

**DSB's Resultat før skat blev i 1. kvartal 48 mio. kr.**

- DSB's operatørpunktighed for såvel Fjern- & Regionaltog som S-toget opfylder kontraktmålene
- Passageromsætning og antal rejsende er negativt påvirket af sporarbejder, ID-kontrol og grænsekontrol
- Den nettorentebærende gæld er reduceret med 134 mio. kr.
- IC4-togsæt ude af passagerdrift i tre uger
- Fortsat vækst i salget af Orange-billetter
- Implementering af takstreform - Takst Sjælland.

*"Det er tilfredsstillende, at de initiativer, som DSB har iværksat for at sikre flere tog til tiden, bærer frugt. I 1. kvartal 2017 har DSB's operatørpunktighed været stigende og ligget over kontraktmålet med staten."*

*Flemming Jensen, Administrerende direktør*

Resultat før skat for 1. kvartal på 48 mio. kr. ligger på niveau med samme periode i 2016, hvor resultatet korrigeret for poster af engangskarakter udgjorde 53 mio. kr. Den nettorentebærende gæld er reduceret med 134 mio. kr. i forhold til 31. december 2016 og med 763 mio. kr. inden for det seneste år.

**Punktigheden for Fjern- & Regionaltog er i bedring**

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltogstrafikken - antallet af tog til tiden som DSB alene står til ansvar for - ligger på 94,0 procent i 1. kvartal 2017 mod 92,7 procent i 1. kvartal 2016 og ligger over Trafikkontraktens mål.

Den forbedrede operatørpunktighed er resultatet af de initiativer, som DSB har sat i værk for at reducere antallet af forsinkende fejl på togene. Initiativerne omfatter blandt andet ansættelse af ekstra medarbejdere på værkstederne.

Vores aldrende lokomotiver og togsæt kræver mange ressourcer for at være i god stand. Derfor arbejder vi også med at udvide åbningstiden på de værksteder, hvor værdien af øget aften/nat/weekend-arbejde er størst. Dertil kommer en effektivisering af værkstedsstrukturen og arbejdsprocesserne, så der skabes en mere sammenhængende vedligeholdelse af togmateriellet.

Kundepunktigheden - antal kunder til tiden - er forbedret i 1. kvartal 2017 i forhold til 2016. Det er positivt, men kundepunktigheden er stadig udfordret og ligger med 79,3 procent under Trafikkontraktens mål på 82,4 procent. Signalfejl og arbejdet med infrastrukturen er nogle af årsagerne til, at kun 8 ud af 10 kunder nåede frem til tiden. Der er stor fokus på udfordringerne, og DSB er i tæt dialog med Banedanmark for at sikre det fælles mål for kundepunktighed.

DSB er fokuseret på at levere vores kunder den højst mulige punktlighed i hele 2017, men det står samtidigt klart, at Banedanmark gennemfører en række sporarbejder i hele landet, som vil udfordre togdriften. For eksempel er Kystbanen spærret for trafik mellem Rungsted Kyst og Helsingør 6 uger i sommerferien, mens der er 5 dages spærring af trafikken på Ringsted station i juli måned. DSB og Banedanmark samarbejder om den trafikale såvel som den trafikinformationsmæssige håndtering af sporarbejderne.

### **Fortsat høj punktlighed i S-togstrafikken**

I S-togstrafikken er de gode resultater fra 2016 videreført i 1. kvartal 2017, og både operatør- og kundepunktligheden ligger med henholdsvis 98,7 procent og 92,7 procent over Trafikkontraktens mål. De 300.000 daglige kunder i de københavnske S-tog har dermed haft fordel af at kunne nå frem til tiden i langt de fleste tilfælde.

Der er dog også kunder i S-tog, der har oplevet udfordringer i 2017. Der er således fortsat ikke optimal drift på strækningen mellem Jægersborg og Hillerød, hvor der er implementeret et nyt signalsystem. Også for S-togstrafikken vil Banedanmark i den resterende del af året udføre en række sporarbejder, og især vil togdriften være udfordret af, at der fra april til oktober vil være flere perioder med totalspærringer og reduceret drift på hovedstrækningen mellem Valby og Svanemøllen.

### **IC4 – hændelse med løs hydraulikpumpe**

Alle IC4-tog blev 7. marts taget midlertidigt ud af passagerdrift på grund af en hændelse, hvor en hydraulikpumpe på et IC4-togsæt løsnede sig. IC4-togene kører i gennemsnit 8-10 procent af den daglige togdrift, så køreplanen skulle akut laves om, så den passede til de tog, der var til rådighed.

Der blev udarbejdet en sammenhængende midlertidig plan med det formål at sikre færrest mulige gener for kunderne overordnet set. Der var tale om komplekse bagvedliggende ændringer, der medførte, at nogle togafgange fik ændret køreplanen og nogle kørte med færre sæder end normalt, mens nogle tog helt blev aflyst. For at kompensere for disse ændringer valgte DSB samtidig at indføre ekstra standsninger på en række strækninger frem for at betjene disse stationer med erstatningsbusser. Der er ingen tvivl om, at kunderne på en række strækninger har oplevet en dårligere service og en mindre bekvem rejse end normalt.

Efter knap tre ugers intensivt arbejde fik DSB skabt en midlertidig løsning, der betød, at det ikke vil udgøre en sikkerhedsmæssig risiko, hvis en hydraulikpumpe igen løsner sig. 27. marts blev IC4-togsættene genindsat i driften, mens der fortsat arbejdes med at skabe en permanent løsning.

### **Billigere og nemmere at være kunde**

DSB ønsker at sikre kunderne en nem og bekvem rejse. Det skal være muligt at få aktuel, pålidelig og brugbar trafikinformation, især i de tilfælde, hvor der er afvigelser i forhold til køreplanen. DSB har derfor besluttet, at forbedring af trafikinformationen er et væsentligt fokusområde i 2017. Der arbejdes således på at forbedre og udvikle informationen til kunderne på stationer, i tog, på hjemmesiden, via App's og via Rejseplanen.

I januar blev Takst Sjælland indført. Det er den største omlægning af takstsystemerne i Danmark i 40 år. Med reformen blev etableret et samlet takstområde på Sjælland, hvilket indebærer en række forenklinger for kunderne. Et vigtigt princip er, at rejsekortet altid er billigste enkeltbillet i takstområdet.

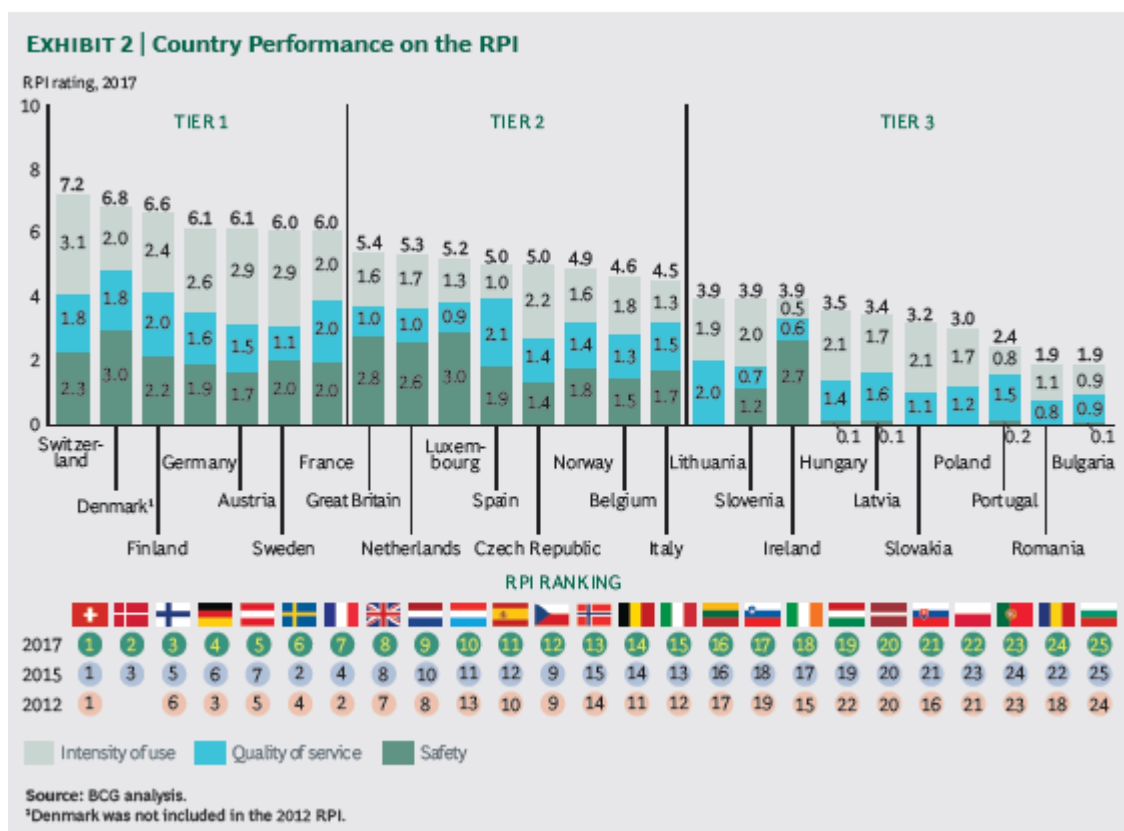
I forbindelse med Takst Sjælland er udarbejdet et nyt priskoncept for DSB 1', hvor man kan rejse på DSB 1' mod et fast tillæg til standardbilletten uanset rejsens længde. Det gør det enklere for kunderne at gennemskue prisen og giver på sigt mulighed for, at kunderne selv kan opgradere sig til DSB 1' i toget.

I april 2017 har DSB genindført 10 minutters drift på Kastrupbanen mellem København H og Københavns Lufthavn. Det er en mærkbar forbedring for kunderne. Øresundspendlerne får muligheden for 12 minutters kortere rejsetid mellem København H og Malmø på visse afgang. Det er endvidere positivt, at den svenske stat har besluttet at ophæve kravet om ID-kontrollen i tog, bus og færge fra 4. maj 2017. DSB håber, at den ophævede ID-kontrol vil betyde, at kundetabet på 12 procent siden ID-kontrollens indførelse kan vindes tilbage.

Kunderne er glade for DSB's Orange-koncept med salg af billige billetter på afgang med ledig sædekapacitet uden for myldretiderne. I januar 2017 blev gennemført en Orange-kampagne for tredje år i træk med priser ned til 39 kr. I kampagneperioden blev solgt cirka 91.000 Orange-billetter.

## Dansk jernbanesektor i international topklasse

Den danske jernbanesektor kommer fra et stærkt udgangspunkt set i international sammenhæng. I Boston Consulting Groups nyligt offentliggjorte undersøgelse "The 2017 European Railway Performance Index" ligger Danmark på en andenplads kun overgået af Schweiz.



Undersøgelsen måler på jernbanens kvalitet, service og sikkerhed samt transportandel i forhold til befolkningens størrelse. Målt på kvalitet ligger Danmark markant bedre end vores nabolande Tyskland, Sverige og Storbritannien. For Sverige trækker dårlig punktlighed ned i undersøgelsen, mens briterne udfordres med både dårlig punktlighed og dyre priser.

*"Nok er DSB og den danske jernbanesektor ikke perfekt, men vi ligger i et internationalt benchmark på en fornem europæisk andenplads."*  
Peter Schütze, Bestyrelsesformand

### **Fremtiden for den danske jernbanesektor**

I forlængelse af den politiske aftale om passagertogstrafik i Danmark 2015-2024 har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet igangsat en sektoranalyse af den fremtidige passagertogstrafik i Danmark. Formålet er at skabe en samlet strategi med klare udviklingsmål for jernbanen til gavn for kunderne. Det er en analyse, der vil kunne medføre ændringer i DSB's rolle og ansvar for tog driften. I bund og grund står valget principielt mellem et udbudt DSB, hvor DSB's togdrift enten udbydes i sin helhed eller opdeles i et antal pakker, eller en fortsættelse af DSB.

I perioden frem mod 2030 vil der i den danske jernbanesektor blive gennemført markante forandringer med massive investeringer i signalprogram, elektrificering, nye spor og indkøb af Fremtidens Tog. Forandringerne vil på længere sigt medføre, at passagertogstrafikken får en væsentlig bedre kvalitet, og at den kan drives væsentligt mere effektivt. Indtil da vil sektoren være præget af en risikofyldt omstilling med afledte driftsforstyrrelser. Jernbanesektoren er med andre ord en stor byggeplads frem mod 2030.

De senere års økonomiske resultater har vist, at DSB evner at skabe en konstant mere effektiv virksomhed. Det er vores vision, at DSB på baggrund af et el-baseret togsystem, nyt togmateriel og på en optimeret infrastruktur vil kunne agere markedsorienteret og skabe et fremtidens DSB uden statstilskud. DSB vurderer, at et markedsorienteret DSB vil kunne realisere mindst den samme effektivitet, som der eventuelt kan opnås ved udbud, men med en væsentlig lavere risiko.

Taastrup, den 11. maj 2017

---

Peter Schütze  
Bestyrelsesformand

---

Flemming Jensen  
Administrerende direktør

# Delårsrapport 1. kvartal 2017

Hoved- og nøgletal					
DSB-koncernen	1. kvartal		Vækst		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	Abs.	Pct.	2016
Nettoomsætning <sup>1)</sup>	2.485	2.496	-11	0	10.183
Indtægter i alt <sup>2)</sup>	2.901	3.016	-115	-4	12.248
Heraf poster af engangskarakter	-	63	-63	-	193
Omkostninger i alt	2.368	2.370	-2	0	9.503
Resultat før af- og nedskrivninger	533	646	-113	-17	2.745
Af- og nedskrivninger	451	459	-8	-2	4.634
Heraf poster af engangskarakter	-	-	-	-	2.767
Resultat af primær drift	82	187	-105	-56	-1.889
Resultat før skat	48	116	-68	-59	-2.193
Resultat før skat korigeret for poster af engangskarakter	48	53	-5	-9	381
Periodens resultat	39	88	-49	-56	-1.704
Balancesum	16.208	19.906	-3.698	-19	16.534
Egenkapital i alt	5.371	6.806	-1.435	-21	5.338
Rentebærende gæld, netto	5.900	6.663	-763	-11	6.034
Overskudsgrad (EBIT margin)*	3,3	7,5	-4,2	-56	-18,6
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.*	2,9	5,1	-2,2	-43	-27,8
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.*	2,3	4,2	-1,9	-45	-11,5
Gearing p.a.*	2,8	2,6	0,2	8	2,2
Soliditetsgrad*	33,1	34,2	-1,1	-3	32,3
Rentedækning*	2,4	2,6	-0,2	-8	-5,9
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.299	7.268	31	0	7.285
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	7.324	7.287	37	1	7.239
<b>Produktivitet – (danske aktiviteter) <sup>3)</sup></b>					
Passageromsætning og trafikkontraktindtægter pr. pladskilometer (øre/km)	55	53	2	4	55
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	31	30	1	3	31
Omkostninger pr. pladskilometer eksklusive poster af engangskarakter (øre/km)	58	55	3	5	56
<b>Kundepunktlighed <sup>4)</sup></b>					
Fjern- & Regionaltog (procent)	79,3	76,4	2,9	4	74,0
S-tog (procent)	92,7	95,8	-3,1	-3	92,6
<b>Operatørpunktlighed <sup>5)</sup></b>					
Fjern- & Regionaltog (procent)	94,0	92,7	1,3	1	92,0
S-tog (procent)	98,7	99,2	-0,5	-1	98,4
<b>Kunder</b>					
Kunder i Danmark (mio. kunder) <sup>6)</sup>	47,2	46,5	0,7	1	192,6
"Kundetilfredsheden for denne rejse" – (danske aktiviteter)	8,0	8,0	0	0	7,9
<b>Omdømme</b>					
Brugere af Fjern- & Regionaltog	48,9	52,3	-3,4	-7	49,7
Brugere af S-tog	55,4	55,5	-0,1	0	55,6
Ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog	39,9	44,4	-4,5	-10	41,5

<sup>1)</sup> Nettoomsætning vedrører jernbaneverksamheden.

<sup>2)</sup> Indtægter i alt inkluderer indtægter fra aktiviteter, der ikke vedrører jernbaneverksamheden.

<sup>3)</sup> Pladskilometer beregnes som det antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer.

<sup>4)</sup> Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltogstrafikken defineres som det antal passagerer, der benytter punktligt tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktligheden for S-togstrafikken defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønstre og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

<sup>5)</sup> Operatørpunktligheden er den samlede punktlighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

<sup>6)</sup> Kunder i Danmark i 2016 er korigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv. og opgjort som antal rejser.

\* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner i Årsrapport 2016.

## Beretning – finansielle aktiviteter

DSB opnåede i 1. kvartal 2017 et Resultat før skat på 48 mio. kr., hvilket var 68 mio. kr. lavere end i samme periode i 2016. Resultat før skat var i 1. kvartal 2016 positivt påvirket af poster af engangskarakter med 63 mio. kr.

Udviklingen i Resultat før skat var i de første 3 måneder af 2017 negativt påvirket af fald i passageromsætning og øgede hensættelser til tab på kontrolafgifter. Omkostninger i alt og Af- og nedskrivninger var i 1. kvartal 2017 på niveau med samme periode i 2016, mens Resultat før skat var positivt påvirket af lavere finansielle omkostninger.

Den nettorentebærende gæld er reduceret med 763 mio. kr. i forhold til 31. marts 2016 og udgjorde 5.900 mio. kr. pr. 31. marts 2017. Det er fortsat hovedsageligt pengestrømme fra driftsaktivitet, der har gjort det muligt at indfri lån. Gældsreduktionen kan især henføres til, at af- og nedskrivninger af det eksisterende materiel væsentligt overstiger investeringer i nyt materiel.

Ved udgangen af 1. kvartal 2017 udgjorde Gearing 2,8 (2,6), Afkast af investeret kapital efter skat 2,3 (4,2) og Soliditetsgrad 33,1 (34,2).

Balancesummen udgjorde 16.208 mio. kr. i forhold til 19.906 mio. kr. pr. 31. marts 2016. Nedgangen i Aktiver i alt skyldes primært af- og nedskrivninger af Transportmateriel. Faldet i Passiver i alt skyldes en reduktion af hensatte forpligtelser samt indfrielse af gæld. Faldet i Egenkapital kan primært henføres til nedskrivningen af IC2- og IC4-togsæt i 2016.

DSB har i 1. kvartal 2017 investeret 203 mio. kr. (210 mio. kr.). Investeringerne omfattede primært store eftersyn af Fjern- & Regionaltog og S-tog.

## Nettoomsætning

DSB-koncernens nettoomsætning udgjorde 2.485 mio. kr. i de første 3 måneder af 2017 (2.496 mio. kr.).

Passageromsætning udgjorde 1.299 mio. kr. (1.327 mio. kr.). Udviklingen er negativt påvirket af et fald i antal rejser i Fjern- & Regionaltog – blandt andet som følge af sporarbejder og ID-kontrol. Hertil kommer øgede hensættelser til tab på kontrolafgifter i 1. kvartal 2017.

For S-tog var der i perioden 0,7 mio. flere rejser end i samme periode sidste år, hvilket positivt påvirker udviklingen i passageromsætning.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 1.098 mio. kr. og er på niveau med 1. kvartal 2016 (1.093 mio. kr.).

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. er på niveau med 1. kvartal 2016 og udgjorde 72 mio. kr. i årets første 3 måneder (73 mio. kr.).

Udlejning af togmateriel udgjorde 16 mio. kr. og er steget med 13 mio. kr. i forhold til samme periode i 2016. Denne udvikling skyldes udlejning af togmateriel til kørsel København-Hamburg, der tidligere primært blev gennemført med materiel fra Deutsche Bahn.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver faldt med 24 mio. kr. og udgjorde 155 mio. kr. i 1. kvartal 2017. Dette skyldes primært, at der forfaldt færre kilometerbase-rede store eftersyn på Fjern- & Regionaltog og S-tog.

Andre driftsindtægter udgjorde 261 mio. kr. og er faldet med 80 mio. kr. Udviklingen kan primært henføres til, at der i 1. kvartal 2016 blev realiseret avancer ved salg af fast ejendom. Derudover er Andre driftsindtægter negativt påvirket af mindre salg af kioskvarer som følge af midlertidig lukning af butik på grund af en større renovering af Østerport station.

## **Omkostninger**

Omkostninger i alt udgjorde 2.368 mio. kr. i de første 3 måneder af 2017 (2.370 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer er steget 9 mio. kr. i forhold til samme periode i 2016 og udgjorde 464 mio. kr. Udviklingen er påvirket af, at der i perioden er øgede omkostninger til reservedele til løbende reparation af togsæt. Omvendt ses et fald i omkostningerne til energi til fremføring.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 980 mio. kr. og er faldet 8 mio. kr. i forhold til samme periode i 2016. I perioden er der afholdt øgede omkostninger til konsulenter til gennemførsel af flere IT-udviklingsopgaver – herunder til understøttelse af nye takstreformer – ligesom der er øgede omkostninger i forbindelse med uddannelse af nye lokomotivførere. Dette modsvares af reducerede omkostninger – blandt andet til materielle til kørsel København-Hamburg, der nu i modsætning til tidligere primært bliver gennemført med IC3-togsæt.

Personaleomkostninger på 924 mio. kr. var på niveau med 1. kvartal 2016 (927 mio. kr.) til trods for det stigende antal fuldtidsbeskæftigede på værkstederne og den almindelige lønudvikling.

## **Af- og nedskrivninger**

Af- og nedskrivninger udgjorde 451 mio. kr. mod 459 mio. kr. i samme periode i 2016. De i 2016 gennemførte nedskrivninger på IC4-togsæt påvirker samlet set ikke afskrivninger i 1. kvartal 2017, idet restlevetiden samtidig blev afkortet i konsekvens af den planlagte anskaffelse af el-togsæt.

## **Finansielle poster**

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 34 mio. kr. (71 mio. kr.). Nedgangen i Finansielle poster, netto skyldes primært reduktionen af den nettorentebærende gæld.

## **Forventninger til 2017**

I 2017 vil DSB fortsat intensivere arbejdet med driftsforbedrende aktiviteter for at øge punktligheden – blandt andet ved at reducere antal forsinkende fejl på materiellet.

DSB forventer et resultat før skat og poster af engangskaraktér i størrelsesordenen 500 mio. kr. for 2017.

## Produktivitet

Ved udgangen af 1. kvartal 2017 var antal fuldtidsbeskæftigede 7.324, hvilket er en stigning på 37 medarbejdere i forhold til udgangen af 1. kvartal 2016.

Tabel 1: Antal fuldtidsbeskæftigede				
	1. kvartal		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter	7.145	7.093	52	1
Svenske aktiviteter	96	94	2	2
Tyske aktiviteter <sup>1)</sup>	83	100	-17	-17
<b>Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo</b>	<b>7.324</b>	<b>7.287</b>	<b>37</b>	<b>1</b>
<b>Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt</b>	<b>7.299</b>	<b>7.268</b>	<b>31</b>	<b>0</b>

<sup>1)</sup> Omkostninger til disse fuldtidsbeskæftigede er indregnet i Personaleomkostninger pro rata med 50 procent.

Antal fuldtidsbeskæftigede i danske aktiviteter er ved udgangen af 1. kvartal 2017 øget med 52 sammenlignet med ultimo 1. kvartal 2016. Udviklingen skyldes primært ansættelse af flere medarbejdere på værkstederne for at reducere antal forsinkende fejl på materiellet. Dette modsvares delvist af færre medarbejdere som følge af omdannelsen af Danmarks Jernbanemuseum til en erhvervsdrivende fond i starten af 2017.

Tabel 2: Produktivitet i de danske togaktiviteter				
	1. kvartal		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
Omkostninger pr. pladskilometer <sup>1)</sup> (øre/km)	58	55	3	5
Antal togkilometer pr. medarbejder	2.959	3.065	-106	-3
Antal togrejser pr. medarbejder	10.044	9.927	117	1

<sup>1)</sup> Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer. Beregningen indeholder afskrivninger, men ikke poster af engangskaraktter.

Omkostninger pr. pladskilometer er 5 procent højere end i samme periode i 2016, når der korrigeres for poster af engangskaraktter. Stigningen skyldes primært, at antal pladskilome-

ter faldt som følge af overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen, IC4-nedbrud og implementering af køreplanen for 2017 (K17).

Flere tiltag har i de seneste år øget kundernes selvbetjening – herunder den fortsatte udbredelse af rejsekortet. Ved udgangen af marts 2017 var der 2,1 mio. aktive rejsekort – heraf 111.000 udstedt i 1. kvartal 2017. Derudover er omsætningen på DSB App'en mere end fordoblet og er steget fra 150.000 månedlige brugere i marts 2016 til 250.000 i marts 2017.

## Punktlighed

Tabel 3: Kundepunktlighed <sup>1)</sup>				
Procent	1. kvartal		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct. point
Fjern- & Regionaltog	79,3	76,4	2,9	4
S-tog	92,7	95,8	-3,1	-3

<sup>1)</sup> Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltogstrafikken defineres som det antal passagerer, der benytter punktligt tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktligheden for S-togstrafikken defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog steg fra 76,4 i 2016 til 79,3 procent i 2017. Stigningen skyldes primært forbedringerne i operatørpunktligheden.

Kundepunktligheden for S-tog har været under pres og er faldet fra 95,8 i 2016 til 92,7 procent i 2017. Dette skyldes primært det nye signalsystem (CBTC) på strækningen Jægersborg-Hillerød, der endnu ikke fungerer som forudsat.

**Tabel 4: Operatørpunktlighed <sup>1)</sup>**

Procent	1. kvartal		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct. point
Fjern- & Regionaltog	94,0	92,7	1,3	1
S-tog	98,7	99,2	-0,5	-1

<sup>1)</sup> Operatørpunktligheden er den samlede punktighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for punktlige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Operatørpunktligheden i Fjern- & Regionaltog er steget i årets første 3 måneder fra 92,7 i 2016 til 94,0 procent i 2017, som er lige over Trafikkontraktens mål på 93,9 procent.

Beslutningen om at indstille passagerdriften med IC4-togsæt mellem 7. og 26. marts har midlertidigt påvirket operatørpunktligheden negativt. Samlet set er operatørpunktligheden dog forbedret. Årsagerne hertil skyldes i al væsentlighed øget fokus på reduktion af fejl på lokomotiver, togsæt og togvogne samt ændringer i køreplanen, som har gjort den mere robust. Der er blandt andet indarbejdet mere tid til grænsekontrol ved Padborg og den nu ophævede ID-kontrol i Københavns Lufthavn, ligesom der er foretaget ændringer i køre- og holdetider.

Operatørpunktligheden for S-tog er faldet fra 99,2 i 2016 til 98,7 procent i 2017. Dette skyldes blandt andet fejl på materiellet. Til trods for faldet i 2017 var operatørpunktligheden fortsat højere end Trafikkontraktens mål på 97,5 procent.

## Kunder

I 1. kvartal 2017 blev der foretaget 47,2 mio. rejser med DSB i Danmark sammenlignet med 46,5 mio. rejser i samme periode sidste år. Dette svarer til en vækst på 1 procent, hvoraf 0,5 mio. rejser kan henføres til påskens placering.

**Tabel 5: Antal kunder (rejser)**

1.000 kunder (rejser)	1. kvartal		Vækst	
	2017	2016 <sup>1)</sup>	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	18.037	18.118	-81	0
Øst (Sjælland)	12.317	12.247	70	1
Vest (Jylland og Fyn)	3.606	3.699	-93	-3
Øst/Vest (over Storebælt)	1.947	2.038	-91	-4
Øvrige	167	134	33	25
S-tog	29.121	28.375	746	3
<b>Danmark i alt</b>	<b>47.158</b>	<b>46.493</b>	<b>665</b>	<b>1</b>
<b>Sverige i alt</b>	<b>1.025</b>	<b>975</b>	<b>50</b>	<b>5</b>
<b>Tyskland i alt</b>	<b>541</b>	<b>542</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>
<b>I alt</b>	<b>48.724</b>	<b>48.010</b>	<b>714</b>	<b>1</b>

<sup>1)</sup> I forhold til tidligere offentliggjorte tal er 2016 påvirket af overdragelse af aktiviteter på Grenaa-banen, og Sverige er reduceret med 0,3 mio. rejser.

På strækninger, hvor togdriften ikke har været påvirket af sporarbejder mv., har det været muligt at tiltrække flere kunder.

Fjern- & Regionaltog havde 18,0 mio. rejser mod 18,1 mio. rejser i samme periode i 2016.

Stigningen i trafikken på Sjælland på 1 procent har været positivt påvirket af flere rejser på Kystbanen. Denne stigning er dog modsvaret af den nu ophævede ID-kontrol i Københavns Lufthavn og et fald i antal rejser i den resterende del af hovedstadsområdet. Udenfor hovedstadsområdet er realiseret 0,4 procent flere rejser i forhold til 2016.

I Jylland og på Fyn er der sket et fald i antal rejser på 3 procent. De faktiske rejser i 2017 er faldet som følge af overdragelsen i august 2016 af aktiviteterne på Grenaa-banen til Midttrafik i konsekvens af den fremtidige etablering af Aarhus Letbane. 2016 er korrigeret i overstemmelse hermed.

Udviklingen i antal rejser - herunder mellem landsdelene - er fortsat udfordret. Dette skyldes blandt andet de nye befordringsregler for Ungdomskort, hvor egenbetalingen for de dy-

reste Ungdomskort er steget væsentligt. Markedsandelen er faldet med 1 procentpoint i forhold til samme periode i 2016.

S-tog havde 29,1 mio. rejser i 1. kvartal 2017, hvilket er en stigning på 3 procent, hvoraf 0,5 mio. rejser kan henføres til påskens placering.

Takst Sjælland trådte i kraft 15. januar 2017. Det er endnu ikke muligt at sige noget om takstreformens konsekvenser for antal rejser og passageromsætning.

I forbindelse med Takst Sjælland blev et nyt priskoncept på DSB 1' udviklet, hvilket indebærer en fast pris på DSB 1' uanset rejse-længde. Strukturen gør produktet mere enkelt at sælge og giver på sigt mulighed for selvbetjent opgradering i toget.

DSB har fortsat fokus på markedsføring, produkt- og serviceudvikling. I januar 2017 blev blandt andet gennemført DSB Orange-udsalg, og i 1. kvartal 2017 blev solgt cirka 354.000 DSB Orange-billetter mod 262.000 i 1. kvartal 2016.

## Materiel

Tabel 6: Litrakilometer <sup>1)</sup>				
Kilometer (1.000)	1. kvartal		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	1.358	1.455	-97	-7
IC3-togsæt	7.831	7.851	-20	0
IR4-togsæt	2.212	2.323	-111	-5
Øresunds-togsæt	2.309	2.176	133	6
Dobbeltdekker-vogne	4.307	4.193	114	3
MR-togsæt	259	557	-298	-54
Desiro-togsæt	700	661	39	6
Diesellokomotiver – ME	995	920	75	8
S-togsæt	4.160	4.428	-268	-6

<sup>1)</sup> Litrakilometer er det sammenlagte antal kilometer, som DSB's lokomotiver, togsæt og Dobbeltdekker-vogne kører i Danmark.

Andelen af IC4-togsæt i driften er faldet set i forhold til samme periode sidste år. Faldet i literakilometer skyldes indstillingen af passagerdrift med IC4-togsæt i marts 2017. Kørsel

med IC3-togsæt har været på niveau med samme periode i 2016.

MR-togsættenes andel i driften er som planlagt mindre end i samme periode sidste år. MR-togsæt har dog kørt flere literakilometer end planlagt i 1. kvartal 2017, da de visse steder erstattede IC4-togsætterne i den periode, hvor passagerdriften med disse var indstillet.

Kørsel med Desiro-togsæt er øget sammenlignet med samme periode sidste år, da Desiro-togsætterne nu er fuldt indfaset på Lille Syd (Roskilde-Næstved) samtidig med, at de som tidligere kører på Svendborgbanen.

Nedgangen af antal kørte literakilometer med S-togsæt skyldes alene en tilpasning af køreplanen.

Tabel 7: Antal kørte kilometer mellem hændelser <sup>1) 2)</sup>				
Kilometer (1.000)	1. kvartal		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	4,2	3,6	0,6	17
IC3-togsæt	60,2	30,5	29,7	97
IR4-togsæt	12,5	9,0	3,5	39
Øresunds-togsæt	23,2	22,0	1,2	5
MR-togsæt	8,6	9,8	-1,2	-12
Desiro-togsæt	17,9	24,5	-6,6	-27
Diesellokomotiver – ME	28,3	19,6	8,7	44
S-togsæt	13,0	15,6	-2,6	-17

<sup>1)</sup> En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.

<sup>2)</sup> Antal kørte kilometer mellem hændelser er opgjort med et forsinkelseskriterie på 2:59 min. Sammenligningstal for 2016 er tilpasset.

DSB afsluttede i efteråret 2016 en ekstern undersøgelse for at afdække årsagerne til den faldende driftsstabilitet i DSB's togmateriel. Der blev ikke konstateret én enkeltstående årsag til det faldende antal kørte kilometer mellem hændelser (MDBF), men derimod flere årsager, der hver især og i kombination har medvirket til et faldende antal kørte kilometer mellem hændelser og derved medført en gradvis forringelse.

DSB igangsatte på baggrund af undersøgelsen en række initiativer, som skulle afhjælpe den faldende driftsstabilitet, herunder udvidelse af værkstedskapaciteten i DSB Vedligehold.

Overordnet set er udviklingen i antal kørte kilometer mellem hændelser positiv. Især har IC3-togsættene haft en meget positiv udvikling, idet antallet af kørte kilometer mellem hændelser næsten er fordoblet.

IC4-togsæt har på trods af hændelsen med hydraulikpumpen, som betød indstilling af passagerdrift i en periode, oplevet en stigning i antal kørte kilometer mellem hændelser sammenlignet med samme periode sidste år.

Faldet i antal kørte kilometer mellem hændelser på S-togsættene skyldes primært ibrugtagning af det nye signalsystem på strækningen Jægersborg-Hillerød, som har nødvendiggjort installation af nyt udstyr i S-togsættene.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem nedbrud <sup>1)</sup>				
Kilometer (1.000)	1. kvartal		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	23,4	30,3	-6,9	-23
IC3-togsæt	782,4	713,4	69,0	10
IR4-togsæt	315,6	580,2	-264,6	-46
Øresunds-togsæt	477,3	142,8	334,5	-
MR-togsæt	28,8	37,1	-8,3	-22
Desiro-togsæt	46,6	50,8	-4,2	-8
Diesellokomotiver – ME	165,2	91,9	73,3	80
S-togsæt	36,7	56,8	-20,1	-35

<sup>1)</sup> Et tog/togsæt, som på grund af en teknisk fejl aflyses og ikke kan gennemføre sit planlagte løb, mens det er i drift.

Generelt skal der ikke mange nedbrud til, før antal kørte kilometer mellem nedbrud ændres væsentligt.

Udviklingen i antal kørte kilometer mellem nedbrud med IR4-togsæt skyldes et højt antal kilometer i 1. kvartal 2016. Det kørte antal kilometer i 1. kvartal 2017 er på niveau med det gennemsnitlige antal kørte kilometer for hele 2016.

Øresunds-togsættene og ME-lokomotiverne har haft en markant positiv udvikling i antal kørte kilometer mellem nedbrud.

Nedgangen i antal kørte kilometer mellem nedbrud for S-togsæt kan henføres til installationen af nyt udstyr til understøttelse af det nye signalsystem.

## Anvendt regnskabspraksis

Delårsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Indtægter fra salg af kioskvarer er indregnet under Andre driftsindtægter mod tidligere Nettoomsætning. Sammenligningstal er tilpasset. Delårsrapporten er i øvrigt aflagt efter samme regnskabspraksis som Årsrapport 2016.

## Begivenheder indtruffet efter 31. marts 2017

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. marts 2017, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af nærværende delårsrapport.

## Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold.

# Påtegning

## Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt delårsrapporten for perioden 1. januar – 31. marts 2017 for DSB.

Delårsrapporten, der hverken er revideret eller reviewet af virksomhedens revisorer, er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at delårsrapporten giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. marts 2017 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for perioden 1. januar – 31. marts 2017.

Det er endvidere vores opfattelse, at delårsrapporten indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens aktiviteter og økonomiske forhold, periodens resultat og koncernens finansielle stilling som helhed.

Taastrup, den 11. maj 2017

### Direktionen

Flemming Jensen  
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner  
Økonomidirektør

Anders Egehus  
Direktør for Drift

Jürgen Müller  
Direktør for Strategi  
& Togmateriel

### Bestyrelsen

Peter Schütze  
Formand

Annette Sadolin  
Næstformand

Carsten Gerner

Christina Grumstrup Sørensen

Hans Christian Kirketerp-Møller   Preben Steenholdt Pedersen   Birthe Østergaard Petersen



# Regnskab

Resultatopgørelse			
Koncern	1. kvartal		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	2016
<b>Indtægter</b>			
Nettoomsætning	2.485	2.496	10.183
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	155	179	674
Andre driftsindtægter	261	341	1.391
<b>Indtægter i alt</b>	<b>2.901</b>	<b>3.016</b>	<b>12.248</b>
<b>Omkostninger</b>			
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	464	455	1.903
Andre eksterne omkostninger	980	988	3.864
Personaleomkostninger	924	927	3.736
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>2.368</b>	<b>2.370</b>	<b>9.503</b>
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>533</b>	<b>646</b>	<b>2.745</b>
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	451	459	4.634
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>82</b>	<b>187</b>	<b>-1.889</b>
<b>Finansielle poster</b>			
Resultat efter skat i associerede virksomheder	0	0	0
Finansielle indtægter	1	3	13
Finansielle omkostninger	35	74	317
<b>Finansielle poster, netto</b>	<b>-34</b>	<b>-71</b>	<b>-304</b>
<b>Resultat før skat</b>	<b>48</b>	<b>116</b>	<b>-2.193</b>
Skat af periodens resultat	-9	-28	489
<b>Periodens resultat</b>	<b>39</b>	<b>88</b>	<b>-1.704</b>
<b>Periodens resultat fordeles således:</b>			
Virksomhedsdeltager i DSB	39	88	-1.704
Minoritetsinteresser	0	0	0
<b>Periodens resultat</b>	<b>39</b>	<b>88</b>	<b>-1.704</b>

Balance – aktiver			
Koncern	1. kvartal		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	2016
<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>			
Øvrige udviklingsprojekter	156	227	172
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	86	61	79
<b>Immaterielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>242</b>	<b>288</b>	<b>251</b>
<b>Materielle anlægsaktiver</b>			
Grunde og bygninger	4.561	4.522	4.607
Transportmateriel	8.391	11.853	8.589
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	837	955	856
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	162	154	145
<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>13.951</b>	<b>17.484</b>	<b>14.197</b>
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>			
Kapitalandele i associerede virksomheder	0	0	0
Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	251	256	250
Andre tilgodehavender	29	98	38
<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>280</b>	<b>354</b>	<b>288</b>
<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>14.473</b>	<b>18.126</b>	<b>14.736</b>
<b>Varebeholdninger</b>	<b>493</b>	<b>427</b>	<b>485</b>
<b>Handelsejendomme</b>	<b>187</b>	<b>97</b>	<b>183</b>
<b>Tilgodehavender</b>			
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	568	712	621
Andre tilgodehavender	237	292	283
Periodeafgrænsningsposter	180	169	155
<b>Tilgodehavender i alt</b>	<b>985</b>	<b>1.173</b>	<b>1.059</b>
<b>Likvide beholdninger</b>	<b>70</b>	<b>83</b>	<b>71</b>
<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>1.735</b>	<b>1.780</b>	<b>1.798</b>
<b>Aktiver i alt</b>	<b>16.208</b>	<b>19.906</b>	<b>16.534</b>

Balance – passiver			
Koncern	1. kvartal		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	2016
<b>Egenkapital</b>			
Ansvarlig kapital	4.760	4.760	4.760
Overført resultat	611	2.046	578
Foreslået udbytte	-	-	0
<b>Virksomhedsdeltager i DSB's andel af egenkapital</b>	<b>5.371</b>	<b>6.806</b>	<b>5.338</b>
<b>Minoritetsinteresser</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Egenkapital i alt</b>	<b>5.371</b>	<b>6.806</b>	<b>5.338</b>
<b>Hensatte forpligtelser</b>			
Andre hensatte forpligtelser	63	105	64
Udskudte skatteforpligtelser	898	1.414	918
<b>Hensatte forpligtelser i alt</b>	<b>961</b>	<b>1.519</b>	<b>982</b>
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>			
Langfristede lån	4.642	5.475	4.609
Ansvarlig lånekapital	2	2	2
Øvrige langfristede gældsforpligtelser	528	792	591
Anden gæld	290	317	302
<b>Langfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>5.462</b>	<b>6.586</b>	<b>5.504</b>
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>			
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	229	1.163	229
Kortfristede lån	905	-	1.000
Kreditinstitutter	102	71	199
Leverandørgæld	1.440	1.569	1.639
Selskabsskat	39	-	63
Anden gæld	846	1.067	793
Periodeafgrænsningsposter	853	952	787
Skyldigt udbytte	-	173	-
<b>Kortfristede gældsforpligtelser i alt</b>	<b>4.414</b>	<b>4.995</b>	<b>4.710</b>
<b>Gældsforpligtelser i alt</b>	<b>9.876</b>	<b>11.581</b>	<b>10.214</b>
<b>Passiver i alt</b>	<b>16.208</b>	<b>19.906</b>	<b>16.534</b>

Egenkapitalopgørelse						
Koncern						
Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Virksomhedsdelta-ger i DSB's andel af egen-kapital	Minoritets-interesser	Egenkapi-tal i alt
<b>Egenkapital pr. 1. januar 2016</b>	<b>4.760</b>	<b>1.998</b>	<b>173</b>	<b>6.931</b>	<b>0</b>	<b>6.931</b>
Vedtaget udbytte	-	-	-173	-173	-	-173
Periodens resultat	-	88	-	88	0	88
Valutakursregulering	-	0	-	0	-	0
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	345	-	345	-	345
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-385	-	-385	-	-385
<b>Egenkapital pr. 31. marts 2016</b>	<b>4.760</b>	<b>2.046</b>	<b>0</b>	<b>6.806</b>	<b>0</b>	<b>6.806</b>
Indskud fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	-	42	-	42	-	42
Periodens resultat	-	-1.792	-	-1.792	0	-1.792
Valutakursregulering	-	-2	-	-2	-	-2
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	385	-	385	-	385
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-108	-	-108	-	-108
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	7	-	7	-	7
<b>Egenkapital pr. 31. december 2016</b>	<b>4.760</b>	<b>578</b>	<b>0</b>	<b>5.338</b>	<b>0</b>	<b>5.338</b>
Periodens resultat	-	39	-	39	0	39
Valutakursregulering	-	0	-	0	-	0
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	108	-	108	-	108
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-114	-	-114	-	-114
<b>Egenkapital pr. 31. marts 2017</b>	<b>4.760</b>	<b>611</b>	<b>0</b>	<b>5.371</b>	<b>0</b>	<b>5.371</b>

Pengestrømsopgørelse			
Koncern	1. kvartal		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	2016
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>82</b>	<b>187</b>	<b>-1.889</b>
<b>Regulering for ikke-likvide driftsposter</b>			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	451	459	4.634
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-1	4	-37
<b>Andre reguleringer</b>			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1	-61	-189
Finansielle poster netto, betalt	-18	-38	-366
Selskabsskat, betalt	-51	-94	-98
Ændring i driftskapital	-63	177	95
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt</b>	<b>401</b>	<b>634</b>	<b>2.150</b>
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, eksklusive aktiverede renter	-203	-210	-1.147
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	0	72	253
Afdrag på ansvarlig lånekapital	-	-	9
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt</b>	<b>-203</b>	<b>-138</b>	<b>-885</b>
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>			
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	65	200	1.000
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-7	-7	-1.743
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-160	-450	-250
Ændring i kreditinstitutter	-97	-198	-70
Betalt udbytte	-	-	-173
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt</b>	<b>-199</b>	<b>-455</b>	<b>-1.236</b>
<b>Ændring i likvider i alt</b>	<b>-1</b>	<b>41</b>	<b>29</b>
Likvider 1. januar	71	42	42
<b>Likvider ultimo</b>	<b>70</b>	<b>83</b>	<b>71</b>

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

## Resultatopgørelse pr. kvartal

Koncern	2017	2016			
Beløb i mio. kr.	1. kvrt.	1. kvrt.	2. kvrt.	3. kvrt.	4. kvrt.
Passageromsætning	1.299	1.327	1.406	1.337	1.424
Indtægter fra trafikkontrakter	1.098	1.093	1.113	1.089	1.099
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	72	73	54	70	85
Udlejning af togmateriel	16	3	2	8	0
<b>Nettoomsætning</b>	<b>2.485</b>	<b>2.496</b>	<b>2.575</b>	<b>2.504</b>	<b>2.608</b>
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	155	179	155	141	199
Andre driftsindtægter	261	341	319	359	372
<b>Indtægter i alt</b>	<b>2.901</b>	<b>3.016</b>	<b>3.049</b>	<b>3.004</b>	<b>3.179</b>
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	464	455	450	478	520
Andre eksterne omkostninger	980	988	942	907	1.027
Personaleomkostninger	924	927	987	917	905
<b>Omkostninger i alt</b>	<b>2.368</b>	<b>2.370</b>	<b>2.379</b>	<b>2.302</b>	<b>2.452</b>
<b>Resultat før af- og nedskrivninger</b>	<b>533</b>	<b>646</b>	<b>670</b>	<b>702</b>	<b>727</b>
Af- og nedskrivninger	451	459	1.173	442	2.560
<b>Resultat af primær drift</b>	<b>82</b>	<b>187</b>	<b>-503</b>	<b>260</b>	<b>-1.833</b>
Finansielle poster, netto	-34	-71	-60	-56	-117
<b>Resultat før skat</b>	<b>48</b>	<b>116</b>	<b>-563</b>	<b>204</b>	<b>-1.950</b>
<b>Periodens resultat</b>	<b>39</b>	<b>88</b>	<b>-438</b>	<b>160</b>	<b>-1.514</b>
<b>Egenkapital i alt</b>	<b>5.371</b>	<b>6.806</b>	<b>6.459</b>	<b>6.559</b>	<b>5.338</b>
Indtjeningsgrad (EBITDA-margin)	21,4	25,9	26,0	28,0	27,9
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	2,9	5,1	-26,4	9,8	-101,8
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	2,3	4,2	-11,8	6,3	-46,8

## Finanskalender 2017

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

Halvårsrapport 2017	17. august 2017
3. kvartal 2017	8. november 2017

## Publikationer

Delårsrapport for 1. kvartal 2017 findes på [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

## Virksomhedsoplysninger

### Adresse

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup  
Tlf. 70 13 14 15

[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

CVR nr. 25050053

### Hjemstedskommune

Høje-Taastrup

### Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

### Revision

Ernst & Young  
Godkendt Revisionspartnerselskab  
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

### Bank

Nordea Bank Danmark A/S

### Udgiver

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup

### Redaktionsansvarlige

Marianne Holmbjerg  
Anders Reinholt  
Niels-Otto Fisker

### Grafisk design

Kommunikation & Branding

### Foto

DSB's Billedarkiv