrelaterede påvirkninger, risici og muligheder	37
→ Politikker relateret til forurening	38
→ Handlinger og ressourcer i forhold til forurening	39
→ Mål relateret til forurening	40
→ Forurening af luft, vand og jord	40
→ Problematiske og særligt problematiske stoffer	41

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

Lokaltogs forureningspåvirkning består hovedsageligt af luft-, vand- og støjforurening fra egen drift. Vi har dog også identificeret flere påvirkninger fra vores leverandørkæder (opstrøms værdikæde).

ESRS 2 IRO-1

De identificerede påvirkninger er fundet via interne fagmøder med udvalgte fagfolk fra driften, hvor alle aspekter af selskabets aktiviteter er gennemgået. Viden er krydstjekket med sektorens egne erfaringer og ved opslag i anerkendte nationale og internationale databaser.

I forbindelse med den udførte dobbeltvæsentligheds-vurdering i 2024 er der fundet følgende væsentlige påvirkninger, risici eller muligheder relateret til forurening fra selskabets drift, vedligeholdelse og renovering, se tabel til højre:

Påvirkninger, risici og muligheder relateret til Lokaltogs forurening

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Luftforurening fra egen drift	Samlet luftforurening fra forbrændingsmotorer i togdrift og vedligeholdelse (værksteder), infrastrukturdrift og -vedligeholdelse, samt ejendomme og vejtrafik (egne køretøjer)	Negativ aktuel 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 aktuel 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

Udover forurening af luft, vand og jord påvirker Lokaltog også sine naboer og omgivelser med støj og vibrationer fra togdrift samt vedligeholdelse og renovering af infrastrukturen. Støj og vibrationer opgøres normalt under S3 berørte samfund, men medtages her, fordi S3 ikke behandles i dette års bæredygtighedsrapport.

Påvirkninger, risici og muligheder
relateret til Lokaltogs forurening (fortsat)

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Stations- og stræk- ningsstøj fra togdrift	Hjul/skinnestøj, motorstøj og vibrationer fra den daglige drift på banerne er ikke i sig selv væsentlig. Sæsonbetinget kurveskrig samt fast påkrævet tyfonering ved visse usikrede overkørsler bidrager til emnets væsentlighed.	Negativ aktuel påvirkning			
Støj 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, olie fyr på togene, bremsetest).	Negativ aktuel påvirkning			
Støj fra infrastruk- tur-aktiviteter	Støj og vibrationer 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			

Væsentlig Ikke væsentlig

Politikker relateret til forurening

E2-1

Lokaltog har siden 2014 haft en miljø- og klima-politik. Formålet med miljø- og klimapolitikken er at sætte rammerne for miljø- og klimainsatsen i Lokaltog, herunder at efterleve kravene i ISO 14001:2015 miljøledelsesstandarden. Det er et krav i kontrakterne med Trafikselskabet Movia, at Lokaltog har et certificeret miljøledessystem. Læs mere om politikken i afsnit E1-2.

Til at omsætte miljøpolitikken i praksis har Lokaltog 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's 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

Handlinger og ressourcer i forhold til forurening

E2-2

I løbet af 2024 har Lokaltog iværksat følgende initiativer, som har betydning for selskabets forurening på kort og lang sigt:

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. Vi er i proces med at indgå en række frivillige aftaler med relevante vandværker. I disse områder vil vores banearbejdere manuelt friholde sporet for ukrudt.

Lokaltog 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 natur-

ligvis stor fokus på at overholde gældende interne instrukser for at minimere emissioner, særligt i forhold til vedligeholdelse af togene og tomgangskørsel.

I 2024 har Lokaltog efter dialog med Helsingør kommune og naboer til selskabets togdepot i Helsingør aftalt, at der ikke længere i den daglige normale drift parkeres tog udendørs om natten af hensyn til minimering af både støj og luftforureningsgener i forhold til togdepotets naboer.

Trafikselskabet Movia har i 2024 udarbejdet en lovpligtig støjkortlægning og udarbejdelse af støjhandlingsplan for de af Lokaltogs jernbanestrækninger, der defineres som større jernbaner, hvilket vil sige, hvor der kører mere end 30.000 tog om året⁶.

Skinnerne på de omfattede strækninger (Nærumbanen og delstrækningen Hillerød-Kagerup på Gribskov-



banen) er slebet i 2023. Lokaltog, der står for togtrafikken på de omfattede delstrækninger, foretager løbende komfortafdrejning af togenes hjul, når hjulene får flader, hvilket eliminerer støjgener. Der er ikke planer om for nuværende at igangsætte yderligere støjreducerende tiltag.

Lokaltog råder i sin vognpark ikke over elektriske køretøjer. Vi vurderer løbende, hvorvidt og til hvilke formål vi med fordel kan købe elektriske varevogne eller biler. Dog er der store krav fra driften til rækkevidden, kørsel med tunge anhængere og påmonterede kraner samt både praktiske og skattemæssige spørgsmål i forbindelse med begrænsede muligheder for ladning.

⁶ Støjhandlingsplan, Trafikselskabet Movia, 2. september 2024, [Støjhandlingsplan 2024](#)

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. Dieselforbruget fra bane og vej i 2024 fremgår af tabellen herunder.

Samlet luftforurening fra bane

Togdrift og infrastrukturdrift		2024 tons
NOx + HC	Kvælstofilte og kulbrinter	272
CO	Svovldioxid	173
PM	Kulilte	10,6
SO2	Partikler	0,2

Anvendt opgørelsesmetode

Data i tabellen er opgjort på baggrund af data fra grønt regnskab 2024 (2023-2024). Luftemissionerne er udelukkende fra banelens dieselforbrug (tog og infrastruktur). Forbrug fra selskabets vognpark er således ikke inkluderet. Beregningen er et estimat baseret på gennemsnitlige udledninger per liter diesel.

Nøgletal er baseret på et gennemsnit af tal fra en målebænk i forbindelse med motorrenovering på Lint 41 (2020) og den gældende motorstandard Euromot III for Lint 41, som er den togtype Lokaltog har flest af. Vi har ikke emissionsdata for IC2 og RegioSprinter.

Lokaltog har ikke haft væsentlig udledning til vand eller jord i 2024. Vi har ikke kvantitative data fra opstrøms forureningskilder (luft, vand eller jord) relateret til selskabets ressourceforbrug.

Problematiske og særligt problematiske stoffer

E2-5

Lokaltogs forbrug af problematiske og særligt problematiske stoffer afgrænses for 2024 til at omfatte forbrug baseret på data fra grønt regnskab, se herhunder.

Forbrug af problematiske og særligt problematiske stoffer i Lokaltog

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

Forbruget er relativt konstant, men svinger primært pga. den behovsbaserede ukrudtsbekæmpelse mellem årene.

Anvendt opgørelsesmetode

Data i tabellen er opgjort i grønt regnskab 2024 (2023-2024) hhv. 2023 (2022-2023) som forbrugt mængde (målt og registreret), og indgår i Movias grønne regnskab. Data stammer fra den forskudte 12 måneders periode juli 2023 – juni 2024.

Bemærk, at forbruget af kølervæske og smøreolier i 2024 er markant forøget sammenlignet med 2023 pga. 2,4 mio. km eftersyn på selskabets Lint 41 tog.



Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi (E5)

- Proces for identifikation og vurdering af påvirkninger, risici og muligheder relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi 43
- Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi 44
- Mål relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi 45
- Ressourcetilstrømning 46
- Ressourceudstrømning 47

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

Lokaltogs ressourceanvendelse består hovedsageligt af store mængder materialer ved ny-anlæg og renovering af infrastruktur. I den daglige drift er det ressourceforbruget fra togvedligehold på værkstederne og 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.

ESRS 2 IRO-1

De identificerede påvirkninger er fundet via interne fagmøder med udvalgte fagfolk fra driften, hvor alle aspekter af selskabets aktiviteter er gennemgået. Viden er krydstjekket med erfaringer fra bane-sektoren og ved opslag i anerkendte nationale og internationale databaser.

I forbindelse med den udførte dobbeltvæsentlighedsvurdering i 2024 er der fundet følgende væsentlige påvirkninger (der er ikke fundet nogen risici eller muligheder) for ressourceanvendelse og cirkulær økonomi:

Påvirkninger, risici og muligheder relateret til Lokaltogs ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

IRO emne	Beskrivelse	Type	Værdikæde		
			Opstrøms	Egen drift	Nedstrøms
Forbrug til sporvedligeholdelse samt større anlægs- og renoveringsprojekter	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 sporvedligeholdelse samt større anlægs- og renoveringsprojekter	Affald fra sporvedligeholdelse, større anlægs- og renoveringsprojekter (fx gamle skinner, sveller, skærver, signaler, sporskifter m.m.). I større projekter er det typisk entreprenøren, som har ansvaret for affaldshåndtering.	Negativ aktuel påvirkning	●	●	●

● Væsentlig ● Ikke væsentlig

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Politikker

E5-1

Lokaltog har siden 2014 haft en miljø- og klimapolitik. Formålet med miljø- og klimapolitikken er at sætte rammerne for miljø- og klimainsatsen i Lokaltog, herunder at efterleve kravene i ISO 14001:2015 miljøledelsesstandard. Det er et krav i kontrakterne med Trafikselskabet Movia, at Lokaltog har et certificeret miljøledelsessystem.

Vi forventer i fremtiden at revurdere, om vi skal opdatere politikken, således at vores relevante aktiviteter er fyldestgørende beskrevet og i endnu højere grad kan understøtte selskabets indsats med optimering af ressourceanvendelse, affaldshåndtering og cirkulær økonomi.

Lokaltog efterlever alle gældende love vedrørende affaldshåndtering. Erhvervsaffaldsområdet 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.

Handlinger

E5-2

I løbet af 2024 har Lokaltog iværksat følgende initiativer, som har betydning for en optimering af selskabets ressourceanvendelse på kort og lang sigt:

Udarbejdelse af bæredygtigheds-tjekliste til projektledere

Til vores projektledere i anlægsprojektafdelingen, har vi udarbejdet en tjekliste, som skal gøre det nemmere på forhånd at identificere potentielle problematikker, hvor bæredygtighedsforhold kan forbedres. Det kunne være reduceret forbrug af råstoffer (fx stabilgrus) eller forbedret arbejdsmiljø i anlægsfasen. Visse tiltag kan gennemføres, uden at det koster ekstra, og de kan endda være en besparelse for projektet, mens andre kan forøge omkostningerne. Tjeklisten understøtter, hvordan og hvem der kan træffe beslutninger om bæredygtigheds tiltag, fx projektleder, projektchef eller administrerende direktør.

Bedre sortering og genanvendelse af affald

Fra 1. januar 2023 blev det et lovkrav, at Lokaltogs affald skal sorteres i de 10 landsdækkende fraktioner:

Mad, papir, pap, glas, metal, plast, mad/drikkekarton, tekstil, farligt affald og restaffald. Affald fra Lokaltogs passagerer i tog og på stationer er også omfattet af denne lov. Erfaringen viser, at det er udfordrende at få passagererne til at sortere deres affald i brugbare fraktioner. Lokaltog samarbejder derfor med DSB og Banedanmark med henblik på at finde brugbare sorteringsløsninger på vores stationer, som passagererne kan og vil benytte sig af.

Reduktion i forbrug af plastposer i tog

Der bruges gennemsnitligt 600.000 plastikposer til opsamling af affald i Lokaltogs tog om året. De foreløbige erfaringer fra Nærumbanen med fjernelse af poser i togene har været positive. Vi har startet forberedelserne til et tre måneders forsøg på en af Lokaltogs længere baner. På sigt er målet at udfase brugen af plastposer i Lokaltog i det omfang, passagerne er indforstået med det, for dermed at reducere forbruget af fossile materialer og deraf tilhørende CO₂-udledning.

Mål relateret til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

E5-3

Lokaltog har en klar ambition om at reducere ressourceforbrug og optimere affaldshåndtering, men vi har for indeværende ingen fastsatte konkrete mål.

Lokaltog 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 forventer i fremtiden at tage stilling til, hvorvidt, hvordan og hvornår det kunne give mening at udarbejde kvantitative mål til at understøtte en mere langsigtet indsats med at minimere ressourceforbrug og købe varer og ydelser, der understøtter et skifte mod en mere cirkulær økonomi. Status for dette vil blive kommunikeret i fremtidige bæredygtighedsrapporter.



Ressourcetilstrømning

E5-4

Lokaltogs ressourceforbrug afgrænses for 2024, til at omfatte forbrug baseret på data fra grønt regnskab (driften, tabel herunder). Som det ses af tabellen, er der ikke opgjort mængder for daglig vedligeholdelse i togdrift og infrastruktur, selvom disse er langt de største mængder, næstefter ressourceforbruget fra Lokaltogs anlægsprojekter. Det er et stort arbejde at få et samlet overblik pga. de mange forskellige

varenumre, og fordi mængder ikke for nuværende registreres systematisk ved indkøb eller fakturering.

Vi har for 2024 udført en særlig analyse af materialeforbruget fra alle gennemførte større anlægsprojekter (tabel til højre) i forbindelse med klimaregnskabet. Disse mængder omfatter følgende (CAPEX) anlægsprojekter:

Ressourcetilstrømning, udvalgte materialer og produkter fra driften

Ressourceforbrug 2024 (liter)	Togdrift	Infrastruktur	Lokaltog i alt
Driften (udvalgte materialer)			
Brændstof (diesel) til fremdrift af togdrift og vognpark	6.900.000	118.000	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)	–	Ikke opgjort	–
Kølervæske	14.100	–	14.100
Smøreolier	40.802	–	40.802
Sprøjtemidler til ukrudtsbekæmpelse (liter aktivt stof)	–	298	298

- Renovering af Østbanen fase 3 Hårlev-Rødvig (18 km nyt spor)
- Etablering af ny Rødvig Station
- Renovering af spor ved Højstrup Station (1,8 km nyt spor)
- Renovering af spor ved Helsingør Station og Mårup Station

Som det ses af af tabellen herunder til højre er der tale om betydelige materi-

alemængder. Området vil derfor også blive genstand for yderligere granskning for at sikre, at vi i fremtidige projekter optimerer og så vidt muligt reducerer ressourceforbruget under hensyntagen til projektets rammer og jernbane-sikkerheden.

Anvendt opgørelsesmetode

Data i tabellen herunder er opgjort på baggrund af infrastrukturprojekternes opdaterede tilbudslistes. Tilbudslisterne er opdaterede efter projekterne er afsluttet og afspejler de reelle mængder, som indgår i projekterne.

Ressourcetilstrømning, overordnede materialegrupper fra infrastrukturprojekter

Ressourceforbrug 2024 (tons)		Togdrift	Infrastruktur
Infrastrukturprojekter			
Asfaltmaterialer	Asfalttyper til befæstning	–	87
Ubundne materialer	Stabilgrus, sand, skærver m.m.	–	108.748
Betonelementer	Sveller, rør og dræn	–	9.084
Metaller	Skiner, armering, spuns, m.m.	–	1.891
Teknik	Kabler, hegn, belysning, tavler	–	36
Plastmaterialer	Rør, dræn, geonet, m.m.	–	20
Jordtyper	jord, muld, slagge m.m.	–	102.709
Brolægning	Kantsten, betonfliser, fundering	–	279
Andet	Græs, træ, mørtel, emulsion m.m.	–	15.421
Total		–	238.275

Ressourceudstrømning

E5-5

Lokaltogs samlede affaldsmængder består overordnet set af følgende hovedkategorier, opdelt på selskabets to segmenter, se tabel herunder:

Togdrift:

- Indsamlet kundeaffald fra tog og stationer (husholdningslignende restaffald)
- Affald fra løbende togvedligeholdelse på vores togværksteder (herunder brugte og defekte komponenter og delkomponenter, forbrugsmaterialer, værnemidler m.m.)

Infrastruktur:

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

Anvendt opgørelsesmetode

Data i tabellen herunder er opgjort på baggrund af data fra grønt regnskab 2024 (2023-2024).

Affald fra de store renoveringsprojekter og nyanlæg af baneinfrastruktur fra 2024 er ikke medtaget i nedenstående opgørelse, dog med undtagelse af træsveller til farligt affald, som stammer fra både infrastrukturdrift og renoveringsprojekter (Højstrup station, Hornbækbanen).

Ressourceudstrømning fra driften

Affald 2024 (tons)	Togdrift	Infrastruktur	Lokaltog i alt
Oparbejdning	31	19	50
Forbrænding	160	66	226
Særlig behandling	51	0	51
Deponering	0	0	0
Træsveller (farligt affald)	0	1033	1033
Total	242	1118	1360





S

Sociale forhold

→ Egen arbejdsstyrke (S1)

Egen arbejdsstyrke (S1)

→ Indledning til egen arbejdsstyrke (S1)	50
→ Involvering af medarbejderne i strategiuudvikling	51
→ Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	52
→ Politikker relateret til egen arbejdsstyrke	54
→ Processer for samarbejde med egne arbejdstagere og arbejdstagerrepræsentanter om påvirkninger	56
→ Processer til afhjælpning af negative påvirkninger og kanaler for at give udtryk for bekymring	57
→ Handlinger for de væsentlige påvirkninger, risici og muligheder	58
→ Mål for håndtering af væsentlige påvirkninger, risici og muligheder	60
→ Karakteristika for virksomhedens ansatte	61
→ Kollektive overenskomstforhandlinger og social dialog	62
→ Mangfoldighedsparametre	63
→ Passende aflønning	63
→ Social beskyttelse	64
→ Parametre for uddannelse og kompetenceudvikling	64
→ Sundhed og sikkerhedsparametre	65
→ Parametre for balancen mellem arbejdsliv og privatliv	65
→ Kompensationsparametre (lønforskel og samlet compensation)	66
→ Hændelser, klager og alvorlige påvirkninger på menneskerettighederne	66

S1 Egen arbejdsstyrke

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.

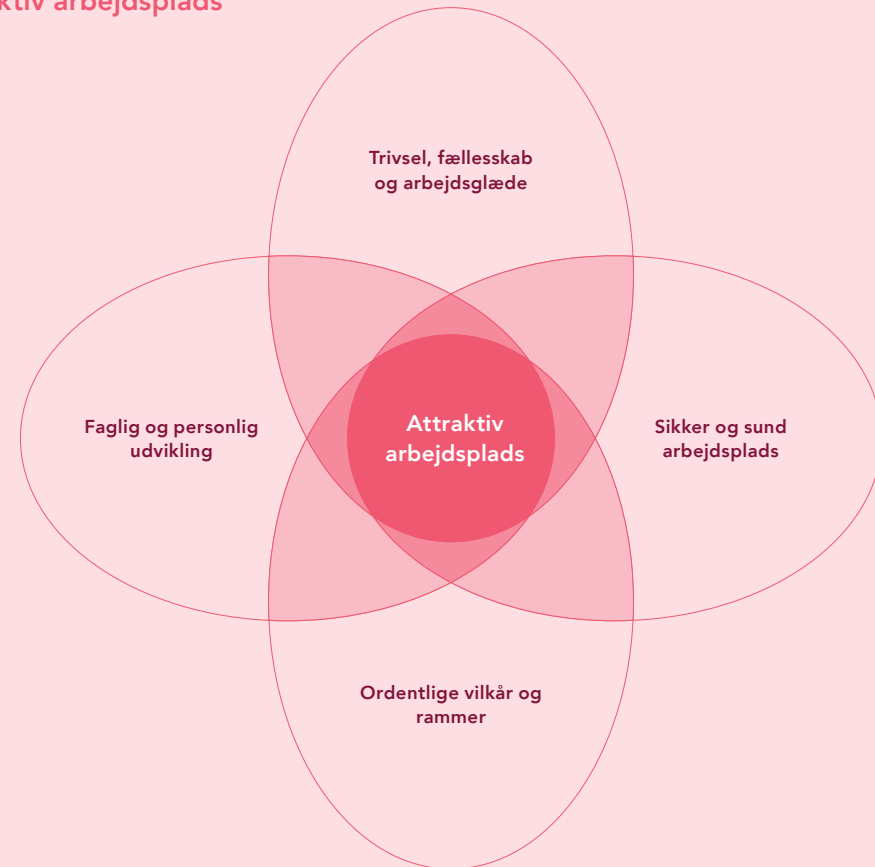
Vi er lokomotivførere og togrevisorer i toget, kundeservice-medarbejdere på stationerne, håndværkere og specialister på vores værksteder, i fjernstyringscentralerne og ude i sporet i al slags vejr, samt fagfolk og administrative medarbejdere på kontorerne.

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 trivslen 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 virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel

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. Medarbejdertrivslen 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.

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.

Tabellen til højre oplister de påvirkninger, risici og muligheder (IRO'er), som vi har identificeret i selskabets første dobbeltvæsentlighedsvurdering foretaget i 2024.

Påvirkninger, risici og muligheder 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	●	●	●
Trygt arbejdsmiljø	Arbejdspladsen er sikker for den enkelte, tonen er god, og ingen diskrimineres	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	●	●	●
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. Følgende forhold er særligt relevante for de enkelte faggrupper. Se tabel til højre:

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 togrevisorere	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.
Fjernstyrings-medarbejdere	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.
Kontor-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.
Togrengørings-medarbejdere	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
- Arbejdsmiljøpolitik
- 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

Som jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter skal Lokaltog A/S have en jernbanesikkerhedspolitik. Politikken er defineret som: "Den sikkerhed, der skal iagttages for at hindre eller minimere risikoen for skade på personer, materiel og infrastruktur i jernbanedriften som følge af aktiviteter, opgaver og ansvar i forbin-

delse med rollen som jernbaneinfrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed".

Selskabet lægger vægt på, at det skal være sikkert for såvel medarbejdere som passagerer 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 hændelser, således at der sker en løbende overvågning og opfølgning på disse.

Arbejdsmiljø- og medarbejderforhold

Det er selskabets arbejdsmiljøpolitik, at vi arbejder ansvarligt med at reducere arbejdsmiljøpåvirkningerne for selskabets medarbejdere. Selskabets arbejdsmiljøindsats baseres på kravene i arbejdsmiljøledelsesstandard ISO 45001:2019.

Ledelse

Som en del af selskabets personalepolitik ønsker Lokaltog at understøtte det gode arbejdsmiljø, der ud fra en fleksibel og positiv grundholdning til personalet sikrer medarbejdernes trivsel og arbejdsglæde 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 som en afgørende faktor. Det er væsentligt for selskabets fortsatte kundefokus og effektive drift, at kunne tiltrække og fastholde arbejdskraft med 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. Den enkelte medarbejder har de nødvendige kompetencer i forhold til jobbet og oplever derigennem tryghed, udvikling og arbejdsglæde 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 arbejdsvilkår. Selskabet 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.

Lokaltog ønsker ligeledes at sikre en ligevægtig repræsentation af kønnene i selskabets øverste ledelseslag. Formulering af en specifik politik eller fastsættelse af mål for kønsfordelingen overvejes løbende. Der er i dag en rimelig fordeling blandt kønnene i selskabets bestyrelse og i den øverste daglige ledelse i Lokaltog.

Således tegnes bestyrelsen i Lokaltog blandt de generalforsamlingsvalgte medlemmer af tre kvinder og to mænd, hvilket opfylder Lokaltogs måltal på 60/40 vedrørende kønsfordeling i bestyrelsen blandt

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

Et trygt arbejdsmiljø

Lokaltog 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, øjeblikkeligt 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 vores kontormedarbejdere 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

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.

Lokaltog har gennemført trivselsundersøgelser tre gange siden 2020, med den seneste trivselsundersøgelse i februar 2025. Denne er i skrivende stund stadigvæk i proces og indgår i øvrigt ikke i denne rapportering for 2024.

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.

Samarbejdsudvalg (SU)

Lokaltog har 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. Lokaltogs 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 give udtryk for bekymring

S1-3

Alle medarbejdere har mulighed for at rejse bekymringer, og få hjælp til akut opståede situationer eller andre arbejdsrelaterede forhold. Dette kan ske ad 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. I 2024 har der været to henvendelser inden for scope, som begge vedrører interne forhold og som er vurderet som mindre alvorlige, dvs. at der

ikke har været tale om lovbrud. Henvendelserne har været i relation til ledelse samt medarbejderforhold, og har i begge tilfælde været håndteret efter Lokaltogs politik for whistleblower-henvendelser.

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

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



Handlinger for de væsentlige påvirkninger, risici og muligheder

S1-4

Aktiviteter, der er gennemført i 2024, er beskrevet i ledelsesberetningen i Årsrapport 2024, og nedenstående afsnit gengiver et større tekstudsnit fra denne.

Sikkerhedsledelse og jernbanesikkerhed

Lokaltog har i løbet af 2024 lanceret en sikkerhedsvision "Alle sikkert hjem". Det er afgørende for sikkerhedsvisionen, at den kan favne af alle i organisationen, uanset om man fx er lokomotivfører, værkstedsmedarbejder, banemedarbejder, trafikleder eller kontormedarbejder.

Udover at favne organisationen kan sikkerhedsvisionen også bruges overfor Lokaltogs kunder. Derved bliver sikkerhedsvisionen også relevant for flere sikkerhedsaspekter så som passagersikkerhed, infrastrukturens sikkerhed, materielsikkerhed, trafikikkerhed og sikkert

arbejds miljø. Implementering af sikkerhedsvisionen er forankret på tværs i Lokaltogs ledelse.

Der er i løbet af 2024 afholdt sikkerhedskurser, herunder blandt andet:

- Safety Leadership & Human Factors er afholdt for 198 medarbejdere svarende til ca. 35% af alle ansatte
- Træningssession afholdt i "Organisatorisk Just Culture", skræddersyet specifikt til ledere i Lokaltog

Som jernbaneinfrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed skal Lokaltog have et sikkerhedsledelsessystem, som skal indeholde processer for sikring af en

lang række krav med udgangspunkt i virksomhedens opgaver, ansvar og forpligtelser. I forbindelse med den 5-årige fornyelse af både sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertificering bliver det samlede sikkerhedsledelsessystem gennemgået af Trafikstyrelsen:

- Sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat blev udstedt i marts 2024 af Trafikstyrelsen uden vilkår eller afvigelser og anses som tilfredsstillende.
- Lokaltog Vedligehold A/S har i 2024 opnået certifikat som enhed med ansvar for vedligeholdelse (ECM), hvilket er et europæisk krav, når jernbanevirksomheder har ansvaret for at vedligeholde eget jernbanemateriel.

Arbejds miljø- og medarbejderforhold

I 2023 oplevede Lokaltog et fald i antallet af arbejdsulykker på 74%, efter at niveauet for arbejdsulykker i 2022 var på det højeste niveau siden etableringen af Lokaltog i 2015. I 2024 er omfanget af arbejdsulykker desværre steget, dog er niveauet for 2024 24% lavere end i 2022. Der har ikke været nogle alvorlige arbejdsulykker i 2024. 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 nærved-påkørsler, hvor borgere fx krydser eller færdes ureglementeret i sporene foran toget.

Lokaltog har i 2024 haft besøg af Arbejdstilsynet tre gange, og de har under deres besøg ikke konstateret overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Arbejdstilsynets smiley-ordning er lovgivningsmæssigt ophørt pr. den 1. februar 2024, hvorfor Lokaltog i modsætning til tidligere år ikke længere opgør på denne parameter.

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 arbejdsliv.

Lokaltog gennemførte sidste gang en trivselsundersøgelse i 2022, bl.a. som opfølgning på trivselsundersøgelsen i 2020. Lokaltog har i 2024 fortsat arbejdet med realisering af indsatser for udvikling af trivsel, hvor der bl.a. er fokus på valgte overordnede indsatsområde, omfattende kommunikation og information, ledelse samt medarbejderes indflydelse og udviklingsmuligheder i arbejdet. I slutningen af 2024 er der arbejdet med forberedelse af en ny trivselsundersøgelse, som er åbnet op for medarbejderbesvarelser lige efter årsskiftet.

Kompetencer og viden-ressourcer

Lokaltog anvender fortsat mange ressourcer på at dygtiggøre og opkvalificere selskabets medarbejdere og ledere – primært inden for 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.

Mangfoldighed og trygt arbejdsmiljø

En ny overenskomst for lokomotivførere, som blev indgået i foråret 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 det i sig selv gør, at vi forhåbentlig fremover kan opnå en bedre kønsfordeling og flere med en ikke-dansk baggrund blandt vores lokomotivførere og dermed bliver 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



Nu kan langt flere søge om optagelse, og det i sig selv gør, at vi forhåbentlig fremover kan opnå en bedre kønsfordeling og flere med en ikke-dansk baggrund blandt vores lokomotivførere og dermed bliver en mere mangfoldig arbejdsplads, hvilket selskabet har en klar ambition om.

årlige kontrolrapporter af Lokaltogs DPO (Data Protection Officer). Awareness træning for alle medarbejdere sker løbende. Der sker ligeledes 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 for håndtering af væsentlige påvirkninger, risici og muligheder

S1-5

Sikkerhedsledelse og jernbanesikkerhed

Lokaltog overvåger løbende og nøje alle sikkerhedsmæssige hændelser og ikke kun antallet af personer, som bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i forbindelse med togdriften, men også nærværdshændelser. Antallet af indrapporterede hændelser steg i forhold til tidligere år. Selvom der er sket en stigning i rapporterede hændelser, ses der ikke en tilsvarende forøgelse i antallet af ulykker, hvilke betragtes som positivt. Derfor vurderes det, at Lokaltogs arbejde med sikkerhedskultur og Safety Leadership har skabt en øget fokus i organisationen på at indrapportere hændelser og dermed er en del af årsagen til stigningen.

I 2024 har der været registreret ét dødsfald og én alvorlig tilskadekommen i forbindelse med Lokaltogs togdrift, hvilket resulterer i 0,15 hændelser pr. mio. tog-km.

Det nationale sikkerhedsmål, som er fastsat af Trafikstyrelsen, er på 0,3 hændelser pr. mio. tog-km, hvilket Lokaltog dermed ligger indenfor. Det skal bemærkes, at selvmord og forsøg på selvmord ikke indgår i udregning af opfyldelsen af sikkerhedsmålet.

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 nultolerance 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. Der har ikke været nogen databrud i 2024.



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, men det går relativt langsomt.

Antal ansatte efter køn	2024		2023	
Mænd	467	83%	475	84%
Kvinder	94	17%	91	16%
Andet/ikke oplyst	–	–	–	–
Total	561	100%	566	100%

Anvendt opgørelsesmetode

Antallet af medarbejdere beregnes ved at aggregere antallet af mandlige og kvindelige medarbejdere på tværs af alle lokationer, hvor virksomheden opererer. Opgørelsen er pr. 31.12.2023 og 31.12.2024 eksklusiv fratrådte medarbejdere.

I selskabets Årsrapport for 2024 anvendes ATP-metoden i henhold til årsregnskabsloven. Det giver en lille forskel i antallet af medarbejdere, som her opgøres til 564 personer.

Beskæftigelsesmæssige karakteristika	2024				2023			
	Medarbejdere	Kvinder	Mænd	Andet	Total	Kvinder	Mænd	Andet
Fastansatte	93	466	0	559	91	474	0	565
Midlertidigt ansatte	1	1	0	2	0	1	0	1
Ansatte med ikke-garanterede timer	0	0	0	0	0	0	0	0
Fuldtidsansatte	77	436	0	513	74	444		518
Deltidsansatte	17	31	0	48	17	31		48

Anvendt opgørelsesmetode

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

Medarbejderudskiftningen i Lokaltog er for 2024 12,8%, hvilket er en del under landsgennemsnittet,

som ifølge Danmarks Statistik er knap 23% for 2023 (seneste datasæt). 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	2024	2023
Antal medarbejdere	72	65
Andel i procent	12,8%	11,9%

Anvendt opgørelsesmetode

Antallet af medarbejdere beregnes ved at aggregere medarbejdere, der har forladt virksomheden i løbet af rapporteringsperioden. Opgørelsen er opgjort pr. 31.12.2023 og 31.12.2024 for fratrådte medarbejdere. Andel i procent er udregnet i forhold til total antal medarbejdere.

Kollektive overenskomst-forhandlinger 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.

Anvendt opgørelsesmetode

Kollektive overenskomster beregnes ved at aggregere det samlede antal medarbejdere, der er

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

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



Mangfoldighedsparametre

S1-9

Kønsfordelingen i Lokaltogs ledergruppe er ikke så god som selskabets overordnede kønsfordeling blandt alle medarbejdere. For topledelsen er kønsfordelingen nærmest lige.

Kønsfordelingen i topledelsen	2024	
	Antal	%
Mænd	5	56%
Kvinder	4	44%
Total	9	100%

Kønsfordelingen i øvrig ledergruppe	2024	
	Antal	%
Mænd	29	91%
Kvinder	3	9%
Total	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 i hele selskabet	2024		2023	
<30 (under 30)	35	6,2%	37	6,5%
Over 30 og under 50	210	37,4%	236	41,7%
>50 (over 50)	316	56,3%	293	51,8%
Total	561	100,0%	566	100,0%

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

Passende aflønning

S1-10

I Lokaltog lægger vi vægt på at sikre tilstrækkelig og passende aflønning af 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 Erhvervssikring (AES). Alle medarbejdere er berettiget til fuld løn under sygdom. Lokaltog har tegnet en privat (lovpligtig) arbejdsskadeforsikring 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.

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.

Uddannelsestimer, gennemsnit per medarbejder	Enhed	2024
Total	Timer	21,6

Anvendt opgørelsesmetode
Uddannelse er for 2024 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

Sundhed og sikkerhedsparametre

S1-14

Parametre	Enhed	2024
Ansatte, som er omfattet af virksomhedens arbejdsmiljøledelsessystem	%	100
Ikke-ansatte/konsulenter, som er omfattet af virksomhedens arbejdsmiljøledelsessystem	%	0
Arbejdsrelaterede skader	Antal	30
Hyppigheden af arbejdsrelaterede ulykker/skader	Rate	27,8
Tilfælde af arbejdsrelateret dårligt helbred	Antal	Ikke opgjort
Dødsfald som følge af arbejdsrelaterede skader/dårligt helbred	Antal	0
Tabte dage på grund af arbejdsrelaterede skader, dårligt helbred og dødsfald	Antal	384*

* antal refererer udelukkende til arbejdsrelaterede skader

Anvendt opgørelsesmetode

Hyppigheden 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 aggregere de kalenderdage, første hele dag og sidste fraværsdag medregnet, hvor en medarbejder har været fraværende pga en ulykke/skade.

Parametre for balancen mellem arbejdsliv og privatliv

S1-15

	2024
Ansattes ret til at gøre brug af familierelateret orlov	100%
Berettigede ansatte, der tog familierelateret orlov	3,6%
Mænd	2,9%
Kvinder	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

	2024
Kønsbestemt lønforskel	6%
Samlede årlige vederlagsratio administrerende direktør	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

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

Anvendt opgørelsesmetode
Baseret på tilgængelige data fra arbejdsmiljøorganisationen og HR-afdelingen.

G

Ledelsesforhold

→ Virksomhedsledelse (G1)

68

Virksomhedsledelse (G1)

- Proces for identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder relateret til virksomhedsledelse **69**
- Virksomhedskultur og politikker for god forretningskik **70**
- Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse **72**
- Bekræftede tilfælde af korruption eller bestikkelse **73**
- Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed **73**

Proces for identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder relateret til virksomhedsledelse

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.

ESRS 2 IRO-1

Selskabets arbejde med Effektive processer, er et af de tre tværgående fokusområder i vores nuværende 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 indeholder de ledelses-relevante påvirkninger, risici og muligheder, som vi har identificeret i selskabets første dobbeltvæsentlighedsvurdering, foretaget i 2024.

Påvirkninger, risici og muligheder relateret til virksomhedsledelse i Lokaltog

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	Politikker og procedurer til at forebygge og håndtere hændelser af korruption og bestikkelse	Potentiel negativ påvirkning			

Væsentlig Ikke væsentlig

Virksomhedskultur og politikker for god forretningsskik

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.

Vi har i Lokaltog en række politikker, som vedrører god virksomhedsledelse og adresserer væsentlige områder af vores daglige arbejde:

- Jernbanesikkerhedspolitik (er beskrevet under S1-1)
- Miljø- og klimapolitik (er beskrevet under E1-1)
- 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 være opmærksomme på, 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 bidrage til sikring af en stabil og god kvalitet inden for 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, og dels at sikre 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 forventes implementeret i dansk lovgivning i løbet af 2025. Lokaltog er som kritisk infrastruktur i Danmark i gang med forberedelserne til at opfylde de stillede forventede krav. Bestyrelse og ledelsen er involveret i dette arbejde og har i 2024 godkendt "Politik for Cybersikkerhed" samt en cyberberedskabsplan, som også omfatter Incident Response og Disaster Recovery.

Lokaltog har valgt ligesom moderselskabet Movia at arbejde med CIS18-rammen. Derfor rapporteres der løbende til bestyrelsen om forberedelserne og Lokaltogs modenhedsniveau målt ved hjælp af CIS18-rammeverket, ligesom der løbende bliver rapporteret til topledelsen og orienteret til hele ledelsesgruppen i Lokaltog om, hvilke ændringer der vil ske i måden, Lokaltog kommer til at arbejde på.

Politik over bemyndigelser

Selskabet har en politik for, hvem der må håndtere rekruttering, afskedigelser og lønreguleringer samt hvordan. Ligeledes beskrives de 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 betvivle 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 korruption og bestikkelse

G1-3

I dagligdagen oplever vi ikke korruption 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 fx ved minedrift samt olie- og gasudvinding i tredjeverdenslande, er det sandsynliggjort via opslag i SASB databasen, at der kan finde korruption 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 ikke rapporteret nogen tilfælde af korruption og/eller bestikkelse i Lokaltog hverken i 2023 eller 2024.

Korruption og bestikkelse	2024	2023
Antal rapporterede tilfælde	0	0
Antal bøder for korruption og bestikkelse	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 2024 har der været to henvendelser inden for scope til Lokaltogs whistleblower-indberetningssystem. Læs mere om denne håndtering under afsnit [S1-3](#).

Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed

G1-5

Lokaltog er en jernbanevirksomhed, der alene bedriver togdrift på vegne af sine ejere. Selskabet udøver ingen politisk indflydelse eller lobbyvirksomhed.

Lokaltog A/S
Thistedgade 10
2630 Taastrup
Danmark

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

CVR-nr. 26159040