

Årsrapport

Plads til alle på rejsen
mod det bæredygtige



20
24



Indhold

Ledelsesberetning

Sammenfatning

Finansielt overblik

Strategi

Strategi, forretningsmodel og værdikæde

Resultater

Kunderne frem til tiden

Togdrift

Investeringer

Bæredygtighedsrapport

Generelle oplysninger

DSB gør en forskel i lokalområdet

Organisation og ledelse

Dobbelt Væsentlighedsanalyse

Oplysningskrav

Oplysningskrav, der stammer fra anden EU-lovgivning

Miljø

Klimaændringer

Forurening til luft, vand og jord

Biodiversitet og økosystemer

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

EU Taksonomiforordning

3

4

6

10

11

16

17

19

22

25

26

28

29

40

45

50

55

56

72

77

82

87

Sociale forhold

Medarbejderforhold

Arbejdstagere i værdikæden

Forbrugere og slutbrugere

Ledelse

God forretningsetik

Et mangfoldigt DSB skaber en sund virksomhed

Koncernregnskab og årsregnskab

Noter og anvendt regnskabspraksis

Erklæringer

Supplerende beretninger

Supplerende hovedtal

Øvrige virksomhedsforhold

Strækingsregnskab

97

98

113

117

124

125

130

131

136

163

169

170

173

174



Ledelsesberetning





Sammenfatning

Resultat før skat udgjorde et overskud på 675 mio. kr. i 2024

- 6 procent flere rejser i forhold til 2023
- Passageromsætningen har for første gang rundet 6 mia. kr. og er steget med 11 procent
- Rekordsalg af Orange-billetter
- Lancering af Check ind i DSB's app i april
- Kundepunktlighed for Fjern- & Regionaltog er løftet og ligger som S-tog over kontraktmålet
- Nyt elektrisk togmateriel på vej
- Stor interesse for grønne DSB-obligationer

DSB har et solidt økonomisk fundament

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 675 mio. kr. mod et overskud på 425 mio. kr. i 2023.

Resultatet er positivt påvirket af den øgede passageromsætning, som er steget med 608 mio. kr. (11 procent) og for første gang har rundet 6 mia. kr.

De seneste års arbejde med effektivisering af forretningen har sammen med kundevæksten givet DSB et solidt økonomisk fundament. DSB har grundlæggende en sund økonomi og dermed et godt afsæt til milliardinvesteringerne i nyt elektrisk togmateriel og nye værksteder de kommende år.

Vækst på tværs af alle markeder

Der blev i 2024 foretaget 9,4 mio. flere rejser end i 2023. Det svarer til en vækst på 6 procent. Der er solgt flere rejser på alle markeder, og væksten har været særlig høj for S-tog, regionaltog på Sjælland og rejser over Storebælt.

Antallet af togrejser over Storebælt var i 2024 det højeste nogensinde. Udviklingen er særligt drevet af et øget salg af Orange-billetter og erhvervsrejser.

Salget af erhvervsrejser via erhvervsaftaler har haft en markant fremgang, og omsætningen for erhvervsrejser er i 2024 steget med 25 procent i forhold til 2023.

Succes med Check ind i DSB's app

Check ind løsningen i DSB's app blev lanceret 29. april. Den digitale løsning gør det muligt at checke ind og ud i bus, tog og metro, og gør det lettere at være kunde. Kunderne behøver ikke at tanke op, men betaler i stedet for én rejse ad gangen. Prisen er den samme som på det velkendte rejsekort.

Check ind og videreudviklingen af DSB's app er en forudsætning for at understøtte den fortsatte vækst og kundernes forventninger til enkle digitale løsninger.

DSB's app er i dag vores største salgskanal med mere end 1,8 mio. unikke brugere og en omsætning på 2,3 mia. kr. Den giver ud over en forbedret oplevelse til kunderne også færre omkostninger til blandt andet fysiske billetter, billetsalg eller øvrige salgskanaler.

Introduktionen af Check ind har samtidig skabt en betydelig vækst i antal kunder, der optjener point og opnår andre fordele med DSB Plus - blandt andet i form af rabat på teater- og museumsbesøg. Desuden kan point bruges til lidt godt til turen i 7-Eleven butikkerne på stationerne.

Den associerede virksomhed Rejsekort & Rejseplan A/S har også lanceret en app med en check ind løsning i 2024. Fra et forbrugerperspektiv er det positivt med flere muligheder inden for området.

Kundepunktlighed over mål trods udfordringer

Det at kunne komme frem til tiden er en helt afgørende faktor for de fleste kunder. Derfor er punktlighed et af vores vigtigste kontraktmål. Kundepunktligheden er udtryk for andelen af kunder, der kommer frem inden for 2:59 minutter i forhold til planlagt ankomst.

I 2024 er kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog løftet solidt i forhold til sidste år, mens den for S-tog har fastholdt sit høje niveau.

I 2024 kom 96,0 procent af S-togs kunder punktligt frem til deres destination. Det er over kontraktmålet for kundepunktligheden på 92,4 procent og den højeste kundepunktlighed, der indtil videre er opnået. Den høje kundepunktlighed for S-tog kan tilskrives en stabil drift og færre driftsforstyrrende hændelser. Med flere hundrede tusinder kunder dagligt i S-tog er det afgørende for hovedstadsområdet med en stabil S-togsdrift.

For Fjern- & Regionaltog er kundepunktligheden steget til 76,6 procent i 2024 fra 71,7 procent i 2023. Kontraktmålet for Fjern- & Regionaltog er 75,0 procent. Samtidig er mere end 9 ud af 10 af kunderne fremme med mindre end 10 minutters forsinkelse. Den forbedrede kundepunktlighed for Fjern- & Regionaltog er blandt andet resultatet af en mere robust køreplan og færre fejl på infrastrukturen sammenlignet med sidste år.

Fjern- & Regionaltog har været påvirket af udfordringer med leverancer af reservedele og vedligeholdelse i 2024. Det har betydet, at en del planlagt reparation og vedligeholdelse af togene ikke er blevet gennemført, og det har

Udvalgte hovedtal

Beløb i mio. kr.	4. kv. 2024	4. kv. 2023	2024	2023
Passageromsætning	1.575	1.414	6.012	5.404
Trafikkontraktindtægter	899	898	3.625	3.565
Indtægter i alt	3.198	3.023	12.047	11.417
Omkostninger i alt	2.768	2.678	10.309	9.906
Resultat før skat	134	-2	675	425
Antal rejser (mio.)	43,7	41,6	169,6	161,0
Antal rejser korregeret for ophørt salg Helsingør-Helsingborg (mio.)	43,7	41,4	169,6	160,2
Kundepunktlighed S-tog (procent)	96,4	94,8	96,0	95,9
Kundepunktlighed Fjern- & Regionaltog (procent)	76,0	70,1	76,6	71,7



medført begrænset togmateriel til rådighed for driften. For kunderne har det i nogle tilfælde betydet afgang med kortere togsæt end planlagt samt enkelte aflysninger.

På trods af udfordringerne har driftsstabiliteten i 2024 samlet set været højere end i 2023. Læs mere herom på side 19-20.

”Vi har haft en solid vækst og sat kunderekord på flere markeder i løbet af året, og punktligheden er løftet. DSB står med et godt udgangspunkt for at få kunderne til at vælge den kollektive transport i de kommende år.”

Flemming Jensen, administrerende direktør

Investeringer i nye elektriske tog og nye værksteder på rette spor

DSB er med investeringer på over 45 mia. kr. i de kommende år godt på vej til at kunne tilbyde kunderne endnu mere bæredygtige løsninger, når de vælger toget.

Syv IC5-eltogsæt er færdigproduceret. I de kommende to år vil eltogsættene løbende gennemgå omfattende tests – primært på testbaner i Europa, men også på de danske skinner. Erfaringerne vil blive anvendt i produktionen af de resterende IC5-eltogsæt.

De nye togvogne til den internationale trafik til Tyskland skal drives af EB-ellokomotiverne. De første tre formationer af de nye togvogne er

modtaget og under klargøring til kommerciel drift i løbet af 2025.

DSB har fremvist togvognene for offentligheden et par gange, og ved begge lejligheder har der været positiv feedback på de nye vogne.

Opførelsen af nye værksteder forløber planmæssigt. Bæredygtighed er tænkt ind i byggeriet af værkstederne, der alle som minimum bliver DGNB Guld-certificerede.

Fremdriften i de bæredygtige investeringer er blandt andet uddybet på side 22-24.

Reduceret klimapåvirkning

DSB har i 2024 yderligere reduceret sin samlede klimapåvirkning med 5 procent. For Scope 1 og 2 har der været en reduktion på 7 procent, som primært hænger sammen med den øgede brug af grøn strøm. For Scope 3 udgjorde reduktionen 4 procent i 2024. Dette er yderligere uddybet på side 56-71.

Grøn finansiering i 2024

I august gennemførte DSB den første grønne obligationsudstedelse. Dermed blev en væsentlig del af finansieringen af investeringerne til omstillingen til en mere bæredygtig drift sikret. Udbuddet af de grønne obligationer var en succes med stor interesse fra en bred gruppe af investorer i Danmark, Norden og resten af Europa. I udbuddet af obligationerne var der interesse for 3 mia. euro for DSB's planlagte udstedelse på 500 mio. euro. Det understreger, at mange investorer ser DSB som en sikker og interessant investeringsmulighed med et klart aftryk på en bæredygtig investering i ny togtransport i Danmark.

Udstedelsen på 500 mio. euro var med en fast kuponrente på 3,125 procent og en løbetid på 10 år.

Obligationerne er udstedt under DSB's EMTN-program (European Medium Term Note-program). Det tilhørende Green Bond Framework beskriver DSB's investeringer, som kan finansieres med grønne obligationer. Provenuet fra obligationsudstedelsen vil blive anvendt til indkøb af nyt elektrisk togmateriel og nye værksteder.

Der vil i de kommende år blive udstedt flere grønne obligationer, i takt med at finansieringsbehovet opstår.

I 2024 har DSB også udnyttet en del af lånerammen på 600 mio. euro til finansiering af den nye togflåde hos Den Europæiske Investeringsbank. Under lånerammen er der optaget et lån på 150 mio. euro med fast rente og en løbetid på 25 år.

Review af kreditvurdering

Moody's Investor Service gennemførte i maj 2024 det første årlige review af DSB's kreditvurdering og bekræftede DSB's Aa1-rating med stabilt Outlook. Den solide kreditvurdering, der kun er ét niveau under den danske stat, understreger fortsat DSB's høje kreditværdighed og er fundamentet for DSB's finansieringsaktiviteter i fremtiden.

Plads til alle - også medarbejdere

DSB's formål 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige' gælder også for medarbejderne. Diversitet er blevet en integreret kernekomponent i rekrutteringsstrategien. DSB ønsker en medarbejdersammensætning, der afspejler

resten af samfundet. Det sker blandt andet i jobannoncer, som appellerer til et bredere og mere diversificeret ansøgerfelt. Emnet er også omtalt på side 98 og 104-105.

Fortsat stærkt omdømme

DSB's omdømme i befolkningen er for fjerde år i træk stærkt. Særligt sommeren og juletrafikken har givet høje bedømmelser hos både kunder og ikke-kunder. Vi har afsluttet 2024 med en omdømmescore på 72,9, hvilket er over gennemsnittet for året, som lå på 70,1. Et årligt gennemsnitligt omdømme på over 70 bliver betegnet som et stærkt omdømme.

I den seneste undersøgelse fra Sustainable Brand Index af forbrugernes opfattelse af virksomheders brand i forhold til bæredygtighed og social ansvarlighed gik DSB 18 pladser frem og var nummer 24 ud af 253 danske virksomheder på listen.

I september blev DSB hædret med Climate Change Award fra EY Danmark og Dansk Erhverv for arbejdet med at skabe en mere klimavenlig kollektiv trafik. DSB modtog prisen for sine langsigtede tiltag og dokumenterede resultater inden for klimareduktion.

Forventninger til 2025

For 2025 forventer DSB et resultat før skat i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. Læs yderligere herom på side 8.

Taastrup, 6. februar 2025

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør



Finansielt overblik





Hoved- og nøgletal

Koncern	2020 ¹⁾	2021 ¹⁾	2022	2023	2024	Ændring pct.	4. kv. 2024
Resultatoppgørelse (mio. kr.)							
Nettoomsætning ²⁾	9.741	10.062	10.212	10.550	11.085	5	2.836
Resultat før af- og nedskrivninger	1.301	2.186	1.544	1.511	1.739	15	430
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.335	1.315	1.243	1.034	976	-6	273
Resultat af primær drift	-34	871	301	477	763	60	157
Finansielle poster, netto	-70	-66	-72	-52	-88	69	-23
Resultat før skat	-104	805	229	425	675	59	134
Årets resultat	-57	623	257	320	529	65	107
Balance (mio. kr.)							
Balancesum	12.147	13.722	13.990	14.094	20.084	43	20.084
Investeringer i materielle anlægsaktiver	823	1.361	1.886	3.157	2.806	-11	783
Egenkapital i alt	4.092	5.093	5.688	5.868	6.264	7	6.264
Rentebærende gæld, netto	2.826	2.725	2.729	4.130	6.213	50	6.213
Nøgletal							
Indtjeningsgrad (EBITDA-margin)*	13,4	21,7	15,1	14,3	15,7	10	15,2
Overskudsgrad (EBIT-margin)*	-0,3	8,7	2,9	4,5	6,9	53	5,5
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	0,0	9,2	2,9	3,9	5,3	36	3,7
Gearing*	2,2	1,2	1,8	2,7	3,6	33	14,4
Soliditetsgrad*	33,7	37,1	40,7	41,6	31,2	-25	31,2
Gennemsnitligt antal fuldtids-beskæftigede	6.757	6.061	6.026	6.113	6.237	2	6.283

¹⁾ Sammenligningstal for 2020-2021 er tilpasset i forbindelse med ændret klassifikation i 2023.

²⁾ Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende jernbanevirksomheden.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Resultat før skat for 2024 oversteg forventningerne

I DSB's Årsrapport 2023 var den udmeldte forventning til resultat før skat for 2024 tæt på nul. Det blev i forbindelse med Halvårsrapport 2024 opjusteret til et overskud på 300-400 mio. kr.,

og opjusteret igen i Delårsmeddelelse 3. kvartal 2024 til et overskud på ca. 600 mio. kr.

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 675 mio. kr. (425 mio. kr.). Resultatet er dermed forbedret i forhold til udmeldingen i Delårsmeddelelse 3. kvartal 2024. Forbedringen kan

tilskrives de samme forhold, som driver det forbedrede resultat i forhold til 2023.

Det forbedrede resultat i forhold til 2023 er især drevet af tre forhold:

1. En højere passageromsætning på 6.012 mio. kr. (5.404 mio. kr.), hvilket blandet andet hænger sammen med væksten i antal rejser. Væksten for S-tog udgjorde 288 mio. kr. svarende til 17 procent, mens den for Fjern- & Regionaltog udgjorde 320 mio. kr. svarende til 9 procent
2. Udskydelse af planlagt vedligeholdelse af togmateriel særligt som følge udfordringer med leverancer af reservedele trods stigende omkostninger til reparation og vedligeholdelse grundet efterslæb fra tidligere år
3. DSB's store investeringsprojekter i nyt togmateriel og afledte investeringer i software i højere grad kan indregnes i balancen.

Ultimo 2024 udgjorde balancesummen 20.084 mio. kr. i forhold til 14.094 mio. kr. ultimo 2023. Stigningen hænger sammen med, at DSB i 2024 har investeret 2.806 mio. kr. (3.157 mio. kr.) i materielle anlægsaktiver. De væsentligste investeringer omfatter køb af fremtidens elektriske togmateriel og opførelsen af nye værksteder. Den gennemførte udstedelse af grønne obligationer på 500 mio. euro har medført en stigning i værdipapirer på 2.735 mio. kr. i forhold til ultimo 2023. Provenuet fra obligationsudstedelsen skal i 2025 anvendes i forbindelse med finansieringen af de omfattende investeringer.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at det på virksomhedsmødet vedtages, at der udbetales udbytte på 80 mio. kr. for 2024.

"DSB har et solidt økonomisk fundament, der ikke kun understøtter vores daglige drift, men også muliggør investeringerne i fremtidens elektriske togmateriel og nye værksteder."

Pernille Damm Nielsen, økonomidirektør





Hoved- og nøgletal (fortsat)

DSB-koncernen (mio. kr.)	2020	2021	2022	2023	2024	Ændring pct.	4. kv. 2024
Kunder (mio.)							
Antal rejser	120,2	118,1	163,6	161,0	169,6	5	43,7
Antal rejser korrigeret for ophørt salg Helsingør-Helsingborg ³⁾	111,2	109,8	148,3	160,2	169,6	6	43,7
Omdømme (gns. pr. år)⁴⁾							
DSB	66,2	70,4	71,0	71,1	70,1	-1	70,6
Kundepunktlighed (procent)							
S-tog	94,4	92,0	94,2	95,9	96,0	0	96,4
Fjern- & Regionaltog	86,7	78,6	73,3	71,7	76,6	7	76,0
Produktivitet (øre/km)							
Passageromsætning pr. pladskilometer	20,5	23,5	31,6	33,0	35,4	7	37,3
Passageromsætning pr. pladskilometer korrigeret for Metrodbbelt-faktor	21,5	23,5	31,6	33,0	35,4	7	37,3
Omkostninger pr. pladskilometer	56,2	56,5	57,2	61,1	61,1	0	66,8

³⁾ Som følge af ophørt salg af rejser i 2024 til færgeforbindelsen Helsingør-Helsingborg er sammenligninstallene korrigeret.
⁴⁾ Opgørelsesmetoden for omdømme og produktivitet er ændret i 2021. Sammenligningstal er tilpasset.

Vækst i 2024

2024 har været præget af vækst.

Antal kunder steg i 2024 med 6 procent i forhold til 2023, og antal togrejser over Storebælt var med 9,0 mio. det højeste nogensinde. Stigningen hænger blandt andet sammen med det øgede udbud af de billige Orange-billetter, som tilbydes på flere strækninger. Endvidere vælger flere toget som en mere attraktiv løsning til at komme frem blandt andet på grund af den stigende trængsel på vejene.

Væksten omfatter også erhvervskunderne, som er blevet mere opmærksomme på, at rejsetid i toget er arbejdstid. Samtidig kan DSB's CO₂-begrener understøtte virksomhedernes bæredygtighedsrapportering.

For fjerde år i træk er DSB's omdømme stærkt, og ved udgangen af 2024 lå omdømmescoren på 72,9, hvilket er over gennemsnittet for året.

Kundepunktligheden for S-tog har fastholdt det stabile, høje niveau fra 2023 og lå i 2024 på 96,0 procent. I Fjern- & Regionaltog steg kundepunktligheden med 4,9 procentpoint, hvilket

især hænger sammen med en mere solid køreplan og færre fejl på infrastrukturen.

Produktiviteten er øget i forhold til sidste år. Passageromsætningen pr. pladskilometer er steget som følge af kundevæksten, mens omkostninger pr. pladskilometer er på niveau med sidste år.

”Flere har i 2024 valgt at rejse med os. Vi har gjort toget til et mere oplagt valg ved at udbyde flere Orange-billetter til lave priser og gjort rejsen lettere med blandt andet Check ind i vores app.”

Jens Visholm Uglebjerg, direktør for Kommerciel

Forventninger til resultat før skat for 2025

Der vil i 2025 fortsat være fokus på væksten i antal rejser. For at tiltrække endnu flere kunder har DSB valgt at reducere priserne over Storebælt og fortsat fokusere på de billigere Orange-billetter i 2025. Samtidig har DSB en forventning om øget salg af erhvervsrejser.

Omkostningsniveauet forventes at stige væsentligt i 2025, hvilket skyldes øgede omkostninger forbundet med indkøb af nyt togmateriel og omstilling af vedligeholdelsesaktiviteterne til det nye togmateriel. Hertil kommer øgede omkostninger til stationsforbedringer samt stigende IT-omkostninger. Desuden forventer DSB øgede afskrivninger og finansielle omkostninger i forbindelse med ibrugtagning og finansiering af nyt togmateriel.

DSB forventer et resultat før skat for 2025 i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. Det er lavere end det realiserede resultat for 2024, da væksten i omsætning ikke forventes at kunne opveje stigende omkostninger til implementering af nyt togmateriel og deraf afledte omkostninger.

Begivenheder efter 31. december 2024

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2024, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2024.



Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med nedenstående:

Indtjeningsgrad (EBITDA-margin) = Resultat før af- og nedskrivninger x 100 / Nettoomsætning

Overskudsgrad (EBIT-margin) = Resultat af primær drift x 100 / Nettoomsætning

Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) = Resultat af primær drift efter skat (NOPLAT) x 100 / (gennemsnitlig Egenkapital + gennemsnitlig Rentebærende gæld, netto)

Gearing = Rentebærende gæld, netto / Resultat før af- og nedskrivninger

Soliditetsgrad = Egenkapital x 100 / balancesum

Antal rejser (eller kunder) = Faktiske antal rejser og kunder opgjort på baggrund af tællemodeller og salgsdata

Omdømme = Det beregnede gennemsnit opgjort efter månedlige målinger af omdømmet baseret på ugentlig dataindsamling og screeningskriterier. Respondenterne, som skal være over 18 år, skal kende mere til virksomheden end blot navnet svarende til intervallet 4-7 på en skala fra 1-7. Målt og opgjort af RepTrak efter RepTrak-modellen

Kundepunktlighed S-tog Den andel af passagerer, der kan komme rettidigt frem (inden for 2:59 minutter efter planlagt ankomst) på baggrund af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede trafik

Kundepunktlighed Fjern- & Regionaltog Antallet af passagerer, der benytter rettidige tog (inden for 2:59 minutter efter planlagt ankomst) i forhold til det samlede antal passagerer

Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km) = Passageromsætning / Pladskilometer

Illustrerer passageromsætning pr. udbudt pladskilometer, hvor Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte kilometer

Omkostninger pr. pladskilometer (øre/km) = (Driftsomkostninger + Af- og nedskrivninger) / Pladskilometer

Illustrerer omkostninger pr. udbudt pladskilometer, hvor Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte kilometer

Kørte kilometer Antal kilometer, som togmateriellet fordelt på materieltyper har kørt i perioden. Et tog, som kører med sammenkoblede togsæt eller -vogne, genererer én kilometer pr. togsæt/-vogn

Antal kørte kilometer mellem hændelser Antallet af Kilometer mellem materieltekniske hændelser, som forårsager forsinkelser og aflysninger (også betegnet MDBF) fordelt på materieltyper



Foto: Københavns Hovedbanegård



Strategi

Strategi, forretningsmodel og værdikæde 11





Strategi, forretningsmodel og værdikæde

Dette afsnit indarbejder 'ved henvisning' oplysninger fra bæredygtighedsrapporten.

Følgende er indarbejdet:

- ESRS 2 SBM-1, ESRS 2 SBM-2 og ESRS 2 SBM-3
- ESRS E1 SBM-3
- ESRS E4 SBM-3
- ESRS S2 SBM-2 og ESRS S2 SBM-3
- ESRS S4 SBM-2 og ESRS S4 SBM-3

DSB er Danmarks største udbyder af kollektiv transport og ejet af os alle gennem Transportministeriets ejerskab.

I forbindelse med vores forretningsaktiviteter indgår DSB i samarbejde med en række interessenter - blandt andet med kunder og lokalsamfund (eksempelvis i form af møder med pendlerklubber og et årligt pendlertræf), NGO'er, handikaporganisationer, leverandører, samarbejdspartnere (eksempelvis Banedanmark med den fælles trafikinformation) og andre markedsaktører i den kollektive trafik.

Vores formål er: Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige. Med det som rettesnor, søger vi at skabe værdi for kunder samt for Danmark som helhed. Med andre ord tager vi et aktivt samfundsansvar.

Bæredygtighed er en central del af strategien og den daglige drift. Vi arbejder aktivt for at reducere vores miljømæssige aftryk gennem investeringer i energieffektive elektriske tog og i bestræbelserne på at minimere forbruget af ressourcer.

DSB arbejder målrettet med at tiltrække og fastholde dedikerede, kompetente og højt kvalificerede medarbejdere, der er med til at sikre, at vi når vores strategiske mål. Forudsætningen er et arbejdsmiljø, der fremmer mangfoldighed, inklusion og lige muligheder for medarbejderne. I 2024 var der ansat 6.893 medarbejdere. For yderligere information om DSB's medarbejder-sammensætning henvises til side 102-105.

Formål og strategi

Vores formål er **Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige**.

Med **Plads til alle** mener vi:

- Plads til flere kunder – indenfor alle områder
- Rejser fra dør til dør skal indebære et minimum af trængsel på turen
- Attraktive tilbud til alle – fair priser
- Trygge og positive stationsoplevelser
- Samarbejdspartnere og partnerskaber
- Kunderne skal kunne tage sikkerhed på rejsen for givet
- En arbejdsplads med høj trivsel og samarbejde på tværs

Formål

Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige

Strategi

Markedsorienteret DSB: Lige så attraktive for vores kunder og lige så konkurrence- og bæredygtige som de bedste operatører i Europa



Skabe flere og mere tilfredse kunder

- **Skabe vækst** – vi driver rejselyst gennem simple løsninger, der sikrer en god og tryk oplevelse i vores tog og på vores stationer. Vi fokuserer på simple, lokale dør-til-dør-løsninger for at minimere vores kunders samlede rejsetid
- **Suveræne, selvbetjente løsninger** – vi fokuserer vores indsatser og investeringer på suveræne selvbetjente løsninger for at gøre det enkelt at være kunde
- **Datadrevne beslutninger** – vi træffer datadrevne beslutninger til at forbedre vores produkter og priser



Lever et konkurrence- og bæredygtigt DSB

- **Minimere varians** – vi vil minimere variansen for kunderne, gennem tæt sektorkoordination og robust planlægning, og for medarbejderne, ved at strømline interne processer, der kan sikre, at vi løser opgaverne rigtigt i første forsøg
- **Bæredygtig og simpel hverdag** – vi udnytter vores unikke mulighed i transformationen skabt af vores massive investeringer i nye tog og digitalisering til at:
 - Simplificere hele DSB
 - Øge effektiviteten
 - Reducere CO₂e udledningen i scope 1 & 2 med min. 98%



Udvikle medarbejderne og kulturen

- **Let at være kunde** – sammen gør vi det let at være kunde og enkelt at være medarbejder med suveræne selvbetjente løsninger til alle
- **Engagerede ledere og medarbejdere** – vi balancerer vilje til at handle og skabe resultater med fokus på et bæredygtigt arbejdsliv, hvor alle er inkluderet og værdsat
- **Vilje til forandring** – vi er positive, nysgerrige og gennemfører forandringer med ildhu for at gøre DSB bedre

Og med **på rejsen mod det bæredygtige** mener vi

- Mobilitet, der belaster klimaet mindst muligt
- Minimal miljøbelastning i hele driften
- Affald skal genanvendes til nye ressourcer
- Et økonomisk bæredygtigt DSB

Vores strategi er **Markedsorienteret DSB**. Det betyder, at vi skal være 'Lige så attraktive for vores kunder og lige så konkurrence- og bæredygtige som de bedste operatører i Europa'. Vores strategi udfoldes i 3 områder:

- Skabe flere og mere tilfredse kunder
- Lever et konkurrence- og bæredygtigt DSB
- Udvikle medarbejderne og kulturen

De 5 løfter

Det er gennem vores daglige handlinger, vi understøtter strategien. Vi har derfor formuleret 5 løfter, som vi arbejder ud fra i dagligdagen. Løfterne skaber sammenhæng i beslutninger og de daglige valg, og understøtter dermed, at vi eksekverer vores strategi og realiserer vores målsætninger.



De 5 løfter er:

- Kunderne frem til tiden
- En tryk, enkel og behagelig rejse
- En fair pris til alle
- DSB drives ansvarligt og effektivt
- En mere bæredygtig rejse

Løfte 1. Kunderne frem til tiden

Hver dag tager flere hundredetusinde kunder toget for at få hverdagen til at hænge sammen. De skal kunne regne med DSB. Punktlighed og pålidelighed er vores vigtigste pejlemærker.

Vi fornyer nu og i de kommende år jernbanetrakken i Danmark sammen med vores samarbejdspartnere, så vi sammen når i mål med at skabe et sammenhængende Danmark med en velfungerende fremtidssikret kollektiv trafik.

Løfte 2. En tryk, enkel og behagelig rejse

Det skal være nemt og enkelt at købe den rigtige billet og god information om sin rejse. Vores digitale selvbetjeningsløsninger skal ikke blot fungere, de skal leve op til kundernes stigende forventninger.

Vi skal skabe en tryk rejse for kunderne. Tryk- heder kræver, at forholdene på stationen er i orden, at perronerne fremstår lyse, rene og imødekommende. Kunderne skal føler sig velkomne, og alle taler ordentligt til hinanden og til personalet i tog og på stationer.

Løfte 3. En fair pris til alle

Togrejsen skal være konkurrencedygtig, så det bliver et enkelt og naturligt valg at tage toget. Derfor forenkler og udvikler vi løbende

billettyper, webshop og app for at tilskynde endnu flere til at vælge DSB.

Løfte 4. DSB drives ansvarligt og effektivt

Vores omkostninger er nedbragt, så vi kan gennemføre markante investeringer i fremtiden.

Vi investerer et to cifret milliardbeløb i tog og værksteder, så fremtidens togrejse bliver mere bæredygtig, hurtigere og endnu mere punktlig.

DSB har fået politisk mandat til at indkøbe nyt elektrisk togmateriel til erstatning for den aldrende diesel-togflåde. Der er tale om den største investering i DSB's historie. Vi har allerede modtaget og idriftsat 42 elektriske lokomotiver. I løbet af 2025 ibrugtager vi de første af de nye EC-togvogne, og i 2027 ibrugtages de nye elektriske IC5-togsæt.

Vi har fået tildelt ansvaret for overgangen til en ny generation af S-tog. De bliver fuldautomatiske og førerløse og vil give mulighed for metro-lignende drift med større frekvens til gavn for kunderne. Det forventes, at den nye generation af S-tog bliver idriftsat i perioden 2031-2039.

Frem mod 2040 vil der blive investeret mere end 100 mia. kr. til forbedringer af infrastrukturen.

Løfte 5. En mere bæredygtig rejse

Vi har et mål om, at alle vores togrejser og al øvrig drift forsynes af vedvarende energi i 2030. Derudover vil vi reducere klimapåvirkningen fra vores leverandører, så udledningen fra alle vores aktiviteter i 2050 rammer net-zero.

DSB har i 2024 udarbejdet en indledende analyse af påvirkninger på natur og biodiversitet.

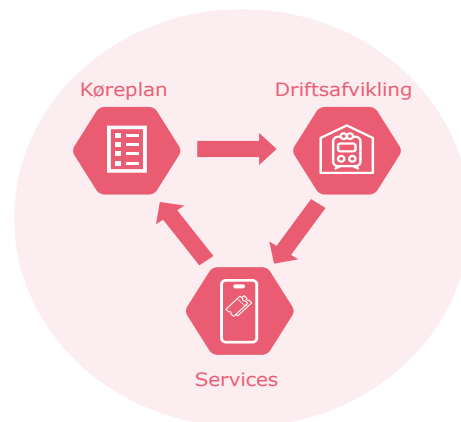
Den største indsats er investeringen i moderne, elektriske tog. Men indsatsen gælder hele vores forretning: Vi udvikler mere bæredygtige værksteder. Vi skifter til vedvarende energikilder. Vi stiller krav til leverandører om ambitiøse klimareduktionsmål. Vi reducerer energi- og ressourcespild og sigter efter at genanvende alt fra materiel til uniformer og overskudsvarer i DSB 7-Eleven.

Forretningsmodel

DSB's forretningsmodel er bygget op om ambitionen om at levere en god rejseoplevelse for kunderne.

Køreplan

Køreplanen er udarbejdet for at understøtte vækst og sikre den bedst mulige kundeoplevelse med den tilgængelige jernbaneinfrastruktur. Det gælder både for Fjern- & Regionaltog og S-tog. Det opnår vi gennem rettidig planlægning og



robust trafikafvikling i samarbejde med Banedanmark.

Frem mod 2030 vil der fortsat være omfattende infrastrukturarbejder, fordi jernbanen skal moderniseres. Det vil i perioder påvirke afviklingen af togdriften.

I forbindelse med infrastrukturarbejder og hændelser forårsaget af klimaændringer vil DSB køre efter en tilpasset køreplan med færre tog eller indsætte togbusser, hvis det ikke er muligt at køre tog.

Den fremtidige, opgraderede infrastruktur vil i kombination med DSB's investeringer i nyt togmateriel på fjern- og regionaltoogsstrækningerne medføre færre driftsforstyrrelser og forsinkelser. Det vil desuden muliggøre hyppigere frekvens og kortere rejsetid i mere miljøvenlige tog med mindre klimaaftryk særligt mellem landsdelene.

Det voldsommere vejr afledt af klimaændringerne forventes i stigende grad at påvirke afviklingen af togdriften. DSB's forretning er udsat for størst risiko i forhold til storme og kraftige vinde, der kan medføre nedfaldne køreledninger og væltede træer, og ved oversvømmelse af lavtliggende områder ved stormflod og skybrud samt jordskred ved banestrækninger.

Baseret på DSB's erfaringer med begrænsninger i trafikken grundet klimaforhold vurderes det, at konsekvenserne oftest vil være relativ kortvarige (1/2-2 dage), og begrænsningerne ofte vil være reduceret til nedsættelse af hastigheden, reduktion af frekvensen eller kortvarig indstilling af togdriften.



Klimaforandringer og tiltagende forekomster af ekstreme vejrhændelser forventes i fremtiden at ville påvirke og udfordre DSB's afvikling af togdrift og passagertransport. For at imødekomme disse potentielle udfordringer, har vi gennemført en analyse af de risici, som knytter sig hertil. Analysen er gennemført ved hjælp af Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) værktøjet Klimatlas, hvor FN's klimapanel (IPCC) klimascenarier er blevet indarbejdet i en dansk kontekst.

Dertil er der anvendt generelle indsigter fra DMI's seneste opdatering om fremtidens danske klima fra november, som tager udgangspunkt i et mellemhøjt udledningsscenarie svarende til RCP 4,5 frem mod år 2100. Denne tilgang sikrer en evidensbaseret vurdering af DSB's klimatilpasningsbehov, hvilket gør det muligt at træffe beslutninger, der bedst kan håndtere de fremtidige risici for jernbaneinfrastrukturen og dermed minimere konsekvenserne af klimaændringerne.

Der er ikke udarbejdet en egentlig resiliensanalyse i forbindelse med arbejdet med DSB's strategi. Robustheden heri, blandt andet vedrørende driftsforstyrrelser og genopretning af trafik, baserer sig på mange års erfaring.

Driftsafvikling

DSB har mere end 3.800 driftsvendte medarbejdere, som sikrer, at den daglige køreplan afvikles. De sikrer tillige, at vores flåde på over 400 tog gennemgår systematisk vedligeholdelse og klargøring. Værkstederne er fordelt over hele Danmark, hvilket understøtter en pålidelig og effektiv drift. I forbindelse med driftsafviklingen har DSB et væsentligt ressourceforbrug med deraf afledte miljøpåvirkninger. Det gælder blandt andet forbrug af energi til togfremføring, forbrug af reservedele i forbindelse med

vedligeholdelsen af tog samt materialer i forbindelse med rengøring og klargøring af tog. Dette ressourceforbrug er væsentlige upstream elementer i DSB's værdikæde og en forudsætning for at kunne levere kollektiv trafik til danskerne.

Der er indarbejdet etiske retningslinjer i vores leverandørkontrakter, som blandt andet stiller krav til arbejdsmiljø, løn- og arbejdsvilkår, samt at leverandørerne lever op til grundlæggende menneskerettigheder.

For at sikre en stabil driftsafvikling investerer DSB i avancerede IT-systemer. Vi indsamler og implementerer værdifulde erfaringer fra kunderne med henblik på optimering af driftsafviklingen. Der bliver arbejdet kontinuerligt med vores nødberedskabsplaner og risikostyringssystemer for at sikre hurtig respons under eventuelle driftsforstyrrelser og krisesituationer.

Trafikinformation understøtter driftsafvikling ved at levere frekvent information til medarbejdere og kunder. Trafikinformation indsamles og formidles i tæt samarbejde med Banedanmark.

Service

Vores services skal understøtte målet om mere end 500.000 gode rejseoplevelser dagligt.

Vi investerer i teknologiske løsninger, der skal gøre det enklere for kunderne at benytte den kollektiv transport i Danmark.

DSB's app samler national trafikinformation og billetkøb, og "Check Ind løsningen" giver kunderne mulighed for at rejse med et swipe på mobiltelefonen uden at skulle bekymre sig om afgangssted eller destination.

Vi arbejder målrettet på at skabe muligheder for first-og last-mile services via tredjepartspartnerne.

Det er fortsat muligt at købe billetter og andre services på vores stationer, via vores hjemmeside samt i vores kundecentre.

DSB driver og udvikler knap 200 stationer på tværs af Danmark. Kunderne skal føle sig godt guidet på trykke og rene stationer. Frem mod 2030 investerer vi mere end 1 mia. kr. i stationsforbedringer. Det omfatter blandt andet bedre cykelparkering og ombygninger af vores stationer for at skabe bedre tryk og mere liv.

Vi inddrager lokalsamfund i og omkring stationsforbedringerne.

DSB Service & Retail driver 61 7-Eleven butikker på vores stationer. Butikkerne spiller en aktiv rolle i kundens samlede rejseoplevelse, især oplevelsen på stationerne, og i den forbindelse er der et ressourceforbrug af kioskvarer, herunder tobak, kødbaserede produkter og konfekturer (upstream elementer i DSB's værdikæde).

Endelig indgår vi jointventure partnerskaber omkring udvikling af arealer til gavn for blandt andet byudviklingen. Indtægterne fra partnerskaberne omkring ejendomsudvikling bidrager til finansieringen af DSB's togdrift.

DSB's miljøpåvirkning

Bæredygtighed er en central del af vores strategi og daglige drift.

DSB's trafik køres på infrastruktur, som blandt andet er ejet og forvaltet af Banedanmark og

Sund & Bælt. Klimaændringerne giver DSB de største udfordringer, når de påvirker anvendelsen af den trafikale infrastruktur.

Storm, som blandt andet kan medføre nedfaldne køreledninger og væltede træer hen over skinneerne, er den hyppigste årsag til begrænsninger af trafikken i Danmark. Ud fra klimaprognoserne forventes det også at være tilfældet fremover.

Banedanmark har i samarbejde med jernbaneselskaberne i Danmark udarbejdet beredskabsplaner. De trafikale konsekvenser er dermed kendte, og planerne kan hurtigt implementeres med så få konsekvenser som muligt.

Som følge af vores direkte og indirekte udledninger fra energiforbrug til togdriften samt til den øvrige drift, har vi en væsentlig klimapåvirkning. Størstedelen af vores samlede klimapåvirkning kommer fra vores værdikæde (Scope 3), mens den primære årsag til vores direkte udledninger er anvendelsen af vores dieseltog.

Luftforurening udgør en påvirkning på omgivelserne, som stammer fra vores togdrift på tværs af landet. Den direkte påvirkning er lokal og består primært af ultrafine- og fine partikler forbundet med afbrænding af diesel til fremførsel af tog. Fremførsel af vores el-tog bidrager indirekte til luftforurening, hvor produktionen af el medfører lokal luftforurening af varierende omfang afhængigt af produktionsmetoden.

DSB påvirker biodiversitet og økosystemer direkte såvel som indirekte. Vores direkte påvirkninger opstår ved, at vi udfører vores aktiviteter på arealer med en andel af potentiel værdifuld natur, som påvirker det lokale dyre- og planteliv.



De indirekte påvirkninger opstår gennem indkøb af varer og tjenesteydelser i vores værdikæde. Vores indirekte påvirkninger på biodiversitet er indledende kortlagt. Da biodiversitet er et nyt område, og der fortsat knytter sig væsentlige usikkerheder til opgørelsesmetoder og rapporteringsstandarder, rapporteres de indirekte påvirkninger ikke på nuværende tidspunkt. Det er ikke analyseret, hvorvidt vores aktiviteter påvirker truede arter, da der er stor variation i deres sårbarhed, og derfor kan det på nuværende tidspunkt ikke konkluderes, om deres tilstedeværelse på eller nær ved DSB's arealer medfører en risiko for påvirkning.

I forbindelse med vores større anlægs- og byggeprojekter minimerer vi risici for natur- og biodiversitetspåvirkninger via inddragelse af lokal-samfund, via borgermøder og samarbejde med myndighederne om VVM-processer og lokalplaner.

I 2025 påbegyndes arbejdet med at identificere og vurdere behov for mitigerende handlinger samt fysiske, systemiske og omstillingsrisici knyttet til biodiversitet og økosystemer.

DSB har indgået et partnerskab med Klimaskovfonden. For hver registreret erhvervsrejse giver DSB et bidrag til Klimaskovfonden. Bidraget går til at rejse skov, som optager CO₂. Siden 2023 har DSB endvidere givet et klimabidrag svarende til udledningerne for virksomhedens egne tjenesterejser med fly.

I 2024 forventes DSB's bidrag at finansiere 6.850 ton CO₂ svarende til ca. 220.000 m² skov fordelt med 6.500 tons CO₂ for registrerede erhvervsrejser og 350 tons CO₂ fra tjenesterejser med fly. Bidraget sikrer, at den udledte CO₂

bindes over de næste 100 år. Effekten medregnes ikke i DSB's klimaregnskab.

Den faktiske tilplantning af arealer for bidragsåret 2024 ventes afsluttet i 2025.

For yderligere information om DSB's arbejde med at reducere vores klimapåvirkning blandt andet gennem reduceret energiforbrug og ændret energimiks, vores arbejde med biodiversitet og økosystemer, og tilpasning til klimaforandringer (herunder klimascenarieanalyse) henvises til afsnittet om Miljø på side 55-96.

Socialt ansvar

Evnen til at kunne tiltrække og fastholde medarbejdere er essentiel for at realisere vores målsætninger. Vi ønsker at skabe en kultur, hvor medarbejdere føler sig værdsat, anerkendt for deres indsats, bliver lyttet til og føler sig engageret, hvilket er essentielt for at opnå en høj medarbejderloyalitet.

Konsekvensen af manglende succes på dette indsatsområde er højere medarbejderomsætning samt øget produktivitetstab til følge.

Arbejdsmiljøet er et centralt element i DSB's strategi og spiller en vigtig rolle i udviklingen af medarbejderne og virksomhedskulturen samt i at sikre et konkurrence- og bæredygtigt DSB.

Med et godt fysisk og psykisk arbejdsmiljø er vi fælles om at gøre DSB til en attraktiv arbejdsplads, hvor der blandt andet opleves et lavt sygefravær og få arbejdsulykker. Dette ses blandt andet af, at DSB har et øget fokus på det driftsvenndte frontpersonale - en medarbejdergruppe med større risiko for hændelser.

Vi stiller høje krav til alle leverandører og samarbejdspartnere, som vi samarbejder med. Ikke kun i forhold til de varer og services, de leverer, men også til hvordan de udviser samfundsansvar og behandler deres medarbejdere. Leverandørerne skal overholde grundlæggende menneskerettigheder, herunder forbud mod børnearbejde, udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

For yderligere information om DSB's medarbejdersammensætning, medarbejderforhold og arbejdstagere i værdikæden henvises til afsnittet om Sociale forhold på side 97-123.

Som selvstændig offentlig virksomhed ejet af staten har DSB en særlig forpligtelse til at udvise en høj grad af etik og korrekthed i det daglige virke, og i den måde vi driver forretning på.

DSB opsøger og indgår i partnerskaber med organisationer, som understøtter vores formål og samtidigt udviser et stort engagement i social ansvarlighed.

Vi samarbejder med Natteravnene, der bidrager til trygheden på stationerne, og med Livslinien, der fokuserer sin indsats mod selvmord på jernbanen. Der er ligeledes indgået et strategisk partnerskab med Røde Kors for at udvikle aktiviteter, der skal støtte sårbare mennesker i både Danmark samt i Verdens brændpunkter.

DSB samarbejder med foreningen VELKOMMEN HJEM, som støtter veteraner i en god og realistisk overgang fra det militære til det civile arbejdsmarked. Desuden er vi officiel støttevirksomhed for Interforce, som giver medarbejderne mulighed for at få fri til at gøre tjeneste som reservist i forsvaret og hjemmeværnet.

For et samlet overblik over DSB's påvirkninger, risici og muligheder henvises til afsnittet om DSB's dobbelte væsentlighedsanalyse på side 40.

Årsregnskabslovens §107 d

Bæredygtighedsrapportens afsnit om Medarbejderdiversitet side 104-105 indeholder oplysninger vedrørende årsregnskabsloven §107 d.



Sådan skaber vi værdi

Hvem er vi?

En selvstændig offentlig virksomhed (SOV), der drives kommercielt. Vi har bundet Danmark sammen i mere end 100 år.

Økonomi

Vi har en sund økonomi med høj kreditvurdering og vi drives på et forretningsmæssigt grundlag baseret på passageromsætning og trafikkontraktindtægter fra staten.

Vores aktiver (materiel og stationer)

Vi har mere end 350 tog, der kører mere end 50 mio. km årligt og betjener knap 200 stationer

Mennesker og kultur

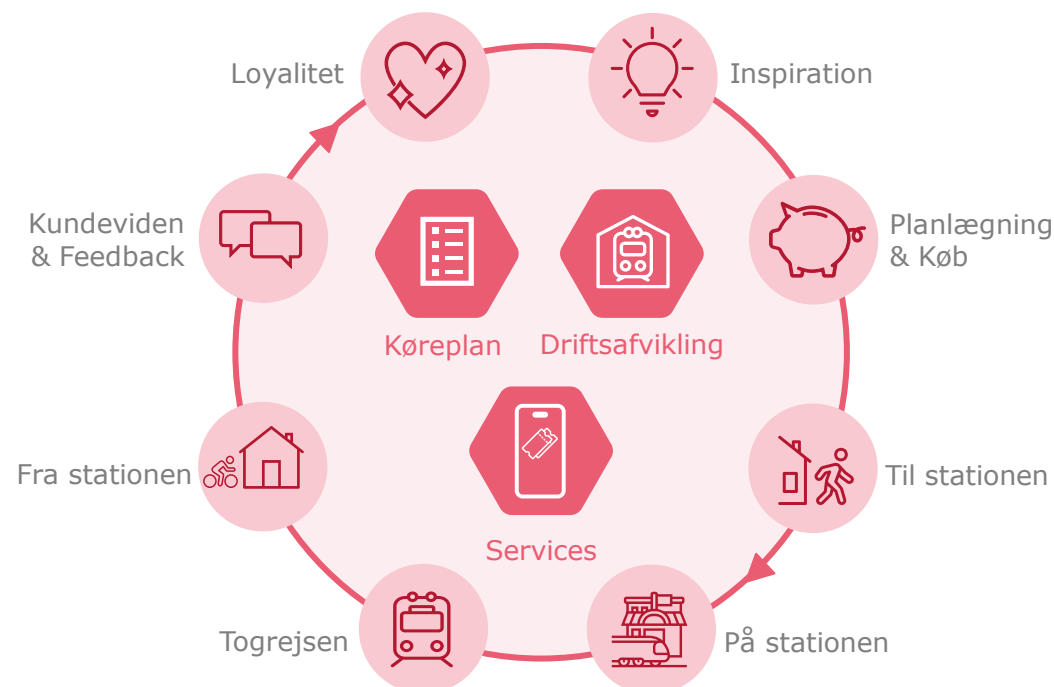
Vi har over 6.500 dygtige og talentfulde medarbejdere, der repræsenterer mere end 70 nationaliteter med stor diversitet

Partnerskaber

Vi har stærke strategiske partnerskaber med både kommercielle og non-profit organisationer

Som Danmarks største udbyder af kollektiv transport tager vi ansvaret for at gå forrest i den grønne omstilling og fremme bevægelsen mod et mere bæredygtigt Danmark fri for trængsel.

På den måde vil vi sikre **plads til alle på rejsen mod det bæredygtige**



Kunder

Via attraktive produkter og priser samt kundenære services er det vores ambition at levere værdi til 500.000 gode rejseoplevelser hver dag

Samfund og ejere

Vi arbejder målrettet for at mindske trafiktrængsel og styrke bæredygtig mobilitet

Vi stræber efter at matche Europas bedste operatører i attraktivitet, konkurrenceevne og bæredygtighed.

Vi effektiviserer for at give værdi tilbage til vores kunder og ejere

Medarbejdere

Vi er en mangfoldig arbejdsplads, som arbejder med at sikre et bæredygtigt arbejdsliv og har fokus på at fremme kønsbalance



Resultater

Kunderne frem til tiden	17
Togdrift	19
Investeringer	22





Kunderne frem til tiden

Kundevækst på alle markeder

Der blev i 2024 foretaget 169,6 mio. rejser med DSB. Det svarer til en vækst på 6 procent i forhold til 2023. Der har været vækst på alle markeder, men væksten er særligt udtalt for S-tog, regionaltog på Sjælland og rejser over Storebælt.

Markant fremgang for Erhverv

Der har i 2024 været en markant fremgang i salget af erhvervsrejser. Omsætningen steg med 25 procent sammenlignet med 2023.

Fremgangen er især drevet af en øget salgs- og markedsføringsindsats samt virksomhedernes øgede bevidsthed om miljø- og klimabelastningen. Antallet af virksomhedsaftaler er steget med 23 procent i 2024. DSB forventer, at fremgangen vil fortsætte i takt med den øgede miljøbevidsthed. Virksomhedernes bæredygtighedsrapportering kan i øvrigt understøttes med DSB's CO₂-beregner.

Flere rejser med tog til udlandet

Der blev i 2024 solgt 12 procent flere internationale togrejser end i 2023. Efterspørgslen efter togrejser syd for grænsen var særlig stor i sommermånederne. I juni-august blev der solgt 22 procent flere pladsreservationer mellem Danmark og Tyskland end i de samme måneder året før. I perioden var der mange fuldt bookedede afgange.

Den stigende efterspørgsel efter togrejser syd for grænsen forventes at fortsætte i 2025 og

bliver blandt andet imødekommet med idriftsættelsen af de nye togvogne samt flere daglige afgange i højsæsonen.

Rekord mange tager toget over Storebælt

I 2024 blev der foretaget 9,0 mio. togrejser over Storebælt. Det er det højeste antal, der er målt og en stigning på 9 procent i forhold til 2023. Den positive udvikling er drevet af et øget salg af Orange-billetter og erhvervsrejser. Andelen af rejser over Storebælt foretaget med en Orange-billet udgjorde 53 procent i 2024 mod 47 procent i 2023, mens de erhvervsrejsendes estimerede andel af rejser over Storebælt er steget fra 21 procent i 2023 til 23 procent i 2024.

Succes med Orange-billetter

Kunderne har i stigende omfang benyttet sig af de billige Orange-billetter i forbindelse med rejser med Fjern- & Regionaltog. I 2024 blev der solgt i alt 10,0 mio. Orange-billetter, jf. vores registreringer i SAP, svarende til en vækst på 25 procent i forhold til 2023.

Fordeling af Orange-billetter i 2024:

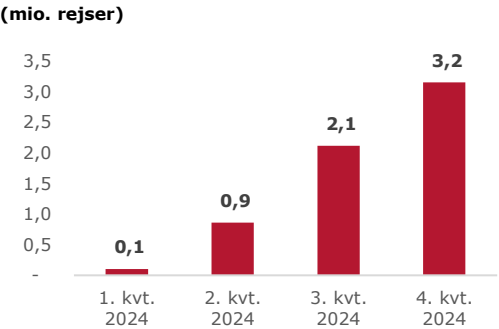
- Øst/vest (over Storebælt): 47 procent
- Vest (Jylland og Fyn): 32 procent
- Sjælland: 21 procent

Fra medio december blev Orange-billetter udbudt på flere regionale strækninger på Sjælland for at tiltrække flere kunder og udnytte perioder med ledig kapacitet.

Orange-billetter er med til at sikre **en fair pris til alle**.

Lancering og status for Check ind

Figur 1: Rejser med Check ind



I slutningen af april 2024 blev Check ind i DSB's app bredt tilgængelig for danskerne. De har taget godt imod den nye digitale pay-as-you-go-billettype. Siden lanceringen har der været en ugentlig vækst på 6 procent, og der blev i 2024 foretaget 6,2 mio. rejser via løsningen, jf. registrering i SAP.

Der bliver løbende arbejdet på at udvikle og forbedre kundeoplevelsen med Check ind. I september blev det muligt at inkludere medrejsende på rejser med Check ind, og i november blev det muligt for unge mellem 12 og 17 år også at anvende løsningen.

Flere medlemmer af loyaltetsprogrammet DSB Plus

I 2024 har DSB Plus oplevet en betydelig vækst, og over 1,8 mio. kunder har nu en profil jf. registrering i SAP. Ud af disse er mere end 1,2 mio. med i bonusprogrammet og opsparer dermed point, når de køber billetter.

Tabel 1: Antal rejser

1.000 rejser	2024	2023	Vækst	
			Abs.	Pct.
Sjælland	35.987	33.709	2.278	7
Vest (Jylland og Fyn)	10.674	10.476	198	2
Øst/vest (over Storebælt)	8.981	8.261	720	9
Øvrige	1.938	1.581	357	23
Fjern- & Regionaltog	57.580	54.027	3.553	7
S-tog	112.050	106.178	5.872	6
I alt ekskl. ophørt salg	169.630	160.205	9.425	6
Ophørt salg Helsingør-Helsingborg	-	785	-785	-100
I alt	169.630	160.990	8.640	5



Væksten i DSB Plus i 2024 er især drevet af introduktionen af Check ind løsningen, som samtidig har haft en positiv indvirkning på aktiviteten blandt medlemmerne af DSB Plus. Antallet af profiler, der køber billetter og bruger deres opsparede point, er steget markant i forhold til 2023. Det vidner om, at DSB Plus er en værdifuld del af kundernes rejseoplevelse med DSB.

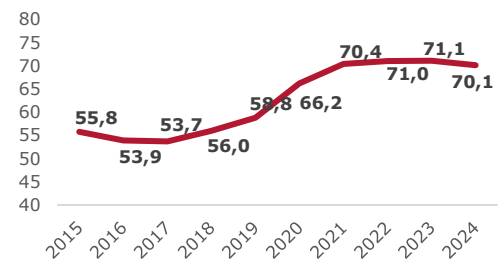
Service & Retail

Som en del af den samlede kundeoplevelse sikrer DSB gennem Service & Retail kunderne service og catering i tog og på stationer. Forretningsområdet spiller en vigtig rolle for at kunne tilbyde kunderne et fysisk billetsalg samt mulighed for køb af mad, drikke og snacks, uanset hvor på rejsen de befinder sig. DSB har 61 7-Eleven butikker, Kaffeexpressen, bagagecentret på Københavns Hovedbanegård samt catering i togene.

Stærkt omdømme fastholdt

DSB's omdømme er fortsat stærkt. Det er fjerde år i træk, at DSB har ligget på så højt et niveau.

Figur 2: Omdømme - gennemsnit for året



S-tog: Flere rejser og revitaliseret fortælling

I 2024 var der en markant stigning i antallet af rejser med S-tog. I alt blev der foretaget 112,1 mio. rejser med S-tog, hvilket svarer til en vækst på 6 procent i forhold til 2023. Væksten ses på alle ugens dage og inkluderer både weekend- og pendlerrejser samt en øget efterspørgsel i forbindelse med koncerter, fodboldkampe og løb.

Med undtagelse af strækningen på Køge Bugt, hvor Fjern- & Regionaltog i 2023 åbnede den direkte togforbindelse mellem Nivå, København H og Næstved via Køge, er væksten synlig på alle S-togslinjer. Den største vækst er dog registreret på Ringbanen, Høje Taastrup- og Frederiksundstrækningen.

I 2024 blev der påbegyndt en revitalisering af S-tog. Revitaliseringen inkluderer en ud- og indvendig kosmetisk opgradering af S-tog. Den udvendige opgradering med ny folie er gennemført på 50 procent af flåden, mens opgradering af de digitale destinationsskærme i for- og bagende er gennemført for 75 procent af flåden. De indvendige kosmetiske forbedringer er implementeret i 30 procent af flåden.

Der har også været en markedsføringskampagne for S-tog - både digitalt og med bannere og plakater. En særlig begivenhed var fejring af S-togs 90-års fødselsdag med gratis S-togsrejser den 6. april. S-tog oplevede på dagen 190.000 flere kunder end normalt samt medieomtale i både TV og de store dagblade.

Endelig har S-tog en stabil, høj kundepunktlighed, hvilket understøtter målet om at levere en pålidelig transportløsning til kunderne.

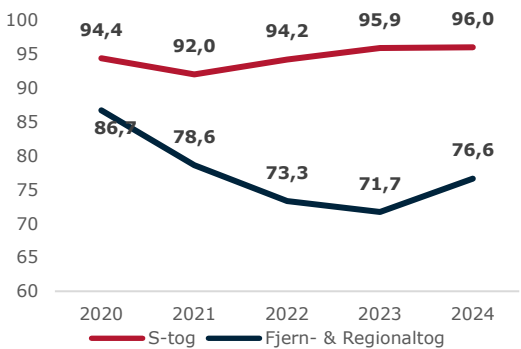


Togdrift

Kundepunktighed

Kundepunktigheden har i 2024 udvist fremgang, og **kunderne er dermed i høj grad kommet frem til tiden.**

Figur 3: Kundepunktighed¹⁾



¹⁾ Kunder der er ankommet punktligt til deres slutdestination med mindre end 3 minutters forsinkelse.

S-tog fastholder det høje niveau

Set over året har S-tog holdt det samme niveau som i rekordåret 2023. Kundepunktigheden var 96,0 procent i 2024 mod 95,9 procent i 2023. Den høje kundepunktighed kan i høj grad tilskrives en stabil drift og få driftsforstyrrende hændelser.

Det er meget positivt, at S-tog fortsætter det høje niveau og dermed medvirker til, at

kunderne i hovedstadsområdet i høj grad kan stole på den kollektive transport.

Forbedringer i Fjern- & Regionaltog

Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog er steget til 76,6 procent i 2024 mod 71,7 procent i 2023. Den forbedrede kundepunktighed er især resultatet af en mere robust køreplan og færre fejl på infrastrukturen.

Det intensive arbejde med at modernisere og opgradere jernbanen har dog også givet udfordringer for kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog i 2024, ligesom det vil gøre de kommende år.

I 2024 var de store sporarbejder mere spredt hen over året. Alligevel har kundepunktigheden i de fleste måneder af 2024 ligget over niveauet for de tilsvarende måneder året før.

Produktivitet

Tabel 2: Produktivitet i togaktiviteter

(øre/km)	2024	2023	Vækst	
			Abs.	Pct.
Passageromsætning pr. pladskilometer ¹⁾	35,4	33,0	2,4	7
Omkostninger pr. pladskilometer ¹⁾	61,1	61,1	0	0

¹⁾ Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte kilometer.

Passageromsætning pr. pladskilometer er steget som følge af kundevæksten og en øget gennemsnitspris på de gennemførte rejser. Den øgede anvendelse af dobbeltdækkervogne og IC1-togvogne med flere pladser end andet materiel har medført et stigende antal pladskilometer.

Omkostninger pr. pladskilometer er på niveau med sidste år, idet både omkostninger og pladskilometer er steget med 4 procent. De øgede omkostninger er blandt andet relateret til togvedligeholdelse, -ren- og -klargøring, leje af togmateriel og personaleomkostninger. Omvendt har de lavere elpriser medført lavere omkostninger til togfremføring.

Mere robust køreplan på Sjælland

I december 2023 blev der indført en ny køreplanstruktur for Fjern- & Regionaltog på Sjælland - herunder en ny struktur på Kystbanen med færre tog og en mere robust køreplan. Ændringerne skulle blandt andet bidrage til en mere stabil drift og en højere punktighed.

Selvom kundepunktigheden ikke har ligget over kontraktmålet i alle årets måneder, har den ændrede struktur haft en positiv effekt på punktigheden - både på Kystbanen og i den øvrige togdrift ind og ud af København.

Den mere robuste køreplan har gjort det lettere at begrænse påvirkningen fra større hændelser andre steder på jernbanen. Det har resulteret i en mere stabil drift og en højere kundepunktighed og dermed en mere pålidelig togdrift for kunderne.

Grundprincipperne i køreplanen fra 2024 er videreført i køreplanen for 2025. Der er enkelte ændringer til anvendt materiel - blandt andet,

vil der i 2025 blive kørt med eltogsæt og ellokomotiver samt dobbeltdækkervogne på den meget benyttede strækning København-Holbæk via Roskilde. Det giver flere pladser til kunderne.

Sporarbejder i 2024

Omfanget af sporarbejder har været mindre i 2024 end tidligere år. De gennemførte sporarbejder har dog fortsat betydet længere perioder med sporspærringer, reduceret drift og togbuser særligt på strækningerne Aarhus H-Aalborg, Slagelse-Korsør og Vamdrup-Vojens-Rødekro.

Samarbejdet med Banedanmark om planlægning og afvikling af sporarbejdere har været tæt og godt. Det har bidraget til en effektiv afvikling af sporarbejderne og togdriften, mens arbejdet har stået på.

Sporarbejderne i 2024 har været afviklet løbende hen over året, hvor de tidligere har været planlagt særligt i sommerhalvåret med et større pres på punktigheden. Det tætte samarbejde med Banedanmark kombineret med den mere solide og disponeringsvenlige køreplan har haft en positiv effekt på kundepunktigheden i forbindelse med sporarbejderne.

"Det er glædeligt, at den mere robuste køreplan på Sjælland og den mere effektive afvikling af sporarbejderne har haft så stor effekt på både kundepunktighed og driftsstabilitet."

Per Schrøder, direktør for Drift



Bedre driftsstabilitet trods udfordringer

Samlet har DSB's togmateriel haft en bedre driftsstabilitet i 2024 sammenlignet med 2023. Den positive udvikling skyldes blandt andet en generelt tættere overvågning af flådens tilstand samt indsatser for at få togmateriellet til værkstederne, inden det fejler og forårsager forsinkelser.

Tabel 3: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

Kilometer (1.000)	Vækst			
	2024	2023	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	6,6	6,0	0,6	10
IC3-togsæt	42,0	34,7	7,3	21
IR4-eltogsæt	38,3	31,1	7,2	23
Øresunds-eltogsæt ²⁾	-	29,9	-29,9	-100
Dobbeldtækkervogne	37,7	31,3	6,4	20
IC1-togvogne	13,2	10,0	3,2	32
EB-ellokotiver	32,7	40,3	-7,6	-19
S-eltogsæt	32,7	25,5	7,2	28

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.
²⁾ DSB har med udgangen af 2023 ikke længere Øresunds-eltogsæt i drift.

Der har i 2. halvår været flere fejl på materiellet. Det hænger blandt andet sammen med de udfordringer, DSB har haft hos hovedleverandøren af reservedele. I løbet af 2. halvår har der været en øget påvirkning i form af blandt andet flere fejl på togmateriel - særligt IC4- og IC3-togsættene - grundet en generelt hårdere presset vedligeholdelsessituation. Reservedelssituationen har derudover medført færre tilgængelige togsæt til driften. For kunderne har det især betydet afgange med kortere togsæt end planlagt

og derfor oftere fyldte tog samt enkelte aflysninger.

EB-ellokotiverne har i 2024 været udfordret på driftsstabiliteten, der er faldet 19 procent i forhold til 2023. Udfordringerne skyldes især en software-/systemfejl, som bliver fremprovokeret ved overgangen fra det danske til det fælleseuropæiske signalsystem. Siemens arbejder på at udbedre fejlen. Der er etableret en procedure for at undgå, at fejlen opstår under kørslen, hvilket har haft en positiv effekt på driftsstabiliteten.

Driftsstabiliteten for de elektriske S-tog er steget markant. I 2024 kørte de 32.700 kilometer mellem hændelser svarende til en stigning på 28 procent i forhold til 2023. Den positive udvikling hænger blandt andet sammen med den tættere overvågning af flåden.

Øget kilometerproduktion

Kilometerproduktionen er ligeledes steget i 2024 sammenlignet med året før. Alle aktive litratyper har kørt flere kilometer i 2024. Det er især EB-ellokotiver, dobbeldtækkervognene og IC1-togvognene, der har kørt flere kilometer i 2024.

Med 28,2 mio. kørte kilometer i 2024 er IC3-togsættene fortsat den litratype, der kører absolut flest kilometer. Det vil være tilfældet, indtil IC5-eltogsættene kommer i drift.

Den øgede brug af IR4-eltogsæt skyldes dels en generel prioritering af kørsel med elektrisk togmateriel, dels at en del af den trafik, som tidligere blev kørt med Øresunds-eltogsæt, er blevet erstattet med blandt andet IR4.

Tabel 4: Kørte kilometer¹⁾²⁾

Kilometer (1.000)	2024	2023	Vækst	
			Abs.	Pct.
IC4-togsæt	6.177	5.777	400	7
IC3-togsæt	28.203	27.647	556	2
IR4-eltogsæt	12.211	11.752	459	4
Øresunds-eltogsæt ³⁾	-	2.059	-2.059	-100
Dobbeldtækkervogne ⁴⁾	22.661	20.388	2.273	11
IC1-togvogne ⁴⁾⁵⁾	7.870	2.925	4.945	169
EB-ellokotiver	6.532	5.190	1.342	26
S-eltogsæt	18.608	18.274	334	2

1) Kørte kilometer er det sammenlagte antal kilometer kørt i Danmark.
2) Opgørelsesmetoden af kilometer er i 2024 ændret i forhold til Årsrapport 2023. Sammenligningstal er tilpasset.
3) DSB har med udgangen af 2023 ikke længere Øresunds-eltogsæt i drift.
4) Kilometer for dobbeldtækkervogne og IC1-togvogne opgøres pr. vogn, uanset at der typisk er koblet flere vogne sammen.
5) Kilometer for IC1-togvogne er opgjort siden 1. juli 2023.

Der er i 2024 kørt i alt 22,7 mio. kilometer med dobbeldtækkervognene. Det svarer til en stigning på 11 procent i forhold til 2023. Dobbeldtækkervognene har ved kørsel med EB-ellokotiverne erstattet en del af den trafik, som tidligere blev kørt med Øresunds-eltogsæt - blandt andet på Kystbanen.

Siden medio juni 2023 har de lejede IC1-togvogne fra Deutsche Bahn været en del af DSB's drift. Sammen med EB-ellokotiverne betjener de den internationale trafik mellem København og Hamborg. Det er planen, at IC1-togvognene skal betjene den internationale trafik, indtil de 16 nye vognstammer bliver sat i drift i løbet af 2025.

EB-ellokotiverne har i 2024 kørt 26 procent flere kilometer end i 2023. I lighed med dobbeldtækkervognene kan det blandt andet tilskrives den øgede benyttelse i den sjællandske regionaltogstrafik. EB-ellokotiverne har desuden - sammen med IC1-togvognene - betjent den internationale trafik til og fra Tyskland i hele 2024, hvor det kun var tilfældet i halvdelen af 2023. Alle EB-ellokotiverne nu er godkendt til at køre i Tyskland.

Opgradering af IR4- og S-tog

I 2024 er en del af de elektriske IR4-togsæt blevet opgraderet med farver som fremtidens tog. Ud over den røde farve med sorte bånd udvendigt bliver gulve og tæpper skiftet indvendigt, vægge renoveres, og sæderne får ny polstring og nyt betræk. Der er dermed stort fokus på opgradering af det indvendige interiør til gavn for kundeoplevelsen.





Opgradering af de 44 IR4-eltogsæt følger planen og forventes afsluttet inden udgangen af 2026.

Også de elektriske S-togsæt er under en omfattende opgradering både ud- og indvendigt. Allerede nu oplever de omkring 350.000 kunder, der dagligt rejser med S-tog, det nye look i de opgraderede togsæt. Interiøret er i lyse farver, og togene får ny rød og sort folie udvendigt samt døre i den lysegrå kontrastfarve, som gør det nemmere for kunderne at finde den nærmeste dør. Herudover bliver der monteret ny kundenvenlig skiltning i togene.

Opgraderingen af S-tog fortsætter i 2025, og alle togsæt vil være færdige inden udgangen af 2027.



Investeringer

God fremdrift i investeringer

DSB investerer i en omfattende fornyelse af togflåden, som i de kommende år kommer til at bestå af moderne, elektriske og mere klimavenlige tog. Ud over de åbenlyse gevinster for klimaet og en bedre komfort for kunderne vil en flåde af færre, ensartede elektriske togtyper medføre en øget driftsstabilitet, færre driftsomkostninger og være med til at **sikre kunderne en mere bæredygtig rejse**.

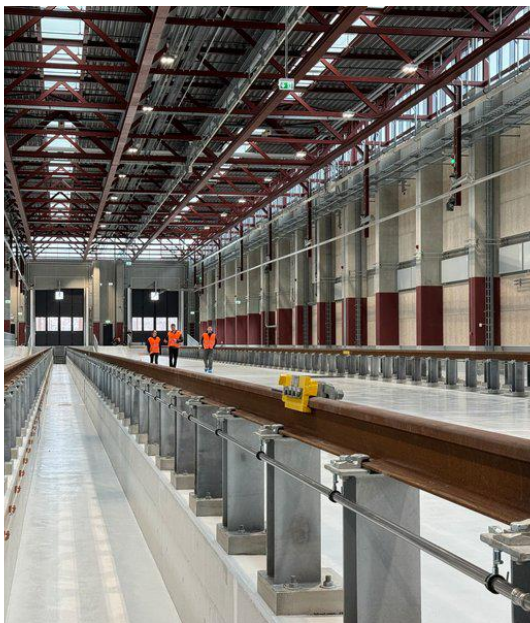


Foto: Nyt værksted, Godsbanegården København

Til det nye elektriske togmateriel er der behov for nye omfattende vedligeholdelsesfaciliteter. DSB er derfor i gang med at opføre tre nye værksteder: Et i København, et i Aarhus og et i Næstved. Der er stor fokus på bæredygtighed i byggerierne, og de nye værksteder skal certificeres efter DGNB Guld. Byggeriet af de 3 værksteder forløber planmæssigt.

Færdigproducerede IC5-eltogsæt

De første syv IC5-eltogsæt er færdigproduceret. Eltogsættene vil i de kommende to år løbende blive testet på testbaner forskellige steder i Europa, men også på den danske infrastruktur for første gang. Erfaringerne fra disse tests vil blive anvendt i forbindelse med produktionen af de resterende IC5-eltogsæt.

Det er aftalt, at der leveres minimum 100 eltogsæt fra leverandøren Alstom. De første eltogsæt vil blive sat i passagerdrift primo 2027.

DSB har igangsat en række initiativer for at forberede organisationen på de ændringer, som driften af IC5-eltogsættene vil medføre - herunder den nye samarbejdsform med en ekstern leverandør af vedligeholdelse.

De nye værksteder i København og i Aarhus skal anvendes til vedligeholdelsen af IC5-eltogsættene. Alstom, som leverer eltogsættene, skal også stå for vedligeholdelsen af IC5.

Det er værkstedet i København, som først vil være klar til brug. I 2025 vil DSB stille dele af

værkstedet i København til rådighed for Alstom, så de kan påbegynde indretningen af lokalerne med deres specialudstyr og foretage test af værkstedet, vedligeholdelsesprogrammer, arbejdsrutiner og lignende. Efter planen vil værkstedet i København være klar til ordinær drift i 2027.

Igangværende udbud på nye S-tog

Fremtidens S-tog bliver fuldautomatiske og forventes påbegyndt sat i drift fra slutningen af 2031. DSB har igangsat to udbud og forventer at kunne tildele kontrakten på de nye S-tog i 2. halvår 2025, og på de understøttende systemer til fuldautomatisk drift i 1. halvår 2026.

Der er tæt samarbejde med Banedanmark om overtagelse af infrastrukturen for S-banen i 2027.

Byrådet i Frederikssund godkendte i oktober 2024 ændringer til lokalplanen, som gør det muligt for DSB at etablere et nyt værksted i Frederikssund (Vinge Nord) til Fremtidens førerløse S-tog.

Forberedelse af idriftsættelse af nye togvogne til international trafik

De første tre formationer af de nye togvogne til den internationale trafik til Tyskland er modtaget og under klargøring til drift.

Der er fokus på at sikre succesfuld leverance og modtagelse af de resterende vognformationer samt forberede idriftsættelsen af togvognene - herunder uddannelse af såvel det kørende personale som håndværkere. Det endelige indsættelsestidspunkt afhænger af, hvornår det europæiske jernbaneagentur (ERA) har færdiggjort deres godkendelsesprocedure.

Togvognene er et par gange blevet fremvist for offentligheden, som har givet positiv feedback på de nye vogne.

Det er det nye værksted i Mogenstrup nær Næstved, der skal anvendes til reparation og vedligeholdelse af de nye EC-togvogne. Herudover skal værkstedet stå for vedligeholdelsen af EB-ellokomotiverne og dobbeltdækkervognene.

Strøm via solceller

DSB har i 2024 investeret i endnu en Power Purchase Agreement (PPA) og har indgået aftale om at aftage store mængder strøm fra en solcellepark på Lolland. DSB vil fra november 2025 modtage vedvarende energi i et omfang, der svarer til halvdelen af forbruget til S-tog.

I en årrække har DSB haft solceller på tagene på Nørreport, Albertslund, Sjælør og Avedøre stationer. I 2024 blev der etableret solcelleanlæg på Høje Taastrup station. Dermed vil også en stor andel af strømmen på den travle Høje Taastrup station komme fra solceller.

**IC5-togsæt**

DSB køber fremtidens el-togsæt hos den franske leverandør Alstom. Ordren er på minimum 100 el-togsæt, som skal udgøre rygraden i fremtidens togtrafik og blandt andet erstatte det nuværende diesel-togsæt IC3.

OpEx

(mia. kr.)

0,9

CapEx

(mia. kr.)

9,6

Projektet afsluttes i **2030****EC-togvogne**

DSB køber 16 nye vognstammer hos den spanske leverandør Talgo. Vognstammerne skal trækkes af de nyligt indkøbte elektriske EB-lokomotiver. Både vogne og lokomotiver er godkendt til at køre i Danmark og Tyskland og skal indgå i DSB's internationale trafik. 8 vognstammer vil komme i drift i løbet af 2025.

OpEx

(mia. kr.)

0,2

CapEx

(mia. kr.)

2,4

Projektet afsluttes i **2030****Nye værksteder**

Til reparation og vedligeholdelse af EB-lokomotiver, el-togsæt, dobbeltdækkervogne og nye Talgo-vogne bygger DSB værksteder i Aarhus, Næstved og København. De nye værksteder opføres, så de som minimum opnår DGNB-certificering i kategorien 'Guld'.

OpEx

(mia. kr.)

0,3

CapEx

(mia. kr.)

5,5

Projektet afsluttes i **2026****Fremtidens S-bane**

DSB forbereder omlægningen af den nuværende S-bane fra en traditionel bybane til et fuldautomatisk, førerløst transportsystem, "Fremtidens S-Bane". Det indebærer omfattende investeringer i både el-togsæt, værksteder og infrastruktur.

OpEx

(mia. kr.)

2,7

CapEx

(mia. kr.)

25,9

Projektet afsluttes i **2039**



Ejendomsudvikling

DSB har mulighed for på et forretningsmæssigt grundlag at udvikle ejendomme, der ikke læn- gere anvendes til jernbanedrift ved at indgå i kommercielle ejendomsprojekter sammen med andre ejendomsaktører gennem DSB Ejendoms- udvikling A/S. Projekterne gennemføres via 50/50 joint ventures, hvor DSB Ejendomsudvik- ling A/S indskyder byggeretter, mens joint ven- ture-partneren indskyder likviditet til at gen- nemføre projektudviklingen. Målet er at opføre ejendomme til udlejning og dermed skabe en løbende indtjening, som kan bidrage til finansie- ringen af DSB's togdrift.

Ejendomsprojekterne opføres i høj kvalitet og med fokus på bæredygtighed ud fra en be- vidsthed om, at DSB's ejendomme er en del af dansk bygningsarv ejet af alle danskere. Samti- digt understøtter det DSB's formål 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'. Ved at stræbe efter DGNB-certificering for bæredygtigt byggeri på minimum GULD niveau bidrager projekterne til at opfylde DSB's bæredygtighedsstrategi.

Frugtmarkedet på det tidligere grønttorv i Valby er DSB Ejendomsudvikling A/S' første færdige projekt. Ejendommen, Hibiscus Hus, rummer 375 lejligheder og er DGNB GULD certificeret.

I partnerskab med Danica Ejendomsselskab P/S, som er en del af Danica Pension, gennemføres Project Downtown som en del af udviklingen af Postbyen i centrum af København. Det omfatter ca. 27.200 m² bolig og erhverv sammen med ca. 10.000 m² kælder og plint på den 7.400 m² store grund.

Projektet inkluderer ca. 7.900 m² almene boli- ger, der bygges i samarbejde med

boligselskabet FSB, ca. 7.000 m² udlejningsboli- ger og ca. 12.300 m² kontor- og erhvervsleje- mål.

Sammen med resten af Postbyen vil projektet skabe en ny bydel med fokus på bæredygtighed og åbne, publikumsorienterede faciliteter. Pro- jektet forventes udbudt i entreprise i 2025 og færdigt i 2028.

Jernbanebyen bliver Københavns nye, grønne bydel på ca. 500.000 etagemeter omkranset af Vasbygade, Ingerslevsgade og Enghavevej. Når bydelen står færdig, vil den rumme 4-5.000 bo- liger og ca. 175.000 etagemeter erhverv, detail- handel, skoler, plejecenter og institutioner.

Den offentlige høring af lokalplansforslag for området er afsluttet. Det forventes, at den endelige godkendte lokalplan tidligst foreligger i løbet af sommeren 2025.

I december 2024 meddelte Baneby Konsortiet, der består af Industriens Pension, Novo Holdings og NREP, at de har besluttet ikke at benytte de- res option på at indgå joint venture-aftale om udvikling af en del af Jernbanebyen. Beslutnin- gen skyldes ændrede markedsvilkår. DSB påbe- gynder arbejdet med at finde nye potentielle partnere som følge af Baneby Konsortiets be- slutning. Det igangværende arbejde med en lo- kalplan for Jernbanebyen forbliver upåvirket og fortsætter uændret.

Herudover bliver der arbejdet med flere projek- ter, hvoraf flere er blevet en del af Københavns Kommuneplan 2024 og dermed vil bidrage til byudviklingen i Storkøbenhavn.

Stærkt likviditetsberedskab

DSB skal til enhver tid have et passende likvidi- tetsberedskab til at understøtte investeringspro- jekterne og til afholdelse af de løbende omkost- ninger.

I 2024 har DSB haft et solidt likviditetsbered- skab på gennemsnitligt 9,1 mia. kr. Beredskabet udgjorde 10.363 mio. kr. pr. 31. december 2024 (2023: 8.891 mio. kr.).

Den Europæiske Investeringsbank har tidligere bevilget DSB en samlet projektlåneramme på 600 mio. euro (4.474 mio. kr.) til investeringer i den nye togflåde. Der er under lånerammen ind- gået låneaftaler for 600 mio. euro med mulighed for at etablere lån med en løbetid på op til 25 år. Ultimo 2024 er der trukket 150 mio. euro under lånerammen.

DSB gennemførte i august den første obligati- onsudstedelse på 500 mio. euro under DSB's EMTN-program. Provenuet skal anvendes til ind- køb af det nye elektriske togmateriel og nye værksteder.

Likviditetsberedskabet vil løbende blive justeret gennem obligationsudstedelser og bankfinansie- ring i takt med, at finansieringsbehovet opstår.



Foto: Visualisering af Jernbanebyen, København



Bæredygtighedsrapport

Generelle oplysninger	26
DSB gør en forskel i lokalområdet	28
Organisation og ledelse	29
Dobbelte Væsentlighedsanalyse	40
Oplysningskrav	45
Oplysningskrav, der stammer fra anden EU-lovgivning	50





Generelle oplysninger

Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapport

DSB's bæredygtighedsrapport dækker perioden 1. januar til 31. december 2024.

Bæredygtighedsrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) udmøntet i de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering (ESRS) udstedt af Europa-Kommissionen.

Bæredygtighedsrapporteringen dækker væsentlige emner inden for miljø, sociale forhold og ledelse. I lighed med den finansielle rapportering dækker den hele DSB-koncernen.

I 2024 har DSB førstegangsimplicenteret årsregnskabslovens §99a i forhold til overholdelse af ESRS'erne. Generelt forventes det, at der i de kommende år foreligger mere klar vejledning og praksis, hvilket kan påvirke det fremtidige indhold af rapporteringen.

Bæredygtighedsrapporten indeholder også oplysninger om begivenheder i fremtiden. Det faktiske udfald af disse begivenheder kan i sagens natur afvige fra det forventede.

Det forventes yderligere, at EU-kommissionen vil fremsætte forslag til en simplificering af rapporteringskravene på bæredygtighed via de såkaldte omnibuspakker. DSB vil i løbet af 2025 justere vores rapportering i henhold til initiativet.

Bæredygtighedsrapporteringen baseres på vores dobbelte væsentlighedsanalyse (DVA) vurderet for egne aktiviteter og DSB's værdikæde (se side 40). Den kvantitative rapportering dækker alene DSB's egne aktiviteter, dog også up- og downstream aktiviteter i forbindelse med opgørelsen af CO₂ for Scope 3.

Alle emner, som er inkluderet i afsnittene miljø, sociale forhold og ledelse, er vurderet væsentlige i forbindelse med vores dobbelte væsentlighedsanalyse. De fremlagte datapunkter for væsentlige emner er udvalgt i henhold til oplysningskravene (herunder anvendelseskravene) vedrørende det pågældende specifikke bæredygtighedsforhold i de tilsvarende emnespecifikke ESRS.

Regnskabsmæssige skøn og vurderinger

DSB arbejder løbende på at forbedre vores bæredygtighedsrapportering og give et retvisende billede af vores væsentlige direkte såvel som indirekte påvirkninger. Vi anvender som udgangspunkt en aktivitetsbaseret tilgang til indsamling og rapportering af miljødata, og vi benytter nøgler og emissionsfaktorer fra repræsentative, anerkendte officielle kilder som Environmental Protection Agency (EPA) og Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) for at understøtte vores beregninger.

En stor del af vores nuværende rapportering baseres på egne registreringer og primære data, og vi arbejder på at øge omfanget af dette fremfor estimater eller tredjepartsinformationer.

Vi arbejder aktivt på at forbedre ge datakvaliteten i vores opgørelser. Dette sker blandt andet via kvalitetsstyring i interne KPI-processer og via audits udført af DSB's interne revisionsfunktion. En forbedret datakvalitet vil ikke kun forbedre nøjagtigheden af vores rapportering, men også give os et bedre grundlag for at træffe informerede beslutninger om vores miljøpåvirkning.

For en mere detaljeret beskrivelse af anvendt regnskabspraksis henvises der til de forskellige opgørelser i denne rapport.

Følgende forhold påvirker generelt udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporteringen for 2024:

- Et forbedret datagrundlag og opgørelsesmetode for energiforbrug til øvrig drift
- Mere præcise emissionsfaktorer i forbindelse med opgørelsen af Scope 3

DSB anvender skøn til udarbejdelse af nogle datapunkter. Ændringer i skøn eller estimater indregnes i perioden, som det pågældende skøn eller estimat revurderes samt genberegnes og tilpasses, hvis væsentligt. Det vil fremgå tydeligt, såfremt der er anvendt skøn.

Tilretning af sammenligningstal

I forbindelse med udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten for 2024 har vi identificeret nedenstående fejl i vores tidligere rapportering. For at sikre så høj grad af nøjagtighed som muligt, og sikre konsistens mellem vores rapporter, har vi rettet alle de identificerede fejl.

I årsrapport 2023 var der byttet rundt på tallene i elektricitet til henholdsvis S-tog og Fjern- &

DSB – selvstændig offentlig virksomhed

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed (SOV), som er etableret ved lov. Selskabsformen er kendetegnet ved at være en hybrid mellem en privat virksomhed og en offentlig myndighed. DSB vil således oftest være omfattet af selskabsretlige regler for så vidt angår virksomheden, men samtidig være omfattet af de offentlige regler, for så vidt angår myndighedsopgaver.

Af DSB's vedtægter fremgår det, at reglerne for statslige aktieselskaber finder anvendelse med de tilpasninger, som er en konsekvens af DSB-loven.

Regionaltog. Der er rettet op på dette i dette års bæredygtighedsrapport.

Manglende indregninger ved opgørelsen af Scope 3 i årsrapport 2023.

De manglende indregninger er tilrettet, og vi har genberegnet vores klimapåvirkning i Scope 3 for 2023. Det drejer sig primært om udledninger vedrørende Scope 3.9 (kundernes transport til og fra vores stationer) samt fradrag for moms under Scope 3.1, der opgøres eksklusive moms.



Effekten af dette udgør en stigning i Scope 3 CO₂ udledning for 2023 på 14.268 ton, svarende til +6 procent.

Vi vil i 2025 vurdere effekten af ovenstående ændringer og fejl på vores 2019 baseline med henblik på at vurdere, hvorvidt vi skal genberegne denne. Vores baseline er omfattet af en genberegningsspolitik, som tilsiger, at vi genberegner, såfremt eventuelle ændringer overstiger 5 procent af baseline. Vi estimerer, at konsekvensen af ændringerne for 2023 er under 5 procent grænsen for genberegning af vores 2019 baseline opgørelse.

Ændret definition af sygefravær

Definition af 'Sygefravær' er ændret i rapporteringsperioden 1. januar til 31. december 2024. 'Sygefravær' defineres som: Egen sygdom i procent af den tid man kunne have været på arbejde (mulig arbejdstid). Ændringen vedrører afgrænsningen på mulig arbejdstid, der indgår i beregningen. 'Sygefravær' beregnes nu ud fra andre parametre end tidligere eksempelvis medtages deltidsdag.

Ændringen har betydet, at 'Sygefravær' rapporteret i 2023 (5,2 procent) er korrigeret i henhold til ovenstående indregningsmetode. 'Sygefravær' for 2023 er nu opgjort til 4,9 procent.

Ændret definition af arbejdsulykker

Definition af 'Arbejdsulykker' (TRIFR/LTIFR) er ændret i rapporteringsperioden 1. januar til 31. december 2024. Der er ændret, er afgrænsningen på præsterede timer, der indgår i beregningen af TRIFR/LTIFR. Der måles ikke mere på antallet af arbejdsulykker, men på to forholdstal, LTIFR og TRIFR.

Ved at benytte LTIFR og TRIFR, som er en opgørelse i forhold til en million præsterede arbejdstimer (præsterede arbejdstimer er den tid, man har været på arbejde og kunne komme til skade), kan man sammenligne uanset hvor mange ansatte der er, også selvom man eksempelvis er mange færre ansatte end sidste år.

Ændringen har betydet, at 'Arbejdsulykker', som blev rapporteret i 2023 (11,1 per en million arbejdstimer) nu er korrigeret i henhold til ovenstående indregningsmetode. 'Arbejdsulykker' (TRIFR/LTIFR) for 2023 er nu opgjort til 13,4 per en million arbejdstimer.

Ændringerne i DSB's beregningsmetode for sygefravær og arbejdsulykker afspejler nu den metode, der benyttes af NETSTAT-statistikker, som udgives af Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Dansk Industri (DI) og giver DSB mulighed for at benchmarke med øvrige virksomheder i Danmark.

Opgørelse af sikkerhedsrelaterede hændelser

Opgørelse af antal sikkerhedsrelaterede hændelser (væsentlige ulykker, signalforbikørsel og lignende) sker på baggrund af rapport tilsendt Trafikstyrelsen benævnt 'Sikkerhedsrapport 2023 for DSB'. Tallene for 2023 er justeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelig årsrapportering til Trafikstyrelsen.

Væsentlige ulykker

DSB rapporterede 13 væsentlige ulykker i den endelige rapportering for 2023 til Trafikstyrelsen, mens der i DSB's årsrapport 2023 blev rapporteret 12 væsentlige ulykker. Differencen skyldes, at DSB først ved offentliggørelse af redegørelse til Havarikommissionen blev vidende

om konsekvensen af en ulykke (alvorlig tilskadekommen).

Signalforbikørsler

DSB rapporterede 173 signalforbikørsler A-B-C i den endelige rapportering for 2023 til Trafikstyrelsen, mens der i DSB's årsrapport 2023 blev rapporteret 170 signalforbikørsler A-B-C. Differencen skyldes, at der i forbindelse med sagsbehandlingen er kommet oplysninger frem, der betyder, at 3 sager er blevet ændret til signalforbikørsler.

Anden lovgivning

Bæredygtighedsrapportens afsnit om Sociale forhold side 105 indeholder oplysninger vedrørende årsregnskabsloven §107 d.

Oplysninger indarbejdet ved henvisning

I forbindelse med udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten er følgende indarbejdet ved henvisning:

- ESRS 2 SBM-1, ESRS 2 SBM-2 og ESRS 2 SBM-3
- ESRS E1 SBM-3
- ESRS E4 SBM-3
- ESRS S2 SBM-2 og ESRS S2 SBM-3
- ESRS S4 SBM-2 og ESRS S4 SBM-3

Ovenstående er indarbejdet i afsnittet 'Strategi, forretningsmodel og værdikæde' på side 11.

Ekstern gennemgang

Bæredygtighedsrapporten er omfattet af review (begrænset sikkerhed) udført af ekstern revisor. Sammenlignelige oplysninger i bæredygtighedsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2023 er ikke omfattet af

erklæringsopgaven. Læs mere om revisors bæredygtighedserklæring på side 167.



DSB gør en forskel i lokalområdet

DSB har iværksat en række lokale projekter, der skal få flere danskere til at tage toget og mindske trængslen på vejene.

Et af stederne er i Køge, hvor DSB og Køge Kommune i 2023 gik sammen om, at gøre det mere attraktivt at benytte kollektiv transport på arbejde og i fritiden.

Samarbejdet har betydet, at vi har fået viden og data om de lokale forhold, som har betydet, at vi kan lave flere relevante lokale markedsføringsindsatser.

Markedsføringsindsatserne er blevet hjulpet godt på vej af nye direkte regionale afgang mellem Køge og København, som har reduceret rejsetiden for kunderne markant.

Samarbejdet har medvirket til en samlet passagervækst på strækningen mellem Køge og København, og der er flere lokale initiativer på vej i Køge Kommune. Deriblandt en udvidelse af parkeringsanlægget ved Køge Nord Station, som skal gøre det mere attraktivt for sjællandske pendlere at tage toget det sidste stykke ind mod København.

Også nord for København har et lokalt projekt gjort en forskel for kunderne. I sommer 2024 blev det gratis at tage cykler med på Kystbanen i regionaltogene mellem Helsingør, København H. og Næstved. Projektet byggede videre på de

gode erfaringer fra S-tog, og har krævet at en del vogne på regionaltogene blev bygget om så de kunne indeholde 16 cykler i stedet for 4. Oprindelig skulle forsøget med gratis cykler på Kystbanen slutte i september måned 2024, men forsøgsordningen er blevet forlænget så man bedre kan få et billede af kundernes rejsemønstre i både sommer og efterårsperioden.

Projektet er blevet taget godt imod af kunderne, der især benytter sig af muligheden for at tage cyklen gratis med i weekenderne. Også Cyklistforbundet er glade for forsøgsordningen, som de gerne så blev permanent.



Foto: Køge Nord station



Organisation og ledelse

Selskabsledelse og bestyrelse

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, som er ejet af den danske stat. DSB ledes af en bestyrelse bestående af repræsentanter udpeget af Transportministeriet samt repræsentanter valgt af medarbejderne.

DSB følger statens anbefalinger for god selskabsledelse, der fremgår af 'Statens ejerskabspolitik'. Politikken indeholder retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse.

Herudover følger DSB anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse. Redegørelsen for god selskabsledelse efter 'Følg eller forklar-princippet' er offentliggjort på DSB's hjemmeside.

DSB er reguleret efter Lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010 med seneste ændring i bekendtgørelse af lov om DSB af 7. maj 2019 (Lov om DSB). Vedtægterne fra 15. marts 2021 er udstedt i medfør af Lov om DSB.

Offentliggørelse af væsentlige forhold og kommunikation

DSB tilstræber, at dialogen mellem virksomhed og ejer, kunder, samarbejdspartnere og medarbejdere er så åben og bred som mulig, samt at kommunikationen er enkel, faktuel og faglig korrekt.

DSB giver hurtigst muligt meddelelse, herunder til Erhvervsstyrelsen, om væsentlige forhold, der

vedrører virksomheden og som kan antages at få betydning for DSB's fremtid, ejer, samarbejdspartnere, kreditorer, medarbejdere eller omgivelser i øvrigt.

Årsrapporter og delårsmeddelelser

DSB aflægger regnskab i henhold til årsregnskabsloven og Lov om DSB. Årsrapporten revideres af en statsautoriseret revisor samt af rigsrevisor. Endvidere afgiver bæredygtighedsrevisor en erklæring med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapporteringen.

Årsrapporter og delårsmeddelelser sendes til Transportministeriet og til Erhvervsstyrelsen.

DSB afholder kvartalsvise møder med transportministeren, hvor aktuelle emner drøftes, eksempelvis den økonomiske situation. Transportministeriet har fastsat et regnskabsreglement for DSB i henhold til jernbaneloven.

Offentlighed

I overensstemmelse med vedtægterne afholdes et ordinært virksomhedsmøde hvert år inden udgangen af april. Mødet, som svarer til generalforsamlingen i et aktieselskab, er åbent for alle.

Vedtægter, delårsmeddelelser og årsrapporter offentliggøres på www.dsb.dk.

Ifølge Lov om DSB gælder offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Omudsmand for sager om medarbejdere og for

den jernbanevirksomhed, der udøves som led i udførelsen af forhandlet trafik.

Compliance

DSB's databeskyttelsesrådgiver (DPO) & Compliancefunktion er ansvarlig for at rådgive om og følge op på de love og regler, der er relevante for hele virksomheden, og som ikke har et naturligt tilhørsforhold i virksomhedens øvrige compliancefunktioner.

Derudover arbejder funktionen med at styrke kendskabet gennem træning og rådgivning indenfor compliance.

Funktionen varetager tillige rollen som DPO for DSB med primære opgaver, via rådgivning og overvågning, at sikre, at DSB overholder databeskyttelsesforordningen, databeskyttelsesloven og interne politikker om beskyttelse af persondata. Hertil kommer at være kontaktpunkt for Datatilsynet og de registrerede, herunder medarbejdere og borgere, i forbindelse med indberetning af sikkerhedsbrud samt forespørgsler og klager fra de registrerede.

Kundeambassadøren

Kundeambassadøren medvirker til at styrke DSB's kundefokus og behandle kundeklager samt tager sager op af egen drift. Alle DSB's kunder har ret til at få en klage genbehandlet hos Kundeambassadøren.

Kundeambassadøren samarbejder løbende med relevante afdelinger på tværs af DSB om konkrete forbedringsforslag til gavn for kundernes hverdag i toget.

Kundeambassadøren vejleder også løbende afdelinger og medarbejdere i, hvordan sagsbehandlingen kan leve op til god forvaltningsskik og gældende passagerrettigheder.

Kundeambassadøren forbereder desuden klagesager anlagt mod DSB i Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Der har i 2024 været anlagt 443 klagesager. De fleste klager vedrørte kundeoplevelser undervejs på rejsen, herunder primært sager vedrørende forsinkelser eller togaflysninger.

Kundeambassadøren udarbejder halvårligt en statusrapport, der offentliggøres på www.dsb.dk.

Bæredygtighedschef

Arbejdet med bæredygtighed i DSB er forankret centralt hos bæredygtighedschefen. Her sikres en stærk tværgående indsats for at nå DSB's bæredygtighedsmål, internt såvel som på tværs af DSB's interessentgrupper, og der udvikles ny viden og nye partnerskaber til det videre arbejde med bæredygtighed. En viden der samles op og indgår i arbejdet omkring DSB's dobbelte væsentlighedsanalyse. Bæredygtighedschefen faciliterer et internt forum, hvor bæredygtighedsrelevante emner behandles ligesom der følges op på relevante KPI'er. Bæredygtighedschefen referer til den administrerende direktør og orienterer løbende – dog minimum kvartalsvist – denne og den øvrige direktion om udviklingen i DSB's bæredygtighedsindsats.

Deltagelse i internationale fora

DSB er medlem af Community of European Railways (CER), som repræsenterer de europæiske jernbaneselskaber og infrastrukturforvaltere.



CER repræsenterer medlemmernes interesser på EU's politiske beslutningsscene, navnlig i forhold til at støtte forbedrede erhvervs- og lovgivningsmæssige rammer for europæiske jernbaneoperatører og jernbaneinfrastrukturvirksomheder. DSB deltager blandt andet i passagerarbejdsgrupper.

Desuden deltager DSB i The International Rail Transport Committee (CIT), der er rammen for jernbaneselskabernes forvaltning af passagerrettigheder, internationale rejseregler og international billetudstedelse, og i International union of railways (UIC), den globale jernbaneorganisation, som blandt andet fastlægger internationale standarder på jernbaneområdet, og som skaber opmærksomhed om jernbanens værdi og betydning på globalt plan.

DSB er medlem af The International Association of Public Transport (UITP), som er en verdensomspændende organisation for kollektive trafikoperatører primært bus, S-tog, letbane, metro og regional togtrafik.

Endelig deltager DSB i Forum Train Europe (FTE), som er et samarbejde indenfor jernbanetransport på tværs af grænser som blandt andet har til formål at koordinere køreplaner, herunder kapacitetsstyring, produktionsplaner og kanal-anmodninger mellem operatørerne.

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

Bestyrelsen bestod i 2024 af 6 medlemmer valgt af transportministeren på virksomhedsmødet, hvoraf 67 procent er kvinder og 33 procent er mænd, samt 3 medlemmer valgt af medarbejderne.

De medlemmer, som ministeren udpeger, skal vælges ud fra samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn og således, at bestyrelsen som helhed repræsenterer indsigt i trafikale forhold. Herudover sikrer sammensætningen af bestyrelsen, at der er indsigt i finansielle og bæredygtighedsmæssige forhold.

Bestyrelsesmedlemmerne, som vælges på virksomhedsmødet, anses som udgangspunkt for at være uafhængige. 83 procent af de udpegede bestyrelsesmedlemmer er uafhængige, hvilket er i overensstemmelse med anbefalinger for god Selskabsledelse.

De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer er valgt i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser om valg af medarbejderrepræsentanter.

56 procent af den samlede bestyrelse inklusiv de medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer anses for at være uafhængige.

Det anbefales at mindst halvdelen af en bestyrelses medlemmer, uden de medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer, er uafhængige, så bestyrelsen kan handle uafhængigt af særinteresser.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en evaluering af arbejdet i bestyrelsen og samarbejdet med direktionen. Udover at overholde anbefalingerne om god selskabsledelse er formålet at sikre, at bestyrelsen til enhver tid gennem sammensætning og kompetencer bedst muligt understøtter DSB og DSB's formål.

Evalueringen foretages via en fælles drøftelse og understøttes yderligere af en

spørgeskemaundersøgelse. Der bliver tillige gennemført individuelle samtaler mellem formanden og de enkelte bestyrelsesmedlemmer. I henhold til anbefalingerne for god selskabsledelse inddrager DSB ekstern bistand i forbindelse med evalueringen minimum hvert tredje år.

Alle bestyrelsesmedlemmer deltager i evalueringen og vurderingen er, at bestyrelsen samlet set besidder de nødvendige kompetencer for at bidrage til udviklingen af og skabe resultater for DSB.

Bestyrelsesmedlemmerne vælges for en periode på 1-2 år. Det er muligt at blive genvalgt efter den pågældende periode udløber. Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer vælges for 4 år.

Bestyrelsens kompetencer er nærmere beskrevet på www.dsb.dk.

Direktionens opgaver og ansvar

Bestyrelsen forestår den overordnede og strategiske ledelse af DSB's anliggender. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen og sikrer derigennem, at direktionen som helhed repræsenterer indsigt i trafikale, materiel, bæredygtighedsmæssige samt finansielle forhold. Bestyrelsen fastsætter ligeledes direktionens ansættelsesvilkår.

DSB's direktion består af 5 medlemmer, hvoraf 1 medlem er kvinde (20 procent) mens 4 medlemmer er mænd (80 procent).

Direktionen kan bestå af 1 til flere medlemmer og er ansvarlig for DSB's daglige ledelse, og skal hermed sikre realisering af DSB's strategi "Markedsorienteret DSB": 'Lige så attraktive for

vores kunder og lige så konkurrence- og bæredygtige som de bedste operatører i Europa'.

Bæredygtighedsindsatserne, og due diligence omkring disse, der bidrager til realisering af DSB's strategi, indgår som et naturligt element i den daglige ledelse. Denne due diligence indebærer behandling af emner på direktionsmøder, når det er relevant.

Due diligence arbejdet indbefatter også bæredygtighedschefens arbejde og afrapportering til den administrerende direktør og øvrige direktion (se side 29), ligesom det indbefatter arbejdet med DSB's værdikæde gennem vores indkøb, hvor indkøbspolitikken, retningslinjer for indkøb og compliance politikken indgår i arbejdet via opfølgning og årlige afrapporteringer til DSB's direktion. Hertil kommer, at der i forbindelse med gennemførelsen af indkøb også følges op på DSB's største og vigtigste kontrakter og leverandører i forhold til bæredygtighed, hvor der i 2024 er fulgt op på knap 20 leverandører.

Endeligt er DSB's whistleblowerordning også et element i vores due diligence. Ordningen er en mulighed til de ansatte, inklusive vikarer og entreprenører, der arbejder i DSB og vores samarbejdspartnere for at komme til orde og løfte væsentlige problemstillinger og indberette mistanke om uregelmæssigheder eller ulovligheder vedrørende DSB's medarbejdere, ledelse eller leverandører. Chefen for Intern revision i DSB er udpeget som administrator for DSB's whistleblowerordning og der rapporteres årligt på aktiviteten i whistleblowerordningen.

Indsigter i eventuelle negative indvirkninger, der opnås via den daglige ledelse, suppleres med indsigter der åbnes i DSB's årlige strategiproces



og i den årlige udarbejdelse af den dobbelte væsentlighedsanalyse, hvor der inddrages væsentlige interessenter og samarbejdspartnere i udarbejdelsen. Væsentlighedsanalysen giver DSB en systematisk indsigt i og identifikation af vores negative påvirkninger (se side 40 for mere information om væsentlighedsanalysen). Tiltagene, som vi har iværksat for at modvirke de negative påvirkninger og effekter heraf, er beskrevet nærmere i de enkelte afsnit for Miljø side 55-96, Sociale forhold side 97-123 og Ledelse side 124-129.

Bestyrelsen har ved instruks fastsat de nærmere retningslinjer for direktionen - herunder funktionsbeskrivelse, arbejdsdeling, særlige dispositioner, rapportering og lignende.

Der afholdes som udgangspunkt direktionsmøder 1 gang om ugen.

Bestyrelsens opgaver er nærmere beskrevet i vedtægterne samt i forretningsordenen for bestyrelsen.

Bestyrelsesmøder

Bestyrelsen har i 2024 afholdt 6 bestyrelsesmøder og 1 strategiseminar, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Virksomhedens strategi
- Årsrapport og delårsmeddelelser
- Budget for det kommende år
- Fremtidens Materielanskaffelser – herunder Nye Tog (IC5), Nye Vogne (Talگو) og Fremtidens S-bane
- Nye værksteder
- Materiel generelt
- Signalprogram- og Elektrificeringsprogram
- Digitalisering

- Takstreguleringer
- Compliance
- Selskabsledelse, herunder væsentlige politikker
- Jernbanesikkerhed
- Bæredygtighed - herunder CSRD, DVA og EU Taksonomiforordningen
- Punktlighed
- Trafikinformation
- Kommercielle og driftsmæssige aktiviteter
- Sektorsamarbejde

Bestyrelsen har nedsat 3 ledelsesudvalg: Materiel-, Vederlags- og Revisionsudvalg.

Rammerne for udvalgsarbejdet er fastlagt i et kommissorium for de enkelte udvalg, som er tilgængelig på www.dsb.dk.

Materieludvalg

Materieludvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende anskaffelser, investeringer i og salg af rullende materiel samt investeringer, som er nødvendige for at operere materiellet.

Ved udgangen af 2024 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer:

- Christina Grumstrup Sørensen, formand for udvalget
- Peter Schütze
- Anne Hedensted Steffensen
- Louise Høst

Udvalget har i 2024 afholdt 6 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Langsigtet materielplan
- Miljøopgradering

- Fremtidens Materielanskaffelser, herunder Nye Tog (IC5), Nye Vogne (Talگو) og Fremtidens S-bane
- Nye værksteder
- Driftsstatus

Vederlagsudvalg

Vederlagsudvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende vederlagspolitik og aflønning. Ved udgangen af 2024 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer:

- Anne Hedensted Steffensen, formand for udvalget
- Peter Schütze
- Lene Feltmann Espersen

Udvalget har i 2024 afholdt 4 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Vederlagspolitik
- Personaleomsætning, sygefravær og rekruttering
- Lønforhold for direktion, direktører, direkte referencer til den administrerende direktør og højtlonnede medarbejdere
- Vederlagsrapport
- Analyse og vurdering af lønudviklingen samt tendenser i hele lønsummen
- Mål for det underrepræsenterede køn i direktionen
- Sikre, at vederlagspolitik og de aflønningsmæssige forhold er i overensstemmelse med lovgivnings krav og støtter DSB's mål for ligeløn

Revisionsudvalg

Revisionsudvalget bistår bestyrelsen med en selvstændig vurdering af, om virksomhedens

regnskabsaflæggelse, rapportering om bæredygtighed, governance, interne kontroller, risikostyring og lovpligtig revision er tilrettelagt på en hensigtsmæssig måde henset til DSB's størrelse og kompleksitet.

Ved udgangen af 2024 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer:

- Lene Feltmann Espersen, formand for udvalget
- Henrik Amsinck
- Lone Riis Stensgaard

Udvalget har i 2024 afholdt 5 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Årsrapport og delårsmeddelelser
- Regnskabsprincipper og særlige regnskabsmæssige problemstillinger
- Orientering om status på implementering af CSRD
- Revisionsprotokollater og rapportering fra intern og ekstern revision samt Rigsrevisionen
- Rapportering fra whistleblowerordningen
- Ekstern revisors uafhængighed og leverance af ikke-revisionsydelser
- Intern revision, herunder budget og bemanning
- Risikostyring
- Cyber- og informationssikkerhed, herunder risikoniveau, trusler og hændelser, informationssikkerhedspolitik samt revisionsobservationer
- Intern kontrolstruktur
- Orientering om DPO - og Compliancefunktionens aktiviteter samt Fremtidens Planlægningsystemer

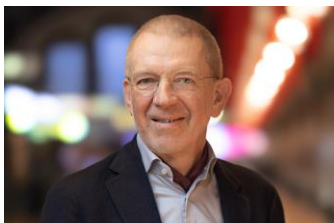


Bestyrelsen

Bestyrelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder. Bestyrelsens særlige kompetencer er beskrevet www.dsb.dk.

Peter Schütze Formand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 1. juni 2011 (ekstraordinært virksomhedsmøde).
Genvalgt - valgt som formand 16. marts 2023 (ordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2025.



Født: 1948

Formand for:

- Investeringskomiteen - The Danish SDG Investment Fund
- Dronning Margrethe II's Arkæologiske Fond

Medlem af:

- bestyrelsen for Falck A/S
- bestyrelsen for Erhvervslivets Tænketank
- bestyrelsen for Gösta Enboms Fond
- Det Systemiske Risikoråd

Anne Hedensted Steffensen Næstformand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 28. maj 2021.
Genvalgt - valgt som næstformand 16. marts 2023 (ordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2025.



Født: 1963

Næstformand for:

- bestyrelsen for Ulykkesforskningsforbundet for Dansk Søfart
- bestyrelsen for Nationalbankens Jubilæumsfond
- Danmarks Nationalbanks Repræsentantskab

Medlem af:

- bestyrelsen for Tænketanken Europa
- bestyrelsen for Danmarks Nationalbanks Pensionskasse under afvikling
- bestyrelsen for Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Understøttelsesfond af 1950

Administrerende direktør i Danske Rederier

Henrik Amsinck

Indtrådt i DSB's bestyrelse 19. maj 2017 (ekstraordinært virksomhedsmøde).
Genvalgt 16. marts 2023 (ordinært virksomhedsmøde).
Udløb af valgperiode: 2025.



Født: 1961

Medlem af:

- bestyrelsen for Eltronic A/S
- bestyrelsen for STG A/S
- Bestyrelsen for Falck IT Poland Sp. Z.o.o.

CIO i Falck A/S

Administrerende direktør i Falck Digital Technology Denmark A/S

**Lene Feltmann Espersen**

Indtrådt i DSB's bestyrelse 22. august 2022 (ekstraordinært virksomhedsmøde). Genvalgt 14. marts 2024 (ordinært virksomhedsmøde). Udløb af valgperiode: 2026.



Født: 1965

Formand for:

- bestyrelsen for Green Hub Denmark

Næstforperson for:

- bestyrelsen for Rådet for Grøn omstilling

Medlem af:

- bestyrelsen for KV Fonden
- bestyrelsen for Comundo
- bestyrelsen for Michael Goldschmidt HOLDING og Michael Goldschmidt ejendomme
- bestyrelsen for JBH Holding AS og Boligbeton A/S
- bestyrelsen for FCK's kvindehold

Carsten Hedegaard

Indtrådt i DSB's bestyrelse 14. marts 2024 (medarbejdervalgt). Udløb af valgperiode: 2028..



Født: 1964

Formand for:

- FO Jernbanedrift.

Reparationshåndværker

Louise S Høst

Indtrådt i DSB's bestyrelse 14. juni 2024 (ekstraordinært virksomhedsmøde). Udløb af valgperiode: 2026.



Født: 1977

Formand for:

- Arbejdsmiljørådet

Medlem af:

- bestyrelsen for Dansk Standard, herunder medlem af honorar- og rekrutteringsudvalg

Administrerende direktør i Fjernvarme Fyn A/S

Thomas Knudsen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 1. januar 2025 (medarbejdervalgt). Udløb af valgperiode: 2028.



Født: 1982

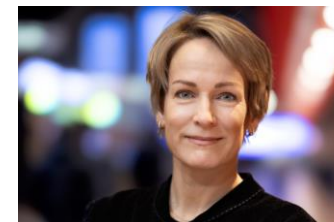
Tillidsrepræsentant for:

- Dansk Jernbaneforbund

Lokomotivfører B, Fjern & regionaltog

Christina Grumstrup Sørensen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 17. marts 2015 (ordinært virksomhedsmøde). Genvalgt 16. marts 2023 (ordinært virksomhedsmøde). Udløb af valgperiode: 2025.



Født: 1972

Senior Partner i Copenhagen Infrastructure Partners

Lone Riis Stensgaard

Indtrådt i DSB's bestyrelse 8. marts 2019 (medarbejdervalgt). Genvalgt 14. marts 2024 (medarbejdervalgt). Udløb af valgperiode: 2028



Født: 1974

Fællestillidsrepræsentant for:

- HK Tjenestemænd

Overtrafikkontrollør



Direktion

Direktionens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.

Flemming Jensen

Administrerende direktør

Ansæt i DSB siden 2015.

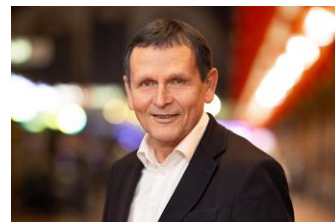
Født: 1959

Formand for:

- bestyrelsen for TP Aerospace
- bestyrelsen for Naviair

Medlem af:

- bestyrelsen for Industriens Arbejdsgivere i København
- forretningsudvalget og hovedbestyrelsen i Dansk Industri



Pernille Damm Nielsen

Økonomidirektør

Ansæt i DSB siden 2022.

Født: 1974

Medlem af:

- bestyrelsen for Codeex
- bestyrelsen for Industriens Pensionsforsikring A/S
- Sounding Board for CBS Executive Fonden



Per Schrøder

Direktør for Drift

Ansæt i DSB siden 2018.

Født: 1957



Jens Visholm Uglebjerg

Direktør for Kommerciel

Ansæt i DSB siden 2022.

Født: 1970

Formand for:

- bestyrelsen for DOT I/S

Medlem af:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S
- bestyrelsen for Andel Energi A/S
- bestyrelsen for DI Transport
- udvalget DI Transport og Infrastruktur



Jürgen Müller

Direktør for Strategi & Togmateriel

Ansæt i DSB siden 2015.

Født: 1970

Næstformand for:

- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S

Medlem af:

- Revisionsudvalget i Rejsekort & Rejseplan A/S





Ledelse

Ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder.

Mette Rosholm Direktør for Indkøb & Jura

Ansæt i DSB siden 2014.

Født: 1973

Formand for:

- bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum

Medlem af:

- bestyrelsen for M/S Museet for Søfart
- bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S
- Vederlagsudvalget i Rejsekort & Rejseplan A/S



Tine Moe Svendsen Direktør for HR

Ansæt i DSB siden 2015.

Født: 1970

Formand for:

- bestyrelsen for Jernbanernes Arbejdsgiverforening

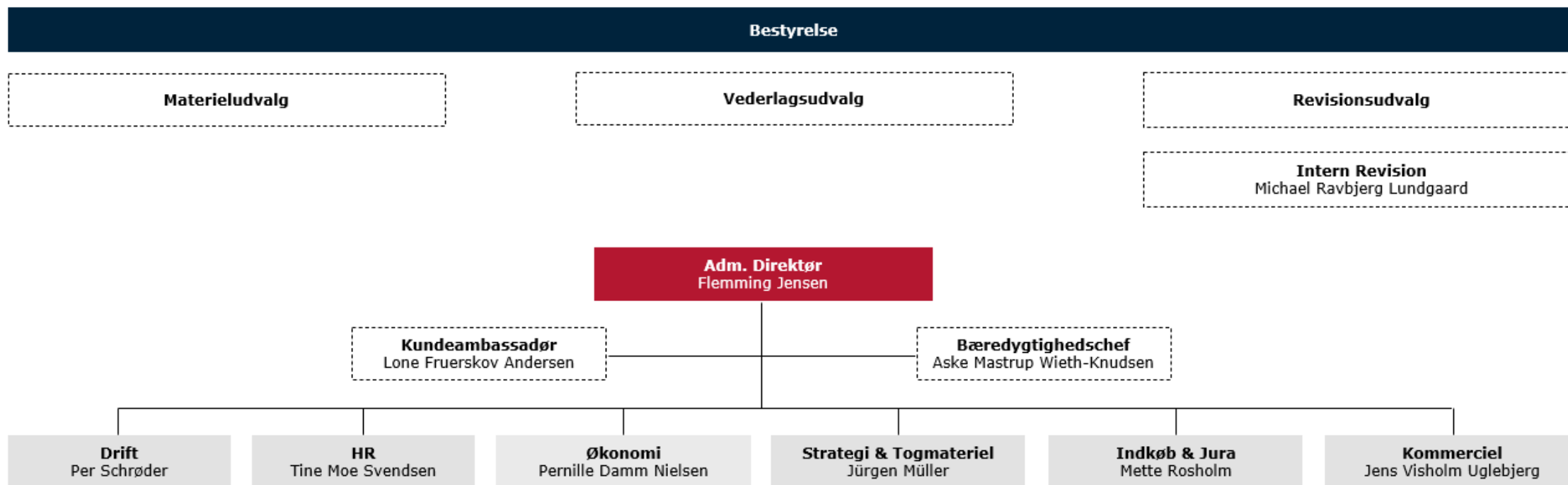
Medlem af:

- DI's udvalg for mangfoldighed
- Sounding Board for CBS Executive Fonden
- CBS Executive Fonden "Consortium for Sustainable Business"





Organisationsdiagram





Risikostyring – Enterprise Risk Management proces

I 2024 har vi arbejdet videre med at integrere bæredygtighedsrisici i vores risikostyringsproces. Vi har genbesøgt vores dobbelte væsentlighedsanalyse, herunder vurderet miljø-, sociale- og ledelsesmæssige risici.

I 2024 har risici relateret til bæredygtighed, og i særdeleshed klimarelaterede risici været et væsentligt fokusområde. Klimarelaterede hændelser har i årets løb understreget, at disse risici er aktuelle og håndteringen heraf er vigtig.

Risikostyringsproces

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for at overvåge risici og for at opretholde en robust risikostyringsproces og internt kontrolsystem.

DSB driver en Enterprise Risk Management (ERM) proces, hvor de væsentligste operationelle-, strategiske- og bæredygtighedsrisici identificeres, vurderes og rapporteres om, samt mitigeres på forskellige niveauer i organisationen. Hver risiko er forankret hos en risikoejer i direktionen og en risikoansvarlig, normalt en underdirektør, med ansvar for at mitigere risici, der er relevante for deres respektive områder.

Koncernøkonomi er ansvarlig for at sikre, at direktionen fremmer risikobevisthed, engagement og ejerskab på tværs af organisationen. Risici vurderes ud fra en todimensionel skala, der estimerer den potentielle konsekvens af en given risiko på fire forskellige dimensioner: sikkerhed, økonomi, omdømme og punktlighed, og sandsynligheden for at risikoen materialiserer sig.

De væsentligste risici gennemgås og vurderes af direktionen, revisionsudvalg og bestyrelsen halvårligt.

Dobbelte væsentlighedsanalyse

Udover vores ERM-proces, som identificerer de væsentligste operationelle-, strategiske- og bæredygtighedsrisici, opdaterer vi årligt vores dobbelte væsentlighedsanalyse, som identificerer bæredygtighedsrelaterede risici, som relaterer sig til miljø, sociale forhold og ledelse.

I 2025 fortsætter vi arbejdet med at integrere identificering af bæredygtighedsrelaterede risici i den dobbelte væsentlighedsanalyse med vores ERM-proces.

Eksponering mod finansielle risici

DSB's forretningsaktiviteter betyder, at der skal træffes en række finansielle dispositioner med hensyn til fastlæggelse af kapitalstruktur, finansiering, likviditet, energi og modpartsrisici, som både har betydning for samfundet og for virksomheden. Fokus for risikostyringen er derfor at sikre finansielle løsninger, som er holdbare på både kort, mellemlangt og lang sigt.

For håndteringen af disse risici henvises til Note 7 'Finansielle risici'.

De væsentligste risici som DSB har identificeret for 2024, gennemgås på de efterfølgende sider.

Væsentligste risici for 2024





Væsentligste forretningsrisici i 2024

● Infrastrukturarbejder på jernbanen

Risikobeskrivelse

DSB er fortsat påvirket af infrastrukturarbejder fordelt over jernbanestrækninger i hele landet. Samtidig er perioden af året med infrastrukturarbejder også udvidet. Der har dog i 2024 været færre spæringer end året før. Der vil fortsat forekomme spæringer i en længere årrække som følge af politisk besluttede investeringer i en nødvendig opgradering af jernbanen. Som togoperatør bidrager vi til at skabe muligheden for opgraderingen, men bliver også påvirket af markant øget behov for planlægning og replanlægning samt den kompleksitet, de trafikale spæringer tilfører driftens afvikling af jernbanetrafikken.

Potentielle konsekvenser

Som togoperatør er vi afhængig af, at infrastrukturen er tilgængelig. Udskiftning af forældede signaler på jernbanenettet samt elektrificering af alle hovedstrækninger, som er en forudsætning for, at vi kan ibrugtage klimavenlige el-tog, påvirker driftseffektiviteten, da det i perioden, hvor ombygningen foregår, lægger store begrænsninger på, hvordan togtrafikken kan afvikles. Det øgede pres på trafikken øger risikoen for, at hændelser spreder store forsinkelser ud i jernbanenetværket, og for at kundepunktigheden falder. De mange infrastrukturarbejder øger også presset på planlægning af trafikken, da flere spæringer betyder markant øgede krav til, hvor meget replanlægning af køre-, materiel- og togpersonaleplaner, som vi skal levere hen over året. Meget sent indkommende ændringer til planen kan i sidste ende påvirke kvaliteten af planen og dermed øge risikoen for en lavere punktighed til gene for kunderne.

Mitigerende initiativer

Vi arbejder løbende på at minimere generne fra de igangværende og fremtidige planlagte infrastrukturarbejder over for vores kunder. Vi tilsigter at bygge grundplaner, der i højere grad giver mulighed for at genoprettet trafikken, hvis forsinkelser skulle opstå under afvikling af driften. Derudover har vi et kontinuerligt godt samarbejde med Banedanmark om at koordinere de mange replanlægninger, som vi håndterer gennem et fælles processtyringsværktøj til at understøtte afviklingen af planlægningsprocessen. Endelig har vi implementeret en mere konservativ tilgang til at lægge planer i forbindelse med spæringer, hvilket betyder, at vi nedjusterer trafikken. Dermed får planen bedre mulighed for at absorbere mindre forsinkelser.

● Cyberangreb

Risikobeskrivelse

Digitalisering af DSB's forretningsprocesser spiller fortsat en stor rolle for måden at arbejde på. DSB er afhængig af teknologi og IT-infrastruktur, der understøtter den daglige drift, lige fra planlægning og afvikling af sikker og rettidig togdrift til udvikling af kommercielle produkter, der afspejler kundens behov.

Potentielle konsekvenser

Et cyberangreb udgør en betydelig risiko for DSB. Uautoriseret adgang, ødelæggelse af data og systemer, korruption eller manipulation af data kan få langsigtede konsekvenser for DSB's kunder, for vores omdømme og på lang sigt for den grønne omstilling, hvis der tabes kunder til alternative transportformer.

Mitigerende initiativer

IT-sikkerhed er et strategisk fokusområde gennem flere år, der har styrket DSB's forsvar og beredskab over for cyberkriminalitet. DSB har styrket og implementeret både tekniske, organisatoriske og procesmæssige forbedringer, herunder styrket kontrol med brugere, adgangsstyring, netværk, monitorering og backup.

Desuden er der et betydeligt fokus på medarbejdernes bevidsthed om cybertrusler, og DSB arbejder også med at styrke IT-risikostyring og har siden 2020 været certificeret efter informationssikkerhedsstandarden ISO27001, der blev et krav fra Trafikstyrelsen som udløber af NIS-direktivet.

DSB er desuden aktivt medlem af SektorCERT, der er de kritiske sektorers cyber-sikkerhedscenter.

I 2025 vil DSB fortsætte arbejdet med at styrke IT-infrastruktur og -systemer for at sikre, at kritiske og følsomme data, aktiver og DSB's forretning bliver beskyttet mod den fortsat stigende globale trussel fra cyberkriminalitet og andre trusselsaktører.



● Usikkerhed i forsyningskæden

Risikobeskrivelse

Geopolitiske udfordringer påvirker fortsat priser på og leverancer af råvarer og materialer til fremstilling af reservedele og komponenter lavet af jern og aluminium, som udgør de primære bestanddele i de reservedele og komponenter, som indgår i DSB's forsyningskæde til vedligeholdelse af tog. Udfordringerne har desuden en afsmittende effekt på leverancerne mellem underleverandører og leverandører. Risikoen forstærkes af, at DSB's primære leverandør af reservedele og komponenter er en integreret del af vores værdikæde og er dermed afhængige af et stabilt flow af leverancer af reservedele og omløbsdele for at kunne opretholde en stabil togdrift.

Potentielle konsekvenser

Konsekvensen er, at vi ikke kan overholde de nødvendige eftersyn og revisioner af tog grundet forsinkede eller ufuldstændige leverancer af reservedele og komponenter. Det kan betyde, at der eksempelvis køres med et antal udkoblede motorer, som kan blive kritisk for driften. De afledte effekter på togtrafikken er nedformeringer, lavere punktlighed og i sidste ende aflyste tog til stor gene for kunderne.

Mitigerende initiativer

I 2024 fortsatte vi med at arbejde med vores leverandører om levering af reservedele og komponenter baseret på både prisudvikling og leverancebetingelser i markedet for at sikre, at reservedele og komponenter leveres med en stabil og rettidig frekvens. Vi har indkøbt ekstra omløbsdele til for eksempel IC3-motorerne for at reducere gennemløbstiden på værkstederne og skabe grundlag for øget produktion.

Derudover tilpasser vi egne processer for både at medvirke til at reducere leverandørens leveranceudfordringer og smidiggøre den daglige drift. Vi er i tæt dialog med vores leverandører om at løse aktuelle udfordringer i forsyningskæden.

▲ Tilpasning til klimaforandringer

Risikobeskrivelse

Klimaforandringer vil i fremtiden betyde flere og voldsommere vejrhændelser som for eksempel stormflod, skybrud og forhøjede vandstande.

Potentielle konsekvenser

Konsekvensen er oversvømmelse af spor, værksteds- og klagøringsområder og stationer, hvilket vil påvirke vores evne til at opretholde normal togdrift.

Togstationer kan potentielt oversvømmes, hvor særligt spor og kældre på Københavns Hovedbanegård er i risiko for at blive oversvømmet og beskadiget, hvilket vil medføre behov for reparationer og genhusning af togpersonalefaciliteter.

Derudover må det forventes, at omkostninger til erstatningskørsel vil stige, at der vil forekomme flere forsinkelser og dermed større udbetaling af rejsegaranti til kunderne. Endelig må det forventes, at udgifter til udbedring af skader pga. vejrforhold også stiger.

Mitigerende initiativer

DSB har analyseret de væsentligste risici og arbejder i samarbejde med Banedanmark efter konkrete beredskabsplaner. Planerne er prioriteret i forhold til særligt følsomme og kritiske strækninger og indebærer faste procedurer for overvågning og håndtering af de hyppigst forekommende vejræssige hændelser.

Der foreligger faste procedurer, som inkluderer udtynding af trafik, hastighedsnedsættelser og planer for indstilling af trafik. For særligt vigtige knudepunkter – eksempelvis København H og Storebæltsforbindelsen - foreligger der yderligere analyser og vurdering af klimasikringsindsatser baseret på etablerede klimaprognoser herunder værktøjet Klimaatlas, Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), hvor FN's klimapanel (IPCC) klimascenarier er blevet indarbejdet i en dansk kontekst.

DSB deltager aktivt i tværgående fora vedr. sikring mod stormflodsforanstaltninger med kommuner og Banedanmark.



Dobbelte Væsentlighedsanalyse

For at sikre at vores strategi og forretningsmodel fortsat afspejler de emner, som er vigtige for os nu og i fremtiden, har vi brug for at forstå, hvordan vi påvirker omverdenen samt hvordan omverdenen påvirker os.

I 2023 udarbejdede vi vores første dobbelte væsentlighedsanalyse, som blev godkendt af vores bestyrelse. Analysen blev genbesøgt i 2024, og hermed sikret tilpasning til ny viden eller påvirkninger.

Klimatilpasninger har fortsat høj prioritet, hvilket er afspejlet i vores risikohåndtering samt strategigennemgang.

Derudover er tiltrækning og fastholdelse af medarbejdere med stærke kompetencer en vigtig parameter for at kunne løfte fremtidens opgaver ligesom en sund forretningsetik er en væsentlig parameter for både at kunne fastholde og udbygge tilliden mellem ejeren og DSB.

Vi har i 2024 gennemført en analyse af vores påvirkninger på biodiversitet og økosystemer, som viser, at DSB har væsentlige direkte såvel som indirekte påvirkninger. Arealanvendelse og ressourceforbrug er i den indledende analysefase vurderet som de væsentligste drivkræfter for vores påvirkninger på biodiversitet og økosystemer.

Anvendt metode og antagelser

I 2024 har vi gennemgået vores væsentlighedsanalyse i henhold til CSRD-direktivets krav.

Identifikationen af bæredygtighedsrelaterede emner, som er vurderet væsentlige for DSB, er udarbejdet i overensstemmelse med ERSR'erne.

Væsentlighedsanalysen vurderer både faktiske og potentielle indvirkninger såvel som både risici og muligheder.

Det voldsommere vejr afledt af klimaændringerne kan påvirke afviklingen af togdriften. DSB's forretning er udsat for størst risiko i forhold til storme og kraftige vinde, der kan medføre nedfaldne køreledninger og væltede træer, og ved oversvømmelse af lavtliggende områder ved stormflod og skybrud samt jordskred ved banestrækninger. Derfor har DSB gennemført en klimaanalyse ved hjælp af Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) værktøjet Klimaatlas, hvor FN's klimapaneler (IPCC) klimascenarier er blevet indarbejdet i en dansk kontekst. Dertil er der anvendt generelle indsigter fra DMI's seneste opdatering om fremtidens danske klima fra november, som tager udgangspunkt i et

mellemhøjt udledningsscenarie svarende til RCP 4,5 frem mod år 2100.

Energiforbruget er den største driver af klimapåvirkningerne og forureningen fra vores drift og medfører væsentlige økonomiske omkostninger. Klimapåvirkningerne indgår i DSB's fuldstændige klimaregnskab for Scope 1, 2 og 3.

Luftforurening udgør en påvirkning af omgivelserne, som stammer fra vores togdrift på tværs af landet. Den direkte påvirkning er lokal og består primært af ultrafine- og fine partikler forbundet med afbrænding af diesel til fremførsel af tog. Fremførsel af vores el-tog bidrager indirekte til luftforurening, hvor produktionen af el medfører lokal luftforurening af varierende omfang afhængigt af produktionsmetoden.

DSB har et betydeligt forbrug af reservedele, som kommer fra vores vedligeholdelses- og klargøringsaktiviteter. Det drejer sig især om ressourcer, som alle er defineret som "High Impact Commodities". Disse råvarer er alle karakteriseret ved at kunne have negativ påvirkning på natur og biodiversitet. I tillæg hertil er DSB arealbesidder og opererer på flere geografiske områder i Danmark.

På den baggrund er der i 2024 gennemført en biodiversitetsanalyse, som anvendes i forbindelse med det efterfølgende arbejde med DSB's væsentlighedsanalyse.

Fokus på specifikke aktiviteter

Gennemgangen af væsentlighedsanalysen tager udgangspunkt i DSB's værdikæde, driftsaktiviteter og samarbejde med forskellige interessenter. Formålet har været at afdække DSB's positive og negative bæredygtighedspåvirkninger samt

identificere potentielle finansielle risici og muligheder.

Væsentlighedsanalysen er udarbejdet på baggrund af en gennemgang af bæredygtighedsrelateret materiale og forretningsprocesser i organisationen og er efterfølgende evalueret og gennemgået i direktionen.

Væsentlighedsanalysen tager hensyn til allerede kendte påvirkninger, som DSB påfører det omkringliggende samfund, eksempelvis udledning af CO₂ eller luftforurening gennem partikeludledning, ligesom den tager hensyn til påvirkningen via vores energiforbrug, ressourceforbrug og affaldsmængder. Væsentlighedsanalysen tager hensyn til den gennemførte biodiversitetsanalyse, der identificerer potentielle negative påvirkninger. Endeligt tager væsentlighedsanalysen hensyn til allerede kendte medarbejderforhold og DSB's særlige forpligtelse til at udvise en høj grad af etik og korrekthed i det daglige virke.

Inddragelse af interessenter

Samarbejde med interessenter og samarbejdspartnere er vigtigt for DSB i forhold til at være en troværdig samarbejdspartner. Derfor har det været vigtigt for os at inddrage forskellige interessentgrupper i udarbejdelsen af væsentlighedsanalysen.

Dette er sket via interviews og spørgeskemaundersøgelser, hvor vi blandt andet har inddraget pendlerrepræsentanter, pendlerklubber, NGO'er, leverandører, samarbejdspartnere, markedsaktører, medarbejdere, medlemmer af DSB's bestyrelse og medarbejdere i Transportministeriet.



Resultaterne fra undersøgelsen har hjulpet os med at prioritere vores bæredygtighedsindsatser i forhold til DSB's overordnede strategi og beslutningsprocesser.

Forudsætninger

Udarbejdelse af væsentlighedsanalysen er baseret på centrale forudsætninger som tærskelværdier for væsentlighed (både bæredygtighedspåvirkning og finansiell påvirkning) og tidshorisont.

Tærskelværdier for væsentlighed

Bæredygtighedsemner vurderes væsentlige, hvis de scorer over tærskelværdien 3. Tærskelværdien for bæredygtighedspåvirkning vurderes i forhold til skala, omfang og uoprettelighed, på en skala som er defineret af DSB. Skalaen går fra 1 til 5, hvor 1 er ingen og 5 meget høj. Tærskelværdien for finansiell påvirkning vurderes ligeledes på en skala fra 1 til 5 defineret af DSB, hvor skalaens værdier flugter med grænserne, der anvendes i vores risikostyringsproces (ERM) generelt. For både bæredygtighedspåvirkning og finansiell påvirkning vurderes potentielle påvirkninger endvidere i forhold til sandsynlighed.

Tidshorisont

Bæredygtighedsemner, som er vurderet væsentlige, er også vurderet ud fra et tidsmæssigt perspektiv. DSB skelner mellem kortsigtet, som defineres som under 1 år, mellemsigtet, som defineres fra udgangen af rapporteringsperioden og op til 5 år, mens langsigtet defineres som en tidshorisont på mere end 5 år.

Emner, som vurderes ikke væsentlige

I forbindelse med udarbejdelse af væsentlighedsanalysen har vi identificeret fire emner, som vurderes ikke væsentlige:

Vandforbrug

Vi bruger primært vand til rengøring og vask af tog. Vi har samtidig et stort fokus på både opsamling og genanvendelse af vand med henblik på at reducere det samlede forbrug. Vi har et forbrug som svarer til ca. 700 husstande årligt.

Spildevand

Vi opsamler vand fra vores vaske- og rengøringsprocesser i tanke, som efterfølgende bliver rensat og genanvendt. Vandet bliver skiftet med et til to års mellemrum. Afrensning af graffiti foregår primært ved en tør proces, hvor rester opsamles på bakker og bortskaffes.

Berørte samfund

DSB forsøger i størst muligt omfang at reducere støjen fra tog langs jernbanestrækninger.

Håndtering af klager over støj og luftforurening sker gennem samarbejde med Banedanmark og lokale miljømyndigheder.

Produktdesign

DSB erhverver eller køber materiel fra anerkendte togproducenter, og derfor vurderes produktdesign ikke at udgøre en påvirkning for DSB.

Cirkularitet og genanvendelse af bæredygtige ressourcer bliver adresseret under emnet 'Resourceforbrug'.

**Figur 4: Dobbelte Væsentlighedsanalyse****Miljø**

Område	Standard	Væsentlige emner	Bæredygtighedspåvirkning	Finansiell påvirkning
Klimaændringer	E1	Tilpasning til klimaforandringer	Ikke vurderet væsentligt	Vores forretningsaktiviteter er eksponeret for klimarelaterede fysiske risici og tilsvarende påvirkninger af vores medarbejdere og kunder som følge af driftsforstyrrelser.
		Energiforbrug	Betydeligt forbrug af energi til vores primære driftsaktiviteter.	Risiko for højere energiomkostninger som følge af geopolitisk uro på internationale energimarkeder opvejes af faldende omkostninger til brændstof ved idriftsættelse af nye elektriske togsæt
		CO ₂ e-udledninger	Udledninger af drivhusgasemissioner på tværs af vores forretningsaktiviteter.	Indførsel af CO ₂ e afgift kan få væsentlige økonomiske konsekvenser.
Forurening	E2	Forurening	Forurening til luft, vand og jord fra vores drift, herunder for eksempel utilsigtet oliespild i forbindelse med driften af vores aktiver.	Ikke vurderet væsentligt
Biodiversitet og økosystemer	E4	Biodiversitet og økosystemer	Tab af biodiversitet drevet af vores direkte påvirkning fra togdriften samt indirekte påvirkning gennem værdikæden.	Risiko for øgede omkostninger ved gennemførelsen af nye projekter eller hvis DSB ikke i tilstrækkelig grad tager højde for økosystemer.
Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	E5	Ressourceforbrug	Forbrug af materialer til drift og vedligehold af tog samt byggeprojekter.	Potentiel reduktion af omkostninger til reservedele ved idriftsættelse af elektriske togsæt.
		Affald	Håndteringen af affald på tværs af vores forretningsaktiviteter påvirker interessenterne opfattelse af vores virksomhed.	Ikke vurderet væsentligt

Sociale forhold

Egen arbejdsstyrke	S1	Medarbejderforhold	Tiltrække og fastholde kvalificerede medarbejdere.	Risiko for højere rekrutteringsomkostninger og produktivitetstab.
		Medarbejderdiversitet	Påvirkning af medarbejdere gennem arbejde med diversitet	Ikke vurderet væsentligt
		Medarbejdersikkerhed og -sundhed	Påvirkning af udsatte medarbejdergrupper relateret til usikkert arbejdsmiljø.	Risiko for øgede omkostninger som følge af langtidssygefravær og arbejdsulykker.
Arbejdstagere i værdikæden	S2	Ansatte i værdikæden & leverandørforhold	Påvirkning af leverandører og ansatte i værdikæde	Ikke vurderet væsentligt
Forbrugere og slutbrugere	S4	Slutbrugere inkl. kvalitet og sikkerhed	Påvirkning af kunders sikkerhed.	Potentiel risiko for negativ påvirkning af omdømme.
		Kundetryghed	Påvirkning af kunders tryghed på DSB's arealer.	Potentiel risiko for tab af kunder til andre transportformer.
		Datasikkerhed *	Ikke vurderet væsentligt	Brud på medarbejdere og kunders datasikkerhed kan føre til bøder.

Ledelse

Ledelse (Governance)	G1	Forretningsetik	Påvirkning af omverden som følge af korruption og bestikkelse.	Uetisk adfærd som følge af korruption og bestikkelse kan føre til bøder.
		Cybersikkerhed *	Ikke vurderet væsentligt	Risiko for øgede omkostninger samt udfordringer for driften.

* Emner, som er vurderet enhedsspecifikke i ESRS-sammenhæng



Dobbelte væsentlighedsanalyse – væsentlige emner

Klimaændringer – E1

Som følge af vores direkte udledninger (Scope 1) samt indirekte udledninger (Scope 2) fra energiforbrug til togdriften samt til den øvrige drift, har vi en væsentlig klimapåvirkning. Størstedelen af vores samlede klimapåvirkning kommer imidlertid fra vores værdikæde (Scope 3). Den primære årsag til vores direkte udledninger er anvendelsen af vores dieseltog, som udgør 95 procent af udledningen på tværs af Scope 1 og 2. Værdikædens andel forventes at stige i takt med at vi reducerer klimapåvirkningen i Scope 1 og 2 blandt andet ved at outsource vedligehold af IC5, vores nye elektriske togsæt.

Der knytter sig tre væsentlige transitionsrisici til at nå klimamålene i Scope 1 og 2 (og til dels 3).

- Leverance af IC5 inden 2030
- Gennemført elektrificering af den infrastruktur Banedanmark stiller til rådighed for DSB
- Samfundsmæssig omstilling til elproduktion som beskrevet i Energiaftale 2018

DSB følger tæt disse transitionsrisici i direktionens møder og evaluerer løbende i forhold til klimamålene.

Ved en gennemført transition til elektriske togsæt, vil DSB kunne udnytte, at disse er mere energieffektive og derved et lavere energiforbrug, at de forventeligt kræver mindre vedligehold, samt at dette mere miljørigtige transportvalg medfører bedre omdømme og kundevækst.

DSB oplever oftere og oftere effekten af klimaforandringerne på vores daglige drift. Storm er den hyppigste årsag til begrænsninger i trafikken i Danmark. Klimaprognoserne understøtter denne tendens, og derfor er det også for storm, at Banedanmark i samarbejde med jernbaneselskaberne i Danmark har udarbejdet beredskabsplaner, således at de trafikale konsekvenser er kendte og beredskabsplanerne hurtigt kan implementeres og de driftsmæssige forstyrrelser formindskes.

Forurening – E2

Luftforurening, som stammer fra vores togdrift på tværs af landet, udgør en direkte påvirkning af omgivelserne. Påvirkningen er lokal og består primært af fine og ultrafine partikler forbundet med afbrænding af diesel til fremførsel af tog.

Fremførsel af vores elektriske tog bidrager indirekte til luftforurening, hvor produktionen af el medfører lokal luftforurening af varierende omfang afhængigt af produktionsmetoden.

Forurening af jord og vand hos DSB er typisk forbundet med vores aktiviteter med togvask, graffiti afrensning samt uheld med oliespild på togstrækninger, værksteder eller ved depoter.

Biodiversitet og økosystemer – E4

De direkte påvirkninger opstår ved, at vi udfører vores aktiviteter på arealer med potentiel værdifuld natur, som påvirker det lokale dyre- og planteliv.

De indirekte påvirkninger opstår gennem indkøb af varer og tjenesteydelser i vores værdikæde.

Vores større anlægs- og byggeprojekter, som inddrager naturområder, landbrugsarealer eller tidligere jernbanearealer, medfører særlige risici for natur- og biodiversitetspåvirkninger.

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi – E5

DSB har et betydeligt forbrug af reservedele, som kommer fra vores vedligeholdelses- og klargøringsaktiviteter. Det drejer sig især om ressourcer, som alle er defineret som "High Impact Commodities" af Science Based Targets for Nature: stål, jern, kobber, sand og aluminium. Disse råvarer er alle karakteriseret ved at kunne have negativ påvirkning på natur og biodiversitet gennem areal- og vandforbrug, klimaforandringer og forurening. Vores indkøb af nye vogne og eltogetsæt udgør et væsentligt om end enkeltstående ressourceforbrug.

Vores forskellige forretningsaktiviteter medfører forskellige typer af affald, og gennem processer for håndtering af vores affald søger vi at minimere vores miljøpåvirkning.

Egen arbejdsstyrke – S1

Hos DSB er der fokus på at tilbyde medarbejderne udviklings- og karrieremuligheder. Dette er et indsatsområde for at kunne tiltrække og fastholde medarbejdere med de nødvendige kompetencer. Konsekvensen af manglende succes på dette indsatsområde er manglende evne til at tiltrække de rette fremtidige medarbejdere, højere medarbejderomsætning samt øget produktivitetstab til følge.

DSB har formuleret en ambitiøs mangfoldighedsstrategi med fire prioriteter, som beskriver hvordan vi arbejder med diversitet. Herved

understreges vores engagement i at sikre, at DSB er en attraktiv arbejdsplads med lige behandling af kandidater og medarbejdere med forskellig baggrund, herunder uddannelse, køn, alder og etnicitet. Dette ligeledes for at sikre DSB's evne til at tiltrække og fastholde gode medarbejdere.

Endeligt skal DSB's tilgang til en systematisk og effektiv arbejdsmiljøindsats skabe og opretholde et sikkert og sundt fysisk og psykisk arbejdsmiljø med fokus på alles sikkerhed, sundhed og trivsel.

Arbejdstagere i værdikæden – S2

DSB påvirker leverandører og medarbejdere i værdikæden gennem indkøb af varer og tjenesteydelser. DSB har outsourcet opgaver til leverandører og påvirker derved mange medarbejdere, som ikke er ansat af DSB, men som arbejder for DSB, ofte på DSB's lokationer. Dette kan være både driftsvendte og administrative medarbejdere. Dermed opstår en risiko for at hændelser ikke bliver rapporteret og en uønsket kultur går ubemærket hen, som i sidste ende kan få betydning for DSB's omdømme. Omvendt åbner det også op for, at DSB gennem sine etiske retningslinjer for leverandører kan medvirke til at øge viden om og ændre adfærd omkring bæredygtighedsrelaterede emner hos vores leverandører. Det er DSB's ansvar at følge op og håndtere disse risici og muligheder.

Forbrugere og slutbrugere – S4

Hver dag færdes DSB's kunder i vores tog og på vores stationer. Tryghed i denne sammenhæng er mere vigtigt end nogensinde, og DSB har en høj grad af opmærksomhed rettet mod at skabe en tryk atmosfære på vores stationer og i vores



tog. Den trygge og inkluderende rejseoplevelse skal gøre sig gældende for alle DSB's kunder, herunder børn og mennesker med permanent eller midlertidig nedsat mobilitet eller handicap.

DSB håndterer betydelige datamængder om vores kunder og medarbejdere. Vi skal håndtere disse data på forsvarlig vis. Et potentielt data-brud kan have både store omdømmemæssige og økonomiske konsekvenser.

Ledelse – god forretningsetik - G1

DSB kan som statslig virksomhed og primær leverandør af passagerjernbanetransport påvirke etisk forretningsadfærd både positivt og negativt og har et særligt ansvar for at skatteydernes penge administreres på en etisk korrekt måde. Eventuelle sager om korruption, bestikkelse eller overtrædelse af regler for offentlige udbud kan resultere i dels bøder af betydelig størrelse og dels reduceret tillid til DSB fra ejer, kunder og fra samfundet som helhed.

DSB er afhængig af IT-infrastruktur til at understøtte den daglige drift, hvor nedbrud udgør en betydelig risiko for DSB. Cybersikkerhed er derfor et fokusområde, som løbende søges styrket gennem implementering af tekniske, organisatoriske og procesmæssige forbedringer.



Oplysningskrav

I dette afsnit og de efterfølgende tabeller vises alle oplysningskrav i ESRS-standarderne, som danner baggrund for udarbejdelse af DSB’s bæredygtighedserklæring og som er vurderet væsentlige i DSB.

Der er foretaget en kvalitativ vurdering af de enkelte oplysningskrav og datapunkters væsentlighed ud fra sammenhængen til de identificerede påvirkninger, risici og muligheder, og med vejledning af EFRAGS’s kortlægning af bæredygtighedsemner til oplysningskrav.

ESRS 2 - Generelle oplysninger

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS 2 BP-1	Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedserklæring	26-27
ESRS 2 BP-2	Oplysninger i forbindelse med specifikke omstændigheder	26-27
ESRS 2 GOV-1	Administrations-, ledelses- og tilsynsorganernes rolle	29-31
ESRS 2 GOV-2	Oplysninger til og bæredygtighedsspørgsmål behandlet af ledelsen	30-31
ESRS 2 GOV-4	Erklæring om due diligence	31-32
ESRS 2 GOV-5	Risikostyring og internkontrol med bæredygtighedsrapportering	26; 37-39
ESRS 2 SBM-1	Strategi, forretningsmodel og værdikæde	11-15
ESRS 2 SBM-2	Interessenterne interesser og synspunkter	12-14
ESRS 2 SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	42-44
ESRS 2 IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige bæredygtighedsspørgsmål	40-42
ESRS 2 IRO-2	Oplysningskrav i ESRS omfattet af virksomhedens bæredygtighedserklæring	45-54



ESRS E1 - Klimaændringer

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS E1-1	Omstillingsplan for modvirkning af klimaændringer	56-58
ESRS 2 SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	42-44
ESRS 2 IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige klimarelaterede virkninger, risici og muligheder	40-42
E1-2	Politikker vedrørende modvirkning af og tilpasning til klimaændringer	59
E1-3	Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med klimaforandringsspolitikker	62-63
E1-4	Mål vedrørende modvirkning af og tilpasning til klimaændringer	56-58; 67
E1-5	Energiforbrug- og miks	63-65
E1-6	Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1, 2 og 3 og samlede drivhusgasemissioner	66-71

ESRS E2 – Forurening

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS E2 IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige forureningsrelaterede virkninger, risici og muligheder	40-42
E2-1	Politikker vedrørende forurening	72
E2-2	Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med forurening	74
E2-3	Mål vedrørende forurening	74-75
E2-4	Forurening af luft, vand og jord	74-76
E2-5	Problematiske stoffer og særligt problematiske stoffer	75; 85

ESRS E3 - Vand- og havressourcer

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS E3 IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder i forbindelse med vand- og havressourcer	40-42



ESRS E4 - Biodiversitet og økosystemer

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS E4 SBM-3	Biodiversitet og økosystemer	42-43
ESRS E4 IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder for biodiversitet og økosystemer	40-42
ESRS E4-1	Biodiversitet og økosystemer	77-78
ESRS E4-2	Politikker vedrørende biodiversitet og økosystemer	77
ESRS E4-3	Foranstaltninger og ressourcer vedrørende biodiversitet og økosystemer	79-80
ESRS E4-4	Mål vedrørende biodiversitet og økosystemer	81
ESRS E4-5	Konsekvensparametre i forbindelse med biodiversitet og ændringer i økosystemer	78-80

ESRS E5 - Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS E5 IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentligt ressourceforbrug og virkninger, risici og muligheder i forbindelse med den cirkulære økonomi	40-42
E5-1	Politikker vedrørende ressourceforbrug og cirkulær økonomi	82
E5-2	Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med ressourceforbrug og cirkulær økonomi	84
E5-3	Mål vedrørende ressourceforbrug og cirkulær økonomi	85-86
E5-4	Ressourcetilstrømning	85

ESRS S1 - Egen arbejdsstyrke

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS S1 SBM-2	Interessenternes interesser og synspunkter	11; 14
ESRS S1 SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	11; 14
S1-1	Politikker vedrørende egen arbejdsstyrke	98-99
S1-2	Processer for samarbejde med egne arbejdstagere og arbejdstagerrepræsentanter om virkninger	100
S1-3	Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler, hvor egne arbejdstagere kan give udtryk for bekymring	100-101
S1-4	Etablering af foranstaltninger vedrørende væsentlige virkninger på egen arbejdsstyrke og tilgange til at afbøde væsentlige risici og forfølge væsentlige muligheder i forbindelse med egen arbejdsstyrke og effektiviteten af disse foranstaltninger	100; 108-109
S1-5	Mål vedrørende håndtering af væsentlige negative virkninger, fremme af positive virkninger og håndtering af væsentlige risici og muligheder	102; 104-105; 110-112
S1-6	Karakteristika for virksomhedens ansatte	98; 104
S1-8	Kollektive overenskomstforhandlinger og social dialog	103
S1-9	Mangfoldighedsparametre	105
S1-10	Tilstrækkelige lønninger	106
S1-11	Social beskyttelse	106
S1-14	Sundheds- og sikkerhedsparametre	110-111
S1-16	Kompensationsparametre (lønforskel og samlet kompensation)	106
S1-17	Hændelser, klager og alvorlige virkninger på menneskerettighederne	107



ESRS S2 - Medarbejdere i værdikæden

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS S2 SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	43
S2-1	Politikker vedrørende egen arbejdsstyrke	113-114
S2-2	Processer for samarbejde med arbejdstagere i værdikæden om virkninger	115
S2-3	Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler, hvor egne arbejdstagere kan give udtryk for bekymring	115-116
S2-4	Indsats over for væsentlige virkninger og tilgange til at afbøde væsentlige risici og forfølge væsentlige muligheder i forbindelse med arbejdstagere i værdikæden og effektiviteten af disse foranstaltninger og tilgange	116
S2-5	Mål vedrørende håndtering af væsentlige negative virkninger, fremme af positive virkninger og håndtering af væsentlige risici og muligheder	116

ESRS S4 - Forbrugere og slutbrugere

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS S4 SBM-2	Interessenternes interesser og synspunkter	11
ESRS S4 SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	43-44
S4-1	Politikker vedrørende forbrugere og slutbrugere	118
S4-2	Processer for dialog med forbrugere og slutbrugere om virkninger	119; 121-122
S4-3	Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler, hvor forbrugere og slutbrugere kan give udtryk for bekymring	119; 121-122
S4-4	Etablering af foranstaltninger vedrørende væsentlige virkninger på forbrugere og slutbrugere og tilgange til at afbøde væsentlige risici og forfølge væsentlige muligheder i forbindelse med forbrugere og slutbrugere samt effektiviteten af disse foranstaltninger	119; 121-122
S4-5	Mål vedrørende håndtering af væsentlige negative virkninger, fremme af positive virkninger og håndtering af væsentlige risici og muligheder	120; 122-123



ESRS G1 - God forretningsskik

Oplysningskrav

Standard	Beskrivelse	Side
ESRS 2 GOV-1	Administrations-, ledelses- og tilsynsorganernes rolle	29-31
ESRS 2 IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder	40-42
G1-1	Virksomhedskultur og politikker for god forretningsskik	126
G1-2	Forvaltning af forbindelser med leverandører	128
G1-3	Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse	128-129
G1-4	Bekræftede tilfælde af korruption eller bestikkelse	129
G1-6	Betalingspraksis	129



Oplysningskrav, der stammer fra anden EU-lovgivning

Tabellerne nedenfor viser alle de datapunkter, der stammer fra anden EU-lovgivning som er anført i ESRS 2, bilag B, med angivelse af, hvor datapunkterne kan findes i vores rapport, og hvilke der er vurderet ikke væsentlige.

ESRS 2 - Generelle oplysninger

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	Henvisning til SFDR	Henvisning til søjle 3	Reference til benchmark forordningen	EU Henvisning til klimaloven	Sektion	Side
ESRS 2 GOV-1	21, litra d)	Kønsdiversitet i bestyrelsen	X		X		Generelle oplysninger	30-31
ESRS 2 GOV-1	21, litra e)	Procentdel af bestyrelsesmedlemmer, der er uafhængige			X		Generelle oplysninger	30-31
ESRS 2 GOV-4	30	Erklæring om due diligence					Generelle oplysninger	31-32
ESRS 2 SBM-1	40, litra d) nr. i	Deltagelse i aktiviteter relateret til fossile brændsler aktiviteter	X	X	X	X	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS 2 SBM-1	40, litra d) nr. ii	Deltagelse i aktiviteter relateret til kemisk produktion	X		X	X	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS 2 SBM-1	40, litra d) nr. iii	Deltagelse i aktiviteter relateret til kontroversielle våben	X		X	X	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS 2 SBM-1	40, litra d) nr. iv	Deltagelse i aktiviteter relateret til dyrkning og produktion af tobak			X		Ikke væsentlig	Ikke væsentlig



Miljøstandarder

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	Henvisning til SFDR	Henvisning til søjle 3	Reference til benchmark-forordningen	EU Henvisning til klimaloven	Sektion	Side
E1-1	14	Omstillingsplan for at opnå klimaneutralitet senest i 2050				X	Miljø	56-58
E1-1	16, litra g)	Virksomheder udelukket fra Paristilpassede benchmarks		X	X		Miljø	56-58
E1-4	34	Drivhusgasemissionsreduktionsmål	X	X	X		Miljø	56-58
E1-5	38	Energiforbrug fra fossile kilder opdelt efter kilder (kun sektorer med stor klimapåvirkning)	X				Miljø	63-64
E1-5	37	Energiforbrug og -miks	X				Miljø	63-64
E1-5	40-43	Energintensitet forbundet med aktiviteter i sektorer med stor klimapåvirkning	X				Miljø	63-64
E1-6	44	Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1, 2, 3 og samlede drivhusgasemissioner	X	X	X		Miljø	66-67
E1-6	53-55	Bruttodrivhusgasemissionsintensitet	X	X	X		Miljø	66-67
E1-7	56	Optag af drivhusgasser og CO ₂ -kreditter				X	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E1-9	66	Eksposering af benchmark-portefølje til klimarelaterede fysiske risici			X		Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E1-9	66, litra a); og c)	Opdeling af pengebeløb efter akut og kronisk fysisk risiko; Placering af betydelige aktiver med væsentlig fysisk risiko		X			Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E1-9	67, litra c)	Opdeling af den bogførte værdi af dens ejendomsaktiver efter energi-effektivitets-klasser		X			Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E1-9	69	Eksposeringsgrad af porteføljen til klimarelaterede muligheder			X		Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E2-4	Punkt 28	Mængden af hvert forurenende stof opført i bilag II til E-PRTR-forordningen (det europæiske register over udledning og overførsel af forurenende stoffer), der udledes til luft, vand og jord.	X				Miljø	74-75
E3-1	9	Vand- og havressourcer	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E3-1	13	Særlig politik	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E3-1	14	Bæredygtige oceaner og have	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E3-4	28, litra c)	Samlet mængde genanvendt og genbrugt vand	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E3-4	29)	Samlet vandforbrug fra egne aktiviteter i m ³ pr. millioner EUR netto-indtægter	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig



Miljøstandarder (fortsat)

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	Henvisning til SFDR	Henvisning til søjle 3	Reference til benchmark-forordningen	EU Henvisning til klimaloven	Sektion	Side
ESRS 2 - SBM-3 - E4	16, litra a), nr. i	Væsentlig negativ indvirkning på biodiversitetsfølsomme områder	X				Strategi, forretningsmodel og værdikæde	13-14
ESRS 2 - SBM-3 - E4	16, litra b)	Væsentlige negative indvirkninger med hensyn til jordforringelse, ørkendannelse eller arealbefæstelse	X				Strategi, forretningsmodel og værdikæde	14
ESRS 2 - SBM-3 - E4	16, litra c)	Aktiviteter, der påvirker truede arter	X				Strategi, forretningsmodel og værdikæde	14
E4-2	24, litra b)	Bæredygtige jord-/landbrugspraksisser eller -politikker	X				Miljø	77
E4-2	24, litra c)	Bæredygtig praksis eller politik for oceaner/have	X				Miljø	77
E4-2	24, litra d)	Politikker til bekæmpelse af skovrydning	X				Miljø	77
E5-5	37, litra d)	Ikke genanvendt affald	X				Miljø	85-86
E5-5	39	Farligt affald og radioaktivt affald	X				Miljø	85-86



Sociale standarder

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	Henvisning til SFDR	Henvisning til søjle 3	Reference til benchmark-forordningen	EU Henvisning til klimaloven	Sektion	Side
ESRS 2 - SBM-3 - S1	14, litra f)	Risiko for tilfælde af tvangsarbejde	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS 2 - SBM-3 - S1	14, litra g)	Risiko for tilfælde af børnearbejde	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
S1-1	20	Politiske forpligtelser på menneskerettighedsområdet	X				Sociale forhold	98-99
S1-1	21	Due diligence-politikker vedrørende spørgsmål, der er omfattet af Den Internationale Arbejdsorganisations grundlæggende konventioner 1-8			X		Sociale forhold	98-99
S1-1	22	Processer og foranstaltninger til forebyggelse af menneskehandel	X				Sociale forhold	98-99
S1-1	23	Politik eller ledelsessystem til forebyggelse af arbejdsulykker	X				Sociale forhold	98-99
S1-3	32, litra c)	Mekanismer til håndtering af klager	X				Sociale forhold	100
S1-14	88, litra b) og c)	Antal dødsfald og antal og hyppighed af arbejdsrelaterede ulykker	X		X		Sociale forhold	110-111
S1-14	88, litra e)	Antal tabte dage som følge af personskader, ulykker, dødsfald eller sygdom	X				Sociale forhold	110-111
S1-16	97, litra a)	Ukorregeret lønforskel mellem kønnene	X		X		Sociale forhold	106
S1-16	97, litra b)	Andel af for høj løn til administrerende direktør	X				Sociale forhold	106
S1-17	103, litra a)	Tilfælde af forskelsbehandling	X				Sociale forhold	107
S1-17	104, litra a)	Manglende overholdelse af FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder og OECD	X		X		Sociale forhold	107
ESRS 2 - SBM-3 - S2	11, litra b)	Betydelig risiko for børnearbejde eller tvangsarbejde i værdikæden	X				Strategi, forretningsmodel og værdikæde	14
S2-1	17	Politiske forpligtelser på menneskerettighedsområdet	X				Sociale forhold	113-114
S2-1	18	Politikker vedrørende arbejdstagere i værdikæden	X				Sociale forhold	113-114
S2-1	19	Manglende overholdelse af FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder og OECD' retningslinjer	X		X		Sociale forhold	113-114
S2-1	19	Due diligence-politikker vedrørende spørgsmål, der er omfattet af Den Internationale Arbejdsorganisations grundlæggende konventioner 1-8			X		Sociale forhold	113-114
S2-4	36	Menneskerettighedsspørgsmål og -hændelser i forbindelse med virksomhedens upstream og downstream værdikæde	X				Sociale forhold	113-114



Sociale standarder

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	Henvisning til SFDR	Henvisning til søjle 3	Reference til benchmark-forordningen	EU Henvisning til klimaloven	Sektion	Side
S3-1	16	Menneskerettighedspolitiske forpligtelser	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
S3-1	17	Manglende overholdelse af FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder, ILO's principper eller OECD's retningslinjer	X		X		Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
S3-4	36	Menneskerettighedsspørgsmål og -hændelser	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
S4-1	16	Politikker vedrørende forbrugere og slutbrugere	X				Sociale forhold	118
S4-1	17	Manglende overholdelse af FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder og OECD's retningslinjer	X		X		Sociale forhold	118
S4-4	35	Menneskerettighedsspørgsmål og -hændelser	X				Sociale forhold	119

Ledelsesstandarder

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	Henvisning til SFDR	Henvisning til søjle 3	Reference til benchmark-forordningen	EU Henvisning til klimaloven	Sektion	Side
G1-1	10, litra b)	De Forenede Nationers konvention mod korruption	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
G1-1	10, litra d)	Beskyttelse af whistleblowere	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
G1-4	24, litra a)	Bøder for overtrædelse af lovgivningen om bekæmpelse af korruption og bestikkelse	X		X		Ledelse	128-129
G1-4	24, litra b)	Standarder for bekæmpelse af korruption og bestikkelse	X				Ledelse	128-129



Miljø

Klimaændringer	56
Forurening til luft, vand og jord	72
Biodiversitet og økosystemer	77
Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	82
EU Taksonomiforordning	87





Klimaændringer

Som en central aktør i Danmarks kollektive transportsystem er det en forudsætning for DSB at bidrage til at reducere transportsektorens klimapåvirkning.

Strategi

Toget udgør et mere klimavenligt alternativ til flere former for privat transport. Vores klimareduktionsmål og indsatser skal sikre, at dette fortsat er gældende i fremtiden.

Klimareduktionsmål

Vi har forpligtet os til at leve op til Parisaftalens mål om at begrænse global opvarmning.

For at leve op til dette har vi både sat ambitiøse, absolutte målsætninger for reduktion af direkte og indirekte klimapåvirkninger på tværs af Scope 1, 2 og 3.

Fastlæggelse af baseline

Størstedelen af vores klimareduktionsmål sigter mod at reducere vores CO₂e-udledning inden 2030, hvor 2019 er basisår.

Derudover har vi et mål om at opnå netto-nuludledning (net zero) i 2050. Netto-nuludledning betyder, at vi forpligter os til at reducere vores samlede klimapåvirkninger med mindst 90 procent (siden 2019).

Da vi i 2022 opgjorde vores klimapåvirkning i Scope 3 og satte reduktionsmål herfor, var 2019 det seneste år, som ikke var påvirket af COVID-19. Vi valgte derfor 2019 som basisår for vores klimareduktionsmål for at sikre et repræsentativt grundlag for fremtidige sammenligninger. Vi har i forbindelse med dette årsregnskab genberegnet klimapåvirkningen i Scope 3 for 2023. Jf. vores genberegningsspolitik, genberegner vi vores 2019 baseline, såfremt ændringerne overstiger 5 procent af den samlede klimapåvirkning. I 2025 vil vi vurdere, hvorvidt årsagerne til genberegning af Scope 3 for 2023 ligeledes medfører ændringer af 2019 baseline. Hvis det viser sig nødvendigt at genberegne 2019 baseline, vil dette fremgå af årsrapporten for 2025.

Vores klimareduktionsmål er sat med udgangspunkt i reduktionsstier, der skal begrænse den globale opvarmning til under 2 grader, hvilket er i overensstemmelse med Parisaftalen.

DSB har brugt SBTi's "Science Based Target Setting Tool", version 2.1 til at sætte klimareduktionsmål i overensstemmelse med videnskabelige reduktionsstier. Derudover har vi anvendt den generelle metode, "Absolute contraction approach", til at definere de nødvendige

DSB's klimareduktionsmål, som er godkendt af SBTi

2030-mål (basisåret 2019)

- Vi forpligter os til at reducere vores CO₂e-udledninger i Scope 1 og 2 (lokationsbaserede) med minimum 98 procent
- Vi forpligter os til at reducere vores indirekte CO₂e-udledninger fra downstream transport med 28 procent relateret til kundernes transport til/fra stationer (Scope 3.9)
- Vi forpligter os til at reducere vores indirekte CO₂e-udledninger fra salg af fossilt brændsel (diesel) med 100 procent (Scope 3.11)
- Vi forpligter os til at reducere alle øvrige CO₂e-udledninger i Scope 3 med 30 procent

Langsigtede mål (basisåret 2019)

- Vi forpligter os til at reducere alle Scope 3-udledninger med minimum 90 procent i 2050

Net-zero mål (basisåret 2019)

- Vi forpligter os til at opnå netto-nuludledning af drivhusgasemissioner inklusive hele værdikæden senest i 2050

reduktionsstier for henholdsvis Scope 1, 2 og Scope 3 udledninger.

Vores klimareduktionsmål for Scope 1 og 2 overstiger minimumskravet for SBTi's 1,5 graders scenarier på 46,2 procent.

Vi har sat vores klimareduktionsmål for Scope 3 således, at målene opfylder "Well below two degrees" scenariet, som er minimum 27,5 procent.

SBTi har i 2023 på baggrund af DSB's samlede indsats i Scope 1, 2 og 3 som beskrevet ovenfor godkendt DSB's transitionsplan til at opfylde SBTi's 1,5 graders scenarie for både 2030 og 2050 mål.

Vores samlede klimareduktionsmål er godkendt af bestyrelsen og blev i 2023 valideret og godkendt af SBTi, som er en uafhængig organisation, der validerer, hvorvidt



virksomhedernes klimareduktionsmål er forenelige med Parisaftalen og målet om at begrænse global opvarmning.

Gennem SBTi er vi også medlem af "Business Ambition for 1.5°C", som er en sammenslutning af virksomheder, der understøtter målsætningen i Parisaftalen.

Handlingsplan for Scope 1 og 2 reduktionsmål

Både klimareduktionsmål og øvrige miljømål udgør væsentlige bidrag til strategisporet 'Levere et konkurrence- og bæredygtigt DSB', og de væsentligste forudsætninger for at nå vores mål, indgår som centrale milepæle i strategien.

Finansieringen af de centrale investeringer, herunder indkøb af IC5-elektriske togsæt samt opførelsen af tre nye værksteder, hentes gennem udstedelse af grønne obligationer via vores 'Green Bond Framework'.

Frem til 2030 vil vi investere 19 mia. kr. i eltogsæt, vogne og værksteder, som skal sikre realiseringen af vores klimareduktionsmål for Scope 1 og 2. Dermed sikrer vi også, at vores aktiviteter forbundet med togdrift og infrastruktur vil kunne betegnes som bæredygtige efter de tekniske screeningskriterier i EU-taksonomien.

Handlingsplanen skal sikre, at vi når vores mål om 98 procent reduktion af vores klimapåvirkning i Scope 1 og 2 i 2030 i forhold til 2019. Handlingsplanen er visualiseret på side 23, og CapEx/Opex præsenteret på denne visualisering henregnes til "aligned" i EU-taksonomien.

Elektrificering af togdrift

Omstilling af vores togdrift fra diesel til el er det centrale element i forhold til opnå vores klimareduktionsmål. Frem mod 2030 vil vi investere op imod 13 mia. kr. i nye elektriske togsæt og nye vogne, som udover at være mere klimaefektive også er mere energieffektive.

Omlægning af værksteder

For at understøtte omstillingen af vores togdrift fra diesel til el vil vi frem mod 2030 investere 6 mia. kr. i opførelsen af tre nye værksteder. Værkstederne skal som minimum opnå DGNB-certificering i kategorien 'Guld'.

I transitionsperioden vil vi gradvist lukke udvalgte af vores eksisterende værksteder, hvor dieseltogene i dag vedligeholdes. Ved fraflytning af de gamle værksteder, udnyttes arealerne til byudvikling og kommerciel ejendomsdrift, som ligeledes opfylder kravene for DGNB-certificering.

Vi vil desuden energieffektivisere vores drift for at nå vores energireduktionsmål.

Konvertering af fossil opvarmning

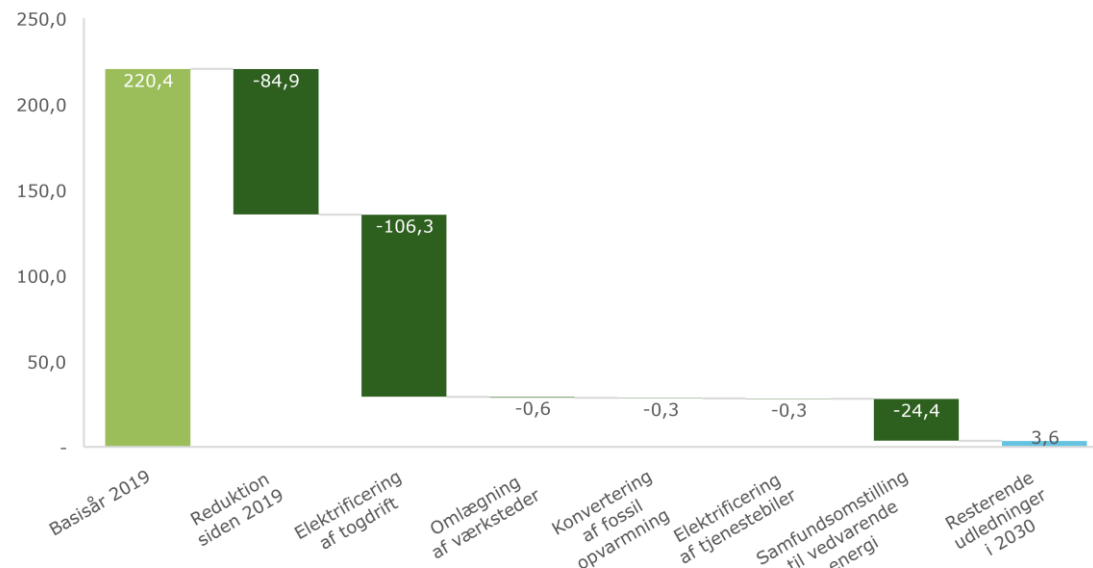
Frem mod 2030 vil vi konvertere opvarmningen af bygninger med fossile brændsler på 132 anlæg på tværs af landet. Disse anlæg vil konverteres til fjernvarme, hvor det er muligt. Alternativt konverteres til varmepumper. Konverteringerne forventes at koste under 50 mio. kr. frem mod 2030.

Elektrificering af tjenestebiler

Vi vil udskifte vores benzin- og diesel tjenestebiler til elbiler frem mod 2030.

Figur 5: Klimareduktionsplan for reduktion af klimapåvirkningen i Scope 1 og 2

Mio. ton CO₂e



Forudsætninger

Der knytter sig tre væsentlige forudsætninger til at nå klimamålene i Scope 1 og 2 (og til dels 3).

- For at kunne gennemføre udfasning af vores dieselmateriel i 2030, er vi afhængige af, at leverandøren af IC5 er i stand til at levere alle de nødvendige togsæt inden 2030
- Det er nødvendigt, at Banedanmark har færdiggjort elektrificeringen af jernbanen inden 2030

- Vores klimareduktionsmål er afhængige af, at samfundet gennemfører den politiske målsætning fra Energiaftale 2018, som sikrer en elproduktion baseret på vedvarende energi i 2030.

DSB følger løbende de risici, der knytter sig til forudsætningerne, og det er på den baggrund fortsat vores vurdering, at 2030 målene er realistiske.



Fastlåste emissioner fra aktiver

Vi har en omstillingsplan for vores resterende IC4 og IC3 dieseltog, der sikrer, at disse udfases i takt med, at vi får leveret vores elektriske IC5-togsæt. Når IC5-togsættene bliver leveret, udfaser vi først IC4-togsættene, som er mere energi- og klimaineffektive end IC3-togsættene.

Vi lukker vores værksteder og åbner nye, som forsynes med fjernvarme og elektricitet baseret på vedvarende energi.

Vi investerer ikke i nye opvarmningsanlæg, der anvender fossile brændsler og vil frem imod 2030 udfase alle resterende anlæg, der anvender fossile brændsler.

Handlingsplan for Scope 3 reduktionsmål

Vi har identificeret en række hovedindsatser på tværs af Scope 3, som skal bidrage til, at vi realiserer nedenstående klimareduktionsmål for Scope 3. Alle mål er godkendt af SBTi:

- Vi forpligter os til at reducere vores indirekte CO₂e-udledninger relateret til kundernes transport til/fra stationer (Scope 3.9) (downstream-transport) med 28 procent
- Vi forpligter os til at reducere vores indirekte CO₂e-udledninger fra salg af fossilt brændsel (diesel) med 100 procent i 2030 (Scope 3.11)
- Vi forpligter os til at reducere alle øvrige CO₂e-udledninger i Scope 3 med 30 procent

Planen for at reducere Scope 3 emissioner er i højere grad end for Scope 1 og 2 afhængig af markedsudviklingen, politisk regulering samt teknologisk udvikling på tværs af vores

værdikæde. Det skyldes mange af de industrier, vi er afhængige af til levering af varer og tjenesteydelser, stadig er afhængige af fossile brændstoffer, eksempelvis udvinding af råstoffer til produktion af stål og aluminium til reservedele til vores tog.

Hovedindsatserne til at nå vores SBTi godkendte netto-nuludledningsmålsætning i 2050, er endnu ukendte. Vi er derfor afhængige af markeds-, politisk og teknologisk udvikling for at realisere vores 2050 klimareduktionsmålsætning.

SBTi tillader i deres net-zero standard, at virksomheder kan kompensere for op til 10 procent af udledningen i basisåret. Vi vil derfor reducere minimum 90 procent af vores klimapåvirkning.

Det er vores målsætning at reducere så mange af vores direkte samt indirekte drivhusgasemissioner som muligt (på tværs af Scope 1, 2 og 3). Som sidste udvej vil vi overveje klimakompensation for de emissioner, som ikke kan reduceres. I hvor stort omfang compensation bliver nødvendig, afhænger af udviklingen, som vi løbende følger op på.

Nedenstående handlingsplan for realisering af vores Scope 3 målsætninger for 2030 er, som en del af ansøgningen om vores klimareduktionsmål, ligeledes godkendt af SBTi:

- Vi reducerer en betydelig del af udledningerne forbundet med indkøb af reservedele som følge af udfasning af diesel. Indkøb af reservedele udgør det største bidrag til vores udledninger i Scope 3. Vi forventer således, at udskiftning fra diesel til elektriske tog vil medføre betydelige reduktioner i forbruget af

reservedele, som derfor medfører reduktion i udledningen.

- Vi opsøger og indgår i dialog med udvalgte eksisterende leverandører om reduktionstiltag. Vi stiller krav om CO₂e-reduktioner og rapportering i nye udbud, hvor det er relevant og muligt. Dette skal reducere vores udledninger inden for kategorierne 3.1 'Indkøb af varer og tjenesteydelser' og 3.2 'Kapitalinvesteringer' betydeligt.
- Udfasningen af dieseltog vil udover at bidrage til reduktioner i form af færre reservedele, også medføre betydelige reduktioner i kategori 3.3 'Upstream udledninger' fra vores energiforbrug. Da vi eliminerer vores diesel-forbrug til fordel for el, hvilket er mere energi- og klimaeffektivt, vil det give store reduktioner i scope 3.3.
- Vi undersøger muligheden for at indgå aftaler om erstatningstransport med elbusser for at nedbringe klimapåvirkningen fra kategori 3.4 'Upstream transport og distribution'. Her er vi i særlig grad afhængige af markedets udvikling og vores behov for busser i forbindelser med pludseligt opståede trafikale situationer gør anvendelsen af elbusser udfordrende.
- I takt med at vi udfaser vores dieseltog, vil vi skille os af med vores tankanlæg, hvorfra vi sælger diesel til andre operatører. Planen vil eliminere klimapåvirkningen fra kategori 3.11 'Brug af solgte produkter'.

Vi er i dialog med vores centrale leverandører og vurderer på baggrund af disse dialoger, hvordan markedet udvikler sig. På baggrund af markedets udvikling samt vores nuværende planer og allerede opnåede reduktioner, vurderer vi, at 2030 målene fortsat er realistiske.

Energireduktionsmål

Vi har ligeledes et energireduktionsmål om at reducere vores samlede bruttoenergiforbrug med 50 procent i 2030 (i forhold til 2019).

Handlingsplan for energireduktionsmål

Udskiftningen af dieseldrevne togsæt til nye, energieffektive elektriske togsæt vil bidrage til størstedelen af vores klimareduktionsmål, men det vil også kræve betydelige energieffektiviseringer på vores eksisterende materiel og på tværs af vores ejendomsportefølje.

Allerede identificerede og planlagte tiltag forventes at reducere vores energiforbrug med omkring 35 procent i perioden 2019-2030. De resterende 15 procent, svarende til mere end 150.000 MWh, skal findes ved at identificere og implementere nye tiltag, der primært er målrettet vores togdrift, som udgør over 90 procent af det samlede energiforbrug.

Arbejdet med at identificere yderligere energieffektiviseringstiltag målrettet togdriften pågår.



Klimaændringer

DSB's miljøpolitik er styrende for vores miljøarbejde og sætter rammen for vores strukturerede arbejde med at forebygge, håndtere og minimere vores direkte og indirekte miljøpåvirkninger. Med miljøpolitikken har vi en ambition om at tilbyde rejser med lav miljøpåvirkning til vores kunder – herunder også klimapåvirkning.

Læs mere om miljøpolitikken på DSB's hjemmeside.

Vores arbejde med at modvirke klimaændringer er omfattet af miljøpolitikken. Gennem ambitiøse mål for klimareduktioner, tilpasning til klimaforandringer samt sikre en høj grad af energieffektivitet, arbejder vi for at modvirke klimaændringerne fra vores drift. Dette gør sig også gældende i forbindelse med støtte til udbredelsen af vedvarende energi.

I det efterfølgende afsnit om væsentlige påvirkninger samt risici og muligheder, fremgår det, hvordan vi arbejder med at minimere påvirkninger samt risici for følgende områder i forhold til klimaforandringer.

1. Klimapåvirkning
2. Energiforbrug
3. Klimatilpasning

Politikker

Miljøpolitik

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's miljøpolitik sætter rammen for vores indsats for at minimere vores samlede miljøpåvirkninger og sikre overholdelse af gældende lovgivning på tværs af vores aktiviteter. Politikken tager afsæt i vores miljøpåvirkninger, bindende forpligtelser samt interessenternes forventninger til vores arbejde med at forebygge og minimere vores miljøpåvirkninger.

Miljøpolitikken gælder alle ansatte i DSB samt alle der arbejder for DSB.

Administration af politikken

Direktørkredsen er øverst ansvarlige for at implementere miljøpolitikken i DSB. Politikken opdateres efter behov og gennemgås minimum årligt for at sikre fortsat relevans og effektivitet. Direktørkredsen godkender årligt den reviderede miljøpolitik.



Påvirkning

Klimapåvirkning

Som følge af vores direkte udledninger (Scope 1) samt indirekte udledninger (Scope 2) fra energiforbrug til togdriften samt til den øvrige drift, har vi en væsentlig klimapåvirkning.

I 2024 udgjorde vores samlede klimapåvirkning i Scope 1 og 2 (lokationsbaseret) ca. 135.000 ton CO₂e. Den primære årsag er anvendelsen af vores dieseltog, som udgør 95 procent af udledningen på tværs af Scope 1 og 2.

Størstedelen af vores samlede klimapåvirkning kommer imidlertid fra vores værdikæde (Scope 3), som indirekte konsekvens af vores aktiviteter. I 2024 udgjorde påvirkningen i Scope 3 omkring 247.000 ton CO₂e svarende til 65 procent af den samlede klimapåvirkning (lokationsbaseret Scope 2 udledninger).

Værdikædens andel forventes at stige i takt med at vi reducerer klimapåvirkningen i Scope 1 og 2 blandt andet ved at outsource vedligehold af IC5, vores nye elektriske togsæt.

Der er en finansiell risiko forbundet med vores værdikædes klimapåvirkning. Risikoen ligger i lovgivning, som via afgifter, kan gøre vores produkter i værdikæde dyrere. Et eksempel herpå er Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), som på sigt vil introducere en CO₂e-pris på import af udvalgte materialer svarende til den pris, der ville være blevet betalt, hvis varen blev produceret inden for EU.

Materialer, som er omfattet af CBAM, er blandt andet jern, stål og aluminium. Disse materialer

udgør en betydelig del af råmaterialer, som indgår i reservedele til vores tog. Derved kan det forventes, at CBAM-reguleringen vil øge omkostningerne forbundet med vedligeholdelse af togene. Klimapåvirkning udgør også en mulighed

for os som national togoperatør. Toget er et klimavenligt transportmiddel sammenlignet med andre transportmidler. Denne position giver mulighed for at tiltrække flere kunder, som i

stigende grad er interesserede i at træffe klimavenlige valg i dagligdagen.

Figur 6: Klimapåvirkning

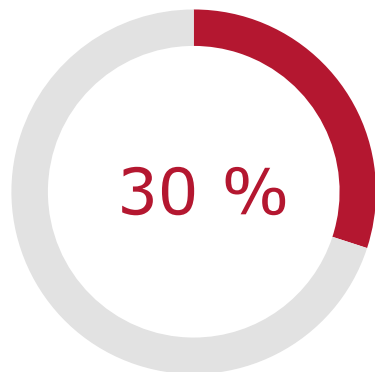
Ton CO₂e

Scope 01

Egen drift



Drivhusgasemissioner ved afbrænding af fossile brændsler som direkte konsekvens af aktiviteter. I alt udgjorde disse ca. 117.000 ton CO₂e i 2024.

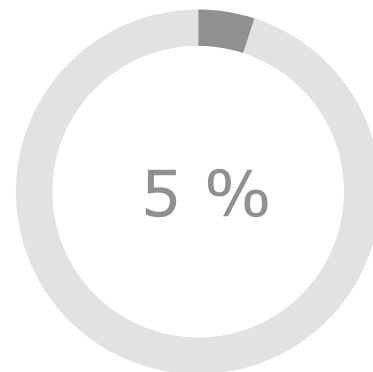


Scope 02

Indkøbt el og varme



Indirekte drivhusgasemissioner opstået som konsekvens af vores el og fjernvarmeforbrug. I alt udgjorde disse ca. 19.000 ton CO₂e i 2024.

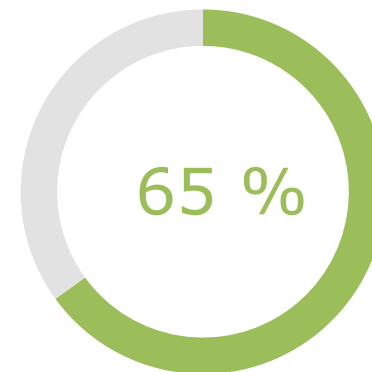


Scope 03

Værdikæden



Indirekte drivhusgasemissioner opstået i vores værdikæde som følge af vores aktiviteter. I alt udgjorde disse ca. 247.000 ton CO₂e i 2024.





Energiforbrug

Vores aktiviteter kræver store mængder af energi.

I 2024 brugte vi 814.000 MWh. Hovedparten af forbruget anvendes til togdriften svarende til 91 procent af vores samlede energiforbrug.

Energiforbruget er den største driver af klimapåvirkningerne og forureningen fra vores drift medfører væsentlige økonomiske omkostninger.

Vi arbejder derfor strategisk og struktureret med at nedbringe vores energiforbrug fra alle vores aktiviteter.

Tilpasning til klimaforandringer

Klimaforandringer og tiltagende forekomster af ekstreme vejrhændelser forventes i fremtiden at ville påvirke og udfordre DSB's afvikling af togdrift og passagertransport. For at imødekomme disse potentielle udfordringer, har vi gennemført en analyse af de risici, som knytter sig hertil. Analysen er gennemført ved hjælp af Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) værktøjet Klimaatlas, hvor FN's klimapanel (IPCC) klimascenarier er blevet indarbejdet i en dansk kontekst. Dertil er der anvendt generelle indsigter fra DMI's seneste opdatering om fremtidens danske klima fra november, som tager udgangspunkt i et mellemhøjt udledningsscenarie svarende til RCP 4,5 frem mod år 2100.

Det er vurderingen, at DSB's forretning er udsat for størst risiko i forhold til:

- Vind, primært væltede træer, der blokerer skinnerne og/eller nedriver køreledninger

- Stormflod, der oversvømmer lavtliggende områder
- Skybrud, der oversvømmer lavtliggende områder
- Jordskred ved banestrækninger

Storm er den hyppigste årsag til begrænsninger i trafikken i Danmark. Klimaprognoserne understøtter dette.

Det vurderes, at konsekvenserne ved stormvejr typisk vil være relativt korte (½-2 dage) begrænsninger i trafikken og dermed relativt korte begrænsninger for DSB's forretning.

De driftsmæssige konsekvenser vil være nedsættelse af hastigheden, reduktion af frekvensen eller indstilling af togdriften. Skaderne og konsekvenserne adskiller sig ikke fra dem, der løbende opstår i forbindelse med skinnebrud, nedrivning af køreledning og lignende.

Banedanmark har i samarbejde med jernbanselskaberne i Danmark udarbejdet beredskabsplaner, således at de trafikale konsekvenser er kendte og beredskabsplanerne hurtigt kan implementeres og de driftsmæssige forstyrrelser formindskes.

Konkret er der udarbejdet en disponeringsplan i tilfælde af storm, som beskriver beslutningsprocessen frem mod en eksekvering af planen, forskellige niveauer for ændringer i trafikken samt genåbning af trafikken, når vinden lægger sig.

I tilfælde af storm er det generelle aktivitetsniveau i Danmark reduceret, og det er antal passagerer i DSB's tog ligeledes. Aktivitetsniveauet

påvirker dermed DSB's indtægter og omdømme kortvarigt.

Påvirkningen af DSB's egne aktiver såsom rullende materiel, værksteder, klargøringsanlæg og stationer har erfaringsmæssigt været kortvarige og begrænsede. Det vurderes også at være tilfældet fremover.

DSB tager en række forholdsregler vedrørende klimaforandringer og klimasikring, når vi opfører nye værksteder og større forbedringsprojekter på DSB's stationer. Vi sikrer, at byggerierne overholder gældende love, planer og reglementer, som er tilpasset eventuelle krav til eksempelvis afvanding, forsyning og lignende.

Ved placeringen af vores nye byggerier tager vi hensyn til afvanding og grundvandsforhold, ligesom vi tager hensyn til gulvkoter, terrænhøjde og eksempelvis et fald i terrænet på grunden – eller fald fra området. Vi placerer med andre ord bygningerne højere i terrænet i forhold til gulvkoter, kældre og lignende og dimensionerer afvanding efter nyeste "hændelsesscenarier" efter større mængder nedbør, og bygningerne efter kraftigere storme (natur- og vindlast).

Der etableres også opsamlings- og/eller regnvandsbassiner i områderne for at sikre mod stigende vand og oversvømmelse.

Klimaatlas – hvad er det?

DMI's klimaatlas leverer ét samlet datagrundlag for det fremtidige danske klima.

Klimaatlas indeholder data for temperatur, nedbør, vandstand og stormflod i det forventede fremtidige danske klima. Data omfatter et kvalificeret bud på, hvor meget temperaturen og vandstanden vil stige, samt hvordan mængden af nedbør, størrelsen af stormfloder og antallet af skybrud ændres.

Klimaatlas er udarbejdet på baggrund af DMI's egne data, internationale samarbejder og viden fra FN's klimapanel femte og sjette hovedrapporter.

Kilde: Dansk Meteorologisk Institut



Tiltag og ressourcer

Opførelsen af nyt værksted

I 2024 har vi afsluttet opførelsen af vores nye værksted, Godsbanegården, i København. På værkstedet skal vores leverandør vedligeholde vores IC5-togsæt fra 2027.

Opførelsen af værkstedet udgør en milepæl for vores transitionsplan, idet den er nødvendig for at gennemføre den forestående omstilling fra diesel til el.

Under opførelsen er der blandt andet valgt materialer med lavere klimapåvirkning, mere klimaeffektive løsninger omkring funderingen og randisoleringen, fokus på levetid i valget af materialer, der indgår i bygningen, anlæg af sedumtag og solceller for produktion af energi til eget brug i bygningen.

Værkstedet har en klimapåvirkning på 11,5 kg. CO₂e pr. m², som stammer fra produktion, transport af materialer, selve opførelsen eksklusive byggeplads og energiforbrug til maskiner samt afskrivning over 50 år. Påvirkningen ligger derfor under kravene i Bygningsreglementet 2018, som er på 12 kg. CO₂e pr. m².

I 2025 forventer vi at færdiggøre vores nye værksted i Næstved, hvor vi skal vedligeholde nye vogne samt elektriske EB-lokomotiver og dobbeltdækkervogne. Opførelsen af Godsbanegården og Næstved er de første 2 værksteder af den samlede forventede investering i nye værksteder på i alt 6 mia. kr.

Energieffektivisering af vores tog

Energieffektiviseringer af vores tog skal bidrage til at reducere energiforbruget og derved også klimapåvirkningen fra vores togdrift.

I 2024 afsluttede vi ombygningen af varmesystemet på IC4-togsæt. Ombygningen betyder, at kabineopvarmning fremover kommer fra motorerne i stedet for det selvstændige oliefyr som tidligere. Vi vurderer, at tiltaget kan reducere dieselforbruget med over 200.000 liter diesel årligt og derved bidrage med en reduktion på ca. 500 tons CO₂e.

Energieffektiv LED-belysning

Ved udgangen af 2024 har vi installeret indvendig LED-belysning i 51 IC3-togsæt i stedet for lysstofrør. Udskiftningen af de resterende togsæt fortsætter som led i de løbende eftersyn og forventes at være afsluttet i maj 2026. Vi vurderer at opnå en årlig besparelse på over 700.000 liter diesel svarende til cirka 2 procent af det samlede energiforbrug til IC3-togsættene, når LED-belysning er installeret i alle togsæt. Den årlige besparelse svarer til en reduktion på omkring 1.900 tons CO₂e.

God energi i af sænke temperaturen

Fra december 2024 har vi sænket temperaturen i vores dobbeltdækkervogne fra 22 til 20 grader og reduceret energiforbruget til opvarmning. Vi vurderer at opnå en reduktion i energiforbruget på cirka 1.000.000 kWh årligt.

Konvertering af fossile brændsler til vedvarende energi

For at realisere vores klimareduktionsmål vil vi frem mod 2030 konvertere 132 anlæg med fossil opvarmning.

I 2024 har vi gennemført yderligere 19 konverteringer, hvoraf 10 lokationer er konverteret til fjernvarme, 6 er konverteret til varmepumper og 3 bygninger er frasolgt.

De gennemførte konverteringer har kostet 10 mio. kr. i 2024.

Energieffektiv opvarmning på kursuscenter

I december 2024 gennemførte vi konvertering af varmeanlægget på Kursuscenter Knudshoved.

Kursuscentret blev indtil december opvarmet med fyringsolie, men er nu erstattet med varmepumper. Kursuscentret udgjorde over halvdel af vores samlede forbrug af fyringsolie.

Konverteringen vil kunne aflæses i årsregnskabet for 2025 i form af væsentlige reduktioner i vores forbrug af fyringsolie.

Elbiler erstatter benzin- og dieselbiler

Vi udskifter løbende vores benzin- og diesel tjenestebiler til elbiler gennem vores leasingaftale.

I 2024 udgjorde elbiler til tjenestekørsel 25 procent af den samlede tjenestebil flåde. Til sammenligning udgjorde elbilerne kun 12 procent i 2023.

Det er primært dieselbiler, der er blevet erstattet med elbiler, men vi har også kørt med færre benzinbiler i 2023.

Klimareduktionskrav for fremtidens S-tog og øvrige indkøb

Som parameter i udbuddet af fremtidens S-tog stiller vi krav om, at den kommende leverandør skal have klimareduktionsmål for produktion og

vedligehold af togsættene, som er lever op til Paris-aftalen.

Kontrakten, som omfatter levering og vedligehold af fremtidens S-tog, udgør en strategisk vigtig investering for DSB med betydelig klimapåvirkning i Scope 3.

Opførelse af vedvarende energi

I 2024 har vi nået flere milepæle i vores arbejde med at udbrede vedvarende energi.



GHG protokol

Virksomheder skal opgøre deres drivhusgasemissioner i Scope 2 efter to metode: Lokationsbaserede og markedsbaserede.

I de lokationsbaserede udledninger beregnes udledningen på baggrund af den el, som faktisk produceres og importeres indenfor et geografisk afgrænset område, fx i Danmark på årsbasis. I de markedsbaserede udledninger er fokus på elmarkedet.

Der tages heri højde for eventuelt køb af certifikater på el med oprindelsesgaranti. Den andel af vedvarende energi som købes via certifikater ”tages ud” af det samlede mix. Det betyder, at andelen af VE i det samlede mix, som gennemsnitsudledningen beregnes ud fra, bliver mindre og CO2 -udledningen per kWh bliver derfor højere for det forbrug af el man ikke køber certifikater for.

Kilde: Dansk Industri: Bliv klogere på Klima

Strøm fra solcellepark til S-tog

Vi har en indgået en Power Purchase Agreement (PPA) med European Energy om køb af strøm i forbindelse med opførelse af en ny solcellepark ved Rødbyhavn. Parken skal bidrage til den

grønne omstilling i Danmark og forventes at stå færdig i slutningen af 2025.

Aftalen mellem DSB og European Energy indebærer, at vi over en 10-årig periode forpligter os til at aftage 80 GWh om året. Det svarer til ca. halvdelen af det nuværende strømforbrug til vores S-tog.

Solceller på Høje Taastrup Station
I 2024 har vi opstillet solceller på perrontage på Høje Taastrup Station.

Anlægget skal levere strøm til stationen inklusive DSB 7-Eleven.

Samlet set påvirker indsatser målrettet udbredelsen af vedvarende energi ikke vores klimareduktionsmål for udledningerne i Scope 2, idet disse er lokationsbaserede Jf. GHG-protokollen. Dog understøtter indsatserne vores ambition om at bidrage til udbredelsen af vedvarende energi.

Fremdrift i forhold til mål

Energiforbrug

Som det fremgår af tabel 5 er vores samlede energiforbrug steget 1 procent fra 2023-2024, hvilket svarer til udviklingen i energiforbruget til togdrift.

Energiforbrug til togdriften udgør 91 procent af vores samlede energiforbrug, hvilket er uændret i forhold til 2023. Det samlede energiforbrug til togdrift er steget med 1 procent i forhold til 2023. Kundevæksten er blevet mødt med en stigning i pladsudbuddet og dermed i

energiforbruget. Stigningen er drevet af en stigning på 1 procent i diesel-, såvel som elforbruget.

For dieselmateriellet skyldes stigningen en øget kørsel med IC4 og et fald i kørslen med IC3.

For det elektriske materiel anvender DSB ikke længere Øresundstogsæt. Trafikken er primært overtaget af elektriske EB-lokomotiver og Dobbeltdækkervogne. EB-lokomotiverne har desuden kørt hele året i den internationale trafik mellem København og Hamborg. Disse faktorer har bidraget til i energiforbruget til EB-lokomotiver.

Energiforbruget til den øvrige drift er steget med 4 procent sammenlignet med 2023.

I 2024 har vi gennemført en række konverteringer af naturgas- og fyringsolie opvarmede bygninger til opvarmning med fjernvarme eller varmepumpe. Fjernvarmeforbruget er steget med 24 procent, svarende til 6.000 MWh, og er dermed den primære årsag til stigningen i energiforbruget til øvrig drift.

Konvertering fra naturgas til fjernvarme på vores klargøringscenter i Kastrup har alene medført, at vores samlede naturgasforbrug er halveret, svarende til et fald på 2.100 MWh. Elforbruget til øvrig drift er stort set uændret med et lille fald på 1 procent.

Tabel 5: Energiforbrug

1.000 MWh	Udvikling				Udvikling ift. 2019			Mål 2030 (Basisår 2019)
	2024	2023	Abs.	Pct.	2019 Basisår	Abs.	Pct.	
Elektricitet, togdrift	278	276	2	1	250	29	11	
Diesel, togdrift ¹⁾	458	454	5	1	635	-176	-28	
Energiforbrug, Togdrift	737	730	7	1	884	-148	-17	
Elektricitet, øvrig drift	42	43	0	-1	51	-9	-18	
Andet energiforbrug, øvrig drift ¹⁾²⁾	35	31	4	12	52	-17	-33	
Energiforbrug, Øvrig drift	77	74	3	4	104	-26	-25	
Samlet energiforbrug³⁾	814	803	10	1	988	-174	-18	-50
Energiintensitet, MWh pr. kr.	0,00007	0,00008	0,00000	-4	0,00009	0,00002	-20	

¹⁾ Diesel- og benzinforbrug er omregnet fra liter brændstof til MWh. Ændringen er foretaget med tilbagevirkende kraft.
²⁾ Forbrug til opvarmning (fjernvarme, gas og fyringsolie) er opgjørt som bruttoenergiforbrug, og er ikke graddagekorrigeret som tidligere. Ændringen er foretaget med tilbagevirkende kraft.
³⁾ Det rapporterede energiforbrug udgør også energiforbruget fra aktiviteter i sektorer med stor klimapåvirkning, idet alle de sektorer, hvor DSB har aktiviteter, er defineret som sektorer med stor klimapåvirkning.



Energiforbrug fordelt på oprindelse

Vi bruger olie til vores dieseltog og til opvarmning af et mindre antal bygninger. Derudover bruger vi naturgas til opvarmning i mindre skala.

Da vi ikke indkøber elektricitet med oprindelsesgaranti, og endnu ikke har elproduktion fra PPA i betydningsfuld skala, udarbejdes opgørelsen af elforbrug på oprindelse på baggrund af markedsbaseret opgørelser. På baggrund heraf kom 86 procent af vores energiforbrug fra fossile kilder i 2024. Dette er primært drevet af vores dieselolie til togdriften. Herudover udgør el- og

fjernvarmeforbruget fra fossile kilder omkring 39 procent af energiforbruget fra fossile kilder.

Vores energiforbrug fra vedvarende energikilder udgjorde i 2024 11 procent af det samlede energiforbrug.

Som følge af udfasningen af vores dieseltog, samt plan for konvertering af fossil opvarmning i vores bygninger, vil vi frem mod 2030 minimere anvendelsen af energi fra olie og naturgas på tværs af vores aktiviteter. I takt med PPA’er, som vi allerede har indgået effektueres samt vi indgår nye PPA’er, vil vedvarende energikilders

andel af det samlede energiforbrug forventeligt stige.

Tabel 6: Energiforbrug på oprindelse

1.000 MWh	2024
Kul	0
Olie	428
Naturgas	1
Øvrige fossile kilder	0
El- og fjernvarmeforbrug fra fossile kilder	269
Samlet energiforbrug fra fossile energikilder	698
Andel af energiforbrug fra fossile energikilder	86%
Samlet energiforbrug fra atomkraft	27
Andel af energiforbrug fra atomkraft	3%
Brændstof- og gasforbrug fra vedvarende energikilder	33
El- og fjernvarmeforbrug fra vedvarende energi	55
Samlet energiforbrug fra vedvarende energikilder	88
Andel af energiforbrug fra vedvarende energikilder	11%
Samlet energiforbrug ¹⁾²⁾	814

1) Vi har på nuværende tidspunkt ingen betydelig egenproduktion af energi.
2) Vores samlede energiforbrug udgør også energiforbruget fra aktiviteter i sektorer med stor klimapåvirkning, idet alle de sektorer vi har aktiviteter i, er defineret som sektorer med stor klimapåvirkning.

**Anvendt regnskabspraksis**

Energiforbruget er opgjort som bruttoenergiforbrug.

Energiforbrug til togdrift**Dieselforbrug**

Dieselforbruget pr. liter (togtype) registreres automatisk ved tankning, tilsvarende registreres tankningen af fremmede operatørers tankninger samt diesel til rangermaskiner. Forskellen på tanket og modtaget mængde fra faste tankanlæg er defineret som manglende registrerede tankninger, der bliver fordelt på de enkelte tog. Det årlige forbrug er baseret på det aktuelle dieselforbrug til og med november, mens forbrug i december er beregnet på baggrund af den forventede produktion og det faktiske forbrug pr. kilometer i samme periode året før.

Kørestrøm

DSB afregner kørestrømforsbruget på baggrund af faktura modtaget fra Banedanmark. Elforbruget er for Fjern- & Regionaltog opgjort på grundlag af automatiske aflæsninger af forbruget i de enkelte liter. De målte værdier er tillagt et kørestrømstab, som Banedanmark udregner. Det årlige forbrug er baseret på fakturaer til og med august, forbruget i september-november er beregnet på baggrund af den faktiske produktion samt egne udtræk af energiforbruget pr. liter-kilometer tillagt et kørestrømstab og december er beregnet på baggrund af den forventede produktion og det faktiske forbrug pr. kilometer i samme periode året før.

Energiforbrug - øvrig drift

Elforbrug for bygninger og faste anlæg er baseret på forbrug pr. måler hentet fra Energinet til og med oktober. Forbrug i november og december er på målerbasis estimeret på baggrund af data fra forrige måned.

Hovedparten af fjernvarmeforbruget er baseret på forbrug pr. måler hentet fra forsyningsselskaberne til og med oktober. Forbrug i november og december er på målerbasis estimeret på baggrund af data fra forrige måned. Alle øvrige fjernvarmemålere forbrug er baseret på måler-aflæsninger. Forbrug i november og december for de øvrige fjernvarmemålere er på målerbasis estimeret på baggrund af data for det seneste år.

Naturgasforbrug til og med oktober er baseret på månedsforbrug pr. måler hentet fra Evida. Forbrug i november og december er på målerbasis estimeret på baggrund af data fra forrige måned.

Fyringsolie til opvarmning og anvendt til processer i produktionen er baseret på en opgørelse over tankede mængder til og med oktober måned. Forbrug i november og december er estimeret på baggrund af tilsvarende måneders forbrug året før.

Brændstofforbrug til leasede biler er baseret på tankede mængder til og med oktober. Elforbrug til leasede biler er baseret på forbrug til og med november måned. November og december er estimeret på baggrund af tilsvarende måneders energiforbrug året før.

Energiintensitet

Energiintensitet er beregnet som forholdet mellem energiforbrug og nettoomsætningen, som fremgår af resultatopgørelsen.

Energiforbrug på oprindelse

ESRS E1 fastlægger i punkt 34, hvordan sammensætningen af energiforbruget fra togdrift og øvrig drift skal opgøres.

Brændselsfordelingen i den danske elproduktion er hentet fra Energinets generelle el-deklaration for 2023, som er den senest opgjorte el-deklaration. El-deklarationen er markedsbaseret, hvorfor brændselsfordelingen ikke er fordelt på Vest- (DK1) og Østdanmark (DK2).

Brændselsfordeling af fjernvarmeproduktionen er ligeledes baseret på de markedsbaserede deklarerationer for 2023, som er de senest opgjorte deklarerationer fra henholdsvis

- Kredsløb i Aarhus, som repræsenterer fjernvarmeforbruget i Vestdanmark
- HOFOR i Hovedstadsområdet, som repræsenterer fjernvarmeforbruget i Østdanmark.

Andelen af biobrændstof i olie (diesel, fyringsolie og benzin) er baseret på indholdet af biobrændstof i diesel. Vi anvender B7 diesel, hvilket er den mest almindeligt anvendte diesel. I B7 diesel er det biobrændstofindholdet på 7 procent.

Andelen af biogas i naturgas er baseret på andelen af biogas i nettet, som Energinet opgør på månedsbasis. Vi har anvendt et gennemsnit af biogasandelen til og med oktober 2024.



Fremdrift i forhold til mål

Udledning af drivhusgasser

Udvikling i miljødeklarationen

Emissionerne er steget på grund af stigningen i energiforbruget. Omvendt har der været et markant fald i miljødeklarationerne for både DK1 og DK2. Samlet giver det et fald i CO₂e emissionerne på 5 procent.

Opgjort på de enkelte togprodukter ses et fald i både energiforbrug pr. personkilometer og klimapåvirkning pr. personkilometer.

Forbedringerne skyldes både det stigende passagertal og personkilometer samt den reducerede klimapåvirkning i både Vest- og Østdanmark.

Scope 1 og 2

Udviklingen i energiforbruget påvirker udviklingen i klimapåvirkningen. I modsætning til energiforbruget, hvor vi ser en stigning i 2024 sammenlignet med 2023, er den lokationsbaserede

klimapåvirkning fra energiforbrug til tog- og øvrig drift (Scope 1 og 2) faldet med 7 procent.

Den primære årsag er, at der har været et markant fald i miljødeklarationen for elproduktion i Danmark fra Energinet. Den markedsbaserede klimapåvirkning fra Scope 1 og 2 er steget med 9 procent.

Scope 3

Klimapåvirkningen i Scope 3 er faldet med 4 procent fra 2023 til 2024. Udviklingen er primært drevet af reduktioner i Scope 3.1, Scope 3.3 og Scope 3.9 og til dels opvejet af stigning i emissionerne i Scope 3.2.

Siden 2019, som er basisår for vores klimareduktionsmål, har vi reduceret vores samlede klimapåvirkning i Scope 3 med 19 procent. Klimapåvirkningen fra indkøbte varer og services (Scope 3.1) er faldet med 10 procent svarende til omkring 9.000 ton CO₂e. Reduktionen er primært drevet af et fald i emissionsfaktorerne for både reservedele samt øvrige indkøb, men også en betydelig reduktion i indkøbet af computere, idet vi i 2023 udskiftede computere for alle administrative medarbejdere. Siden 2019 er

klimapåvirkningen fra indkøbte varer og serviceydelser reduceret med 21 procent.

Klimapåvirkningen fra kapitalgoder (Scope 3.2) er steget med 40 procent fra 2023 til 2024. Udviklingen er drevet af opførelsen af et nyt værksted (Godsbanegården) samt øvrige ejendomsprojekter, herunder opførelsen af nye uddannelsescentre. Sammenlignet med 2019 er klimapåvirkningen fra kapitalgoder reduceret med 21 procent.

Udviklingen i brændstof- og energirelaterede aktiviteter (Scope 3.3) skyldes markante forbedringer i miljødeklarationerne for Vest- (DK1) og Østdanmark (DK2), som reducerer upstream udledningerne forbundet med vores elforbrug. Sammenlignet med 2019 er klimapåvirkningen fra brændstof- og energirelaterede aktiviteter faldet med 40 procent.

Klimapåvirkningen fra kunders transport til og fra vores stationer (Scope 3.9) er faldet med 5 procent siden 2023. Dette skyldes ændringer i kunders transportmønstre til og fra vores stationer. Siden 2019 er klimapåvirkningen i denne kategori faldet med 5 procent.

Fra 2023 til 2024 er der desuden sket en væsentlig udvikling i klimapåvirkningerne indenfor Scope 3.4, Scope 3.6 og Scope 3.11.

Udledningen i 3.4 er faldet med 7 procent. Udviklingen er drevet af et fald i intern fragt af reservedele.

Udledningen i 3.6 er faldet med 12 procent. Dette er drevet af færre hotelophold og flyrejser som følge af opdateret rejsepolitik.

Udledningen i 3.11 er steget med 6 procent som følge af øget salg af diesel til andre operatører. Siden 2019 er udledningen i 3.11 steget med 144 procent som følge af øget dieselsalg til leverandører. Vi har udarbejdet en plan for udfasning af tankanlæg, som følger udfasningen af dieseltog, og er i dialog med Transportministeriet herom.

Andelen af primær data for vores klimapåvirkning i Scope 3 er 75 procent. Vi arbejder sammen vores leverandører på løbende at øge andelen af primær data med henblik på at styrke nøjagtigheden af vores rapportering samt opnå et bedre grundlag for at træffe informerede beslutninger.

Tabel 7: Miljødeklaration

Pr. person km	Energiforbrug (MWh)			Klimapåvirkning (CO ₂ e)		
	2024	2023	Udvikling Pct.	2024	2023	Udvikling Pct.
Dieseltog	0,206	0,210	-2%	51	52	-2%
Elektriske tog	0,081	0,085	-4%	5	8	-36%
Fjern- og regionaltog	0,147	0,152	-3%	30	32	-6%
S-tog	0,090	0,091	-1%	4	6	-39%
Samlet togdrift	0,133	0,137	-3%	23	25	-8%



Tabel 8: Klimapåvirkning

	Udvikling				Udvikling ift. 2019		Mål 2030 (Basisår 2019)	Mål 2050 (Basisår 2019)
Opgjort i CO ₂ -ækvivalenter (1.000 ton CO ₂ e)	2024	2023	Abs.	Pct.	2019 Basisår	Abs.	Pct.	
Togdrift	114,41	113,18	1,24	1%	171,41	-57,00	-33%	
Øvrig drift ¹⁾	2,26	2,17	0,09	4%	4,32	-2,06	-48%	
CO₂e Scope 1	116,68	115,35	1,33	1%	175,73	-59	-34%	
Andel af CO ₂ e Scope 1 fra regulerede emissionshandelsordninger	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Togdrift	14,63	22,31	-7,68	-34%	33,63	-19,00	-56%	
Øvrig drift ¹⁾	4,20	8,18	-3,97	-49%	11,03	-6,83	-62%	
CO₂e Scope 2 - lokationsbaseret	18,83	30,49	-11,65	-38%	44,66	-25,83	-58%	
Togdrift	139,04	119,21	19,83	17%	97,24	41,81	43%	
Øvrig drift ¹⁾	22,81	20,05	2,77	14%	27,30	-4,49	-16%	
CO₂e Scope 2 - markedsbaseret	161,86	139,26	22,60	16%	124,54	37,32	30%	
Samlet CO₂e Scope 1 og 2 - lokationsbaseret	135,51	145,83	-10,32	-7%	220,40	-84,88	-39%	-98%
Samlet CO₂e Scope 1 og 2 - markedsbaseret	278,53	254,61	23,93	9%	300,27	-21,74	-7%	
3.1: Køb af varer og serviceydelser	77,33	86,29	-8,96	-10%	98,32	-20,99	-21%	
3.2: Kapitalgoder	23,87	17,00	6,88	40%	30,31	-6,44	-21%	
3.3: Brændstof- og energirelaterede aktiviteter	34,69	38,25	-3,56	-9%	57,91	-23,22	-40%	
3.4: Upstream transport og distribution	8,04	8,63	-0,59	-7%	15,01	-6,97	-46%	
3.5: Affald	2,46	2,40	0,06	2%	5,14	-2,68	-52%	
3.6: Forretningsrejser	0,45	0,51	-0,06	-12%	0,28	0,17	59%	
3.7: Medarbejderpendling	6,70	6,48	0,22	3%	8,04	-1,35	-17%	
3.9: Downstream transport og distribution	74,94	78,82	-3,88	-5%	79,12	-4,17	-5%	-28%
3.11: Brug af solgte produkter	10,45	9,88	0,56	6%	4,28	6,17	144%	-100%
3.12: Slutbehandling af solgte produkter	0,12	0,12	0,00	-2%	0,10	0,02	22%	
3.13: Leasede aktiver	8,14	8,14	0,00	0%	4,13	4,01	97%	
3.15: Investeringer	0,04	0,05	0,00	-9%	3,01	-2,96	-99%	
CO₂e Scope 3²⁾	247,23	256,56	-9,34	-4%	305,65	-58	-19%	-30%
Andel af Scope 3 beregnet på primære data fra værdikæden	0%							
Samlet CO₂e - lokationsbaseret	382,74	402,40	-19,66	-5%	526,05	-143,31	-27%	-90%
Samlet CO₂e - markedsbaseret	525,76	511,17	14,59	3%	605,93	-80,16	-13%	
CO₂e-intensitet - lokationsbaseret, ton CO₂e pr. kr.	0,00003	0,00004	-0,000004	-10%	0,00005	-0,00001	-30%	
CO₂e-intensitet - markedsbaseret, ton CO₂e pr. kr.	0,00005	0,00005	-0,000001	-2%	0,00006	-0,00001	-16%	
Scope 1 - biogene udledninger	7,9	8,0	0	-2%				
Scope 2 - biogene udledninger - lokationsbaseret	59,4	59,1	0	0%				
Scope 2 - biogene udledninger - markedsbaseret	7,7	10,3	-3	-25%				
Scope 3 - biogene udledninger ³⁾	N/D							

¹⁾ Øvrig drift består af udledninger fra energiforbrug til bygninger, faste anlæg og biler samt kølemidler til tog og bygninger.

²⁾ Klimapåvirkningen i Scope 3 er grundet konsistens og rettede fejl genberegnet for 2023.

³⁾ De biogene udledninger fra Scope 3 er ikke rapporteret i 2024. Læs nærmere i Anvendt regnskabspraksis.

**Anvendt regnskabspraksis****Miljødeklaration**

Til miljødeklarationen for togprodukter bliver årets energiforbrug og udledning samt årets gennemsnitlige belægningsgrad for toget anvendt.

Til miljødeklarationer for materieltyper bruger DSB årets energiforbrug og udledninger samt antal kørte pladskilometer med materiellet. Fordeling på materieltyper sker på grundlag af produktionstal.

Klimapåvirkninger

Rapportering om klimapåvirkning i DSB's årsrapport indeholder opgørelse af klimapåvirkningen fra det direkte energiforbrug (Scope 1), det indirekte energiforbrug (Scope 2) og det indirekte energiforbrug fra værdikæden (Scope 3), opgjort i CO₂-ækvivalenter efter operationel kontrol. Klimapåvirkningen i Scope 2 er beregnet på baggrund af dels lokations-, dels markedsbaserede emissionsfaktorer. Klimapåvirkningerne er beregnet på grundlag af energiforbrug og emissionsnøgletal. Drivhusgasintensitet er beregnet som forholdet mellem henholdsvis de lokations- og markedsbaserede klimapåvirkninger i CO₂e og nettoomsætningen, der fremgår af resultatopgørelsen.

Klimapåvirkninger i Scope 1

Klimapåvirkningen i Scope 1 fra diesel- og brændstofforbrug til henholdsvis togdrift og leasede biler samt naturgas, fyringsolie og kølemidler i tog og i bygninger er baseret på den seneste opgørelse af emissionsfaktorer fra Department for Environment Food & Rural Affairs (DEFRA), UK.

ESRS E1 fastlægger i punkt 44, at virksomheder skal opgøre, hvor stor en andel af klimapåvirkningen fra Scope 1, der er dækket af CO₂-kvoter. DSB's andel for 2024 er nul, da DSB's klimapåvirkninger i Scope 1 ikke er omfattet af EU's kvotesystem. ETS 2, som omfatter brændstofoperatører, træder først i kraft den 1. januar 2025.

Lokationsbaserede klimapåvirkninger (Scope 2)

Klimapåvirkningerne fra elektricitet til togdrift og den øvrige drift er baseret på den seneste miljødeklaration fra Energinet for 2023 efter 125 procent-metoden. Deklarationen opgør udledningen af CO₂-ækvivalenter pr. kWh fordelt på henholdsvis DK1 (vest for Storebælt) og DK2 (øst for Storebælt). Ved beregning af klimapåvirkningerne fra elektricitet til øvrig drift er der korrigeret for et tab i distributionsnettet, som er opgjort for henholdsvis DK1 og DK2 i miljødeklarationen fra Energinet.

Klimapåvirkningen fra fjernvarme er baseret på den seneste udgave af nøgletal for udviklingen i produktion og forbrug af energi, vedvarende energi, vindkraft, kraftvarme med flere fra Energistyrelsen for 2023. Emissionsfaktoren for CO₂ herfra er opjusteret til at indeholde CO₂-ækvivalenter ved brug af forholdet mellem de markedsbaserede emissionsfaktorer for fjernvarme.

Markedsbaserede klimapåvirkninger (Scope 2)

Klimapåvirkningen fra elektricitet til togdrift og øvrig drift er baseret på den seneste generelle el-deklaration for residualmixet for 2023 fra Energinet.

Klimapåvirkningen fra fjernvarme er baseret på de seneste miljødeklarationer for 2023 fra Kredsløb i Aarhus for Vestdanmark og HOFOR for Østdanmark efter 125 procent-metoden. Miljødeklarationen fra Kredsløb er opgjort efter 200 procent-metoden og omregnet til 125 procent-metoden.

DSB har ved regnskabsaflæggelse ikke noget signifikant energiforbrug fra instrumenter såsom oprindelsesgaranti eller certifikater for vedvarende energi. Andelen herfor er derfor angivet til 0 i forbindelse med opgørelsen af klimapåvirkningen i Scope 2.

Biogene udledninger

De biogene udledninger er beregnet på grundlag af energiforbrug og emissionsnøgletal.

De biogene udledninger for Scope 1 er baseret på emissionsnøgletal fra DEFRA (Department for Environment Food & Rural Affairs, UK) for biobrændsler og andelen af biobrændsler i den pågældende energitype.

De biogene udledninger for elektricitet i Scope 2 er baseret på dels data fra elproduktionen i UK, justeret for andelen af biobrændsler i den danske elproduktion, dels emissionsnøgletal for de biogene udledninger fra elektricitet fra DEFRA. De biogene udledninger for fjernvarme i Scope 2 er baseret på dels andelen af biomasse i fjernvarmeproduktionen dels emissionsnøgletal for de biogene udledninger fra biomasse (træ og halm) fra DEFRA.

Vi har ikke haft mulighed for at rapportere biogene udledninger i Scope 3 for 2024, grundet begrænset datatilgængelighed. Vi vurderer dog at udledninger herfra sandsynligvis ikke er

væsentlige sammenlignet med vores samlede klimapåvirkning. Vi forventer at kunne rapportere på ovenstående i årsrapporten for 2025.

Klimapåvirkninger i Scope 3

Rapportering om klimapåvirkning i Scope 3 i DSB's årsrapport består af delopgørelser for 12 ud af 15 Scope 3 kategorier i GHG-protokollen.

Følgende tre kategorier udelades af Scope 3 opgørelsen og gennemgås derfor ikke yderligere:

- Scope 3.8: Leasede aktiver. Grundet valg af operationel kontrol som tilgang til beregninger indgår udledninger fra leasede aktiver til egen brug i henholdsvis Scope 1 og 2.
- Scope 3.10: Bearbejdning af produkter. Vi producerer ikke produkter til videre bearbejdelse, hvorfor denne kategori er irrelevant for DSB.
- Scope 3.14: Franchises. Vi har ingen franchises, hvorfor denne kategori ikke er relevant.

Udledninger fra tog der er videresolgt, indgår ikke i vores Scope 3 opgørelse. Udledninger fra tog, som er leaset til andre operatører, indgår i kategori 3.13.

Regnskabsperiode

Perioden for Scope 3 regnskabet følger årsregnskabsperioden i DSB. Datagrundlaget for størstedelen af delopgørelserne er 1. januar 2024 til 31. oktober 2024, fordi det er nødvendigt for at have tid til at bearbejde data inden årsrapporten udgives.

For de finansielle data er anvendt realiserede data for 2024 til spend-baserede beregninger.



De steder, hvor en delopgørelse baseres på data fra 1. januar til 31. oktober, ekstrapoleres data til at omfatte november og december.

Som hovedregel ekstrapolerer vi data på følgende måde:

1. Aktivitet i perioden januar til oktober 2024 sammenlignes med aktivitet i perioden januar til oktober 2023. Dette bruges til at tage højde for eventuelle ændringer i aktivitetsniveau år-til-år.

2. Aktivitet i perioden november til december 2023 justeres efter faktor i trin 1. Dette lægges til aktiviteten for januar til oktober 2024. Dette gøres for at justere for eventuelle udsving i november til december i forhold til resten af året både med hensyn generelt aktivitetsniveau og ændringer i aktiviteter eksempelvis ændret indkøb af varer.

Ved beskrivelse af regnskabspraksis for de enkelte delopgørelser henvises der til denne metode for ekstrapolering som "grundmetoden". Hvor der afviges fra denne grundmetode, anføres dette særskilt.

3.1: Køb af varer og serviceydelser

Udledninger fra indkøbte varer og tjenesteydelser er baseret på udtræk fra vores økonomistyringssystem, hvor udgifter eksklusive moms fordeles på omkostningsarter og kategorier i regnskabsperioden. Kategorier, som ikke medfører klimapåvirkning, er ekskluderet.

Til beregning af CO₂-ækvivalenter er anvendt spend-baserede emissionsfaktorer fra Environmental Protection Agency (EPA).

Følgende delopgørelser er baseret på specifikke opgørelser over klimapåvirkningen fra leverandører, som dermed erstatter de mere generelle spend-baserede beregninger. Leverandøropgørelserne dækker udledningen i perioden januar 2024 – oktober 2024. Efterfølgende er de resterende ekstrapoleret på baggrund af forbruget i kroner for november og december:

- Kioskvarer opgøres på baggrund af data fra Leverandør. Disse kobles hovedsageligt med emissionsfaktorer fra CONCITO (Den store klimadatabase). Udvalgte nonfoodvarer er beregnet ud fra spend-data fra EPA.
- Cloud hosting opgøres på baggrund af leverandørdata over klimapåvirkningen fra tre leverandører
- Facility Management opgøres på baggrund af leverandørdata over klimapåvirkningen fra ISS og Coor.
- Reservedele er beregnet på baggrund af data fra SAP for omkostninger til reservedele inklusive service samt øvrige varer til vedligeholdelse af tog. Omkostningerne er fordelt på overordnede kategorier. Spend-baserede emissionsfaktorer fra EPA, 2023 er anvendt. For de omkostninger, der ikke kan kobles med en kategori, er emissionsfaktorer beregnet på baggrund af data, som har en kategori. Udledningerne herfra fordeles på Scope 3.1 og 3.2 efter fordelingsnøgle, som er baseret på forbruget i kroner.
- IT-hardware er beregnet på baggrund af produktspecifikke emissionsfaktorer for de mest repræsentative produkter i udvalgte kategorier, som ekstrapoleres til det resterende indkøb. Spend-baserede emissionsfaktorer fra EPA er anvendt.

Emissionsfaktorer pr. krone fra forbruget hos leverandørerne ekstrapoleres til resterende spend fra de konti, hvor spend til de pågældende udgør over 10 procent af omkostningerne til kategorien.

Scope 3.2: Kapitalgoder

Udledninger fra kapitalgoder er beregnet med udgangspunkt i omkostninger fra "Investeringsrapporten" samt reservedele som beskrevet i Scope 3.1.

Moms og interne timer er ekskluderet fra omkostningerne i Investeringsrapporten, da førstnævnte ikke har en medfølgende aktivitet, og sidstnævntes aktivitet er medregnet i andre Scope 3 kategorier. Emissionsfaktorer fra EPA, 2023 for kategorierne i investeringsrapporten (strategi, infrastruktur, etc.) er anvendt.

Udledninger forbundet med opførelsen af nye værksteder er beregnet via en LCA-beregning fra projektet. Udledninger for opførelse af Godsbanegården er medtaget, da værkstedet blev overdraget til DSB i regnskabsåret. Udledninger for øvrige investeringer medtages først det år, hvor aktivet tages i brug.

Scope 3.3: Brændstof- og energirelaterede aktiviteter

Upstream udledningerne fra transport og produktion af DSB's energiforbrug under henholdsvis Scope 1 og 2 er opgjort her. Tilsvarende er der beregnet udledninger for tabet i elnettet knyttet til DSB's elforbrug. Emissionsfaktorer fra DEFRA samt Energinet er anvendt til beregningerne.

Scope 3.4: Upstream transport og distribution

Udledninger fra upstream transport og distribution indeholder udledninger fra erstatningskørsel med bus og taxa, skolerejser med bus og færge samt fragt og intern transport for DSB.

Udledninger fra:

- Erstatningskørsel med bus er beregnet på baggrund af en opgørelse over kørte timer fra leverandøren, som bliver omregnet til kørte kilometer. Den planlagte kørsel for november-december 2024 er modtaget, og kun ad hoc kørsel er estimeret efter grundmetoden. Emissionsfaktorer fra DEFRA er anvendt.
- Erstatningskørsel med taxa er beregnet på baggrund af en opgørelse fra leverandøren over henholdsvis brændstofforbrug eller kørte kilometer (for el-biler) fordelt på bilernes energitype. Opgørelsen over taxakørsel er fordelt mellem taxakørsel med kunder (erstatningskørsel), der indgår her i Scope 3.4, samt taxakørsel med medarbejdere, der indgår i Scope 3.7. Emissionsfaktorer fra DEFRA er anvendt.
- Skolerejser består af rejser med bus og færge. Bus er beregnet via leverandørdata som ganges med emissionsfaktorer fra DEFRA. Færgerejser er beregnet via internt udtræk over antal rejser, som ganges med emissionsfaktorer fra TEMA2015
- Fragt og intern transport af komponenter og varer mellem DSB's lokaliteter er beregnet på baggrund af dels opgørelser fra leverandører på rammeaftale, dels aftaler, hvor transport er inkluderet i aftalen med leverandøren, dels omkostninger for de øvrige aftaler for fragt



og intern transport. Data fra leverandørerne på rammeaftale bruges til at beregne udledninger for disse leverandører. Data fra enkelte leverandører er ekstrapoleret på baggrund af aktivitetsdata for november og december 2023 i stedet for grundmetoden. Disse opgørelser er anvendt til at beregne en emissionsfaktor per krone, der er anvendt til at beregne emissionerne fra det resterende indkøbsbeløb på fragt og intern transport. Udledninger for fragt, som DSB ikke betaler direkte, er beregnet på baggrund af resultatopgørelsen. Emissionsfaktorer fra DEFRA er anvendt.

Scope 3.5: Affald

Udledninger fra behandling af affald er beregnet ud fra årets opgørelse af affald inklusive bygge- og anlægsaffald. De forskellige kategorier inden for affald tildeles en emissionsfaktor baseret på behandlingsform. Emissionsfaktorerne fra EPA, 2024 er benyttet.

Scope 3.6: Forretningsrejser

Udledninger fra tjenesterejser i ind- og udland er beregnet pr. transportform og på forskelligt datagrundlag. Emissionsfaktorer fra DEFRA er anvendt til beregning af udledninger i alle delopgørelserne.

- Tjenestekørsel i egen bil er beregnet på baggrund af et SAP-udtræk over kørte kilometer i perioden januar til oktober. November og december er estimeret ved grundmetoden. Fordeling på drivmiddel for bilerne er hentet fra Danmarks Statistik og emissionsfaktorer fra DEFRA
- Tjenesterejser med fly er beregnet på baggrund af en opgørelse fra rejseselskabet, som DSB har en aftale med. Opgørelsen

indeholder rejste kilometer fordelt på kategorier af distancer. November og december er beregnet ved at antage at november og december 2024 har samme aktivitet som 2023

- Hotellophold er beregnet på baggrund af en opgørelse fra rejseselskabet, som DSB har en aftale med. November og december er beregnet ved at antage at november og december 2024 har samme aktivitet som 2023.
- Tjenesterejser med tog i udland opgøres ikke for 2024, da datakilden er skiftet, og det er forbundet med stor usikkerhed at udarbejde et estimat. I 2023 udgjorde emissionerne herfra 0,1 procent af de samlede emissioner i 3,6 og 0,0002 procent af de samlede Scope 3 emissioner.

Scope 3.7: Medarbejderpendling

Udledning fra medarbejdernes pendling er beregnet på baggrund af to delopgørelser.

1. Udledninger fra medarbejdernes taxakørsel er beregnet som beskrevet under Scope 3.4

2. Øvrige udledninger er beregnet på baggrund af spørgeskemaundersøgelse om medarbejdernes transportvaner gennemført i 2023. Undersøgelsen er skaleret op med det aktuelle antal medarbejdere i DSB.

Scope 3.9: Downstream transport og distribution

Udledningerne fra kundernes transport til/fra stationen er opgjort i denne kategori.

Udledningerne er beregnet ud fra følgende data:

- Antal kunder for 2024

- Fordeling på transportmiddel til/fra stationen ud fra kundeundersøgelser fra 2021,
- Antagelser om gennemsnitlig rejselængde og data om bilparkens sammensætning fra 2024
- Udledningen fra de forskellige transportmidler tages fra DEFRA. Der er suppleret med emissionsfaktor for elcykel fra Ecoinvent.
- November og december er estimeret på baggrund af grundmetoden.

Scope 3.11: Brug af solgte produkter

DSB sælger diesel til andre togoperatører i Danmark. Omfanget af salget trækkes fra DSB's egne systemer. Der er anvendt emissionsfaktorer fra DEFRA til at beregne udledningen herfra. Data for januar til oktober 2024 er ekstrapoleret til at dække hele året efter grundmetoden.

I opgørelsen indgår ikke eventuel udledning fra tog, som tidligere er blevet videresolgt af DSB til anden operatør. Udledningerne fra den fortsatte produktion med tidligere DSB-tog indgår ligeledes ikke i klimapåvirkningen fra Scope 3.

Scope 3.12: Slutbehandling af solgte produkter

Udledningerne er beregnet på baggrund af opgørelsen over solgte kioskvare. Det antages at 30 procent af kioskvarene bliver smidt ud i andre skraldespande end i DSB's, og indgår derfor i denne opgørelse (fremfor Scope 3.5). Kioskvarene inddeles i affaldsbehandlinger og kobles med en relevant emissionsfaktor Emissionsfaktorer fra EPA, 2023.

Scope 3.13: Leasede aktiver

Udledninger fra leasede aktiver består af udledninger fra eksterne lejers el- og varmemeforbrug

samt energiforbrug fra DSB ejet materiel anvendt i udlandet. Til beregning af udledningerne er emissionsfaktorerne fra DEFRA anvendt.

Udledninger fra eksterne lejerers energiforbrug er beregnet på baggrund af et udtræk over arealer for de lejeaftaler, som DSB har med eksterne lejere, fordelt på branchetyper, hvorefter energiforbruget bliver beregnet ved hjælp af nøgletal for energiforbrug fordelt på brancher fra Energistyrelsen, 2017.

Udledningen for dieselforbrug tanket i Hamborg er opgjort på baggrund af faktura. Udledning fra energiforbrug til elektriske lokomotiver (EB) mellem Padborg og Hamborg samt Øresundstogsæt er beregnet ud fra kørte litrakilometer, som ganges med forbrug pr. kørt km. Der er anvendt emissionsfaktorer fra henholdsvis det tyske og svenske elnet. Udledninger er ekstrapoleret for november og december på baggrund af det forventede aktivitetsniveau for 2024.

Scope 3.15: Investeringer

Udledninger fra investeringer stammer fra to typer investeringer: 1) DSB's andel af Rejsekort A/S, og 2) DSB's andel af joint venture Hibiscus Hus, som er opført i 2022 og har været i drift siden.

Udledninger fra energi- og varmemeforbrug vedrørende Rejsekort A/S er beregnet på baggrund af opgørelser fra Rejsekort A/S, hvor DSB's andel (45 procent) indgår i Scope 3.15. Elforbruget estimeres for november og december. Emissionsfaktorer fra Energinet inkl. distribution- og transmissionstab er anvendt til at beregne udledningerne.



Udledninger fra el- og varmemeforbrug for Ejendomsudvikling (Hibiscus Hus) er beregnet på baggrund af opgørelse fra Ejendomsadministrator, hvor DSB's ejerandel (50 procent) indgår i Scope 3.15. Varmeforbruget for november og december estimeres på baggrund af antal grad-dage i et normalår (her er anvendt data fra Teknologisk Institut) og elforbrug estimeres på baggrund af antal data. Emissionsfaktorer fra Energinet er anvendt til at beregne klimapåvirkningen.

Primær data

Mængden af udledninger baseret på primær data er opgjort for hver delopgørelse.

Vi har opgjort primær data, som andelen af data baseret på aktivitetsdata eller leverandørdata, herunder spend-baseret emissionsfaktor baseret leverandørdata. Andelen af primær data er opgjort ved at dividere totale udledning er beregnet med primær data med den totale Scope 3 udledning.



Forurening til luft, vand og jord

Vi arbejder aktivt og struktureret for at forebygge samt minimere miljøpåvirkningerne forbundet med forureningen fra vores aktiviteter.

Forurening til luft, vand og jord

DSB's miljøpolitik fastsætter rammerne for vores arbejde med at minimere miljøpåvirkninger forbundet med vores aktiviteter, herunder forurening.

Af miljøpolitikken fremgår blandt andet vores forpligtelse til at beskytte miljøet ved at forebygge forurening af vores omgivelser og minimere vores miljøpåvirkninger. Dette gøres blandt andet ved at vedligeholde et overblik over vores aktuelle og potentielle forurening forbundet med vores aktiviteter på tværs af lokationer.

Forpligtelsen til at forebygge og minimere påvirkninger fra vores aktiviteter omfatter ligeledes forbrug af alle stoffer, som måtte bidrage til en miljøpåvirkning.

En væsentlig del af vores forpligtelse til at forebygge forurening er at sikre, at vi håndterer potentielle forurenende nødsituationer på en korrekt måde. Vi tester derfor vores miljømæssige nødberedskab regelmæssigt.

I overensstemmelse med miljøpolitikken forpligter vi os til at nedbringe vores væsentlige forureningsmæssige påvirkninger samt risici.

Vores væsentlige påvirkninger, som er omfattet af politikken, er summeret herunder:

- Luftforurening
- Vandforurening
- Jordforurening
- Problematiske og særligt problematiske stoffer

Politik

Miljøpolitik

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's miljøpolitik sætter rammen for vores indsats for at minimere vores samlede miljøpåvirkninger og sikre overholdelse af gældende lovgivning på tværs af vores aktiviteter. Politikken tager afsæt i vores miljøpåvirkninger, bindende forpligtelser samt interessenternes forventninger til vores arbejde med at forebygge og minimere vores miljøpåvirkninger.

Miljøpolitikken gælder alle ansatte i DSB samt alle der arbejder for DSB.

Administration af politikken

Direktørkredsen er øverst ansvarlige for at implementere miljøpolitikken i DSB. Politikken opdateres efter behov og gennemgås minimum årligt for at sikre fortsat relevans og effektivitet. Direktørkredsen godkender årligt den reviderede miljøpolitik.



Påvirkning

Luftforurening

Luftforurening, som stammer fra vores togdrift på tværs af landet, udgør en direkte påvirkning af omgivelserne. Påvirkningen er lokal og består primært af fine og ultrafine partikler forbundet med afbrænding af diesel til fremførsel af tog.

Fremførsel af vores elektriske tog bidrager indirekte til luftforurening, hvor produktionen af el medfører lokal luftforurening af varierende omfang afhængigt af produktionsmetoden.

Begge disse påvirkninger indgår i rapportering af luftforurening.

Den planlagte udskiftning af diesel- til elektriske togsæt vil medføre betydelige reduktioner i luftforureningen i og omkring jernbanen. Vi vil hermed kunne eliminere den største kilde til luftforurening, som er den direkte partikelforurening forbundet med afbrænding af diesel. Desuden vil energieffektiviseringstiltag målrettet dieseldriften reducere vores dieselforbrug, og derved partikeludledningen herfra.

Den indirekte luftforurening forbundet med el- og fjernvarmeproduktionen vil umiddelbart stige som følge af vores omstilling til el, men gradvist reduceres som følge af samfundets omstilling af elproduktion til vedvarende energi.

Vedligeholdelse og klargøringsaktiviteter af tog bidrager i mindre grad til luftforurening.

Forurening af jord og vandmiljø

Forurening af jord og vand er typisk forbundet med følgende aktiviteter: togvask,

graffitiafrensning samt uheld med oliespild på togstrækninger, værksteder eller ved depoter. Disse aktiviteter udføres forskellige steder i landet.

I forbindelse med vedligehold og klargøring af tog er vi omfattet af lovgivning, som stiller krav til at håndtere og minimere risikoen for forurening. Vi er underlagt krav om korrekt håndtering og opbevaring af kemikalier og olieprodukter samt krav om spildevandsbehandling.

Vi har specifikke miljøgodkendelser og -tilladelser på værksteder og vaskehaller over hele landet.

De væsentlige risici er forurening af jord i form af olie- og kemikaliespild samt forurening af vand via spildevandsafledning, som begge kan føre til lokal påvirkning af miljøet.

Vi arbejder struktureret med at forebygge og minimere risici samt de afledte miljøpåvirkninger forbundet med ovenstående aktiviteter. Vi har blandt andet overløbssikring på vores tankanlæg, der minimerer risikoen for oliespild i forbindelse med tankning. Ligeledes har vi spildbakker under relevant kemi.

I tilfælde af forurening eller spilduheld er vores første prioritet at minimere de lokale miljømæssige konsekvenser, hvilket sker i samarbejde med de lokale myndigheder. I tilfælde af væsentlige hændelser har vi et lokalt miljøberedskab. I tilfælde af forureninger af særligt omfattende karakter har vi et kriseberedskab, som kan aktiveres. Vi tester både det lokale miljøberedskab og det overordnede kriseberedskab regelmæssigt.

Efter umiddelbar afbødning af miljøpåvirkningerne registreres hændelser i vores system for håndtering af afvigelser. Dette sikrer, at vi lærer af sådanne hændelser og optimerer vores arbejdsrutiner for at forebygge forurening af jord og vandmiljø.

Problematiske og særligt problematiske stoffer

Vi undgår så vidt muligt brugen af problematiske og særligt problematiske stoffer i forbindelse med vores aktiviteter. Det omfatter ligeledes de leverandører, som arbejder for os samt i vores værdikæde, når vi eksempelvis indkøber nye tog.

Det er primært drift af dieseltog samt vedligehold og klargøring af tog, som medfører forbrug af problematiske og særligt problematiske stoffer.

Hvor det ikke er muligt at undgå brugen af disse stoffer, søger vi at minimere anvendelsen heraf. Til det formål har vi en proces for godkendelse af kemiske produkter for at registrere og styre, hvilke kemikalier der er anvendt i virksomheden.

Derudover gennemfører vi kemiske risikovurderinger i forhold til den aktivitet, produktet skal anvendes til, som sikrer vi arbejder struktureret med at minimere vores brug af problematiske og særligt problematiske stoffer.





Tiltag og ressourcer

Omstilling af dieseltog til el

Som tidligere nævnt vil den fortsatte omstilling fra diesel til el eliminere den resterende direkte partikeludledning fra togenes motor.

Med begyndende udfasning af det resterende diesel-materiel (IC3- og IC4-togsæt) fra 2027, vil partikeludledningen reduceres markant frem til total udfasning. Indtil udskiftningen af IC4-togsættene påbegyndes, arbejder vi på at reducere den direkte partikeludledning fra togenes motor ved at reducere energiforbruget. Indsatsen er beskrevet i tidligere afsnit om klimapåvirkning. Påvirkningen i forhold til forurening er beskrevet herunder.

Som tidligere anført forventer vi at bruge 11 mia. kr. i forbindelse med indkøb af nye elektriske tog.

Energieffektiviseringer på dieseltog

Med henblik på at reducere energiforbruget (dieselforbruget) præsenterede vi i afsnittet om klimaforandringer de tiltag på vores materiel, som vi har gennemført eller planlægger at gennemføre.

Fælles for disse tiltag er, at de er målrettet en reduktion af vores dieselforbrug og har en betydelig effekt på vores direkte partikeludledning. For hver liter vi reducerer vores dieselforbrug medfører det en reduktion på 0,12 gram partikler for IC3-togsæt og 0,14 gram for IC4-togsæt.

Forbedret proces for graffiti afrensning

Når vi afrenser graffiti på vores tog, er det de fleste steder en arbejdsproces i det fri, hvor

eventuelt spildevand opsamles på absorberede måtter, der bortskaffes som farligt affald. På trods af at det er en tør proces, hvor der anvendes gels og afrensning ikke udføres i regnvejr, medfører det en risiko for forurening af jord og vand.

Vi etablerede i 2023 den første overdækkede facilitet til graffiti afrensning. Herved forbedres processen og det bliver enklere at beskytte jord og vandmiljø. I den overdækkede facilitet anvendes vandet med henblik på at minimere vandforbruget og samtidig forsøge at rense det, så det kan udledes som spildevand.

På trods af ihærdige forsøg med alternative rensemetoder, er det endnu ikke lykkedes at rense vandet, så det kommer under de tilladte grænseværdier for udledning som spildevand. Derfor bortskaffes det overskydende rens vand som farligt affald. Vi vil i de kommende år investere i flere optimeringstiltag for at afrense graffiti på en måde, der sikrer højst mulig miljøbeskyttelse via lukkede systemer med opsamling af overskydende vand.

Opgravet olieforurening til jord

I 2024 har vi gennemført en oprensning af olieforurening ved Borup. Forureningen blev konstateret i 2015 efter et IC3-togsæt havde lækket ca. 500 liter olie. Efter en undersøgelse af sagen gav Køge Kommune DSB et påbud om oprensning. Det blev aftalt, at oprensningen ville ske i forbindelse med kommende sporarbejder på strækningen. I forbindelse med oprensningen er der blevet bortskaffet 455 ton forurenede jord, og efterfølgende er der taget renbundsprøver, som dokumenterer, at oprensningspåbuddet er opfyldt.

Vi afventer Køge Kommunes tilbagemelding i forhold til, om oprensningspåbuddet er tilfredsstillende gennemført.

Vi har i 2024 gennemført supplerende undersøgelser af et oliespild fra 2019 i Nykøbing Falster. Vi er i dialog med Guldborgsund Kommune om sagen og det undersøgelses påbud, som vi er pålagt. Der sker ikke aktuel forurening.

Fremdrift i forhold til mål

Mål vedrørende forurening

Som beskrevet undgår vi så vidt muligt brugen af problematiske og særligt problematiske stoffer i forbindelse med vores aktiviteter.

Vi har udviklet processer som sikrer, at vi vurderer og minimerer brugen af problematiske og særligt problematiske stoffer. Vores dieselforbrug, som er den primære driver af vores udledning af problematiske stoffer, er omfattet af vores mål om klimapåvirkningen. Vi har derudover intet mål for indsatsen med at begrænse brugen af problematiske og særligt problematiske stoffer og forventer heller ikke at opsætte mål herfor.

Vi har ligeledes ikke mål for forurening af vand eller jord og forventer ikke at fastsætte mål herfor. Det skyldes, at området i højere grad er omfattet af lovkrav og tilladelser, som sætter rammerne.

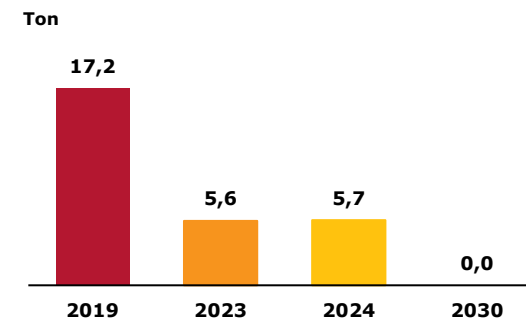
Arbejdet med disse og øvrige miljømæssige påvirkninger og risici håndteres struktureret efter

en risikobaseret tilgang gennem vores miljøledelsessystem.

Vi har et strategisk mål om, at vi ikke vil udlede partikler fra togenes motorer i 2030. Dette mål er sat for at eliminere den mest væsentlige kilde til luftforurening fra vores aktiviteter. Målet er frivilligt og ikke omfattet af lovkrav.

Vi har nedbragt partikelforureningen fra togenes motorer væsentligt, siden vi satte målet. Dette skyldes primært udfasning af vores ME-diesellokomotiver og stigning i andelen af produktionen med ellokomotiver.

Partikeludledningen fra togets motor er steget med 1 procent fra 2023 til 2024, hvilket svarer til stigningen i forbruget af diesel. Et øget antal passagerer har medført en nødvendig stigning i pladsudbuddet og dermed også personkilometer i vores dieseltog. Det øgede pladsudbud har medført stigningen i partikeludledning. Partikeludledningen per personkilometer er dog faldet med to procent i samme periode.

Figur 7: Partikeludledning



Stigningen er drevet øget kørsel med IC4 og modvirket af et mindre fald i produktionen med IC3.

Med begyndende udfasning af det resterende diesel-materiel (IC3- og IC4-togsæt) fra 2027, vil partikeludledningen reduceres markant frem til total udfasning i 2030.

Forurening af luft

I tabel 9 fremgår vores væsentlige direkte såvel som indirekte udledninger til luft. Udledningerne er primært relateret til togdriften, men vores øvrige aktiviteter bidrager med et energiforbrug, som medfører mindre indirekte påvirkninger.

I 2024 har vi ikke haft væsentlig udledning til vand eller jord. Historisk jordforurening, som er blevet fjernet i regnskabsåret, er præsenteret under tiltag.

Luftforureningen er faldet på de fleste udledninger. Den største udvikling ses for udledningen af svovldioxid (SO₂) med et fald på 29 procent. Den primære årsag til faldet er forbedringerne i miljødeklarationen for elproduktionen i Danmark fra Energinet. Hydroflourcarbon (HFC) fra køle-midler er steget med 30 procent, fordi vi har gennemført flere eftersyn af både togsæt og anlæg i DSB 7-Eleven butikkerne.

Problematiske stoffer og særligt problematiske stoffer

Forbruget af særligt problematiske stoffer afspejler DSB's forbrug af kølemidler til tog (til motorer – ikke klimaanlæg), og forbruget af problematiske stoffer hænger sammen med DSB's forbrug af diesel til fremføring af tog, men også gearolie og kølemidler.

Tabel 9: Forurening til luft

Ton	2024	2023	Udvikling	
			Abs.	Pct.
No _x (kvælstofilte)	746	757	-11	-1%
SO ₂ (svovldioxid)	9	12	-4	-29%
NM VOC (uforbrændte kulbrinter)	44	42	2	4%
CO (kullilte)	128	134	-6	-4%
Partikler	8	8	0	-6%
HFC	1,1	0,9	0	30%

Tabel 10: Forbrug af forurenende stoffer

Kg	2024
Særligt problematiske stoffer (kandidatlistestoffer)	942
Problematiske stoffer	
Carcinogenicitet (1.000 kg)	38.353
Kimcellemutagenicitet	57
Reproduktionstoksicitet	84.392
Specifik målorgantoksicitet (1.000 kg)	38.417
Kronisk fare for vandmiljøet (1.000 kg)	105.603
Hudsensibilisering	66

**Anvendt regnskabspraksis****Partikeludledning**

Opgørelsen af udledningerne fra diesel til togdriften er beregnet på grundlag af dieselforbruget og emissionsnøgletal pr. diesellitra. Nøgletallene for udledningerne er baseret på målinger af udledningernes afhængighed af motorens forskellige belastningstrin (gear) og efterfølgende sammenvejet ud fra oplysninger om tidsforbruget i de forskellige belastningstrin. Dette giver en udledning pr. anvendt liter dieselolie.

Udledningerne er baseret på produktionsspecifikke data, og der foretages ikke målinger af direkte udledninger fra dieselmateriellet til togdriften. En korrekt måling af de samlede udledninger kræver en samlet inddækning af togets skorstene. Dette er ikke muligt med et tog i drift, som kører op til 180 km/t. En punktvist måling inde i skorstenen vil ikke give den samlede udledning.

Togets motorer udskiftes ved 1,6 mio. km, hvilket er cirka hvert 5. år. Morteren skiftes til en hovedrenoveret udgave af samme motor. Motoren tjekkes i en prøvestand efter renovering. Udledningsmæssigt er der derfor tale om en ny motor hver 5. år svarende til motoren på leveringstidspunktet.

Processen sikrer, at der ikke sker ændringer over tid i form af en stigning i udledningerne.

Forurening til luft

Udledninger til luft udgør, udover CO₂-ækvivalenter, SO₂ (svovdioxid), NO_x (kvælstofilte), CO (kulilte), NMVOC (uforbrændte kulbrinter), partikler og HFC'er (kølemidler). Udledningerne er

beregnet på grundlag af energiforbrug og emissionsnøgletal samt indberetninger fra leverandører og udtræk fra interne systemer for HFC'erne.

Udledninger til luft fra elektricitet er baseret på beregninger i et tillæg til miljødeklarationen fra Energinet, hvor brændselsfordelingen i Vest- (DK1) og Østdanmark (DK2) er anvendt.

Udledninger til luft fra fjernvarme er baseret på de seneste miljødeklarationer for 2023 fra Kredsløb, Aarhus for Vestdanmark og HOFOR for Østdanmark efter 125 procent-metoden. Miljødeklarationen fra Kredsløb er opgjort efter 200 procent-metoden og omregnet til 125 procent-metoden.

Udledninger til luft fra diesel til biler, benzin, naturgas og fyringsolie er baseret på seneste opgørelse af emissionsfaktorer fra Danish Centre for Environment and Energy (DCE), Aarhus Universitet.

Udledningerne til luft af HFC'er består af opgørelser af forbrug i hhv. faste anlæg og vores tog. Data til delopgørelserne kommer både fra leverandører og interne systemer i DSB. Samlet giver dette en opgørelse af årets forbrug i form af påfyldte mængder kølemidler ved servicering eller reparation af klima- og ventilationsanlæg på tog eller i bygninger.

Udledninger til vand og jord

Vi har ikke haft udledninger til vand eller jord, som overstiger grænseværdierne i bilag II til Europa-Parlamentets og rådets forordning nr. 166/2006.

Forbrug af miljøskadelige stoffer

Opgørelsen af særligt problematiske stoffer og problematiske stoffer er baseret på udtræk fra DSB's kemikaliedatabase sammenholdt med udtræk om indkøbte mængder kemiprodukter og forbrug af diesel til fremføring af tog.

Beregningsen for de særligt problematiske stoffer er udarbejdet for alle relevante kemiprodukter, mens beregningen for de problematiske stoffer er lavet ud fra et minusforbrug på 1000 liter eller 1000 kilo af de enkelte kemiprodukter.

Opgørelsen er lavet for januar til september måned og forbrug i oktober, november og december er baseret på tidligere års forbrug.

Tre udvalgte leverandører har indberettet forbrug af problematiske stoffer.



Biodiversitet og økosystemer

Vi vil tage ansvar for vores påvirkninger på natur og biodiversitet. Det skal ske gennem vores strategi, målsætninger og forretningsmodel.

Strategi

Gennem et tværgående biodiversitetsforum i DSB, vil vi i 2025 analysere vores strategi og forretningsmodels resiliens over for påvirkninger og risici relateret til biodiversitet og økosystemer samt overensstemmelse med relevante politiske målsætninger, både nationalt og internationalt.

Med baggrund i analysen af vores påvirkninger på biodiversitet og økosystemer vil vi udvælge flere indsatsområder, som vi fremadrettet vil arbejde med for at reducere vores negative påvirkninger.

Vores fokus vil ud fra vores analyse og indledende risikovurdering være centreret omkring vores direkte påvirkning på egne arealer, ejendomme og ejendomsudviklingsprojekter.

Da biodiversitet er et nyt område og der fortsat knytter sig væsentlige usikkerheder til opgørelsesmetoder og rapporteringsstandarder, for de indirekte påvirkninger, er der ikke på nuværende tidspunkt identificeret indsatser.

Vi har på nuværende tidspunkt ikke formuleret en omstillingsplan for vores væsentlige biodiversitetspåvirkninger.

Politik

Vi har på nuværende tidspunkt ikke formuleret en biodiversitetspolitik, som sætter retningen for, hvordan vi skal forbedre rammerne for vild natur og biodiversitet. Dette skyldes, at vi har behov for mere konkret viden på området.

I 2025 vil vi gennem vores biodiversitetsforum tilpasse vores miljøpolitik, således at den fremadrettet adresserer biodiversitet.



Påvirkning

Biodiversitet og økosystemer

Vi har i 2024 gennemført en analyse af vores påvirkninger på biodiversitet og økosystemer, som viser, at DSB har væsentlige direkte såvel som indirekte påvirkninger.

De direkte påvirkninger opstår ved, at vi udfører vores aktiviteter på arealer med en andel af værdifuld natur, som påvirker det lokale dyre- og planteliv.

De indirekte påvirkninger opstår gennem indkøb af varer og tjenesteydelser i vores værdikæde.

Vores større anlægs- og byggeprojekter, som inddrager naturområder, landbrugsarealer eller tidligere jernbanearealer, medfører særlige risici for natur- og biodiversitetspåvirkninger.

For at minimere disse risici vurderer vi natur- og biodiversitetspåvirkninger i vores projektforberejdelser og inddrager lokalsamfund via borgermøder og samarbejde med myndighederne om VVM-processer og lokalplaner.

I forbindelse med vores nye værksted i Næstved har denne tilgang blandt andet ført til etablering af erstatningsvandhuller og særlige hensyn til flagermus samt stisystemer og arealpleje, som sikrer lokal adgang til naturområder.

Vi vil yderligere identificere og vurdere behov for mitigerende handlinger samt fysiske, systemiske og omstillingsrisici knyttet til biodiversitet og økosystemer. Dette arbejde påbegyndes i 2025.

Analysen af vores påvirkninger er udarbejdet med udgangspunkt i eksisterende og offentligt tilgængelige data, hvor de fem største menneskeskabte drivkræfter for tab af biodiversitet er blevet kortlagt, og som ifølge The Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES) påvirker naturen:

- Ændringer i land- og havbrug
- Direkte udnyttelse af naturens ressourcer
- Klimaforandringer
- Forurening
- Invasive dyre- og plantearter

Arealanvendelse og ressourceforbrug er i den indledende analysefase vurderet som de væsentligste drivkræfter for vores påvirkninger på biodiversitet og økosystemer. Derfor er der lagt særligt vægt på disse to.

Direkte påvirkninger

Vores direkte påvirkninger på biodiversitet og økosystemer sker gennem udnyttelse af arealer med beskyttet natur, hvor vi udfører vores vedligeholdelses- og klargøringsaktiviteter.

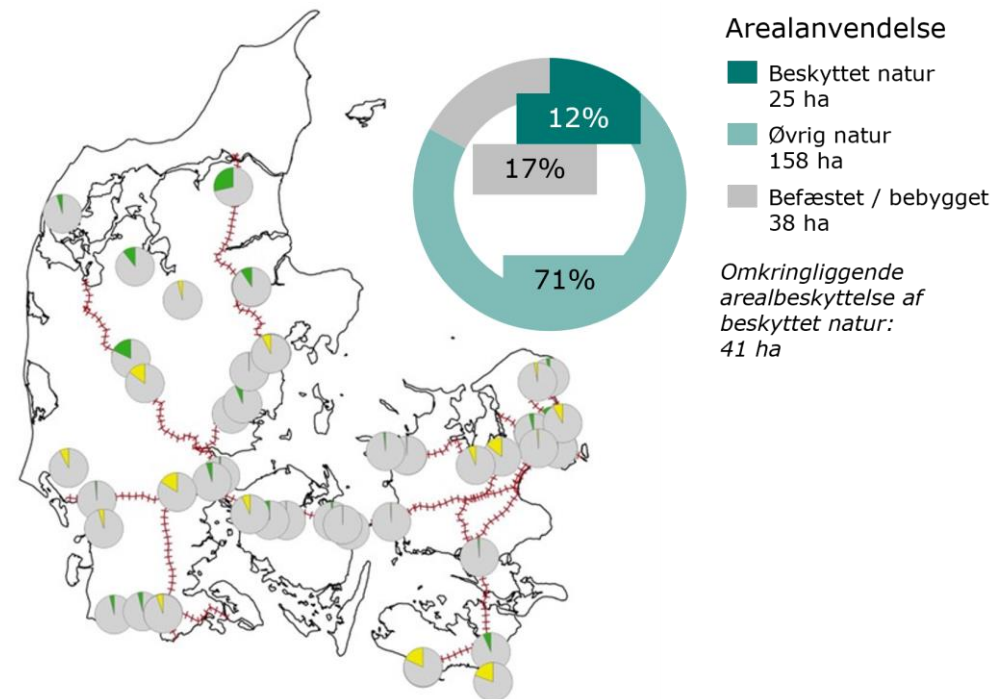
Kortlægningen er gennemført ved hjælp af GIS-redskaber, som løbende holdes opdateret.

Analysen identificerer potentielle negative påvirkninger. I 2025 vil vi undersøge mulighederne for at kortlægge vores faktiske negative påvirkninger ud fra en risikobaseret tilgang, hvor lokationer med størst sandsynlighed for potentielle negative påvirkninger, kortlægges først.

Der er gennemført to analyser.

Figur 8: Ejendomsudvikling (221 ha)

Hektar (ha)



Figuren viser den geografiske placering af DSB Ejendomsudviklings grunde med indhold af beskyttet natur. Gule markeringer viser grundens relative indhold af EU-habitatnatur eller §25 skov. Grønne markeringer viser grundens relative indhold af §3 natur. Lysegrå markeringer viser det relative indhold af grunden, som ikke er beskyttet. For omkringliggende værdifuld natur er eventuelle areal-overlap mellem forskellige beskyttelser ikke fratrækket.



Arealanvendelse

Den første analyse kortlægger vores påvirkning på naturen gennem arealanvendelse.

Grundstykker er blevet analyseret for overlap med §3-beskyttet natur og NOVANA-kortlagte naturtyper, herunder habitatnatur.

Natura 2000 områder er ikke taget med i deres helhed, da de ofte strækker sig over meget store arealer, der også indeholder områder, som ikke nødvendigvis kan betegnes som natur. Mulige påvirkninger af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000 områder undersøges fra 2025.

I alt er 711 grundstykker på 650 ha blevet analyseret for overlap med §3-beskyttet natur, EU-habitater og særligt værdifuld skov, også kaldet §25 skov.

Analysen konkluderer, at der er overlap mellem §3-beskyttet natur, EU-habitater og §25-skov, og det beregnede areal er derfor opgjort som summen af arealtyperne, fratrullet deres overlap. Omkringliggende beskyttet natur er medregnet via en bufferzone på 50 meter, som ikke er fratrullet overlap. Dette kan potentielt medføre, at visse arealer er medregnet flere gange.

Analysen konkluderer også, at vi sætter et aftryk på naturen gennem ændring af arealanvendelse ved deltagelse i ejendomsudviklingsprojekter.

Beregninger viser, at vi påvirker op til 220 ha arealer direkte. Af disse er 66 ha kategoriseret som beskyttet natur, hvoraf 25 ha ligger på vores egne arealer.

En relativt stor del af vores ejendomsudviklingsprojekter sker således på områder med naturværdi, hvilket kræver en særlig opmærksomhed på negative påvirkninger og mulige samspil med den lokale natur og biodiversitet.

Bynatur på lokationer i byområder

Den anden analyse kortlægger vores påvirkning på bynatur på lokationer i byområder, som på nuværende tidspunkt indgår i vores driftsarealer.

I alt er 570 ha arealer fordelt på 14.871 arealelementer bestående af 56 forskellige typer, blevet brugt i opgørelsen af bynatur. Omkringliggende beskyttet natur er medregnet via en bufferzone på 50 meter, som ikke er fratrullet overlap. Dette kan potentielt medføre, at visse arealer er medregnet flere gange.

Analysen konkluderer, at vi gennem vores drift på egne arealer og ejendomme med intensiv arealpleje påvirker omkring 420 ha arealer. Af disse arealer er 220 ha svarende til 52 procent bynaturområder, som inkluderer grønne områder og vegetation i bymiljøer.

Derudover påvirker vi 51 ha beskyttet natur, hvoraf 18 ha ligger på vores egne ejendomme. Dette betyder, at vores driftsaktiviteter på vores egne arealer har en indvirkning på både bynaturområder og beskyttede naturområder.

Truede arter er udeladt fra de to analyser, da der er stor variation i deres sårbarhed, og derfor kan det på nuværende tidspunkt ikke konkluderes, om deres tilstedeværelse på eller nær ved DSB's arealer medfører en risiko for påvirkning.

Naturbeskyttelseslovens §3

Beskyttelse af bestemte naturtyper som søer, vandløb, moser, enge, heder og overdrev. Beskyttelsen har til formål at forhindre tilstandsændringer, der kan skade deres naturtilstand.

Skovlovens §25

Skovarealer, der er registreret som naturmæssigt særlig værdifuld skov, hvor der er hjemmel i skovlovens §25 kan indgås aftale med skovejer om at fremme biologisk magfoldighed.

EU-habitatdirektiv

Et netværk af beskyttede naturområder i EU, der skal sikre overlevelsen af Euromas mest truede arter og habitater. Områderne består af fuglebeskyttelsesområder og/eller habitatområder og udpeges på grund af deres betydning for særlige arter eller naturtyper.

NOVANA-kortlagte naturtyper

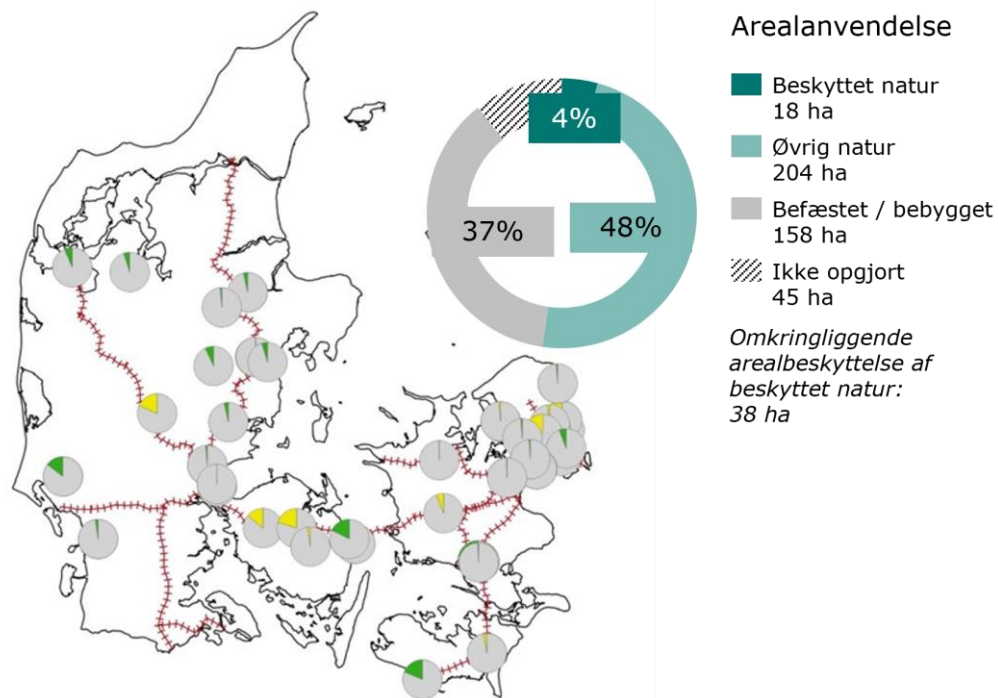
Naturtyper kortlagte under Det Nationale Overvågningsprogram for Vandmiljø og Natur under Naturstyrelsen.

IPBES

The Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services.

Figur 9: Drift på egne ejendomme (426 ha)

Hektar (ha)



Figuren viser den geografiske placering af DSB grunde med indhold af beskyttet natur. Gule markeringer viser grundens relative indhold af EU-habitatnatur eller §25 skov. Grønne markeringer viser grundens relative indhold af §3 natur. Lysegrå markeringer viser det relative indhold af grunden, som ikke er beskyttet. For omkringliggende værdifuld/beskyttet natur er eventuelle areal-overlap mellem forskellige beskyttelser ikke fratrukket.

Indirekte påvirkninger

Opgørelse af indirekte påvirkninger på biodiversitet er forbundet med usikkerheder, da de modeller der anvendes, har visse begrænsninger. Vores indledende analyse viser at indirekte påvirkninger på biodiversitet og økosystemer kan ske gennem ændringer i arealanvendelse fra vores værdikæde, herunder indkøb af strøm, materiel og reservedele, kioskvarer samt Facility Management relaterede serviceydelser.

Indkøb af strøm kan have en negativ påvirkning, da der i den danske elforsyning indgår en relativ stor andel af strøm produceret med biomasse.

Indkøb af materiel og reservedele kan påvirke biodiversiteten på grund af brugen af kritiske råvarer som stål, aluminium og kobber.

Indkøb af kioskvarer, især tobak, kødbaserede produkter og konfekturer, kan have negativ påvirkning, da produktionen af disse varer potentielt kan medføre biodiversitetstab gennem blandt andet et højt arealforbrug og skovrydning.

Facility Management serviceydelser, herunder kantinedrift og arealpleje, kan bidrage yderligere til disse påvirkninger.

Vores indirekte påvirkninger på biodiversitet og økosystemer kan potentielt bidrage til landdegradering, ørkendannelse eller jordforsegling.

Tiltag og ressourcer

Initiativer til at imøde påvirkninger, risici og muligheder

Vi har i 2024 gennemført en analyse af vores biodiversitetspåvirkning, påbegyndt forbedring af GIS-datagrundlag og indarbejde natur- og biodiversitet i vores større bygge- og anlægsprojekter.

Herudover har vi ikke gennemført konkrete handlinger eller afsat dedikerede ressourcer knyttet til biodiversitet og økosystemer, da vi har behov for at udvikle vores viden på området.

Arbejdet med biodiversitet og økosystemer organiseres inden for rammerne af vores eksisterende ESG governancestruktur.

I 2025 etablerer vi et tværgående biodiversitetsforum, som skal sikre at internationale og nationale lovgivningskrav på området overholdes ved at udarbejde forslag til det kommende strategiske arbejde med biodiversitet – herunder handlinger og ressourcer, resiliensanalyse af strategi og forretningsmodel, tilpasning af vores miljøpolitik samt målsætninger og påvirkninger.

Biodiversitetsforum vil også koordinere udviklingen af metoder og parametre, således at vi på længere sigt systematisk kan måle og rapportere direkte og eventuelt indirekte påvirkninger på biodiversitet og økosystemer samt kvantificere påvirkninger og finansielle risici.



Fremdrift i forhold til mål

Mål vedrørende biodiversitet og økosystemer

Vi har på nuværende tidspunkt ikke opstillet målsætninger for vores væsentlige påvirkninger på natur og biodiversitet, da der er behov for yderligere data og videreudvikling af metoder og indvirkningsindikatorer.

Arbejdet med dette påbegynder i 2025, hvor vi gennem vores interne biodiversitetsforum vil koordinere arbejdet med at forbedre vores datagrundlag og adaptere metoder til at kvantificere vores påvirkninger. Dette indebærer også at vi vil fastlægge baseline og referenceperioder samt overvåge og rapportere vores fremskridt løbende.



Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Ressourceforbruget samt affaldet fra vores forretning driver væsentlige miljøpåvirkninger i vores værdikæde.

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

DSB's miljøpolitik fastsætter rammerne for vores direkte og indirekte påvirkninger, som opstår fra vores egne aktiviteter og i hele værdikæden, både upstream og downstream udledninger.

Det fremgår blandt andet af miljøpolitikken, at vi stiller krav, samarbejder med leverandører og samarbejdspartnere samt yder en indsats for at minimere miljøpåvirkninger fra vores ressourceforbrug ved at reducere anvendelsen af jomfruelige materialer og øge brugen af bæredygtige ressourcer.

Miljøpolitikken fastsætter ligeledes rammerne for vores håndtering af affald. Vi prioriterer at forebygge og reducere affald gennem genbrug, reparation, istandsættelse, genfremstilling og ændret anvendelse, før vi overvejer genanvendelse.

Politik

Miljøpolitik

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's miljøpolitik sætter rammen for vores indsats for at minimere vores samlede miljøpåvirkninger og sikre overholdelse af gældende lovgivning på tværs af vores aktiviteter. Politikken tager afsæt i vores miljøpåvirkninger, bindende forpligtelser samt interessenternes forventninger til vores arbejde med at forebygge og minimere vores miljøpåvirkninger.

Miljøpolitikken gælder alle ansatte i DSB samt alle der arbejder for DSB.

Administration af politikken

Direktørkredsen er øverst ansvarlige for at implementere miljøpolitikken i DSB. Politikken opdateres efter behov og gennemgås minimum årligt for at sikre fortsat relevans og effektivitet. Direktørkredsen godkender årligt den reviderede miljøpolitik.



Påvirkning

Ressourcetilstrømning

DSB har et betydeligt forbrug af reservedele, som kommer fra vores vedligeholdelses- og klargøringsaktiviteter. Det drejer sig især om ressourcer, som alle er defineret som "High Impact Commodities" af Science Based Targets for Nature: stål, jern, kobber, sand og aluminium. Disse råvarer er alle karakteriseret ved at kunne have negativ påvirkning på natur og biodiversitet gennem areal- og vandforbrug, klimaforandringer og forurening.

Indkøb af nye tog udgør et væsentligt om end enkeltstående ressourceforbrug.

Som eksempel på påvirkningen i værdikæden, bidrager EB-lokomotiverne med et direkte ressourceforbrug svarende til lokomotivets vægt på cirka 90 tons.

Ifølge data fra EXIOBASE, som er en global database til beregning af klimaaftryk, fremgår det, at det samlede ressourcetræk forbundet med et lokomotiv kan være omkring 3.500 tons, hvoraf halvdelen stammer fra udvinding og bearbejdning af metaller, mens knap 40 procent er byggematerialer til bygninger og infrastruktur i værdikæden.

Som beskrevet i afsnittet om 'Tilpasninger til klimaforandringer', forventer vi et væsentligt lavere reservedelsforbrug som følge af udfasningen af vores gamle dieseltog.

Udover de direkte og indirekte miljøpåvirkninger i vores værdikæde, medfører ressourcecilstrømningen også risici og muligheder for vores

forretning. Større udsving i priserne på ressourcer, kan fordyre vores aktiviteter, mens større udsving i priserne på ressourcer samtidig er en mulighed for at reduceres vores omkostninger ved at reducere vores forbrug af ressourcer.

Affald

Vores forskellige forretningsaktiviteter bidrager med forskellige typer af affald, og gennem processer for håndtering af vores affald søger vi at minimere vores miljøpåvirkning.

Størstedelen af affaldet kommer fra vores vedligeholdelses- og klargøringsaktiviteter. Affaldet består blandt andet af jern, træ, pap og papir, som sorteres og genanvendes. Restaffald udgør også en stor del af affaldet, som forbrændes.

Mange passagerer er lig med meget affald, og derfor er det vigtigt at have tydelige og brugervenlige affaldsløsninger.

Kundeaffaldet fra stationer og tog består overvejende af restaffald samt plastik, madaffald, mad- og drikkekartoner og metal. Langt størstedelen af affaldet går til forbrænding, mens en mindre eftersorteres på 3 lokationer og sendes til genanvendelse.

DSB's 7-Eleven butikker producerer også en betydelig mængde af vores affald. En stor del af dette affald er organisk, pap samt plast, som sendes til genanvendelse. Under halvdelen af affaldet udgøres af restaffald, som sendes til forbrænding. Vi arbejder på at frasortere en endnu større andel af affaldet med henblik på at genanvende dette.

En mindre del af vores samlede affaldsmængder produceres i vores administration. Her udgør

restaffald størstedelen af affaldet. Der er dog potentiale for i højere grad at kildesortere dette med henblik på at øge genanvendelsen.

De samlede affaldsmængder svarer til cirka 20.000 husstande årligt.

Miljøpåvirkningen fra affaldet hænger sammen med ressourceforbruget. Vi arbejder på at reducere affaldsmængden gennem forebyggelse og genbrug samt at øge genanvendelsen gennem kildesortering på tværs af vores aktiviteter.

Vores aktiviteter medfører desuden en mængde farligt affald, som kan have en negativ miljøpåvirkning. Det farlige affald stammer primært fra vores vedligeholdelses- og klargøringsaktiviteter

EXIOBASE

EXIOBASE er en database, som blandt andet indeholder karakteristika fra 44 enkeltlande inklusiv Danmark og fem grupperinger for resten af verden.

Databasen bruges blandt andet til at beregne klimaaftryk.

EXIOBASE indeholder oplysninger om et stort antal emissionstyper. Modellen har lande- og branchedækning samt omfattende emissionsdækning tilknyttet.

EXIOBASE er udviklet af forskningssamarbejder og internationale organisationer og går under betegnelsen som blandt andet EXIOBASE.



Tiltag og ressourcer

Reduktion i forbruget af reservedele

Vi har gennem en årrække igangsat en række initiativer, som skal nedbringe 'overvedligehold' af vores tog – dog aldrig ved at gå på kompromis med sikkerheden.

Revisions- og eftersynsintervaller

Siden 2021 har vi haft fokus på at øge revisions- og eftersynsintervallerne på vores materiel. Der er på den baggrund gennemført en harmoniseret optimering af vedligeholdelsesaktiviteter på tværs af flåden, som har medført ændringer i reservedelsbestykning. Generelt har disse intervalforøgelser medført reduktioner i reservedelsforbruget på vores eksisterende materiel.

Bogierevisioner

I 2024 har vi øget intervallet mellem bogierevisioner, et servicetjek af bogierne, der medfører udskiftning af sliddele på IR4-togsæt med 20 procent fra hver 1,5 mio. km. til 1,8 mio. km.

Det er seneste forøgelse i intervallet, som måles efter hvor mange kilometer togsættet har kørt. Siden 2015 har vi samlet øget intervallet mellem bogierevisioner på IR4-togsæt med 66 procent. Da materialeforbruget er stort set det samme per revision, er materialeforbruget faldet med 66 procent pr. km.

Eftersynsintervaller

Arbejdet med at optimere vedligeholdelse af vores materiel fortsætter i 2025. Vi forventer at kunne øge eftersynsintervallet på EB-ellokomotiverne, vores dobbeltdækkervogne samt nye vogne, der leveres i 2025.

Vi arbejder derudover på at afskaffe 1 års eftersyn på S-tog.

Disse tiltag vil alle bidrage med:

- Reducere vores udgifter
- Færre værkstedsindgange
- Forøge antal af tog til rådighed for driften
- Reducere ressourceforbruget forbundet med vedligehold af vores materiel.

Genbrug af komponenter

Vi genbruger så vidt muligt vores udskiftede komponenter, som måtte have en restlevetid. Dette kalder vi omløbsdele.

I 2024 har vi brugt omkring en femtedel af vores samlede omkostninger til reservedele på indkøb af nye reservedele. Vi har brugt de resterende fire femtedele på omkostninger forbundet med omløbsdele. Denne andel dækker blandt andet over omkostninger forbundet med behandling og eventuel reparation af omløbsdele hos vores leverandører.

Vi reducerer ligeledes forbruget af nye komponenter ved at indkøbe og anvende brugte komponenter. Dette bidrager til at reducere miljøpåvirkningerne, ligesom det reducerer omkostningerne hertil.

Ligeledes bidrager dette til at minimere risikoen for ikke at kunne skaffe komponenter til vores ældre tog. I 2021 købte vi to komplette IC3-vognsæt. Herfra afmonterede vi alle væsentlige dele, som efterfølgende er brugt til at supplere vores generelle reservedelsbeholdning.

Kildesortering af affald

For at sikre en højere grad af genanvendelse af affald, har vi i 2024 sat nye affaldsstationer op, der giver kunderne mulighed for at kildesortere. De nye affaldsstationer vil være på plads på 100 af de største stationer ved årets udgang. Her vil vi, med kundernes hjælp, sortere affaldet i plast, metal, mad- og drikkekartoner samt restaffald. Disse affaldsgrupper er udvalgt med afsæt i det affald, kunderne typisk har. Indkøbet og opsætning af affaldsstationerne har kostet 3 mio. kr. Vi forventer at etablere affaldsstationer på flere stationer i 2025.

Manuel eftersortering

Ved udgangen af 2024 har vi udført manuel eftersortering af kundernes affald fra toget på tre lokationer. Dette gør vi for at øge andelen af kundernes affald, som kan sendes til genanvendelse.

I 2025 forventer vi at udvide vores manuelle eftersortering til også at omfatte affaldet fra S-togene på en yderligere lokation.

Kildesortering af internt affald

I 2024 har vi ligeledes påbegyndt implementering af kildesortering af affald internt i DSB. Således har vi påbegyndt udrulning af "koncepter" for kildesortering af affald til vores 7-Eleven butikker, stationsservice, depoter, kantiner samt udvalgte værkstedslokationer og vores administration.

Koncepterne omfatter bestilling af nye containere og skraldespande, tydelig opmærkning med de nationale ikoner samt brugerfokuseret kommunikation om korrekt sortering. Der vil blive fulgt løbende op på implementering af

koncepterne samt effekten på andelen af affald, som vi sender til genanvendelse.

Frasalg af IC4

I overensstemmelse med affaldshierarkiet forsøger vi så vidt muligt at frasælge vores tog, når vi ikke selv skal bruge dem mere. I november 2024 har en køber afhentet tre af i alt fem frasolgte IC4-togsæt. De resterende to er omfattet af en salgsaftale, men det er ikke endeligt aftalt med køber, hvornår de afhentes.

Når vi videresælger brugte tog medfører dette affaldsforebyggelse og udgør derved en ressourcebesparelse. Alternativet er at sende togene til ophug, hvoraf langt størstedelen (over 95 procent) af togets materialer bliver genanvendt. Direkte videresalg prioriteres, fordi det giver bedst økonomisk mening, samt er den bedste miljømæssige løsning.

I forbindelse med omstillingen fra diesel til el-materiel vil vi forsøge at videresælge de brugte IC4 og IC3 tog, som vi ikke skal anvende mere.



Fremdrift i forhold til mål

Mål for ressourceforbrug og cirkulær økonomi

På nuværende tidspunkt har vi ikke et selvstændigt mål for at reducere miljøpåvirkningen fra vores ressourceforbrug. Det skyldes blandt andet, at vores dataoverblik over vores ressourceforbrug endnu ikke er af tilstrækkelig kvalitet til at formulere et mål.

Vores målsætning om at reducere vores klimapåvirkning i Scope 3 omhandler dog også reduktioner i miljøpåvirkningerne fra vores ressourceforbrug.

I 2025 vil vi arbejde med at forbedre vores datagrundlag samt undersøge, hvorvidt vi kan formulere et selvstændigt mål, der er målrettet miljøpåvirkningerne fra vores ressourceforbrug, eller hvorvidt det er muligt at udvide vores mål for genanvendelse af affald til også at omfatte miljøpåvirkningerne fra vores ressourceforbrug.

Vi har siden 2019 haft et frivilligt mål om at genanvende 90 procent af vores affald i 2030. Dette mål er sat for at minimere miljøpåvirkningen som følge af vores ressourceforbrug ved at bidrage til, at ressourcerne bliver effektivt udnyttet.

I målet indgår det affald, som vi sorterer til genanvendelse. Dette er et frivilligt mål, og omfatter både det kundegenererede affald som det interne affald fra vedligehold og klargøring af tog, stationer, 7-Eleven butikker og administration. Målet kræver implementering af kildesortering på tværs af DSB, og at vi kommunikerer målet med vores kunder.

Årets udvikling på andelen af affald til genanvendelse fremgår i afsnit om affald.

Ressourcetilstrømning

Vores ressourceforbrug består blandt andet af diesel og el til togdrift, reservedele og øvrige produkter og materialer til togvedligehold, IT-udstyr samt varer til vores 7-Eleven butikker.

Vi har på nuværende tidspunkt ikke vægt-data over vores ressourceforbrug fordelt på de materialer, der er anvendt til at "fremstille" vores tjenesteydelser.

Vi arbejder på at fremskaffe data med fokus på ressourceforbruget forbundet med vedligeholdelse og indkøb af tog og vedligeholdelse samt opførsel af bygninger.

Vi prioriterer dataindhentning for materialeforbruget fra indkøbet af togdele, som udgør den væsentligste kilde til miljøpåvirkninger.

I 2024 har vi indledt dialog med udvalgte leverandører med henblik på at skaffe oplysninger om reservedelenes materialeindhold i vægt. Når vi gennem denne dialog har fundet en fremgangsmåde for registrering af disse data, vil metoden udvides til andre leverandører af reservedele.

Affald

Vores samlede affaldsmængder er steget med 65 procent fra 2023 til 2024. Udviklingen skyldes, at der i 2024 har været mange bygge- og anlægsprojekter, som har bidraget til den store stigning.

Antallet af bygge- og anlægsprojekter varierer fra år til år, og derfor er der også store variationer i mængde af affald. De mange bygge- og anlægsprojekter i 2024 har medført, at mængden af byggeaffald er steget væsentligt. I forbindelse med flere renoverings- og nedrivningsprojekter, er der generet en del affald til deponi, men også væsentlige mængder affald til genanvendelse, herunder beton. Det har betydet, at

andelen af affald til genanvendelse i år er på 50 procent og er dermed steget med 15 procentpoint i forhold til sidste år.

DSB har brugt kartoffelcentralen i Agerbæk som en pilot i forhold til hvordan og hvor meget materiale, som genanvendes eller på anden måde nyttiggøres i forhold til de materialer, der kommer fra nedrivningen og udgør cirka 70 procent

Tabel 11: Affald

Ton	Udvikling				Udvikling ift. 2019			Mål 2030 (Basisår 2019)
	2024	2023	Abs.	Pct.	2019 Basisår	Abs.	Pct.	
Genanvendt affald	5.857	2.484	3.373	136%	9.089	-3.232	-36%	
Forbrændingseget affald	3.213	3.117	97	3%	4.020	-806	-20%	
Specialbehandlet affald	1.320	1.401	-81	-6%	2.113	-793	-38%	
Deponeret affald	1.247	47	1.200	2551%	817	430	53%	
Affald i alt	11.638	7.049	4.589	65%	16.039	-4.402	-27%	90%
Andelen af genanvendt affald	50%	35%			57%			
Genanvendt affald	342							
Forbrændingseget affald	26							
Specialbehandlet affald	1.198							
Deponeret affald	206							
Farligt affald i alt	1.771							
Andelen af genanvendt farligt affald	19%							
Genanvendt affald	5.515							
Forbrændingseget affald	3.188							
Specialbehandlet affald	122							
Deponeret affald	1.041							
Ikke-farligt affald i alt	9.867							
Andelen af genanvendt ikke-farligt affald	56%							

Vi har ikke noget radioaktivt affald, hvorfor denne oplysning ikke indgår i vores rapportering.



af affaldet fra kartoffelcentralen. Mængden af affald fra projektet udgør cirka 80 procent af den samlede mængde bygge- og anlægsaffald.

For det affald, som DSB sender til forbrænding, er størstedelen husholdningslignende restaffald, og det affald, som sendes til specialbehandling, er overvejende farligt affald fra vedligehold af tog, men også affald i forbindelse med vedligehold af olieudskillere.

Affald til genanvendelse dækker over mange forskellige fraktioner; både det almindelige affald og bygge- og anlægsaffaldet. For det almindelige affald til genanvendelse, er det organiske affald fra vores 7-Eleven butikker, men også plast, papir og pap samt jernskrot fra vedligehold af tog. For bygge- og anlægsaffald er det beton og betonbrokker samt mursten, som udgør størstedelen af affaldet.

Affald til deponi er primært bygge- og anlægsaffald, og her udgør det asbestholdigt affald er stor del sammen med blandet byggeaffald til deponi.

Vi har ikke mulighed for at opgøre affald til genbrug eller anden nyttiggørelse, da vi ikke har data på vægt af de reservedele, som vi genbruger. Vi arbejder på at fremskaffe data ift. fremtidige opgørelser.

Vi modtager ikke data over affald, vi sender til anden nyttiggørelse fra vores renovatør. Vi er i gang med at undersøge, hvordan vi kan fremskaffe denne data, så den kan indgå i vores rapportering fremover.

Anvendt regnskabspraksis

Affald

Opgørelsen af mængden af bortskaffet affald er baseret på data fra de leverandører, som udfører opgaven for DSB. Den er baseret på en opgørelse af mængder afhentet til og med oktober måned. Afhentede mængder i november og december er estimeret på baggrund af de bortskaffede mængder affald i de tilsvarende måneder året før.

Bygge- og anlægsaffald bliver indberettet til DSB i forbindelse med afleveringsforretningen for byggeprojekterne. Mængder af bygge- og anlægsaffald fra et projekt indgår i årsrapporten for det år, hvor projektet bliver afleveret.

Fra 2024 er opgørelsen af affald desuden også delt op i farligt og ikke-farligt affald.

Vi har ikke noget radioaktivt affald, hvorfor denne ikke indgår i vores opgørelse.



EU Taksonomiforordning

EU's taksonomiforordning er et europæisk klassifikationssystem for økonomiske aktiviteter baseret på fælles definitioner af bæredygtighed.

Når en økonomisk aktivitet er miljømæssig bæredygtig, vil den udgøre et væsentligt bidrag til at opnå EU's klima- og miljømål. Hovedparten af DSB's aktiviteter er omfattet af EU Taksonomien og en stor del opfylder kravene til at kunne betegnes som bæredygtige.

I august 2024 gennemførte DSB sin første grønne obligationsudstedelse. Dette var med til at sikre en del af finansieringen til en mere bæredygtig drift, med investeringer i en ny grøn togtransport i Danmark. Med denne grønne finansieringsform forpligter DSB sig samtidig til at give investorer transparens om hvad netop den grønne finansiering anvendes til. Denne viden kan blandt andet opnås gennem opgørelserne, der baserer sig på EU Taksonomien.

Bæredygtige aktiviteter

Aktiviteterne kan benævnes bæredygtige under forudsætning af, at de opfylder de tekniske screeningskriterier for substantielt bidrag til mindst 1 af de 6 miljømål, som er udpeget.

Herudover skal det kunne dokumenteres, at aktiviteten ikke udøver signifikant skade på de øvrige miljømål, og at aktiviteten overholder definerede sociale minimumsgarantier.

Som jernbanevirksomhed er vi omfattet af kravene til rapporteringen under punkterne:

- Mellembys passagertransport med jernbane, CCM/CCA 6.1
- Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej, CCM 6.3
- Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer, CCM 6.5
- Infrastruktur til jernbanetransport, CCM/CCA 6.14
- Renovering af eksisterende bygninger, bygge- og anlægsarbejder eller forberedelse heraf, CCM 7.2/CE 3.2
- Erhvervelse og ejerskab af bygninger, CCM 7.7

Taksonomi-bæredygtige aktiviteter opgøres som forholdet mellem henholdsvis omsætning, investeringer og omkostninger, der kan kvalificeres som bæredygtige gennem opfyldelse af screeningskriterierne beskrevet i taksonomiforordningen, samt koncernens samlede henholdsvis omsætning, investeringer og den andel af omkostningerne, som er omfattet af EU's taksonomiforordning.

Anvendt regnskabspraksis vedrørende EU's taksonomiforordning fremgår af efterfølgende sider.

Omsætning

De taksonomi-omfattede aktiviteters andel af omsætningen udgør 90 procent, hvilket er en stigning i forhold til 2023 på 2 procent point. De taksonomi-bæredygtige aktiviteter udgør 58

procent, svarende til en stigning på 4 procent point i forhold til niveauet i 2023.

Udviklingen er præget af en generel stigning i passageromsætningen.

Investeringer

De taksonomi-omfattede aktiviteters andel af investeringerne udgør 94 procent, hvilket er samme niveau som i 2023.

De taksonomi-bæredygtige aktiviteter udgør 87 procent, hvilket er et fald på 1 procent point i forhold til 2023.

De væsentligste ændringer i forhold til 2023 er færre investeringer i forbindelse med anskaffelse af nyt materiel og tilhørende værksteder.

Omkostninger

De taksonomi-omfattede aktiviteters andel af de samlede omkostninger udgør 40 procent.

Andelen af omkostninger, som er omfattet af EU's taksonomiforordning og som er miljømæssigt bæredygtige udgør 60 procent, hvilket er en stigning på 5 procent point i forhold til 2023, og andelen som er taksonomiomfattet, men ikke bæredygtige udgør 40 procent, et fald på 5 procent point i forhold til 2023.

Den væsentligste ændring i forhold til 2023 i andelen af bæredygtige omkostninger omfattet af taksonomiforordningen er stigninger i både vedligeholdelse af elektrisk togmateriel og stationer samt leje af togmateriel hos ekstern udlejer.

Modsat er der et fald i andelen af de ikke bæredygtige omkostninger omfattet af taksonomien,

som skyldes øget anvendelse af elektriske lokomotiver med lejede vogne i den internationale trafik til og fra Tyskland, som tidligere blev kørt med dieseldrevne IC3-togsæt.



Tabel 12: EU Taksonomi Omsætning

Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Abso- lutte omsæt- ning (3) DKKm	Andel af omsæt- ning (4) Pct	Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Mini- mums- garan- tier (17) Ja/Nej	Andel af om- sætningen, der er i over- ensstem- melse med klassifi- cerings- systemet, år 2023 (18) Pct	Kategori (mulig- heds- ska- bende aktivi- tet) (19) M	Kategori (omstil- lings- aktivi- tet) (20) O
				Modvirk- ning af klima- ændrin- ger (5) Ja, Nej, ejOm	Tilpas- ning til klima- ændrin- ger (6) Ja, Nej, ejOm	Vand- og hav- ressour- cer (7) Ja, Nej, ejOm	Cirkulær økonomi (8) Ja, Nej, ejOm	Forure- ning (9) Ja, Nej, ejOm	Bio- diversi- tet og øko- syste- mer (10) Ja, Nej, ejOm	Modvirk- ning af klima- ændrin- ger (11) Ja/Nej	Tilpas- ning til klima- ændrin- ger (12) Ja/Nej	Vand- og hav- ressour- cer (13) Ja/Nej	Cirkulær økonomi (14) Ja/Nej	Forure- ning (15) Ja/Nej	Bio- diversi- tet og øko- syste- mer (16) Ja/Nej				
				Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej				
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet																			
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																			
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM 6.1	4.918	41%	Ja	Nej	EjOm	EjOm	EjOm	EjOm	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	38%		
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	2.002	17%	Ja	Nej	EjOm	EjOm	EjOm	EjOm	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	16%	M	
Omsætning, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		6.920	58%	58%	0%	0%	0%	0%	0%	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	54%		
Heraf muligskabende aktiviteter		2.002	17%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	16%	M	
Heraf omstillingsaktiviteter		0	0%	0%						Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0%		
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet)				Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm										
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM/CCA 6.1	2.953	25%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								25%		
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM/CCA 6.14	770	5%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								8%		
Erhvervelse og ejerskab af bygninger	CCM/CCA 7.7	179	2%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								1%		
Omsætning, der hidrører fra aktiviteter, der er omfattet af klassifi- ceringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (akti- viteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssyste- met) (A.2)		3.902	32%	32%	0%	0%	0%	0%	0%								34%		
I alt (A.1 + A.2)		10.822	90%	90%	0%	0%	0%	0%	0%								88%		
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet																			
Omsætning, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		1.225	10%																
I alt (A + B)		12.047	100%																



Tabel 13: EU Taksonomi Investeringer

Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Abso- lutte CapEx (3) DKKm	Andel af CapEx (4) Pct	Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Mini- mums- garan- tier (17) Ja/Nej	Andel af CA- PEX, der er i over- ensstem- melse med klassifi- cerings- systemet, år 2023 (18) Pct	Kategori (mulig- heds- skabe aktivi- tet) (19) M	Kategori (omstil- lings- aktivi- tet) (20) O	
				Modvirk- ning af klima- ændrin- ger (5)	Tilpas- ning til klima- ændrin- ger (6)	Vand- og hav- ressour- cer (7)	Cirkulær økonomi (8)	Forure- ning (9)	Bio- diversi- tet og øko- syste- mer (10)	Mod- virkning af klima- ændrin- ger (11)	Tilpas- ning til klima- ændrin- ger (12)	Vand- og hav- ressour- cer (13)	Cirkulær økonomi (14)	Forure- ning (15)	Bio- diversi- tet og øko- syste- mer (16)					
				Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej					
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet																				
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																				
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM 6.1	1.136	36%	Ja	Nej	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	38%			
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	1.575	50%	Ja	Nej	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	50%	M		
Investeringer, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktivite- ter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		2.711	87%	87%	0%	0%	0%	0%	0%	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	88%			
Heraf muligskabende aktiviteter		1.575	50%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	50%	M		
Heraf omstillingsaktiviteter		0	0%	0%						Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0%			
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i over- ensstemmelse med klassificeringssystemet)				Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm											
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM/CCA 6.1	203	6%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								6%			
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM/CCA 6.14	25	1%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								0%			
Investeringer, der hidrører fra aktiviteter, der er omfattet af klassi- ficeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klas- sificeringssystemet) (A.2)		228	7%	7%	0%	0%	0%	0%	0%								6%			
I alt (A.1 + A.2)		2.939	94%	94%	0%	0%	0%	0%	0%								94%			
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet																				
Investeringer, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		193	6%																	
I alt (A + B)		3.132	100%																	



Tabel 14: EU Taksonomi Driftsomkostninger

	Kriterium for væsentligt bidrag									DNSH-kriterier ("ikke gøre væsentlig skade")						Andel af omkostningerne, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, år 2023 (18)	Kategori (muligheds-skabende aktivitet) (19)	Kategori (omstillings-aktivitet) (20)	
	Kode (2)	Abso-lutte omkost-ninger (3)	Andel af omkost-ninger (4)	Modvirk-ning af klima-ændrin-ger (5)	Tilpas-ning til klima-ændrin-ger (6)	Vand-og hav-ressour-cer (7)	Cirkulær økonomi (8)	Forure-ning (9)	Bio-diversi-tet og øko-syste-mer (10)	Modvirk-ning af klima-ændrin-ger (11)	Tilpas-ning til klima-ændrin-ger (12)	Vand-og hav-ressour-cer (13)	Cirkulær økonomi (14)	Forure-ning (15)	Bio-diversi-tet og øko-syste-mer (16)				Mini-mums-garan-tier (17)
Økonomiske aktiviteter (1)		DKKm	Pct	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja, Nej, ejOm	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Pct	M	O
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet																			
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																			
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM 6.1	-2.042	50%	Ja	Nej	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	47%		
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	-404	10%	Ja	Nej	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	8%	M	
Omkostninger, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		-2.446	60%	60%	0%	0%	0%	0%	0%	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	55%		
Heraf muligskabende aktiviteter		-404	10%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	8%	M	
Heraf omstillingsaktiviteter		0	0%	0%						Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	0%		
A.2 Aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet)																			
Renovering af eksisterende bygninger	CCM/CCA 7.2/CE 3.2	-45	1%	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm	Om, ejOm								1%		
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM/CCA 6.1	-1.342	33%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								37%		
Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej	CCM/CCA 6.3	-69	2%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								2%		
Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer	CCM/CCA 6.5	-3	0%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								0%		
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM/CCA 6.14	-145	3%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								4%		
Erhvervelse og ejerskab af bygninger	CCM/CCA 7.7	-54	1%	Om	Om	ejOm	ejOm	ejOm	ejOm								1%		
Omkostninger, der hidrører fra aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.2)		-1.658	40%	40%	0%	0%	0%	0%	0%								45%		
I alt (A.1 + A.2)		-4.104	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								100%		
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet																			
Omkostninger, der hidrører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (B)		0	0%																
I alt (A + B)		-4.104	100%																



Tabel 15: EU Taksonomi Omsætning - andele

	Andel af omsætning/samlet omsætning	
	I overensstemmelse med klassificeringssystem pr. mål	Omfattet af klassificeringssystemet pr. mål
Modvirkning af klimaændringer (CCM)	58%	90%
Tilpasning til klimaændringer (CCA)	0%	90%
Vand- og havressourcer (WTR)	0%	0%
Cirkulær økonomi (CE)	0%	0%
Forurening (PPC)	0%	0%
Biodiversitet og økosystemer (BIO)	0%	0%

Tabel 16: EU Taksonomi Driftsomkostninger - andele

	Andel af driftsomkostninger/samlet driftsomkostninger	
	I overensstemmelse med klassificeringssystem pr. mål	Omfattet af klassificeringssystemet pr. mål
Modvirkning af klimaændringer (CCM)	60%	99%
Tilpasning til klimaændringer (CCA)	0%	99%
Vand- og havressourcer (WTR)	0%	0%
Cirkulær økonomi (CE)	0%	1%
Forurening (PPC)	0%	0%
Biodiversitet og økosystemer (BIO)	0%	0%

Tabel 17: EU Taksonomi Investering - andele

	Andel af investeringer/samlet investeringer	
	I overensstemmelse med klassificeringssystem pr. mål	Omfattet af klassificeringssystemet pr. mål
Modvirkning af klimaændringer (CCM)	87%	94%
Tilpasning til klimaændringer (CCA)	0%	94%
Vand- og havressourcer (WTR)	0%	0%
Cirkulær økonomi (CE)	0%	0%
Forurening (PPC)	0%	0%
Biodiversitet og økosystemer (BIO)	0%	0%

Tabel 18: EU Taksonomi Investeringer justeret for Green Bond

	Kode (2)	2024	
		Abso-lutte CapEx (3)	Andel af CapEx (4)
Økonomiske aktiviteter (1)	DKKm	Pct	
A. Aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet			
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet)			
Mellembypassagertransport med jernbane	CCM 6.1	1.136	36%
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14	1.575	50%
Justering for Green Bond		-816	
Korrigeret investeringer, der hidrører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med klassificeringssystemet) (A.1)		759	24%
I alt (A + B)		3.132	



Tabel 19: Atom- og gasrelaterede aktiviteter

Atomenergirelaterede aktiviteter		
1.	Virksomheden varetager, finansierer eller har eksponeringer mod forskning inden for samt udvikling, demonstration og ibrugtagning af innovative elproduktionsanlæg, som producerer energi fra nukleare processer med en minimal mængde affald fra brændselskredsløbet.	Nej
2.	Virksomheden varetager, finansierer eller har eksponeringer mod opførelse og sikker drift af nye atomanlæg med henblik på elproduktion eller varmebehandling, herunder med henblik på fjernvarme eller industrielle processer såsom brintproduktion samt sikkerhedsopgraderinger heraf, idet den anvender de bedste tilgængelige teknologier.	Nej
3.	Virksomheden varetager, finansierer eller har eksponeringer mod sikker drift af eksisterende atomanlæg, som producerer elektricitet eller foretager varmebehandling, herunder med henblik på fjernvarme eller industrielle processer såsom brintproduktion samt sikkerhedsopgraderinger heraf.	Nej
Fossilgasrelaterede aktiviteter		
4.	Virksomheden varetager, finansierer eller har eksponeringer mod opførelse eller drift af elproduktionsanlæg, som producerer elektricitet ved hjælp af fossile gasformige brændstoffer.	Nej
5.	Virksomheden varetager, finansierer eller har eksponeringer mod opførelse, renovering og drift af anlæg til kraftvarmeproduktion af varme/køling og elektricitet, som anvender fossile gasformige brændstoffer.	Nej
6.	Virksomheden varetager, finansierer eller har eksponeringer mod opførelse, renovering og drift af varmeproduktionsanlæg, som producerer varme/køling ved hjælp af fossile gasformige brændstoffer.	Nej

Anvendt regnskabspraksis

Vi rapporterer på EU-Taksonomiforordningen i henhold til Europa Parlamentets og Rådets Forordning 2020/852 af 18. juni 2020 samt supplerende reguleringer hertil i forordningerne 2021/2139, 2021/2178, 2022/1214 samt 2023/2486 og i henhold til direktiv 2013/34/EU om ikke-finansiell rapportering.

Taksonomiforordningen og supplerende reguleringer med tilhørende tekniske screeningskriterier fastlægger de betingelser, som en økonomisk aktivitet skal opfylde for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtig inden for rammerne af EU-klassificeringssystemet. Herunder at den økonomiske aktivitet bidrager væsentligt til at nå et eller flere af de 6 miljømål og

samtidig undlader at gøre væsentlig skade på de øvrige miljømål.

- Modvirkning af klimaændringer
- Tilpasning til klimaændringer
- Bæredygtig anvendelse og beskyttelse af vand og havressourcer
- Omstilling til cirkulær økonomi
- Forebyggelse og bekæmpelse af forurening
- Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer

Minimumsgarantier

Herudover skal aktiviteten udøves i overensstemmelse med en række minimumsgarantier,

som omfatter OECD's retningslinjer for multinationale selskaber og FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder, herunder grundlæggende principper og rettigheder fastsat i regi af Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) og i de internationale grundlæggende menneskerettighedsinstrumenter.

Screeningsproces for aktiviteter

Taksonomi-omfattede aktiviteter angiver, hvor stor en andel af koncernens henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger, der udgøres af økonomiske aktiviteter, som er omfattet af forordningen. Taksonomi-bæredygtige aktiviteter angiver, om aktiviteten også opfylder kriterierne for at blive kvalificeret som miljømæssigt bæredygtig.

Det er muligt at anvende flere kriterier for, hvor hver enkelt aktivitet bidrager. For DSB gælder, at det væsentlige bidrag er modvirkning af klimaforandringer (Climate Change Mitigation – CCM).

Vi har ud fra de angivne beskrivelser af aktiviteter identificeret, at koncernen er omfattet af nedenstående økonomiske aktiviteter med deraf afledte screeningskriterier:

Mellembyspassagertransport med jernbane, CCM/CCA 6.1,

hvor aktiviteten skal efterleve et af følgende kriterier: Tog og personvogne har ingen direkte CO₂ emissioner (fra udstødning), eller tog og personvogne har ingen direkte CO₂ emissioner (fra udstødning), når de kører på et spor med den nødvendige infrastruktur og anvender en konventionel motor, hvor en sådan infrastruktur ikke er tilgængelig (elektrodiesel).

- DSB's aktiviteter omfatter togdrift med enten diesel eller elektrisk fremførsel. Elektrisk fremførsel efterlever de nævnte kriterier, idet der herved ikke er direkte CO₂ emissioner.

Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej, CCM 6.3, omfattende køb, finansiering, leasing, udlejning og drift af transportkøretøjer i byer og forstæder til personbefordring og personbefordring ad landevej. Aktiviteten skal leveres uden CO₂ emissioner (fra udstødning).

- DSB yder i forbindelse med eksempelvis sporarbejder erstatningskørsel for passagererne i form af buskørsel på de berørte strækninger. På nuværende tidspunkt efterlever erstatningskørsel ikke kriterierne om ingen CO₂ emissioner (fra udstødning).

Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer, CCM 6.5, omfattende køb, leje, leasing og drift af køretøjer. Aktiviteten må indtil 31. december 2025 maksimalt have CO₂ emissioner på 50 gram CO₂ pr. km. og fra 2026 ingen emissioner.

- DSB's aktiviteter omfatter leasing af et antal person- og varebiler i forbindelse med driften af blandt andet stationer og værksteder. De nuværende leasingaftaler af køretøjer på konventionelt brændstof bliver løbende ændret til elektriske køretøjer og dermed også til køretøjer uden emissioner. Da beløbet til leasing af køretøjer under emissionsgrænsen betragtes som værende minimal, udelades det at opgøre den bæredygtige andel.

**Infrastruktur til jernbanetransport, CCM/CCA 6.14,**

hvor aktiviteten blandt andet omfatter overførsel af passagerer fra jernbane til jernbane eller fra andre former til jernbane, herunder stationer.

- Under dette punkt henregnes bl.a. indtægter samt omkostninger i relation til vedligeholdelse og service af stationer.

Renovering af eksisterende bygninger, CCM 7.2/CE 3.2,

bygge- og anlægsarbejder eller forberedelse heraf.

- Under dette punkt henregnes omkostninger til renovering og vedligeholdelse af bygninger og arealer, som ikke er stationer.

Erhvervelse og ejerskab af bygninger, CCM 7.7

- Under dette punkt henregnes indtægter til drift af bygninger og arealer uden relation til togdriften eller ejendomsudviklingsprojekter. Herudover henregnes også omkostninger til husleje.

Regnskabspraksis for KPI'er

Taksonomi-omfattede aktiviteter udtrykkes ved en KPI (Key Performance Indicator) og opgøres som forholdet mellem henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger, der kan anses for omfattede af taksonomien og koncernens samlede henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger.

De taksonomi-bæredygtige aktiviteter udtrykkes ved en KPI og opgøres som forholdet mellem henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger, der kan kvalificeres som

bæredygtige gennem opfyldelse af screeningskriterierne, og koncernens samlede henholdsvis omsætning, investeringer og driftsomkostninger.

Fælles for både omsætning, investeringer og omkostninger er, at der anvendes en fordelingsnøgle for fjern- og regionaltogstrafikken, for at skelne mellem elektrisk og olieførende materiel.

Metoden er, at antallet af litra kilometer afviklet med henholdsvis kørestrøm og olie opgøres og forholdet imellem dem anvendes som fordelingsnøgle.

Omsætning

Omsætning omfattet af taksonomiforordningen er opgjort, som den andel af DSB's omsætning, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter og omfatter passageromsætning, trafikkontraktindtægter, indtægter ved reparation og vedligehold af togmateriel, ved udlejning og salg af togmateriel, ved udlejning eller salg af ejendomme og arealer, samt arbejde udført for egen regning og opført under aktiver. Indtægter ved salg af kioskvarer er ikke en del af de taksonomiomfattede økonomiske aktiviteter og er derfor ikke medtaget.

For fjern- og regionaltrafik i CCM 6.1 gælder, at den tidligere omtalte fordelingsnøgle anvendes på passageromsætningen, ud fra hvilken type materiel der er anvendt på de respektive strækninger, som dermed er med til at bestemme, hvad der betragtes som værende bæredygtigt. Samtidig anvendes fordelingsnøglen også på de øvrige indtægtselementer, som ikke er passageromsætning. Det samme gælder den allokerede kontraktbetaling.

For de lejeindtægter der genereres på stationerne, som hører under CCM 6.14 gælder, at for fjern- og regionaltrafikken anvendes den omtalte fordelingsnøgle til at bestemme, hvad der betragtes som værende bæredygtigt. Det samme gør sig gældende for de øvrige indtægter. Den tilhørende allokerede kontraktbetaling bliver tilsvarende fordelt med fordelingsnøglen.

Investeringer

Investeringer er opgjort som den andel af DSB's investeringer, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter, hvor der primært er tale om investeringer i nyt eldrevet togmateriel, nye værksteder, store eftersyn, herunder indkøb af omløbs- og reservedele samt investeringer på stationer. Investeringer i relation til salgs- og informationssystemer samt kioskaktiviteter er ikke medtaget, da de ikke er omfattet af Taksonomiforordningen.

For investeringer under CCM 6.14, gælder, at den tidligere omtalte fordelingsnøgle for fjern- og regionaltogstrafik anvendes til at fordele mellem, hvad der kan betragtes som værende bæredygtigt for fjern- og regionalstationer samt ejendomme der ikke anvendes i togdriften.

Driftsomkostninger

Driftsomkostninger omfatter den andel af DSB's omkostninger, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter, herunder primært omkostninger i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af materiel, infrastrukturafgifter til togdriften, materielleje til eksterne udlejere, driftsomkostninger til de store omstillingsprojekter, husleje, renovering af bygninger, kortfristede leasingkontrakter, samt andre direkte udgifter, der vedrører den daglige vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver.

Det er vurderet, at definitionen ikke omfatter personaleudgifter ved fremføring af tog, omkostninger til energi ved fremføring, centralt og decentralt overhead, omkostninger til salgskanaler, omkostninger til planlægning af trafik og personale samt omkostninger i forbindelse med salg af kioskvarer med videre.

De driftsomkostninger under CCM 6.1 til fjern- og regionaltrafik, som ikke i den bagvedliggende bogføring har en angivelse af hvilken type materiel, der er anvendt, vil den førømtalte fordelingsnøgle blive anvendt. For driftsomkostninger under CCM 6.14 vil fordelingsnøglen blive anvendt på fjern- og regionalstationer.

Aktiviteter under EU Taksonomien, som opfylder screeningskriterierne Omsætning

Tæller: Den del af omsætningen, som efterlever de tekniske screeningskriterier om ingen direkte CO₂-emissioner (fra udstødning) er medtaget. Det omfatter overvejende den passageromsætning og kontraktbetaling, som er genereret af den elektriske togdrift, som ikke har CO₂ emissioner og omsætning ved blandt andet drift og vedligeholdelse af stationer, hvor elektriske tog passerer. Sikkerheds- og trafiksystemer, planlægningstjenester med videre er også medtaget. Omsætning ved aktiviteter, der er foretaget med dieseldreven trækraft er ikke medtaget.

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede omsætningsdele kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner: DSB Koncernens samlede indtægter, som de fremgår af note 2.1, 2.2 og 2.3.



Investeringer

Tæller: Investeringer omfatter den andel af DSB's investeringer, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter og består blandt andet af investeringer i nyt eldrevet togmateriel, nye værksteder, store eftersyn - herunder indkøb af omløbs- og reservedele samt investeringer på stationer.

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede omsætningsdele kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner: DSB Koncernens tilgang af immaterielle og materielle anlæg, som de fremgår af note 3.1 og 3.2.

Driftsomkostninger

Tæller: Driftsomkostninger omfatter den andel af DSB's omkostninger, der kan henføres til en af ovenstående økonomiske aktiviteter, som primært vedrører omkostninger i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af materiel, infrastrukturafgifter, materielleje, omkostninger i forbindelse med de store omstillingsprojekter, renovering af bygninger, samt andre direkte udgifter, der vedrører den daglige vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver.

Der er ingen risiko for dobbelttælling i tælleren, da ingen af andelene af de allokerede omsætningsdele kan blive klassificeret som værende inkluderet i flere aktiviteter.

Nævner: Koncernens samlede driftsomkostninger, fraregnet den andel af DSB's driftsomkostninger, som ikke er omfattet af taksonomien. Det er vurderet, at definitionen ikke omfatter bl.a. personaleudgifter ved fremføring af tog,

omkostninger til energi ved fremføring, centralt og decentralt overhead samt omkostninger ifm. salg af kioskvare mv.

Kriterier for væsentligt bidrag

DSB's økonomiske aktiviteter er vurderet i forhold til, om de bidrager til at modvirke klimaændringer. Udgangspunktet for gennemgangen har været forordningen 2020/852, 2023/2486 samt de tilhørende tekniske screeningskriterier.

Det er de samme overvejelser, der gør sig gældende indenfor såvel omsætning, investeringer og omkostninger.

Modvirkning af klimaændringer

Passagertransport med tog er grundlæggende en aktivitet, der bidrager til at modvirke klimaændringer, idet CO₂-udledningen er lavere end for andre transportmidler. Elektrisk togtrafik er anført til at bidrage til modvirkning af klimaændringer.

DSB's overordnede strategi er at omstille trafikken til udelukkende at være elektrisk. DSB har fortsat drift med dieselmateriel, og disse aktiviteter er vurderet til ikke at modvirke klimaændringer.

DSB er midt i anskaffelsen af nyt elektrisk materiel til erstatning af det nuværende dieselmateriel. Det medfører over de kommende år en kraftig reduktion i forbruget af dieselolie og dermed en markant reduktion i CO₂-udledningen.

Frem mod 2030 vil CO₂-udledningen blive reduceret med 98 % i Scope 1 og 2 i forhold til 2019, dels på grund af omstillingen til elektrisk drift og dels på grund af Danmarks nationale

ambitioner om 100 procent vedvarende elektricitet i 2030.

S-togs trafikken er 100 procent elektrisk, mens 61 procent af fjern- og regionaltrafikken er elektrisk. Samlet er 68 procent af DSB's trafik elektrisk i 2024.

I de økonomiske aktiviteter, hvor DSB opererer, er der ikke yderligere kriterier for væsentlige bidrag til at kunne blive betragtet som værende bæredygtige.

DNSH – 'Do No Significant Harm'

DSB's økonomiske aktiviteter er yderligere vurderet i forhold til princippet om ikke at gøre væsentlig skade på øvrige miljøforhold. Udgangspunktet for gennemgangen har været den samme, som for væsentligt bidrag.

Det er de samme overvejelser, der gør sig gældende indenfor såvel omsætning, investeringer og omkostninger. Dog er kravene ikke ens i de forskellige økonomiske aktiviteter, hvor DSB opererer.

Mellembyspassagertransport med jernbane, CCM 6.1

Tilpasning til klimaændringer

For de to økonomiske aktiviteter som vurderes bæredygtige for DSB, er kravene ens for tilpasning til klimaforandringer.

DSB's trafik køres på infrastruktur, som er ejet af og forvaltes af Banedanmark og Sund & Bælt.

De største konsekvenser ved klimaforandringer og tiltagende forekomster af ekstreme vejrhændelser i fremtiden, at det vil påvirke og udfordre DSB's evne til at afvikle togdriften.

Derfor har DSB gennemført en analyse ved brug af værktøjet Klimaatlas fra Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), hvor FN's klimapanel (IPCC) klimascenarier er indarbejdet i en dansk kontekst. Dertil er der anvendt generelle indsigter fra DMI's seneste opdatering om fremtidens danske klima, som tager udgangspunkt i et mellemhøjt udledningsscenarie svarende til RCP (Representative Concentration Pathways) 4,5 frem mod år 2100.

I henhold til Appendiks A stk. II fra Rådets forordning (EU) 2020/852 er DSB's passagertransport udsat for akutte og kroniske risici relateret til ændringer i vand-, vind- og jordforhold som følge af klimaforandringer. De væsentlige er:

- Skybrud og kraftige regnhændelser, som vil blive kraftigere og forekomme hyppigere i fremtiden
- Stigning i middelvandstanden i havene omkring Danmark
- Stormfloder vil forekomme oftere og ramme mere voldsomt
- Storme og kraftigere vindstyrker vil forekomme oftere.

Historisk har storme været den hyppigste vejrårsag til begrænsninger i den nationale togdrift. Ifølge RCP 4,5-scenariet vil Danmark fremadrettet opleve en øget forekomst af storme og kraftigere vindstyrker, som vil medføre en betydelig indvirkning på togdriften, da det kan føre til nedfaldne køreledninger og væltede træer.

Der vil i fremtiden også være større forekomster af jordskred som følge af klimaforandringerne. Dette skyldes hyppigere forekomster af tørke, som efterfølges af voldsom nedbør der vil øge sandsynligheden for erosion. Dette vil medføre



en øget risiko for jordskred langs banestrækninger hvor DSB opererer.

Tilpasning til de risici som følge af klimaforandringer foregår i samarbejde med ejerne af den infrastruktur, som DSB benytter. Derfor udarbejdes beredskabsplaner på tværs af jernbanesektoren. Banedanmark har i samarbejde med jernbaneselskaberne i Danmark udarbejdet beredskabsplaner, som sikrer, at de trafikale konsekvenser er kendte, og at planerne hurtigt kan implementeres for at minimere driftsmæssige forstyrrelser.

For knudepunkterne København H, Kastrup og Storebælt er der defineret særlige indsatser med selvstændige beredskabsplaner. DSB deltager aktivt i et forum for kommuner og Banedanmark, der fokuserer på stormflodsforanstaltninger omkring København.

Storebæltsforbindelsen er tilsvarende kritisk infrastruktur, som sikrer forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark. Derfor er der gennemført en særlig klimasikringsindsats, hvor der er anvendt et klimasikringsscenario baseret på en 10.000 års hændelse, svarende til RCP 8,5. Der er udarbejdet en disponeringsplan, der beskriver beslutningsprocessen ved storm, herunder forskellige niveauer for ændringer i trafikken samt genåbning, når vindforholdene tillader det.

Helt generelt reduceres det normale driftsniveau ved storm, hvilket også påvirker antallet af passagerer i DSB's tog.

De eksisterende og kommende tilpasninger samt beredskabsplaner gør det muligt for DSB, sammen med vores vigtigste samarbejdspartnere, effektivt at håndtere de risici og udfordringer,

som klimaforandringerne medfører. Dette sikrer, at vi også i fremtiden kan opretholde en stabil og sikker passagertransport med jernbane.

Cirkulær økonomi

DSB arbejder målrettet med både at reducere affaldsmængderne og sikre at den størst mulige andel genanvendes. Strategisk har DSB fastsat et affaldsmål i 2030 om mindst 90 procent genanvendelse af affald.

Forurening

Da den trafik der betragtes som værende bæredygtig køres med elektrisk materiel, så er forurening ikke vurderet relevant.

Infrastruktur til jernbanetransport, CCM 6.14,

Tilpasning til klimaændringer

På den infrastruktur, som DSB ejer, har vi gennemført klimaanalyser. Her vil de største konsekvenser ved klimaforandringer på egen infrastruktur vil være ens med de tilsvarende for den infrastruktur, som DSB benytter.

Vores klimaanalyse fokuserer på vores stationer og nuværende værksteder samt klagøringscentre. Det gælder, at analysen omfatter alle stationer i Danmark, som DSB betjener, men der er lavet en mere specifik analyse på udvalgte stationer.

Der tages udgangspunkt i de største stationer målt på antal rejsende. Det vurderes, at de udvalgte stationer er relevante for analysen, da de er udvalgt sådan, at der sikres en vis geografisk spredning og de er samtidig udvalgt, da de enten betjener eller i fremtiden vil komme til at betjene vores elektriske materiel. De relevante stationer er som følger:

- København H
- Roskilde
- Odense
- Aarhus H

For de eksisterende værksteder og klagøringscentre er der udvalgt enkelte, som er vurderet værende repræsentative:

- Klagøringscenter Kastrup (KAC)
- Helgoland

For de nye værksteder, der skal vedligeholde det nye elektrisk materiel samt vogne, er situationen en lidt anden. I sådanne store byggerier er det et lovmæssigt krav, at der laves omfattende VVM-redegørelser, som er blevet suppleret af særskilte klimatilpasningsanalyser for konsekvenserne af placeringerne af værkstederne.

I henhold til Appendiks A stk. II fra Rådets forordning (EU) 2020/852 er DSB's infrastruktur udsat for både kroniske og akutte risici relateret til klimaændringer i vand-, vind- og jordforhold. Disse er ens med de tilsvarende behandlet under CCM 6.1.

Analysen til CCM 6.14 er lavet med en lang tids-horisont, da de aktiver vi har, tilsvarende har en lang levetid og skal derfor kunne modstå de fremtidige klimaforhold. I analysen er scenarierne RCP 4,5 og 8,5 anvendt.

Det tidligere omtalte forum, hvor DSB deltager, omkring stormflodsforanstaltninger for København inkluderer også stationer og værksteder.

Stationerne i Roskilde, Odense og Aarhus H er vurderet som værende sikre, da de alle ligger

mindst 7,5 meter over normal vandstand ifølge Danmarks Højdemodel fra Dataforsyningen.

Med forventningerne om flere skybrud og kraftige regnhændelser er det samtidig DSB's forventning, at de kommunale forsyningsselskaber vil sikre, at kloakkerne kan håndtere nedbøren samt overfladevand fra DSB's infrastruktur. I forbindelse med DSB's værksteder er der større sporområder, hvor der kan opstå vandsamlinger. Disse områder består typisk af opfyldning af primært grus, hvilket er med til at gøre det godt drænet.

De særskilte klimatilpasningsanalyser, der er lavet på de tre nye værksteder, konkluderer alle, at de kan modstå de fremtidige klimaændringer.

Vand- og havressourcer

Al DSB's infrastruktur er tilsluttet den offentlige vandforsyning. Det er udelukkende vaskehalerne, der har et vandforbrug til aktiviteter og her genanvendes ca. 90 % af vandet. Alle anlæg er tilsluttet den offentlige kloak. Stationerne har udelukkende almindeligt spildevand fra håndvasker og toiletter, mens værkstederne og klagøringscentre har kommunale spildevandstilladelser.

Ifølge WWF Risk Filter kan det konkluderes, at DSB ikke opererer i områder, hvor der er vandmangel.

I VVM-redegørelserne for opførelsen af de nye værksteder er der krav og konklusioner omkring vandforhold.

Cirkulær økonomi

I forbindelse med bygge- og anlægsarbejder på vores stationer er der krav om, at der skal



rapporteres på det byggeaffald, som måtte være fremkommet som følge af de forskellige projekter.

I VVM-redegørelserne for de nye værksteder er der krav og konklusioner omkring håndtering af affald i byggeprocessen.

Forurening

Den støjforurening, der er fra stationerne, er meget begrænset. Her ses der bort fra den støj der måtte være fra selve aktiviteten togkørsel.

Betragtes værkstederne og klargøringscentrene skal støjen opdeles i to kategorier. Der er selve værkstedsaktiviteten og støj som kommer fra kørsel med materiellet. Opdelingen skyldes, at der er forskellige krav til støjniveauerne fra de to typer af aktivitet.

Hvis der modtages henvendelser fra naboer eller kommunen omkring værkstedsstøj, så håndteres dette. DSB har ikke modtaget nogle henvendelser i 2024.

Støjforurening er et af de elementer der beskrives nærmere i VVM-redegørelserne for opførelsen af de nye værksteder.

Biodiversitet og økosystemer

Ingen af de udvalgte stationer er placeret i Natura 2000-områder. Det samme gør sig gældende for det udvalgte værksted og klargøringscenter. Vores øvrige stationer er typisk beliggende i byzoner og vurderes desuden ikke at have væsentlig indflydelse på biodiversiteten.

For de nye værksteder gælder, at de er underlagt krav i VVM-redegørelser.



Sociale forhold

Medarbejderforhold	98
Arbejdstagere i værdikæden	113
Forbrugere og slutbrugere	117





Medarbejderforhold

Vi vil være en arbejdsplads med høj trivsel og en kultur præget af respekt, anerkendelse og muligheder. En mangfoldig og ansvarlig arbejdsplads med plads til alle.

Strategi

Medarbejderforhold

Det er vigtigt for DSB at være en attraktiv arbejdsplads med høj medarbejdertilfredshed, hvor alle medarbejdere føler sig engagerede, produktive og tilfredse med både det professionelle og personlige miljø, vi skaber i fællesskab.

Medarbejderdiversitet

I DSB arbejder vi målrettet på at fremme et rummeligt arbejdsmiljø, der værdsætter vores medarbejderes forskellige baggrunde, perspektiver og erfaringer. Mangfoldighed og inklusion er afgørende for os for at kunne tiltrække de rette kompetencer og styrke vores konkurrenceevne og produktivitet og bidrage til en mere bæredygtig forretningsadfærd.

Arbejdsmiljø

Arbejdsmiljøet er et centralt element i DSB's strategi og spiller en vigtig rolle i udviklingen af medarbejderne og virksomhedskulturen, samt i at sikre et konkurrence- og bæredygtigt DSB.

Med et godt fysisk og psykisk arbejdsmiljø er vi fælles om at gøre DSB til en attraktiv arbejdsplads og en sikker jernbanevirksomhed. Derfor er det vigtigt, at vi alle tager ansvar for at skabe og forbedre vores arbejdsmiljø.

På enhver af DSB's forskellige arbejdspladser skal medarbejderne opleve, at der er en fælles tilgang til en effektiv arbejdsmiljøindsats, som via konkrete initiativer, politikker og retningslinjer understøtter det daglige arbejde. Det centrale er, at arbejdsmiljø skal indgå som en naturlig del af den daglige planlægning og udførelse af arbejdet – via råd og vejledning fra arbejdsmiljøorganisationen og med kompetenceudvikling af medarbejderne.

Politikker

Politik for samfundsansvar

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's politik for samfundsansvar bygger på vores grundlæggende værdier og danner rammen for, hvordan vi alle, medarbejdere, ledelse og bestyrelse, udviser en samfundsansvarlig adfærd og behandler hinanden, vores kunder og vores øvrige interessenter. Gennem e-læringskurset 'Samfundsansvar' og årlige opmærksomhedskampagner, trænes alle medarbejdere i relevante emner for at sikre at alle efterlever politikens principper.

Politikken specificerer udtrykkeligt, at DSB har et forbud mod børnearbejde og udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

Politik for samfundsansvar, som er en overordnet rammepolitik for alle DSB's øvrige politikker, bygger på internationale konventioner såsom FN's Menneskerettighedserklæring, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, OECD's vejledninger for multinationale virksomheder, samt Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO).

Administration af politikken

Politikken omfatter alle medarbejdere i DSB, både medarbejdere, ledelse og bestyrelse samt medarbejdere i DSB's værdikæde og som udfører opgaver på vores lokationer. Politikken opdateres en gang årligt for at sikre effektiv opretholdelse af den tillidsfulde relation til omverdenen. Bestyrelsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken.

Respekt for menneskerettigheder

DSB respekterer grundlæggende menneskerettigheder i alle henseender og relationer. Vi overholder FN's Menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. Alle medarbejdere i DSB har krav på de rettigheder og friheder som nævnes i FN's Menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention samt de arbejdsvilkår, som fremgår af gældende overenskomster – uden forskelsbehandling af nogen art.

Derudover har DSB et utvetydigt forbud mod børnearbejde og udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

OECD's retningslinjer for multinationale virksomheder

DSB overholder ligeledes kapitel IV om menneskerettigheder og kapitel V om ansættelse og forholdet mellem arbejdsgivere og arbejdstagere i Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udviklings (OECD) erklæring af 25. maj 2011.

Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO)

DSB støtter principperne i ILO-konventionen nr. 94 af 1955. Vi sikrer, at dem, der arbejder for DSB, har løn, arbejdstid og andre tjenestevilkår i overensstemmelse med gældende lovgivning og den for arbejdsområdet gældende kollektive overenskomst, som er indgået med de for faget anerkendte og relevante faglige organisationer på det danske arbejdsmarked.

FN's Global Compact principper

DSB har været medlem af FN's Global Compact siden 2009, og vi anvender aktivt de 10



universelle principper med fokus på menneske- og arbejdsrettigheder. Gennem årlig rapportering beskriver og dokumenterer DSB udviklingen i indsatsområderne.

FN's Vejledende principper om menneskerettigheder og erhvervsliv

DSB anvender også FN's Vejledende principper om menneskerettigheder og erhvervsliv, som er en vejledning til hvordan FN's 10 universelle principper skal rammesættes. DSB efterlever således FN's Vejledende principper om menneskerettigheder og erhvervsliv.

Personalepolitik

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's personalepolitik fastslår, at DSB altid skal være en attraktiv arbejdsplads, der kan fastholde og tiltrække dygtige, kompetente og engagerede medarbejdere, som kan være med til at sikre, at de strategiske løfter indfries.

Personalepolitikken omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af politikken

Direktørkredsen er overordnet ansvarlig for godkendelse af DSB's personalepolitik.

Seniorpolitik

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's seniorpolitik skal fremme et arbejdsmiljø, hvor seniorer føler sig værdsatte og motiverede til at fortsætte deres karriere hos DSB på samme måde som den skal sikre en god og smidig overgang fra arbejdslivet til seniortilværelsen.

Seniorpolitikken omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af politikken

Direktøren for HR ansvarlig for DSB's seniorpolitik, som godkendes i direktørkredsen.

Arbejdsmiljøpolitik og -ledelsessystem

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB har både en arbejdsmiljøpolitik og et arbejdsmiljøledelsessystem. Gennem politikken forpligter vi os til at opretholde et sikkert og sundt fysisk og psykisk arbejdsmiljø, mens vi gennem processer i ledelsessystemet sætter mål, udarbejder handlingsplaner og gennemfører aktiviteter, som skal forbedre vores arbejdsmiljø.

Alle medarbejdere i DSB og medarbejdere i DSB's værdikæde, som udfører opgaver på DSB's lokationer, er både omfattet af DSB's arbejdsmiljøpolitik og arbejdsmiljøledelsessystem. Dermed er 100 procent af alle medarbejdere omfattet.

Administration af politikken

Direktørkredsen er overordnet ansvarlig for godkendelse af DSB's arbejdsmiljøpolitik.

Mangfoldighedspolitik

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's mangfoldighedspolitik fastslår, hvordan vi ønsker at være en virksomhed, der fremmer mangfoldighed og ligestilling i medarbejdersammensætningen. Vi accepterer ikke forskelsbehandling eller krænkende adfærd i forhold til køn, alder, nationalitet, race, hudfarve, social og etnisk oprindelse, religion, handicap, seksuel

orientering, kønsidentitet, kønsudtryk, kønskarakteristika og politisk anskuelse.

Alle kan trygt henvende sig til forskellige repræsentanter i DSB, såfremt de måtte føle sig forskelsbehandlet eller krænket. Der følges op på alle henvendelser og der vil blive taget nødvendige skridt for at forhindre uhensigtsmæssig adfærd.

Mangfoldighedspolitikken omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af politikken

Direktøren for HR er ansvarlig for DSB's mangfoldighedspolitik, mens bestyrelsen er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken.

Vederlagspolitik for ansatte

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's vederlagspolitik understøtter vores strategi og værdier og fastlægger grundlaget for løn- og ansættelsesvilkår i DSB. Som selvstændig offentlig virksomhed har DSB en særlig forpligtelse til at sikre, at løndannelsen er præget af ordentlighed og åbenhed.

Vederlagspolitik for ansatte omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af politikken

DSB's vederlagspolitik for ansatte godkendes af bestyrelsen.

Fraværspolitik

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's fraværspolitik understøtter vores strategi om at være en attraktiv arbejdsplads, hvor der er fokus på trivsel og sundhed.

Politikken skal understøtte målet om at have tilfredse og sunde medarbejdere, støtte syge medarbejdere og medvirke til at medarbejdere ikke bliver nedslidte og risikere udstødning fra arbejdsmarkedet.

Uden en klar politik og initiativer, der kan håndtere fravær, er der risiko for dårligere trivsel og højere sygefravær, som leder til manglende fastholdelse af medarbejdere i arbejde, samt opretholdelse af produktionen.

DSB arbejder kontinuerligt med at identificere, prioritere og iværksætte tværgående indsatser, som skal medvirke til at fremme trivslen og reducere sygefraværet. Dette sker gennem fraværspolitikken, som fastsætter en ensartet behandling af vores medarbejdere på tværs af organisationen.

Højt sygefravær påvirker også den enkelte kollegaer og kan gøre det vanskeligere at tiltrække nye medarbejdere. Eksempler på risici er mindre trivsel, mere travlhed for kollegaerne og mulighed for stress eller anden sygdom på grund af trivslen. Det kan dermed også påvirke kvaliteten og effektiviteten i arbejdet.

Fraværspolitikken omfatter alle ansatte medarbejdere i DSB.

Administration af politikken

Direktøren for HR er ansvarlig for DSB's fraværspolitik, som godkendes i direktørkredsen.



Påvirkning

Medarbejderforhold

DSB's fokus på udviklings- og karrieremuligheder er et indsatsområde i forhold til at kunne tiltrække og fastholde medarbejdere med de nødvendige kompetencer.

Samarbejde gennem social dialog

For at sikre gode og sunde arbejdsforhold for vores medarbejdere har vi organiseret et struktureret og systematisk samarbejde med de ansatte gennem et samarbejdsudvalg (SU). I udvalget er halvdelen af medlemmerne repræsenteret af ledelsen og den anden halvdel medarbejdere.

Samarbejdsudvalg

Rammerne for samarbejdsudvalgets arbejde er defineret i en samarbejdsaftale, hvor det er aftalt, at der skal være et hovedsamarbejdsudvalg (HSU), der herefter nedsætter flere samarbejdsudvalg og eventuelle underudvalg, der både kan være permanente og midlertidige.

Samarbejdsudvalget beskæftiger sig med følgende hovedopgaver, som sikrer overholdelse af menneskerettighederne:

- Tilrettelæggelse af principper for arbejds- og velfærdsforhold.
- Principper for DSB's personalepolitik.
- Principper for omskoling og uddannelse af medarbejdere, der skal arbejde med ny teknologi.
- Principper for indsamling, brug og opbevaring af persondata.

- Udarbejdelse af principper for uddannelsespolitik i øvrigt.
- Udveksling af synspunkter og behandling af forslag vedrørende retningslinjer for produktions- og arbejdstilrettelæggelse.
- Vurdering af blandt andet personalemæssige, uddannelsesmæssige og økonomiske konsekvenser ved at indføre ny teknologi.
- Principper for anvendelse af produktivitetsfremmende lønssystemer.
- Forhold der fremmer ligebehandling mellem køn.
- Information til virksomhedens øvrige ansatte.

Der afholdes 4 planlagte møder om året i alle samarbejdsudvalg, foruden ekstraordinære møder.

I hovedsamarbejdsudvalget er DSB's direktion repræsenteret ligesom fællestillidsrepræsentanterne for hver af de faglige organisationer. DSB's administrerende direktør er formand for udvalget og fællestillidsrepræsentanten for Dansk Jernbaneforbund, lokomotivpersonalets områdegruppeformand, er næstformand.

Opnåede resultater i 2024

I 2024 har samarbejdsudvalget opnået flere resultater, som vil gavne både medarbejdere og DSB som virksomhed.

Gennem et samarbejde med Den Erhvervsdrivende Fond, Hans Knudsens Instituttet, har vi igangsat initiativer, som skal øge antallet af elever, lærlinge og fleksjobbere. Instituttet er specialister indenfor ledelse af medarbejdere med neurodivergente diagnoser på jobbet, og

tilbyder rådgivning og vejledning, som kan være med til at skabe rammerne for et godt arbejdsliv.

I 2024 har vi også oprettet et netværk for medarbejdere, som ønsker at få større indsigt i neurodiversitet sammen. Netværket giver mulighed for at etablere et fortroligt rum, hvor det vil være muligt at tale om de udfordringer, der kan opleves som neurodivergent. Netværket faciliteres af Hans Knudsens Instituttet.

For at sikre fastholdelse af vores seniormedarbejdere har vi i 2024 udvidet vores seniorpolitik så alle ansatte, der er fyldt 62 år, uanset anciennitet, fremover tildeles 6 seniorfridage om året. Tidligere tildeltes oftest færre seniorfridage, der var afhængig af anciennitet.

Adgang til klagemekanismer

DSB har etablerede klagemekanismer, hvor både medarbejdere og arbejdstagerrepræsentanter kan rejse eventuelle negative bekymringer, som knytter sig til medarbejderforhold – eksempelvis overholdelse af menneskerettigheder.

Arbejdstagerrepræsentanter

Alle medarbejdere med undtagelse af kontraktansatte ledere er tilknyttet arbejdstagerrepræsentanter, både i form af arbejdsmiljø- og tillidsrepræsentanter. Disse repræsentanter har adgang til at rejse bekymringer eller stille krav om, at emner drøftes i samarbejdsfora, herunder blandt andet i samarbejds- og arbejdsmiljøudvalgene.

Arbejdsmiljø- og tillidsrepræsentanter er desuden, i kraft af deres rolle, omfattet af særlig beskyttelse mod opsigelse.

DSB støtter det fagretlige system

Som medlem af Dansk Industri (DI), der er Danmarks største erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening, støtter DSB op om det fagretlige system i forhold til de overenskomssatte medarbejdere. Dette system sikrer, at medarbejdere har mulighed for at rejse og få behandlet tvister med DSB i det fagretlige system via medarbejderens og DSB's faglige organisationer.

Medarbejderrepræsentanter og de faglige organisationer har desuden mulighed for at rejse sager vedrørende fortolkning af overenskomster, lokalaftaler eller praksis direkte overfor DSB's direktion, som i alle tilfælde behandler disse sager i overensstemmelse med de fagretlige regler på området.

Whistleblowerordning

DSB har også en Whistleblowerordning, som både medarbejdere og interessenter kan bruge til at indberette en bekymring enten i eget navn eller anonymt. Alle indberetninger registreres og screenes af et eksternt advokatfirma inden de overgives til DSB Intern Revision, som administrerer ordningen. Hver enkelt sag, som udspringer af indberetningerne, undersøges for at vurdere indholdet.

Læs mere om DSB's Whistleblowerordning under afsnittet 'Ledelse'.

Øget fokus gennem trivselsmåling

Hvert år gennemføres en trivselsmåling i hele DSB. Målingen er et vigtigt værktøj til at sikre, at vores organisation er et godt sted at arbejde. Her kan medarbejdere anonymt oplyse om deres trivsel i forhold til deres arbejde, herunder om de oplever krænkende adfærd, mobning



eller chikane. Det er den nærmeste leders ansvar at følge op på resultatet fra målingen. Derudover afholdes dialogmøder med medarbejdere og medarbejderrepræsentanter for at følge op på resultaterne og i fællesskab fastlægge initiativer for at fastholde og højne trivslen.



Tiltag

Initiativer for at styrke udviklings- og karrieremuligheder

I 2024 har vi iværksat flere fastholdelsesinitiativer, som skal gøre det attraktivt for vores medarbejdere at fortsætte deres karriere i DSB. Vi ønsker at skabe en kultur, hvor medarbejdere føler sig værdsat, anerkendt for deres indsats og føler sig engageret, hvilket er essentielt for at opnå en høj medarbejderloyalitet.

Handlingsplaner og ressourcer

Fastholdelsesinitiativerne er baseret på konkrete handlingsplaner, der hen over de kommende år, skal medvirke til på sigt at nedbringe antallet af fratrædelser, hvor utilstrækkelige karriere- og udviklingsmuligheder er angivet som årsag. Planerne skal også medvirke til at reducere omkostninger til rekrutteringsaktiviteter samt produktivitetstab i oplæringsperioden. Endelig vil planerne sætte bredt ind over for både den personlige og faglige udvikling målrette både nyanførte medarbejdere og medarbejdere med mere erfaring.

DSB Growth Program

I 2024 har vi haft fokus på at støtte nyuddannede, nyansatte, administrative medarbejders udvikling gennem deltagelse i DSB's Growth Program. Talentprogrammet, som strækker sig over et år, styrker medarbejdernes faglige og personlige udvikling i starten af deres karriere. I 2024 har 8 medarbejdere gennemført og afsluttet det første forløb, mens 18 medarbejdere er ved at gennemføre næste forløb som afsluttes januar 2025.

Væksthuset 2.0

I 2024 har 40 medarbejdere været tilmeldt udviklingsprogrammet, "Væksthuset 2.0", som afsluttes i januar 2025. Programmet udbydes to gange årligt og fokuserer på at udvikle medarbejdere, der arbejder med uformel ledelse og vil være med til at påvirke DSB. I 2025 gennemføres to forløb med 40 medarbejdere pr. forløb.

Vi har yderligere igangsat en række andre initiativer i 2024 med fokus på at øge medarbejdernes trivsel og engagement, herunder ved at arbejde med diversitet og inklusion og ved at tilbyde udviklingsmuligheder og karriereveje, der skal gøre det attraktivt for medarbejdere at fortsætte deres karriere hos DSB.

Effekt af igangsatte initiativer

Vi måler effekten af vores initiativer gennem forskellige KPI'er, trivselsundersøgelser og regelmæssige evalueringer af igangsatte projekter ved feedback fra medarbejdere, ledere og øvrige interessenter.

Trivselsundersøgelse

Medarbejdertilfredshed måles ved hjælp af en årlig spørgeskemaundersøgelse, som sendes til alle medarbejdere i DSB via en ekstern samarbejdspartner. Resultatet af målingen bidrager til at klarlægge, hvor der er brug for at sætte ind med trivselsforbedrende tiltag.

I 2024 har vi opnået en besvarelsesprocent på 88 sammenlignet med 82 procent i 2023. Resultatet af målingen viser, at den generelle tilfreds-
alt i alt er på indeks 75, hvilket er en stigning på 2 sammenlignet med sidste år. Den er nu på niveau med organisationer i branchen som vi sammenligner os med. Derudover viser målingen, at det samlede niveau af engagement

stiger til indeks 73, hvilket er en stigning på 2 sammenlignet med sidste år. Resultatet er nu på niveau med organisationer i branchen som vi sammenligner os med.

Planlægning af initiativer fremadrettet

På baggrund af resultaterne i trivselsmålingen i 2024 vil vi i 2025 fortsætte arbejdet med at øge fokus på den generelle trivsel. Dette arbejde gennemføres i tæt samarbejde med de enkelte ledere lokalt, som udarbejder handlingsplaner på baggrund af deres trivselsmålinger. Såfremt der identificeres tværgående trends, iværksættes tiltag på koncernniveau, som rulles ud i hele organisationen.



Fremdrift i forhold til mål

Karakteristika for medarbejder i DSB

DSB’s driftsaktiviteter er begrænset til Danmark. Medarbejdere i driftsvendt funktioner eksempelvis værksteds- og klargøringsfaciliteter, er time-lønnede, mens medarbejdere i kundevendte funktioner samt administrationen er funktionærer.

I 2024 steg det samlede antal medarbejdere med 2,8 procent i forhold til sidste år.

Det samlede antal FTE’er steg med 3,5 procent i forhold til sidste år.

Medarbejdere i DSB har mulighed for at vælge mellem to køns kategorier. De tilgængelige valgmuligheder er mand og kvinde.

DSB har for nuværende ikke mulighed for at diffentiere fastansatte fra midlertidigt ansatte i sine systemer.

Medarbejderomsætningshastighed

I 2024 valgte 938 medarbejdere at forlade DSB for at finde videreudvikling i andre industrier og sektorer, mens 323 medarbejdere er blevet opsagt.

DSB’s medarbejderomsætning er påvirket af højere ansættelses- og fratrædelsesaktiviteter i Service & Retail, DSB 7-Eleven butikker, hvor ansættelsesforløbene er karakteriseret ved mange ansættelser af kortere varighed.

DSB har fastsat interne mål for at nedbringe medarbejderomsætningshastigheden, og har iværksat initiativer, som understøtter dette.

Tabel 20: Antal medarbejdere efter land og køn

Antal	Kvinder	Mænd	2024	2023
			I alt	I alt
Danmark	2.067	4.826	6.893	6.701
Samlet antal medarbejdere	2.067	4.826	6.893	6.701
Fuldtidsarbejdsstyrke (FTE)	1.783	4.503	6.286	6.075

Tabel 21: Antal medarbejdere efter kontrakttype

Antal	Kvinder	Mænd	I alt
Antal medarbejdere	2.067	4.826	6.893
Antal medarbejdere med ikkegaranterede timer	31	42	73
Antal fuldtidsansatte	1.445	4.098	5.543
Antal deltidsansatte	591	686	1.277

Tabel 22: Medarbejderomsætningshastighed

	2024
Frivillig fratrædelse (antal medarbejdere)	938
Frivillig fratrædelse (procent)	14
Ufrivillig fratrædelse (antal medarbejdere)	323
Ufrivillig fratrædelse (procent)	5
I alt (antal medarbejdere)	1.261
I alt (procent)	19

Anvendt regnskabspraksis

Antal medarbejdere

Nøgletallet opgøres som det samlede antal medarbejdere pr. 31. december 2024. Bestyrelsen er ikke inkluderet i antal medarbejdere.

Fuldtidsarbejdsstyrke (FTE)

Nøgletallet opgøres som et gennemsnit over hele rapporteringsperioden. Nøgletallet opgøres ved at dividere det samlede antal medarbejdere, der forlader virksomheden i løbet af en bestemt periode med det samlede antal medarbejdere i den samme periode. En fuldtidsansat svarer til en FTE. Tallet bruges til at opgøre den aktive arbejdsstyrke som antal fuldtidsstillinger. En FTE på 1,0 svarer til en fuldtidsansat, mens en FTE på 0,5 svarer til en deltidsansat, som arbejder halvdelen af tiden sammenlignet med en fuldtidsansat.

Medarbejderomsætningshastighed

Medarbejderomsætningen er udtryk for andelen af fratrædelse i forhold til den samlede arbejdsstyrke. Nøgletallet skelner mellem frivillig omsætning (når en medarbejder frivilligt vælger at forlade virksomheden) og ufrivillig omsætning (når en medarbejder afskediges, pensioneres eller afgår ved døden). Antal fratrædelser er det samlede antal fratrædelser i rapporteringsperioden. Nøgletallet beregnes ved at dividere det samlede antal medarbejdere, der forlader virksomheden i løbet af en bestemt periode med det samlede antal medarbejdere i den samme periode.



Kollektive overenskomstforhandlinger

I DSB er medarbejdernes ansættelses- og lønvilkår i høj grad fastsat af centrale kollektive overenskomster, der er indgået med relevante faglige organisationer indenfor transportsektoren og industrien.

Som medlem af Dansk Industri (DI) har vi tiltrådt tre af DI's brancheoverenskomster: Industriens Overenskomst, Industriens Funktionær-overenskomst og Jernbaneoverenskomsten.

Derudover har vi indgået tre virksomhedsoverenskomster: en overenskomst gældende for salgsassistenter i DSB Service & Retail A/S' 7-Eleven butikker, en overenskomst gældende for salgsassistenter i DSB Service & Retail A/S' 'Kaffe Expressen' og en AC-overenskomst gældende for alle vores akademiske medarbejdere i DSB.

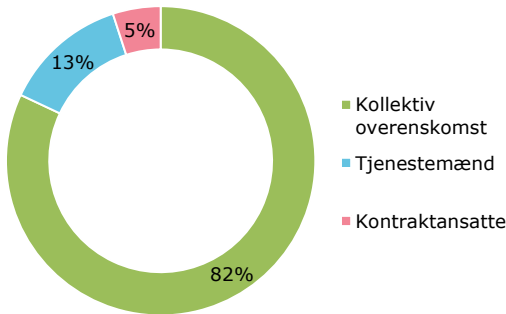
Som følge af vores medlemskab af DI, finder Lederaftalen, der er en kollektiv aftale indgået mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Lederne, Maskinmestrenes Forening og Dansk Formands Forening, anvendelse for de af vores ledere, der er medlem af én af de ovennævnte arbejds-terorganisationer.

I 2024 er medarbejdere i DSB fordelt på følgende kontrakttyper:

- 82 procent af alle medarbejdere er omfattet af en kollektiv overenskomst
- 13 procent af alle medarbejdere er tjenestemænd, hvor deres ansættelses- og lønvilkår er fastsat af Medarbejder- og Kompetencestyrelsen under Finansministeriet

- 5 procent af alle medarbejdere er ledere, som er ansat på kontraktvilkår i overensstemmelse med Funktionærlovens regler

Figur 10: Fordeling af ansatte på forskellige overenskomster



Social dialog

Alle medarbejdere som er ansat på overenskomst og vores tjenestemænd har adgang til arbejdstagerrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter.

Vores kontraktansatte, som er ledere, er ikke tilknyttet arbejdstagerrepræsentanter.

Tabel 23: Kollektiv overenskomstdækning og social dialog

Dækningssats	Kollektiv overenskomsters dækning		Arbejdsmarkedsdialog	
	Ansatte - EØS	Ansatte - uden for EØS	Repræsentation på arbejdspladsen (kun EØS)	
0-19%	n/a	n/a		n/a
20-39%	n/a	n/a		n/a
40-59%	n/a	n/a		n/a
60-79%	n/a	n/a		n/a
80-100%	Danmark	n/a		Danmark

Anvendt regnskabspraksis

Medarbejdere på overenskomster

Alle medarbejdergrupper er klassificeret efter type af overenskomster. Kollektiv overenskomst består af lærlinge, elever og timelønnede. Der er ansat 921 tjenestemænd i DSB, svarende til 13 procent af det samlede antal ansatte.



Påvirkning

Medarbejderdiversitet

DSB har formuleret en ambitiøs mangfoldighedsstrategi- og politik med fire strategiske prioriteter, som beskriver hvordan vi arbejder med diversitet, lighed og inklusion:

- Kønsdiversitet – en mere balanceret kønsfordeling i DSB
- Inkluderende ledelse og kultur – nysgerrighed, involvering og accept af forskelligheder
- Etnicitet – internationale medarbejdere – vi skaber plads til alle
- Socialt ansvar – tilpassede jobs, integration og uddannelse til fremtiden

Initiativer for at styrke mangfoldighed

Vi arbejder med mangfoldighed i vores rekrutteringsprocesser for at sikre en inkluderende ansættelsesproces, således at der opnås en mere divers medarbejderomsætning.

Kønsdiversitet

Et vigtigt succeskriterie i vores mangfoldighedsarbejde er at opnå en mere ligelig kønsfordeling og højere andel af kvinder på alle ledelsesniveauer. Vi har underskrevet Dansk Industris Diversitetsløfte, hvor vi forpligter os til at arbejde videre med de indsatser, som rummes i løftet.

Vi har også tilsluttet os aftalen 'Women in Rail' i Den Europæiske Jernbanesammenslutning, som arbejder på at fremme mangfoldig og inkluderende ledelse i jernbanesektoren i Danmark.

I 2025 har DSB en målsætning om 39 procent kvindelige ledere i DSB på alle ledelsesniveauer, mens målsætningen er 40 procent i 2030.

Inkluderende ledelse

I 2024 har vi arbejdet videre med medarbejdermodellen som katalysator for inkluderende adfærd. Som led i arbejdet trænes ledere i inklusionsledelse og i at drive diversitetsagendaen i egne områder, samt i at involvere og træne egne medarbejdere.

Etnicitet

Det fokuserede arbejde med at skabe rum til alle etniciteter og løfte et større socialt ansvar vil bidrage til en mere inkluderende kultur og en større diversitetssammensætning hos medarbejderne. Det vil smitte positivt af på diverse minoritetsområder, også hos medarbejdere med anden etnisk baggrund.

I DSB ønsker vi en medarbejdersammensætning, der afspejler det danske samfund og dermed vores kunder. I 2024 har vi derfor haft en målsætning om, at 15,4 procent af medarbejderne skal repræsentere en anden etnicitet end dansk, hvilket afspejler den danske befolkningsammensætning. Målet for 2024 blev ikke indfriet (13,8) procent, men vi har opnået en fremgang blandt ansatte med anden etnicitet sammenlignet med de forgangne år.

I 2025 er vores målsætning 16 procent, som vi fremover vil sammenligne med den samlede danske arbejdsstyrke fremfor det danske samfund som hidtil.

Socialt ansvar

I DSB ønsker vi at gå forrest som en social ansvarlig arbejdsplads, der bidrager til et mere

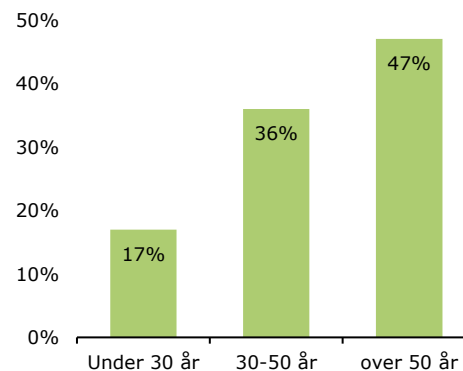
rummeligt arbejdsmarked. Vi har derfor et tæt samarbejde med jobcentre i og omkring Storkøbenhavn med henblik på at kunne tilbyde ordninger såsom virksomhedspraktik og jobprøvnin g til mennesker på kanten af arbejdsmarkedet.

I 2024 har vi fortsat vores samarbejde med AspIT, som tilbyder erhvervsrettede IT-uddannelser til unge med Autisme Spektrum Forstyrrelse (ASP). Gennem partnerskabet kan vi tilbyde praktikpladser til elever med særlige kompetencer, som kan føre til fastansættelse.

Alder

I 2024 har vi et mål om, at medarbejderfordelingen efter alder i DSB skal afspejle den danske arbejdsstyrke. For at lykkes med det har vi indgået strategiske samarbejder med universiteter og erhvervsskoler.

Figur 11: Medarbejderfordeling efter alder



Anvendt regnskabspraksis

Medarbejderfordeling efter alder

Nøgletallene er opgjort på baggrund af en inddeling af alle medarbejdere inklusive direktion og øvrige ledelsesniveauer i de tre kategorier på baggrund af deres fødselsdatoer. Beregningen er foretaget pr. 31. december 2024.

Etnicitet

Nøgletallet er baseret på medarbejdernes CPR-nummer, som Danmarks Statistik efterfølgende har grupperet på kategori oprindelsesland og herkomst. Nøgletallene er opgjort pr. 21. november 2024. Danmarks Statistik kan ikke levere data for hele 2024 før ultimo februar 2025.



Fremdrift i forhold til mål

Medarbejderdiversitet

Diversitet i bestyrelsen

I løbet af 2024 er bestyrelsens sammensætning blevet ændret. Bestyrelsen består af 6 personer, 4 kvinder og 2 mænd.

Diversitet i direktionen

I 2024 bestod DSB's direktion af 5 medlemmer, 1 kvinde og 4 mænd.

Diversitet på øvrige ledelsesniveauer

I 2024 bestod DSB's ledelsesniveauer 1 og 2 af 51 medlemmer. Antal kvinder udgjorde 20 svarende til 39 procent svarende til en stigning på 9 procentpoint i forhold til 2023.

Kønsdiversitet

I 2025 har DSB en målsætning om 39 procent kvindelige ledere i DSB, mens målsætningen er 40 procent i 2030.

Etnicitet

I 2025 har DSB en målsætning om 16 procent af medarbejderfordelingen efter alder skal afspejle den danske arbejdsstyrke.

Årsregnskabsloven §107d

DSB's mangfoldighedspolitik fastsætter blandt andet, at det er DSB's mål at have 40% kvindelige medarbejdere og ledere på alle ledelsesniveauer i 2030, samt at vores gennemsnitsalder og etnicitetsrepræsentation skal afspejle den samlede danske arbejdsstyrke.

Indsatser for at styrke DSB's medarbejderdiversitet er gengivet på side 104.

Tabel 24: Kønsdiversitet i bestyrelsen

	2024	2023
Antal mænd	2	3
Antal kvinder	4	3
Antal medlemmer, i alt ¹⁾	6	6
Andel af kvinder i bestyrelsen	67%	50%

¹⁾ Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer er ikke inkluderet.

Tabel 25: Kønsdiversitet i direktionen

	2024	2023
Antal mænd	4	4
Antal kvinder	1	1
Andel af kvinder i direktionen	20%	20%

Tabel 26: Kønsdiversitet på øvrige ledelsesniveauer

	2024	2023
Antal mænd	31	35
Antal kvinder	20	15
Andel af kvinder på øvrige ledelsesniveauer 1 og 2	39%	30%

Anvendt regnskabspraksis

Kønsdiversitet – generelt

Diversitet er opgjort pr. 31. december 2024.

Bestyrelsen

Diversitet i bestyrelsen defineres som andelen af kvindelige bestyrelsesmedlemmer i forhold til den samlede bestyrelse eksklusive medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

Direktionen

Diversitet i direktionen defineres som andelen af kvindelige medlemmer af direktionen i forhold til den samlede direktion.

Øvrige ledelsesniveauer

Diversitet på øvrige ledelsesniveauer defineres som andelen af kvindelige medlemmer af ledelsesniveauerne 1 og 2 i forhold til det samlede antal medlemmer. DSB's ledelsesniveau 1 repræsenterer alle medarbejdere som er ansat på underdirektørniveau og som har personaleansvar, mens ledelsesniveau 2 består af medarbejdere på niveau 1 samt øvrige medarbejdere på laverestående niveauer og som har personaleansvar.



Tilstrækkelige lønninger

I DSB lægger vi vægt på at sikre tilstrækkelig løn for alle medarbejdere. Dette gøres på to måder:

Samtlige medarbejdere, med undtagelse af ledere, er aflønnet via overenskomstaftaler og lokalaftaler samt individuel lønregulering.

Indførelse af DSB's stillingsstruktur på tværs af organisationen for alle stabsfunktioner, herunder alle ledere, giver mulighed for at sammenligne lønninger for stillinger som vurderes at have samme indhold og kompleksitet. Dette gøres ved at bruge et nationalt benchmark fra Mercer på alle disse DSB stillinger.

Social beskyttelse

Alle medarbejdere i DSB er omfattet af sociale sikringsordninger såsom Arbejdsmarkedets Tilægspension (ATP) og Arbejdsmarkedets Erhvervssikring (AES).

Alle medarbejdere med undtagelse af medarbejdere i DSB Service & Retail A/S, der er ansat med en arbejdstid på mindre end 8 timer om ugen, er berettiget til fuld løn under sygdom. Medarbejdere i DSB Service & Retail A/S, der er ansat med en arbejdstid på mindre end 8 timer om ugen, er berettiget til sygedagpenge under sygdom.

DSB har også tegnet en privat arbejdsskadeforsikring ved arbejdsulykke og en privat sundhedsforsikring. Derudover er alle 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.

I Danmark er der organisationsfrihed, hvilket betyder, at den enkelte medarbejder selv bestemmer, hvilken fagforening og arbejdsløshedskasse, medarbejderen ønsker at være medlem af – om nogen. DSB har derfor ikke tegnet en særskilt forsikring.

Work-life balance

Trivsel er vigtigt for at vores medarbejdere kan tilbyde en god service til vores kunder. Derfor har vi igangsat en række initiativer, som skal forbedre vilkårene for medarbejdere med kundenorienterede funktioner gennem øget inddragelse af medarbejdernes ønsker ved tilrettelæggelse af eksempelvis vagtplanlægning.

I DSB stræber vi efter at være en bæredygtig arbejdsplads og skabe et miljø, hvor medarbejdere kan udvikle sig og forfølge en lang karriere, også under skiftende familieforhold.

Derfor tilbyder vi forskellige former for orlov, som reguleres af vores kollektive overenskomster.

Lønforskel og samlet aflønning

I DSB lægger vi vægt på at sikre lige løn mellem køn i samme jobs på samme niveau. Det gør vi blandt andet ved at fastlægge saglige kriterier for tillæg, lønindplacering og lønaflæggelse –

eksempelvis relevant erfaring, profil og kvalifikationer for den konkrete stilling.

Der er fortsat en overvægt af mænd i de højest lønnede stillinger, men andelen er mindre end tidligere år.

Vederlagsudvalget gennemgår en gang årligt analysen af ligeløn i DSB. I den forbindelse undersøges eventuelle lønforskel mellem køn. Forskellen er beregnet til 7%. Hovedparten af lønforskellene i sammenlignelige stillinger kan forklares med forskellig uddannelsesmæssig baggrund.

Forskellen mellem den højest aflønnede medarbejder i DSB og medianen af alle andre medarbejdere i DSB udgør en faktor 14.

Anvendt regnskabspraksis

Lønforskel og samlet aflønning

Lønforskel mellem kvinder og mænd er baseret på følgende beregningsmodel:

$$((\text{Gns. bruttolønniveau mandlig ansatte} - \text{Gns. bruttolønniveau kvindelig ansatte}) / \text{Gns. bruttolønniveau mandlig ansatte}) \times 100$$

Lønforskel mellem aflønningen af den højest lønnede person og medianlønnen for dens ansatte er baseret på følgende beregningsmodel:

Årlig samlet aflønning for DSB's højest aflønnede person/Medianen for medarbejdernes samlede årlige aflønning (minus den højestlønnede person).



Arbejdsrelaterede hændelser relateret til diskrimination, chikane og menneskerettigheder

DSB opererer inden for rammerne af de nationale love og regler omkring menneskerettigheder. Vi respekterer menneskerettigheder i hele vores værdikæde, herunder både i vores egen drift og blandt vores leverandører og samarbejdspartnere.

DSB har etablerede klagemekanismer, hvor både egne medarbejdere og medarbejdere i værdikæden kan rejse bekymringer, som knytter sig til medarbejderforhold – eksempelvis overholdelse af menneskerettigheder.

Tryghedspostkasse

I DSB accepterer vi ikke krænkende adfærd, herunder mobning, chikane, vold og trusler eller andre måder, hvorpå krænkelsen kan forekomme på i arbejdet. Vi har derfor oprettet en tryghedspostkasse, hvor medarbejdere og andre parter med arbejdsrelateret tilknytning til DSB i fortrolighed kan henvende sig til en upartisk enhed, hvis de har været udsat for krænkende adfærd.

Indberetning til DSB HR

Øvrige forhold, herunder medarbejderens eget ansættelsesforhold, skal indberettes via de sædvanlige kommunikationskanaler som for eksempel ved direkte kontakt til nærmeste leder, HR-afdelingen eller nærmeste tillidsrepræsentant.

I 2024 har DSB registreret 29 sager relateret til forskelsbehandling, herunder chikane og krænkende adfærd, og vi har taget de nødvendige konsekvenser, der skulle tages i alle sager. Alle sager er således blevet håndteret.

I 2024 har vi modtaget følgende indberetninger:

- Gennem DSB's Whistleblowerordning har vi registreret 1 indberetning relateret til forskelsbehandling, herunder chikane. Den pågældende sag er overdraget til DSB's tryghedslinje grundet sagens karakter, og som efterfølgende har håndteret sagen.
- Gennem DSB's tryghedspostkasse har vi registreret 26 indberetninger relateret til forskelsbehandling, herunder chikane. Der er sket afhjælpende foranstaltninger i alle sager. Hertil er der indberettet 3 sager til egen leder relateret til chikane som DSB har behandlet. DSB har i 1 sag udbetalt godtgørelse på 0,01 mio. kr. i relation til sag om krænkende adfærd. Én sag er modtaget fra DSB's Whistleblowerordning, mens 3 sager er modtaget fra DSB HR, Forhandling & Personalejura.
- Gennem DSB HR, Forhandling & Personalejura er der indberettet 8 sager, hvoraf 3 sager er relateret til forskelsbehandling, herunder chikane. Sagerne er overdraget til DSB's Tryghedspostkasse grundet sagernes karakter, som efterfølgende har truffet de nødvendige konsekvenser, der skulle tages i alle sager. De resterende 5 sager er relateret til øvrige personaleforhold, som ikke kan karakteriseres som forskelsbehandling, herunder chikane.

DSB tager alle indberetninger om forskelsbehandling på grund af køn, race eller etnisk oprindelse, nationalitet, religion eller tro, handicap, alder, seksuel orientering samt indberetning om mobning eller chikane meget alvorligt.

Læs mere om indberettede sager til DSB's Whistleblowerordning under afsnittet 'Ledelse'.



Påvirkning

Medarbejdersundhed- og sikkerhed

Arbejdsulykker og sygefravær grundet vold og trusler om vold, særligt hos togpersonalet, udgør en væsentlig negativ påvirkning på samfundet. Vurderingen er drevet af udviklingen i antal arbejdsulykker, alvorlige ulykker og antal ulykker forbundet med vold og trusler. Den afledte økonomiske risiko indbefatter blandt andet øgede omkostninger drevet af langtidssygefravær og arbejdsulykker.

Vi arbejder lokalt med arbejdsmiljømæssige risici og muligheder, som prioriteres i områderne. Potentielle risici og muligheder identificeres på baggrund af input fra eksempelvis arbejdsulykker, tilløb til ulykker, erhvervssygdomme, arbejdsmiljøgennemgange, arbejdspladsvurdering, audit eller i forbindelse med ændringer.

Vi håndterer og følger op på risici og muligheder gennem processer i vores arbejdsmiljøledelsessystem ved at identificere arbejdsmiljørisici, sætte mål, udarbejde handlingsplaner og gennemføre aktiviteter, der løbende forbedrer arbejdsmiljøpræstationen.

Arbejdsmiljøpolitik

Arbejdsmiljøpolitikken sætter rammen af retningen for arbejdsmiljøarbejdet og et bæredygtigt arbejdsliv. Vi forpligter os til at skabe og opretholde et sikkert og sundt fysisk og psykisk arbejdsmiljø, gennem udvikling af medarbejderne og en kultur med fokus på alles sikkerhed, sundhed og trivsel.

Hos DSB skal man opleve, at arbejdsmiljøet bliver prioriteret, og at der er én fælles tilgang til en systematisk og effektiv arbejdsmiljøindsats.

DSB's ambition er desuden at skabe løbende forbedringer blandt andet ved at sætte tidsbestemte mål for og nedbringe sygefravær, arbejdsulykker, stress og krænkelser.

Vores grundholdning er, at:

- Det er muligt at skabe et sikkert og sundt arbejdsmiljø
- Arbejdsulykker kan forebygges
- Vores kultur danner grundlaget for den sikre adfærd
- Ser man det, ejer man det – ignorerer man, accepterer man.

Arbejdsmiljøpolitikken er tilgængelig internt på intranettet og eksternt på www.dsb.dk

Ud over arbejdsmiljøpolitikken har vi interne retningslinjer for krænkende adfærd, og retningslinjer for håndtering af vold og trusler.

I DSB accepterer vi ikke krænkende adfærd, herunder mobning, chikane, vold og trusler eller andre måder, hvorpå krænkelser kan forekomme i arbejdet. Vi ønsker at alle bidrager aktivt med at forebygge krænkende adfærd. Retningslinjen for krænkende adfærd angiver, hvilke handlemuligheder der er, hvis medarbejderne oplever krænkende handlinger.

I retningslinjen for håndtering af vold og trusler understreges vores holdning, om at medarbejderne i deres tilgang til løsning af

arbejdsopgaven har fokus på egen sikkerhed og trækker sig om nødvendigt.

Tiltag

Initiativer for at styrke medarbejdersundhed og -sikkerhed

Gennem konkrete arbejdsmiljøindsatser arbejder vi med at reducere antallet af arbejdsulykker og sygefravær.

Arbejdspladsvurdering

DSB gennemfører arbejdspladsvurdering (APV) hvert andet år, som er en vigtig indikator på arbejdsmiljøet. Den seneste måling i 2023 viste en høj svarprocent på 82. Målingen viste en samlet



fremgang for tilfredshed. APV-målingen for 2023 viste fortsatte udfordringer med stress, krænkelser samt vold og trusler fra eksterne. På den baggrund er der i 2024 udarbejdet tidsbestemte APV-handleplaner lokalt og i arbejdsmiljøudvalgene. Der følges løbende op på handleplanerne og resultaterne via ledelsen og arbejdsmiljøorganisationen blandt andet på møder i arbejdsmiljøudvalgene.

Stress

13 procent havde i APV målingen 2023 svaret at de ofte eller hele tiden føler sig stresset. Vores mål er at se en reduktion på 10 procent i næste APV i 2025 med et resultat på 11,7 procent. For at sikre en bedre forebyggelse og håndtering af stress, er der også i 2024 gennemført kompetenceudvikling, så alle ledere har gennemført en workshop og at der forsat er krav om at alle tilsidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter skal gennemføre 12 e-læringsmoduler om stress. Der er tilbud til alle andre om at gennemføre 8 e-læringsmoduler.

Desuden er der ydet support til flere områder i DSB i forhold til deres behov for forebyggelse af stress på gruppeniveau. Fokus på stress vil for sætte i 2025, med samme tilbud kombineret med kampagner om værktøjer til forebyggelse og håndtering. I 2025 vil der desuden blive mulighed for løbende individuel trivsels monitoring, hvor data kan anvendes på gruppe- og ledelsesniveau til forebyggelse og tidlig håndtering.

Krænkende adfærd

APV-målingen i 2023 viste at 6,7 procent havde oplevet krænkende handlinger fra en intern.



DSB accepterer ikke krænkende adfærd og har et mål om en reduktion på 10 procent i næste APV i 2025 med et resultat på 6,0 procent.

For at forebygge krænkelser har vi i 2024 gennemført en række kompetenceudviklende workshops for teams/ledere med tilpasset indhold som eksempelvis forebyggelse af krænkende adfærd, psykologisk tryghed og konstruktiv konflikthåndtering. Desuden har vi gennemført individuel sparring/rådgivning, samt gennemført en række upartiske undersøgelser af krænkelssager der er indmeldt til vores "Tryghedspostkasse". I 2023 opdaterede DSB den interne retningslinje for seksuel chikane til en samlet retningslinje for krænkende adfærd. Den opdaterede retningslinje omhandler både mobning, seksuel chikane og andre former for krænkelser som krænkende adfærd i eskalerede konflikter med videre.

Samtidig blev der etableret en intern henvendelseskanal (tryghed@dsb.dk) og en formel intern procedure for håndtering af krænkende adfærd.

Sagerne er løst på forskelligartet vis med leder-rådgivning, individuel coaching, vejledning, facilitering af svære samtaler, dialogiske processer, formelle arbejdsmiljø undersøgelser og konflikt-mægling. I 5 af sagerne har HR Arbejdsmiljø og Forhandling & Personalejura processuelt arbejdet i et samspil og vekselvirkning.

Tryghedspostkasse

DSB's tryghedspostkasse, Tryghed@dsb.dk sikrer i samspil med Whistleblowerordningen, at DSB har flere kanaler, hvor der kan hentes hjælp og støtte, som supplement og alternativ til henvendelse til egen leder, arbejdsmiljø- og tillidsrepræsentant, Arbejdstilsynet og psykolog via Sundhedsforsikring.

Tryghedspostkassen er en go-to-ordning med princippet om fortrolighed, upartiskhed og uformel håndtering, hvor en formel undersøgelse i HR-regi kun iværksættes på baggrund af ønske fra den som henvender sig. Hvis en formel undersøgelse iværksættes, gennemføres den med upartisk og retfærdig afdækning ud fra et princip om kontradiktion, samtaler med involverede parter, evaluering med inddragelse af arbejdsmiljølovgivningen og interne politikker, og anbefaling om interventioner for genopretning af et sikkert og sundt arbejdsmiljø.

Krænkende handlinger defineres af Arbejdstilsynet og forekommer i form af:

1. Mobning kendtegnet ved langvarig og gentagne krænkende handlinger
2. Seksuel chikane; kendetegnet ved handlinger af seksuel karakter dvs. al form for uønsket seksuel opmærksomhed
3. Andre former for krænkende handlinger eksempelvis enkeltstående grove krænkende handlinger, krænkende handlinger, der udøves mod andre i et uforudsigeligt mønster, og krænkende handlinger, der foregår i konflikter, hvor en part eller flere parter krænker hinanden.

Sygefravær

Fraværspolitikken understøtter DSB's strategi om at udvikle medarbejderne og kulturen. Formålet med politikken er at sikre et højt fremmøde med tilfredse og sunde medarbejdere. Politikken indeholder blandt andet en retningslinje, der fremmer en positiv og hurtig tilbagevending til jobbet, via en tidlig og løbende kontakt mellem sygemeldte medarbejder og lederen. Det sker med den nødvendige hensyntagen, respekt, ordentlighed og via en kendt og systemunderstøttet proces.

Fraværspolitikken omfatter alle ansatte i DSB og danske datterselskaber og er tilgængelig internt på intranet og eksternt på DSB's hjemmeside.

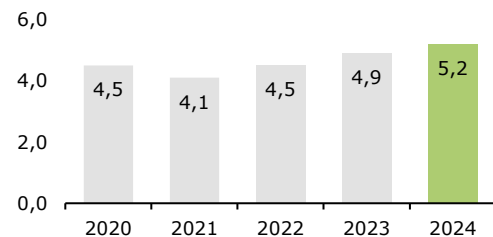
Da der er tæt sammenhæng mellem trivsel og sygefravær, ønsker DSB at skabe rammer, der fremmer trivslen og minimerer sygefraværet – blandt andet ved at have fokus på sundhed, forebyggelse og et godt arbejdsmiljø der understøtter et bæredygtigt arbejdsliv. DSB tilbyder desuden en forebyggende og helbredende sundhedsforsikring, samt tilskud til fitnessordning, tilbud om vaccine mod influenza, deltagelse i DHL-stafetten og et generelt fokus på sundhed.

I 2024 steg sygefraværet til 5,2 procent fra 4,9 procent i 2023. Der ses et fald i området med højst fravær (Drift), men derimod en stigning i områderne Kommerciel og Økonomi.

Ambitionen er, at sygefraværet i 2027 skal være på niveau med gennemsnittet af danske virksomheder, hvor den nyeste opgørelse i NETSTAT fra Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Dansk Industri (DI) viser en sygefraværsporcet på 3,9 procent.

Figur 12: Sygefravær

Procent



I 2024 blev ambitionen understøttet af handlinger, der styrkede lederens kompetencer, både på vidensniveau og via forbedringer af værktøjer til håndterer sygefravær.

Alvorlige arbejdsulykker

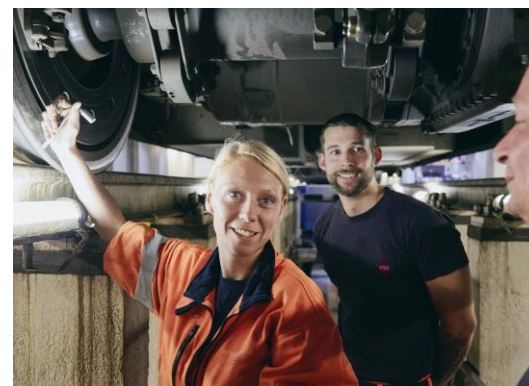
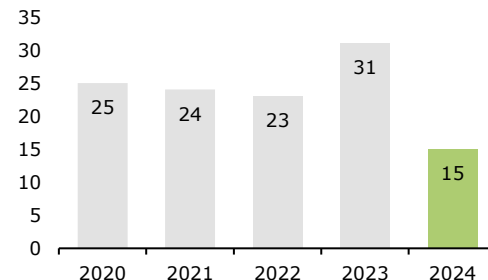
I DSB er der en god kultur med at indmelde arbejdsulykker. Vi har et skræddersyet IT-system, der gør det muligt for alle at indmelde en arbejdsulykke, både på egne og andres vegne. Indmelding er gjort enkelt og nemt via PC, mobiltelefon eller tablet. Sagerne behandles af den lokale arbejdsmiljøgruppe og kvalitetssikres i HR Arbejdsmiljø inden de registreres ved myndighederne.

Vi har valgt at registrere alle arbejdsulykker, uanset om det medfører fravær eller ej. Data bruges til statistik og rapporter, der viser alle arbejdsulykker, herunder hvilke typer og årsager, samt i hvilke organisatorisk enheder. Data er tilgængelige for alle i DSB og bruges aktivt på lederens tavlemøder og i de enkelte områder til at skabe forbedringer.

DSB har særlig fokus på arbejdsulykker, der har sygefravær på 21 dage eller derover, benævnt 'alvorlige arbejdsulykker'. I 2024 faldt antallet af alvorlige arbejdsulykker til 15 fra 31 i 2023. Vold fra eksterne er en stor og stigende del af de alvorlige arbejdsulykker og er derfor også et vigtigt fokusområde for DSB.

Figur 13: Alvorlige arbejdsulykker

Antal arbejdsulykker



Anvendt regnskabspraksis

Sygefravær

Sygefravær defineres som det gennemsnitlige sygefravær i procent af den mulige arbejdstid.

I 2024 har vi både ændret definitionen og beregningen af 'Sygefravær', som indgår i beregningen af sygefravær og arbejdsulykker. Ændringen er sket for at afspejle metoden, der benyttes i NETSTAT-statistikker som udgives af Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Dansk Industri (DI), hvilket giver DSB mulighed for at benchmark med øvrige virksomheder i Danmark. Beregningen er baseret på antallet af sygefravær pr. 31. december 2024 og alle historiske år, og har især påvirkning på sygefraværet i 2022 og 2023. Endelig betyder ændringen også, at vi nu medtager 'Eget sygefravær', 'Delvis syg', 'Syg på grund af §56', men ikke 'Sygdom på grund af arbejdsulykker'.

Alvorlige arbejdsulykker

Antal arbejdsulykker med fravær på mere end 21 kalenderdage.

Alvorlige arbejdsulykker indgår i beregningen af LTIFR og måles på antal registrerede ulykker med fravær på mere end 21 kalenderdage.



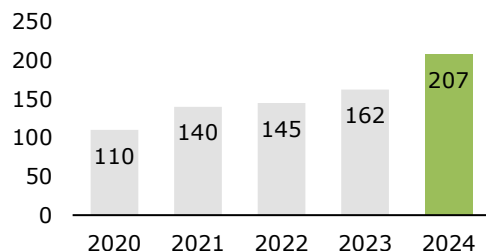
Reduktion af arbejdsulykker

Vold og trusler om vold fra eksterne er et alvorligt arbejdsmiljøforhold, der især rammer vores kundevendte enheder i vores tog, på perroner samt ved 7-Eleven butikker og billetkontorer. DSB arbejder målrettet på at blive bedre til at forebygge og håndtere disse situationer.

I 2024 blev der sat et mål om reduktion af antal arbejdsulykker grundet vold og trusler om vold fra eksterne på 10 procent. Desværre oplevede vi en stigning fra 162 sager i 2023 til 207 sager i 2024. De fleste hændelser er sket i forbindelse med kontrol af billet i toget og i vores 7-Eleven butikker. Noget af stigningen kan skyldes et øget fokus på at indmelde disse hændelser.

Figur 14: Arbejdsulykker på grund af vold og trusler om vold

Antal arbejdsulykker



De enkelte områder har også i 2024 haft stort fokus på dette. På Københavns Hovedbanegård er der etableret et sikkerhedsudvalg, som er et samarbejde mellem butikker, Københavns Kommune, Københavns Politi og tilknyttede vagtselskaber. Det er besluttet, og igangsat, at alle medarbejdere i DSB's 7-Eleven butikker og

togpersonalområdet, skal gennemføre et obligatorisk E-læringskursus i konflikthåndtering.

Vi har også intensiveret brugen af kropskameraer, både i antal, og med fokus på særlige problemstillinger, eksempelvis særlige lokationer, strækninger eller stationer. Der ses fortsat god forebyggende effekt af anvendelse af kropskameraer.

Flere strækninger er bemandet med to medarbejdere grundet utilpassede unge, der udfører fysisk og psykisk vold mod vores personale. Der er også indgået tæt samarbejde med politi og kommune, i og omkring Nykøbing Falster.

Endelig har vi haft øget fokus på frontpersonalets møde med psykisk syge eller påvirkede kunder, som udgør en stor del af trusselsbilledet.

Arbejdsulykker med fravær (LTIFR)

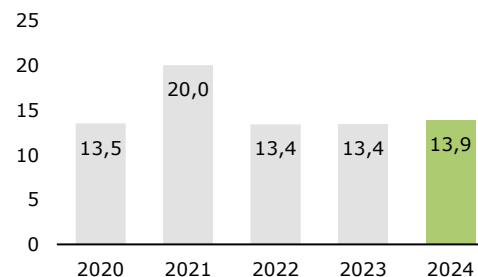
I 2023 satte DSB et langsigtet mål om at nedbringe antallet af arbejdsulykker med fravær, Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) med 50 procent til LTIFR 6,9 i 2030 mod 13,7 i 2022.

I 2024 steg LTIFR til 13,9 i 2024 fra 13,4 i 2023. Stigningen skyldes især indmeldinger fra togpersonalet om arbejdsulykker med fravær grundet vold og trusler fra eksterne, samt fald og snuble ulykker. Stigningen skal ses i lyset af, at der har været ekstra fokus på at indmelde netop denne type hændelse.

Ud over fokus på vold og trusler har vi i 2024 også haft fokus på at reducere antallet af fald og snuble ulykker. Dette er sket gennem lokale kampagner med opslag og nyhedsbreve. Derudover er der nedsat en taskforce, som analyserer udvalgte hændelser for at skabe læring.

Endelig har der været ekstra fokus på ryddelighed i hverdagen og ved arbejdsmiljøgennemgange og 'Safety-Walks'. Der vil fortsat være fokus på dette i 2025.

Figur 15: Arbejdsulykker med fravær pr. 1 million præsterede timer (LTIFR)



DSB har registreret 877 arbejdsulykker i 2024. Der er ikke registreret ulykker med dødelig udgang.

Anvendt regnskabspraksis

Arbejdsulykker på grund af vold og trusler

Antal arbejdsulykker med og uden sygefravær med årsagen vold og trusler fra eksterne.

Antallet af arbejdsulykker på grund af vold og trusler opgøres på baggrund af antal registrerede sager som er anmeldt til Arbejdsmiljø.

Arbejdsulykker med fravær (LTIFR)

En arbejdsulykke med fravær (LTIFR) betegner en personskaade på en medarbejder i forbindelse med udførelsen af arbejdsopgaver på arbejdspladsen, som resulterer i en eller flere mistede arbejdsdage i forhold til planlagt arbejdsdage/skift. En arbejdsulykke kategoriseres som en LTIFR, hvis medarbejderen ikke er i stand til at udføre almindelige arbejdsopgaver, tager fri for at komme sig eller tildeles ændrede arbejdsopgaver i rekonvalescensperioden.

Antallet af arbejdsulykker med fravær (LTIFR) opgøres ved at dividere antallet af arbejdsulykker som medfører mindst én hel fraværsdag med antallet af millioner præsterede arbejdstimer.

Arbejdsulykker i alt

Det samlede antal arbejdsulykker med og uden sygefravær opgøres i henhold til Arbejdstilsynets Bekendtgørelse om anmeldelse af arbejdsulykker m.v. til Arbejdstilsynet.



Fremdrift i forhold til mål

Arbejdsmiljømålene er målbare og i overensstemmelse med arbejdsmiljøpolitikken og DSB's strategi. Mål fastsættes af ledelsen en gang om året pr. kalenderår ud fra væsentlighedsanalysen og øvrige risici og muligheder.

Målene afspejler desuden en forpligtelse til løbende forbedringer herunder forebyggelse af hændelser og sygefravær. Der udarbejdes både kortsigtede og langsigtede mål.

HR Arbejdsmiljø udarbejdet oplæg til direktionen ud fra udviklingen i DSB og samfundet, benchmark, dialog med områderne, samt en faglig vurdering af risici og muligheder. Efterfølgende drøftes oplægget i Hovedarbejdsmiljøudvalget med ledelses- og arbejdsmiljørepræsentanter, hvorefter direktionen beslutter den endelige version. Mål kommunikeres og gøres tilgængelig for alle på intranettet.

Det er ledelsen og Arbejdsmiljøorganisationens ansvar at udarbejde tidsbestemte handleplaner for at opnå målene. Udviklingen følges løbende på tavlemøder, ledermøder, i arbejdsmiljøudvalgene og centralt fra i HR Arbejdsmiljø.

På intranettet kan alle følge udviklingen i de månedlige rapporter på sygefravær og arbejdsulykker. Ud fra resultater og erfaringer identificer ledelsen og arbejdsmiljøorganisationen løbende mulige forbedringer og korrigerer efter behov, samt sikre videndeling på tværs.

Den årlige evaluering sker i forbindelse med arbejdsmiljødrøftelser i arbejdsmiljøorganisationen

og i ledelsens evaluering af arbejdsmiljøledelsessystemet.

Sygefravær

Målet for 2025 er et sygefravær på 4,8 procent, som skal opnås ved tids- og målbestemte handlingsplaner på analyser, forbedringer af værktøjer samt styrkelse af ledernes kompetencer, herunder håndtering af sygefravær, smerter og stress.

Derudover indføres der tilbud om helbredstjek med det formål at motivere den enkelte og give DSB en bedre indsigt i, hvor og hvilke tiltag der skal til, for at forbedre helbredstilstanden i området.

Sygefraværdata bruges til statistik og rapporter der viser kort- og langtidssygefravær i de enkelte områder på alle ledelsesniveauer. Data er tilgængelige for alle i DSB og bruges aktivt på ledernes tavle møder og i de enkelte områder til at skabe forbedringer.

Reduktion af arbejdsulykker

Vi vil også i 2025 have ekstra fokus på forebyggelse af vold og trusler fra eksterne, hvor vi især vil fokusere på dette i det mest berørte område (togpersonale og revisorer). Der er mellem Arbejdsmiljø og togpersonaleområdet udarbejdet tidsbestemte handleplaner for at nedbringe antallet af fald og snuble ulykker med vold og trusler. For at minimere risikoen for vold og trusler, vil vi i 2025 arbejde yderligere for at optimere konflikthåndteringsuddannelse for togpersonalet og sikre løbende efteruddannelse

Vi vil desuden styrke forebyggelsen af vold og trusler, ved at implementere en særlig støtte til

analyse af udvalgte hændelser med formål at skabe læring.

Arbejdsulykker med fravær (LTIFR)

Målet for 2025 er en reduktion fra LTIFR på 13,8 i 2024 til 13,4 i 2025 med den opdaterede definition.

På den årlige konference i januar 2025, hvor alle i Arbejdsmiljøorganisationen deltager, vil der udover tilegnelse af nye kompetencer og vidensdeling også blive drøftet resultaterne fra 2024, samt besluttet handlinger og tidsplaner for yderligere tiltag, der skal reducere antal arbejdsulykker.





Arbejdstagere i værdikæden

Det er afgørende for DSB at agere ansvarligt i forhold til vores samarbejde med leverandører og samarbejdspartnere og ansatte i værdikæden.

Strategi

Det er vigtigt for DSB at bidrage til at skabe gode og sunde arbejdsforhold både for vores egne medarbejdere og ansatte i værdikæden.

Vi er en ansvarlig virksomhed og derfor ser vi det som vores pligt, at sikre grundlæggende arbejdstagerrettigheder og fremme social lighed, som er beskrevet i Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO). Dette omfatter blandt andet rettigheder til løn- og arbejdsvilkår og forenings- og religionsfrihed.

Politikker

Politik for samfundsansvar

Politikkens formål og anvendelsesområde

DSB's politik for samfundsansvar bygger på vores grundlæggende værdier og danner rammen for, hvordan vi alle, medarbejdere, ledelse og bestyrelse, udviser en samfundsansvarlig adfærd og behandler hinanden, vores kunder og vores øvrige interessenter.

Politikken specificerer udtrykkeligt, at DSB har et forbud mod børnearbejde og udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

Politik for samfundsansvar, som er en overordnet rammepolitik for alle DSB's øvrige politikker, udtrykker vores grundlæggende respekt for menneskerettigheder.

Politik for samfundsansvar omfatter alle arbejdstagere i værdikæden.

Administration af politikken

Politikken omfatter alle medarbejdere i DSB, både medarbejdere, ledelse og bestyrelse samt medarbejdere i DSB's værdikæde og som udfører opgaver på vores lokationer. Politikken opdateres en gang årligt for at sikre effektiv opretholdelse af den tillidsfulde relation til omverdenen. Bestyrelsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken.

Etiske retningslinjer for leverandører

DSB's etiske retningslinjer for leverandører og samarbejdspartnere fastsætter det etiske og sociale adfærdskodeks, som alle leverandører og samarbejdspartnere forventes at leve op til. Alle leverandører skal underskrive vores retningslinjer for at komme i betragtning, som en af vores strategiske eller foretrukne accepterede leverandører.

Administration af retningslinjen

Retningslinjen håndhæves af direktøren for Indkøb & Jura og er tilgængelig på DSB's hjemmeside.

Respekt for menneskerettigheder

DSB opererer inden for rammerne af de nationale love og regler om menneskerettigheder i hele vores værdikæde, herunder både medarbejdere i vores egen drift og andre som udfører arbejde for os i værdikæden.

FN's Global Compact principper

DSB har været medlem af FN's Global Compact siden 2009, og vi anvender aktivt de 10 universelle principper med fokus på menneske- og arbejdsrettigheder. DSB støtter og respekterer beskyttelsen af internationalt erklærede menneskerettigheder og sikre, at DSB ikke medvirker til krænkelse af menneskerettigheder.



FN's Vejledende principper om menneskerettigheder og erhvervsliv

DSB anvender også FN's Vejledende principper om menneskerettigheder og erhvervsliv, som er en vejledning til hvordan FN's 10 universelle principper skal rammesættes. DSB efterlever således FN's Vejledende principper om menneskerettigheder og erhvervsliv.

Den International Arbejdsorganisation (ILO)

DSB støtter principperne i ILO-konventionen nr. 94 af 1955. Vi sikrer, at dem, der arbejder for DSB, har løn, arbejdstid og andre tjenestevilkår i overensstemmelse med gældende lovgivning og den for arbejdsområdet gældende kollektive overenskomst, som er indgået med de for faget anerkendte og relevante faglige organisationer på det danske arbejdsmarked.



Påvirkning

Medarbejdere i værdikæden

Samarbejde med leverandører og ansatte i værdikæden

Vi stiller høje krav til alle leverandører og samarbejdspartnere, som vi samarbejder med. Ikke kun i forhold til de varer og services, de leverer, men også til hvordan de udviser samfundsansvar og behandler deres medarbejdere.

Medarbejdere i værdikæden

Medarbejdere i DSB's værdikæde omfatter blandt andet medarbejdere som udfører arbejde for en leverandør, vikarer og konsulenter. Medarbejderne udfører blandt andet opgaver i forbindelse med togdrift (rengøring af tog og på stationer), administrative områder (kræver særlige kompetencer) og øvrige administrative områder (barselsvikariater). Opgaverne udføres både i værdikæden og direkte på vores lokationer (eksempelvis rengøring af tog på klagøringscentre).

Etiske retningslinjer for leverandører

DSB har formuleret et sæt etiske retningslinjer for leverandører, som indeholder et adfærdskodeks for de krav vi stiller til leverandører. Retningslinjerne skal medvirke til imødegå og afbøde de bæredygtighedsrelaterede risici som DSB kan påføre både leverandører og medarbejdere i værdikæden gennem indkøb af varer og serviceydelser. Retningslinjerne er indarbejdet i de kontrakter DSB indgår med leverandører.

Retningslinjerne er indarbejdet i de kontrakter vi indgår med leverandører, og vi stiller blandt andet krav om løn- og arbejdsvilkår,

arbejdsmiljøkrav og at leverandørerne lever op til grundlæggende menneskerettigheder.

Vores leverandører skal – uanset om leverandøren har tilsluttet sig FN's Global Compact eller ej – handle i overensstemmelse med initiativets universelle principper om menneske- og arbejdsrettigheder.

Derudover skal leverandørerne overholde grundlæggende menneskerettigheder, herunder forbud mod børnearbejde, udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

Endelig stiller vi krav om arbejdsklausuler i vores etiske retningslinjer, og vi forbeholder os ret til at foretage audit hos leverandører.

Opfølgning gennem dialog

De ansvarlige ledere for de afdelinger i værdikæden, hvor arbejdet fra leverandørerne udføres, er direkte ansvarlige for at følge op på fremdriften i arbejdet og understøtte et arbejdsmiljø, der fremmer en åben dialog med fokus på sundhed og sikkerhed for de medarbejdere som udfører opgaver. De ansvarlige ledere skal sikre, at der sker en løbende og kontinuerlig opfølgning på udførelsen af opgaven samt medarbejderne almene trivsel.

DSB Indkøb er ansvarlig for at følge op på alle leverandører, som DSB har indgået en kontrakt med, herunder sikre, at leverandørerne overholder det gældende adfærdskodeks, som ligger til grund for de indgåede kontrakter.

Leverandørerne tager ansvar for at leverandørernes underleverandører i hele værdikæden lever op til principperne i disse retningslinjer.

Segmentering af leverandører

Vi arbejder ud fra en risikobaseret tilgang i forhold til vores leverandører. Alle aktive leverandørkontrakter er segmenteret i forhold til størrelse og strategisk betydning. Leverandører, hvor vi har en væsentlig virkning på medarbejderne, eller leverandører, hvis leverancer eller manglende leverancer udgør en væsentlig risiko for os, prioriteres. Det inkluderer eksempelvis leverandører, hvortil vi har outsourcet reparation, vedligehold og rengøring af vores tog, kantinedrift eller driften af IT-systemer. Disse leverandører arbejder ofte på vores lokationer og har dermed medarbejdere, som i høj grad påvirkes af os og de fysiske forhold vi stiller til rådighed på stedet.

Audit hos strategiske leverandører

Som en del af den proaktive kontraktopfølgning gennemfører vi audit hos udvalgte leverandører. Det drejer sig især om strategiske leverandører, hvor deres leverancer udgør en væsentlig risiko for os. Hovedformålet er at hjælpe vores leverandører med at leve op til vores Code of Conduct.

Adgang til klagemekanismer

DSB har etablerede klagemekanismer, hvor medarbejdere, som udfører arbejde på vores lokationer, kan rejse deres bekymringer.

Whistleblowerordning

Medarbejdere, som arbejder i vores værdikæde, kan rejse bekymringer, herunder forhold som knytter sig til deres medarbejderforhold på DSB's lokationer, gennem DSB's Whistleblowerordning.

Vi informerer vores leverandører om vores whistleblowerordningen i forbindelse med

indgåelse af kontrakter og via vores eksterne hjemmeside. Vi redegør desuden for antal sager i vores årsrapport og på vores hjemmeside.

Læs mere om DSB's whistleblowerordning under afsnittet 'Ledelse'.

Effektivitet

Alle indberetninger registreres og screenes af et eksternt advokatfirma inden de overdrages til DSB Intern Revision, som administrerer ordningen. Hver enkelt sag, som udspringer af indberetningerne, undersøges for at vurdere indholdet.

Enhver indberetning vil give anledning til en revidering af, om DSB's forretningsgange og kontrolmiljøer i tilstrækkeligt omfang adresserer





og mitigerer risici og dermed DSB's påvirkning på etisk forretningsadfærd.

Enhver henvendelse vil blive håndteret med diskretion og fortrolighed.

DSB accepterer ikke gengældelsesforanstaltninger over for personer, som i god tro indgiver oplysninger til whistleblowerordningen. Dette er en overtrædelse af vores politik for samfundsansvar og vores værdier.

DSB har ikke registreret indberetninger i 2024, der vedrører krænkelse af menneske- og arbejdstagerrettigheder af væsentlig karakter.

Tiltag

Initiativer som skal styrke arbejdstagernes rettigheder i værdikæden

Som led i vores kontraktopfølgning har vi i 2024 sendt et spørgeskema til de strategiske leverandører om deres håndtering af sociale forhold ud fra de krav vi stiller i vores etiske retningslinjer. Formålet var at få et indblik i, hvor modne leverandørerne er på området. Af de adspurgte leverandører har 95 procent tilkendegivet, at de har en politik på området og arbejder systematisk med eget arbejdsmiljø.

Vi har ikke iværksat yderligere tiltag i 2024, som skal understøtte vores eksisterende indsatser for at styrke medarbejdernes forhold i relation til overholdelse af menneskerettigheder.

Leverandørernes modenhed påvirker os, hvilket betyder, at vi skal være ekstra opmærksomme på, hvordan medarbejderne i værdikæden bliver behandlet hos vores leverandører. Der er en risiko for, at leverandørerne ikke formår at leve op til de tiltag, som de siger at de foretager for medarbejderne i værdikæden.

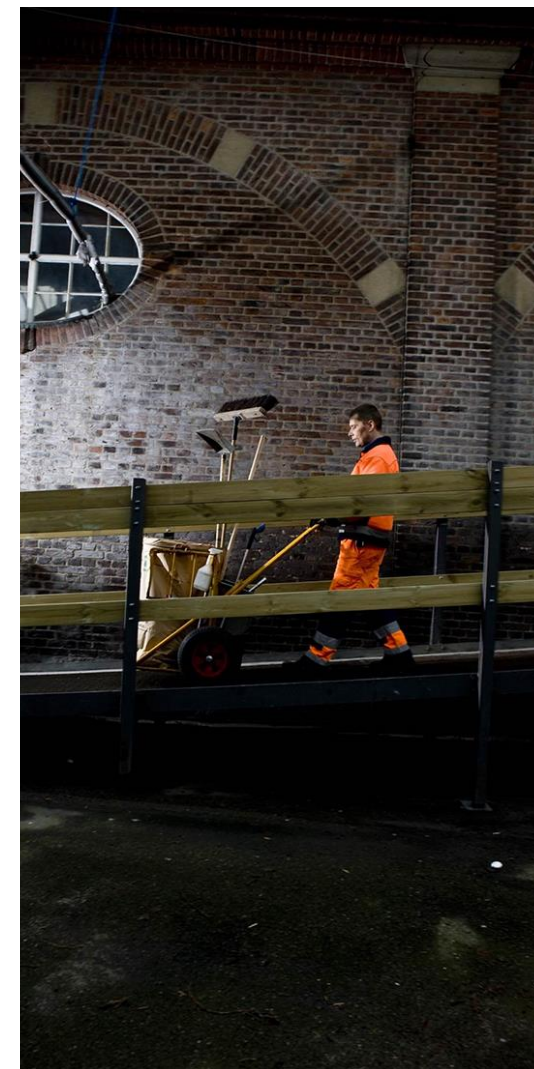
Vi er opmærksomme på dette og har mulighed for at forbedre samarbejdet med leverandørerne om forbedringer i værdikæden blande andet gennem vores kontraktstyring og opfølgning på vores etiske retningslinjer.

Fremdrift i forhold til mål

Mål vedrørende væsentlige virkninger, risici og muligheder

DSB har ikke sat konkrete tids- og resultatorienterede mål for reduktion af negative virkninger, fremme af positive virkninger og håndteringen af væsentlige risici og muligheder for medarbejdere i værdikæden.

DSB har en ambition om, at relevante mål er fastlagt senest i 2026, således at de kan indgå i bæredygtighedsrapportering for 2027.





Forbrugere og slutbrugere

DSB skal være danskernes naturlige transportvalg. Men vores ansvar rækker videre. Det omfatter også et socialt og etisk ansvar for vores kunder, medarbejdere, samarbejdspartnere og den øvrige omverden.

Strategi

Sammen med vores kunder, samarbejdspartnere i sektoren, og lokalsamfund vil vi være med til at gøre Danmark mere bæredygtigt og fri for trængsel på vejen med en effektiv og miljørigtig kollektiv transport. Derfor er kundeengagement og partnerskaber væsentlige for DSB. Vi stræber efter at være en troværdig samarbejdspartner, som leverer et pålideligt produkt og innovative digitale løsninger.

For at imødekomme kundernes behov, engagerer vi os på forskellige måder. Kommercielt lederskab gennem dialog med kunderne og innovative løsninger er nogle af tiltagene, som ligger bag vores strategi.

En tryk rejseoplevelse til alle

DSB har løbende fokus på at øge kundernes oplevelse af tryk og sikkerhed, både på deres rejse og i toget og på vores stationer. Gennem dialog med interesseorganisationer som Dansk Handicap Forbund og Fonden for Socialt Ansvar såsom Natteravnene, har vi iværksat flere tryksskabende initiativer på udvalgte stationer. Vi er bevidste om at kunne tilbyde en sikker og

tryk rejseoplevelse til alle typer af kunder, herunder også sårbare grupper og børn.

Digital sikkerhed

DSB har et stort fokus på beskyttelse af personoplysninger, når vi håndterer data om medarbejdere, kunder og leverandører. Vi er på en digital rejse, hvor vi øger vores digitale tilbud til kunderne ved at give mere gennemsigtighed i vores produktudbud og nem adgang til indkøb, samt digitalt samarbejde med andre operatører i sektoren. Vi arbejder løbende på at udvikle digitale løsninger, der er designet til at være nemme at bruge, inspirerende og tilgængelige, når vores kunder har brug for dem.

Vi behandler betydelige datamængder hver eneste dag fra vores kunder og mere end 6.800 medarbejdere. Digitale processer og organisatoriske foranstaltninger skal medvirke til at forhindre brud på datasikkerheden og sikre de registreredes rettigheder. Med den øgede digitalisering i samfundet gør vi os løbende overvejelser om håndteringen af data samt anvendelsen af nye teknologier.

Sikkerhed

DSB Sikkerhed vedligeholder sikkerhedsledelsessystemet og søger konstant at optimere sikkerheden ved at foretage tilpasninger, der gør det sikkert for både medarbejdere og kunder at finde løsninger til at hjælpe og forbedre den samlede rejseoplevelse. Som en del af vores strategi bruger vi innovative løsninger i form af AI-teknologi og interaktive løsninger til at undervise børn i sikker færden omkring tog og skinner og oplysningskampagner, som skal være med til at forebygge væsentlige ulykker.





Politikker

Internationale principper og konventioner

DSB har både tilsluttet sig og handler i overensstemmelse med internationalt anerkendte instrumenter. Dette gælder FN's Globalt Compact, ILO-konventionen, FN's Menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. DSB's overholdelse af ovenstående internationale principper er udmøntet i DSB's Politik for samfundsansvar under 'Medarbejderforhold'.

Sikkerhedspolitik*Politikkens formål og anvendelsesområde*

DSB's sikkerhedspolitik er hjørnестenen i vores sikkerhedsledelse og sikkerhedskultur. Politikken understreger, at sikkerhed er en grundlæggende forudsætning for alt, hvad vi gør. Politikken er en integreret del af vores daglige arbejde og har til formål at medvirke til at hindre ulykker og skader på både mennesker, materiel og infrastruktur. Endelig er politikken et løfte til vores kunder og samarbejdspartnere om, at vi tager sikkerhed alvorligt.

Sikkerhedspolitikken omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af retningslinjen

DSB's Sikkerhedschef har det daglige ansvar for politikken, ligesom det er sikkerhedsorganisationen der bidrager til bevidsthed af politikken budskaber hos DSB's medarbejdere. Bestyrelsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken.

Tilgængelighedspolitik*Politikkens formål og anvendelsesområde*

DSB's tilgængelighedspolitik understøtter vores ønske om at skabe 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'. Vi tager hensyn til de behov forskellige samfundsgrupper måtte have og tilbyder blandt andet sårbare grupper i form af fysisk ledsagelse til og fra perron samt ved hjælp af ind- og udstigning i tog. Politikken er gældende for alle brugere, som ønsker at gøre brug af DSB's services.

Tilgængelighedspolitikken omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af retningslinjen

DSB's direktør for Økonomi & CFO ejer politiken, mens direktørkredsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken.

Overvågningspolitik*Politikkens formål og anvendelsesområde*

DSB's overvågningspolitik understøtter vores strategi om, at både kunder og medarbejdere skal kunne færdes trygt og sikkert på vores stationer, i toget, vores værksteder og øvrige lokationer. Politikken fastsætter også mål, rammer og vilkår for at opbygge, vedligeholde og udvikle et robust og professionelt overvågningssystem på tværs af DSB's enheder, der skal sikre DSB's værdier, understøtte kriminalitetsbekæmpelse og sikre tryghed for både medarbejdere og kunder.

Overvågningspolitikken omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af retningslinjen

DSB's direktør for Økonomi & CFO ejer politiken, mens direktørkredsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politiken, der godkendes årligt og ved væsentlige ændringer.

Politik for beskyttelse af personoplysninger*Politikkens formål og anvendelsesområde*

DSB's politik for beskyttelse af personoplysninger fastsætter rammerne for hvordan vi skal håndtere data om både medarbejdere og kunder.

Politik for beskyttelse af personoplysninger omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af retningslinjen

DSB's direktør for Indkøb & Jura ejer politiken, mens direktørkredsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politiken.

Politik for Data Governance og Dataetik*Politikkens formål og anvendelsesområde*

DSB's politik for Data Governance og Dataetik understøtter vores håndtering af data, herunder hvordan vi forvalter data som et aktiv i styringen af DSB dvs. omhyggeligt i henhold til dets fortrolighed, integritet og tilgængelighed.

Politik for data governance og dataetik omfatter alle medarbejdere i DSB.

Administration af retningslinjen

DSB's direktør for Økonomi & CFO ejer politiken.



Påvirkning

Jernbanesikkerhed

Sikkerheden i og omkring jernbanen er essentiel for at forebygge væsentlige ulykker i forhold til både vores kunder og medarbejdere. Uautoriseret færden og uhensigtsmæssig adfærd på personer kan lede til alvorlig tilskadekomst eller dødsfald.

Tiltag

Initiativer for at øge jernbanesikkerheden og imødegå personskader

I 2024 opretholdt vi vores sikkerhedscertifikater for både Fjern- & Regionaltog og S-tog uden vilkår. Certifikaterne, der udstedes af Trafikstyrelsen, bygger på et veldokumenteret sikkerhedsledelsessystem og bekræfter, at DSB leverer sikker jernbanetrafik i overensstemmelse med gældende national og international jernbanelovgivning. Fornyelse af sikkerhedscertifikater koster 0,2 mio. kr.

Trafikstyrelsen har i 2024 fortsat sine regelmæssige tilsyn med vores overholdelse af sikkerhedskravene, og har udtrykt tilfredshed med vores høje modenhedsniveau-

I 2022 indledte vi et samarbejde med musikeren ICEKIID for at øge sikkerhedsbevidstheden blandt unge. I 2024 fortsatte vi denne indsats gennem et samarbejde med filminstruktøren Jonas Risvig og hans ZUSA-univers, som skildrer

en gruppe unge på Vesterbro, der konstant udfordrer hinanden og sig selv. Her har vi bidraget med indspil og optagelser om sikker adfærd.

"Er du togklar!"

I 2022 lancerede vi 'DSB Safety'-kampagnen i Microsoft Education, hvor interaktive øvelser i en virtuel model af Københavns Hovedbanegård underviser børn fra otte år i sikker adfærd omkring tog og skinner. I 2024 har vi taget et skridt videre ved at udvikle spillet "Er du togklar?" i samarbejde med Børneulykkesfonden, målrettet børn i børnehave og indskolingsklasserne. Gennem leg og bevægelse håber vi, at vigtigheden at passe på sig selv og hinanden i nærheden af jernbanen forankres som en varig læring hos den unge generation.

Fortsat fokus på forebyggelse af selvmord

Vores samarbejde med Livslinien og det TRYGFonden-støttede forskningsprojekt om forebyggelse af selvmord på jernbanen har fortsat som en vigtig prioritet i 2024. Projektet, som løber til 2028, inkluderer initiativer såsom opsætning af skilte med kontaktinformation til hjælpelinjer på strategisk udvalgte stationer. Disse er særligt rettet mod steder med en historik af selvmordsforsøg eller selvmord. Når Livslinien modtager en henvendelse noteres, hvis muligt, om det er skiltene, der har motiveret vedkommende til at tage kontakt.

Risikostyringsproces

Fastsættelse af initiativer til at styrke sikkerheden omkring jernbanen tager primært udgangspunkt i erfaringer og analyser, som er identificeret hos Jernbanesikkerhed i samarbejde med Kommerciel. DSB's risikostyringsproces er ikke en del af dette.

AI-teknologi skal forebygge personpåkørsler

Som en del af vores innovative tilgang til at forhindre personpåkørsler, fortsatte vi i 2024 AI-pilotprojektet på Nordhavnen Station. Projektet er en AI-løsning, der ved hjælp af adfærdsgenkendelse identificerer personer, der befinder sig på eller nær sporene. Systemet giver automatisk alarm til S-baneførere i det indkommende tog, hvilket gør det muligt for dem at bremse i tide og potentielt redde liv. I 2025 fortsættes pilotprojektet og der udvides med opsætning af kameraer på tre nye stationer; Østerport, Svane-møllen og Hellerup.

Adgang til klagemekanismer

DSB har etablerede klagemekanismer, hvor kunder kan bringe oplevede forhold omkring

sikkerhed og tryghed op overfor DSB. Dette kan ske via de sociale medier eller ved direkte kontakt til DSB's kundecenter, der ved behov inddrager jernbanesikkerhedsmæssig ekspertise. Vi tager enhver henvendelse alvorlig, følger op blandt andet ved gennemsyn af overvågningsvideoer. Viden og læring bruges til løbende forbedring af sikkerhed og tryghed på kundernes rejse med DSB.

Overtrædelse af menneskerettighedsproblemer eller hændelser

DSB registrerer enhver overtrædelse af menneskerettighedsproblemer og -hændelser i relation til forbrugere og kunder. I 2024 er der ikke registreret overtrædelse af menneskerettighedsproblemer – og hændelser.





Fremdrift i forhold til mål

Sikkerhedsmål for 2024

Hvert år fastsætter DSB ambitiøse sikkerhedsmål baseret på analyser af tidligere hændelser og risikovurderinger. Disse mål afspejler vores stræben efter at fastholde og løbende forbedre vores høje jernbanesikkerhedsniveau.

I 2024 satte vi to kvantitative sikkerhedsmål:

- Maksimalt 10 væsentlige ulykker
- Maksimalt 146 signalforbikørsler

Væsentlige ulykker

Væsentlige ulykker er hændelser med alvorlig personskade eller dødsfald, samt omfattende materielskader eller forsinkelser på hovedstrækninger og repræsenterer den mest alvorlige kategori af indikatorer for jernbanesikkerheden.

I 2024 registrerede vi 9 væsentlige ulykker (2023: 12), der igen i år primært udgøres af personulykker. Derudover var der en ulykke forårsaget af en nedfalden køreledning og en ind- og udstigningsulykke på vores rangerterræn samt kollision med et væltet træ og et køreledningsnedfald.

I 2024 var væsentlige ulykker med personska-der forsat relateret til uhensigtsmæssig adfærd eller uautoriseret færden blandt de tilskadekomne. For at fremme læring og forståelse har vi i mange år gennemført omfattende oplysningskampagner. Vores kampagner anvender både traditionelle og innovative metoder for at nå forskellige demografiske grupper med relevante budskaber. Den fortsat lave forekomst af

Tabel 27: Jernbanesikkerhedsmæssige hændelser - udvalgte indikatorer

Antal	2024 ³⁾	2023 ³⁾	Vækst	
			Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	9	12	-3	25
Omkomne	3	8	-5	-63
Alvorligt tilskadekomne	4	2	2	100
Lettere tilskadekomne	49	44	5	11
Personskade	56	54	2	4
Sikret område (A-B-C) ⁴⁾	197	170	27	16
Ikke-sikret område (D-E)	60	65	-5	-8
Signalforbikørsel	257	235	22	9
Defekt hjul eller aksel	2	3	-1	-33

¹⁾ Tabellen omfatter de væsentligste sikkerhedsindikatorer for Fjern- & Regionaltog og S-tog.

²⁾ Tabellen omfatter ikke selvmord og selvmordsforsøg.

³⁾ Tallene for 2022 er ændret i forhold til tidligere offentliggjort tal som følge af endelig opgørelse i forbindelse med årsrapportering til Trafikstyrelsen. Tilsvarende udgør tallene for 2023 status ved tidspunktet for rapporteringen, men kan ændres på et senere tidspunkt i forbindelse med rapportering til den årlige sikkerhedsrapport til Trafikstyrelsen.

⁴⁾ Til trods for en nominel stigning i 2023 er der tale om en forbedring i forhold til årets sikkerhedsmål.

ulykker i takt med en stigende passagertæthed, giver os grund til optimisme omkring effektiviteten af vores indsats.

Signalforbikørsler

Signalforbikørsler er hændelser som kan være forløbere til mere alvorlige hændelser og opstår, når et tog kører længere end tilladt.

I 2024 ligger antallet af signalforbikørsler over sikkerhedsmålet for 2024 og over resultatet for 2023. Fuld implementering af CBTC-signalsystemet på S-banen har dog bidraget til en markant reduktion af de farlige signalforbikørsler.

Forebyggelsen af signalforbikørsler fortsatte i 2024 med eksisterende initiativer samt nye

tiltag knyttet til det nye signalsystem og kompleksiteten ved større sporarbejder.

Hver dag bestræber DSB sig grundlæggende på at ingen kunder kommer til skade som følge af væsentlige ulykker, personpåkørsler eller signalforbikørsler. Udviklingen i antal hændelser indikerer imidlertid, at det ikke er realistisk at undgå ulykker på jernbanen. Derfor fastsætter vi ikke fremtidige måltal. Vi arbejder løbende på at forbedre jernbanesikkerhedsniveauet ved brug af eksempelvis kampagner, som skal øge opmærksomheden om farerne ved uautoriseret færden og uhensigtsmæssig adfærd i nærheden af jernbanearealer.

Anvendt regnskabspraksis

Væsentlige ulykker

Nøgletallet opgøres som antal væsentlige ulykker der er registreret i DIS Indmeldingsportal pr. 31. december 2024.

Signalforbikørsler

Nøgletallet opgøres som antal signalforbikørsler, der er registreret i DIS Indmeldingsportal pr. 31. december 2024.



Påvirkning

Kundetryghed

I en tid, hvor tryghed er mere vigtigt end nogensinde, har DSB en høj grad af opmærksomhed rettet mod at skabe en tryk atmosfære på vores stationer og i vores tog.

Tiltag

Initiativer til at øge kundetryghed

Natteravnen skaber tryghed

Siden 2009 har DSB samarbejdet med organisationen, Natteravnene, som har tilknyttet mere end 3.500 frivillige voksne. De frivillige fra Natteravnene bidrager positivt til trygheden både på stationer og i tog i kraft af deres synlige tilstedeværelse og gode dialog med særligt fokus på unge mennesker. Natteravnene kan køre gratis med alle DSB's tog, når de er iført deres gule natteravns-jakker.

Øget tryghed i S-tog

Særligt i og omkring S-toget er der fokus på den trygge kundeoplevelse, og DSB har i 2024 indsat tryghedsvagter på S-togsnettet. Vagterne udfører regelmæssige rundringer på stationerne med øje for både kunder og omgivelser. Når de har sikret sig, at alt er i orden, tager de toget til næste station, hvilket sikrer en konstant tilstedeværelse og opmærksomhed på sikkerheden for vores kunder.

Også DSB's Overvågning bidrager til at øge trygheden på S-togsnettet. Herfra er der hele

døgnet fuldt overblik via kameraer fordelt på alle S-togsstationer, og der kan kaldes direkte op til S-togsrevisorer, lokomotivførere og tryghedsvagter. Der er endvidere oprettet et særligt tryghedstelefonnummer, 70 13 13 11, som kunder kan henvende sig på og komme i kontakt med en medarbejder hos DSB Overvågning. Plakater på stationerne orienterer om muligheden.

Høj tilfredshed med tryghedsinitiativer

I samarbejde med analyseinstituttet Epinion udfører vi månedlige kundetilfredshedsundersøgelser. I de omfattende undersøgelser er tryghed én af de faktorer, som spørges ind til, og denne vurderes generelt set høj både for S-toget og for DSB's Fjern- & Regionaltog. Både på vurderingen af tryghed i toget og på stationen ligger niveauet for 2024 på over 8 på en skala fra 1-10 (jf. figur 16 næste side).

Initiativer til at styrke tilgængelighed for alle

Den trygge og inkluderende rejseoplevelse skal gøre sig gældende for alle DSB's kunder, herunder også mennesker med permanent eller midlertidig nedsat mobilitet eller handicap.

Fysisk ledsagelse

For at sikre tryghed for alle, tilbyder DSB assistance på stationer i form af fysiske ledsagelse til og fra perron samt hjælp ved ind- og udstigning i tog.

DSB udfører handicapassistanter for en række andre togoperatører i Danmark. Dette medfører en ensartet, tryk oplevelse for kunderne, som kun har behov for én indgang til bestilling af assistance i forbindelse med de fleste togrejser.

DSB Børnegrugide

En anden tryghedsskabende ordning er DSB's børnegrugide tog, hvor børn i alderen 4-15 år, der rejser alene, har følgeskab af DSB's børnegrugider under hele rejsen. Børnene opholder sig i en særlig afdeling af toget, hvor ingen øvrige passagerer har adgang, og børnegrugiderne holder opsyn og sikrer, at børnene bliver modtaget og afhentet som aftalt. Det er vigtigt for DSB, at vi løfter et socialt samfundsansvar og muliggør, at børnene nemt og trykt kan rejse mellem landdelene og besøge for eksempel forældre, der bor langt fra hinanden.

I forbindelse med sporarbejde har vi stort fokus på at begrænse generne for børnene så meget som muligt og underretter modtagende forældre om eventuelle forsinkelser. Vi indsætter særlige børnegrugidebusser og stræber efter den kortest mulige rejsetid og størst mulige geografiske servicering af stationerne imellem København H. og Aalborg/Esbjerg af hensyn til børnene.

Samarbejde med interessegrupper

Vi tror på, at ved kontinuerligt samarbejde med brugere og interessegrupper kan vi skabe et mere inkluderende miljø for alle i togene såvel som på stationerne. Derfor faciliteter vi et handicappanel med 3 årlige møder, og med repræsentanter fra de danske handicaporganisationer, GoCollective, Nordjyske Jernbaner, Banedanmark, Trafikstyrelsen og Transportministeriet. Kunden er i fokus og der drøftes blandt andet tilgængeligheds løsninger i togmateriel, på stationer og på digitale platforme.

Bestyrelsen har det overordnede ansvar for at opretholde dialog med interesseorganisationer og øvrige operatører omkring indarbejdelse af forbedringsforslag der fremmer sårbare

gruppers adgang til togtrafik og i sidste ende sikre, at vi lever op til internationale anerkendte konventioner.



Fremdrift i forhold til mål

Kundetilfredshed

Vi er glade for, at vores kundetilfredshed er meget høj og vores kunder vurderer os i top på en skala fra 1 til 10. I 2024 lå den samlede gennemsnitlige kundetryghed i toget på 8,7, mens den gennemsnitlige kundetryghed på stationen lå på 8,2. Af kundetilfredshedsundersøgelsens bagvedliggende data fremgår det, at trygheden i aftentimerne vurderes som værende høj. Blandt de rejsende er kendskabet til de før-omtalte tryghedsvagter og overvågningskameraer højt, hvorimod kendskabet til tryghedstelefonnummeret skal udbredes yderligere. Dette vil DSB arbejde med. Derudover øger kundernes møde med tryghedsvagterne på S-togsnettet den oplevede tryghed i aftentimerne, og giver de rejsende en forøget lyst til at rejse med DSB.

DSB fastsætter ikke langsigtede mål for kundetryghed i toget og på stationen. Det gør vi ikke for kunderelaterede mål i øvrigt.

Handicapassistancer

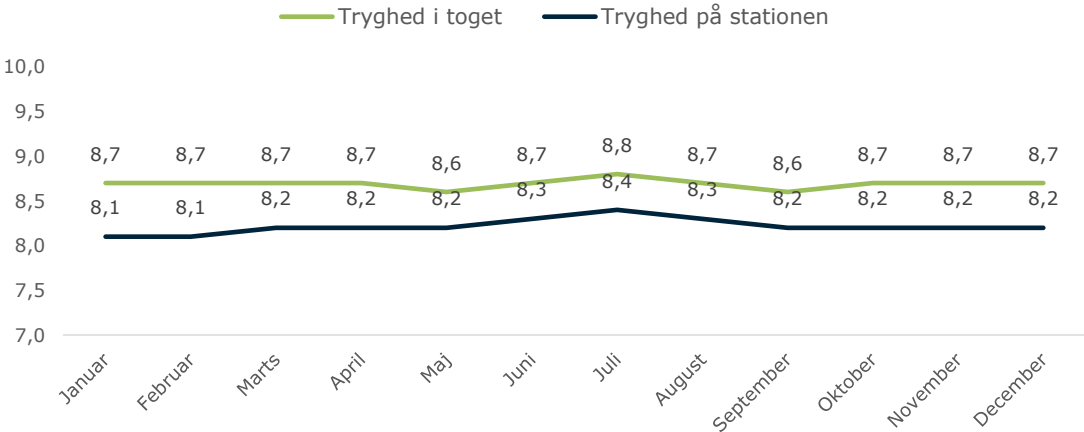
I 2024 solgte DSB 74.360 handicap- og ledsagerrejser sammenlignet med 61.082 rejser i 2023 svarende til en stigning på 21 procent. Den positive udvikling skyldes en generelt vækst i antal kunder i 2024 sammelignet med 2023.

Tilsvarende udførte DSB 21.937 handicapassistancer sammenlignet med 19.644 sidste år, svarende til en stigning på 11 procent.

Børneguiderejser

I 2024 solgte DSB 10.058 børneguiderejser fordelt på 6 togafgange fredage og søndage.

Figur 16: Kundetryghed i toget og på stationen



Tabel 28: Antal børneguiderejser

Antal	2024	2023	2022	2021	2020
Børneguiderejser	10.058	10.747	11.072	11.063	11.433

Tabel 29: Handicap-/Ledsagerrejser og handicapassistancer

Antal	2024	2023	2022	2021	2020
Handicap-/Ledsagerrejser ¹⁾	74.360	61.082	52.859	37.486	38.000
Handicapassistancer ²⁾	21.937	19.644	18.814	13.284	9.000

¹⁾ Handicap-/Ledsagerrejser er eksklusive antal køb af børnebilletter til handicappede i DSB's app og DSB's web.

²⁾ Handicapassistancer er eksklusive udførte handicapassistancer for S-tog.

Anvendt regnskabspraksis

Kundetryghed

Nøgletallet udtrykker kundens samlede tryghedsoplevelse med den aktuelle rejse.

Metoden er baseret på indsamling af data gennem spørgeskemaer til selvudfyldelse, uddelt til et repræsentativt udsnit af passagerer i Fjern- & Regionaltog og på S-togsstationer. Resultatet er baseret på et vægtet gennemsnit baseret på rejsetal for henholdsvis Fjern- & Regionaltog og S-tog.

Børneguiderejser

Antal rejser med børneguide i tog, der tilbyder børneguide.

Handicapassistancer

Antal udførte handicapassistancer i DSB's tog inklusiv antal udførte assistancer for øvrige eksterne operatører.



Påvirkning

Datasikkerhed

DSB håndterer betydelige datamængder og har en potentiel finansiel risiko, hvis ikke vi håndterer vores kunders og medarbejderes personfølsomme data på forsvarlig vis. Et potentielt brud på persondataforordningen kan medføre bøder på op til 2 procent af omsætningen for mindre alvorlige hændelser og op til 4 procent for mere alvorlige hændelser. Oplysninger om kunders og medarbejderes data vurderes imidlertid ikke at være personfølsomme i en sådan grad, at det udgør en bæredygtighedspåvirkning.

Tiltag

Initiativer for at styrke datasikkerheden

Siden 2022 har vi haft en databeskyttelsesrådgiverfunktion (DPO), som skal styrke kontroller, rapportering og opfølgning.

Vores indsatser tager udgangspunkt i både digitale og organisatoriske foranstaltninger, som skal forhindre brud på datasikkerhed og øge forståelsen for databeskyttelse hos alle medarbejdere for at sikre den registreredes rettigheder.

Opmærksomhedskampagner

I 2023 skærpede Datatilsynet praksis i forhold til anvendelse af "auto-complete"-funktionen i virksomheders mailprogrammer. Ifølge tilsynet er fejlsendte mails en af de hyppigste årsager til

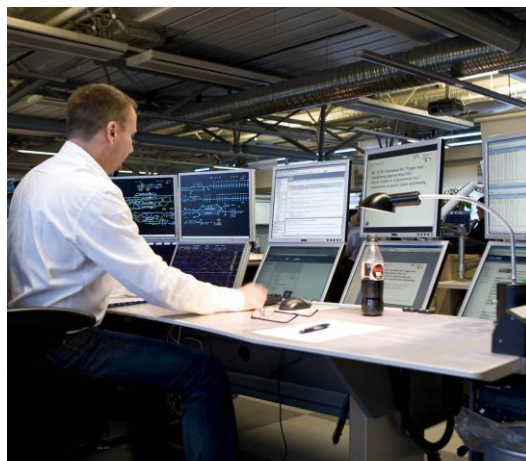
brud på persondatasikkerheden. Dette gør sig også gældende for de brud på persondatasikkerheden, som der har været i DSB. For at skærpe medarbejdernes bevidsthed om risikoen er der i 2024 gennemført en intern opmærksomhedskampagne på DSB's intranet. Derudover har IT implementeret en advarsel, når en mail sendes til modtagere uden for DSB.

I 2024 har vi også opdateret vores politik for beskyttelse af personoplysninger.

Organisatoriske tiltag

DPO-funktionen består i at rådgive den dataansvarlige og bistå forretningen med at efterleve databeskyttelsesretlige regler.

DPO'en arbejder ud fra en risikobaseret tilgang, således at opgaver, som konkret indebærer en højere risiko for brud på databeskyttelsesretlige regler, prioriteres.

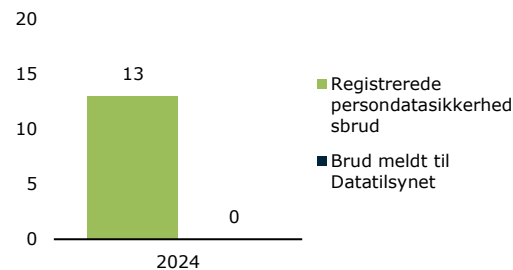


Fremdrift i forhold til mål

I 2024 har DSB registreret 13 indberetninger som omhandler brud på persondatasikkerheden. Hovedparten af indberetningerne relaterer sig til fejlsendte e-mails.

Af disse 13 brud er 0 blevet anmeldt til datatilsynet.

Figur 17: Registrerede brud på persondatasikkerheden



Vores grundlæggende tilgang er at opbevare og håndtere medarbejdernes og kunders data med størst mulig sikkerhed og undgå fejl af enhver art. Derfor fastsætter DSB ikke måltal for brud på persondatasikkerheden,

Anvendt regnskabspraksis

Antal brud på persondatasikkerheden

Alle indberetninger registreres, og DSB's DPO gennemgår indholdet i de enkelte indberetninger med henblik på at vurdere, om sagen skal håndteres internt eller om indberetningerne skal anmeldes til Datatilsynet.

DPO & Compliance-funktionen rapporterer årligt til direktionen og revisionsudvalget om modtagne indberetninger og konklusionen på disse.



Ledelse

God forretningsetik	125
Leverandører	128
Forebyggelse og afsløring af korruption	128
Cybersikkerhed	129
Betalingspraksis	129
Et mangfoldigt DSB skaber en sund virksomhed	130





God forretningsetik

DSB er ejet af staten og dermed alle i Danmark. Vi har derfor et særligt ansvar for at skabe et tillidsfuldt forhold til omverdenen og udvise samfundsansvarlig adfærd og god forretningsetik.

Strategi

Som selvstændig offentlig virksomhed ejet af staten har DSB en særlig forpligtelse til at udvise en høj grad af etik og korrekthed i det daglige virke, og i den måde vi driver forretning på.

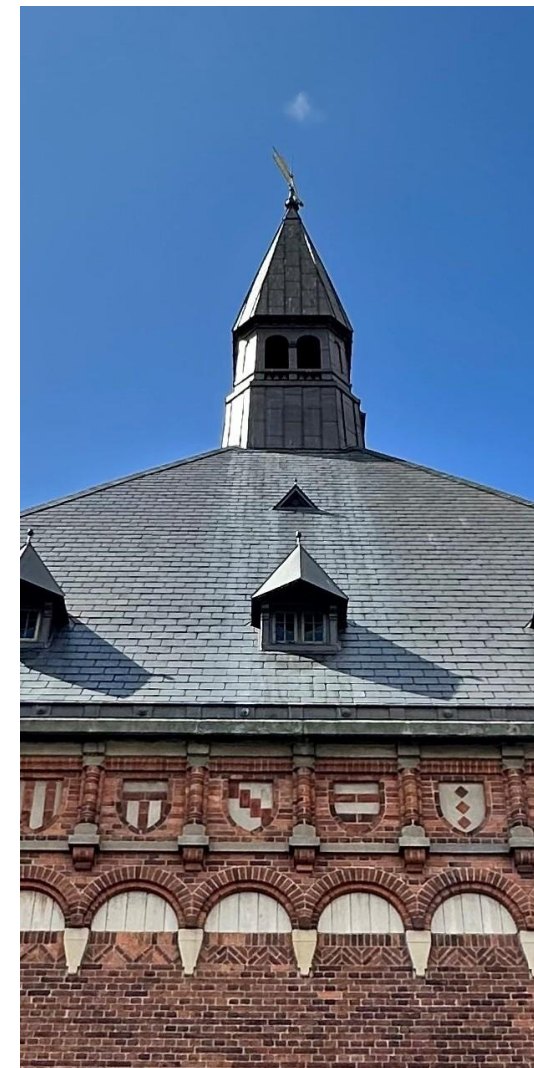
Vi arbejder derfor også på kontinuerligt at udvikle, fremme og evaluere vores virksomhedskultur. Se mere herom under afsnit om Organisation og ledelse, side 29.

De overordnede rammer for vores arbejde med god forretningsetik er beskrevet i DSB's Politik for samfundsansvar og i DSB's etiske retningslinjer.

De enkelte elementer i politikken bliver løbende prioriteret på tværs af DSB, eksempelvis i form af initiativer i forhold til medarbejderkulturudvikling, opmærksomhedskampagner og intern kommunikation vedrørende bæredygtighed.

Hertil kommer at alle nye medarbejdere i forbindelse med ansættelse deltager i et obligatorisk E-læringskursus om samfundsansvar og god forretningsetik, herunder også om anti-korruption og bestikkelse.

Læs mere om DSB's Politik for samfundsansvar og øvrige politikker på www.dsb.dk.





Politikker

Politik for Samfundsansvar*Politikkens formål og anvendelsesområde*

At leve op til vores formål ”Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige”, kræver tillid fra omverdenen – tillid, som skabes blandt andet gennem god forretningsetik og samfundsansvarlig adfærd.

Politikken er baseret på vores grundlæggende værdier og danner rammen for, hvordan vi alle, medarbejdere, ledelse og bestyrelse, udviser en ansvarlig adfærd, træffer de rigtige beslutninger i hverdagen og behandler hinanden, vores kunder og vores øvrige interesser.

For at indfri vores ambition om at være en samfundsansvarlig virksomhed skal vi alle efterleve principperne i politikken. For at sikre at vi alle har kendskab til disse principper, skal alle medarbejdere gennemføre E-læringskurset ’Samfundsansvar’ og via årlige opmærksomhedskampagner trænes alle i relevante emner.

Administration af politikken

Politikken omfatter alle i DSB-koncernen, både medarbejdere, ledelse og bestyrelse og opdateres en gang årligt for at sikre effektiv opretholdelse af den tillidsfulde relation til omverdenen.

Bestyrelsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken.

Indkøbspolitik*Politikkens formål og anvendelsesområde*

Indkøbspolitikken sætter rammerne for hvordan vi i DSB køber ind på en samfundsansvarlig og bæredygtig måde, så vi både handler økonomisk forsvarligt og stiller krav til hele værdikæden.

Indkøbspolitikken omfatter alle indkøb af varer og tjenesteydelser i DSB og 100 procent ejede selskaber.

Koncernindkøb yder indkøbsfaglig, udbudsretlig og kontraktstyringsmæssig rådgivning. Anskaffelser gennemføres i Koncernindkøb i samarbejde med forretningsområderne. Kontraktstyring gennemføres af Contract Managers, som sidder enten i Koncernindkøb eller i forretningsområderne.

Alle indkøb skal foretages ved at følge vores anskaffelses- og kontraktstyringsprocesser.

Administration af politikken

Direktøren for Indkøb & Jura er overordnet ansvarlig for indkøbspolitikken, som godkendes i direktørkredsen.

Whistleblowerpolitik*Politikkens formål og anvendelsesområde*

Whistleblowerordningen har til formål at øge mulighederne for, at ansatte og samarbejdspartnere kan ytre sig om kritisable forhold i DSB uden at frygte for negative konsekvenser, og beskytte personer, som indgiver oplysninger til whistleblowerordningen, samt opdage fejl og forsømmelser og derved højne niveauet i DSB's ydelser. Formålet med whistleblowerordningen er således at sikre åbenhed og gennemsigtighed

i forhold til eventuelle (lov)overtrædelser og alvorlige uregelmæssigheder.

Denne politik gælder for alle ansatte i DSB inklusive vikarer, konsulenter, entreprenører, der arbejder i DSB og samarbejdspartnere.

Administration af politikken

Bestyrelsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken. Bestyrelsen har udpeget chefen for Intern revision som administrator af DSB's Whistleblowerordning.

Compliancepolitik*Politikkens formål og anvendelsesområde*

Compliance er et essentielt element af DSB's virksomhedskultur. At tage ansvar for vores adfærd, at drive virksomheden på en etisk og bæredygtig måde i overensstemmelse med værdier, at udvise respekt overfor vores kunder, leverandører og øvrige interessenter og at bevare tilliden fra samfundet, er centralt for DSB.

For at sikre en ensartet tilgang til compliance i DSB arbejdes med implementering af Compliancepolitikken og opfølgning på kendskab og overholdelse, sparring og rådgivning på tværs af compliancefunktionerne om ensartet governance struktur og klare standarder for politikker og retningslinjer.

Skærpet opmærksomhed om compliancerisici gennem træning og rådgivning af ledere af medarbejdere om compliance. Støtte i forretningen i arbejdet med compliance i overensstemmelse med virksomhedens mål, herunder løbende dialog om best practice.

Væsentlige hændelser rapporteres til DSB's direktion og udarbejder en samlet årlig compliance-rapportering til DSB's direktion og bestyrelse.

Administration af politikken

DPO & Compliance har ansvaret for at opdatere politikken, mens bestyrelsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken.

Informationssikkerhedspolitik*Politikkens formål og anvendelsesområde*

Realisering af DSB's målsætninger forudsætter generelt en betydelig digitalisering i DSB. Samtidig nødvendiggør trusselsbilledet et konstant fokus på cyber- og informationssikkerhed.

DSB skal sikre, at informationer er pålidelige og tilgængelige samt at de kan genskabes. Vi skal beskytte følsomme informationer, herunder personoplysninger om kunder og medarbejdere samt fortrolige informationer om DSB. Informationer må kun være tilgængelige for autoriserede personer med et arbejdsbetinget behov, og informationer skal være beskyttet mod cyberangreb.

Politikken gælder for alle ansatte i DSB-koncernen samt eksterne konsulenter, der har adgang til DSB's systemer og informationer. Politikken omfatter alle benyttede it-systemer, uanset om de er interne, eksterne, administrative eller knyttet til vores togdrift. Politikken omfatter både informationer i den fysiske verden (fx papir og tale) og informationer, der behandles digitalt.

Administration af politikken

Bestyrelsen i DSB er overordnet ansvarlig for godkendelse af politikken.



Påvirkning

Whistleblowerordning

DSB ønsker at være en åben, troværdig og transparent virksomhed, der handler i overensstemmelse med lovgivningen og principperne i vores politik for samfundsansvar.

Vi ønsker en åben virksomhedskultur, hvor medarbejdere trygt kan henvende sig til deres ledere, kolleger, HR, tillidsrepræsentant eller arbejdsmiljørepræsentant, hvis de oplever uetisk adfærd eller alvorlige uregelmæssigheder.

Whistleblowerordningen skal ses som en mulighed til de ansatte, inklusive vikarer, konsulenter, entreprenører, der arbejder i DSB og vores samarbejdspartnere, for at komme til orde, anonymt eller ikke anonymt, og løfte væsentlige problemstillinger og indberette mistanke om uregelmæssigheder eller ulovligheder vedrørende DSB’s medarbejdere, ledelse eller leverandører.

Dermed supplerer whistleblowerordningen både den direkte og daglige dialog på arbejdspladsen, og den supplerer de ansattes ytringsfrihed og meddeleleret.

Gennem whistleblowerordningen får vi mulighed for at vurdere og håndtere situationen. Vi tolererer ikke gengældelsesforanstaltninger over for personer, som i god tro indgiver oplysninger til whistleblowerordningen. Dette er en overtrædelse af vores politik for samfundsansvar og vores værdier.

Vi informerer via vores interne og eksterne internetside vores ansatte og leverandører om

ordningen, og redegør årligt for aktiviteten på hjemmesiden og i årsrapporten. Desuden orienteres DSB’s Hovedsamarbejdsudvalg (HSU) årligt om ordningen og aktiviteten her i, hvormed information om ordningen kommunikerer til medarbejderne via deres udvalgsrepræsentanter. Nye medarbejdere orienteres i forbindelse med deres tiltræden om såvel arbejdsmiljømæssige procedurer og klagemuligheder, herunder også for whistleblowerordningen. Personer, der behandler sager modtaget i ordningen, bliver periodisk ajourført om lovkrav og guidance i behandling af sager.

Indberetninger foretages gennem en ekstern service-udbyders portal, hvortil der er adgang via DSB’s interne og eksterne hjemmeside

Vi opfordrer vores ansatte og samarbejdspartnere til at anvende Whistleblowerordningen, hvis de har mistanke om, at der i DSB foretages handlinger i konflikt med etisk forretningsadfærd. Alle indberetninger undersøges, og såfremt forholdet kan bekræftes, vil det blive sanktioneret.

Tabel 30: Indberetninger i whistleblowerordningen

Indberetninger	2024	2023
Modtagne i året	20	18
Afsluttet i året	20	18
Afvist, da de er udenfor ordningens anvendelsesområde	12	10
Indberetninger, der har været undergivet realitetsbehandling	8	8
Heraf indberetninger, der har givet anledning til politianmeldelse	1	0
De realitetsbehandlede sager fordeler sig på følgende måde:		
Indberetninger om overtrædelse af EU-retten	0	0
Indberetninger om overtrædelse af strafferetten	5	0
Heraf om bestikkelse eller korruption	0	0
Heraf om Jernbaneloven	3	0
Heraf om overtrædelse af anden eller særlovgivning	2	0
Indberetninger om diskrimination eller krænkende adfærd, herunder seksuel chikane	2	7
Indberetning om øvrige alvorlige forhold	1	1
Overordnede temaer for de indberetninger der har været realitetsbehandlet:		
Medarbejdere påvirket af alkohol eller euforiserende stoffer	3	0
Overholdelse af databeskyttelsesreglerne	1	0
Forskelsbehandling mellem køn ved rekruttering	1	0
Forsvarlig økonomisk forvaltning ved større investeringsanskaffelser	1	0
Økonomisk svig og misbrug af aktiver	1	1
Chikane og krænkelse mellem medarbejdere eller mellem leder og medarbejder	1	7

Anvendt regnskabspraksis

Whistleblowerordning

Alle indberetninger registreres, og der foretages en screening af vores eksterne advokat. Hvis indberetningen vedrører bestyrelsen, direktørkredsen eller den interne revision, bliver sagen behandlet af en ekstern advokat.

Den eksterne advokat sorterer alle indberetninger før de overgives til administrator. Chefen for den interne revision, som rapporterer til Revisionsudvalget, er administrator af ordningen.

Administrator gennemgår sagen og foretager forundersøgelser for at vurdere indholdet af sagen. Hvis sagen ligger indenfor ordningens anvendelsesområde, iværksættes en undersøgelse af sagen. Hvis det er muligt, kommunikerer der med indberetteren for at indhente dokumentation eller uddybende oplysninger. Når sagen afsluttes, kommunikerer der herom til indberetteren. Der foretages kvartalsvist en rapportering til direktionen og revisionsudvalget om modtagne sager og konklusionen på disse.



Hvad enten det indberettede forhold kan bekræftes eller ej, vil det give anledning til en re-vurdering af, om DSB's forretningsgange og kontrolmiljø i tilstrækkeligt omfang adresserer og mitigerer risici og DSB's påvirkning af etisk forretningsadfærd.

DSB's whistleblowerpolitik og retningslinjer for anvendelse af ordningen, hvoraf fremgår hvad der kan indberettes i ordningen, sagsbehand-ling, governance, anonymitet, beskyttelse af og rettigheder for whistlebloweren og den indberet-tede, er tilgængelig på DSB's hjemmeside.

Fremdrift i forhold til mål

I 2024 er der modtaget 20 indberetninger i ord-ningen. Alle 20 sager er afsluttet. 12 af sagerne er afvist, da de ikke var omfattet af whistleblo-werordningens anvendelsesområde og 8 sager har været realitetsbehandlet.

De 8 realitetsbehandlede sager vedrørte hen-holdsvis påstande om chikane, diskrimination, utilstrækkelig økonomisk ansvarlighed i forvalt-ningen af investeringer, svig, videregivelse af persondata, og udførelse af arbejde under på-virkning af rusmiddel. Realitetsbehandlingen vi-ste, at der i to af sagerne, som omhandlede på-stande om rusmiddelpåvirkede medarbejdere, var evidens for påstandene. Begge sager førte til bortvisning af medarbejderne, og i en af sa-gerne blev forholdet politianmeldt. I de øvrige realitetsbehandlede sager, fandtes der ikke evi-dens for den indberettede påstand.

Leverandører

Gennem vores indkøbspolitik sættes rammer og retningslinjer for, hvordan vi køber ind og følger op på kontrakter og leverandører.

DSB er underlagt EU's udbudsregler og har der-for faste rammer for indkøbsprocessen. Alle ind-køb håndteres gennem indkøbsafdelingen, som sikrer en proaktiv, systemunderstøttet og syste-matisk opfølgning på overholdelse af politikker, retningslinjer og processer.

Ved indgåelse af kontrakter med leverandører indgår DSB's Etiske Retningslinjer, som blandt andet stiller krav til leverandørerne om miljø-mæssige forhold, sociale aspekter og antikorrup-tion. Det er et kontraktkrav, at alle leveran-dører lever op til disse retningslinjer og dermed samarbejder med DSB om at udvise god etik og samfundsansvar.

Vi stiller også krav om, at vores leverandører forpligter sig til at have en miljøpolitik, samt til i hele aftaleperioden at opretholde en officielt godkendt miljøstyringsordning som eksempelvis ISO 14001, EMAS eller alternativt overholde til-svarende krav fastsat af DSB.

Endelig kan der være mere specifikke krav der skal efterleves. Det kan være jernbanesikker-hedsmæssige krav, krav til databeskyttelse (GDPR), IT-sikkerhed eller lignende.

Forebyggelse og afsløring af korruption

DSB har nultolerance over for korruption og bestikkelse. Vi har en risikobaseret tilgang ved indgåelse af kontrakter. Ved gennemførelse af

EU-udbud anmoder vi om serviceattest og om nødvendigt gør vi brug af udelukkelsesgrunde. Vi laver også en risikovurdering i forhold til kor-ruption, som går på geografisk placering af leve-randøren. Ved alle kontrakter med leverandører indarbejdes DSB's Etiske Retningslinjer, hvori der indgår krav til leverandøren om antikorrup-tion.

Der bliver i forhold til vores leverandører fulgt op gennem vores kontraktstyringssystem. I 2024 har vi lavet en risikovurdering af de stør-ste og vigtigste leverandører. Her har 95 pro-cent af leverandørerne oplyst, at de har en poli-tik, der skal sikre, at deres virksomhed ikke bliver involveret i korruption, hvidvask og/eller terrorfinansiering. De sidste 5 procent angiver, at de er opmærksomme på korruption og bestik-kelse og at det er et vigtigt område, men endnu ikke har nedfældet arbejdet i en decideret politik.

Vi har ingen kendskab til eller mistanke om, at nogen i DSB eller vores væsentligste leverandø-rer har været involveret i korruption eller bestik-kelse i 2024 og der har derfor heller ikke været ført sager eller uddelt bøder.

Hvis der opnås kendskab til sager om korruption eller bestikkelse blandt egne medarbejdere vil der umiddelbart tages kontakt til nærmeste chef/leder i det relevante forretningsområde. Der indledes herefter en dialog om omfang og håndtering. Er sagen af større omfang og ikke kan løses gennem dialog, løftes sagen til HR med henblik på aftale om eventuelle konsekven-ser.

DSB er mest sårbar, hvor medarbejdere er i di-rette kontakt med leverandørerne. Det drejer

sig om rekvirenter i forretningen og DSB Ind-køb, som i alt udgør ca. 400 medarbejdere eller 6 procent af det samlede antal medarbejderne. Der er ingen i DSB, som må bestille hos leveran-dører uden, at det foregår reguleret gennem vores indkøbsproces.

Medarbejdere der foretager indkøb skal endvi-dere have gennemført e-læringskurser i DSB's læringsportal for at få adgang til selve indkøbs-processen. Kurserne omfatter blandt andet grundlæggende principper i forbindelse med ind-købet, introduktion til DSB's indkøbspolitik, an-svar og etiske retningslinjer i rollen som rekvir-ent, samt gældende regler om blandt andet EU retlige og nationale udbudsregler.

Det er således alle (100 procent) medarbejdere i risiko for at blive involveret i korruption eller be-stikkelse gennem vores indkøbsproces, som modtager uddannelse heri.

I DSB skal alle nye medarbejdere som led i an-sættelsesprocessen gennemføre e-læringskurset "Samfundsansvar". Kurset, som baserer sig på vores politik for samfundsansvar, giver et indblik i, hvilken adfærd, der forventes af medarbejde-ren, for at leve op til DSB's formål. Kurset foku-serer blandt andet på DSB's regler for gavemod-tagelse, med henblik på, at sikre at alle medar-bejdere er vidende om, at DSB ikke tolererer korruption eller bestikkelse, samt hvor de skal henvende sig, hvis de bliver tilbudt gaver eller andre fordele.

For at sikre et vedvarende kendskab til regler for blandt andet gavemodtagelse, gennemføres der som minimum hvert andet år en kampagne på DSB's intranet, hvor alle ledere og medarbej-dere får genopfrisket reglerne og tillige



opfordres til at (gen)tage e-læringskurset "Samfundsansvar".

Seneste opmærksomhedskampagne er publice-ret i november 2024. Kampagnen er bygget op som en Q & A med udgangspunkt i spørgsmål til regler for gavemodtagelse, som DSB's Compliancefunktion har modtaget fra ledere og medarbejdere i løbet af året.

Fremdrift i forhold til mål

Der har ikke været sager vedrørende korruption eller bestikkelse i 2024.

Cybersikkerhed

Vi er, som mange andre virksomheder, afhængige af teknologi og IT-infrastruktur, til at understøtte den daglige drift. Det gælder ikke mindst planlægning og afvikling af sikker og rettidig togdrift og udvikling af kommercielle produkter, der afspejler kundens behov.

Et nedbrud eller forsøg på at skade virksomheden, kunderne, medarbejderne eller leverandørerne gennem uautoriseret adgang, ødelæggelse af data og systemer, korruption eller manipulation af data, udgør en betydelig risiko for DSB.

Konsekvenserne kan være langsigtede forretningsforstyrrelser med konsekvenser for kunderne, skade på omdømme og potentielt tab af kunder til alternative transportformer.

Cybersikkerhed er derfor et strategisk fokusområde, som løbende søges styrket gennem

implementering af tekniske, organisatoriske og procesmæssige forbedringer. Herunder styrket kontrol med brugere, adgangsstyring, netværk, monitorering og backup samt et betydeligt fokus på medarbejdernes bevidsthed om cybertrusler.

Vi har også styrket risikostyringen og opnået recertificering af vores ISO27001 ledelsessystem, styrket samarbejdet i transportsektoren og andre kritiske sektorer gennem blandt andet SektoCERT.

Implementering af NIS2 ændrer kravene til rapportering til ledelsen. DSB arbejder løbende på at forbedre rapporteringsmetoder på henholdsvis operationelt og strategisk niveau. DSB arbejder operationelt med målinger som eksempelvis Microsoft Secure Score. Den nuværende score er 63 procent og ambitionen er i udgangspunktet 70 procent.

Fremdrift i forhold til mål

Der har ikke været væsentlige sager med påvirkning på togdriften eller NIS kritiske systemer i 2024.

Betalingspraksis

DSB har en generel betalingsbetingelse på 30 dage netto, som omfatter 87 procent af alle DSB's leverandører. Der skelnes ikke i betalingsbetingelserne mellem leverandører på baggrund af virksomhedernes størrelse og/eller geografiske placering. For små- og mellemstore virksomheder er der således samme betingelser, som for større virksomheder.

Fremdrift i forhold til mål

Den gennemsnitlige betalingstid udgjorde i 2024 34 dage for alle leverandører.

Hovedparten af betalingerne, svarende til 89 procent er foretaget rettidigt. Hvor betalingsbetingelserne ikke er overholdt, svarende til 11 procent, skyldes dette typisk uoverensstemmelser om leveringen, varens kvalitet eller indsigelser til faktureringen.

Der er ikke udestående retssager vedr. forsinket betaling.

Anvendt regnskabspraksis

Betalingspraksis

Data fra DSB's økonomisystem, som viser henholdsvis fakturaens betalingsdato, den dag fakturaen skal betales, og udligningsdatoen, som er den dag betalingen er trukket i banken. Forskellen mellem betalingsdatoerne viser antal fakturaer betalt til tiden / ikke til tiden. Gennemsnit for antal dage er for alle leverandører.

Data viser endvidere, at en stor del af fakturaer betales ud fra den på fakturaen anførte betalingsdato. Det kan for eksempel være løbende måned eller netto 14 dage.

Fakturaer og betalingstid fra små- og mellemstore virksomheder er ikke opgjort særskilt. Der gælder samme betingelser, som for større virksomheder.



Et mangfoldigt DSB skaber en sund virksomhed

Både virksomhedsstudier og forskning peger på, at en mangfoldig virksomhed skaber en sund arbejdsplads med en høj grad af social bæredygtighed. I DSB arbejder vi derfor for at få en mangfoldig medarbejdersammensætning som trives og føler sig som en del af virksomheden.

Et mangfoldigt DSB er ikke kun godt for arbejdspladsen, det er også godt for forretningen. En øget mangfoldig medarbejdersammensætning vil være med til at styrke DSB's evne til at tiltrække og fastholde de rette medarbejderkompetencer. Det er nødvendigt både nu og på længere sigt, hvor der bliver endnu mere konkurrence om kvalificerede medarbejdere.

I DSB har vi blandt andet fokus på at ændre kønsbalancen hos det kørende personale, hvor der er en overvægt af mænd ansat. Siden 2023 har ændrede adgangskrav til DSB's S-togsuddannelse og mere målrettede rekrutteringskampanjer været med til at øge antallet af kvinder blandt det kørende personale betragteligt.

Det målrettede arbejde har givet resultater

Siden januar 2024 er der således ansat 70 nye S-baneførere, og af dem er 28 kvinder, hvilket svarer til 40 procent af de samlede nyansatte. I alt er der 456 førere på S-banen, og af dem er 56 kvinder.

På lokomotivføreruddannelsen i Fjern- og regionaltog var der tidligere 2-3 kvinder på hvert lokomotivførerhold. På det sidste hold, som er startet i maj 2024, er 9 ud af de 20 deltagere kvinder. Der er i alt 856 lokomotivførere i Fjern- og regionaltog og af dem er 50 kvinder. Det svarer til lige under 6 procent. Hvor kvinder tidligere udgjorde 8 procent af det samlede ansøgerfelt, er det tal nu steget til 18 procent.

På ledelsesgangen går tingene også i den rigtige retning. DSB har underskrevet Dansk Industris diversitetsløfte, som betyder, at vi har en målsætning om, at 40 procent af lederne i DSB er kvinder i 2030. I 2024 var det tal 37 procent.

"Et centralt succeskriterium for vores mangfoldighedsindsats er at opnå en mere balanceret kønsfordeling og øge antallet af kvinder i organisationen. Og jeg er stolt over at lede en HR-organisation, der sammen med resten af organisationen arbejder mod et fælles mål om at skabe en arbejdsplads med diversitet i medarbejdernes køn, alder, etnicitet og uddannelsesbaggrund. Vores ambition er at være en arbejdsplads, der afspejler det danske samfund"

Tine Moe Svendsen, Direktør DSB HR





Koncernregnskab og årsregnskab

Resultatopgørelse	132
Balance	133
Egenkapitalopgørelse	134
Pengestrømsopgørelse	135





Resultatopgørelse

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024			2024	2023
			Indtægter		
9.747	10.317	2.1	Nettoomsætning	11.085	10.550
400	753	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	794	466
390	148	2.3	Andre driftsindtægter	168	401
10.537	11.218		Indtægter i alt	12.047	11.417
			Omkostninger		
1.313	1.112	2.5	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.817	2.017
4.625	5.038	2.6,2.7, 2.8	Andre eksterne omkostninger	4.614	4.274
3.328	3.557	2.9,2.10	Personaleomkostninger	3.877	3.615
9.266	9.707		Omkostninger i alt	10.308	9.906
1.271	1.511		Resultat før af- og nedskrivninger	1.739	1.511
892	829	3.1,3.2, 3.3	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	976	1.034
379	682		Resultat af primær drift	763	477
			Finansielle poster		
69	60	4.3	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	7	4
59	72	4.1	Finansielle indtægter	60	43
100	155	4.1	Finansielle omkostninger	155	99
28	-23		Finansielle poster, netto	-88	-52
407	659		Resultat før skat	675	425
-87	-130	6.1	Skat af årets resultat	-146	-105
320	529		Årets resultat	529	320

Resultatdisponering

Note	Beløb i mio. kr.	Modervirksomhed	
		2024	2023
4.2	Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
	Udbytte til Transportministeriet	80	180
	Reserve for udviklingsomkostninger	220	29
	Overført resultat	229	111
	I alt	529	320

**Balance - Aktiver**

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024			2024	2023
		3.1	Immaterielle anlægsaktiver		
22	111		Udviklingsprojekter	111	22
199	383		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	383	199
221	494		Immaterielle anlægsaktiver i alt	494	221
		3.2	Materielle anlægsaktiver		
2.954	2.880		Grunde og bygninger	3.236	3.218
2.520	2.471		Transportmateriel	3.945	4.073
586	604		Øvrigt driftsmateriel, inventar og andet udstyr	640	612
380	367		Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	6.116	4.181
6.440	6.322		Materielle anlægsaktiver i alt	13.937	12.084
		4.3	Finansielle anlægsaktiver		
1.044	2.426		Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Kapitalandele i associerede virksomheder samt joint ventures	120	117
785	991		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
65	91		Lån mv. til associerede virksomheder	89	65
179	140		Andre tilgodehavender	141	180
2.073	3.648		Finansielle anlægsaktiver i alt	350	362
8.734	10.464		Anlægsaktiver i alt	14.781	12.667
170	166	5.1	Varebeholdninger	206	204
		5.2	Tilgodehavender		
331	380		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	381	333
310	3.775		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
42	0		Selskabsskat	-	41
184	240	5.3	Andre tilgodehavender	1.257	209
3.842	1.965	5.4	Periodeafgrænsningsposter	241	139
4.709	6.360		Tilgodehavender i alt	1.879	722
471	3.206	4.5	Værdipapirer	3.206	471
23	8		Likvide beholdninger	12	30
5.373	9.740		Omsætningsaktiver i alt	5.303	1.427
14.107	20.204		Aktiver i alt	20.084	14.094

Balance - Passiver

Modervirksomhed		Note	Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024			2024	2023
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
165	385	3.1	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
132	184	7.6	Reserve for sikringstransaktioner	184	132
631	855		Overført resultat	1.240	796
180	80		Foreslået udbytte	80	180
5.868	6.264		Egenkapital i alt	6.264	5.868
			Hensatte forpligtelser		
76	83	8.1	Andre hensatte forpligtelser	83	76
281	328	6.2	Udskudte skatteforpligtelser	366	360
357	411		Hensatte forpligtelser i alt	449	436
			Langfristede gældsforpligtelser		
1.478	5.168		Obligationslån	5.168	1.478
2.704	3.609		Langfristede lån	3.609	2.704
262	5		Øvrige langfristede gældsforpligtelser	5	262
79	61		Anden gæld	61	79
4.523	8.843	4.5	Langfristede gældsforpligtelser i alt	8.843	4.523
			Kortfristede gældsforpligtelser		
64	205	4.5	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	205	64
71	223		Banklån	223	71
1.721	1.685		Leverandørgæld	1.789	1.823
272	335		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
-	109		Selskabsskat	110	-
457	1.330	5.3	Anden gæld	1.353	487
774	799	5.5	Periodeafgrænsningsposter	848	822
3.359	4.686		Kortfristede gældsforpligtelser i alt	4.528	3.267
7.882	13.529		Gældsforpligtelser i alt	13.371	7.790
14.107	20.204		Passiver i alt	20.084	14.094

**Egenkapitalopgørelse - modervirksomhed**

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklingsomkostninger	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2023	4.760	136	260	532	0	5.688
Årets resultat	-	29	-	111	180	320
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	-164	-	-	-164
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	36	-	-	36
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	-12	-	-12
Egenkapital pr. 31. december 2023	4.760	165	132	631	180	5.868
Betalt udbytte	-	-	-	-	-180	-180
Årets resultat	-	220	-	229	80	529
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	67	-	-	67
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-	-15	-	-	-15
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	-5	-	-5
Egenkapital pr. 31. december 2024	4.760	385	184	855	80	6.264

Egenkapitalopgørelse - koncern

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for sikringstransaktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2023	4.760	260	668	0	5.688
Årets resultat	-	-	140	180	320
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-164	-	-	-164
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	36	-	-	36
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-	-12	-	-12
Egenkapital pr. 31. december 2023	4.760	132	796	180	5.868
Betalt udbytte	-	-	-	-180	-180
Årets resultat	-	-	449	80	529
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	67	-	-	67
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-15	-	-	-15
Øvrige egenkapitalbevægelser	-	-	-5	-	-5
Egenkapital pr. 31. december 2024	4.760	184	1.240	80	6.264



Pengestrømsopgørelse

Beløb i mio. kr.	Note	Koncern	
		2024	2023
Resultat af primær drift		763	477
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2, 3.3	976	1.034
Ændring i hensatte forpligtelser, netto	6.2+8.1	13	6
Ændring i driftskapital	5.6	97	20
Gevinst og tab ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-58	-141
Finansielle indtægter	4.6	60	90
Finansielle omkostninger	4.6	-155	-69
Selskabsskat, betalt	6.1	-48	-65
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		1.648	1.352
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede renter	3.1, 3.2	-3.133	-3.238
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	82	485
Udvikling i lån til associerede virksomheder	4.3	-24	-16
Køb af værdipapirer		-3.535	-
Salg af værdipapirer		800	1.550
Sikkerhedsstillelse	8.2	-328	0
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		-6.138	-1.219
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af obligationslån og langfristede lån		5.026	-
Provenu ved optagelse af kortfristede lån		635	-
Indfrielse og afdrag på langfristede lån		-526	-70
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-635	-
Ændring i kreditinstitutter		152	-55
Betalt udbytte		-180	-
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		4.472	-125
Ændring i likvide beholdninger i alt		-18	8
Likvide beholdninger 1. januar		30	22
Likvide beholdninger 31. december		12	30





Noter og anvendt regnskabspraksis

Sektion 1 Generel regnskabspraksis	137
Sektion 2 Indtægter og omkostninger	139
Sektion 3 Investering i immaterielle og materielle aktiver	143
Sektion 4 Finansiering og kapitalstruktur	147
Sektion 5 Driftskapital	151
Sektion 6 Skat	153
Sektion 7 Finansielle forhold	155
Sektion 8 Øvrige noter	160





Sektion 1 Generel regnskabspraksis

Denne sektion indeholder information om generel regnskabspraksis, som ikke er omtalt i de øvrige sektioner.

Sektionen indeholder følgende noter:

- 1.1 Generel regnskabspraksis
- 1.2 Betydelige regnskabsmæssige skøn

Note 1.1: Generel regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for Regnskabsklasse D, jævnfør lov om DSB.

Koncernen generelle regnskabspraksis er beskrevet i sektion 1, og regnskabspraksis for de enkelte områder er forklaret i de enkelte noter.

Årsregnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som årsregnskabet for 2023 bortset fra nedenstående ændring af klassifikation.

Ændring i klassifikation

Der er i sammenligningstallene for 2023 foretaget reklassifikation af poster under Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer til Andre eksterne omkostninger med 253 mio. kr. Ændringen vedrører køb af tjenesteydelser relateret til reparation og vedligeholdelse af togmateriel, der skal præsenteres under Andre eksterne omkostninger, når det er foretaget af eksterne leverandører. Ændringen har ikke økonomisk effekt.

Koncernregnskab

Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden og tilknyttede virksomheder, hvori modervirksomheden direkte eller indirekte besidder mere end 50 procent af stemmerettighederne og udøver bestemmende indflydelse. Virksomheder, hvori koncernen besidder mellem 20 og 50 procent af stemmerettighederne og udøver betydelig, men ikke bestemmende indflydelse, klassificeres som associerede virksomheder. Virksomheder, der ejes og drives fælles med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse, klassificeres som joint ventures.

Koncernregnskabet er udarbejdet som et sammentrag af modervirksomhedens og de enkelte tilknyttede virksomheders regnskaber opgjort efter koncernens regnskabspraksis. Der foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, aktiebesiddelser, interne mellemværender og udbytter samt realiserede og urealiserede fortjenester ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder.

Virksomhedssammenslutninger

Nyerhvervede eller nystiftede virksomheder indregnes i koncernregnskabet fra anskaffelsestidspunktet. Solgte eller afviklede virksomheder indregnes i koncernregnskabet frem til afståelsestidspunktet. Sammenligningstal korrigeres ikke for nyerhvervede, solgte eller afviklede virksomheder.

Fortjenester eller tab ved afhændelse eller afvikling af tilknyttede og associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem afhændelsessummen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiverne på salgstidspunktet inklusive ikke-afskrevet goodwill samt forventede omkostninger til salg eller afvikling.

Ved køb af nye virksomheder anvendes overtagesmetoden, og de nyerhvervede virksomheders identificerede aktiver og forpligtelser måles til dagsværdi på erhvervelsestidspunktet.

Der tages hensyn til skatteeffekten af de foretagne omvurderinger.

Positive forskelsbeløb (goodwill) mellem kostpris og dagsværdi af overtagne identificerede aktiver og forpligtelser indregnes under immaterielle aktiver og afskrives systematisk efter en individuel vurdering af den økonomiske levetid. Negative forskelsbeløb (badwill) indregnes som en indtægt på overtagelsestidspunktet.

Omkostninger til omstruktureringer, der er indregnet i den overtagne virksomhed inden overtagelsesdagen, og som ikke er aftalt som led i virksomhedsovertagelsen, indgår i overtagelsesbalancen og dermed ved fastlæggelse af goodwill. Omkostninger til omstruktureringer, der

besluttet af den overtagende virksomhed, indregnes i resultatopgørelsen.

Koncerninterne virksomhedssammenslutninger

Ved virksomhedssammenslutninger som køb og salg af kapitalandele, fusioner, spaltninger, tilførsel af aktiver og aktieombytninger mv. ved deltagelse af virksomheder under modervirksomhedens kontrol anvendes book value-metoden, hvor sammenlægningen anses for gennemført på erhvervelsestidspunktet uden tilpasning af sammenligningstal. Forskellen mellem det afaltede vederlag og den erhvervede virksomheds regnskabsmæssige værdi indregnes på egenkapitalen.

Ved lodrette og omvendt lodrette koncerninterne fusioner anvendes koncernmetoden til sammenlægning af virksomhederne. Herved sammenlægges virksomhederne til den omvurderingsværdi, der er opgjort i koncernregnskabet, eller der ville være opgjort i koncernregnskabet for den modervirksomhed, som indgår i fusionen. Koncernmetoden gennemføres, som om virksomhederne har været sammenlagt fra tidspunktet, hvor modervirksomheden erhvervede kapitalandele i de af fusionen omfattede virksomheder, hvorfor sammenligningstal bliver tilpasset.

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Valutakursforskelle, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.



Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta omregnes til balancedagens valutakurs. Forskellen mellem balancedagens kurs og kursen på tidspunktet for tilgodehavendets eller gældsforpligtelsens opståen eller indregning i seneste årsregnskab indregnes i resultatopgørelsen under Finansielle poster.

Indtægt fra tilknyttede virksomheder

I modervirksomheden indregnes indtægt fra tilknyttede virksomheder vedrørende modervirksomhedens arbejde med indkøb og tilpasning af materiel, grunde og entrepriser til opførsel af værksteder m.v. Indtægten indregnes som omsætning i takt med modervirksomhedens arbejde med indkøb og tilpasning af materiel m.v.

Afholdte udgifter og -betalinger vedrørende modervirksomhedens arbejde med indkøb af materiel og indkøb af grunde og entrepriser til opførsel af værksteder m.v. indregnes i modervirksomheden som tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder eller som forudbetalinger.

Værdipapirer

Værdipapirer omfatter børsnoterede obligationer, som måles til dagsværdi på balancedagen.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter bankindeståender.

Ikke afløftningsberettiget moms og lønsumsafgift

Koncernen har både momspligtige og momsfrie aktiviteter og derfor kun delvis fradragsret for den indgåede moms. De momsfrie aktiviteter relaterer sig til personbefordring.

Den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms indgår i de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen og balancen. Modervirksomheden betaler som led i fællesregistreringen kompensation til tilknyttede virksomheder i de tilfælde, hvor der havde været fuld fradragsret, såfremt den tilknyttede virksomhed havde egen momsregistrering.

Endvidere opgøres og afregnes lønsumsafgift. Lønsumsafgift indregnes i andre eksterne omkostninger.

Egenkapital

Reserve for udviklingsomkostninger

Reserve for udviklingsomkostninger omfatter indregnede udviklingsomkostninger. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven reduceres eller opløses i takt med, at indregnede udviklingsomkostninger afskrives, nedskrives eller udgår af virksomhedens drift. Det sker ved overførsel direkte til egenkapitalens frie reserver.

Reserve for sikringstransaktioner

Reserve for sikringstransaktioner omfatter indregnede finansielle instrumenter, som er klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme. Reserven kan ikke benyttes til udbytte eller dækning af underskud. Reserven værdireguleres med ændringen i de finansielle instrumenter.

Udbytte

Udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på det ordinære virksomhedsmøde (deklareringstidspunktet). Det foreslåede udbytte for regnskabsåret vises som en særskilt post under egenkapitalen.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året, årets forskydninger i likvide beholdninger og likvide beholdninger ved årets begyndelse og slutning.

Der er ikke udarbejdet særskilt pengestrømsopgørelse for modervirksomheden, da denne er indeholdt i pengestrømsopgørelsen for koncernen.

Pengestrømme fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som resultat af primær drift reguleret for ikke-likvide driftsposter, betalte finansielle poster, betalte selskabsskatter og ændring i driftskapitalen. Driftskapitalen udgøres af ændring i omsætningsaktiver fratrullet ændring i kortfristede gældsforpligtelser eksklusive de poster, der indgår i det likvide beredskab. Ændringer i driftskapitalen reguleres for bevægelser uden likviditetseffekt.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter køb og salg af anlægsaktiver mv.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter provenu ved optagelse af lån, indfrielse af og afdrag på lån mv. samt modtaget og betalt udbytte.

Note 1.2: Betydelige regnskabsmæssige skøn

En række regnskabsmæssige skøn er anvendt ved fastlæggelse og efterlevelse af regnskabspraksis.

Måling af den regnskabsmæssige værdi af visse aktiver og forpligtelser er baseret på skøn over, hvorledes fremtidige begivenheder påvirker værdien af disse aktiver og forpligtelser på balancedagen. Skøn, der er væsentlige for regnskabsaflæggelsen, omfatter blandt andet anlægsaktivers levetid, fremtidige forventede pengestrømme med tilhørende diskonterings satser, salgsværdier, hensatte forpligtelser og eventuel forpligtelser.

De foretagne skøn og forudsætninger er ligeledes baseret på historiske erfaringer og andre faktorer, som ledelsen vurderer forsvarlige efter omstændighederne, men som i sagens natur er usikre og uforudsigelige.

Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan opstå. Endvidere er forretningsaktiviteter underlagt risici og usikkerheder, der ikke kan kontrolleres, og som kan føre til, at de faktiske resultater afviger fra disse skøn.

Transportmateriel

Værdiansættelsen af transportmateriel er be-
hæftet med betydelige regnskabsmæssige skøn, som primært vedrører den tekniske og økonomiske levetid og scrapværdi.

De foretagne skøn er yderligere beskrevet i noten Materielle anlægsaktiver (sektion 3), hvortil der henvises.



Sektion 2 Indtægter og omkostninger

Denne sektion indeholder information om regnskabsposter, som indgår i Resultat af primær drift.

Sektionen indeholder følgende noter:

- 2.1 Nettoomsætning
- 2.2 Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver
- 2.3 Andre driftsindtægter
- 2.4 Kommerciel ejendomsudvikling
- 2.5 Omkostninger til råvarer og hjælpe-materialer
- 2.6 Andre eksterne omkostninger
- 2.7 Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar
- 2.8 Revisionshonorar
- 2.9 Vederlag til bestyrelse og direktion
- 2.10 Personaleomkostninger

Note 2.1: Nettoomsætning

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
3.718	4.035	Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
1.680	1.968	Fjern- & Regionaltog	4.044	3.724
		S-tog	1.968	1.680
5.398	6.003	Passageromsætning i alt	6.012	5.404
3.565	3.625	Trafikkontraktindtægter	3.625	3.565
3	3	Kioskvarer mv.	995	1.000
252	195	Udlejning og forpagtning	206	263
269	250	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	33	78
102	66	Udlejning af togmateriel	63	102
158	175	Øvrig omsætning	151	138
9.747	10.317	I alt	11.085	10.550

Passageromsætning i alt i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 87 mio. kr. (2023: 73 mio. kr.).

Indtægter fra Kioskvarer mv. relaterer sig til salg fra 7-Eleven butikker på stationer, hvor DSB er franchisetager.

Regnskabspraksis

DSB har valgt IAS 18 som fortolkningsgrundlag for indregning af omsætning.

Passageromsætning indregnes på transporttidspunktet. Der foretages periodisering af værdien af solgt rejsehjemmel, der ikke er benyttet på balancetidspunktet. Rabatter og bonus mv. i forbindelse med salg samt udbetalinger vedrørende rejsetidsgarantiordninger fratrækkes i nettoomsætningen. Indtægter fra kontrolafgifter indregnes, når det er sandsynligt, at indtægterne modtages.

Trafikkontraktindtægter indregnes i de perioder, indtægterne vedrører.

Indtægter fra Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. indregnes i takt med, at produktionen udføres, hvorved omsætningen svarer til salgsværdien af årets udførte arbejder (produktionsmetoden).



Note 2.2: Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver består af aktiverede udviklingsomkostninger samt større vedligeholdelseseftersyn af tog og udgjorde i 2024 i koncernen 794 mio. kr. (2023: 466 mio. kr.).

Regnskabspraksis

Værdien måles på grundlag af omkostninger medgået til arbejdets udførelse baseret på omkostninger i form af eget arbejde mv. I posten medregnes direkte henførbare omkostninger og en forholdsmæssig andel af indirekte produktionsomkostninger.

Note 2.3: Andre driftsindtægter

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
255	109	Erstatninger og modtagne tilskud	109	257
135	39	Gevinst ved salg af materielle anlægsaktiver	59	144
390	148	I alt	168	401

Andre driftsindtægter var i 2023 påvirket af modtagne erstatninger på ca. 200 mio. kr. fra en tidligere leverandør.

Regnskabspraksis

Andre driftsindtægter indeholder indtægter af sekundær karakter – herunder modtagne offentlige tilskud vedrørende driftsførte anlægsomkostninger samt gevinst ved salg af materielle anlægsaktiver.

Note 2.4: Kommerciel ejendomsudvikling

Beløb i mio. kr.	2024	2023
Nettoomsætning	47	47
Årets resultat før skat	16	17
Egenkapital i alt	565	558
Aktiver i alt	638	645

Project Downtown i Postbyen, København, omfatter 27.200 m² bolig og erhverv samt 10.000 m² kælder og plint. Der blev i 2024 opnået byggetilladelse til projektet, som gennemføres i partnerskab med Danica Ejendomsselskab P/S og forventes færdigt i 2028.

Jernbanebyen bliver en ny grøn bydel i København med 4-5.000 boliger og 175.000 etagemeter erhverv mv. Det forventes, at den endelige godkendte lokalplan vil foreligge i løbet af 2025.

Hibiscus Hus med 375 lejligheder i Valby er DSB Ejendomsudvikling A/S’ første færdige projekt, som er udviklet i samarbejde med FB Gruppen.

Regnskabspraksis

Informationer er medtaget i henhold til Bestyrelsens forretningsorden, ifølge hvilken der skal oplyses om aktiviteter og regnskabstal for DSB Ejendomsudvikling A/S.

Note 2.5: Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
903	684	Energi til fremføring	684	904
8	8	Kioskvarer mv.	708	711
402	420	Reservedele og togmateriel mv.	425	402
1.313	1.112	I alt	1.817	2.017

Regnskabspraksis

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer indeholder årets køb samt årets ændring i værdien af beholdning af Energi til fremføring, Kioskvarer mv. samt Reservedele mv.

Energi til fremføring korrigeres for effekten af realiserede afledte finansielle instrumenter.

**Note 2.6: Andre eksterne omkostninger**

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
474	496	Betaling for anvendelse af infrastruktur	496	474
1.699	2.069	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	1.860	1.537
670	641	Administration	657	690
182	168	Drift af bygninger og lokaler mv.	186	198
483	506	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	494	484
201	243	Leje af togmateriel	68	28
76	82	Erstatningskørsel mv.	82	76
251	259	Provisioner mv.	211	202
145	166	Salg og markedsføring	167	145
104	117	Personalerelaterede omkostninger	120	107
148	145	Lønsumsafgift	148	152
2	1	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1	3
190	145	Øvrige eksterne omkostninger	124	178
4.625	5.038	I alt	4.614	4.274

Regnskabspraksis

Andre eksterne omkostninger indeholder omkostninger relateret til drift af jernbanevirksomheden samt øvrige driftsaktiviteter.

Note 2.7: Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
23	25	Advokater	25	23
236	244	IT-konsulenter	244	236
18	16	Managementkonsulenter	16	18
2	3	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	3	2
74	80	Teknisk rådgivning	67	74
124	129	Programbistand	129	124
477	497	I alt	484	477

Programbistand omfatter primært omkostninger til programmet Fremtidens S-bane.

Note 2.8: Revisionshonorar

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
		Revisionshonorar til EY Godkendt Revisionspartnerselskab:		
3,4	3,4	Lovpligtig revision	4,0	3,8
2,1	4,1	Andre erklæringsopgaver med sikkerhed	4,1	2,1
0,2	0,7	Skatte- og momsmæssig rådgivning	0,7	0,2
0,5	0,8	Andre ydelser	0,9	0,6
6,2	9,0	I alt	9,7	6,7

Revisionshonorar omfatter honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet.

Andre erklæringsopgaver med sikkerhed er i 2024 påvirket af, at der for første gang skal afgives erklæring vedrørende bæredygtighedsrapportering.

Note 2.9: Vederlag til bestyrelse og direktion

Beløb i mio. kr.	2024	2023
Vederlag til bestyrelse	2,8	2,7
Vederlag til bestyrelsesudvalg	1,0	1,1
Vederlag til bestyrelse i alt	3,8	3,8
Fast vederlag	20,8	19,9
Pension	3,2	3,0
Værdi af personalegoder	0,0	0,0
Fastholdelsesvederlag	3,3	-
Vederlag til direktion i alt	27,3	22,9
Vederlag til bestyrelse og direktion i alt	31,1	26,7



Note 2.10: Personaleomkostninger

Modervirksomhed		Koncern	
2023	2024	2024	2023
Beløb i mio. kr.			
2.951	3.152	3.426	3.210
323	362	390	348
54	43	61	57
3.328	3.557	3.877	3.615
I alt			
5.397	5.512	6.237	6.113
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede			

Fratrædelsesgodtgørelse til ledende medarbejdere i forbindelse med opsigelse fra virksomhedens side, som ikke skyldes misligholdelse eller lignende fra den ansattes side, overstiger ikke 12 måneders løn.

For tjenstemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget i 2024 udgjorde 15 procent (2023: 15 procent) af den pensionsgivende løn. Der henvises i øvrigt til noten Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser. Bidragsbaserede pensionsbidrag til medarbejdere, som ikke er tjenstemandsansatte, er baseret på kollektive og individuelle aftaler, hvor DSB ikke har en pensionsrisiko, og de udgiftsføres i takt med betaling.

Regnskabspraksis

Personaleomkostninger indeholder lønninger, pensionsbidrag, honorar og andre omkostninger til social sikring til virksomhedens ansatte - herunder til direktion og bestyrelse.



Foto: Esbjerg station



Sektion 3

Investering i immaterielle og materielle aktiver

Denne sektion indeholder information om immaterielle og materielle anlægsaktiver.

- Sektionen indeholder følgende noter:
- 3.1 Immaterielle anlægsaktiver
 - 3.2 Materielle anlægsaktiver
 - 3.3 Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2024	1.289	199	1.488
Årets tilgang	-	326	326
Overført	142	-142	0
Årets afgang	-	-	-
Kostpris pr. 31. december 2024	1.431	383	1.814
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2024	-1.267	-	-1.267
Årets afskrivninger	-53	-	-53
Årets nedskrivninger	-	-	-
Årets afgang	-	-	-
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2024	-1.320	-	-1.320
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	111	383	494
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	22	199	221

I modervirksomheden udgjorde tilgangen af aktiverede udviklingsprojekter, som er omfattet af årsregnskabslovens regler om binding på særskilt egenkapitalreserve, 326 mio. kr. i 2024 (2023: 82 mio. kr.). Reserve for udviklingsomkostninger er reduceret med afskrivninger og udskudt skat og udgjorde 385 mio. kr. pr. 31. december 2024 (2023: 165 mio. kr.).



Note 3.1: Immaterielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Udviklingsprojekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2024	1.298	199	1.497
Årets tilgang	-	326	326
Overført	142	-142	0
Årets afgang	0	-	0
Kostpris pr. 31. december 2024	1.440	383	1.823
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2024	-1.276	-	-1.276
Årets afskrivninger	-53	-	-53
Årets nedskrivninger	0	-	0
Årets afgang	0	-	0
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2024	-1.329	-	-1.329
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	111	383	494
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	22	199	221



Tilgang i Immaterielle anlægsaktiver under udførelse omfatter primært udvikling af nye planlægningsværktøjer til tog- og personaledisponering, systemer til understøttelse af digitale salgs- og informationskanaler samt personalesystemer.

Regnskabspraksis

Immaterielle anlægsaktiver omfatter primært udviklingsprojekter vedrørende software og ibrugtaget software.

Omkostninger i den indledende analysefase, som primært omfatter omkostninger til vurdering af krav og mulige teknologier, udgiftsføres i takt med, at de afholdes.

Udviklingsprojekter indregnes som immaterielle anlægsaktiver, såfremt kostprisen kan måles pålideligt, og der er tilstrækkelig sikkerhed for fremtidige økonomiske fordele og tilstrækkelige ressourcer til at færdiggøre aktivet. Det er en forudsætning, at projekterne er klart definerede, identificerbare, og teknisk gennemførlige. Øvrige udviklingsomkostninger indregnes som omkostninger i resultatopgørelsen, efterhånden som omkostningerne afholdes. Udviklingsomkostninger, der er indregnet i balancen, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Kostprisen for udviklingsprojekter omfatter omkostninger, der direkte kan henføres til DSB's udviklingsaktiviteter. Rente- og låneomkostninger på lån til finansiering af udviklingsprojekter indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører udviklingsperioden. Efter færdiggørelsen af udviklingsarbejdet afskrives udviklingsprojekter lineært over den vurderede økonomiske brugstid. Afskrivningsperioden udgør sædvanligvis 3-10 år.

Fortjenester og tab ved afhændelse opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Omkostninger til udviklingsprojekter bindes på egenkapitalen i modervirksomheden, hvilket er beskrevet under anvendt regnskabspraksis i sektion 1 under Reserve for udviklingsomkostninger.

**Note 3.2: Materielle anlægsaktiver - modervirksomhed**

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Øvrigt driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2024	7.579	21.787	2.764	380	32.510
Årets tilgang	-	486	3	197	686
Overført	108	-	102	-210	0
Årets afgang	-25	-875	-	-	-900
Kostpris pr. 31. december 2024	7.662	21.398	2.869	367	32.296
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2024	-4.625	-19.267	-2.178	-	-26.070
Årets afskrivninger	-152	-533	-87	-	-772
Årets nedskrivninger	-10	-	-	-	-10
Årets afgang	5	873	-	-	878
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2024	-4.782	-18.927	-2.265	-	-25.974
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	2.880	2.471	604	367	6.322
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	2.954	2.520	586	380	6.440

Note 3.2: Materielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transportmateriel	Øvrigt driftsmateriel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	Materielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2024	8.211	24.364	2.804	4.181	39.560
Årets tilgang	97	518	3	2.188	2.806
Overført	109	-	121	-230	0
Årets afgang	-28	-886	-	-	-914
Kostpris pr. 31. december 2024	8.389	23.996	2.928	6.139	41.452
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2024	-4.993	-20.291	-2.192	-	-27.476
Årets afskrivninger	-154	-644	-96	-	-894
Årets nedskrivninger	-12	-	-	-23	-35
Årets afgang	6	884	-	-	890
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2024	-5.153	-20.051	-2.288	-23	-27.515
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	3.236	3.945	640	6.116	13.937
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	3.218	4.073	612	4.181	12.084

For Grunde og bygninger er der i 2024 og 2023 identificeret et nedskrivningsbehov for ejendomme, der ikke længere er relevante for togdriften eller understøtter DSB's strategi.

Der er i 2024 ikke identificeret indikationer på nedskrivningsbehov for Transportmateriel eller foretaget ændringer af afskrivningsperioder.

Årets afgang vedrørende Transportmateriel kan henføres til salg af tog samt større vedligeholdelsesarbejder, som regnskabsmæssigt er fuldt afskrevet, og som i årets løb er erstattet af tilgang af tilsvarende nye større vedligeholdelsesarbejder.

Baseret på tidligere erfaringer er scrapværdien for Transportmateriel vurderet til 0 kr.

Årets nedskrivning af materielle anlægsaktiver under udførelse vedrører afholdte omkostninger relateret til Baneby Konsortiet, der i 2024 besluttede ikke at benytte deres option på at indgå joint venture-aftale om udvikling af en del af Jernbanebyen.

**Note 3.3: Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver**

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
60	53	Udviklingsprojekter	53	60
188	162	Grunde og bygninger	189	204
565	533	Transportmateriel	644	681
84	87	Øvrigt driftsmateriel, inventar og andet udstyr	96	94
-5	-6	Modregning modtaget tilskud	-6	-5
892	829	I alt	976	1.034

Regnskabspraksis

Grunde og bygninger, Transportmateriel samt Øvrigt driftsmateriel, inventar og andet udstyr måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Der afskrives ikke på grunde.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen og omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til brug. For egenfremstillede aktiver (primært større vedligeholdelseseftersyn, Life Cycle Cost – LCC, af togsæt, der aktiveres), omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter og løn samt låneomkostninger fra specifik og generel låntagning, der direkte vedrører opførelsen af det enkelte aktiv.

Omkostninger til større vedligeholdelseseftersyn (LCC) af togsæt indregnes separat og afskrives over brugstiden, hvilket svarer til perioden frem til næste større vedligeholdelseseftersyn eller tidspunktet for udfasning af togsættet. Omkostninger til større vedligeholdelseseftersyn vedrørende togmateriel, hvor tidspunktet for udfasning ikke er kendt, afskrives på grundlag af en individuel vurdering.

Der foretages lineære afskrivninger over den forventede brugstid baseret på følgende vurdering af aktiveres forventede brugstider:

Bygninger	30-60 år
Installationer	10-15 år
Transportmateriel	2-35 år
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	3-25 år

Ved aktivering fordeles kostprisen på de væsentlige enkeltbestanddele (dekomponering) og afskrives over brugstiden herfor. Aktiverne afskrives over brugstiden og reduceres med eventuelle nedskrivninger. Afskrivningsperiode og eventuel restværdi fastsættes på anskaffelsestidspunktet og revideres årligt. Afskrivning ophører, såfremt restværdien overstiger aktivets regnskabsmæssige værdi.

Ved ændring af afskrivningsperiode eller restværdi indregnes virkningen for afskrivninger fremadrettet som en ændring i regnskabsmæssige skøn.

Fortjenester eller tab ved afhændelse eller skrotning af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsmkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgs- eller skrotningstidspunktet. Fortjenester eller tab indregnes i resultatopgørelsen under Andre driftsindtægter eller Andre eksterne omkostninger.

Leasing

DSB anvender bestemmelserne i IAS 17 ved indregning af leasingaftaler.

Leasingforpligtelser opdeles regnskabsmæssigt i finansielle og operationelle leasingforpligtelser. Leasingomkostninger vedrørende operationel leasing indregnes løbende i resultatopgørelsen over leasingperioden. De samlede forpligtelser vedrørende operationelle leasing- og lejeaftaler oplyses i noten om Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser.

Værdiforringelse af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås årligt for at vurdere, om der er indikation af værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved afskrivning. Ved indikation af værdiforringelse gennemføres en nedskrivningstest for det pågældende aktiv eller gruppe af aktiver til afgørelse af, om genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi, og der nedskrives til den lavere genindvindingsværdi. Eventuelle nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen.

Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivninger som følge af ændringer i forudsætningerne for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets værdi til den korrigerede genindvindingsværdi - dog maksimalt til den regnskabsmæssige værdi, som aktivet ville have haft, hvis nedskrivning ikke var foretaget.



Sektion 4

Finansiering og kapitalstruktur

Denne sektion indeholder information om finansieringen af DSB’s aktiviteter.

Sektionen indeholder følgende noter:

- 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger
- 4.2 Resultatdisponering
- 4.3 Finansielle anlægsaktiver
- 4.4 Låntagning
- 4.5 Rentebærende gæld, netto
- 4.6 Finansielle poster netto, betalt

Note 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed		Finansielle indtægter	Koncern	
2023	2024		2024	2023
		Beløb i mio. kr.		
20	26	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
1	4	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	4	1
36	42	Renteindtægter af bankindeståender, obligationer	53	42
2	-	Øvrige	3	-
59	72	I alt	60	43

Modervirksomhed		Finansielle omkostninger	Koncern	
2023	2024		2024	2023
		Beløb i mio. kr.		
97	155	Renter af obligationslån, gæld til kreditinstitutter mv.	155	97
3	0	Valutakurstab mv.	0	2
100	155	I alt	155	99

Regnskabspraksis

Finansielle poster omfatter renteindtægter og -omkostninger, kursgevinster og -tab vedrørende gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta samt amortisering af finansielle aktiver og forpligtelser.

Regnskabspraksis for Indregnet udbytte fra associerede virksomheder og joint ventures er yderligere beskrevet under note 4.3.

Note 4.2 Resultatdisponering

	Modervirksomhed	
	2024	2023
Modervirksomhedens resultat foreslås anvendt således:		
Udbytte til Transportministeriet	80	180
Reserve for udviklingsomkostninger	220	29
Overført resultat	229	111
I alt	529	320

**Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver – modervirksomhed**

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapital- andele i tilknyttede virksom- heder	Kapital- andele i associe- rede virk- som-heder	Lån mv. til tilknyttede virksom- heder	Lån mv. til associerede virksom- heder	Andre tilgode- havender	Finansielle anlægs- aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2024	1.885	413	785	65	179	3.327
Årets tilgang	1.531	-	373	42	9	1.955
Årets afgang	-	-	-167	-16	-48	-231
Kostpris pr. 31. december 2024	3.416	413	991	91	140	5.051
Værdireguleringer pr. 1. januar 2024	-841	-413	-	-	-	-1.254
Årets resultat efter skat	60	-	-	-	-	60
Deklareret udbytte	-10	-	-	-	-	-10
Årets afgang	-	-	-	-	-	-
Øvrige reguleringer	-199	-	-	-	-	-199
Værdireguleringer pr. 31. december 2024	-990	-413	-	-	-	-1.403
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	2.426	0	991	91	140	3.648
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	1.044	0	785	65	179	2.073

Regnskabspraksis

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder måles efter den indre værdis metode til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter koncernens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne gevinster og tab.

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr., og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives i det omfang, tilgodehavendet er uerholdeligt. I det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække en underbalance, der overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under Andre hensatte forpligtelser.

Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver – modervirksomhed (fortsat)**Kapitalandele i associerede virksomheder:**

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabs- kapital, mio. kr.	Andel af in- dre værdi i modervirk- somhed 2024	Koncern, mio. kr.
Rejsekort & Rejseplan A/S	Danmark	45	122	0	0
I alt				0	0

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabs- kapital, kr.	Andel af in- dre værdi i modervirk- somhed 2024, mio. kr.
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100	101 mio.	566
- DSB EU Jernbanebyen 1 ApS	Danmark	100	40.000	-
DSB Service & Retail A/S	Danmark	100	6,0 mio.	56
Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S	Danmark	100	1,5 mio.	124
Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S	Danmark	100	1,5 mio.	105
Selskabet af 04.09.2020 EB A/S	Danmark	100	2,4 mio.	29
Selskabet af den 04.01.2021 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio.	154
Selskabet af 03.01.2022 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio.	54
Rosbjergvej 100 ApS	Danmark	100	0,4 mio.	516
Fladsågårdsvej 2 ApS	Danmark	100	0,4 mio.	506
Carsten Niebuhrs Gade 48 ApS	Danmark	100	0,4 mio.	316
BSD ApS	Danmark	100	125.000	0
I alt				2.426

Regnskabspraksis, fortsat

Nettoopskrivning af kapitalandele i tilknyttede virksomheder vises som Reserve for nettoopskrivning efter den indre værdis metode i egenkapitalen i det omfang, den regnskabsmæssige værdi overstiger kostprisen.

I modervirksomhedens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af tilknyttede virksomheders resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/-tab.

**Note 4.3: Finansielle anlægsaktiver – koncern**

Beløb i mio. kr.	Kapital- andele i associerede virksom- heder ¹⁾	Kapitalan- dele i joint ventures ¹⁾	Ansvarlig lånekapital i associe- rede virk- somheder	Andre tilgodeha- vender	Finansielle anlægs- aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2024	413	179	65	180	837
Årets tilgang	-	-	47	9	56
Årets afgang	-	-	-23	-48	-71
Kostpris pr. 31. december 2024	413	179	89	141	822
Værdireguleringer pr. 1. januar 2024	-413	-62	-	-	-475
Årets resultat efter skat	-	7	-	-	7
Øvrige reguleringer	-	-4	-	-	-4
Værdireguleringer pr. 31. december 2024	-413	-59	-	-	-472
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	0	120	89	141	350
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2023	0	117	65	180	362

¹⁾ Præsenteret i balancen under 'Kapitalinteresser i associerede virksomheder samt joint ventures'.

Kapitalandele i associerede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabs- kapital, mio. kr.	Andel af in- dre værdi i modervirk- somhed 2024	Koncern, mio. kr.
Rejsekort & Rejseplan A/S	Danmark	45	122	0	0
I alt				0	0

Kapitalandele i joint ventures:

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabs- kapital, kr.	Koncern, mio. kr.
Frugtmarkedet 11 Holding ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
Ejendomsselskabet Frugtmarkedet 11 ApS ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
Komplementaranpartsselskabet Downtown CBD ¹⁾	Danmark	50	80.000	-
P/S Downtown CBD ¹⁾	Danmark	50	370 mio.	120
DOT - Din Offentlige Transport I/S ¹⁾	Danmark	33	0,9 mio.	0
I alt				120

¹⁾ Virksomheder, der ejes og drives fælles med andre, og hvor parterne i fællesskab udøver bestemmende indflydelse (joint ventures) indgår ved indre værdis metode.

Regnskabspraksis

Kapitalandele i associerede virksomheder og joint ventures måles efter den indre værdis metode og måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter koncernens regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne fortjenester og tab.

Kapitalandele i associerede virksomheder og joint ventures med en negativ regnskabsmæssig indre værdi måles til 0 kr., og et eventuelt tilgodehavende hos disse virksomheder nedskrives i det omfang, tilgodehavendet er uerholdeligt. I det omfang modervirksomheden har en retlig eller faktisk forpligtelse til at dække en underbalance, der overstiger tilgodehavendet, indregnes det resterende beløb under Andre hensatte forpligtelser.

Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder og Andre tilgodehavender måles til amortiseret kostpris.

I både modervirksomhedens og koncernens resultatopgørelse indregnes den forholdsmæssige andel af de associerede virksomheders og joint ventures' resultat efter skat med eliminering af forholdsmæssig andel af intern avance/-tab.



Note 4.4: Låntagning

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
1.478	5.168	Udstedte obligationer	5.168	1.478
3.163	4.253	Øvrige	4.253	3.163
4.641	9.421	I alt	9.421	4.641

Der er i året udstedt obligationer for 500 mio. euro med en fast kuponrente på 3,125 procent og en løbetid på 10 år. Obligationerne er udstedt under DSB's EMTN-program (European Medium Term Note-program). Obligationerne er indregnet med 3.729 mio. kr.

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

I modervirksomheden og koncernen er 9.298 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2023: 4.477 mio. kr.). Resterende lån er garanteret af den danske stat, hvortil der betales garantiprovision.

Regnskabspraksis

Finansielle gældsforpligtelser indregnes ved lånoptagelse til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles de finansielle forpligtelser til amortiseret kostpris svarende til den kapitaliserede værdi ved anvendelse af den effektive rente, så forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden.

Øvrige gældsforpligtelser måles til amortiseret kostpris.

Note 4.5: Rentebærende gæld, netto

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2024	2023
Obligationslån	5.168	1.478
Øvrige langfristede lån	3.609	2.704
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	205	64
Kreditinstitutter	106	71
Øvrige	440	395
Rentebærende gæld	9.528	4.712
Værdipapirer	3.206	471
Likvide beholdninger	12	30
Deponeringer	8	16
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	89	65
Rentebærende aktiver	3.315	582
I alt	6.213	4.130

DSB's beholdning af værdipapirer på 3.206 mio. kr. (2023: 471 mio. kr.) består af børsnoterede korte obligationer. Heraf er 106 mio. kr. (2023: 71 mio. kr.) modtaget til sikkerhed for markedsværdien af afledte finansielle instrumenter.

I modervirksomheden og koncernen udgjorde langfristede gældsforpligtelser, som forfalder indenfor 1-5 år, 1.355 mio. kr. pr. 31. december 2024 (2023: 1.230 mio. kr.).

I modervirksomheden og koncernen udgjorde langfristede gældsforpligtelser, som forfalder efter mere end 5 år, 7.855 mio. kr. pr. 31. december 2024 (2023: 3.344 mio. kr.).

Note 4.6: Finansielle poster netto, betalt

Beløb i mio. kr.	2024	2023
Finansielle indtægter	60	43
Finansielle omkostninger	-155	-69
Øvrige - herunder finansielle instrumenter	-61	47
I alt	-156	21



Sektion 5 Driftskapital

Denne sektion indeholder information om de væsentligste regnskabsposter vedrørende driftskapitalen, som er varebeholdninger, tilgodehavender, periodeafgrænsningsposter, leverandørgæld og anden gæld.

Sektionen indeholder følgende noter:

- 5.1
- Varebeholdninger
- 5.2
- Tilgodehavender
- 5.3
- Andre tilgodehavender og Anden gæld
- 5.4
- Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
- 5.5
- Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)
- 5.6
- Ændring i driftskapital

Note 5.1: Varebeholdninger

Modervirksomhed				Koncern	
2023	2024	Beløb i mio. kr.		2024	2023
14	15	Olie til fremføring		15	14
156	151	Reservedele mv.		151	156
0	0	Kioskvarer mv.		40	34
170	166	I alt		206	204

Reservedele mv. anvendes til reparation og vedligeholdelse af togmateriel. Der er for visse grupper af Reservedele mv. usikkerhed om tidspunktet for anvendelsen, mens sikkerhedslagre oparbejdes for kritiske varegrupper, hvor leveringstiden er lang.

Pr. 31. december 2024 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 223 mio. kr. (2023: 215 mio. kr.), som i al væsentlighed relaterer til Reservedele mv.

Regnskabspraksis

Olie til fremføring og Reservedele mv. måles til kostpris opgjort efter gennemsnitsmetoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger og eventuelle forarbejdningsomkostninger samt andre omkostninger, der direkte eller indirekte kan henføres til varebeholdningen.

Kioskvarer mv. måles til kostpris opgjort efter FIFO-metoden. Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af hjemtagelsesomkostninger.

Varebeholdninger nedskrives til nettorealisationseværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Netto-realisationseværdien for varebeholdninger opgøres som salgssum med fradrag af færdiggørelsesomkostninger og omkostninger, der afholdes for at effektuere salget.

Note 5.2: Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser

Modervirksomhed				Koncern	
2023	2024	Beløb i mio. kr.		2024	2023
32	39	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter		39	32
92	190	Tilgodehavende passageromsætning		190	92
61	77	Refusion fra styrelser		77	61
146	74	Øvrige		75	148
331	380	I alt		381	333

DSB er ikke væsentligt eksponeret for risiko fra Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser til enkelt-kunder, da disse er fordelt på et væsentligt antal kunder - både privatpersoner, private virksomheder og offentlige institutioner.

Alle Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser forfalder inden for 1 år.

Hensættelse til tab på tilgodehavender

Vurdering af risiko for forventet tab på Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser foretages løbende.

Opgørelse af hensættelse til forventede tab er foretaget ved segmentering af populationen af Tilgodeha-vender fra salg og tjenesteydelser. Formålet med segmenteringen er at opdele porteføljen i typen af kunder, typen af tilgodehavender samt historiske tabserfaringer. Baseret på segmenteringen opgøres en gennemsnitlig forventet tabsprocent.



Pr. 31. december 2024 er der ikke hensat til tab vedrørende Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder, Tilgodehavende sambeskatningsbidrag, Andre tilgodehavender, Periodeafgrænsningsposter, Lån mv. til tilknyttede virksomheder eller Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder.

Regnskabspraksis

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Hensættelse til forventet tab er baseret på historisk erfaring og opgøres, når der er en objektiv indikation på, at et tilgodehavende eller en portefølje af tilgodehavender er værdiforringet. Hvis der foreligger en objektiv indikation på, at et individuelt tilgodehavende er værdiforringet, foretages hensættelse til tab på individuelt niveau.

DSB har valgt IAS 39 som fortolkningsbidrag for nedskrivninger af finansielle tilgodehavender.

Note 5.3: Andre tilgodehavender og Anden gæld

Stigningen i regnskabsposterne Andre tilgodehavender og Anden gæld vedrører tilgodehavende moms og skyldig moms som følge af transaktioner mellem modervirksomheden og tilknyttede virksomheder uden modregningsadgang.

Note 5.4: Periodeafgrænsningsposter (aktiver)

Modervirksomhed		Koncern	
2023	2024	2024	2023
Beløb i mio. kr.			
3.703	1.724	-	-
86	148	148	86
20	61	61	20
33	32	32	33
3.842	1.965 I alt	241	139

Forudbetaling for anlæg til videresalg i modervirksomheden vedrører primært afholdte omkostninger til entrepriser og materiel, der skal videresælges til tilknyttede virksomheder. Udviklingen i 2024 kan primært henføres til salg af entreprisedydelser vedrørende Nye Grønne Værksteder.

Regnskabspraksis

Periodeafgrænsningsposter (aktiver) omfatter afholdte omkostninger, som vedrører efterfølgende regnskabsår.

Note 5.5: Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed		Koncern	
2023	2024	2024	2023
Beløb i mio. kr.			
470	474	517	511
185	186	186	185
76	75	81	82
42	64	64	42
1	0	0	2
774	799 I alt	848	822

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) forfalder i følgende perioder:			
601	616	665	649
173	183	183	173
774	799 I alt	848	822

Regnskabspraksis

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i efterfølgende regnskabsår.

Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel omfatter solgte billetter, hvor rejsetidspunkt er efter 31. december.

Tilskud til anlæg omfatter offentlige tilskud til anlægsprojekter, som indregnes i afskrivninger i resultatopgørelsen i takt med afskrivninger på aktivet.

Note 5.6: Ændring i driftskapital

Beløb i mio. kr.	2024	2023
Ændring i Tilgodehavender i alt	-1.157	52
Ændring i Varebeholdninger i alt	-2	-22
Ændring i Leverandørgæld og Anden gæld mv.	1.256	-10
Ændring i driftskapital i alt	97	20



Sektion 6 Skat

Denne sektion indeholder information om skat af årets resultat og udskudte skatteforpligtelser.

Sektionen indeholder følgende noter:
6.1 Skat af årets resultat
6.2 Udskudte skatteforpligtelser

Note 6.1: Skat af årets resultat

Modervirksomhed		Koncern	
2023	2024	2024	2023
Beløb i mio. kr.			
-61	-139	-140	-62
-26	-46	-6	-40
-	55	0	-3
-87	-130	-146	-105
0	0	0	0
-87	-130	-146	-105
I alt			
-87	-130	-146	-105
Årets skat specificeres således:			
-87	-130	-146	-105
36	-15	-15	36
-51	-145	-61	-69
I alt			
-51	-145	-61	-69
Afstemning af skatteprocent:			
22,0	22,0	22,0	22,0
3,1	-0,3	-0,2	3,0
-3,7	-2,0	-0,2	-0,2
0,0	0,0	0,0	0,0
21,4	19,7	21,6	24,8
Effektiv skatteprocent for året			
21,4	19,7	21,6	24,8
Betalt skat i året			
-65	-48	-48	-65

Regnskabspraksis

Koncernen er omfattet af de danske regler om tvungen sambeskatning af koncernens danske tilknyttede virksomheder. De tilknyttede virksomheder indgår i sambeskatningen fra det tidspunkt, hvor de indgår i konsolideringen og frem til det tidspunkt, hvor de udgår af konsolideringen.

Modervirksomheden er administrationsenhed for sambeskatningen og afregner som følge heraf alle betalinger af selskabsskat med skattemyndighederne.

Den aktuelle danske selskabsskat fordeles ved afregning af sambeskatningsbidrag mellem de sambe- skattede virksomheder i forhold til deres skattepligtige indkomster. I tilknytning hertil modtager virk- somheder med skattemæssigt underskud sambeskatningsbidrag fra virksomheder, der har kunnet anvende dette underskud til nedsættelse af eget skattemæssige overskud.

Skat i alt, der består af årets aktuelle selskabsskat, årets sambeskatningsbidrag og forskydning i udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte i egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer ført direkte på egenkapitalen.

Aktuelle skatteforpligtelser og -tilgodehavender indregnes i balancen som beregnet skat af årets skatte- pligtige indkomst reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster og for betalte aconto-skat- ter.

Skyldige og tilgodehavende sambeskatningsbidrag indregnes i balancen under mellemværender med tilknyttede virksomheder.



Note 6.2: Udskudte skatteforpligtelser

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
254	281	Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar	360	317
-	1	Regulering vedrørende tidligere år	0	-1
26	46	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	6	40
281	328	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	366	360
		Udskudt skat vedrører:		
49	79	Immaterielle anlægsaktiver	78	48
282	295	Materielle anlægsaktiver	338	368
-6	-6	Omsætningsaktiver	-6	-8
-44	-40	Andre hensatte forpligtelser	-44	-48
-	-	Koncernintern avance	0	0
281	328	Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december	366	360

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgjorde 110 mio. kr. pr. 31. december 2024 (2023: tilgodehavende selskabsskat på 41 mio. kr.). Koncernens danske selskaber hæfter desuden solidarisk for danske kildeskatter i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskatter og kildeskatter kan medføre, at hæftelsen udgør et større beløb.

Pr. 31. december 2024 er den selvstændige offentlige virksomhed DSB, DSB Service & Retail A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S, Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S og Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S fællesregistreret i relation til moms og lønsumsafgift og hæfter solidarisk for betaling af virksomhedernes samlede moms- og lønsumsafgiftstilsvaer.

Regnskabspraksis

Udskudt skat måles efter den balanceorienterede gældsmetode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende skattemæssigt ikke-afskrivningsberettiget goodwill og kontorejendomme samt andre poster, hvor midlertidige forskelle - bortset fra virksomhedsovertagelser - er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst. I de tilfælde, hvor opgørelse af skatteværdien kan foretages efter forskellige beskatningsregler, måles udskudt skat på grundlag af den af ledelsen planlagte anvendelse af aktivet henholdsvis afvikling af forpligtelsen.

Udskudte skatteaktiver - herunder værdien af fremførselsberettigede skattemæssige underskud - indregnes som et aktiv med den værdi, hvortil de forventes at blive anvendt - enten ved udligning i skat af fremtidig indtjening eller ved modregning i udskudte skatteforpligtelser inden for samme juridiske skatteenhed og jurisdiktion.

Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende foretagne elimineringer af urealiserede koncerninterne avancer/-tab.

Udskudt skat måles på grundlag af de skatteregler og -satser, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat.



Sektion 7 Finansielle forhold

Denne sektion indeholder information om finansielle forhold.

DSB definerer risici som usikkerheder, der knytter sig til fremtidige målsætninger, som kan påvirke virksomheden bredt - blandt andet inden for sikkerhed, punktlighed, omdømme og økonomi.

Finansielle risici omfatter risici relateret til renter, valutakurser, råvarepriser, likviditet og tilgodehavender.

Renterisici relaterer sig til ændringer i finansieringsrenter.

De primære valutakursrisici vedrører olie køb i USD samt samhandel med internationale modparter i henholdsvis EUR og SEK.

Råvareprisrisici opstår i forbindelse med indkøb af el og diesel.

Likviditetsrisici relaterer sig til mulighederne for at tilvejebringe tilstrækkelig likviditet.

Modpartsrisici opstår ved, at en modpart misligholder sine forpligtelser.

Sektionen indeholder følgende noter:

- 7.1 Renterisiko
- 7.2 Valutakursrisiko
- 7.3 Råvareprisrisiko
- 7.4 Likviditetsrisiko
- 7.5 Modpartsrisiko
- 7.6 Dagsværdier indregnet på egenkapitalen
- 7.7 Oplysninger om dagsværdier

DSB er som følge af sin drift, investeringer og finansiering eksponeret over for ændringer i renter, valutakurser, råvarepriser, likviditet og kreditvurdering af modparter. Den finansielle styring retter sig mod de hertil knyttede finansielle risici. De overordnede rammer er fastlagt i den finansielle politik, som er godkendt af bestyrelsen.

I overensstemmelse med politikken skal DSB overvåge, opgøre, disponere og styre risici, ligesom risikoeksponering og likviditetsberedskab løbende overvåges.

Formålet med den finansielle risikoafdækning er at begrænse og styre resultatpåvirkningen forårsaget af udsving på de finansielle markeder. Der er ingen væsentlige ændringer i risikoeksponering eller -styring sammenholdt med 2023.

Regnskabspraksis

Afledte finansielle instrumenter indregnes første gang i balancen til kostpris og måles efterfølgende til dagsværdi. Positive og negative ændringer i dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indregnes i Andre tilgodehavender henholdsvis Anden gæld i balancen.

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i dagsværdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige transaktioner indregnes i Andre tilgodehavender eller Anden gæld og i egenkapitalen. Resultater den fremtidige transaktion i indregning af aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som tidligere er indregnet på egenkapitalen, til kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Resultater den fremtidige transaktion i indtægter eller omkostninger, overføres beløb, som tidligere er indregnet i egenkapitalen, til resultatopgørelsen i den periode, hvor det sikrede påvirker resultatopgørelsen.

For afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, indregnes ændringer i dagsværdi løbende i resultatopgørelsen.

**Note 7.1: Renterisiko**

	Restgæld, lokal valuta (mio.)	Restgæld, mio. kr.	Variabelt forrentet	Fast forrentet	Restløbe- tid (år)	Gennem- snitlig ef- fektiv rente	Varighed (år)	Dagsværdi af valuta- og rente- swap
Pr. 31. december 2024								
DKK	2.975	2.975	-	100%	5,9	0,7%	5,4	129
JPY	20.000	1.316	-	100%	15,5	4,4%	11,2	-313
SEK	159	123	-	100%	1,9	0,4%	1,8	-15
EUR	671	5.007	-	100%	10,5	2,9%	8,8	-5
I alt		9.421	-	100%	9,7	2,4%	8,2	-204
Pr. 31. december 2023								
DKK	2.975	2.975	-	100%	6,9	0,7%	6,3	162
JPY	20.000	1.315	-	100%	16,5	4,4%	11,9	-241
SEK	212	164	-	100%	2,4	0,4%	2,3	-12
EUR	25	187	-	100%	3,2	4,0%	2,9	-7
I alt		4.641	-	100%	9,3	1,9%	7,9	-98

DSB er som følge af finansieringsaktiviteter eksponeret for udsving i renteniveauet i såvel Danmark som i udlandet. Renteeksponering er knyttet til udsving i CIBOR, STIBOR og EURIBOR. Politikken foreskriver, at der optages lån, så der kun er uafdækkede renterisici i danske kroner og euro. Renterisici afdækkes normalt ved indgåelse af renteswaps, hvor variabelt forrentede lån omlægges til en fast rente.

Rentefølsomhed må inden for en 12 måneders periode maksimalt udgøre 100 mio. kr. (ved en ændring på et procentpoint i renten), gældsporteføljen skal have en varighed på under 15 år, og minimum 25 procent af gældsporteføljen skal være med fast rente. I overensstemmelse med politikken udgjorde den vægtede gennemsnitlige varighed på bruttogælden 8,2 år (2023: 7,9 år). Af de finansielle forpligtelser var 100 procent omlagt til fast rente med forfald længere end 1 år (2023: 100 procent).

For at minimere modpartsrisiko har DSB i perioder behov for at placere overskudslikviditet i andre instrumenter end bankindskud, og derfor er der ultimo årets en obligationsbeholdning på 3.100 mio. kr. i korte obligationer (2023: 400 mio. kr.). Hvis den effektive rente stiger 1 procent, vil kursværdien af obligationerne falde med 0,0 procent.

Note 7.2: Valutakursrisiko

Valutakursrisici afdækkes på indregnede finansielle aktiver og forpligtelser, så risikoen er i danske kroner. I henhold til den finansielle politik må der kun være valutakursrisici i euro samt andre valutaer, hvis de indgår i de tilknyttede virksomheders finansiering eller afdækning af eksponering fra tilknyttede virksomheder.

Den væsentligste valutakurseksponering relaterer sig til lån optaget i JPY, SEK og EUR, der afdækkes ved brug af afledte finansielle instrumenter. Efter afdækning er DSB ikke eksponeret over for betydelige valutakursrisici fra finansieringsaktivitet.

Valutakursrisici i driften relaterer sig blandt andet til dieselforbruget (USD). Andre valutakursrisici ved samhandel med leverandører er begrænsede ud over EUR. Eksponeringen i EUR relaterer sig især til køb af togmateriel.

Øvrige positioner udgør en uvæsentlig del af valutakursrisikoen, og det fremtidige cash flow i valuta afdækkes i gennemsnit 30-70 procent opgjort for en løbende 12 måneders periode.

DSB har ikke yderligere væsentlige valutakursrisici.



Den hypotetiske indvirkning på årets resultat og egenkapital ved ændringer i valutakurser er følgende:

Nominel position i lokal valuta (mio.)					Følsomhed i mio. kr.		
Likvide beholdninger og tilgodehavender i alt	Gæld forpligtelser (ikke afledte)	Afledte finansielle instrumenter til sikring af fremtidige pengestrømme	I alt	Ændring i valutakurs	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat	
Pr. 31. december 2024							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
SEK	15	-160	159	14	10,0%	1	10
EUR ²⁾	2	-1.248	1.335	89	0,5%	3	89
USD ¹⁾	0	-32	30	-2	10,0%	-1	147
Pr. 31. december 2023							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
SEK	9	-213	212	8	10,0%	1	14
EUR	5	-336	231	-100	0,5%	-4	22
USD ¹⁾	0	-33	30	-3	10,0%	-1	154

¹⁾ Den hypotetiske indvirkning på egenkapital før skat skyldes, at renter og afdrag vedrørende lån optaget i JPY betales i USD.
²⁾ Kommercielle betalinger i EUR vedrørende togindkøb og afdækning heraf er indregnet for de kommende 36 måneder.

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Uændret pris- og renteniveau
- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2024 (2023)

Note 7.3: Råvareprisrisiko

Beløb i mio. kr.	Nominel				Følsomhed		
	Dagsværdi af råvareprisaftaler	Næste års forventede råvareforbrug	Næste års forventede råvarekøb	Råvarepris-aftaler for næste år	Ændring i råvarepris	Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat	Hypotetisk indvirkning på egenkapital før skat
Pr. 31. december 2024							
Råvare - olie	-19	36.158 ton	228	184	10%	0	17
Råvare - el	2	346.361 MWh	241	199	10%	0	18
Pr. 31. december 2023							
Råvare - olie	-6	36.902 ton	233	187	10%	0	17
Råvare - el	-123	352.230 MWh	378	320	10%	0	19

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2024 (2023)

DSB anvender diesel og el i driften og er derfor eksponeret for råvareprisrisici, som risikoafdækkes. Afdækningen foretages løbende ved indgåelse af råvareprisaftaler.

81 procent af det forventede dieselindkøb i 2025 er afdækket pr. 31. december 2024 (2023: 80 procent). Tilsvarende er 83 procent af det forventede elektricitetsindkøb i 2025 afdækket pr. 31. december 2024 (2023: 85 procent).



Note 7.4: Likviditetsrisiko

Beløb i mio. kr.

Koncern	Regnskabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Langfristede lån og lån til associeret virksomhed	8.982	9.421	211	1.355	7.855
Langfristede lån og lån til associeret virksomhed - renter	2.781	2.757	223	935	1.599
Andre finansielle instrumenter	-1	-18	6	-24	-
Kortfristede banklån og Kreditinstitutter	106	106	106	-	-
Leverandørgæld	1.789	1.789	1.789	-	-
I alt pr. 31. december 2024	13.657	14.055	2.335	2.266	9.454

Beløb i mio. kr.

Koncern	Regnskabs- mæssig værdi	Kontrakt- lige penge- strømme i alt	Indenfor 1 år	År 1 - 5	Efter 5 år
Langfristede lån og lån til associeret virksomhed	4.247	4.641	67	1.230	3.344
Langfristede lån og lån til associeret virksomhed - renter	1.142	1.151	84	339	728
Andre finansielle instrumenter	127	152	149	3	-
Kortfristede lån og Kreditinstitutter	71	71	71	-	-
Leverandørgæld	1.823	1.823	1.823	-	-
I alt pr. 31. december 2023	7.410	7.838	2.194	1.572	4.072

Det er DSB's politik til hver en tid at have et tilstrækkeligt likviditetsberedskab. Målsætningen er at have en likviditetsreserve, der modsvarer udviklingen i det godkendte budgetårs forventede nettogæld tillagt 200 mio. kr. - dog minimum 1.000 mio. kr. Likviditetsreserven opgøres som likvide beholdninger, kortfristede obligationer samt mulighed for træk på bankfaciliteter.

Pr. 31. december 2024 er der indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 6.226 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 2.250 mio. kr. med udløb i perioden 2025-2028 (2023: opsigelige på 6.222 mio. kr. og ikke opsigelige på 5.231 mio. kr. med udløb i perioden 2024-2028). Likviditetsreserven udgjorde dermed 10.363 mio. kr. (2023: 8.891 mio. kr.).

Hertil kommer, at DSB har etableret et EMTN-program (European Medium Term Note-program) på 3 mia. kr., hvorunder der kan udstedes grønne obligationer med og uden statsgaranti.

Note 7.5: Modpartsrisiko

Modpartsrisiko opstår ved indgåelse af afledte finansielle instrumenter til afdækning af finansielle risici og ved placering af likviditet hos finansielle modparter. Risikoen er, at modparterne misligholder deres forpligtelser.

Alle likvide beholdninger og aftaler om finansielle instrumenter er enten placeret i banker, obligationer eller indgået med finansielle institutioner med en kreditvurdering på minimum A baseret på Standard & Poor's rating.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likvide beholdninger og deponeringer udgør pr. 31. december 2024 i alt 175 mio. kr. (2023: 216 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter og sikkerheder indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse poster pr. 31. december 2024 i stedet 26 mio. kr. (2023: 48 mio. kr.).

For at reducere modpartsrisici modtager DSB sikkerheder for markedsværdien af afledte finansielle instrumenter med finansielle modparter i form af obligationer. Pr. 31. december 2024 har DSB modtaget sikkerheder for 106 mio. kr. (2023: 71 mio. kr.). DSB stiller som hovedregel ikke selv sikkerhed.



Note 7.6: Dagsværdier indregnet på egenkapitalen

Modervirksomhed		Koncern	
2023	2024	2024	2023
Beløb i mio. kr.			
140	112	112	140
156	123	123	156
-123	2	2	-123
-6	-19	-19	-6
2	18	18	2
-	-67	-67	-
-37	15	15	-37
132	184	184	132
I alt			

Dagsværdien af indgåede finansielle instrumenter, der er klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme, indregnes direkte på egenkapitalen.

Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter anvendt til afdækning af valutakurs- og renterisici forbundet med låntagning og likviditet udgjorde -204 mio. kr. pr. 31. december 2024 (2023: 98 mio. kr.), og 236 mio. kr. er indregnet i egenkapitalen (2023: 296 mio. kr.).

Pr. 31. december 2024 udgjorde afledte finansielle instrumenter med henholdsvis en positiv og en negativ dagsværdi 154 mio. kr. (2023: 169 mio. kr.) og 357 mio. kr. (2023: 394 mio. kr.).

Note 7.7: Oplysninger om dagsværdier

Modervirksomhed		Finansielle instrumenter		Koncern	
2023	2024	2024	2023	2024	2023
Beløb i mio. kr.					
132	184	Dagsværdi pr. 31. december	184	132	
-	-	- Værdireguleringer i resultatopgørelsen	-	-	
-128	53	Ændringer indregnet i reserve for sikringstransaktioner	53	-128	
2	2	Dagsværdiniveau	2	2	

Værdiansættelsen af de afledte finansielle instrumenter sker på basis af anerkendt metode, hvor observerbare priser på fastsatte tidspunkter udfoldes over instrumenternes løbetid med henblik på at fastlægge priskurver. Priskurverne benyttes til tilbagediskontering af de finansielle instrumenters betalinger. Markedspriserne leveres fra et kendt informationssystem, og beregningerne af værdiansættelserne foretages i et treasury-system. De beregnede dagsværdier sammenholdes med modparternes beregnede dagsværdier. De afledte finansielle instrumenter er kategoriseret i niveau 2 i dagsværdihierarkiet. Der indgår ikke væsentlige ikke-observerbare input i værdiansættelsen.



Sektion 8

Øvrige noter

Denne sektion indeholder information, der er væsentlig, men uden relation til de øvrige sektioner.

- Sektionen indeholder følgende noter:
- 8.1 Andre hensatte forpligtelser
 - 8.2 Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser
 - 8.3 Nærtstående parter
 - 8.4 Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver
 - 8.5 Begivenheder efter balancedagen

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser – modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Øvrige for- pligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2024	76	76
Hensat	12	12
Anvendt	-5	-5
Tilbageført	0	0
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2024	83	83

Note 8.1: Andre hensatte forpligtelser - koncern

Beløb i mio. kr.	Øvrige for- pligtelser	Andre hen- satte forplig- telser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2024	76	76
Hensat	12	12
Anvendt	-5	-5
Tilbageført	0	0
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2024	83	83

Øvrige forpligtelser omfatter blandt andet erstatningsforpligtelser. 71 mio. kr. forventes at forfalde inden for et år (2023: 9 mio. kr.).

Regnskabspraksis

Hensatte forpligtelser indregnes, når DSB som følge af en begivenhed indtruffet senest på balancedagen har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at der må afgives økonomiske fordele for at indfri forpligtelsen.

Hensatte forpligtelser indregnes og måles til amortiseret kostpris, der svarer til den nominelle værdi. Hvis opfyldelsen af forpligtelsen tidsmæssigt forventes at ligge langt ude i fremtiden, måles forpligtelsen til dagsværdi.

Note 8.2: Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser

Modervirksomhed		Beløb i mio. kr.	Koncern	
2023	2024		2024	2023
0	0	Eventualaktiver	0	0
55	58	Eventualforpligtelser	109	121
15.620	24.295	Øvrige økonomiske forpligtelser	16.908	15.365

Eventualaktiver og -forpligtelser

DSB indbetaler løbende et pensionsbidrag for tjenestemænd opgjort som en procentdel af den pensionsgivende løn til dækning af statens pensionsforpligtelse over for tjenestemænd. Ved pensionering overtager staten endeligt pensionsforpligtelsen. Bidragsprocenten for de løbende pensionsbidrag er baseret på forudsætninger om forventet pensionsalder og lønudvikling mv. Afvigelser fra disse forudsætninger kan



under visse omstændigheder medføre en efterregulering af bidragene i form af en yderligere betaling til eller fra staten på pensioneringstidspunktet.

DSB har jævnfør tjenestemandslovens §32 en forpligtelse til at betale rådighedsløn i 3 år til tjenestemænd, som afskediges af en for tjenestemanden utilregnelig årsag. DSB har endvidere en forpligtelse over for Økonomistyrelsen til at betale pensionsbidrag for tjenestemænd frem til den forventede pensionsalder på 62 år. DSB har på balancedagen alene indregnet en forpligtelse til afskedigede tjenestemænd.

DSB er part i et mindre antal verserende sager. Hertil kommer dialoger med SKAT om fortolkning af regler. Udfaldet af sager og dialoger forventes ikke hverken enkeltvis eller samlet at have væsentlig betydning for virksomhedens finansielle stilling.

Øvrige økonomiske forpligtelser

Øvrige økonomiske forpligtelser vedrører primært aftaler om indkøb af EC-togvogne, IC5-eltogetsæt, Nye Grønne Værksteder samt opgradering af signalsystemet vedrørende S-banen. Stigningen i forpligtelserne i forhold til 2023 kan især henføres til kontrakterne med Siemens vedrørende opgradering af signalsystemet på S-banen, som er en forudsætning for, at S-tog kan overgå fra semi- til fuldautomatisk drift. Den samlede forpligtelse hertil udgør 13.493 mio. kr. (13.033 mio. kr. i 2023).

DSB stiller driftskreditter til rådighed for tilknyttede virksomheder i koncernen. Pr. 31. december 2024 udgjorde den samlede forpligtelse hertil 6.110 mio. kr. (107 mio. kr. i 2023), og der var foretaget træk på 0 mio. kr. vedrørende disse. Driftskreditterne udløber i 2025-2045, hvoraf 25 mio. kr. har udløb i 2025, 6.000 mio. kr. i 2026, 25 mio. kr. i 2027 og 60 mio. kr. i 2045.

DSB har som interessent i Rejsekort & Rejseplan A/S indgået aftale om at stille ansvarlig lånekapital til rådighed for selskabet for i alt 163 mio. kr. (105 mio. kr. i 2023). Der er pr. 31. december 2024 stillet 84 mio. kr. til rådighed med mulighed for yderligere fremtidige trækningsrettigheder. Den samlede forpligtelse til de yderligere trækningsrettigheder er opgjort til 79 mio. kr.

Som led i tilslutningsaftalen med Rejsekort & Rejseplan A/S om anvendelse af rejsekortsystemet er DSB forpligtet til for perioden frem til 2029 at betale et årligt abonnement. Den samlede forpligtelse er opgjort til 1.254 mio. kr. (1.037 mio. kr. i 2023), hvoraf 330 mio. kr. forfalder i 2025 (190 mio. kr. i 2024) og 924 mio. kr. forfalder i perioden 2026-2029 (847 mio. kr. i perioden 2025-2028).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 454 mio. kr. (212 mio. kr. i 2023), hvoraf 184 mio. kr. forfalder i 2025 (152 mio. kr. i 2024) og 270 mio. kr. forfalder i 2026-2029 (57 mio. kr. i 2025-2028).

DSB's lejeaftale af Telegade 2 i Taastrup er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2041. Den samlede forpligtelse udgør 692 mio. kr. (725 mio. kr. i 2023), hvoraf 35 mio. kr. forfalder i 2025 (34 mio. kr. i 2024) og 145 mio. kr. i perioden 2026-2029 (142 mio. kr. i perioden 2025-2028).

DSB har service- og vedligeholdelsesforpligtelser samt købs- og salgsforpligtelser som led i den normale virksomhedsdrift.

DSB er interessent i DOT - Din Offentlige Transport I/S - og hæfter solidarisk for interessentskabets samlede gæld og forpligtelser på 3 mio. kr. (7 mio. kr. i 2023). De øvrige interessenter omfatter Trafik-selskabet Movia og Metroselskabet I/S.

Sikkerhedsstillelser

I forbindelse med finansiering af 10 togsæt til Øresundstrafikken er der optaget et lån med sikkerhed i togsættene. Togsættene blev solgt i december 2023, og långiver har i stedet fået sikkerhed i form af transport i DSB's kontrakt med Alstom. Restgælden på lånet udgjorde 21,3 mio. euro pr. 31. december 2024.

Som hovedregel stiller DSB ikke sikkerhed for markedsværdien af afledte finansielle instrumenter overfor finansielle modparter. I et enkeltstående, særligt tilfælde har DSB dog stillet sikkerhed overfor modparten. Den stillede sikkerhed udgjorde 4,4 mio. euro pr. 31. december 2024.

Regnskabspraksis

Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser omfatter forhold eller situationer, der eksisterer på balancetidspunktet, men hvis regnskabsmæssige virkning ikke kan opgøres pålideligt, før udfaldet af en eller flere usikre fremtidige begivenheder bliver kendt.



Note 8.3: Nærtstående parter

Nærtstående parter	Grundlag
Transportministeriet	100 procent ejer
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

DSB's transaktioner med Transportministeriet og herunder tilhørende styrelser og institutioner (primært Trafikstyrelsen samt Banedanmark) består af:

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2024	2023
Indtægter		
Trafikkontraktindtægter	3.625	3.565
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	60	4
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	484	474
Garantiprovision	0	0
Forudbetalinger		
Forudbetalte trafikkontraktindtægter	186	185
Udbytte		
Betalt udbytte	180	0

Transaktioner med nærtstående parter er gennemført på markedsmæssige vilkår - herunder på basis af omkostningsfordeling. Transaktionerne er oplyst som følge af deres særlige karakter.

Note 8.4: Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Beløb i mio. kr.	Koncern	
	2024	2023
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	59	144
Tab ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-1	-3
I alt	58	141

Note 8.5: Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 31. december 2024, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2024.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2024.



Erklæringer

Ledelsespåtegning	164
De uafhængige revisors revisionspåtegning	165
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapportering	167





Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2024 for DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og modervirksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2024 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024.

Bæredygtighedsrapporteringen er udarbejdet i overensstemmelse med de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering ESRS som fastsat i årsregnskabsloven samt artikel 8 i EU’s taksonomiforordning.

Ledelsesberetningen er i øvrigt udarbejdet i overensstemmelse med relevant lovgivning og indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultater og modervirksomhedens finansielle stilling og den finansielle stilling som helhed for de virksomheder, der er omfattet af koncernregnskabet, samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og modervirksomheden står overfor.

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

Taastrup, 6. februar 2025

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Pernille Damm Nielsen
Økonomidirektør

Jürgen Müller
Direktør for Strategi & Togmateriel

Per Schrøder
Direktør for Drift

Jens Visholm Uglebjerg
Direktør for Kommerciel

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Anne Hedensted Steffensen
Næstformand

Henrik Amsinck

Lene Feltmann Espersen

Louise Saabye Høst

Christina Grumstrup Sørensen

Carsten Hedegaard

Thomas Knudsen

Lone Riis Stensgaard



De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transportministeren

Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen, side 132-166. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2024 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om DSB. Vores ansvar ifølge disse

standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet" (herefter benævnt regnskaberne). Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Uafhængighed

Rigsrevisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB i overensstemmelse med rigsrevisorloven §1, stk. 6, og den godkendte revisor er uafhængig af den selvstændige offentlige virksomhed DSB i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark. Vi har begge opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

Ledelsens ansvar for regnskaberne

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af regnskaberne er ledelsen ansvarlig for at vurdere koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde regnskaberne på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere

koncernen eller den selvstændige offentlige virksomhed DSB, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af regnskaberne

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om regnskaberne som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jævnfør Lov om DSB, altid vil afdekke væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af regnskaberne.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, jævnfør Lov om DSB, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i regnskaberne, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion.

Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udadelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's interne kontrol
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af regnskaberne på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i regnskaberne eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og



den selvstændige offentlige virksomhed DSB ikke længere kan fortsætte driften

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af regnskaberne, herunder noteoplysningerne, samt om regnskaberne afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf
- Planlægger og udfører vi koncernrevisionen for at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis vedrørende de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsenhederne i koncernen som grundlag for at udforme en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og gennemgå det udførte revisionsarbejde til brug for koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om regnskaberne omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker som led i revisionen ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af regnskaberne er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen, side 4-24, og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent

med regnskaberne eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til den relevante lovgivning. Dette omfatter ikke kravene i årsregnskabsloven §99a vedrørende bæredygtighedsrapporteringen, som er omfattet af den særskilte erklæring med begrænset sikkerhed herom.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med regnskaberne og er udarbejdet i overensstemmelse med den relevante lovgivnings krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved driften af den selvstændige offentlige virksomhed DSB og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsomhed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-

kritisk revision og forvaltningsrevision i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlig regelbrud i de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, eller væsentlige forvaltningsmangler i de systemer og processer, som ledelsen har etableret. På grundlag af risikovurderingen fastlægger vi de afgrænsede emner, som vi skal udføre juridisk-kritiske revision eller forvaltningsrevision af.

Ved en juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, understøtter skyldige økonomiske hensyn ved driften af den selvstændige offentlige virksomhed DSB og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet.

EY

Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Søren Skov Larsen
Statsaut. revisor
mne26797

Michael N. C. Nielsen
Statsaut. revisor
mne26738

Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi alene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner. Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, 6. februar 2025

Rigsrevisionen

CVR-nr. 77806113

Søren Vadskjær Skyum
Kontorchef

Cathrine Elise Johansen
Specialkonsulent



Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapportering

Til transportministeren

Konklusion med begrænset sikkerhed

Vi har udført en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapport for DSB (virksomheden) som præsenteret i Årsrapporten 2024, side 25-130 (bæredygtighedsrapporteringen), for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2024 inkl. oplysninger indarbejdet ved henvisning anført på side 27.

Baseret på de udførte handlinger og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at bæredygtighedsrapporteringen ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens §99 a, herunder:

- Overholdelse af European Sustainability Reporting Standards (ESRS), herunder at den af ledelsen gennemførte proces til identifikation af de oplysninger, der rapporteres i bæredygtighedsrapporten (processen), er i overensstemmelse med beskrivelsen i afsnittet Dobbelt væsentlighedsanalyse, side 40-41
- Overholdelse af oplysningerne i bæredygtighedsrapporteringens afsnit EU Taksonomiforordning indeholdt i Miljøafsnittet, side 87-96 i bæredygtighedsrapporteringen med artikel 8 i EU forordning 2020/852 (taksonomiforordningen).

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed i henhold til ISAE 3000 (ajourført) *Andre erklæringsopgaver med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger* (ISAE 3000 (ajourført)) og yderligere krav gældende i Danmark.

Arten og den tidsmæssige placering af de handlinger, der udføres ved erklæringsopgaver med begrænset sikkerhed, er forskellig, og omfanget heraf er mindre end de handlinger, der udføres ved en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed. Som følge heraf er den grad af sikkerhed, der er for erklæringsopgaver med begrænset sikkerhed, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis der var udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Det er vores opfattelse, at det opnåede bevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion. Vores ansvar ifølge denne standard er nærmere beskrevet i erklæringens afsnit "Revisors ansvar for erklæringsopgaven".

Vores uafhængighed og kvalitetsstyring

Vi er uafhængige af selskabet i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisors etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

EY Godkendt Revisionspartnerselskab anvender International Standard on Quality Management 1, som kræver, at vi designer, implementerer og driver et kvalitetsstyringssystem, herunder politikker eller procedurer vedrørende overholdelse

af etiske krav, faglige standarder, gældende lov og øvrig regulering.

Fremhævelse af forhold vedrørende erklæringsopgaven

Sammenlignelige oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen for virksomheden for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2023 er ikke omfattet af erklæringsopgaven. Vores konklusion er ikke modificeret vedrørende dette forhold.

Iboende begrænsninger ved udarbejdelse af bæredygtighedsrapporteringen

Ved rapportering af fremadrettede oplysninger i overensstemmelse med ESRS er ledelsen forpligtet til at udarbejde de fremadrettede oplysninger på grundlag af oplyste forudsætninger om begivenheder, der kan indtræde i fremtiden og mulige fremtidige handlinger fra selskabet. De faktiske udfald bliver formentlig anderledes, idet forventede begivenheder ofte ikke indtræffer som forventet.

Ledelsens ansvar for bæredygtighedsrapporteringen

Ledelsen har ansvaret for at designe og implementere en proces til identifikation af de oplysninger, der er rapporteret i bæredygtighedsrapporteringen i henhold til ESRS og for at give oplysning om denne proces i bæredygtighedsrapporteringens afsnit om Dobbelt væsentlighedsanalyse, side 40-41. Dette ansvar omfatter:

- Forståelse af, i hvilken kontekst selskabets aktiviteter og forretningsforbindelser foregår og opnåelse af en forståelse af de interesser, der påvirkes heraf
- Identifikation af faktiske og potentielle indvirkninger (såvel negative som positive) i

relation til bæredygtighedsforhold samt risici og muligheder, som har indvirkning på eller må forventes at have indvirkning på selskabets finansielle stilling, regnskabsmæssige resultat, pengestrømme, adgang til finansiering eller kapitalomkostninger på kort, mellem- eller lang sigt

- Vurdering af væsentligheden af de identificerede indvirkninger, risici og muligheder i relation til bæredygtighedsforhold ved at vælge og anvende passende niveau for væsentlighed
- Fastlæggelse af forudsætninger, som er rimelige efter omstændighederne.

Ledelsen har endvidere ansvaret for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporteringen i henhold til årsregnskabslovens §99 a, herunder:

- Overholdelse af ESRS
- Udarbejdelse af oplysningerne i bæredygtighedsrapporteringens afsnit EU Taksonomiforordning indeholdt i Miljøafsnittet, side 87-96 i bæredygtighedsrapporteringen i overensstemmelse med artikel 8 i Taksonomiforordningen
- Design, implementering og opretholdelse af den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde en bæredygtighedsrapportering uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl
- Valg og anvendelse af egnede metoder til bæredygtighedsrapportering og fastlæggelse af forudsætninger og for at foretage skøn, som er forsvarlige efter omstændighederne.

Revisors ansvar for erklæringsopgaven

Det er vores mål at planlægge og udføre erklæringsopgaven med henblik på at opnå



begrænset sikkerhed for, om bæredygtighedsrapporteringen er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en erklæring med begrænset sikkerhed med vores konklusion. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de beslutninger, som brugerne træffer på grundlag af bæredygtighedsrapporteringen i sin helhed.

Som led i en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed, der udføres i overensstemmelse med ISAE 3000 (ajourført), foretager vi faglige vurderinger og opretholder en professionel skepsis under udførelse af opgaven.

Vores ansvar i forhold til processen omfatter:

- Opnåelse af en forståelse af processen, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om processens effektivitet, herunder resultatet af processen
- Overvejelse af, om identificerede oplysninger opfylder de i ESRS gældende krav
- Design og udførelse af handlinger til vurdering af, om processen er i overensstemmelse med selskabets beskrivelse af processen, som oplyst i afsnit om Dobbelte væsentlighedsanalyse, side 40-41.

Vores øvrige ansvar i forhold til bæredygtighedsrapporteringen omfatter:

- Identifikation af oplysninger, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå som følge af besvigelser eller fejl
- Design og udførelse af handlinger målrettet de oplysninger i

bæredygtighedsrapporteringen, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

Sammenfatning af det udførte arbejde

En erklæringsopgave med begrænset sikkerhed omfatter udførelse af handlinger for at opnå bevis for bæredygtighedsrapporteringen.

Arten, omfanget og den tidsmæssige placering af de valgte handlinger afhænger af faglige vurderinger, herunder identifikation af oplysninger, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå i bæredygtighedsrapporteringen, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

I forbindelse med vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed har vi i relation til processen:

- Opnået en forståelse af processen ved at udføre forespørgsler for at forstå grundlaget for de oplysninger, som ledelsen anvender, og ved at gennemgå selskabets interne dokumentation af dens proces
- Vurderet hvorvidt det bevis, vi har opnået ved hjælp af vores handlinger i relation til den af selskabet implementerede proces, var i overensstemmelse med beskrivelsen af processen i afsnittet om Dobbelte væsentlighedsanalyse, side 40-41.

I forbindelse med vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed har vi i relation til bæredygtighedsrapporteringen:

- Opnået en forståelse af selskabets rapporteringsproces, der er relevant for udarbejdelsen af selskabets bæredygtighedsrapportering, herunder konsolideringsprocesserne, ved at opnå en forståelse af selskabets kontrolmiljø, processer og informationssystemer, der er relevante for udarbejdelse af en bæredygtighedsrapportering, men ikke at vurdere udformningen af specifikke kontrolaktiviteter, opnå bevis for implementering heraf eller teste deres funktionalitet
- Vurderet om væsentlige oplysninger, som er identificeret som led i processen, er indeholdt i bæredygtighedsrapporteringen
- Vurderet om opbygning og præsentation af bæredygtighedsrapporteringen er i overensstemmelse med ESRS
- Foretaget forespørgsler af relevant personale og udført analytiske handlinger i relation til udvalgte oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen
- Udført substanshandling i relation til udvalgte oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen
- Vurderet metoder, forudsætninger og data for udvælgelse af væsentlige skøn og fremadrettede oplysninger, og hvordan disse metoder blev anvendt
- Opnået en forståelse af processen til identifikation af økonomiske aktiviteter af og i overensstemmelse med EU-taksonomien for omsætning, CAPEX og OPEX samt de tilhørende oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen
- Vurderet processen for overholdelse af taksonomiforordningens krav, metoder og data for omfattede aktiviteter, vurderet overholdelse

af sociale minimumsgarantier gennem forespørgsler samt udført analytiske handlinger på oplysninger om økonomiske aktiviteter i overensstemmelse med EU-taksonomien

- Evalueret præsentationen og brugen af EU-taksonomiens tabeller i overensstemmelse med relevante krav
- Afstemt og sikret konsistens mellem de rapporterede økonomiske aktiviteter ifølge EU-taksonomien og de poster, der er rapporteret i årsregnskabet, herunder de oplysninger der er givet i tilhørende noter.

København, 6. februar 2025

EY

Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Michael N. C. Nielsen
Statsaut. revisor
mne26738

Lars Fermann
Statsaut. revisor
mne 45879



Supplerende beretninger

Supplerende hovedtal	170
Øvrige virksomhedsforhold	173
Strækingsregnskab	174





Supplerende hovedtal

Antal rejser

(tus.)	2020	2021	2022	2023	2024
Sjælland	20.821	21.296	29.904	33.709	35.987
Vest (Jylland og Fyn)	8.436	7.881	10.322	10.476	10.674
Øst/Vest (over Storebælt)	5.151	5.775	8.216	8.261	8.981
Øvrige ¹⁾	448	641	1.317	1.581	1.938
Fjern- & Regionaltog	34.856	35.593	49.759	54.027	57.580
S-tog	76.345	74.206	98.548	106.178	112.050
I alt ekskl. afgivet trafik	111.201	109.799	148.307	160.205	169.630
Afgivet trafik²⁾	8.959	8.259	15.321	785	-
Antal rejser i alt	120.160	118.058	163.628	160.990	169.630

Personkilometer

(mio.)	2020	2021	2022	2023	2024
Sjælland	809	829	1.123	1.248	1.464
Vest (Jylland og Fyn)	554	553	705	745	768
Øst/Vest (over Storebælt)	1.082	1.259	1.781	1.784	1.967
Øvrige ¹⁾	48	76	162	173	193
Fjern- & Regionaltog	2.492	2.717	3.770	3.950	4.392
S-tog	893	874	1.182	1.269	1.332
I alt ekskl. afgivet trafik	3.385	3.591	4.952	5.219	5.724
Afgivet trafik²⁾	207	179	305	16	-
Personkilometer i alt	3.592	3.770	5.257	5.235	5.724

¹⁾ Øvrige er inklusive International.

²⁾ Som følge af ophørt salg af rejser i 2024 til færgeforbindelsen Helsingør-Helsingborg er der ud over afgivet trafik korrigeret for disse rejser. "

Togkilometer

(1.000 km)	2020	2021	2022	2023	2024
Sjælland	11.698	11.493	11.630	13.148	12.399
Vest (Jylland og Fyn)	3.608	3.400	3.273	3.184	3.425
Øst/Vest (over Storebælt)	18.106	18.603	17.952	17.755	17.710
Øvrige ¹⁾	771	1.008	1.102	1.073	1.232
Fjern- & Regionaltog	34.183	34.504	33.957	35.160	34.766
S-tog	15.087	15.444	15.495	15.858	16.100
I alt ekskl. afgivet trafik	49.270	49.948	49.452	51.018	50.866
Afgivet trafik	3.756	1.448	1.400	-	-
Togkilometer i alt	53.026	51.396	50.852	51.018	50.866

¹⁾ Øvrige er inklusive International.



**Materiel i drift¹⁾**

	2020	2021	2022	2023	2024
IC4-togsæt	63	62	60	60	60
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IR4-togsæt	44	44	44	44	44
Øresundstogsæt ²⁾	34	34	10	-	-
Dobbeltdekkervogne	113	113	113	113	113
Lejede IC1-togvogne ³⁾	-	-	-	56	56
ME-diesellokomotiver	28	-	-	-	-
EB-ellokomotiver	3	32	42	42	42
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Rangerlokomotiver/traktorer	5	5	4	4	4

¹⁾ Materielbeholdning, som indgår i koncernens løbende drift ultimo året.

²⁾ 24 Øresunds-elstogsæt har siden december 2022 været udlejet til Skånetrafiken. 10 Øresunds-elstogsæt blev solgt i december 2023.

³⁾ IC1-togvognene ejes af Deutsche Bahn (DB) og benyttes af DSB i den internationale trafik i forbindelse med trafikaftale med DB. I højsæson anvendes 8 stammer med i alt 56 togvogne. Der er i alt 95 godkendte togvogne i den pulje, hvorfra togvogne til drift tages.

Antal kørte kilometer mellem hændelser

(1.000 km) ¹⁾²⁾	2020	2021	2022	2023	2024
IC4-togsæt	10,0	8,4	8,7	6,0	6,6
IC3-togsæt	34,9	26,6	37,3	34,7	42,0
IR4-togsæt	26,0	25,6	45,8	31,1	38,3
Øresundstogsæt S ³⁾	36,5	18,6	4,2	-	-
Øresundstogsæt DK ³⁾	36,5	41,5	16,3	29,9	-
Dobbeltdekkervogne	26,1	36,8	26,5	31,3	37,7
IC1-togvogne	-	-	-	10,0	13,2
Desiro-togsæt	13,1	-	-	-	-
ME-diesellokomotiver	34,5	46,5	-	-	-
EA-ellokomotiver	6,5	-	-	-	-
EB-ellokomotiver	0,8	3,0	19,8	40,3	32,7
S-togsæt	20,7	19,8	21,4	25,5	32,7

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.

²⁾ Fra januar 2022 er opgørelsen af kørte kilometer mellem hændelser ændret, så beregningen udelukkende er baseret på kørte kilometer og hændelser registreret i Danmark. Tidligere omfattede tallene kørsel og hændelser i Danmark og udlandet (Sverige og Tyskland). Sammenligningstal er tilpasset.

³⁾ Øresunds-elstogsæt S vedligeholdes af Mantena i Sverige. Øresunds-elstogsæt DK vedligeholdes af DSB. DSB har med udgangen af 2023 ikke længere Øresunds-elstogsæt i drift.

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede

	2020	2021	2022	2023	2024
DSB	6.231	5.506	5.347	5.397	5.514
- heraf sociale kapitel ¹⁾	105	85	80	85	77
DSB Service & Retail A/S	516	545	670	702	710
- heraf sociale kapitel ¹⁾	11	9	11	0	24
DSB Ejendomsudvikling A/S	10	10	9	14	15
- heraf sociale kapitel ¹⁾	-	-	-	-	-
DSB-koncernen i alt	6.757	6.061	6.026	6.113	6.239

¹⁾ Det sociale kapitel omfatter ordninger såsom fleksjob, skånejob, revalidering, delpension og -efterløn, som blev indført i Danmark i 1996 med henblik på at fremme beskæftigelsen på det statslige arbejdsmarked for personer med nedsat arbejdsevne.



Forhandlingsberettiget organisation

(antal ansatte ultimo året)	2020	2021	2022	2023	2024
AC	484	541	633	661	728
Individuel	254	284	284	286	304
DJ	3.400	3.165	3.021	3.061	3.168
FO DSB	1.045	615	602	608	589
HK	1.829	1.880	1.982	2.064	2.083
Øvrige	32	19	20	22	21
I alt	7.044	6.504	6.542	6.702	6.893

Medarbejdergruppe - ansættelsesform

(antal ansatte ultimo året)	2020	2021	2022	2023	2024
Kontraktansatte	254	284	284	286	304
Overenskomstansatte	5.351	4.937	5.088	5.318	5.582
Timelønnede	11	16	34	71	86
Tjenestemænd	1.428	1.267	1.136	1.027	921
I alt	7.044	6.504	6.542	6.702	6.893

Antal betjente jernbanestationer

(ultimo året)	2020	2021	2022	2023	2024
Fjertogsstationer inklusive fællesstationer	126	119	119	119	119
S-tog inklusive fællesstationer	87	87	87	88	88
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-10	-10	-10	-10	-10
S-tog eksklusive fællesstationer	77	77	77	78	78
Antal betjente jernbanestationer i alt	203	196	196	197	197
Km bane som betjenes af DSB	1.406	1.287	1.287	1.287	1.287

Resultatopgørelse pr. kvartal

Beløb i mio. kr.	2024				2023			
	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Passageromsætning	1.380	1.611	1.446	1.575	1.295	1.356	1.339	1.414
Trafikkontraktindtægter	913	906	907	899	901	903	863	898
Salg af kioskvarer mv	233	264	253	245	226	267	262	245
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	8	10	7	8	35	16	19	8
Salg og udlejning af togmateriel	18	15	15	15	22	21	26	33
Udlejning og forpagtning	47	54	52	53	70	69	72	52
Øvrig omsætning	39	36	35	41	20	30	34	54
Nettoomsætning	2.638	2.896	2.715	2.836	2.569	2.662	2.615	2.704
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	137	152	191	314	45	148	99	174
Andre driftsindtægter	55	43	22	48	219	27	10	145
Indtægter i alt	2.830	3.091	2.928	3.198	2.833	2.837	2.724	3.023
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	454	443	431	489	530	487	505	495
Andre eksterne omkostninger	1.073	1.164	1.069	1.308	976	1.027	1.012	1.259
Personaleomkostninger	947	1.002	957	971	885	902	904	924
Omkostninger i alt	2.474	2.609	2.457	2.768	2.391	2.416	2.421	2.678
Resultat før af- og nedskrivninger	356	482	471	430	442	421	303	345
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	233	231	239	273	246	226	234	328
Resultat af primær drift	123	251	232	157	196	195	69	17
Finansielle poster, netto	-22	-25	-18	-23	-8	-8	-17	-19
Resultat før skat	101	226	214	134	188	187	52	-2
Periodens resultat	79	176	167	107	146	147	41	-14
Egenkapital i alt	5.795	6.038	6.084	6.264	5.770	5.950	6.057	5.868
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	13,5	16,6	17,3	15,2	17,2	15,8	11,6	12,8
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	3,7	7,1	5,7	3,7	7,0	6,6	2,2	0,0



Øvrige virksomhedsforhold

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

Den 8. februar 2024
DSB's årsrapport 2023

Den 29. februar 2024
Indkaldelses til ordinært virksomhedsmøde 2024

Den 12. april 2024
Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i DSB

Den 8. maj 2024
DSB's delårsmeddelelse 1. kvartal 2024

Den 7. juni 2024
Indkaldelses til ekstraordinært virksomhedsmøde 2024

Den 22. august 2024
DSB's halvårsrapport 2024

Den 14. november 2024
DSB's delårsmeddelelse 1.-3. kvartal 2024

Finanskalender 2025

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2025	9. maj 2025
1. halvår 2025	28. august 2025
3. kvartal 2025	13. november 2025

Publikationer

Årsrapport 2024 findes på www.dsb.dk

Vederlagsrapport 2024 findes på www.dsb.dk

Virksomhedsoplysninger

Adresse

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
Tlf. 70 13 14 15

www.dsb.dk

CVR nr. 25050053

Hjemstedskommune

Høje-Taastrup

Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transportministeriet

Revision

EY
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Danmark, Filial af Nordea Bank Abp, Finland



Strækningsregnskab

Påtegning	175
Highlights for 2024	176
Aktivitetssområderegnskab	179
Strækningsregnskab	183
Anvendt metode	185





Strækningsregnskab

Påtegning

DSB's ledelse har behandlet og godkendt DSB's strækningsregnskab for 2024.

Regnskabet er udarbejdet efter de principper og metoder, som er angivet i Regnskabsreglementet for DSB - under hensyntagen til fortolkninger aftalt med Transportministeriet.

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2024, herunder at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jævnfør Regnskabsreglementets §2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertogs-trafikken
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med Regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, 6. februar 2025

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Pernille Damm Nielsen
Økonomidirektør

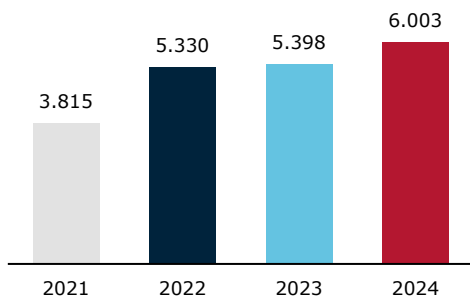




Highlights for 2024¹

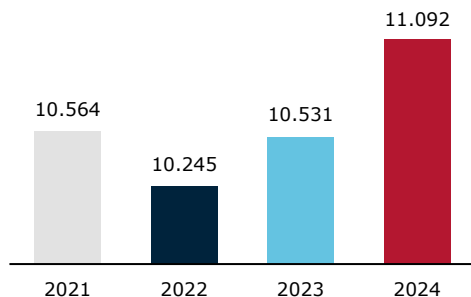
Passageromsætning

Beløb i mio. kr.



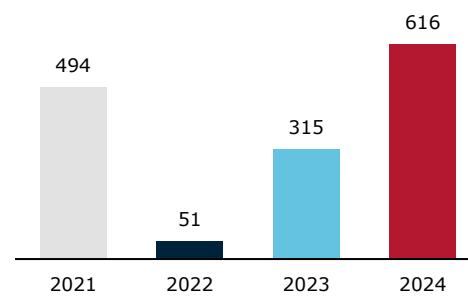
Omkostninger, Af- & nedskrivninger og Finansielle poster

Beløb i mio. kr.

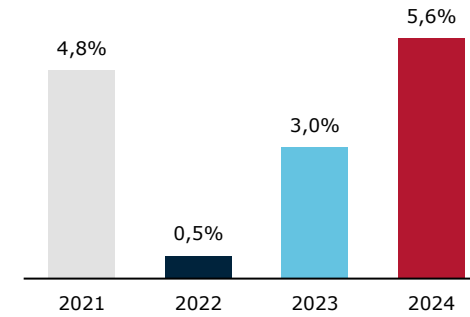


Resultat af primær drift

Beløb i mio. kr.

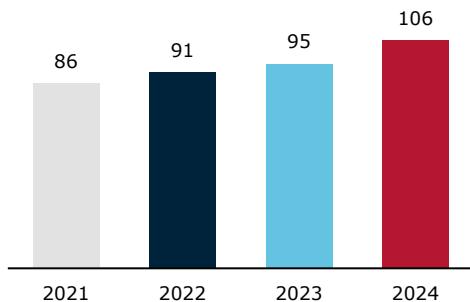


EBIT-margin



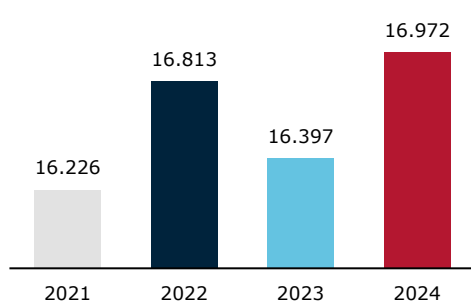
Litra km

Antal i mio. km



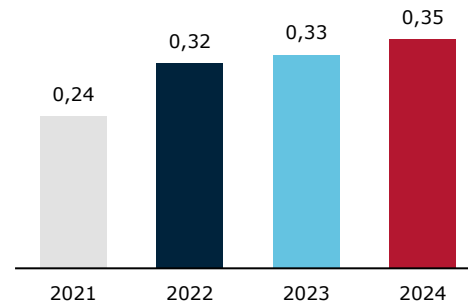
Plads km

Antal i mio. km



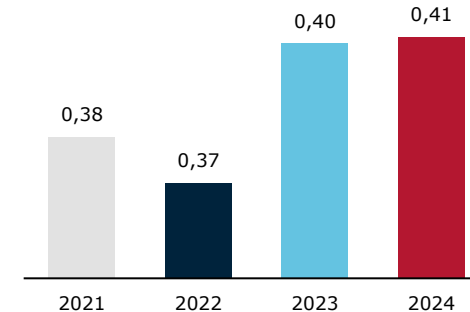
PASK Togkørsel

Beløb i kr.



CASK Togkørsel

Beløb i kr.



¹ Resultaterne er Offentlige serviceydelser fra modervirksomheden DSB.



Resultatgennemgang

Strækningsregnskabets formål er at give transparens om DSB's togdrift, ligesom DSB løbende anvender strækningsregnskabets resultater til at effektivisere. Rapporteringen af økonomien for togdriften er opdelt på aktivitetsområder for at bidrage yderligere til transparens.

Følgende kan fremhæves:

- Passageromsætningen er i 2024 steget i sammenligning med 2023 – og det gælder både for Fjern- og Regionaltog og S-tog
- Omkostningerne er samlet set steget, hvilket bl.a. skyldes øgede vedligeholdelsesomkostninger. Til gengæld er energiomkostninger faldet
- Fjerntog viser samlet set et positivt resultat for Togkørsel, som primært skyldes stigende passageromsætning. Dermed har Fjerntog været med til at finansiere de underskudsgivende strækninger
- Regionaltogstrækningerne i både Øst og Vest har samlet set været underskudsgivende på Togkørsel og kræver derfor tilførsel af midler fra den overskudsgivende trafik og fra statens kontraktbetaling
- S-togstrafik viser samlet set et positivt resultat for Togkørsel og har derfor medvirket til at finansiere underskudsgivende strækninger.

Aktivitetsområderegnskab

Offentlige serviceydelser, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i aktiviteterne Togkørsel, Togsystem, Generelle forpligtelser og Øvrige, jævnfør tabel 31.

- Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføring af tog
- Togsystem er en fælles betegnelse for de aktiviteter, der støtter op om det at køre tog - fra drift af stationer, tilvejebringelse af togmateriel, planlægning og monitorering af den daglige togdrift til trafikinformation samt billetsalg og kundeservice
- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften:
 - Omkostninger til stationer, som DSB ikke betjener, men som DSB drifter og vedligeholder, og som ikke bliver omkostningsdækket af de øvrige operatører

- Jobbørs som vedrører udlånte tjenestemænd samt håndteringen af overtallige medarbejdere – både egne og udlånte
- Tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum
- Uddannelse af lokoførere på den offentlige lokoføreruddannelse
- Øvrige er aktiviteter, som ikke kan defineres værende en del af hverken togdriften eller de generelle forpligtelser som DSB har. Det er f.eks. salg af ejendomme i modervirksomheden DSB samt elimineringsposter.

Togkørsel opdeles yderligere i Fjern- & Regionaltogstrafik og S-togstrafik. Togsystem opdeles i Stationer, Materiel samt Systemer & Kanaler. Systemer & Kanaler indeholder Salgskanaler og Kundeservice samt Trafikafvikling og Fællesfunktioner.

I 2024 udgjorde Indtægter før udlejning af togmateriel 11.033 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

Passageromsætningen udgjorde 6.003 mio. kr. i 2024 og er i strækningsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne², hvilket vil sige passager-togtrafikken. Den væsentlige indtægt til Togsystemydelserne er de fordelte trafikkontraktindtægter. Samtidig tilgår provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører, som i 2024 udgjorde 42 mio. kr. af Øvrige indtægter.

Den danske passagertogstrafik er præget af et ønske om sammenhæng i den kollektive transport - herunder en integreret og ensartet kundeoplevelse på tværs af hele rejsen. For at kunne levere dette er sektoren for kollektiv transport præget af en høj grad af integration og samarbejde på tværs af trafiksselskaber og operatører

samt fælles og integrerede kommercielle løsninger - som f.eks. Rejsekort, Rejseplanen og DOT. Passageromsætningen er opgjort på baggrund af de indgåede aftaler om indtægtsdeling mellem trafiksselskaber og operatører.

Også i 2024 har DSB udført entreprenørkørsel for GoCollective Danmark på én strækning i Midt- og Vestjylland. Det skal ses i lyset af, at togbetjeningen i området generelt er overdraget fra DSB til GoCollective Danmark i forlængelse af en politisk beslutning herom. Entreprenørkørsel betyder, at DSB afholder omkostningerne til fortsat betjening af en række afgang i Midt- og Vestjylland for derved at sikre direkte afgang for kunderne til resten af landet. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder GoCollective Danmark, mens DSB kompenseres gennem kontraktbetaling.

I 2024 udgjorde de samlede trafikkontraktindtægter 3.625 mio. kr. Disse finansierer den underskudsgivende togkørsel og øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i trafikkontrakten med staten.

DSB har et overordnet formål om, at der skal være plads til alle på rejsen mod det bæredygtige, som er baseret på DSB's samfundsopgave med at afhjælpe trængsel og være et klimavenligt alternativ til biltrafikken. DSB's investering i nye eldrevne tog og nye værksteder skal sammen med statens investeringer i jernbaneinfrastruktur være med til at sikre realiseringen af de samfundsmæssige, driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen. Det vil for kunderne betyde kortere rejsetid, højere frekvens og punktlighed samt øget komfort.

² Dette er et analytisk valg, idet passageromsætningen i realiteten også anvendes til at medfinansiere f.eks. stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passageromsætningen også var fordelt til Togsystem, ville det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.



Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel udgjorde Passageromsætning 54 procent, Trafikkontraktindtægter 33 procent mens Øvrige indtægter dækker den resterende del. Der er sket en mindre forskydning i denne fordeling siden 2023, som følge af stigningen i passageromsætning.

I overensstemmelse med trafikkontrakten med staten, så fordeles trafikkontraktindtægter ud fra forskellige kriterier til aktivitetsområderne.

For Stationer gælder, at der skal sikres et årligt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent. Materiel og Generelle forpligtelser er baseret på omkostningsdækning uden afkast og for Systemer & Kanaler gælder, at der skal være en overskudsgrad på 5 procent.

Der fordeles ikke trafikkontraktindtægter til Øvrige, fordi der primært er tale om poster af speciel karakter, der ikke har med den almindelige togdrift at gøre. Derfor tilfalder de resterende trafikkontraktindtægter Togkørsel.

Det positive resultat for Stationer og for Systemer & Kanaler skyldes således den tekniske fordeling af trafikkontraktindtægterne.

Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel finansierede 66 procent Togkørsel og 30 procent Togsystemaktiviteter, mens de resterende 4 procent finansierede Generelle forpligtelser og Øvrige.

I 2024 udgjorde Omkostninger før leje af togmateriel 9.609 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf blev 64 procent anvendt til Togkørsel, 32 procent til Togsystem-aktiviteter og resten til Generelle forpligtelser og Øvrige.

For både indtægter og omkostninger ses der bort fra omkostninger vedrørende leje af togmateriel, da materiellet i strækningsregnskabet betragtes som en resultatmæssig neutral virksomhedsintern overførsel. Det er teknisk lagt til grund, at materiellet udlejes til Togkørsel uden et afkast.

Leje af togmateriel er et udtryk for en pulje af alle indtægter, omkostninger samt af- og nedskrivninger og finansielle poster, som har relation til det ejede materiel.

I trafikkontrakten med staten er det fastsat, at aktivitetsområdet Materiel skal finansieres af en kalkulatorisk leje for de tog, der stilles til rådighed for trafikken. Det vil sige, at aktivitetsområdet Materiel udlejer materiellet til Togkørsel og der skal være omkostningsdækning for det.

Aktiviteterne med anskaffelse af nyt materiel, bygning af nye værksteder samt projektet med ny S-bane, omkostningsdækkes med trafikkontraktindtægter.

Opdelingen af togdriften på aktivitetsområder er baseret på Offentlige serviceydelser, som dækker over de aktiviteter, DSB udfører i henhold til trafikkontrakten.

Udgangspunktet for aktivitetsopdelingen er strækningsøkonomimodellen, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien inden for hvert aktivitetsområde på grundlag af det estimerede aktivitets-træk i områderne.





Tabel 31: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder

	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser ¹⁾	Øvrige ²⁾
	Offentlige service-ydelser	Fjern- og Regional-togs-trafik	S-togs-trafik	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler		
Beløb i mio. kr.								
Passageromsætning	6.003	4.025	1.993	0	0	0	0	-15
Indtægter fra trafikkontrakter	3.625	977	0	740	310	1.572	26	0
Øvrige indtægter ³⁾	1.405	196	156	266	216	151	2	418
Indtægter før udlejning af togmateriel	11.033	5.198	2.149	1.006	526	1.723	28	403
Udlejning af togmateriel	629	0	0	0	629	0	0	0
Indtægter i alt	11.662	5.198	2.149	1.006	1.155	1.723	28	403
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer ⁴⁾	1.089	795	333	0	0	6	0	-45
Andre eksterne omkostninger	4.978	2.052	436	662	471	945	57	355
Personaleomkostninger	3.542	1.892	631	142	151	663	-35	98
Omkostninger før leje af materiel	9.609	4.739	1.400	804	622	1.614	22	408
Leje af togmateriel	629	345	284	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	10.238	5.084	1.684	804	622	1.614	22	408
Resultat før af- og nedskrivninger	1.424	114	465	202	533	109	6	-5
Af- og nedskrivninger	808	83	29	134	533	24	5	0
Resultat af primær drift	616	31	436	68	0	85	1	-5
Finansielle poster, netto	-46	-8	-3	-28	0	-6	-1	0
Resultat før skat	570	23	433	40	0	79	0	-5
Skat af årets resultat	-116							
Årets resultat	454							
Procentvis fordeling								
Indtægter fra trafikkontakt		27%	0%	20%	9%	43%	1%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		47%	19%	9%	5%	16%	0%	4%
Omkostninger før leje af togmateriel		49%	15%	8%	7%	17%	0%	4%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	11.092	5.175	1.716	966	1.155	1.644	28	408
Heraf støttefunktioner	1.912	771	301	82	376	332	50	0

¹⁾ Generelle forpligtelser vedrører de relative indtægter og omkostninger til trafikafhængige stationer, som ikke bliver dækket af de øvrige operatører, udlånte tjenestemænd, egne overtallige tjenestemænd, tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum i Odense samt uddannelse af lokomotivførere på den offentlige lokomotivføreruddannelse

²⁾ Øvrige vedrører regulering af nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden DSB samt elimineringsposter

³⁾ Øvrige indtægter indeholder salg af vedligeholdelse af togmateriel, gevinst ved salg af togmateriel, provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører, udlejning af togmateriel til tredje part samt salg af entreprise-ydelser til værkstedsselskaberne

⁴⁾ Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer indeholder bl.a. omkostninger til overdragelse til værkstedsselskaberne.



Omkostninger til Togkørsel

I 2024 er 6.891 mio. kr. af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster anvendt til Togkørsel fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (5.175 mio. kr.) og S-togstrafik (1.716 mio. kr.), jævnfør tabel 31.

Materiel vedligeholdelse og Leje af togmateriel udgjorde i alt 3.241 mio. kr. eller 47 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til Kørende personale udgjorde 1.351 mio. kr. eller 20 procent, jævnfør figur 19.

De kommende år udføres forsat et meget stort antal infrastrukturarbejder i Danmark. Disse er helt nødvendige, og når de er gennemført, vil de - sammen med nye elektriske tog - sikre en vel fungerende og bæredygtig togdrift til gavn for DSB's kunder. Under infrastrukturarbejderne påvirkes DSB's økonomi i betydelig grad. Det gælder særligt i form af tab af passageromsætning, når kunder fravælger toget til fordel for andre transportformer, men også i form af øgede omkostninger til erstatningskørsel.

Banedanmarks bevillinger dækker projektkomkostninger til infrastrukturarbejder, mens DSB afholder omkostningerne til erstatningskørsel, når togdriften er hindret af spor-spærring. DSB har i 2024 afholdt 68 mio. kr. til erstatningskørsel. Det er Banedanmark, der planlægger og udfører infrastrukturarbejderne.

Leje af togmateriel er udtryk for den nettoomkostning DSB har haft til togflåden. Der er tale

om indtægter fra salg af materiel, dedikeret trafikkontraktbetaling³, udleje af togmateriel samt omkostninger i form af forsikring og togleje fra blandt andet materielselskaberne samt af- og nedskrivninger og forrentning.

DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteter og dermed også en andel af Støttefunktioner, som udgjorde 1.072 mio. kr. eller 16 procent af omkostningerne til Togkørsel. Støttefunktionerne indeholder tværgående IT-funktioner, Økonomi- og Personalefunktioner samt øvrige stabe.

Mere end halvdelen af omkostningerne til Støttefunktioner er personale- og konsulentomkostninger. Resten indeholder omkostninger til softwareudvikling, licenser, udliciteret datadriftscenarier, forsikringer, husleje og forbrugsomkostninger og afskrivninger mv.

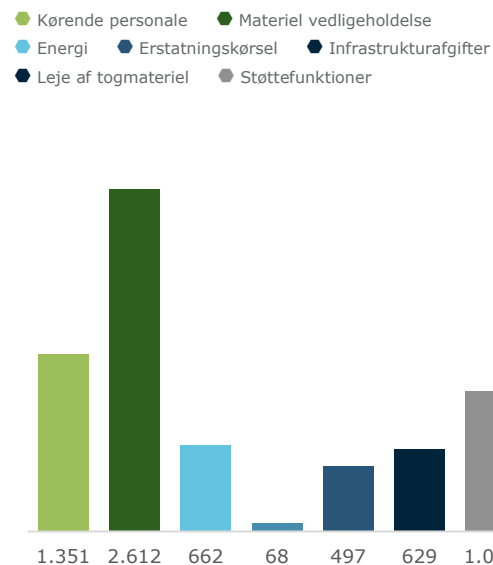
Omkostninger til Støttefunktioner er fordelt på aktivitetsområder ud fra, hvor mange medarbejdere - omregnet til fuldtidsbeskæftigede - der medgår til at udføre de enkelte aktiviteter. Det betyder, at medarbejdertunge aktiviteter bærer en væsentlig andel af omkostningerne.

Det har den konsekvens, at Togkørsel, hvor den største del af medarbejderne bidrager direkte som kørende personale, trækker en forholdsvis stor andel af de samlede støttefunktionsomkostninger.

Omkostninger til Støttefunktioner er kun i begrænset omfang variable i forhold til omfanget

Figur 19: Omkostninger til Togkørsel

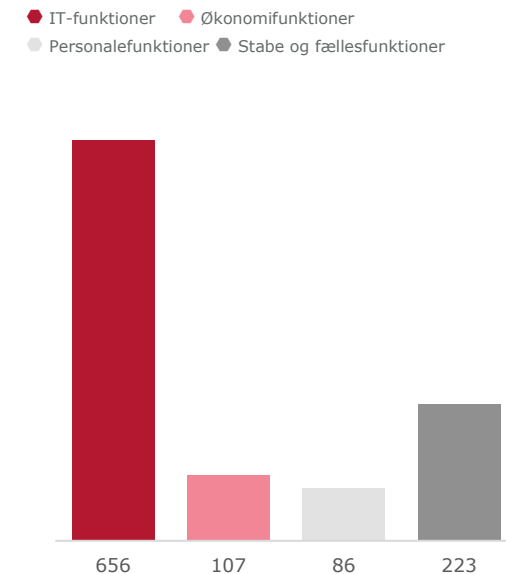
Beløb i mio. kr.



af Togkørsel. Overdragelse af trafik til andre operatører har således ikke nævneværdig indflydelse på omkostningerne til tværgående IT-funktioner eller øvrige støttefunktioner.

Figur 20: Støttefunktioner til Togkørsel

Beløb i mio. kr.



³ Jævnfør politisk aftale "Indkøb af dobbeltdækkere" af 1. april 2014.



Omkostninger til Togsystem

Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgjorde i 2024 inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 2.610 mio. kr., jævnfør tabel 31. Heraf blev 1.312 mio. kr. eller 50 procent anvendt til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner (390 mio. kr.), Salgskanaler & Kundeservice (922 mio. kr.).

Togsystem skal som Togkørsel opgøres til de fuldt fordelte omkostninger og skal derfor også bære en andel af de samlede Støttefunktioner, som samlet set udgjorde 414 mio. kr. eller 16 procent af de samlede omkostningerne til Togsystem.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kunde-vendte aktiviteter såsom billetsalgskanaler (betjent salg, selvbetjent salg og øvrige salgskanaler), kundeservice, trafikinformation, rejsekort, marketing, strategisk trafikplanlægning samt cætering.

Trafikafvikling & Fællesfunktioner indeholder trafikvendte aktiviteter såsom personale-, materiel- og trafikplanlægning, sikkerhed, overvågning og styring af togtrafikken i driftscentre, som DSB driver sammen med Banedanmark.

Stationer indeholder driftsomkostninger til alle stationsbygningerne inklusive energi og servicepersonale samt af- og nedskrivninger og forrentning.

Moms og skat

DSB har delvis fradragsret for indgående moms, idet koncernen både har momspligtige og

momsfrie aktiviteter. Den ikke fradragsberettigede andel af indgående moms indgår i de enkelte regnskabsposter i resultatopgørelsen. Derfor følger den ikke fradragsberettigede moms de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

I 2024 udgjorde den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms en samlet omkostning på i alt 692 mio. kr. DSB og et antal tilknyttede virksomheder er momsmæssigt fællesregistreret.

Skat fordeles ikke til aktivitetsområder og strækninger. I Hovedregnskabsopstillingen opdeles skat af årets resultat mellem Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter. Skatten relateret til Offentlige serviceydelser er opgjort til 116 mio. kr. i 2024.

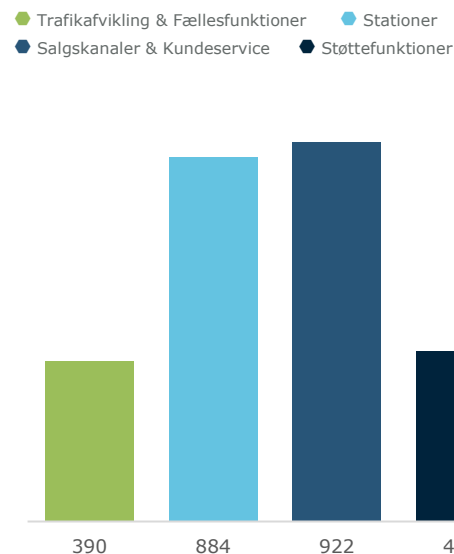
Årets resultat

Årets resultat af Offentlige serviceydelser er opgjort til 454 mio. kr. Årets resultat tilgår DSB's egenkapital, og dermed øges ejerens - statens - værdi af DSB med årets resultat. I kontraktbetalingen fragår diverse afgifter - skat, moms og lønsumsafgifter, som går tilbage til staten, ligesom DSB betaler infrastrukturafgifter for at benytte den infrastruktur - spor og faste forbindelser, DSB benytter i togdriften for Fjern- & Regionaltog.

Det endelige nettoresultat overfor staten er derfor betydeligt mindre end den udbetalte kontraktbetaling.

Figur 21: Omkostninger til Togsystem

Beløb i mio. kr.



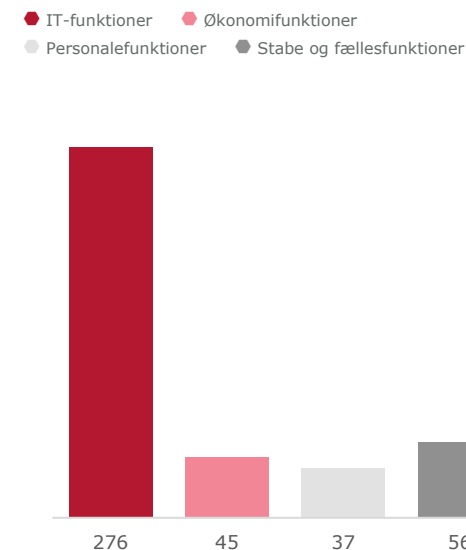
Strækingsregnskabets resultater

Strækingsregnskabet er primært et internt analyseredskab, som DSB benytter til at forstå sammenhængene i driften og til at analysere og optimere økonomien i de enkelte strækninger. Oplysningerne om økonomien i togkørslen på enkeltstrækninger giver et godt overblik over de samfundsmæssige prioriteringer i dansk togdrift.

I et bredere perspektiv er strækingsregnskabet velegnet til at vise det betydelige omfang af aktiviteter, DSB har ved siden af selve

Figur 22: Støttefunktioner til Togsystem

Beløb i mio. kr.



togkørselsaktiviteterne - lige fra planlægning og monitorering af trafikken, kundeservice og distributionssystemer til stationsdrift. Det er opgaver, som DSB også varetager på vegne af og i samarbejde med de øvrige aktører i den kollektive trafik.

Strækingsregnskabet er derimod ikke velegnet til at sammenligne økonomi mellem operatører - heller ikke selvom sammenligning alene fokuserer på togkørselsaktiviteterne - ligesom det ikke



kan anvendes som grundlag for justering af omkostningerne ved afgivelse af strækninger.

Dette skyldes, dels at strækingsregnskabet er et fordelingsregnskab, dels at DSB's omkostninger - som alle andre virksomheders - i forskelligt omfang er variable med produktionens omfang. Det betyder, at dele af omkostningerne kun har en ringe eller slet ingen sammenhæng med, hvor mange tog- eller pladskilometer der køres. Således gælder, at der ikke er nogen nævneværdig sammenhæng mellem togkørselens omfang og omkostninger til eksempelvis salgs- og distributionskanaler, planlægningssystemer og overvågningscentre. Når DSB afgiver togtrafik, har det den effekt, at DSB mister stordriftsfordele og muligheder for tværgående synergi.

Strækingsregnskabet for aktivitetsområdet Togkørsel afspejler omkostningerne ved at køre tog. Omkostningerne fordeles på strækningerne i forhold til aktivitetstrækket og støttefunktionerne fordeles på strækningerne efter det antal fuldtidsansatte, der medgår til de enkelte aktiviteter, jævnfør tabel 32.

Et positivt resultat udtrykker, at strækningen har kørt med overskud og dermed kan drives uden tilskud fra staten. Et negativt resultat udtrykker omvendt, at strækningen har kørt med underskud og skal tilføres finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslige trafikkontraktindtægter.

I henhold til Regnskabsreglementet skal DSB opgøre de enkelte strækninger inklusive alle omkostninger, uanset om omkostningen knytter sig til produktionsomfanget eller ej. Derfor er omkostninger til Togsystem for så vidt angår Stationer samt Systemer & Kanaler ombrudt på

strækninger i tabel 33. Dette indebærer i praksis, at der medtages omkostninger vedrørende for eksempel stationsdrift, drift af rejsekortsystemet, billetautomater, trafikinformation og driftscentre, som styrer trafikken for at begrænse forsinkelser mv.

Omkostningerne er ombrudt på strækninger, selvom aktiviteterne ikke har direkte sammenhæng med den reelle økonomi i togkørslen på den enkelte strækning.

Nøgletallene for Passageromsætning pr. pladskilometer og Omkostninger pr. pladskilometer giver det bedste udtryk for, hvordan sædekapaцитeten udnyttes på de enkelte strækninger, jævnfør tabel 33. Pladskilometer tager højde for, hvor mange sæder der er til rådighed i de enkelte litra og hvor mange togsæt/vogne, der er koblet på toget på en given strækning.

Opgørelsen af personkilometer er behæftet med usikkerhed, idet opgørelsen af rejser, og dermed hvor langt den enkelte kunde rejser, i vid udstrækning baseres på stikprøvevise kundeundersøgelser og -tællinger. Som eksempel kan det ikke opgøres præcist, hvor ofte eller hvor langt en pendler med periodekort rejser, og heller ikke hvilken rejsevej pendleren benytter.





Tabel 32: Strækingsregnskab for Togkørsel

Beløb i mio. kr.	Passager- omsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedligeholdelse	Energi	Erstatnings- kørsel	Infrastruk- turafgifter	Direkte om- kostninger i alt	Leje af materiel	Støttefunktionsomkostninger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.136	1.157	132	303	99	17	108	659	81	111	306
København - Aalborg (InterCity)	785	809	176	310	100	24	164	774	70	140	-175
København - Esbjerg (InterCity)	489	498	60	95	35	3	64	257	13	52	176
København - Odense - Hamborg (InterCity)	193	220	32	123	27	1	32	215	44	27	-66
Fjerntog	2.603	2.684	400	831	261	45	368	1.905	208	330	241
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	126	132	50	171	29	2	18	270	7	41	-186
Odense - Fredericia	24	27	19	24	8	0	6	57	3	15	-48
Aarhus - Fredericia - Flensborg	93	97	31	39	11	0	11	92	8	26	-29
Fredericia - Sønderborg	43	45	22	25	9	0	6	62	4	19	-40
Fredericia - Vejle - Struer	0	2	13	13	4	1	3	34	4	10	-46
Regional Vest	286	303	135	272	61	3	44	515	26	111	-349
København - Holbæk - Kalundborg	318	331	101	348	54	9	20	532	6	82	-289
København - Slagelse	28	30	17	23	8	0	5	53	4	14	-41
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	343	377	92	227	35	3	19	376	33	77	-109
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F.	132	140	64	86	30	4	18	202	28	50	-140
Helsingør - København - Køge - Næstved	315	356	136	270	44	3	23	476	40	107	-267
Regional Øst	1.136	1.234	410	954	171	19	85	1.639	111	330	-846
Fjern- og Regionaltogets trafik	4.025	4.221	945	2.057	493	67	497	4.059	345	771	-954
Central (Hellerup-Vålby)	763	792	108	102	28	1	0	239	61	81	411
Køge (Sydhavn - Køge)	237	269	68	115	36	0	0	219	53	50	-53
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	181	193	31	41	13	0	0	85	21	23	64
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	229	256	61	96	31	0	0	188	43	45	-20
Farum (Ryparken - Farum)	133	149	36	56	17	0	0	109	29	27	-16
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	246	270	52	85	27	0	0	164	38	38	30
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	44	48	11	14	4	0	0	29	8	8	3
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	160	172	39	46	13	0	0	98	31	29	14
S-togs trafik	1.993	2.149	406	555	169	1	0	1.131	284	301	433
Togkørsel ekskl. Indtægter fra trafikkontrakt	6.018	6.370	1.351	2.612	662	68	497	5.190	629	1.072	-521
Beregnet Trafikkontrakt betaling	0	977	0	0	0	0	0	0	0	0	977
Togkørsel inkl. Indtægter fra trafikkontrakt	6.018	7.347	1.351	2.612	662	68	497	5.190	629	1.072	456



Tabel 33: Strækingsregnskab for Togdrift

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsætning	Togkørsel Øvrige indtægter	Togkørsel Omkostnin- ger	Togkørsel Resultat	Øvrige Ind- tægter	Øvrige Om- kostninger	Togdrift Resultat	Passager- oms. pr. plads km ¹⁾	Togkørsel omk. pr. plads km ¹⁾	Togdrift resultat pr. person km ¹⁾	Person km mio. enheder ²⁾	Tog km mio. enheder
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.136	21	851	306	43	265	84	0,56	0,42	0,07	1.227	5,40
København - Aalborg (InterCity)	785	24	984	-175	44	286	-417	0,38	0,47	-0,49	857	7,11
København - Esbjerg (InterCity)	489	9	322	176	24	150	50	0,59	0,39	0,09	538	2,70
København - Odense - Hamborg (InterCity) ³⁾	193	27	286	-66	6	37	-97	0,21	0,31	-0,59	163	1,93
Fjerntog ³⁾	2.603	81	2.443	241	117	738	-380	0,44	0,42	-0,14	2.785	17,14
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	126	6	318	-186	12	78	-252	0,25	0,63	-1,71	148	2,65
Odense - Fredericia	24	3	75	-48	4	26	-70	0,13	0,41	-3,27	21	0,84
Aarhus - Fredericia - Flensborg ³⁾	93	4	126	-29	6	42	-65	0,41	0,56	-0,69	94	1,20
Fredericia - Sønderborg	43	2	85	-40	4	27	-63	0,22	0,44	-1,18	53	0,90
Fredericia - Vejle - Struer	0	2	48	-46	2	19	-63	0,00	0,59	-1,04	62	0,45
Regional Vest ³⁾	286	17	652	-349	28	192	-513	0,24	0,55	-1,36	378	6,04
København - Holbæk - Kalundborg	318	13	620	-289	34	212	-467	0,35	0,69	-1,43	326	2,99
København - Slagelse	28	2	71	-41	3	22	-60	0,14	0,37	-1,93	31	0,68
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	343	34	486	-109	38	242	-313	0,28	0,40	-0,94	333	2,71
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F.	132	8	280	-140	14	85	-211	0,22	0,47	-1,06	200	2,59
Helsingør - København - Køge - Næstved	315	41	623	-267	36	226	-457	0,22	0,43	-1,57	291	3,39
Regional Øst	1.136	98	2.080	-846	125	787	-1.508	0,26	0,48	-1,28	1.181	12,36
Fjern- og Regionaltogs trafik ³⁾	4.025	196	5.175	-954	270	1.717	-2.401	0,35	0,45	-0,55	4.344	35,54
Central (Hellerup-Vålby)	763	29	381	411	50	282	179	0,81	0,41	0,60	296	2,66
Køge (Sydhavn - Køge)	237	32	322	-53	19	124	-158	0,19	0,26	-0,61	258	3,45
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	181	12	129	64	7	69	2	0,43	0,30	0,02	113	1,20
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	229	27	276	-20	20	120	-120	0,22	0,27	-0,55	221	2,95
Farum (Ryparken - Farum)	133	16	165	-16	12	71	-75	0,24	0,30	-0,73	102	1,56
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	246	24	240	30	14	101	-57	0,27	0,27	-0,22	262	2,51
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	44	4	45	3	3	21	-15	0,30	0,31	-1,11	14	0,41
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	160	12	158	14	5	53	-34	0,43	0,43	-0,55	61	1,36
S-togs trafik	1.993	156	1.716	433	130	841	-278	0,36	0,31	-0,21	1.327	16,10
Strækninger i alt ³⁾	6.018	352	6.891	-521	400	2.558	-2.679	0,35	0,41	-0,47	5.671	51,64
Offentlige serviceydelser ³⁾	6.018	352	6.891	-521	929	3.402	-2.994	0,35	0,41	-0,53	5.671	51,64

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.²⁾ Person km er ekskl. transportforpligtelsen, Rejsekort som app, standardbilletter og pendlerkort på Rejsebillet app samt tredjeparts salg via apps i Vestdanmark.³⁾ Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.



Anvendt metode

Rapporteringskrav

DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige vinkler, hvilket gør det vanskeligt at gennemskue sammenhængen mellem de enkelte rapporter og samtidig hæmmer transparensen. Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som omfatter hele koncernen og giver indblik i hele virksomhedens finansielle stilling.

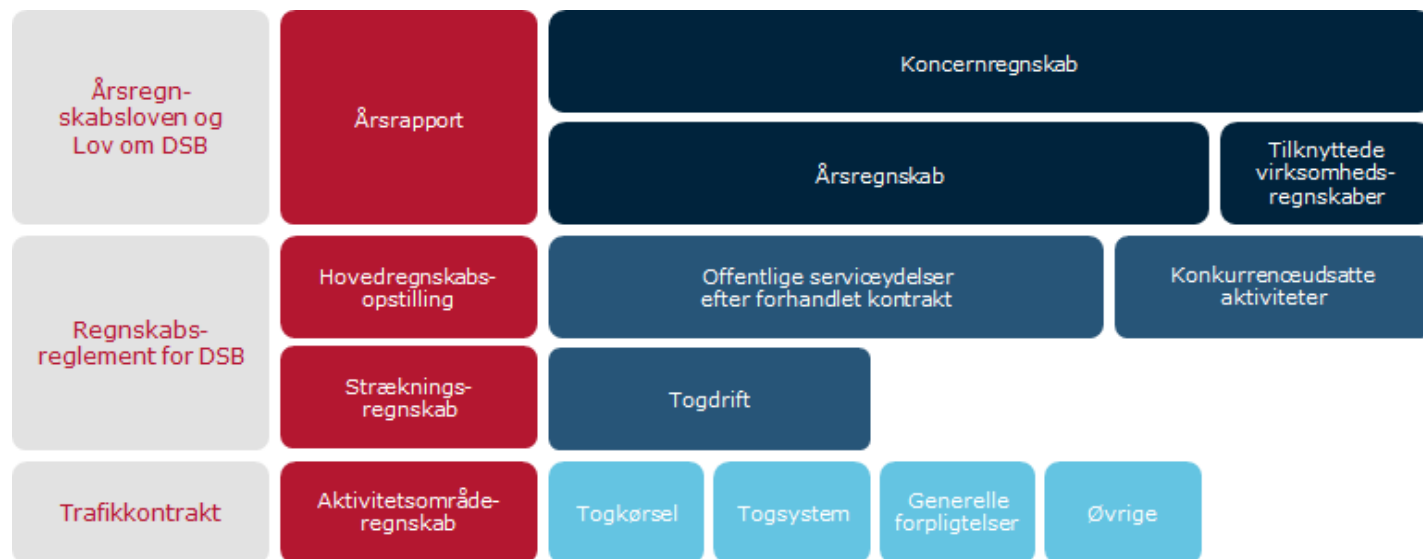
Regnskabsreglementet for DSB har til formål at skille Offentlige serviceydelser fra

Konkurrenceudsatte aktiviteter for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt trafik-kontraktbetaling, og sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Hovedregnskabsopstillingen, som gennemgås af de eksterne revisorer, er en opsplitning af modervirksomhedens resultat i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter.

Trafikkontrakten dækker alene Offentlige serviceydelser, som udføres i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter. Det vil for eksempel sige, at DSB Service & Retail A/S ikke er omfattet af den offentlige serviceforpligtelse.

Strækingsregnskabet tager udgangspunkt i Hovedregnskabsopstillingen, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsområderegnskabet er et bud på at segmentere aktiviteterne i henhold til opdelingen i trafikkontrakten. Strækingsregnskabet er en nedbrydning af togdriften på strækninger i henhold til Regnskabsreglement for DSB.

DSB driver togdrift i Danmark som en samlet aktivitet, men skal i forbindelse med trafikkontrakten forberede og gennemføre en adskillelse af togdriften i aktiviteter, der knytter sig til selve fremføringen af tog (Togkørsel) og i aktiviteter, der knytter sig til opretholdelse af produktionsapparatet (Togsysteem).



Strækningsøkonomimodellen

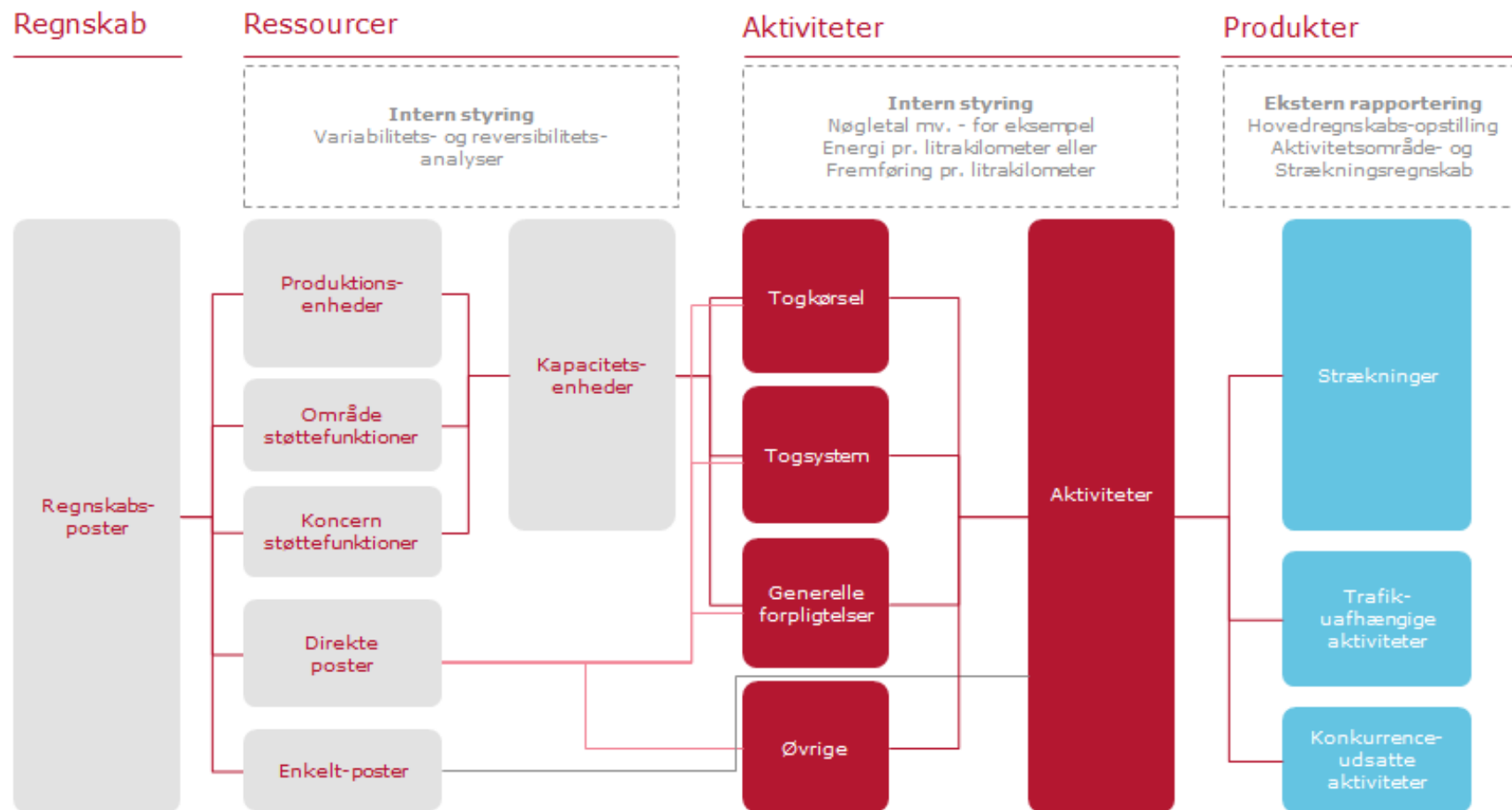
Strækningsøkonomimodellen danner grundlag for Hovedregnskabsopstillingen og strækningsregnskabet for DSB. Derved skabes en entydig sammenhæng og et fuldstændigt transaktionsspor mellem de enkelte regnskaber.

Modellen skaber Hovedregnskabsopstillingen ved at opdele aktiviteter i Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt og Konkurrenceudsatte aktiviteter - for eksempel udlejning af ejendomme til eksterne kunder.

Offentlige serviceydelser opsplittes yderligere i aktivitetsområder og i de aktiviteter, som DSB udfører for at drive de enkelte strækninger. Strækningerne indeholder alle poster, som relaterer sig til Togkørsel, jævnfør tidligere definition.

Figuren beskriver den principielle metode anvendt i strækningsøkonomimodellen, hvor de regnskabsmæssige registreringer grupperes og fordeles via aktiviteter til strækninger. På resourceniveau grupperes og klassificeres bogføringen i forhold til produktionsnærheden, således at støttefunktionerne kan fordeles i forhold til kapacitetsenhedernes relative ressourcetræk. Modellen er primært baseret på objektive og systematiske fordelingsnøgler fra produktionsoplysninger.

Strækningsøkonomimodellen er baseret på en kombination af fuld omkostningsfordeling og aktivitetsbaseret omkostningsfordeling. Den fulde omkostningsfordeling kommer af Regnskabsreglementets krav om, at alle omkostninger fordeles til strækningerne.



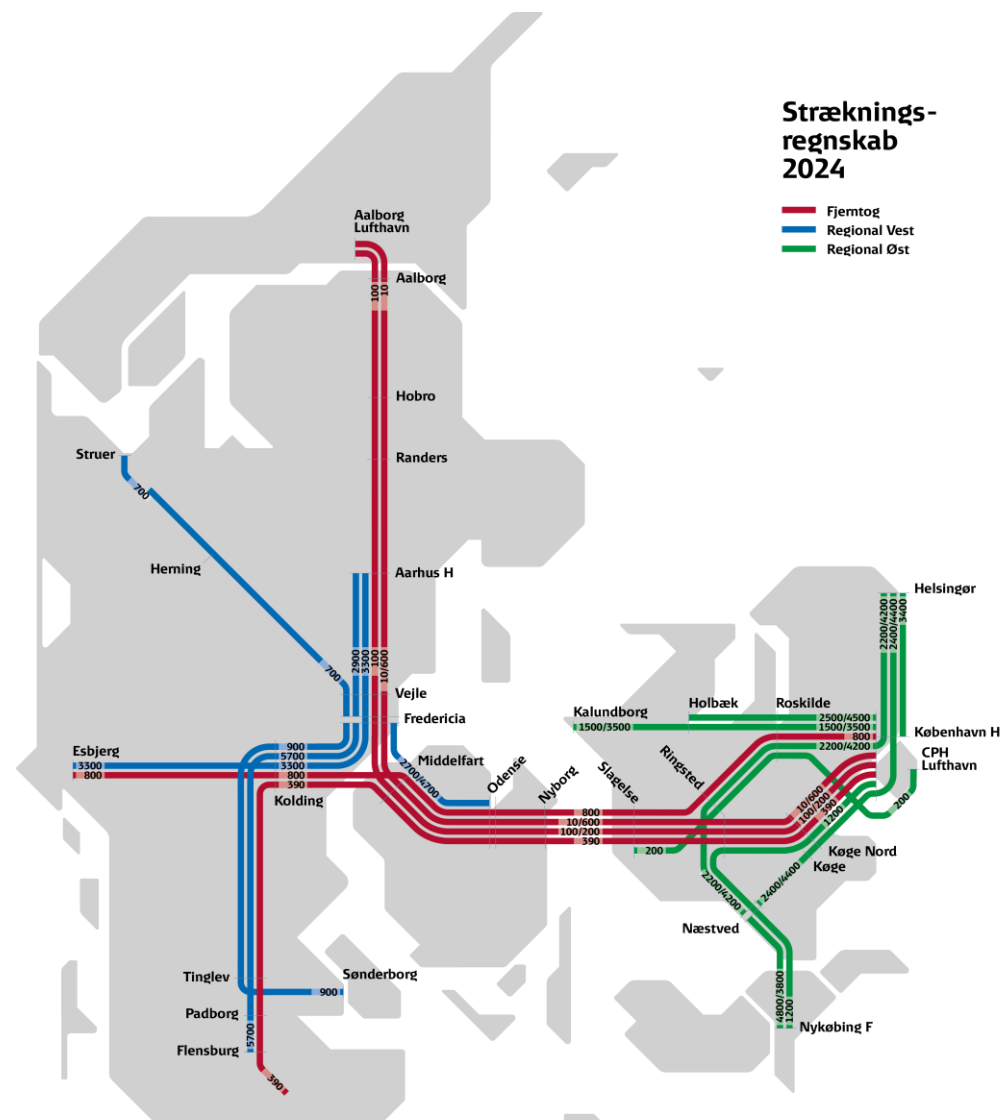


Definition af strækninger

Kortet viser de anvendte definitioner af de enkelte strækninger, der er tilpasset den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2024. Ændringerne i forhold til 2023 er primært, at der ikke køres direkte fra Aarhus til Hamborg. Årsagen er, at den internationale trafik kun køres med EB-lokomotiver og IC1-vogne, hvilket ikke er muligt fra Aarhus til Fredericia, da banestykket endnu ikke er elektrificeret.

Strækningerne som DSB har betjent i 2024, er defineret som følgende:

- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt og udgøres af InterCityLyn- og InterCity-strækningerne København – Odense – Aarhus – Aalborg, København – Esbjerg samt København – Odense – Hamborg
- De resterende InterCityLyn- og InterCity-strækninger defineres som regionaltog, fordi der reelt er tale om regionaltogstrafik, eftersom togene stopper ved samtlige stationer (Fredericia – Vejle – Struer, Fredericia – Flensborg samt Fredericia – Sønderborg)
- Fredericia – Vejle – Struer betragtes som særskilt strækning, da DSB ifølge trafikkontrakten er forpligtet til at køre strækningen 8 gange i døgnet og ikke modtager den tilhørende passageromsætning, men i stedet kompenseres af GoCollective
- Togkategorierne Regional Vest og Regional Øst følger den underliggende togproduktion
- S-tog er ikke ændret.

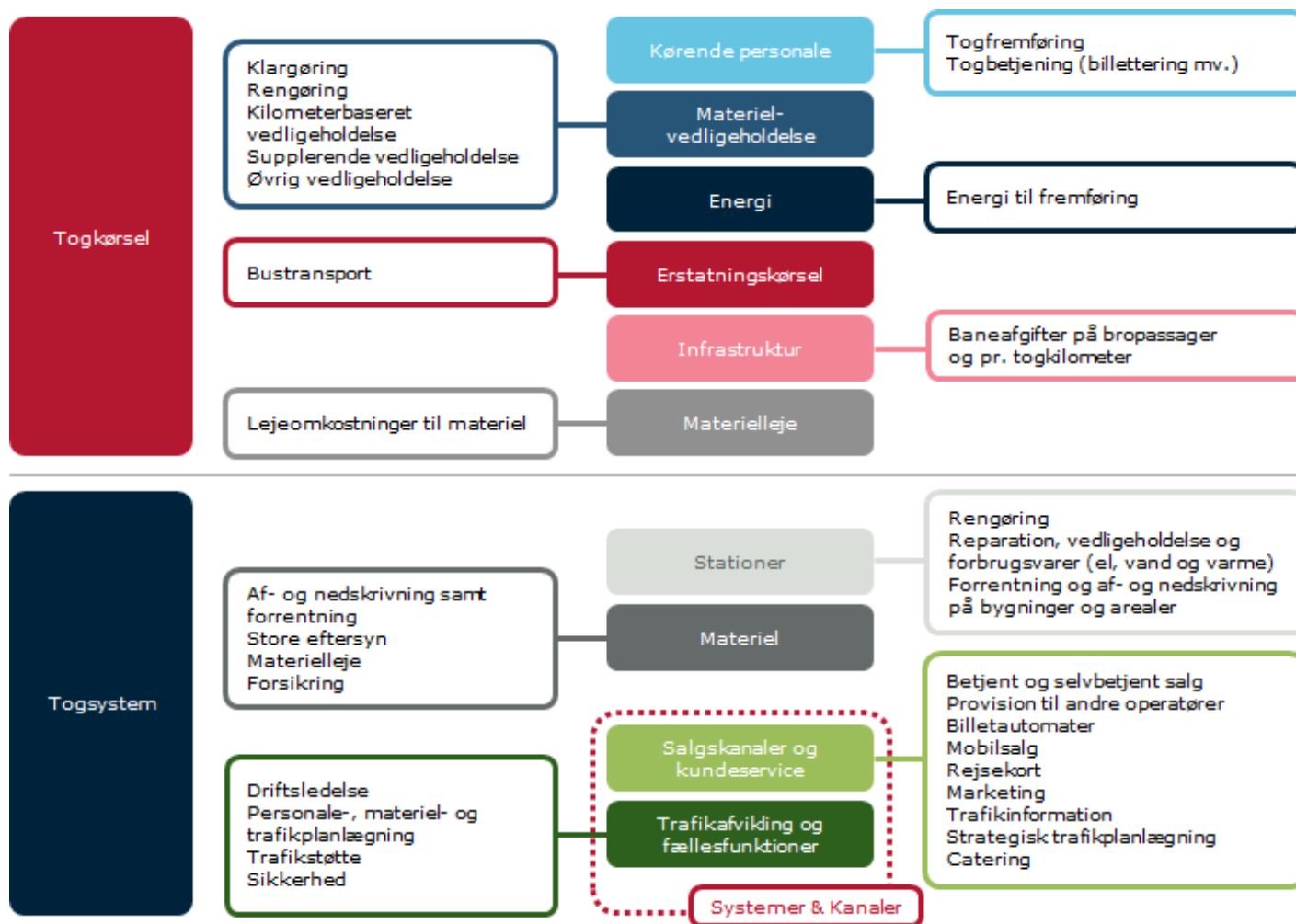




Definition af aktiviteter og opdeling i aktivitetsområderne Togkørsel og Togsystem

Det centrale i strækningsøkonomimodellen er definitionen af de aktiviteter, som DSB udfører i togdriften. De anvendte aktivitetsdefinitioner og -grupperinger understøtter sondringen mellem aktiviteter for Togkørsel og Togsystem, som ligger til grund for Aktivitetsområderegnskabet.

Grundregistreringerne understøtter ikke direkte en opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med aktivitetsområdeopfattelsen i trafikkontrakten. Grundregistreringerne sigter på at understøtte virksomhedens organisering og dermed den mest effektive samlede rapportering. Derfor er rapporteringen på aktivitetsområder baseret på strækningsøkonomimodellens fordelingsnøgler.





Fordelingsnøgler

Strækningsekonomimodellen er udviklet ud fra målsætningen om, at modellen skal afspejle indtægts-, omkostnings- og produktionsstruktur. Da det er en fordelings-model, vil størrelsen af indtægter og omkostninger pr. strækning afhænge af valget af aktivitetsgrupperinger og fordelingsnøgler.

Fordelingen af togekørselsaktiviteter til strækninger sker overordnet efter følgende principper:

- Hvis aktiviteten kun udføres for at betjene en enkelt strækning, sker der en direkte allokering til strækningen
- Hvis aktiviteten i stedet udføres for at kunne køre flere strækninger, vil omkostningerne blive fordelt på strækninger efter en relevant produktionsparameter.

Figuren viser de væsentligste produktionsbaserede fordelingsnøgler, som anvendes i fordelingen af togekørselsaktiviteterne til de enkelte strækninger. Dette kan illustreres ved nedenstående eksempler:

- De fulde omkostninger til aktiviteten togfremføring under kørende personale fordeles til strækningerne på baggrund af lokomotivførernes tidsregistrering, der via materiellet er koblet til den enkelte strækning
- De fulde omkostninger til materielvedligeholdelse af for eksempel IC3-togsæt fordeles relativt til de strækninger, hvor IC3-togsæt er anvendt, ud fra det antal litrakilometer, som IC3-togsættene har kørt
- Infrastrukturomkostningerne for passage af Storebælt fordeles i forhold til det antal bropassager, der er foretaget på den enkelte

strækning, samt efter hvor mange kilometer det enkelte tog har kørt.

Kørende personale

Lokomotivfører- og togførertimer samt antal rejsende

Materiel vedligeholdelse

Litra timer og litrakilometer

Energi

Littrakilometer

Erstatningskørsel

Delrejser og direkte henført til specifikke strækninger

Infrastruktur

Bropassager og pr. togkilometer



Fordeling af passageromsætning til strækninger

Der anvendes forskellige metoder til at fordele passageromsætningen for hhv. Fjern- & Regionaltogstrafik og for S-togstrafik.

For Fjern- & Regionaltog benyttes en samlet model, som omfatter flere rejsekilder, der kaldes RIM (Rejse-og Indtægtsmodel). Denne model anvendes til at opgøre antallet af rejser, de tilhørende indtægter og personkilometer.

I modellen er det nødvendigt at lave nogle antagelser, da det i den kollektive trafik er muligt at køre med bus, metro og tog uden nødvendigvis at have rejsehjemmel til en specifik afgang. For eksempel er det ikke muligt direkte at opgøre om en rejse fra København til Odense er foretaget med fjerntoget mod Esbjerg, Aarhus eller Aalborg. Hertil kommer, at en rejse kan gå på tværs af flere operatører og strækninger. For eksempel kan en rejse fra Tisvildeleje til Aarhus, der involverer Lokaltog fra Tisvildeleje til Hillerød, S-tog fra Hillerød til København samt fjerntog fra København til Aarhus, foretages på samme billet.

Datagrundlaget til modellen dannes på baggrund af salgsstatistikker og modeller, som baserer sig på forskellige former for passagertællinger og interviewundersøgelser. Metoderne varierer fra kilde til kilde og er aftalt med de øvrige operatører i et givet takstområde. Dette er med til at øge kompleksiteten i modellen.

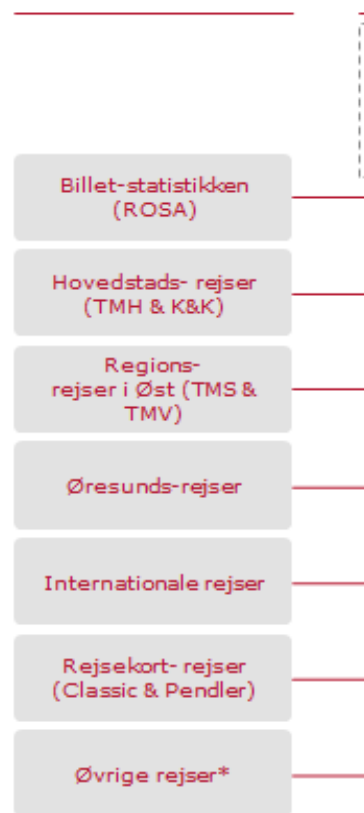
Rejserne og de tilhørende indtægter bliver herefter samlet i et datasæt, som ud fra billetinformationer viser, hvorfra rejsen starter og slutter (Origin-Destination (OD)). Efter fastlæggelsen af

rejserelationer, skal rejsevejen efterfølgende bestemmes. Det vil sige, hvilke af flere mulige strækninger er blevet anvendt til at rejse mellem start og slut destination.

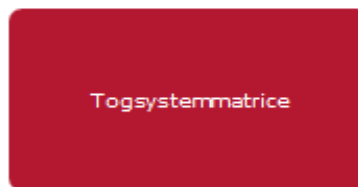
Ud fra en togsystemmatrice, som bliver dannet med baggrund i Landstællingen, er det muligt at koble de enkelte rejseveje til en eller flere strækninger. Landstællingen baserer sig på

interviews og dermed kan rejsemønstre bestemmes.

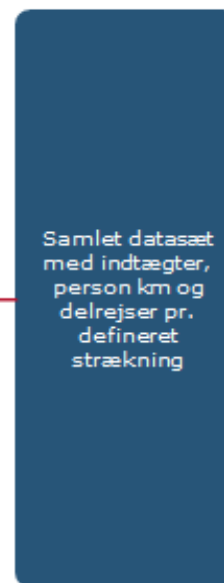
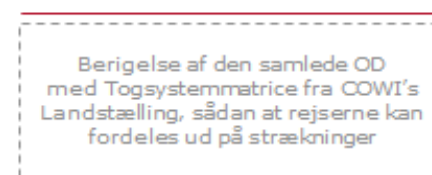
Rejsekilder



Origin-Destination (OD)



RejseIndtægtsModel (RIM)



Strækninger



* Øvrige rejser består af Lejrskolerejser, Frirejser, Rejsepas, ITS Ungdomskort, Skolekort i Vest, Check-ind, Rejsekort som app, standardbilletter og pendlerkort på Rejsebillet app samt tredjeparts salg via apps i Vestdanmark.



For S-tog opgøres strækningsindtægter i et separat passagertællsystem (APS), som fordeler passageromsætningen i de 8 hovedstrækninger.

Fordeling af trafikkontraktindtægter til aktivitetsområder

Strækningsøkonomimodellen fordeler ikke trafikkontrakt-indtægterne ud på strækninger, eftersom der ikke er nogen entydig aktivitetsbaseret metode at fordele trafikkontraktindtægterne efter.

Til brug for Aktivitetsområderegnskabet har DSB valgt at fordele trafikkontraktindtægterne efter følgende metode:

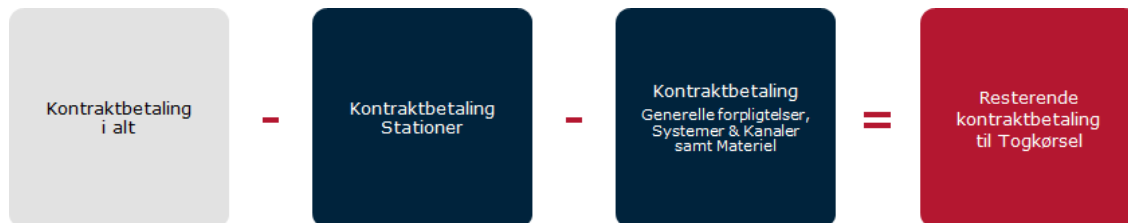
- Kontraktbetalingen til Stationer fordeles således, at der sikres et årligt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent
- Kontraktbetalingen til Generelle forpligtelser er baseret på omkostningsdækning
- Kontraktbetalingen til Systemer & Kanaler er baseret på en overskudsgrad på 5 procent

- Kontraktbetalingen til Materiel dækker alle projektomkostningerne i forbindelse med forberedelserne af indkøb af nye eltogsæt, Fremtidens S-bane og Nye værksteder, efter som Leje af togmateriel afregnes til tog-kørselsaktiviteten. Samtidig allokeres den dedikerede kontraktbetaling til forbedring af den kollektive transport i form af køb af dobbeltdækkervogne⁴ til Materiel.

Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel, hvor den fordeles således, at overskudsgraden er identisk for Fjern- & Regionaltogstrafik og S-togstrafik. Hvis en strækning giver overskud uden kontraktbetaling, fordeles kontraktbetalingen alene til de underskudsgivende trafikområder.

Der fordeles ikke trafikkontraktindtægter til aktivitetsområdet Øvrige, fordi der primært er tale om poster af speciel karakter, der ikke har med den almindelige togdrift at gøre.

Derudover er det forudsat, at passageromsætningen tilfalder Togkørsel og således modelmæssigt ikke bidrager direkte til Togsystem.



⁴ Jævnfør "Indkøb af dobbeltdækkere" af 1. april 2014.



