

ESG

Rapport

Strukton Rail A/S

2025



Besked fra ledelsen

2025 var på mange måder et vendepunkt for Strukton Rail.

I Strukton Group har vi færdiggjort vores globale strategi, som tegner en tydelig retning for fremtiden.

Det tog ikke lang tid for os at se, hvor solidt et fundament vi står på her i Danmark. Overalt hvor vi kiggede hen, så vi et enormt potentiale: sammenholdet, den faglige ekspertise, ordentligheden, effektiviteten og de internationale kompetencer i resten af Europa.

I den nye ledelse har vi en klar ambition om, at dette potentiale skal indfries. Vores strategi er, at vi skal være bedst på banen. Det er nemlig ved at være bedst, at vi bedst hjælper med at bygge fremtidens grønne infrastruktur.

Hvis vi vil være bedst, skal vi også være større, og vi får brug for flere hænder. Hvis du derfor synes, det lyder meningsfuldt at stå op hver dag for at bygge kritisk jernbaneinfrastruktur til resten af Danmark, så lad os høre fra dig! Tag fat i os, skriv en ansøgning, og så ser vi på det.

En anden måde, vi bliver bedst på banen, er at få styr på vores bæredygtighedsdata. De viser os nemlig noget, vi kun ser, hvis vi kigger efter: nye og bedre måder at gøre tingene på. I Strukton Rail skal vi som en del af Strukton Group rapportere under EU's CSRD-regler*. Vi har valgt at samle al den data i vores egen ESG-rapport**, som følger EU's VSME-standard***.

Det var mange forkortelser, men det korte af det lange er, at vi har lavet denne rapport til dig, som arbejder for en organisation, der kunne tænkes at samarbejde med os, dig, som allerede arbejder for os, eller dig, som kunne tænke sig at arbejde for os. Det, vi vil vise, er, hvem vi er, hvordan vi påvirker verden omkring og os, og hvordan vi kan begynde at forbedre dette billede.

Det er første gang, vi i Danmark laver sådan en rapport, og vores mål har været at lægge et solidt, databaseret fundament, som vi i de kommende år kan arbejde på at forbedre. Jeg er stolt af det arbejde, der ligger bag denne rapport. Og jeg er stolt af det lille skridt, vi med den tager, mod at gøre det lige så bæredygtig at bygge jernbanen, som det er at køre med den.

Med venlig hilsen
Per Lindholm Larsen

*Corporate Sustainability Reporting Directive.

**Environmental, social and governance.

***Voluntary Sustainability Reporting Standard for Non-Listed SME's.



Vi har lavet denne rapport til dig, som arbejder i en organisation, der kunne tænkes at samarbejde med os, dig, som allerede arbejder for os, eller dig, som kunne tænke sig at arbejde for os.



Per Lindholm Larsen
Direktør

Indledning

En masse mænd, diesel, CO2 og materialer

Velkommen til Strukton Rails første selvstændige ESG-rapport.

Hvis man skal beskrive rapportens resultater med ét ord, så er det *ståsted*. Med dette arbejde har vi fået hårde tal på, hvor vi befinder os på en lang række vigtige parametre. Og én måde at opsummere de tal ville være, at Strukton Rail:

- Består af 120 mænd og 17 kvinder
- Bruger over 500.000 liter diesel på at drive en lang række biler og maskiner
- Har et energiforbrug, som udleder 1.487 tons CO2e
- Brugte over 77.000 tons materialer i 2025 - hovedsagligt sand og grus
- Skabte over 85.000 tons affald og langt størstedelen gik til nyttiggørelse

En anden måde ville være, at alt det blev brugt på at vedligeholde, bygge og udvikle en kritisk infrastruktur uden hvilken Danmark ikke kunne fungere - og vores klimamål ville være sværere at nå.

I rapporten præsenterer vi den data, vi skal indsamle som en del af Strukton Groups forberedelser til at kunne rapportere under EU's CSRD-krav. Men her formidler vi dem til dig, som er eller kunne være samarbejdspartner, kunde eller medarbejder.

Selvom formålet med rapporten har været at forstå vores ståsted, så har vi også sat flere nye mål frem mod 2026:

- Vi vil have en Lost time accident rate på maksimum 5 (se s. 12)
- Vi vil øge andelen af vedvarende energi i vores energiforbrug (se s. 13)
- Vi vil se en reduktion i vores CO2e-intensitet (se s. 15)
- Vi vil være mere effektive i vores vandforbrug (se s. 17)

Indhold

s. 3 Hvem er Strukton Rail?

s. 7 Oplysningspunkter

s. 8 Generelle oplysninger

s. 11 Social og Governance

s. 13 Environmental

s. 20 Appendiks



Hvem er Strukton Rail?

Vores historie


Strukton Rail er den danske afdeling af Strukton Group, hvis rødder går tilbage til begyndelsen af det 20. århundrede i Holland, hvor virksomhedens grundlag blev skabt i forbindelse med opbygningen af landets moderne jernbaneinfrastruktur.

Strukton Rail har været med til at udføre en lang række markante danske jernbaneprojekter siden 2006. Blandt de vigtigste er: Farum-banen og Hellerup-Klampenborg i 2008, Signalprogrammet (CBTC) på S-banen fra 2011-2022, sporombygning på Østfyn i 2015, Frederikssundsbanen i 2018, højhastighedsbanen København-Ringsted 2019, Østbanen i 2023 og Signalprogrammet (ERMTS) i Vestdanmark fra 2014-2027.

Vi arbejder efter et princip om at kombinere europæisk styrke med lokal tilstedeværelse, hvilket også præger vores position i Danmark i dag og vil være en hjørnesteen i vores arbejde fremover.



1974:
Navnet ændres til Strukton




1997:
Danish Rail Service oprettes. Det blev senere til Balford Beatty Rail Scandinavia, som opkøbes af Strukton Rail Infra, og hvis CVR-nummer vi stadig bruger



1994:
Strukton åbner i Belgien




1998:
Strukton åbner i Italien



1921:
Det oprindelige firma N.V. Het Spoorwegbouwbedrijf blev etableret i Utrecht, Holland



2003:
Strukton åbner Strukton Rail Nordic med hovedkontor i Sverige



2013:
Strukton Danmark overtager Balford Beatty Rail Scandinavia



2006:
Strukton åbner i Danmark under navnet Strukton Rail Infra



2015:
Navnet på den danske afdeling ændres til Strukton Rail



2025:
Ny ledelse i Danmark: Vi skal være bedst på banen!

Hvem er Strukton Rail?

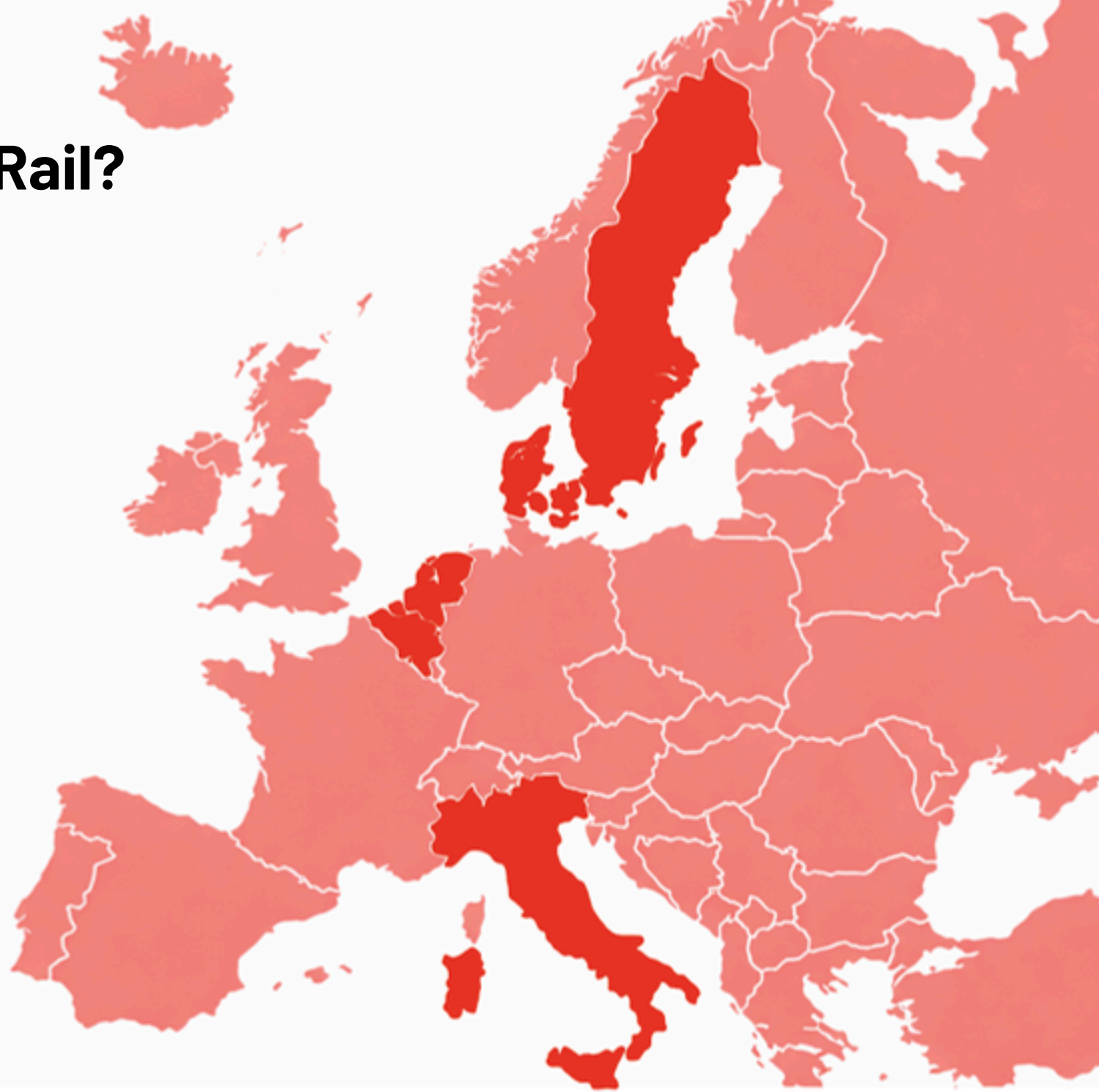
En af Europas største jernbaneentreprenører

På tværs af Europa arbejder der mere end 4.500 mennesker i Strukton Group. Der er datterselskaber i Sverige, Belgien, Italien og selvfølgelig Holland, der ligesom Strukton Rail i Danmark fokuserer på jernbaneentreprise. Derudover er der i Holland også en række specialiserede forretningsenheder.

På tværs af landegrænser og fagligheder har alle dele af Strukton Group dog det til fælles, at de arbejder med **bæredygtig infrastruktur**.

Fordi vi i Danmark er en del af en af de største jernbaneentreprenører i Europa, kan vi forene kendskab til danske forhold med international erfaring. Når opgaverne kræver ekstra kapacitet eller højt specialiserede kompetencer, kan vi sammensætte de bedste kræfter på tværs af landegrænser.

Derudover udgør det internationale samarbejde også en karrieremulighed for vores medarbejdere, da det gør det muligt at prøve kræfter med nye opgaver.



Vi bygger klimaløsninger

I Strukton Rail er kernen i vores forretningsmodel at bygge løsninger på klimaudfordringen. Vi anlægger, vedligeholder og moderniserer jernbanenettet, der - særligt når togene er elektrificeret - er en af de mest bæredygtige transportformer, der findes.



Vores omsætning var 100 % grøn i 2025, da alle vores aktiviteter var omfattet af EU's taksonomi, der klassificerer økonomisk aktivitet i forhold til om den understøtter den grønne omstilling.

Det betyder også, at det politiske fokus og viljestyrke, der er på grøn omstilling, robusthed og strategisk uafhængighed, repræsenterer en unik mulighed for både at styrke vores forretning og hjælpe med at reducere de negative påvirkninger fra transportsektoren i Danmark.

*Eligible under EU Taxonomy, kategori 6.14 Infrastructure for rail transport. I 2026 vil vi arbejde på også at kvalificere, hvor stor en del af omsætningen, der er aligned.

Klimaløsninger fra Strukton Rail



Høje Taastrup Station

I 2025 udskiftede vi 9,7 km skinner, skærver og sveller og 19 sporskifter på Høje Taastrup st. - mens togtrafikken var i drift! Resultatet er en moderniseret station med høj driftssikkerhed og kapacitet til fremtidens togtrafik.



Nyt signalprogram

I Vestdanmark installerer vi sammen med Hitachi Signalprogrammet, hvor Danmark går fra analoge til digitale signaler på jernbanen. Det gør det muligt at køre flere tog, hurtigere og mere sikkert på de samme skinner.



Østbanen

I 2023-2025 lavede vi Østbanen på Sydsjælland, hvor vi udskiftede svellerne, de mere end 40 år gamle skinner og nogle steder hele sporkassen. Nu kan Lokaltog køre hurtigt og sikkert mellem Faxe, Køge og Stevns mange årtier endnu.

Strukton Group er forrest i udvikling af grønne løsninger til jernbanebranchen



Cirkulære kørestrømsledninger

I et samarbejde på tværs af jernbanesektoren har Strukton Rail i Holland været med til at udvikle og installere kørestrømsledninger af 100 % genanvendt kobber. Genanvendelse af kobber er et vigtigt skridt mod en mere cirkulær værdikæde.



ECO-sveller

Strukton Rail i Holland er gået sammen med producenten Voestalpine om at udvikle en ECO-sveller. Svellerne har et 20 % lavere CO₂-aftryk, fordi der genanvendes restmaterialer i cementen. De første 600 er blevet installeret i et projekt.



Batteridrevet lokomotiv

Strukton Rail i Holland har udviklet et lokomotiv, der kører på kørestrøm, hvor det er muligt, og batteri, når det er nødvendigt - praktisk ved sporspæringer med strømafbrydelse.



Elbiler i driften

I både Strukton Rail Sverige og Holland er de langt i forhold til at gå over til elbiler. Deres fokus er nu på at løse udfordringerne i forhold til opgaver med lange distancer eller med krav til hurtig opgaveløsning ved fx nedbrud.



Biodiverse grøftekanter

I Holland har Strukton en forretningsenhed, som er specialiseret i at pleje sporarealer med fokus på at skabe biodiversitet og sikre driftssikkerhed.

Oplysningspunkter



Generelle oplysninger



E - Environmental



S - Social



G - Governance



Appendiks

B1



Grundlag for udarbejdelsen

Generelle oplysninger

s. 8

B2



Indsatser og politikker

Generelle oplysninger

s. 10

B8



Egen arbejdsstyrke

Social

s. 11

B9



Løn og uddannelse

Social

s. 11

B11



Korruption og bestikkelse

Governance

s. 11

B10



Sundhed og sikkerhed

Social

s. 12

B3



Energiforbrug

Environmental

s. 13

B3



CO2e-udledning

Environmental

s. 15

B5



Biodiversitet

Environmental

s. 16

B6



Vand

Environmental

s. 17

B7



Materialer

Environmental

s. 18

E1



Affald

Environmental

s. 19

A



Metodebeskrivelse og data

Appendiks

s. 20

B1 Grundlag for udarbejdelsen

Generelle oplysninger



Etableringsår:

1997

Antal ansatte:

137



Rapportens konsolidering:

Strukton Rail A/S er en del af Strukton Group i hvis bæredygtighedsrapportering de danske data bliver konsolideret - fra det finansielle år 2027 under CSRD.

Virksomhedsform:

Strukton Rail A/S er et aktieselskab

NACE-kode:

42.12.00: Anlæg af jernbaner og undergrundsbaner

Balancesum 2025:

215.764.000 DKK // 28.892.000 Euro

Omsætning 2025:

452.800.000 DKK // 60.320.000 Euro



Basismodul:

Rapporten følger basismodulet for EU's VSME-standard for bæredygtighedsrapportering for SMV'er tilføjet enkelte oplysningspunkter fra CSRD.

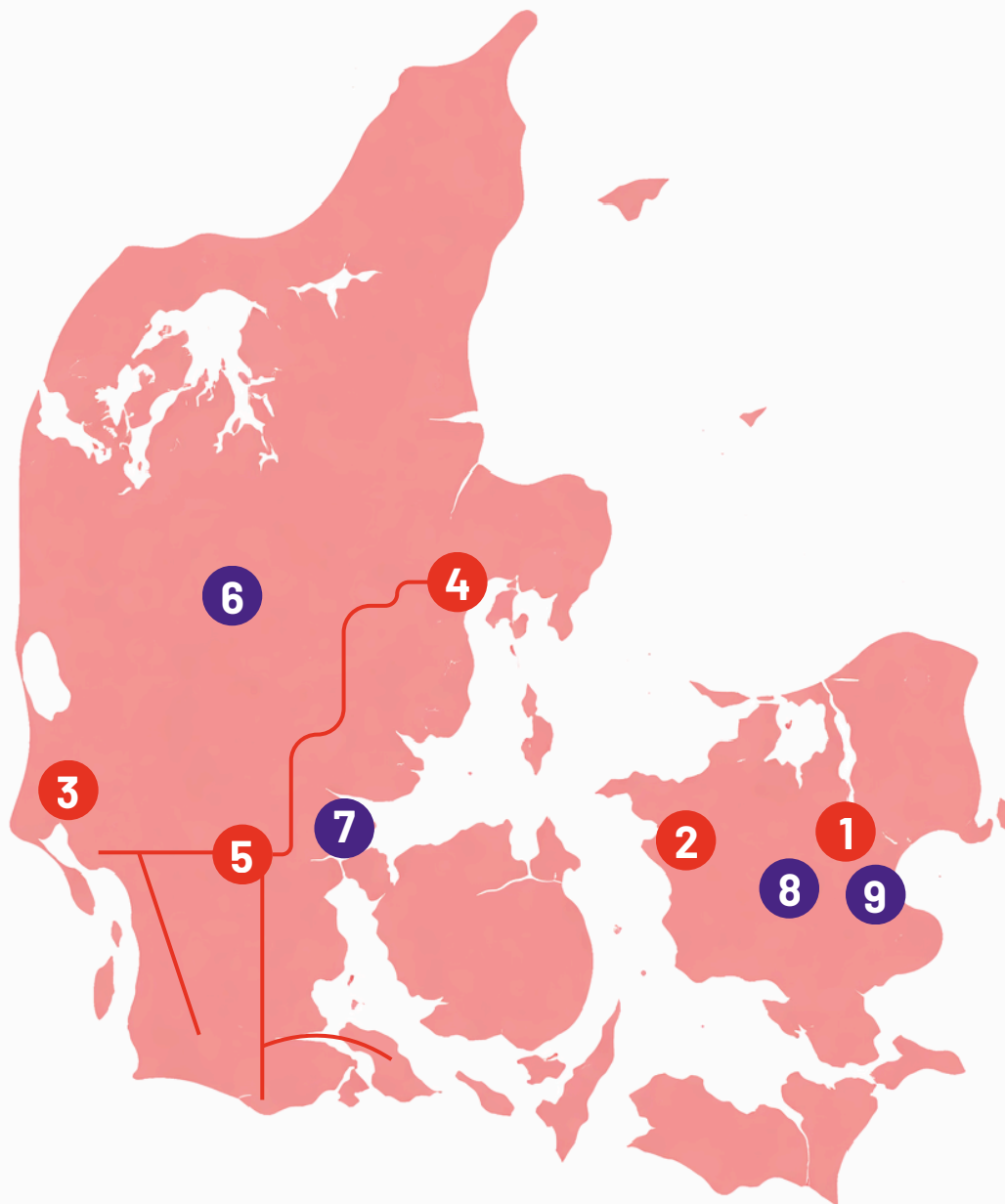
B1 Grundlag for udarbejdelsen

Generelle oplysninger

I 2025 har vi gennemført mange store og små projekter, vi har arbejdet på at opdatere signalprogrammet på tre strækninger i den vestlige del af Danmark og udført en lang række opgaver i hele landet. De faste lokationer er tilføjet geolokation til vurdering af fremtidige klimarisici.

PROJEKTER

- 1 Renovering af Høje Taastrup Station**
Banedanmark
- 2 Sporfornyelse Korsør-Nyborg**
Sund og Bælt
- 3 Nyt sporskifte i Oksbøl**
Forsvaret
- 4 Ny overkørsel i Århus**
Letbanen
- 5 Nyt signalsystem i flere linjer i Jylland**
Banedanmark



LOKATIONER

6 Hammerum: Kontor og lager
Transportcenter Alle 35, 7400 Herning
N56.125006° | E9.082768°

7 Fredericia: Kontor og lager
Erritsø Møllebanke 11, 7000 Fredericia
N55.545470° | E9.689536°

8 Ringsted: Kontor og lager
Rugvænget 6, 4100 Ringsted
N55.435631° | E11.804719°

9 Køge: Hovedkontor
Gammel Lyngvej 2, 4600 Køge
N55.483145° | E12.185235°

B2 Indsatser og politikker

Generelle oplysninger



ISO 9001

Virksomhedsledelse
KVALITETSLEDELSE



DS21001

Virksomhedsledelse
**LEDELSESYSTEMER FOR
JERNBANESIKKERHED
- INFRASTRUKTURARBEJDE**



ISO 45001

Egen arbejdsstyrke
ARBEJDSMILJØLEDELSE



ISO 3834-2

Virksomhedsledelse
**KVALITETSKRAV TIL
SMELTESVEJSNING OG
METALISKE ARBEJDER**

ISO 9001 KVALITETSLEDELSE

ISO 9001 er en international standard for kvalitetsstyringssystemer, der hjælper virksomheder med at sikre, at deres produkter og ydelser konsekvent opfylder kundekrav og lovgivningsmæssige krav. Standardens fokus er på dokumenterede processer, løbende forbedringer og kundetilfredshed.

ISO 45001 ARBEJDSMILJØLEDELSE

Certificeringen i ISO-standard for arbejdsmiljøledelse er med at forebygge arbejdsulykker og skader på medarbejdere ved at indføre sikkerhedsprocedurer og risikovurderinger målrettet forbedring af arbejdsmiljøet og øge bevidstheden blandt medarbejdere og ledere.

DS21001 JERNBANESIKKERHED FOR ENTREPRENØRER

DS21001 er en dansk standard for jernbanesikkerhed og intern ledelse, som sikrer at entreprenøren lever op til EU's lovgivning på området og udfører arbejdet på jernbanen sikkert og forsvarligt. Certificering i DS21001 er et krav fra Banedanmark og flere andre store infrastrukturforvaltere.

ISO 3834-2 KVALITETSKRAV TIL SMEDE- OG SVEJSEARBEJDE

Vores certificering i ISO 3834-2 sikrer at vores svejsearbejde i sporet har den højeste mulige kvalitet og følger internationale standarder. Standarden stiller krav til materialekontrol, dokumentation af svejsning, kvalifikation af svejsere og den overordnede processtyring.

Lærlinge

I Strukton Rail uddanner vi struktørelere. I 2025 blev en anlægsstruktørelere færdig udlært.

Hjemmeværnet

Efter individuel aftale støtter vi, at vores ansatte deltager i opgaver og uddannelse i Hjemmeværnet med op til tre dage om året med fuld løn.

Code of conduct

Som en del af Strukton Group har vi et code of conduct, som bl.a. forebygger korruption ved at sætte retningslinjer for indkøb og modtagelse af gaver.

B8 B9 B11 Medarbejdere, vilkår og korruption

Social & governance

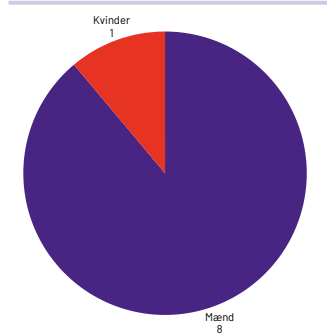
Her har vi samlet alle de oplysningspunkter, der siger noget om, hvad Strukton Rail er for en arbejdsplads.

JA
Alle ansatte får som minimum den overenskomstbestemte mindsteløn, hvor den findes



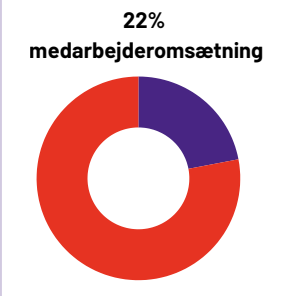
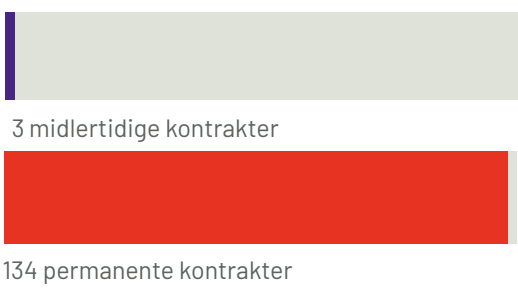
137
medarbejdere i alt*

Årlige uddannelsestimer
Mænd: 61
Kvinder: 1**

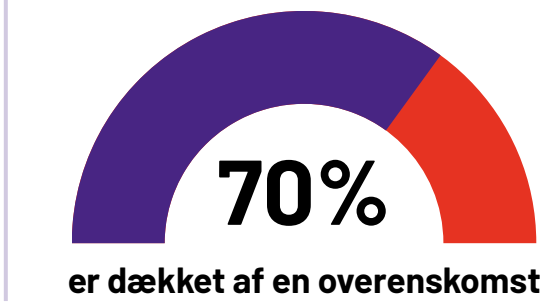


11% kvinder i ledelsen

1
lærling udlært i 2025



0
domme og bøder for korruption og bestikkelse



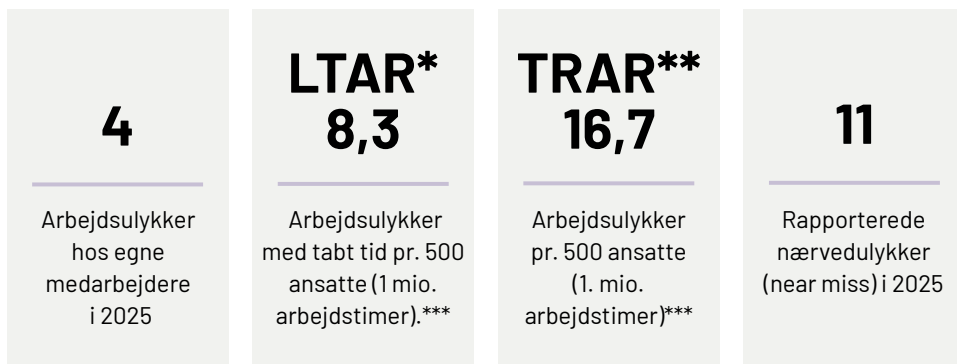
* Baseret på december 2025

** Skævheden skyldes bl.a. at uddannelse pga. sikkerhed registreres langt bedre i sporet end på kontoret

B10 Sundhed og sikkerhed

Social

Jernbanen kan være en farlig arbejdsplads, og derfor er sikkerhed og et godt arbejdsmiljø en hjørnesteen for Strukton Rail.



0 dødsfald

som følge af skader, ulykker eller et usundt arbejdsmiljø



LTAR på fem i 2026

Vi havde et mål om ikke at have en LTAR på over fem i 2025. Det svarer til én ulykke med fravær. Det mål nåede vi desværre ikke, men vi holder fast i målet i 2026.

Flere nærvedulykker - rapporteret!

I 2026 vil vi arbejde på at hæve antallet af rapporterede nærvedulykker. Det vil vi gøre, fordi det er sådan, vi lærer, hvordan vi undgår de faktiske ulykker.

Jernbanesikkerhed et konstant fokus

Vores vigtigste værdi er, at "vi arbejder sikkert eller slet ikke". Og det kræver, at vi løbende bruger mange ressourcer på oplysning, træning og uddannelse i jernbanesikkerhed

Videoinstruktioner i vigtige opgaver

Et nyt tiltag for at øge sikkerhed, arbejdsmiljø og kvalitet er videoinstruktioner til alle medarbejdere i alt fra svejsning til arbejde ved 2-vejskøretøjer.

* Lost time accident rate

** Total recordable accident rate

***VSME-standarden foreskriver at oplyse det pr. 100 ansatte (200.000 timer), men internt i Strukton Group arbejder vi med en opgørelse pr 500 ansatte (1.000.000 timer).

B3 Energiforbrug

Environmental

Det kræver store maskiner, mange biler og – indtil videre – en masse diesel at bygge og vedligeholde jernbaner. Som en del af CSRD og den VSME-standard for bæredygtighedsrapportering, denne rapport følger, skal vi oplyse, hvor meget energi vi bruger, og hvor meget af den energi, som kommer fra henholdsvis fossile og vedvarende energikilder.

Totalt energiforbrug

6.207
MWh

Vedvarende energi

12%
772 MWh

Energikilde	Vedvarende energiforbrug (MWh)	Ikke-vedvarende energiforbrug (MWh)	Totalt energiforbrug (MWh)
Elektricitet	264*	50	314
Brændstoffer**	405***	5.420	5.826
Fjernvarme	52	15	67
Total	772	5.436	6.207

* Elforbruget i Strukton Rail Danmark sker i hele landet, og der er derfor brugt et landsgennemsnit for elnettet til at beregne andelen af vedvarende og ikke-vedvarende energiforbrug.

** Brændstoffer dækker over: Diesel, benzin, naturgas og træpiller.

*** Den vedvarende energi fra brændstoffer kommer fra det tilføjede biobaserede indhold i benzin og diesel og fra træpillerne.

MÅL 2026: Øge andelen af vedvarende energi

I 2026 vil vi have øget andelen af vedvarende energi i vores energiforbrug. Det mål vil vi bl.a. nå ved i 2026 at investere i 9 elbiler til vores flåde. Derudover vil afsøge muligheden for at købe certificeret grøn strøm.

Fossil energi fylder mest – selv i den vedvarende energi

Opgørelsen af vores energiforbrug viser tydeligt at vores energiforbrug i alt overvejende grad stadig er baseret på fossile energikilder. Selv i den vedvarende energi kommer over halvdelen af energien fra den biomasse der blandes i diesel og benzin i Danmark.

Langt størstedelen af vores energi kommer fra diesel


Vi brugte i 2025 over en halv million liter diesel til vores biler, varevogne og maskiner. Halvdelen bruger vi på vores maskiner, men den anden halvdel bruger vi på vores biler, da vores medarbejdere ofte rejser langt til deres projekter og opgaver.

Vores maskinpark

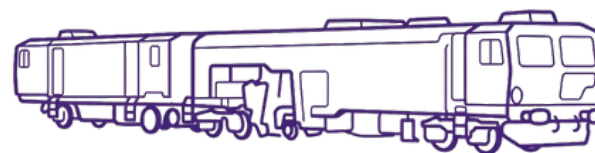
Overgangen til el og grønne brændsler er et centralt redskab til at sænke vores CO2e-udledning. Men det er ikke det nemmeste. Her kan du se et øjebliksbillede af vores maskinpark, og hvor vi har elektrificeret, hvor vi anser det for muligt at gå over til el, og hvor vi venter på at markedet modnes, eller der sker ændringer i udbudskravene.


ER ELEKTRIFICERET


KAN ELEKTRIFICERES

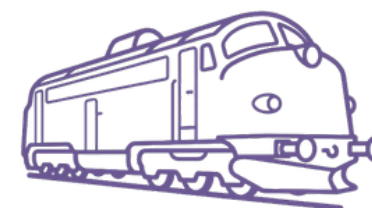
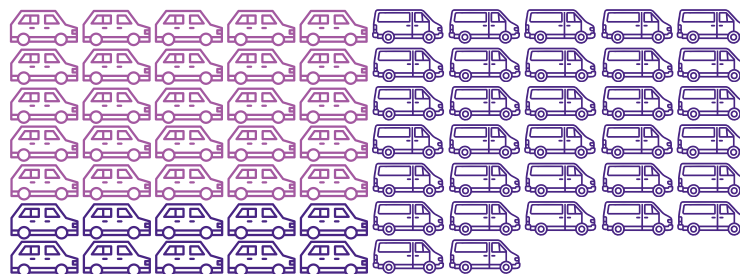

FØLGER MARKEDET OG UDBUDSKRAV

Hvidepladebiler



Stop-maskine

Gulepladebiler



DSM dgs

Lastbiler



Ballastfordeler



Grave- og læssemaskiner



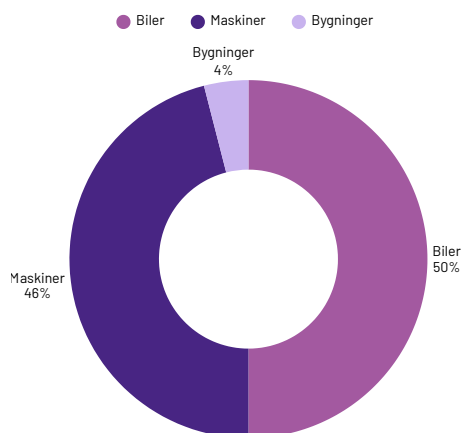
B3 CO2-regnskab

Environmental

CO2-regnskabet er en hjørnesten i enhver bæredygtighedsrapport. Vi har derfor brugt 2025 på at lægge et solidt datafundament for dette. Du kan se vores metodebeskrivelse og yderligere data i appendikset.

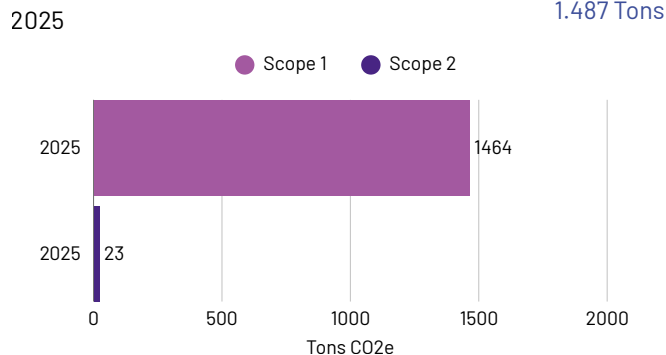
Hvor kommer udledningerne fra?

Scope 1 & 2 fordelt på aktiviteter
2025



Hvor meget CO2 udleder vi?

CO2e udledning scope 1 og 2
(lokationsbaseret)

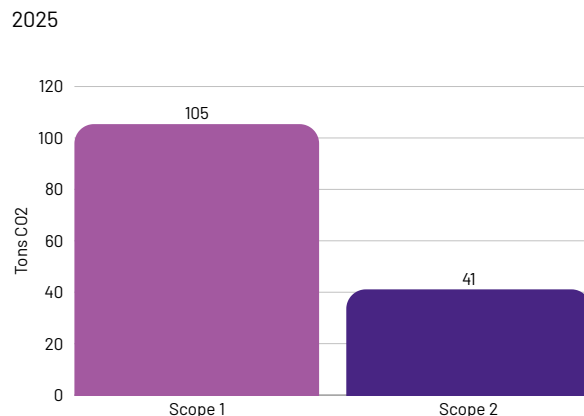


**CO2e-intensitet 2025:
3,28 tons CO2e/mio.***

*Gælder scope 1 og 2 markedsbaseret og dækker tons CO2e per million kroner i omsætning i 2025

Hvor mange CO2e udleder vi fra biomasse

Biogene emissioner
Samlet udledning 146 tons



MÅL 2026: Sænke CO2e-intensiteten

I 2026 er vores mål at sænke CO2e-intensiteten, således at vi udleder mindre fra scope 1 og 2 per million kr. i omsætning end i 2025. Forbedringen skal bl.a. komme fra indkøb af 9 elbiler. I evalueringen af målet planlægger vi også at kigge på intensiteten i forhold til projektoomsætningen og scope 3.

Vores CO2e-intensitet er relativt høj

Der findes desværre ikke branchestandarder for dette endnu, men sammenlignet med resten af Strukton Group ligger vi i den høje ende.

Udledningen fra materialer og indkøb er langt større

Materialer og indkøb (scope 3) udgør typisk omkring 90-70 % af en virksomheds udledning. Det bliver derfor spændende at se billedet, når de inkluderes

Biomasse skjuler ikke noget hot spot

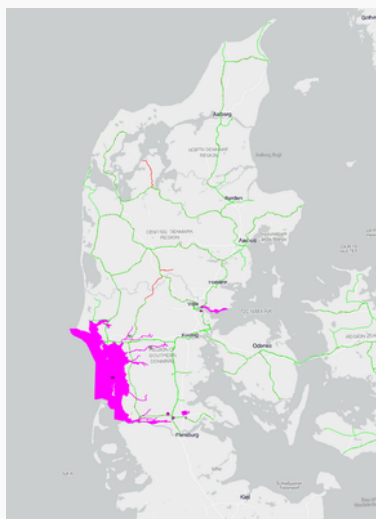
Biomasse tælles ikke med i CO2-regnskabet, og afbrænding af biomasse kan derfor skjule en stor udledning. Det gør den dog ikke hos os.

B5 Biodiversitet

Environmental

Tabet af biodiversitet er et af de emner, vi skal rapportere på under CSRD. Vores arbejde i og omkring sporet har en påvirkning på biodiversiteten, men de store linjer i forhold til naturbeskyttelse trækkes hos bygherren og i projekternes miljøvurdering. Derfor er vi på tværs af Strukton Group i gang med at undersøge, hvordan vi skal rapportere på biodiversitet, og hvordan vi kan blive bedre til at beskytte og styrke biodiversiteten gennem vores projekter.

Berørte Natura 2000-områder



Lyserøde områder markerer Natura 2000-områder, som en jernbanestrækning, vi arbejdede på i 2025, kører igennem

1,2 ha i 2025

Vores estimat viser, at vi samlet set arbejdede i 1,2 ha Natura 2000-område i 2025

Særligt projekter i Signalprogrammet

Det er de lange strækninger, vi arbejder på i Signalprogrammet, hvor vi installerer objekter langs sporet, som gør, at vi kommer i berøring med så relativt mange beskyttede områder

Ikke væsentlig negativ påvirkning

Der er vores vurdering, at vores projekter ikke har haft en væsentlig negativ påvirkning af biodiversiteten i områderne - se appendiks.

Arbejde i beskyttede arealer

I 2025 lavede vi for første gang en kortlægning af, hvor vi arbejdede i Natura 2000-områder, og en vurdering af deres påvirkning. I 2026 er planen, at vi også skal kortlægge, hvor vi arbejder i § 3-områder.

Vigtigt for vores kunder

Biodiversitet er blevet et vigtigt parameter i mange af vores kunders projekter og i forvaltningen af deres arealer. Denne udvikling er Banedanmarks Biodiversitetsstrategi et godt eksempel på.



Banedanmarks Biodiversitetsstrategi

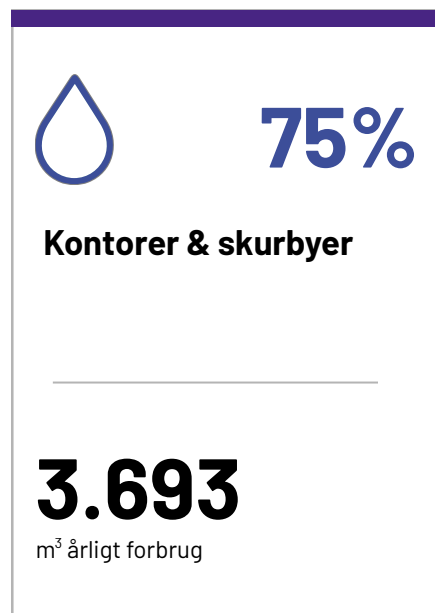
Banedanmark forvalter over 4.500 ha natur langs skinnerne. På baggrund af en grundig analyse har Banedanmark derfor lavet en ambitiøs strategi for at styrke naturen i de gamle sporarealer, skovbryn og byggepladser

B6 Vand

Environmental

I Strukton Rail bruger vi vand i vores kontorfaciliteter og i vores midlertidige skurbyer ved større projekter. Vi bruger dog også vand til håndtering af skærver, som er et kerneelement i opbygning af en jernbane. Vandet bruges især til at binde støv, når skærver læsses, aflæsses og udlægges. Det er vigtigt i forhold til vores medarbejderes sundhed og reducerer gener for naboer.

Vand er ikke fundet væsentligt i dobbeltvæsentlighedsanalysen for vores CSRD-rapportering, men det er et obligatorisk modul i VSME-standarden og derfor med her.



MÅL 2026: reducere vandforbruget

I 2026 vil vi fokusere på at reducere vores vandforbrug. Vi vil både se på vores skurbyer, faste lokationer og muligheder for at effektivisere vandingen af vores skærver.

Total vandudtag 2025



4.941
m³ vand



Vand fra søer, åer og vandløb

0 m³

Det er vigtigt for os ikke at bruge vand fra naturlige kilder til vanding af skærver

*VSME-standarden kræver også, at man oplyser "vandforbrug", som er vand, der ikke ledes tilbage til fx rensningsanlæg

B7 Materialer

Environmental

I Strukton Rail vil vi gerne gøre cirkulær økonomi til en større del af vores projekter, og vi har allerede gode principper for indkøb, genbrug og affald beskrevet i vores ledelsessystem. Her er vores ressourceforbrug af seks nøglematerialer. Det gælder både for materialer og affald at datakomplethed og datakvalitet ikke er høj, hvilket er et fokusområde i 2026 og 2027. Du kan læse mere om metoden og se fordelingen på midlertidige produkter, biologiske materialer og sekundære materialer i appendikset.

Ikke mængderne, men procenterne

Vi ser ikke en reduktion af mængden af ressourcer vi bruger, som et mål i sig selv. De afhænger nemlig af hvilke udbud vi vinder. I stedet vil vi fokusere på at øge andelen af sekundære materialer og andelen af materialer som kan genanvendes i vores ressourceflow.

Lav afhængighed af kritiske råstoffer

Opgørelsen viser også, at vi i vores forretningsmodel har en lav afhængighed af kritiske råstoffer (EU's critical raw materials act). Vi bruger kobber i kabler og der bruges sjældne jordarter i udarbejdelsen af stålprodukter. Derudover er vi også opmærksomme på grus og sand kan blive en knap ressource.

Grus og sand

33.837 tons



Skærver

42.908 tons



Betonprodukter

112

tons



Svejsmaterialer

21

tons



Kabler

90

tons



Stålprodukter

124

tons



Lige så cirkulær som udbuddet tillader

Vi laver projekter som udbydes af en lille gruppe af kunder, og det er her de store linjer i projektets materialeaftryk sættes. Vores opgave er at lave løsninger, der er så konkurrence- og bæredygtige, som vi kan, inden for dette mulighedsrum.

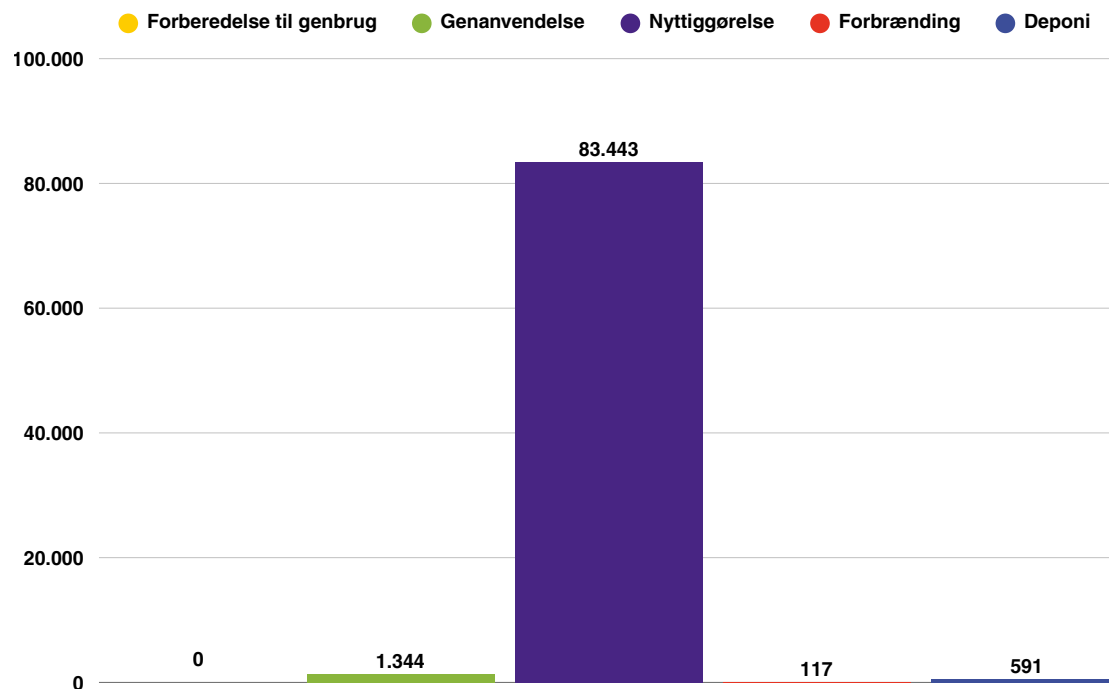
Genbrugte skinner i Oksbøl

I 2025 brugte vi kun 26 tons sekundære materialer. De kommer fra et projekt, vi lavede for Forsvaret i Oksbøl, hvor vi installerede brugte sporskifter. De næste år vil vi blive klogere på hvordan vi kan gøre mere af den slags.

B7 Affald

Environmental

Som jernbaneentreprenør er mængden og håndteringen af affald fra vores projekter et væsentligt aspekt af vores forretningsmodel og noget, som kan blive et centralt bidrag til en mere cirkulære økonomi. Vores vigtigste opgave er at sikre, at affaldet bliver håndteret, sorteret og behandlet korrekt så mest muligt sendes videre i nye værdikæder.



Total mængde affald

85.495 tons

Vi skal flytte materialer opad i affaldshierarkiet

Størstedelen af vores affald går til nyttiggørelse, hvilket er bedre end forbrænding og deponi, men for at blive mere cirkulære skal vi fremover flytte flere materialer fra nyttiggørelse til genanvendelse og forberedelse til genbrug - en post der i 2025 stod helt tom

Bedre datakvalitet

For både affald og materialer gælder det at vi de næste år skal forbedre datakvaliteten, der lige nu hverken er høj på kompletthed eller kategorisering. For begge emner er kvaliteten dog høj nok til at tegne et retvisende billede af størrelsesordnerne og de vigtigste opgaver fremover.

Farligt affald

Opgørelsen viser, at vi kun har en meget lille andel af farligt affald, hvorfor håndtering af dette ikke vil være et fokus fremover. Desværre har det pga. datakvaliteten ikke været muligt at identificere affaldstypen af de 77 kg farligt affald.

Metodebeskrivelse og data

Appendiks

B4 CO2e-udledning

Dette er det første CO2-regnskab for Strukton Rail. Vores mål har været at lægge et solidt fundament med høj datakvalitet, som vi kan arbejde videre på de kommende år. Vi har derfor valgt kun at opgøre udledningerne fra den energi vi bruger (scope 1 og 2) og basere det på GHG-protokollen. Derudover har vores hollandske CSRD-kontor lavet en intern audit på regnskab og data. Vi har kun sat et mål om at reducere CO2e-intensiteten. Det skyldes både, at vi gerne vil forstå vores udledninger, før vi forpligter os til et mål absolutte reduktioner. Men også at de ambitiøse klimamål, vi har i Strukton Group om bl.a. CO2-neutralitet i 2050, endnu ikke er oversat til de enkelte forretningsenheder.

I Strukton Group har vi sat et baseline år i 2021. I Danmark har vi derfor leveret forbrugsdata til Holland siden 2021. Men dokumentation og datakvalitet har ikke været høj nok til at leve op til kravene i GHG-protokollen. Vi har derfor valgt at sætte et baseline-år for Danmark i 2025 for at kunne dokumentere fremtidige reduktioner og evt. opnåelse af mål.

Det er vores plan at udvide CO2-regnskabet til også at dække udledningen fra vores materialer og indkøb (scope 3) senest for det finansielle år 2027.

CO2-e udledning for Strukton Rail Danmark

Regnskabsår	2021 baselineår Group	2022	2023	2024	2025 baselineår DK	Enhed
Scope 1-emissioner	932	1174	1171	1192	1.464	Tons CO2-e
Scope 2-emissioner (lokationsbaseret)	41	40	27	5	23	Tons CO2-e
Scope 2-emissioner (markedsbaseret)	122	125	94	40	144	Tons CO2-e
Samlede emissioner scope 1 og 2 (lokationsbaseret)	973	1214	1198	1197	1.487	Tons CO2-e
CO2-e-intensitet scope 1 og 2 (lokationsbaseret)	-	-	-	3,73/ 27,84	3,28/ 24,53	Tons CO2-e per million i omsætning kr. / euros

B4 Biogene emissioner

Biomasse indgår ikke i CO2-regnskabet, da det anses for en vedvarende energikilde og disse udledninger skal i følge GHG-protokollen angives i et separat regnskab. Vi har ikke tal fra tidligere år end 2025. For 2025 er brugt Klimakompasset "udenfor scope" emissioner som værende de biogene emissioner.

Biogene emissioner

Regnskabsår	2021	2022	2023	2024	2025 baselineår DK
Biogene emissioner scope 1 (tons CO2e)	-	-	-	-	105
Biogene emissioner scope 2 (tons CO2e)	-	-	-	-	41

B5 Biodiversitet

Biodiversitet er blevet identificeret som rapporteringsemne i Strukton Groups væsentlighedsanalyse. 2025 har derfor været et læringsår på tværs af lande og forretningsafdelinger. I 2025 var det udelukkende signalprogrammet, der har arbejdet i Natura-2000 områder. I et GIS-program har vi identificeret de strækninger i udrulningen af signalprogrammet, der lå i et Natura-2000 område, og for dem har vi efterfølgende lavet en vurdering af, hvorvidt vi havde en væsentlig negativ påvirkning på biodiversiteten. Den negative påvirkning blev vurderet indenfor følgende emner: fragmentering af biodiversitet, kvælstofsdeposition, beskadigelse af planter og dyr, introduktion af ikke-hjemmehørende arter og arealanvendelse. Vurderingen har været, at der ikke har været en væsentlig negativ påvirkning på biodiversiteten fra projektet. Da det er et læreår, er de angivne m2 i den efterfølgende tabel et forsøg på at give et estimat.

Metodebeskrivelse og data

Appendiks

Signalprogrammets overlap med Natura 2000

Roll-out	m2 i Natura 2000 område
(R3-10) Padborg/Sønderborg - Fredericia	3.541
(R1S) Fredericia-Århus	4.529
(R2) Esbjerg - Lunderskov	30
(R11) Tønder - Bramming	3.931

I 2026 vil vi registrere alle større opgave og screene dem for negativ påvirkning for på den måde at kunne rapportere transparent om vores påvirkning af biodiversiteten.

B7 Materialer

Ligesom biodiversitet er cirkularitet også blevet identificeret som et relevant emne i Strukton Groups dobbeltvæsentlighedsanalyse. 2025 og 2026 bliver derfor brugt som læringsår til at blive klar til at rapportere vores materialer og affald på en måde, der overholder CSRD-direktivet. Dataindsamling for 2025 består af en blanding af centrale udtræk fra ERP-system (høj datakvalitet), slutdokumentation fra projekter (høj datakvalitet) indrapportering fra udvalgte stakeholders (mellem datakvalitet). Hoveddelen af materialerne kommer fra slutdokumentationen for følgende projekter: Høje Taastrup st., Signalprogrammet, Oksbøl (projekt for Forsvaret), Korsør-Nyborg og Århus (udskiftning af overkørsel). På baggrund af den samlede liste af materialer har vi fremhævet de seks materialetyper på side 18 som de væsentligste for vores forretningsmodel. Nedenfor ses en opsummering i den kategorisering, der indtil nu anvendes i CSRD-rapporteringen.

Materialetype	2025	Enhed
Midlertidigt produkt*	554	Tons
Materiale - biologisk*	76.783	Tons
Samlet mængde materiale i opgørelsen	77.337	Tons
Andel som er genbrugte/ sekundære materialer	26	Tons

Kategoriseringen af materialerne har en lav datakvalitet og er baseret på faglige skøn. I 2026 vil vi undersøge muligheden for at etablere en dataindsamlingsproces, der udelukkende er baseret på centrale udtræk fra ERP-systemet. Derudover vil vi undersøge muligheden for at hæve datakvaliteten af kategoriseringen fra lav til mellem ved at lade den være baseret på kommunikation med vores leverandører.

B7 Affald

2025 var også første år vi rapporterede på affald. Affaldsdata for 2025 er baseret på slutdokumentation for de store projekter og på data fra affaldsbehandlere for vores lokationer. Tallene har en mellem kvalitet, når det kommer til kompletthed, men en høj kvalitet i forhold til at beskrive affaldstyper og fordelingen af dem. Kategoriseringen af måden affaldet er blevet behandlet på har derimod en lav datakvalitet, da det ikke kunne hentes direkte fra affaldsbehandlerne, da data lå under vognmandsfirmaernes kundelogin. I stedet har vi lavet interviews med alle affaldsbehandlerne, hvor vi har forsøgt at sandsynliggøre, hvilken behandling en bestemt affaldstype har fået hos en bestemt leverandør, og brugt skøn, hvor det ikke var muligt. Fordelingen mellem nyttiggørelse, genanvendelse og måske også forbrænding er derfor ikke 100 % retvisende. Vi mener dog, at den giver et brugbart indtryk af det overordnede billede. I 2026 vil vi arbejde på at forbedre datakvaliteten via leverandørsamarbejder om dataudtræk samt offentlige kilder som Affaldsdatasystemet.

Nedenfor kan man se den samlede tabel over vores affald fordelt på affaldstyper.

Appendix

Affald fordelt på materialetyper

Ikke-farligt affald	Håndtering	Vægt i ton
Skinner	Genanvendelse	1321
PVC, træ mm	Genanvendelse	23
Jord	Nyttiggørelse	42.350
Skærver	Nyttiggørelse	37.859
Betonsveller	Nyttiggørelse	2.708
Beton og asfalt	Nyttiggørelse	462
Jern, træ mm.	Nyttiggørelse	64
Træ, have-park mm.	Forbrænding	117
Svært genanvendeligt affald	Deponi	591
Farligt affald	Håndtering	Vægt i ton
Ukendt	Genanvendelse	0,077