Årsrapport

Foto: De nye EC-togvogne på Lillebæltsbroen

2025

DSB

Plads til alle på rejsen
mod det bæredygtige

Indhold

LEDELSESBERETNING

Overblik 3
2025 hovedbegivenheder 4
Ledelsens sammenfatning 6
Finansielt overblik 9
Investeringsoverblik 12
Bæredygtighedsoverblik 13

Om DSB 15
Forretningsmodel 16
Strategi 17
Værdikæde 18
Risikostyring 21

Resultater 23
Kunder 24
Togdrift 27
Service & Retail 30
Ejendomsudvikling 31
Investeringer 32
Finansiering 34

Organisation og ledelse 35
Indledning 36
Bestyrelse 37
Direktion 39
Ledelse 40
Organisationsdiagram 41

Bæredygtighedsrapport 42
Generelle oplysninger 43
Miljø 56
Sociale forhold 89
Ledelse 116
Appendiks 123

ÅRSREGNSKAB OG ERKLÆRINGER

Koncernregnskab og årsregnskab 137
Resultatopgørelse 138
Resultatdisponering 138
Balance 139
Egenkapitalopgørelse 140
Pengestrømsopgørelse 141

Noter og anvendt regnskabspraksis 142
Sektion 1 Generel regnskabspraksis 143
Sektion 2 Indtægter og omkostninger 146
Sektion 3 Investering i immaterielle og materielle anlægsaktiver 150
Sektion 4 Finansiering og kapitalstruktur 155
Sektion 5 Driftskapital 160
Sektion 6 Skat 163
Sektion 7 Finansielle forhold 166
Sektion 8 Øvrige noter 171

Erklæringer 175
Ledelsespåtegning 176
De uafhængige revisorers revisionspåtegning 177
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapporteringen 179

ØVRIGE

Supplerende beretninger 181
Supplerende hovedtal 182
Øvrige virksomhedsforhold 185
Strækningsregnskab 186

Overblik

2025 hovedbegivenheder	4
Ledelsens sammenfatning	6
Finansielt overblik	9
Investeringsoverblik	12
Bæredygtighedsoverblik	13

Foto: Valby station

2025 hovedbegivenheder

JANUAR

DSB's første togsimulator installeret

I januar ankom den første af de to fem tons tunge IC5-togsimulatorer til Danmark. Ud over de to togsimulatorer, er der installeret førerrums- og bordsimulatorer. De nye simulatorer gør os i stand til at give en realistisk og virkelighedsnær træning i alle tænkelige scenarier og vejrlig året rundt. Simulatorerne vil komme til at løfte uddannelsen for lokomotivførerne markant.

Nyt værksted i København blev stillet til rådighed for Alstom

Alstom fik stillet et nyt værksted i København til rådighed. Værkstedet skal anvendes til de nye IC5-eltogsæt, som Alstom både skal levere og vedligeholde.

APRIL

Omfattende ombygninger på Aarhus H begyndt

Togtrafikken ind og ud af Aarhus H i forbindelse med ombygningen af perroner og spor samt den tilhørende elektrificering har været planlagt med fokus på at sikre kunderne en robust køreplan. Den er i årets løb generelt blevet afviklet uden væsentlig negativ effekt på kundepunktligheden. Ombygningen er fortsat i gang, og det vil også påvirke mange kunder frem mod slutningen af 2026 i form af forlænget rejsetid samt omlægning af togtrafikken. Der er kun to spor til rådighed i stedet for de normale seks, og der står på nogle tidspunkter helt op til fire tog i samme spor, hvilket naturligvis er udfordrende for kunderne.

JUNI

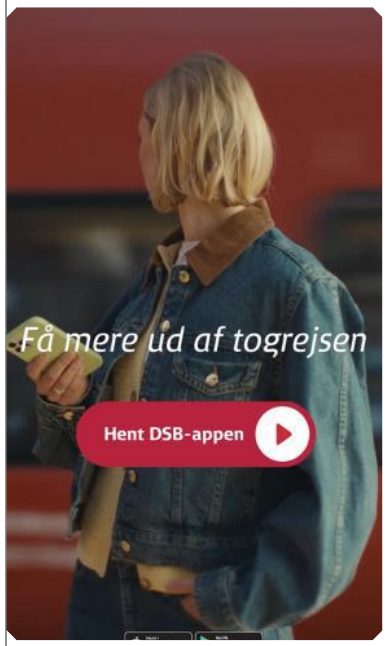
Forundersøgelse til eksprestunnel startet

Metroselskabet begyndte i juni en forundersøgelse til en eksprestunnel for S-tog mellem København H og Hellerup/Emdrup. Tunnelen vil give større kapacitet på S-togsnettet og vil dermed afhjælpe trængslen i hovedstaden. Den vil også give en mere smidig trafikafvikling og potentielt en mulighed for at anlægge en S-togsstation ved Rigshospitalet.

AUGUST

Over 1 mio. unikke brugere af DSB's app

I august nåede DSB's app en milepæl med 1 mio. unikke brugere, som foretog i alt 2,7 mio. transaktioner. DSB's app er blandt andet populær til køb af Orange- og pladsbilletter.



SEPTEMBER

Første færdige IC5-eltogsæt leveret til test i Danmark

I september kom det første færdige IC5-eltogsæt til Danmark. På fotoet står det på det nye værksted i København for at blive testet. Der bliver desuden foretaget testkørsel på udvalgte strækninger i Danmark blandt andet for at sikre, at togene fungerer optimalt både individuelt og i sammenkoblet drift. IC5-eltogsæt bliver fortsat testkørt rundt om i Europa for at sikre, at de lever op til DSB's standarder og krav samt krav fra Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA).

NOVEMBER

De første EC-togvogne i passagerdrift

Siden 3. november har de første EC-vognformationer kørt i passagerdrift mellem København og Hamborg. På fotoet er toget på vej over Storebælt. De nye EC-togvogne blev sat i drift efter et omfattende test- og godkendelsesforløb af Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA).

DECEMBER

Orange har drevet væksten i landsdelstrafikken

Togets markedsandel af samtlige rejser over Storebælt steg i 2025 til 28,9 procent, og antallet af rejsende var det højeste nogensinde.

Væksten er drevet af et større salg af Orange-billetter, som i 2025 lå 3 procent højere end i 2024.

Ledelsens sammenfatning

Resultat før skat udgjorde et overskud på 732 mio. kr. i 2025

- Vækst i antal rejser i Fjern- & Regionaltog på 4 procent
- Færre rejser i S-tog i forbindelse med væsentlig sporfornyelse på strækningen mod Hillerød (Nordbanen)
- Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog udfordret
- Målet nået for antal togrejser med digitale billetløsninger
- God fremdrift i togindkøb og værkstedsbyggeri
- Transitionsomkostninger forbundet med investeringer i nye tog
- Positive engangsreguleringer vedrørende modtaget kompensation og efterregulering af moms

Vækst i Fjern- & Regionaltog bidrager til øget resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 732 mio. kr. mod et overskud på 675 mio. kr. i 2024.

Resultatet er positivt påvirket af en stigning i passageromsætningen, som især hænger sammen med væksten i Fjern- & Regionaltog. Herudover er resultatet positivt påvirket af en efterregulering på 174 mio. kr. vedrørende moms for 2024 samt modtaget kompensation i året på 82 mio. kr. vedrørende afgivelse af Øresundstrafikken i 2024.

Der har i 2025 været øgede omkostninger i forbindelse med udfasningen af den nuværende rejsekortløsning og omlægningen til Check ind-løsninger. Hertil kommer omkostninger til forberedelserne af overgangen til nyt elektrisk togmateriel, anvendelsen af DSB's nye værksteder og sektoroverdragelsen på S-banen.

DSB har en grundlæggende sund økonomi og et solidt økonomisk fundament. DSB er dermed godt rustet til de kommende års milliardinvesteringer, en periode med transitionsomkostninger samt øgede finansieringsomkostninger.

Rekorder i Fjern- & Regionaltog

2025 har været et rekordår for Fjern- & Regionaltog, som har oplevet vækst på alle markeder. Totalt set har der i 2025 været en vækst i antal rejser på 4 procent i forhold til 2024.

Rejser i landsdelstrafikken samt på Sjælland er steget med henholdsvis 8 og 4 procent. Markedsandelen over Storebælt er steget i 2025, hvilket især hænger sammen med de populære Orange-billetter. De har både drevet en vækst i antal togrejser i landsdelstrafikken og skabt nye rejser i regionaltogstrafikken. På Sjælland er det især rejser København-Køge Nord og København-Roskilde, der har oplevet en vækst. Samtidig har sporarbejderne på S-togs strækning mod Hillerød flyttet kunder til Kystbanen.

Der har også været en stigning i erhvervsrejser. Væksten i erhvervsrejser kan tilskrives en fortsat målrettet indsats, som har betydet en stigning i omsætningen for erhvervsrejser og -kort på henholdsvis 10 og 15 procent.

Flere togrejser med digitale løsninger

DSB har i 2025 haft fokus på at hjælpe flest mulige kunder over på de digitale løsninger, der skal erstatte det fysiske rejsekort. Rejser med de digitale løsninger omfatter Rejsekort som app og DSB's app, der skal erstatte det fysiske rejsekort. Fokus fortsætter i 2026, hvor det fysiske rejsekort lukker. Kunder har med det nye Basiskort fortsat mulighed for at rejse uden at skulle købe deres rejse via en digital løsning.

Kunderne har taget godt imod de nye digitale løsninger. I august rundede vi en milepæl med over 1 mio. aktive brugere i DSB's app. I november nåede vi med 8,4 mio. rejser målet om minimum 8 mio. rejser indkøbt via de digitale løsninger på en måned.

Begrænset tab af kunder i S-tog i forbindelse med omfattende sporarbejde

I 2025 har der også været vækst på de fleste S-togsstrækninger. Det samlede antal rejser er dog faldet med 1 procent i forhold til 2024. Det hænger primært sammen med, at der i maj blev igangsat det mest omfattende infrastrukturarbejde på S-banen i flere år. Det har reduceret antallet af tog betydeligt. For at sikre den bedst mulige kundeoplevelse har DSB løbende omfordelt togsættene på baggrund af tæt overvågning af belægningen på alle S-togslinjer.

Tydelig kommunikation om konsekvenser, alternativer og kompensation samt målrettet markedsføring har begrænset tabet af kunder. Det er rejser mod Klampenborg og Hillerød samt i det indre København, der har oplevet et fald, mens der har været vækst på alle øvrige S-togsstrækninger.

Klargøring til fremtiden udfordrer i en periode kundepunktligheden

For at kunne opretholde en effektiv togdrift, har en række togstrækninger krævet omfattende infrastrukturarbejder i 2025. Opgradering af jernbanens infrastruktur er også en forudsætning, for at kunne ibrugtage det nye og mere klimavenlige elektriske togmateriel. De omfattende infrastrukturarbejder har desværre haft indflydelse på muligheden for at afvikle togdriften rettidigt. Punktlighed er et af vores vigtigste mål, da det er helt afgørende for kunderne at kunne komme frem til tiden.

Udvalgte hovedtal

Beløb i mio. kr.	2025	2024	4. kvt. 2025	4. kvt. 2024
Passageromsætning	6.151	6.012	1.592	1.575
Trafikkontraktindtægter	3.680	3.625	890	899
Indtægter i alt	12.118	11.804	3.061	3.115
Omkostninger i alt	10.302	10.065	2.634	2.685
Resultat før skat	732	675	103	134
Antal rejser Fjern- & Regionaltog (mio.)	59,9	57,6	15,3	14,7
Antal rejser S-tog (mio.)	111,1	112,0	28,4	29,0
Kundepunktlighed Fjern- & Regionaltog (procent)	73,2	76,6	69,3	76,0
Kundepunktlighed S-tog (procent)	94,1	96,0	90,6	96,4

S-tog har fortsat en høj punktlighed over kontraktmålet. Den er dog faldet siden 2024 i forbindelse med de omfattende sporarbejder på Nordbanen, som også har ramt helt centrale dele af S-togsnettet. Der har desuden sidst på året været flere hastighedsbegrænsninger på S-banen, som har udfordret robustheden af køreplanen.

I Fjern- & Regionaltog er faldet større. Kundepunktligheden har i 2025 ligget på 73,2 procent, som er under kontraktmålet på 75,0 procent. Det har i høj grad hængt sammen med den omfattende opgradering af infrastrukturen. DSB har desuden, især i 2. halvår, haft udfordringer med forsinkelser, forkerte togstørrelser og manglende tid til de planlagte opgaver. Det er forårsaget af overgangen til et nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem i oktober 2025, der har krævet større tilpasning end forventet samt et pres i planlægningen, som hænger sammen med de øgede infrastrukturarbejder.

Store investeringer i kollektiv togtransport

DSB er midt i storstilede investeringer i bæredygtig, kollektiv transport. Investeringerne omfatter blandt andet en ny elektrisk togflåde til Fjern- & Regionaltog, omdannelse af S-banen til et fuldautomatisk system og opførelse af nye værksteder. Der har i 2025 været god fremdrift i investeringerne.

17.592.153

rejser med Check ind i 2025

2024: 6.228.505

De første færdige IC5-eltogsæt i Danmark

I september kom det første færdige IC5-eltogsæt til Danmark. Der er siden kommet yderligere to. De modtagne eltogsæt bliver testet på udvalgte strækninger i Danmark, mens andre togsæt bliver testet i Europa. Det er planen, at de første togsæt bliver sat i passagerdrift i 2027.

Der er installeret to togsimulatorer i henholdsvis Høje Taastrup og Fredericia. De skal modernisere og effektivisere uddannelsen af lokomotivførerne. Togsimulatorerne giver mulighed for at simulere alle situationer - også nogle, som heldigvis sjældent opstår i den virkelige verden. Lokomotivførerne bliver dermed klædt godt på til at håndtere de nye tog.

EC-togvogne indsat i passagerdrift

I november blev de første nye EC-togvogne til den internationale trafik til Tyskland sat i passagerdrift. Kunderne har taget godt imod de nye togvogne, som skal sikre større kapacitet i den internationale togtrafik. De vil samtidig forbedre både komforten og rejseoplevelsen for de kunder, der rejser til udlandet. De nye EC-togvogne bliver trukket af EB-ellokomotiverne.

Fremtidens S-bane

Fremtidens S-bane bliver fuldautomatisk. Som en del af overgangen til fuldautomatisk drift overtager DSB sektoransvaret for S-banen fra 2027. Dermed overtager DSB også S-banens infrastruktur. Der har i 2025 været et meget tæt samarbejde med Banedanmark om forberedelserne inden overdragelsen, som vil medføre, at en række opgaver, systemer, medarbejdere og ansvarsområder bliver flyttet fra Banedanmark til DSB primo 2027.

I januar 2026 har DSB tildelt et konsortium bestående af Siemens Mobility og Stadler Rail kontrakt på de nye togsæt. Det er forventningen, at kontrakten på de understøttende systemer, der skal sikre fuldautomatisk drift på S-banen, bliver tildelt i 1. halvår 2026.

> "De nye fuldautomatiske S-tog er en investering i fremtidens kollektive trafik for hovedstaden. Med højere frekvens og øget kapacitet sikrer vi, at S-banen kan følge med den voksende efterspørgsel og fastholde sin rolle som rygraden i hovedstadens kollektive trafik."
>
> Peter Schütze, bestyrelsesformand

Nye værksteder

Byggeriet af de nye værksteder skrider frem som planlagt. Værkstederne opføres med høje miljøstandarder og vil som minimum opnå DGNB-certifikat i Guld. Det understreger DSB's ambition om at integrere bæredygtige løsninger i alle aspekter af driften.

I 2025 blev de nye værksteder i København og Næstved overdraget til DSB. Alstom er flyttet ind i værkstedet i København og er startet på test. I 2026 starter den operationelle drift af værkstedet i Næstved.

Transitionsomkostninger

De kommende år, hvor DSB gennemfører omfattende investeringer, vil afstedkomme stigende transitionsomkostninger med betydelig indvirkning på DSB's regnskab. Transitionsomkostningerne omfatter blandt andet udfasning af gammelt materiel, uddannelse af medarbejdere, nedlukning og flytning af værksteder, udfasning af IT-systemer samt klargøring til overdragelse af sektoransvar på S-banen fra Banedanmark til DSB.

Transitionen har påvirket det regnskabsmæssige resultat for 2025 og vil også påvirke driftsresultatet i de kommende år.

DSB's grønne omstilling

DSB ønsker at fastholde og udvikle toget som et af de mest klima- og miljøvenlige transportmidler. Det gør vi blandt andet ved et vedvarende fokus på vores klimabelastning og energiforbrug. Udover de store investeringsprogrammer i nye mere energieffektive internationale og indenlandske tog arbejdes med en lang række støttende initiativer, som understøtter DSB's klimamål.

Grøn finansiering af investeringerne

En væsentlig del af finansieringen af DSB's store investeringsprogrammer sker ved udstedelse af grønne obligationer. Obligationerne er udstedt under DSB's Green Bond Framework, som har opnået den højeste klassifikation, 'Dark Green', fra S&P Global Ratings.

I juni 2025 offentliggjorde DSB sin første Green Bond Report, som redegør for anvendelsen af midlerne fra DSB's første grønne obligationsudstedelse i september 2024.

Review af kreditvurdering

Moody's Investor Service gennemførte i april 2025 det årlige review af DSB's kreditvurdering og bekræftede DSB's Aa1-rating med stabilt outlook.

Årets kreditvurdering ligger dermed kun er ét niveau under den danske stat. Det understreger DSB's høje kreditværdighed og er fundamentet for DSB's finansieringsaktiviteter i fremtiden.

Solidt omdømme

I mere end 20 år har DSB fået målt sit omdømme. De seneste år har omdømmet samlet set ligget historisk højt med bedømmelsen 'stærkt', og scoren blev yderligere forbedret i 2025. Resultatet er kulminationen på et målrettet arbejde med omdømmet.

Anerkendelse af DSB

DSB har i løbet af 2025 modtaget flere priser. Det omfatter blandt andet anerkendelse for den store indsats for at sikre trygge og attraktive stationer. Prisen blev givet ved UIC Railway Station Awards 2025 på baggrund af den helhedsorienterede tilgang til tryghed på stationerne.

DSB har også vundet prisen som Årets Læreplads 2025 blandt mere end 400 nominerede virksomheder. Kåringen skete på baggrund af indstilling fra syv elever fra forskellige afdelinger i DSB. Samtidig har en tidligere kontorelev vundet Årets Fagprøvepris for sit økonomispeciale. Prisen har affødt, at DSB har vundet prisen som Årets Uddannelsessted.

I december blev DSB hædret med Digital Dogmes Virksomhedspris 2025 for den innovative og ansvarlige brug af kunstig intelligens (AI). Prisen anerkender DSB's evne til at gøre AI til en værdiskabende og tilgængelig ressource i en stor organisation og for at dele erfaringerne med omverdenen.

Sustainable Brand Index' undersøgelse i 2025 viser desuden, at DSB er gået markant frem som bæredygtigt brand med en placering som nummer 14 ud af 253 danske virksomheder. Samtidig er DSB i 2025 rykket op på førstepladsen som det mest bæredygtige brand i kategorien 'passagertransport'.

GoCollective

Transportministeren meldte i september ud, at staten ønsker, at DSB skal overtage GoCollectives togdrift for en periode. GoCollective betjener Svendborgbanen på Fyn samt en række strækninger i Midt- og Vestjylland.

Der er i øjeblikket et arbejde i gang med at kortlægge forudsætningerne for at drive GoCollectives togstrækninger. Blandt andet bliver selskabets 59 togsæt gennemgået af to uafhængige parter udpeget af henholdsvis GoCollective og Transportministeriet.

> "DSB har haft endnu et år med kundevækst i Fjern- & Regionaltog og næsten status quo for S-tog trods årets udfordringer. Vi skal have fokus på at levere varen til kunderne hver gang, for fortsat vækst giver ikke sig selv."
>
> Flemming Jensen, administrerende direktør

Taastrup, 5. februar 2026

Peter Schütze Bestyrelsesformand	Flemming Jensen Administrerende direktør

Visualisering af de nye fuldautomatiske S-tog

Finansielt overblik

Hoved- og nøgletal

Koncern	2021	2022	2023	2024	2025	Ændring pct.	4. kvt. 2025
Resultatopgørelse (mio. kr.)							
Nettoomsætning[1)]	10.062	10.212	10.550	11.085	11.283	2	2.859
Resultat før af- og nedskrivninger	2.186	1.544	1.511	1.739	1.816	4	427
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.315	1.243	1.034	976	1.048	-7	303
Resultat af primær drift	871	301	477	763	768	1	124
Finansielle poster, netto	-66	-72	-52	-88	-36	59	-21
Resultat før skat	805	229	425	675	732	8	103
Årets resultat	623	257	320	529	572	8	72
Balance (mio. kr.)							
Balancesum	13.722	13.990	14.094	20.084	19.691	-2	19.691
Investeringer i materielle anlægsaktiver	1.361	1.886	3.157	2.806	3.311	18	1.163
Egenkapital i alt	5.093	5.688	5.868	6.264	6.714	7	6.714
Rentebærende gæld, netto	2.725	2.729	4.130	6.330	8.314	31	8.314
Nøgletal							
Indtjeningsgrad (EBITDA-margin)*	21,7	15,1	14,3	15,7	16,1	3	14,9
Overskudsgrad (EBIT-margin)*	8,7	2,9	4,5	6,9	6,8	-1	4,3
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)*	9,2	2,9	3,9	5,3	4,4	-18	2,5
Gearing*	1,2	1,8	2,7	3,6	4,6	28	4,9
Soliditetsgrad*	37,1	40,7	41,6	31,2	34,1	9	34,1
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	6.061	6.026	6.113	6.237	6.299	1	6.305

[1)] Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende jernbanevirksomheden.
* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Resultat før skat

732 mio. kr.

2024: 675 mio. kr.

DSB har realiseret en øget passageromsætning, der i høj grad er drevet af flere rejser i landsdelstrafikken.

DSB har i 2025 ikke haft væsentlige frasalg af togmateriel, hvilket medfører lavere indtægter på salg af anlægsaktiver.

Der har i året i betydeligt omfang været afholdt transitionsomkostninger vedrørende investeringer. Forberedelserne til transitionen til nyt elektrisk togmateriel og anvendelsen af DSB's nye værksteder har medført øgede omkostninger blandt andet i form af et øget personalebehov med deraf afledte lønomkostninger samt omkostninger til træning og uddannelse af personale. Endvidere er der afholdt betydelige konsulentomkostninger vedrørende klargøring til overdragelse af sektoransvar på S-banen fra Banedanmark til DSB.

Herudover har der i 2025 været øgede omkostninger til blandt andet:

- Erstatningskørsel mv. i forbindelse med sporarbejder - særligt på Nordbanen
- Udfasning af den nuværende rejsekortløsning og omlægning til Check ind-løsninger
- IC4 motorreparationer
- Personale grundet transitionsaktiviteter og almindelig lønudvikling
- Af- og nedskrivninger blandt andet som følge af ibrugtagning af nyt værksted samt EC-togvogne

Resultatet er desuden påvirket af engangsreguleringer, som er nærmere beskrevet på side 12.

DSB's rentebærende gæld er steget grundet finansiering af de igangsatte investeringer. Som følge heraf er ses en stigning i gearingen.

> "Flere år med overskud, løbende effektiviseringer og kundevækst har skabt en robust økonomi, der er fundamentet for vores investeringer i nye tog og værksteder."
>
> Pernille Damm Nielsen, økonomidirektør

Rejser med DSB

59,9 mio. (Fjern- & Regionaltog)

111,1 mio. (S-tog)

2024: 57,6 og 112,0 mio.

Kundepunktlighed

73,2% (Fjern- & Regionaltog)

94,1% (S-tog)

2024: 76,6 og 96,0 procent

2025 har været et rekordår for Fjern- & Regionaltog, som har oplevet vækst på alle markeder. Væksten er blandt andet en følge af det øgede udbud af Orange-billetter, som især er populære i landsdelstrafikken, hvor toget har vundet markedsandele. Orange-billetter har også vundet indpas til de kortere regionale togrejser på Sjælland.

Flere virksomheder har indgået erhvervsaftaler med DSB i 2025, hvilket har betydet en vækst i omsætningen for erhvervsrejser på 10 procent. En forretningsrejse foretaget med tog betyder, at medarbejderne kan arbejde undervejs. Samtidig kan virksomhederne reducere deres CO_2-aftryk.

Der har i 2025 været vækst på de fleste strækninger i S-tog. Særligt linje B mod Farum og linje C mod Frederikssund. Samlet set har der dog været et fald i antal rejser med S-tog på 1 procent. Det er en konsekvens af sporarbejderne på strækningen mod Hillerød, hvor kunderne blandt andet har oplevet færre afgange, togbusser, omlægninger og aflysninger. Arbejdet har også haft en afsmittende effekt på antal rejser på de centrale dele af S-togsnettet.

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog er i 2025 faldet til 73,2 procent og ligger dermed under kontraktmålet på 75,0 procent. Den lavere kundepunktlighed kan især tilskrives de store infrastrukturprojekter. Projekterne har reduceret kapaciteten og øget rejsetiden. Det har påvirket driften og gjort trafikken mere sårbar over for forstyrrelser.

I oktober blev det nye system IVU.rail implementeret for at optimere planlægning og driftsafvikling. Indkøringen af systemet har medført forsinkelser og aflysninger. Det hænger sammen med opstartsfejl i systemet, som har krævet løbende justeringer. Samtidig har tilpasningen til det nye system krævet større tilvænning end forventet.

S-tog har i 2025 fastholdt en høj kundepunktlighed på 94,1 procent, hvilket stadig ligger over kontraktmålet på 92,4 procent. Der er sket et fald fra 2024, som primært hænger sammen med sporarbejdet på Nordbanen, som også har påvirket andre S-togs linjer. Herudover har fejl i infrastrukturen med hastighedsnedsættelser i efteråret påvirket driften.

Hoved- og nøgletal (fortsat)

DSB-koncernen (mio. kr.)	2021	2022	2023	2024	2025	Ændring pct.	4. kvt. 2025
Kunder (mio.)							
Antal rejser Fjern- & Regionaltog	35,6	49,8	54,0	57,6	59,9	4	15,3
Antal rejser Fjern- & Regionaltog tillagt afgivet trafik	43,9	65,1	54,8	57,6	59,9	4	15,3
Antal rejser S-tog	74,2	98,5	106,2	112,0	111,1	-1	28,4
Omdømme (gns. pr. år)							
DSB	70,4	71,0	71,1	70,5	75,5[2)]	8	76,3
Kundepunktlighed (procent)							
S-tog	92,0	94,2	95,9	96,0	94,1	-2	90,6
Fjern- & Regionaltog	78,6	73,3	71,7	76,6	73,2	-4	69,3
Produktivitet (øre/km)							
Passageromsætning pr. pladskilometer	23,5	31,6	33,0	35,4	36,1	2	37,7
Omkostninger pr. pladskilometer[3)]	56,5	57,2	61,1	59,6	61,9	4	60,0

[2)] Data for januar og februar 2025 er ikke tilgængelige. Tallet er dermed udtryk for målinger i marts-december 2025.
[3)] 2024 er tilpasset som følge af reklassifikation omtalt under Anvendt regnskabspraksis.

Produktivitet

Den højere passageromsætning har medført, at passageromsætning pr. pladskilometer er steget 2 procent sammenholdt med 2024. Antal pladskilometer, DSB har udbudt i 2025, er på niveau med 2024.

Øgede omkostninger til blandt andet erstatningskørsel, IC4 motorreparationer og transition har medført en stigning i omkostninger pr. pladskilometer på 4 procent i forhold til samme periode sidste år.

468.436

rejser pr. dag i gennemsnit

2024: 463.470

Opfølgning på forventningerne til resultat før skat for 2025

I DSB's Årsrapport 2024 blev der udmeldt et forventet positivt resultat før skat for 2025 i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. Det udmeldte resultat er opjusteret to gange i løbet af 2025 senest i forbindelse med Delårsmeddelelse 1.-3. kvartal 2025, hvor det blev opjusteret til et overskud på 600-700 mio. kr. Opjusteringerne hænger primært sammen med engangsreguleringer:

- En kompensation på 82 mio. kr. for 2024 i forbindelse med afgivelse af Øresundstrafikken
- En omkostningsreduktion på 174 mio. kr. vedrørende en efterregulering af moms for 2024 baseret på en udtalelse fra SKAT

Henset til engangsreguleringer og det forhold at DSB er i en væsentlig transitionsperiode, vurderes resultatet i overensstemmelse med de udmeldte forventninger.

Foto: S-tog på Nordhavn station

Forventninger til resultat før skat for 2026

DSB forventer at fortsætte sit kommercielle fokus og på den baggrund forventes et øget antal rejser og en stigende passageromsætning.

Samtidig fastholdes indsatsen med at øge effektiviteten i både den driftsvendte og den administrative del af organisationen.

Det påbegyndte arbejde med udfasning af den nuværende rejsekortløsning og etableringen af nye salgsløsninger på stationer medfører øgede omkostninger i 2026.

Hertil kommer, at flere af de store investeringer, DSB har forberedt de seneste år i nyt togmateriel og nye værksteder, i 2026 bliver realiseret. Samtidig skal organisationen være klar til overtagelsen af sektoransvaret for S-banen pr. 1. januar 2027. De omfattende transitionsaktiviteter medfører betydelige omkostninger.

Resultatet for 2026 forventes at blive i størrelsesordenen 200-300 mio. kr.

Investeringer

3.311 mio. kr.

2024: 2.806 mio. kr.

Der er i 2025 investeret 3.311 mio. kr., som primært vedrører anskaffelsen af fremtidens elektriske togmateriel og opførelsen af de nye værksteder. Hertil kommer de løbende investeringer i DSB's nuværende togmateriel, hvor der i 2025 særligt har været aktiviteter vedrørende IC3-togsæt samt opgradering af IR4- og S-eltogsæt. Behovet for finansiering af investeringer har medført, at den rentebærende gæld, netto i 2025 er steget med 1.983 mio. kr. og pr. 31. december udgjorde 8.314 mio. kr.

Investeringer og finansiering i 2026

DSB fortsætter i 2026 investeringerne i fremtidens elektriske togmateriel og nye værksteder. I 2026 forventes et øget niveau af investeringer i IC5-eltogsættene og de nye fuldautomatiske S-tog. Omvendt forventes reducerede investeringer i de nye EC-togvogne og nye værksteder, da disse projekter er i den afsluttende fase.

Investeringerne betyder, at DSB i de kommende år har et øget finansieringsbehov. I 2026 er det forventningen, at der vil blive optaget yderligere finansiering i niveauet 3-4 mia. kr.

Udbytte til Transportministeriet

Bestyrelsen indstiller, at det på virksomhedsmødet vedtages, at der ikke udbetales udbytte for 2025.

Årets resultat for 2025 er positivt påvirket af engangsreguleringer. DSB står overfor betydelige investeringer i de kommende år. De samlede investeringer forventes frem til og med 2033 at udgøre i niveauet 40 mia. kr., og den samlede gæld forventes at stige til over 30 mia. kr. At der ikke betales udbytte bidrager til at sikre, at DSB kan opnå målsætninger for soliditet og finansiel gearing.

Begivenheder efter 31. december 2025

I januar 2026 er et konsortium bestående af Siemens Mobility A/S, Siemens Mobility GmbH og Stadler Rail Schweiz AG blevet tildelt kontrakt på leverance og vedligeholdelse af fuldautomatiske S-tog.

Der er ikke indtruffet øvrige begivenheder efter 31. december 2025, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af årsrapporten for 2025.

Investeringsoverblik

De samlede investeringer udgør over 50 mia. kr., hvoraf 9 mia. kr. er afholdt pr. 31. december 2025.

IC5-eltogsæt
DSB har bestilt i alt 153 IC5-eltogsæt hos den franske leverandør Alstom. IC5-eltogsættene skal udgøre rygraden i den danske togflåde. De første tre eltogsæt er kommet til Danmark i 2025.

Drifts-omkostninger mia. kr. **0,9**

Anlægs-investeringer mia. kr. **12,8**

Projektet afsluttes i **2030**

EC-togvogne
DSB har bestilt 16 EC-vognformationer fra den spanske leverandør Talgo. De første vognformationer blev sat i passagerdrift i 2025 og kører i den internationale trafik mellem København og Hamborg.

Leverancer og idriftsættelse fortsætter løbende i 2026-27.

Drifts-omkostninger mia. kr. **0,2**

Anlægs-investeringer mia. kr. **2,4**

Projektet afsluttes i **2030**

Nye værksteder
Til reparation og vedligeholdelse af togflåden i Fjern- & Regionaltog bygger DSB værksteder i Aarhus, Næstved og København. Der skal endvidere bygges et værksted i Vinge, Frederikssund, til de kommende fuldautomatiske S-tog. Investering hertil indgår i Fremtidens S-bane. De nye værksteder opføres, så de som minimum opnår DGNB-certifikat i Guld.

Drifts-omkostninger mia. kr. **0,3**

Anlægs-investeringer mia. kr. **6,2**

Projektet afsluttes i **2027**

Fremtidens S-bane
DSB forbereder omlægningen af den nuværende S-bane fra en traditionel bybane til et moderne, fuldautomatisk transportsystem.

Anlægsinvesteringer nedenfor er inklusive investeringen i værkstedet i Vinge.

Drifts-omkostninger mia. kr. **2,6**

Anlægs-investeringer mia. kr. **26,8**

Projektet forventes afsluttet i **2040**

Finansiering
De omfattende investeringer har medført og vil fortsat betyde et øget finansieringsbehov i takt med, at det nye togmateriel bliver leveret, og værkstederne bliver bygget. DSB tilstræber at opretholde et robust likviditetsberedskab.

Likviditets-beredskab mia. kr. **8,1**

Rentebærende gæld, netto mia. kr. **8,3**

(pr. 31. december 2025)

Bæredygtighedsoverblik

DSB's arbejde med den grønne omstilling og ambition om at være en inkluderende og mangfoldig arbejdsplads

Danskerne skal i fremtiden kunne rejse med tog med minimal eller ingen belastning af klimaet. DSB har som mål, at klimapåvirkningen fra vores egen drift (Scope 1 og 2) er reduceret med 98 procent i 2030. Derudover skal klimapåvirkningen fra værdikæden reduceres med 30 procent i 2030, og frem mod 2050 er ambitionen, at DSB's samlede forretning ikke påvirker klimaet (net zero).

Store investeringsprogrammer i elektrificering og opgradering af jernbanen, som gennemføres af Banedanmark i de kommende år, er en forudsætning for denne udvikling. Samtidig investerer DSB i nye værksteder og forbereder sig på mere energieffektive tog til både internationale og indenlandske rejser.

Siden 2019, der er basisåret for DSB's klimareduktionsmål, er den samlede klimapåvirkning reduceret med 24 procent.

Dog er der i 2025 sket en midlertidig stigning på 4 procent, primært som følge af nødvendige forberedelser til øget el-drift - herunder opførelsen af et nyt IC5-værksted på Godsbanegården samt nye uddannelsescentre til det kørende personale.

Når IC5-togene introduceres i driften fra 2027, forventes både energiforbrug og klimapåvirkning fra togdriften at falde markant.

DSB har en ambition om at være en arbejdsplads, der afspejler det danske samfund.

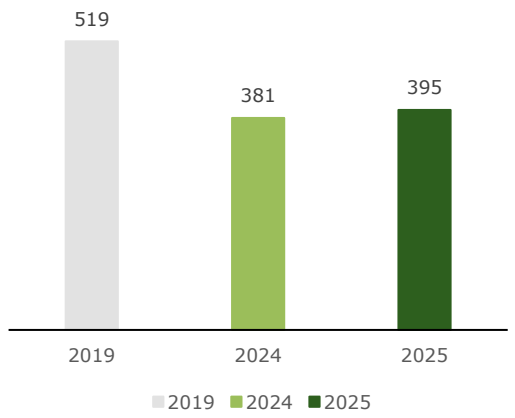
Vi tror på, at en mangfoldig organisation skaber de bedste forudsætninger for en effektiv drift og for at imødekomme kundernes behov.

Derfor har DSB et strategisk mål om at opnå større kønsbalance i ledelsen. Konkret er målet, at minimum 40 procent af lederne skal være kvinder i 2030. Andelen er allerede steget fra 29 procent i 2019 til 39 procent i 2025.

FIGUR 1:

Samlet klimapåvirkning

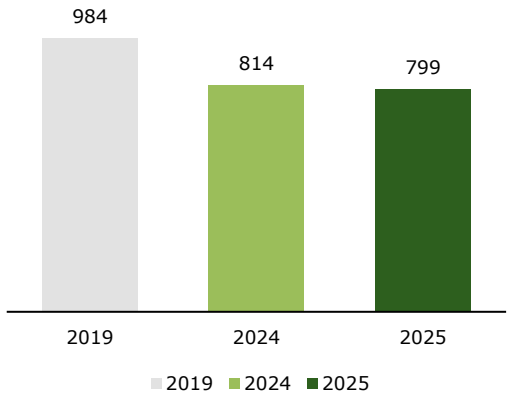
1.000 TON CO_{2E}



FIGUR 2:

Energiforbrug

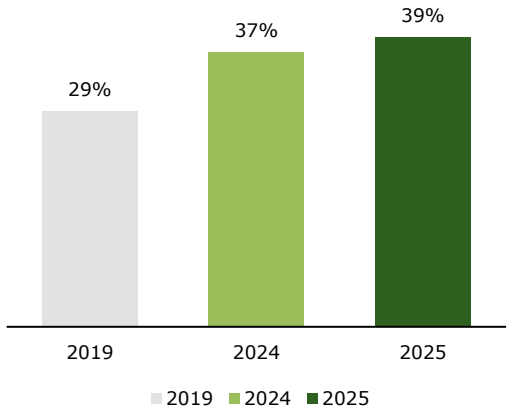
1.000 MWH



FIGUR 3:

Kvindelige ledere

PROCENT



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 salgs-data

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

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

Kvindelige ledere Andelen af kvindelige ledere i DSB på alle ledelsesniveauer i forhold til det samlede antal ledere i DSB på alle ledelsesniveauer

Om DSB

Forretningsmodel	16
Strategi	17
Værdikæde	18
Risikostyring	21

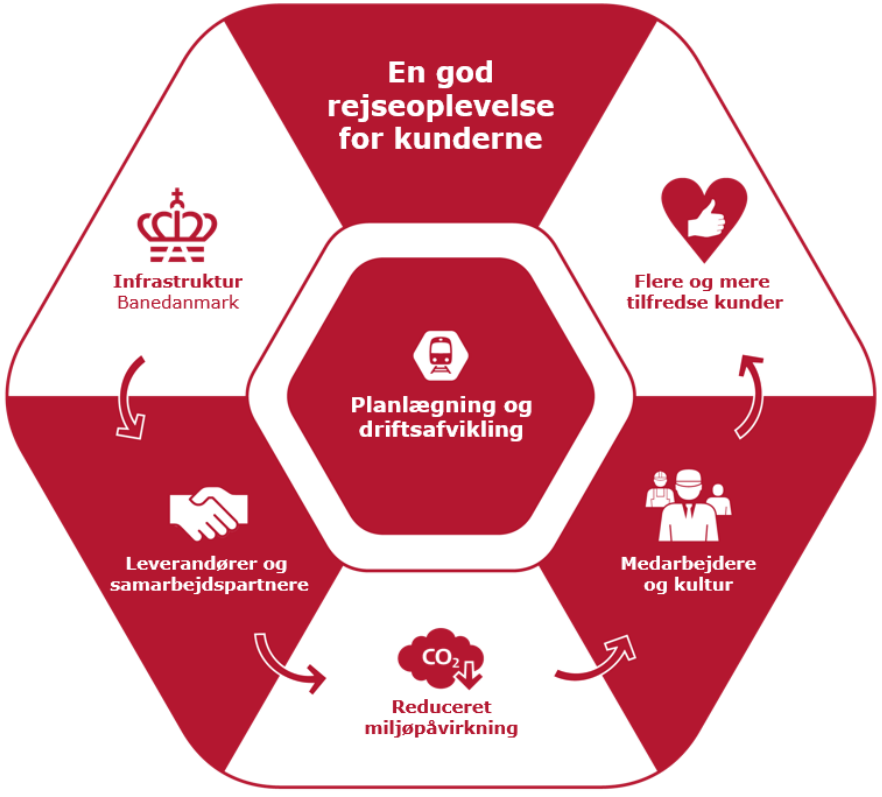
Foto: Førerhus i EB-ellokomotiv

Forretningsmodel

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

Afvikling af togdriften

Den daglige drift varetages af mere end 3.800 medarbejdere, der sikrer, at togene kører pålideligt, samt at flåden på knap 400 tog er klargjort og vedligeholdt på vores værksteder fordelt over hele Danmark. Togdrift kræver betydelige ressourcer - herunder energi til togdrift, reservedele og materialer til rengøring - med deraf afledte miljøpåvirkninger. Dette ressourceforbrug er væsentlige opstrøms elementer i DSB's værdikæde og en forudsætning for at kunne levere kollektiv trafik til danskerne.



Kunderne skal kunne færdes trygt i tog og på stationer. Det understøtter DSB via initiativer som tryghedsvagter, realtidsovervågning og tryghedstelefonen.

Avancerede IT-systemer skal sikre en stabil driftsafvikling. DSB indsamler data og implementerer værdifulde tiltag baseret på erfaringer fra driftsafviklingen for at optimere denne, ligesom trafikinformation spiller en vigtig rolle i forbindelse med afviklingen af driften. Trafikinformationen leveres i tæt samarbejde med Banedanmark. Der bliver desuden arbejdet kontinuerligt med nødberedskabsplaner og risikostyring for at kunne reagere hurtigt på driftsforstyrrelser og krisesituationer.

Der bliver stillet høje krav til leverandører gennem etiske retningslinjer i de indgåede leverandøraftaler. Retningslinjerne skal sikre ordentlige arbejdsforhold samt respekt for menneskerettigheder.

Nemt og trygt for kunderne

Det er vigtigt, at DSB's omkring ½ mio. daglige kunder kan købe deres togrejse nemmest muligt. Derfor har DSB investeret i udvikling af digitale løsninger. Det gælder eksempelvis DSB's app, som med Check ind gør det nemt for kunderne at samle alle billetter ét sted og samtidig giver adgang til fordele og rabatter. Desuden er det fortsat muligt at købe billetter og andre services på vores stationer, via vores hjemmeside samt i vores kundecentre.

DSB prioriterer hurtig fjernelse af graffiti samt overvågning for at kunne reducere hærværk, da graffiti påvirker både kunder og personale negativt. Stationernes visuelle udtryk og adgangsforhold har også indflydelse på trygheden. Puljen til trygge og attraktive stationer hjælper med at finansiere projekter til modernisering, tryghedsskabende initiativer og grønne tiltag samt bedre sammenhæng mellem stationer og nærområder.

Vi inddrager lokalsamfund i og omkring vores arbejde med stationsforbedringerne.

DSB Service & Retail driver 7-eleven butikker på vores stationer. Butikkerne spiller en aktiv rolle i kundens samlede rejseoplevelse, især oplevelsen på stationerne. I den forbindelse er der et ressourceforbrug af kioskvarer (opstrøms elementer i DSB's værdikæde).

Afsnittene Forretningsmodel, Strategi og Værdikæde indarbejder 'ved henvisning' oplysninger fra bæredygtighedsrapporten

Følgende er indarbejdet:

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

Nødvendig opgradering af jernbanen

Køreplanen er tilrettelagt for at sikre vækst og give kunderne den bedst mulige oplevelse med den tilgængelige jernbaneinfrastruktur. Det opnår vi gennem rettidig planlægning og robust trafikafvikling i samarbejde med Banedanmark.

Frem mod 2030 vil der blive foretaget en nødvendig opgradering af jernbanens infrastruktur for Fjern- & Regionaltog. Det vil omfatte sporarbejder, elektrificering af strækninger, udskiftning og opgradering af signalsystemer mv. Samtidig skal S-banen frem mod 2040 omlægges til et fuldautomatisk transportsystem. Det vil i perioder påvirke togdriften. I de perioder tilpasses køreplanen med færre tog eller togbusser, når det er nødvendigt.

Når opgraderingerne er færdige, vil den forbedrede infrastruktur og investeringerne i de nye tog resultere i færre forsinkelser, hyppigere afgange og kortere rejsetider. Omlægningen af S-banen vil endvidere gavne vækst og mobilitet i hele hovedstadsområdet. Alt sammen i mere miljøvenlige tog med lavere klimaaftryk. Samtidig vil de nye tog medføre en højere komfort for kunderne under togrejsen.

Indsats mod klimarisici

Klimarelaterede vejrhændelser kan påvirke afviklingen af togdriften gennem driftsforstyrrelser og midlertidige ændringer i togdriften. Hændelser som kraftig nedbør, stigende grundvand og kraftig vind, som kan medføre skader på køreledninger og nedfaldne træer, kan resultere i hastighedsnedsættelser, reduceret frekvens og kortvarig indstilling af togdriften.

Vejrhændelser håndteres i dag gennem etablerede beredskabs- og disponeringsplaner i samarbejde med Banedanmark - herunder overvågning og midlertidige tilpasninger af togdriften.

For at imødegå fremtidige klimarisici har DSB i 2025 gennemført en klimaresiliensanalyse, som indledningsvis afdækker virksomhedens sårbarhed over for fysiske klimarelaterede risici. Arbejdet bygger på Banedanmarks landsdækkende vurdering af jernbanenettets modstandsdygtighed over for klimarelaterede hændelser og er suppleret med lokationsspecifikke vurderinger af udvalgte driftskritiske DSB-lokationer. Fremskrivningerne er baseret på et højt udledningsscenarie (RCP 8.5[1]) og omfatter tre tidshorisonter frem mod år 2100.

Resultaterne vil i 2026 blive anvendt som grundlag for prioritering og dialog om klimatilpasning i samarbejde med Banedanmark og øvrige relevante aktører med henblik på også fremadrettet at sikre en robust og stabil togdrift.

Foto: Aarhus Hovedbanegård

1 Representative Concentration Pathway (RCP) 8,5 er et klimascenarie fra IPCC (FN's klimapanel), der beskriver en fremtid med meget høje udledninger af drivhusgasser og deraf følgende markant global opvarmning frem mod år 2100.

Strategi

DSB er Danmarks største udbyder af kollektiv transport og ejet af staten gennem Transportministeriet. Vores formål er **Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige**. Det indebærer at skabe værdi for kunder og samfund samt at tage aktivt samfundsansvar. Bæredygtighed er en central del af strategien, og vi arbejder målrettet på at reducere DSB's miljøaftryk ved at investere i energieffektive elektriske tog og opføre nye, energieffektive værksteder efter bæredygtighedsstandarder. Det skal være med til at sikre, at vores aktiviteter bliver gennemført med væsentlig lavere miljø- og klimapåvirkning fra 2030. Samtidig arbejder vi på at reducere klimapåvirkningen fra leverandørerne, så udledningen fra alle vores aktiviteter, inklusive værdikæden, når 'net-zero' i 2050.

Vi har et arbejdsmiljø, der fremmer mangfoldighed, inklusion og lige muligheder for medarbejderne. Det understøtter det målrettede arbejde med at tiltrække og fastholde kompetente og højtkvalificerede medarbejdere, der er med til at sikre, at vi når de strategiske mål.

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

Tre strategiske fokusområder

Strategien **Markedsorienteret DSB** har som ambition at gøre DSB lige så attraktivt for kunderne samt lige så konkurrence- og bæredygtigt som de bedste togoperatører i Europa. Strategien udfoldes i tre fokusområder:

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

Strategien skal understøttes gennem de daglige handlinger. DSB har formuleret fem løfter, som understøtter strategien samt guider de daglige valg og beslutninger:

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

Løfterne sikrer sammenhæng og hjælper os med at eksekvere strategien og nå vores mål.

Værdikæde

Målet er, at klimapåvirkningen fra vores drift skal være reduceret med 98 procent i 2030 (sammenlignet med 2019), mens hele værdikæden skal nå 'net-zero' i 2050.

Vi genanvender ressourcer og reducerer spild - eksempelvis gennem genbrug af uniformer og overskudsvarer fra 7-Eleven butikkerne.

DSB har indgået et partnerskab med Klimaskovfonden. For hver registreret erhvervsrejse giver DSB et bidrag til Klimaskovfonden. Siden 2023 har DSB endvidere givet et klimabidrag svarende til udledningerne for virksomhedens egne tjenesterejser med fly. Bidragene går til at rejse skov i Danmark, som optager CO_2. Hermed sikres det, at den udledte CO_2 bindes over de næste 100 år. Effekten medregnes ikke i DSB's klimaregnskab. I 2024 udledte DSB's registrerede erhvervsrejser afrundet 5.809 tons CO_2 og DSB's tjenesterejser med fly udledte 379 tons CO_2. Med en omkostning på 250 kr. pr. ton gav det et samlet bidrag på 1,5 mio. kr., som blev overført til Klimaskovfonden i 2025. Det samlede bidrag for 2025 opgøres efter offentliggørelsen af årsrapporten og forventes i samme størrelsesorden som 2024. Den faktiske tilplantning af arealer for bidragsåret 2025 ventes afsluttet i 2026.

Miljøpåvirkning

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

DSB's trafik køres på infrastruktur ejet og forvaltet af Banedanmark og Sund & Bælt. Klimaændringer skaber de største udfordringer, når de påvirker brugen af denne infrastruktur.

Den mest almindelige årsag til trafikforstyrrelser i Danmark er storme, der fører til nedfaldne køreledninger og væltede træer på skinnerne. Ifølge klimaprognoser forventes dette også fremover at være den væsentligste udfordring.

For at minimere konsekvenserne har Banedanmark i samarbejde med jernbaneselskaberne udarbejdet beredskabsplaner. Planerne sikrer, at de trafikale konsekvenser er kendte og kan håndteres hurtigt og effektivt.

Energiforbruget til togdrift og øvrig drift medfører en betydelig klimapåvirkning via både direkte og indirekte udledninger. Størstedelen af påvirkningen stammer fra vores værdikæde (Scope 3), mens de direkte udledninger primært skyldes brugen af dieseltog.

Togdriften bidrager også til luftforurening, især gennem udledning af ultrafine og fine partikler fra dieselafbrænding til fremføring af tog. Den påvirkning er lokal og mærkes langs togstrækningerne. Elektriske tog bidrager indirekte til luftforurening, hvor produktionen af el medfører lokal luftforurening af varierende omfang afhængigt af produktionsmetoden.

Biodiversitet og naturbeskyttelse

DSB har direkte påvirkninger på natur og biodiversitet som følge af togdrift samt drift, arealforvaltning og ejendomsudvikling. Påvirkningerne knytter sig primært til arealanvendelse og aktiviteter i og omkring værdifulde naturområder. I 2025 har vi forbedret vores opgørelse af potentielle direkte påvirkninger gennem en opdateret metode og et forbedret datagrundlag.

Socialt ansvar

For at kunne nå vores mål er det afgørende at kunne tiltrække og fastholde medarbejdere. Vi stræber efter at skabe en kultur, hvor medarbejdere føler sig værdsat, anerkendt og engageret. Det er nøglen til høj medarbejderloyalitet og et stærkt DSB. Manglende succes på området kan føre til højere medarbejderomsætning og produktivitetstab.

Et godt arbejdsmiljø er centralt i strategien og bidrager til medarbejderudvikling, en stærk virksomhedskultur samt en bære- og konkurrencedygtig arbejdsplads. I DSB er der fokus på både fysisk og psykisk trivsel. Vi arbejder for at gøre DSB til en attraktiv arbejdsplads med lavt sygefravær og få arbejdsulykker. DSB har en ambition om nul arbejdsulykker med særlig opmærksomhed på frontpersonalet, som er mere udsat for hændelser.

Vi stiller høje krav til vores leverandører og samarbejdspartnere - ikke kun til de varer og tjenester, de leverer, men også til deres samfundsansvar og deres arbejdsmiljø for medarbejdere. De skal overholde grundlæggende menneskerettigheder - herunder forbud mod børnearbejde, udøvelse af tvang eller udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

Som selvstændig offentlig virksomhed ejet af staten har DSB en særlig forpligtelse til at handle etisk og ansvarligt i det daglige arbejde, og i den måde vi driver forretning på.

DSB indgår partnerskaber med organisationer, der både støtter vores formål og viser stort engagement i social ansvarlighed. Eksempelvis samarbejder vi med Natteravnene for at øge trygheden på stationerne og med Livslinien for at forebygge selvmord på jernbanen. Det strategiske partnerskab med Røde Kors støtter sårbare mennesker både i Danmark og i verdens brændpunkter.

For et samlet overblik over DSB's indvirkninger, risici og muligheder henvises til afsnittet om DSB's dobbelte væsentlighedsanalyse.

DSB samarbejder også med foreningen VELKOMMEN HJEM for at hjælpe veteraner med en god 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.

Foto: IR4-eltogsæt på Lillebæltsbroen

Sådan skaber vi værdi

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**

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 trafik-kontraktindtægter fra staten

Vores aktiver (materiel og stationer)

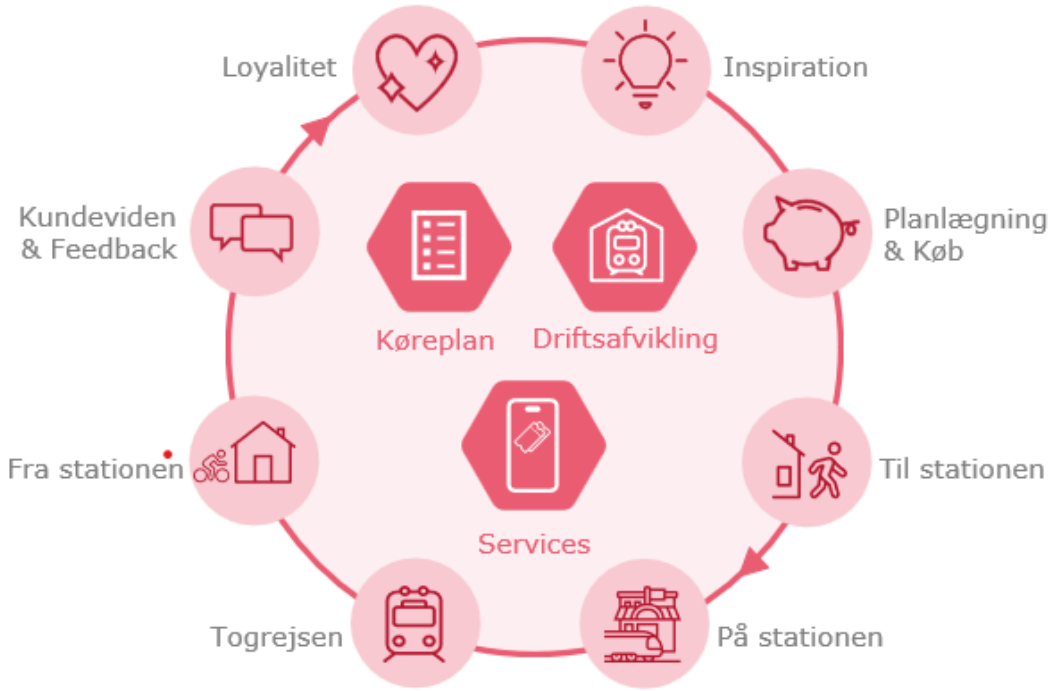
Vi har mere end 350 tog, der kører mere end 50 mio. km årligt og betjener knap 200 stationer

Mennesker og kultur

Vi har over 6.500 dygtige og talentfulde medarbejdere, der repræsenterer mere end 50 nationaliteter med stor diversitet

Partnerskaber

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



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

CASE STORY

AI er en integreret del af DSB

I DSB har vi arbejdet med kunstig intelligens siden 2016. Da de teknologiske gennembrud inden for feltet i 2022 gjorde generativ AI til allemandseje og viste teknologiens banebrydende potentiale, gav det anledning til en beslutning om at styrke det strategiske fokus. Derfor oprettede vi i 2023 **trAIn-programmet** - en intern, tværorganisatorisk AI-indsats. Programmet skal accelerere ansvarlig brug af kunstig intelligens, skabe en samlet retning for de løsninger, DSB indkøber og udvikler samt sikre, at de understøtter DSB's fælles strategiske mål. Det har været afgørende at opbygge AI-kompetencer i IT-organisationen for at indfri målsætningerne og levere på forretningens behov. I dag tæller afdelingen for Artificial Intelligence 19 medarbejdere.

Med et solidt fundament af kompetencer og værktøjer er vi godt rustet til at bygge videre på udviklingen og **sikre, at AI understøtter målet om at levere tog til tiden, til alle.**

Siden oprettelsen af **trAIn-programmet** i 2023 har 3.150 deltaget i AI-undervisning og hver måned gør i gennemsnit 1.400 brug af AI-værktøjerne på DSB AI Launchpad.

Viden er noget, vi deler

DSB har ikke ambitioner om at være markedsledende inden for udviklingen af kommercielle AI-produkter. Vores mål er at levere tog til tiden, til alle. AI bliver brugt til at nytænke processer og samarbejdsformer samt udvikle services, der følger med kundernes behov. Sideløbende med at have fokus på at styrke kerneforretningen med AI, er det også naturligt at tage aktivt del i samarbejder og vidensdeling for at fremme ansvarlig brug af kunstig intelligens og bidrage til den bredere AI-agenda. Vi har blandt andet bidraget til Dansk Industris hvidbog '**Ansvarlig brug af AI-assistenter i den offentlige og private sektor**'.

DSB er også **strategisk partner i AI-Kompetencepagten**, hvor vi sammen med andre danske virksomheder arbejder for at opkvalificere 1 million danskere i brugen af kunstig intelligens inden 2028. Derfor har vi blandt andet indgået et samarbejde med VUC, hvor vi tilbyder undervisning i praktisk brug af AI til 4.800 overenskomstansatte i DSB. Initiativet ligger i naturlig forlængelse af den forandringsledelsesindsats, som har været prioriteret højt fra start.

Uddannelse og opkvalificering

Uddannelse er nøglen til at udbrede AI og til at sikre værdiskabelse i hele organisationen. Vi har erfaret, at implementeringen af generative AI-værktøjer teknisk set er forholdsvis ukompliceret. De kan hurtigt udvikles og gøres tilgængelige for medarbejderne. Derimod er det langt mere krævende at ændre arbejdsvaner. Derfor har vi en vigtig opgave i løbende at uddanne, inspirere og generelt klæde vores ledere og medarbejdere godt på til en fremtid, hvor AI får en stadig større betydning i arbejdet.

For at sikre det nødvendige kompetenceløft er der søsat en række uddannelsesinitiativer, som løbende bliver tilpasset forretningens behov. I 2025 har der været 1.250 deltagere i interne undervisningstilbud. Tilbuddene spænder fra workshops i generelle AI-færdigheder som prompting og brugen af AI-værktøjer til mere skræddersyede formater tilpasset afdelingsspecifikke behov.

Tilgangen til AI har i takt med den teknologiske udvikling bevæget sig fra at fokusere på generelle værktøjer, som anvendes til udførelse af individuelle arbejdsopgaver til i dag at gøre AI til en fælles ressource på tværs af teams og afdelinger. Derfor bliver der arbejdet målrettet på at udvikle mere specialiserede og samarbejdsorienterede værktøjer, som er understøttet af uddannelsesinitiativer, der styrker den fælles opgaveløsning.

Det viser, at AI allerede i dag indgår som en naturlig og værdiskabende del af det daglige arbejde i DSB.

Risikostyring

Risikostyring er en integreret del af DSB's strategi og beslutningsproces

Risikostyring som ledelsesværktøj
Som udbyder af kritisk infrastruktur spiller DSB en central rolle i at sikre samfundets mobilitet. Som statsejet virksomhed er DSB samtidig særligt udsat for risici, der kan forstyrre driften.

DSB arbejder målrettet og systematisk med Enterprise Risk Management (ERM). Gennem denne proces identificeres, evalueres og rapporteres væsentlige risici - både finansielle og ikke-finansielle, som kan påvirke virksomhedens strategiske målsætninger og bæredygtighedsindsatser frem mod 2030. Disse risici håndteres effektivt, og der implementeres konkrete mitigeringstiltag på tværs af organisationen.

Hovedfokus for DSB's risikostyringsproces er at sikre en stabil og punktlig drift, der skaber værdi for både kunder og samarbejdspartnere i sektoren.

Governance
Bestyrelsen har det overordnede ansvar for at overvåge og opretholde en robust risikostyringsproces. Det omfatter blandt andet at etablere og vedligeholde systemer, der effektivt håndterer virksomhedens risici. Samtidig skal bestyrelsen løbende sikre, at systemerne til enhver tid lever op til virksomhedens interne retningslinjer.

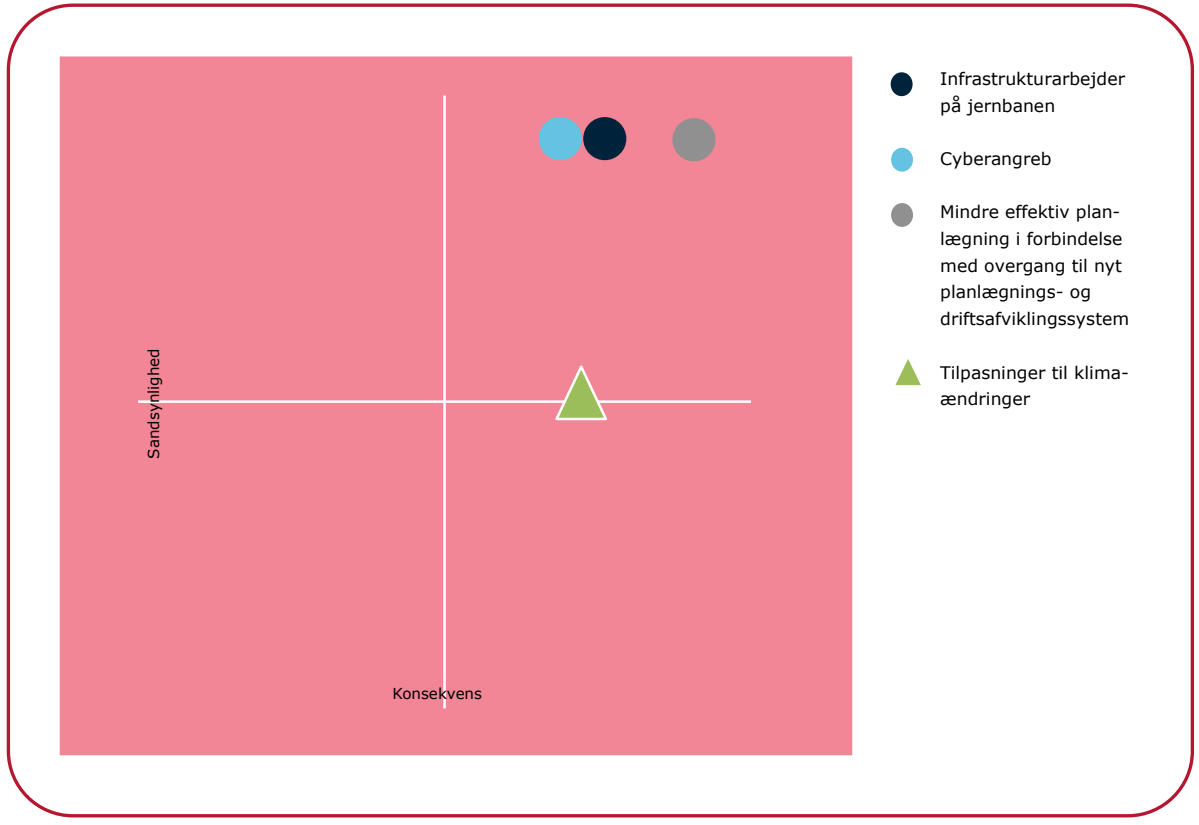
Finansielle og likviditetsmæssige risici
DSB er i den daglige drift eksponeret for en række finansielle risici, der primært vedrører renter, valutakurser og råvarepriser. Likviditetsmæssige risici er relateret til tilvejebringelse af likviditet samt modpartsrisici. DSB har ikke klassificeret disse risici som væsentlige risici. Håndteringen af de finansielle og likviditetsmæssige risici er nærmere beskrevet i Sektion 7 Finansielle forhold.

Dobbelt væsentlighedsanalyse
Risici relateret til bæredygtighed er et højt prioriteret område, der fortsat udvikles.

DSB har integreret sin dobbelte væsentlighedsanalyse - med fokus på miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige risici – i den eksisterende risikostyringsproces. Denne integration sikrer en holistisk tilgang til risikostyring, hvor bæredygtighedsrelaterede risici vurderes systematisk på lige fod med med operationelle og strategiske risici.

I 2025 har DSB fortsat arbejdet med at styrke koblingen mellem identificering af bæredygtighedsrelaterede risici i den dobbelte væsentlighedsanalyse og i risikostyringsprocessen.

Udvikling i 2025
De fire største risici, der blev identificeret i løbet af 2025 er vist til højre, hvor de er illustreret med udgangspunkt i deres deres potentielle konsekvens (efter risikovurdering).



Mindre effektiv planlægning i forbindelse med overgang til nyt planlægningssystem (IVU)

Risikobeskrivelse
En effektiv planlægningsproces er afgørende for at sikre robuste køreplaner. Stigende forsinkelse i processen i løbet af efteråret 2025 skyldes flere faktorer - herunder idrifts-sættelsen af et nyt planlægnings- og drifts-afviklingssystem. Det har gjort opgaverne mere komplekse, da brugerne skal opbygge rutine i det nye system. Det har ført til fejl og mangler i planerne, som har påvirket togdriften negativt i en periode med sene afklaringer af infrastrukturarbejder.

Mitigerende tiltag
For at reducere forsinkelsen i planlægnings-processen har DSB iværksat en række ini-tiativer i tæt samarbejde med leverandøren af det nye system. Det omfatter blandt andet en Task Force og en Strategic Work Force til fejlretning samt gentræning af brugere. Indsatsen for at identificere og rette fejl sikrer, at ændringerne i planerne bliver håndteret mere effektivt. Der er desuden fokus på bedre kommunikation og støtte til det kørende personale blandt andet via øget tilstedeværelse af ledere samt ugentlig opfølgning for at skabe forståelse og fremdrift. Herudover er der tilført ekstra ressourcer samt indført en godkendelses-proces for planændringer, hvilket giver bedre vilkår for at øge kvaliteten af planerne.

Cyberangreb

Risikobeskrivelse
Målrettede afbrydelser af DSB's kritiske IT-systemer udgør fortsat en betydelig risiko. Disse kan skyldes omfattende ransomeware-angreb, cloud-afbrydelser eller bredere cyberangreb på DSB's systemer og netværk. Angrebene truer både tilgængeligheden og integriteten af vores data og kan få alvorlige konsekvenser.

Uautoriseret adgang, ødelæggelse af data og systemer samt korruption eller manipulation af data vil kunne få langsigtede følger for togdrift, kunder og omdømme. På længere sigt risikerer vi også at hæmme den grønne omstilling, hvis kunder vælger alternative transportformer.

Mitigerende tiltag
I 2025 har vi fortsat styrket IT-infrastruktur og -systemer for at beskytte kritiske og føl-somme data, aktiver og DSB's forretning mod den stigende globale trussel fra cyber-kriminalitet. Samtidig har vi et stærkt fokus på at øge medarbejdernes bevidsthed om cybertrusler, da deres viden og adfærd er afgørende for at minimere angreb.

Infrastrukturarbejder på jernbanen

Risikobeskrivelse
De omfattende infrastrukturarbejder på tværs af landet påvirker fortsat DSB og strækker sig nu over længere perioder. Infrastrukturarbejderne, som er en del af de nødvendige politisk besluttede investeringer i jernbanen, vil fortsætte i mange år. Det stiller større krav til planlægning og øger kompleksiteten i den daglige drift.

Mitigerende tiltag
Vi arbejder løbende på at minimere generne fra både igangværende og kommende infra-strukturarbejder, så kunderne oplever fær-rest mulige forstyrrelser. Vores køreplan er designet til hurtigt at kunne genoprette trafikken ved forsinkelser.

Derudover samarbejder vi tæt med Bane-danmark om at koordinere replanlægninger gennem fælles processtyringsværktøjer, der effektivt understøtter planlægningsproces-sen.

For at skabe større robusthed under infra-strukturarbejder har vi indført en mere kon-servativ planlægningsproces, hvor vi nedju-sterer trafikken og dermed bedre kan hånd-tere mindre forsinkelser.

Tilpasning til klimaforandringer

Risikobeskrivelse
Klimaforandringer udgør en væsentlig risiko for DSB. Oversvømmelser af spor, værk-stedsområder og stationer - især på udsatte steder som København H - kan forårsage omfattende skader på infrastrukturen. Det kan resultere i dyre reparationer og behov for midlertidig genhusning af togpersonale. Derudover kan øgede forsinkelser og aflys-ninger føre til højere omkostninger til erstat-ningskørsel, rejsetidsgaranti og udbedring af skader. Udfordringerne understreger nødven-digheden af en styrket indsats mod klimare-laterede risici.

Mitigerende tiltag
DSB arbejder tæt sammen med Banedan-mark om beredskabsplaner på kritiske stræk-ninger. Det inkluderer overvågning og hånd-tering af vejrhændelser samt implementering af hastighedsnedsættelser, når det er nød-vendigt. For centrale knudepunkter som København H og Storebæltsforbindelsen er der gennemført analyser af klimasikrings-indsatser baseret på data fra DMI's Klima-atlas og FN's klimascenarier.

Desuden samarbejder DSB med kommuner og Banedanmark om stormflodssikring for at styrke modstandsdygtigheden over for frem-tidige vejrudfordringer.

Resultater

Kunder	24
Togdrift	27
Service & Retail	30
Ejendomsudvikling	31
Investeringer	32
Finansiering	34

Foto: Elektrificeret strækning mellem Lunderskov og Vejen

Kunder

Vækst i Fjern- & Regionaltog

I 2025 blev der foretaget i alt 59,9 mio. rejser med Fjern- & Regionaltog. Det svarer til en vækst på 2,3 mio. eller 4 procent i forhold til 2024.

Stigende markedsandel over Storebælt

Togtrafikken mellem landsdelene fortsætter sin vækst. Der blev i 2025 foretaget 9,7 mio. rejser med tog over Storebælt. Det er det højeste antal nogensinde og en stigning på 8 procent i forhold til 2024.

Det samlede antal rejser over Storebælt vokser. Samtidig stiger togets andel af alle rejser over Storebælt. Markedsandelen er i 2025 steget fra 27,7 til 28,9 procent. Væksten i landsdelstrafikken er sket på tværs af alle kundesegmenter og er især drevet af et øget salg af Orange-billetter. I 2025 udgjorde de populære Orange-billetter 57,7 procent af alle togrejser over Storebælt.

Orange-billetter skaber nye rejser i regionaltogstrafikken

Introduktionen af Orange-billetter på korte strækninger på Sjælland har medført en vækst i de regionale togrejser. Salget af Orange-billetter på Sjælland er steget med 7 procent. Analyser har vist, at syv ud af ti kunder, der rejser med en regional Orange-billet, ellers ville have valgt et andet billetprodukt, mens to ud af ti ville have taget bilen. Én ud af ti ville slet ikke have rejst, hvis ikke den prisvenlige Orange-billet havde været tilgængelig.

Rekordår for erhvervsrejser

En målrettet indsats har medført, at DSB i 2025 har oplevet en markant vækst i erhvervsrejser. Togrejser er blevet populære, fordi medarbejdere kan arbejde undervejs, priserne er konkurrencedygtige, og virksomhederne kan reducere deres CO_2-aftryk.

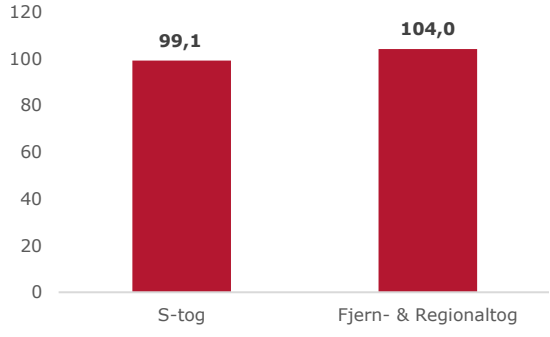
DSB arbejder også med at gøre rejser mere praktiske og digitale. Eksempelvis er erhvervskortet blevet integreret i DSB-appen, hvilket gør det nemmere for kunderne. DSB vil fortsat styrke partnerskaber og bæredygtige løsninger for at forblive virksomhedernes foretrukne transportvalg.

Omsætningen for erhvervsrejser steg i 2025 med 10 procent sammenlignet med 2024. Samtidig har der været en vækst på 15 procent i omsætningen for erhvervskort. Implementeringen af nye og forbedrede IT-løsninger samt mere fleksible betalingsmuligheder har bidraget til, at flere af landets største virksomheder har valgt at indgå aftaler med DSB. I 2025 blev der indgået 1.217 nye erhvervsaftaler.

FIGUR 4:

Kunder i 2025

INDEKS I FORHOLD TIL 2024



TABEL 1:

Antal rejser

1.000 rejser	2025	2024	Vækst Abs.	Vækst Pct.
Sjælland	37.458	35.987	1.471	4
Vest (Jylland og Fyn)	10.764	10.674	90	1
Øst/vest (over Storebælt)	9.721	8.981	740	8
Øvrige	1.966	1.938	28	1
Fjern- & Regionaltog	**59.909**	**57.580**	**2.329**	**4**
S-tog	111.070	112.050	-980	-1
I alt	**170.979**	**169.630**	**1.349**	**1**

Direkte internationale togrejser

For at imødekomme kundernes stigende efterspørgsel efter nem selvbetjening lancerede DSB i juni en ny netbutik til udlandsrejser. Den nye løsning har et forbedret flow og en øget brugervenlighed.

Fra slutningen af 2025 har det også været muligt at bestille rejser til de nye direkte tog fra København til Berlin og Prag, som bliver en realitet fra maj 2026. Det er resultatet af et tæt samarbejde mellem DSB, tyske Deutsche Bahn (DB) og tjekkiske České Dráhy (ČD). Rejsetiden bliver blot syv timer mellem København og Berlin og 11 timer mellem København og Prag.

2025 markerede året med det højeste antal direkte internationale rejser. Væksten forventes at fortsætte i takt med indfasningen af de nye EC-togvogne, som sikrer en øget kapacitet.

Togrejser er et miljøvenligt alternativ til flyrejser, hvor kunderne kan nyde landskabet og samtidig reducere deres CO_2-aftryk i forhold til flyrejsen.

Vækst på de fleste S-togsstrækninger

Der har i 2025 været vækst på de fleste S-togsstrækninger, men i særlig grad på strækningerne mod Farum og Frederikssund, som havde en vækst på henholdsvis 12 og 6 procent.

Der har i en årrække ikke været store sporarbejder på S-banen. I 2025 har det omfattende arbejde med sporfornyelse på S-togs strækning mellem Svanemøllen og Hillerød reduceret antallet af tog mod Hillerød, Klampenborg og Frederikssund samt på Ringbanen. Antal tog mod Hillerød har været reduceret med 20 procent, mens antal tog på de øvrige strækninger har været reduceret med 5 procent. For kunderne har det betydet færre siddepladser og dårligere komfort. Det har betydet et fald i antal rejser i S-tog på 1,0 mio. i forhold til 2024.

DSB har gennemført flere initiativer for at få kunderne tilbage i S-toget. Blandt andet kampagnen 'Det' jul. Det' gratis.', som gav kunderne mulighed for at rejse gratis med S-tog de sidste fem søndage i 2025. Det medførte en stigning i antal rejser på 214.000 i forhold til de samme søndage året før. Samtidig gav det 98.000 nye DSB Plus medlemmer og 38.500 nye aktive brugere i DSB's app.

Fremgang for digitale løsninger

De nye digitale løsninger giver kunderne en mere fleksibel og brugervenlig rejseoplevelse. De digitale løsninger giver samtidig kunderne et bedre overblik over rejser og udgifter. Kunderne har taget godt imod de digitale løsninger: Antal rejser købt digitalt med Rejsekort og Check ind er steget fra 13,5 mio. i 2024 til 70,5 mio. i 2025.

Det fysiske rejsekort bliver udfaset i løbet af 2026, da systemet, der understøtter det, er teknologisk forældet. Samtidig er de blå punkter vedligeholdelseskrævende. I løbet af 2025 har DSB gennemført flere kampagner for at gøre kunderne opmærksomme på udfasningen og sikre at få flest mulige kunder over på de digitale løsninger i god tid inden udfasningen.

Et nyt fysisk kort, Basiskort, bliver lanceret i løbet af 2026 til de kunder, som ikke har mulighed for eller ønsker at gøre brug af de digitale løsninger. Der bliver installeret nye kortlæsere til Basiskort på stationer og i busser.

Cykel og tog - en grønnere rejse fra dør til dør

Kombinationen af cykel og tog er en effektiv og klimavenlig rejseform. Det giver kunderne fleksibilitet, reducerer trængslen på vejene og bidrager til en sundere og mere bæredygtig hverdag. DSB har derfor gjort det til en strategisk prioritet at styrke samspillet mellem cykel og tog.

I samarbejde med Cyklistforbundet arbejder DSB målrettet på at gøre det nemmere og mere attraktivt at tage cyklen med på rejsen. Fokusområderne omfatter blandt andet:

- Betydeligt forbedrede og mere trygge cykelparkeringsmuligheder ved stationerne
- Bedre adgangsveje og ramper, så det bliver lettere at tage cyklen med ind og ud af stationerne
- Øget kapacitet og fleksibilitet til cykler i togene - særligt på de mest trafikerede strækninger

Initiativerne skal sikre en endnu bedre og mere klimavenlig rejseoplevelse for kunderne, samtidig med at de understøtter den nationale ambition om flere cyklister og færre biler i myldretiden.

Målrettet arbejde for større tryghed

DSB arbejder målrettet på at sikre trygge, enkle og behagelige rejser for alle kunder. Det bliver blandt andet understøttet gennem initiativer som tryghedstelefonen, tryghedsvagter på S-banen samt fodbold- og børneguider. I 2025 fortsatte DSB arbejdet med at sikre tryghed for alle kunder - både på stationer og i tog.

Tryghedsvagter

Tryghedsvagterne, som har været en del af DSB's indsats siden 2022, er fortsat synlige på S-togslinjerne både dag og nat. Deres tilstedeværelse har en dokumenteret positiv effekt på kundernes oplevelse af tryghed. En undersøgelse fra 2024 viste, at 80 procent af de rejsende, der havde mødt tryghedsvagterne, følte sig mere trygge, især i aftentimerne.

Med udgangspunkt i de positive resultater fra tidligere år har vi i 2025 forberedt udvidelsen af tryghedsvagter til flere stationer i 2026, herunder Roskilde og Kystbanen.

Overvågning

I løbet af året er der investeret yderligere i styrket realtidsovervågning på stationerne. Overvågningskameraerne, som allerede har øget trygheden for mange rejsende, er blevet en endnu vigtigere del af indsatsen. Realtidsovervågningen på stationer samt bemanding og kapacitet i overvågningscentret er desuden blevet udvidet fra 1. januar 2026.

Kampagne med fokus på kundernes egen opførsel

DSB har i 2025 sat fokus på, hvordan kunderne selv kan bidrage til en bedre og tryggere rejse for alle ved at tænke over deres egen opførsel i toget. Kampagnen **'Sammen om en god rejse'** har formålet at fremme god togadfærd og skabe en tryg rejseoplevelse gennem opmærksomhed på små hensyn. Med kampagnen håber DSB at inspirere kunderne til at tænke over deres egen opførsel i toget og tage ansvar for en tryg og god rejseoplevelse for alle.

Graffitiafrensning

Graffiti er en vedvarende udfordring, der kræver betydelige ressourcer og påvirker både driften og kundernes rejseoplevelse negativt. Der var i 2025 en stigning i såkaldt 'full train'-malerier, hvor hele tog bliver dækket af graffiti. Samtidig fortsatte

graffiti-turismen, hvor personer rejser til Danmark for at udføre hærværk på togene. Der blev i 2025 afrenset 307.000 m² graffiti på S-tog og 17.000 m² på Fjern- & Regionaltog.

DSB arbejder løbende med at reducere hærværk gennem overvågning og hurtig fjernelse af graffiti. Graffiti forbliver en udfordring, men DSB's indsats i 2025 har bidraget til en mere effektiv håndtering af hærværk og en forbedret indsats mod indvendig graffiti. DSB fortsætter med at prioritere indsatsen for at sikre en ren og tryg rejseoplevelse for alle kunder.

Pulje til trygge og attraktive stationer

I december blev puljen til trygge og attraktive stationer forhøjet med 35 mio. kr. Dermed er den samlede økonomiske ramme 385 mio. kr. Ved årets udgang var 20 projekter vedtaget, hvoraf fire er afsluttet.

Puljen har i 2025 bidraget til at forbedre stationernes visuelle udtryk, adgangsforhold og tryghed for de rejsende. Samtidig er der lagt vægt på grønne tiltag og pendlerparkering for at skabe en mere bæredygtig og sammenhængende infrastruktur. Med 98 mio. kr. tilbage i puljen forventes yderligere projekter at blive udmøntet i 2026. Samtidig vil der i de kommende år være fokus på eksekvering og færdiggørelse af de igangsatte projekter.

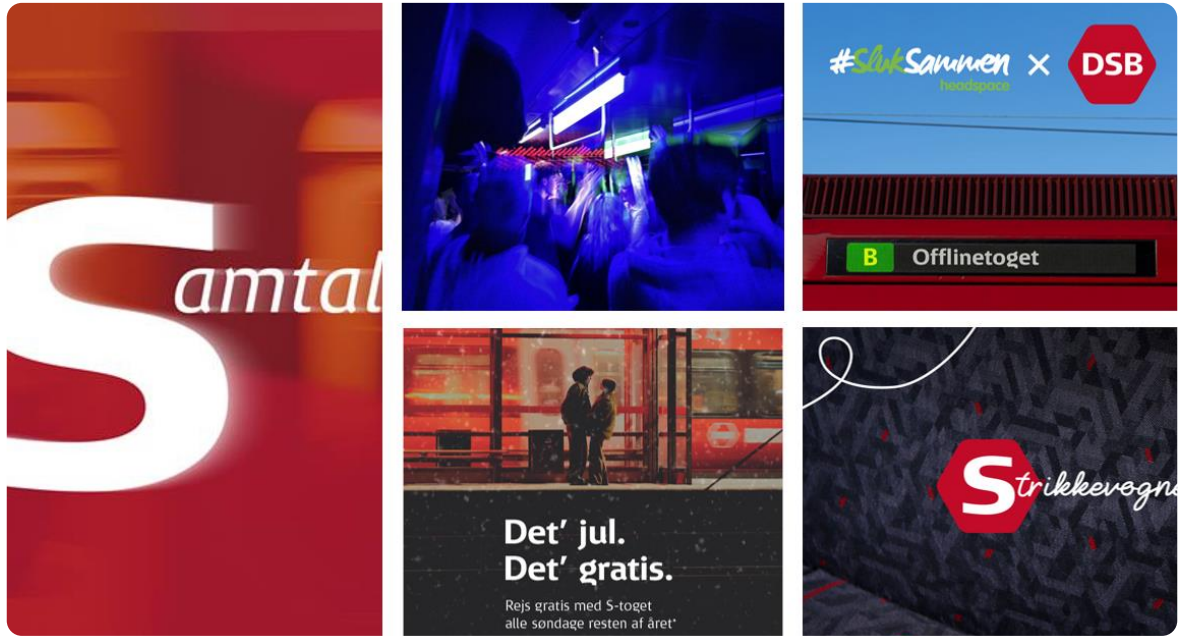


Foto: De forskellige events i S-tog i 2025

Flere events i S-tog i 2025

S-tog har i 2025 fået stor medieopmærksomhed i forbindelse med en række særarrangementer:

- I januar kørte **Technotoget** med 800 glade gæster. Mere end 10.000 deltog i konkurrencen om at komme med
- I marts var kunderne meget begejstrede for **Samtalekupéen**. Mange har spurgt, om den ikke skal blive
- I september var det **Offlinetoget**, som kørte med fokus på at fremme fællesskab og nærvær samt reducere skærmtid
- 30. november kørte **Strikkevognen** som en del af DSB's strategiske samarbejde med Røde Kors for at støtte Røde Kors' Julehjælp
- Søndage i uge 48-52 kunne alle **rejse gratis** med S-tog, hvilket gav 214.000 ekstra rejser end de tilsvarende dage sidste år

DSB har desuden styrket togoplevelsen i forbindelse med store events og indsat flere tog ved større arrangementer. Fra 2026 vil der være 10-minutters drift frem til midnat hver fredag, hvilket yderligere forbedrer kundernes rejsemuligheder.

Rekordår for omdømmet

DSB har i mere end 20 år fået målt sit omdømme af RepTrak efter RepTrak-modellen. De seneste år har omdømmet samlet set ligget historisk højt med bedømmelsen 'stærkt', og scoren for 2025 blev samlet set den højeste, vi har fået målt.

Resultatet er kulminationen på et målrettet arbejde med at kommunikere klart, ærligt og tydeligt om togets rolle og DSB's resultater i arbejdet med at skabe sammenhæng for hundredtusindvis af kunder hver dag. Det gælder både rigtig gode dage og mindre gode dage.

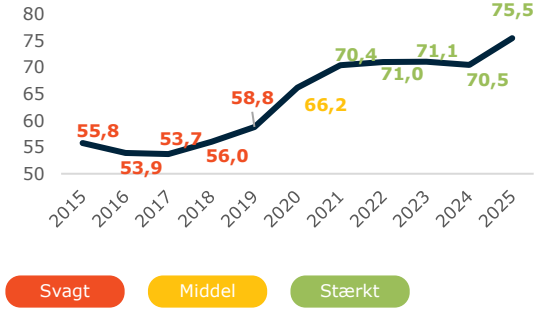
"Man kan ikke kommunikere sig til et godt omdømme. Man kan lyse på de ting, der hjælper eller gør en positiv forskel for de rejsende. Omdømme skabes i kundernes møde med os i hverdagen."

Niels-Otto Fisker,
underdirektør Kommunikation & Branding

FIGUR 5:

Omdømme

GENNEMSNIT FOR ÅRET



Togdrift

2025 har været et år med væsentlige udfordringer for afviklingen af togdriften. Kundepunktligheden er faldet siden 2024. Det hænger især sammen med omfattende infrastrukturprojekter, driftsforstyrrelser og implementering af nyt system til planlægning og drift.

S-tog fastholder høj kundepunktlighed
Kundepunktligheden i S-tog har i 2025 fortsat ligget på et højt niveau og over kontraktmålet på 92,4 procent. Der er dog sket et fald fra 96,0 til 94,1 procent fra 2024 til 2025. Faldet skyldes primært forhold, der hænger sammen med de omfattende sporarbejder på en af S-togs mest trafikerede strækninger, Nordbanen, mellem Svanemøllen og Hillerød. Arbejdet er en nødvendig opgradering af infrastrukturen, men har haft en mærkbar effekt på den daglige drift og dermed også på kunderne. De har oplevet togbusser, omlagte linjer og en generelt begrænset kapacitet på hele S-togsnettet.

Oveni det omfattende arbejde på Nordbanen har der i slutningen af året været en række fejl relateret til infrastrukturen. De har medført lokale hastighedsnedsættelser på helt ned til 20 km/t. DSB og Banedanmark har arbejdet tæt sammen for at mindske påvirkningerne og prioritere rækkefølgen for udbedringer med fokus på at begrænse generne for kunderne mest muligt inden juletrafikken.

Set i lyset af de ovenfor nævnte udfordringer er det meget tilfredsstillende, at kundepunktligheden i S-tog fortsat ligger over kontraktmål. Den høje kundepunktlighed i S-tog medvirker til, at kunderne i hovedstadsområdet i høj grad kan stole på den kollektive transport.

Sporarbejder og nyt planlægningssystem har påvirket punktlighed i Fjern- & Regionaltog
I Fjern- & Regionaltog er kundepunktligheden faldet fra 76,6 procent i 2024 til 73,2 procent i 2025.

Store infrastrukturprojekter har reduceret kapaciteten på centrale strækninger. Det omfatter blandt andet strækningen Roskilde-København, hvor sporfornyelsen ved Høje Taastrup påvirkede mange af Fjern- & Regionaltogs kunder i hovedstadsområdet. I perioden medio marts til ultimo august har projektet påvirket kundepunktligheden negativt med i alt 2,1 procentpoint. Påvirkningen skyldes, at det ikke var muligt at køre med den tilpassede planlagte hastighed samtidig med, at der var færre spor til rådighed på stationen. DSB og Banedanmark havde tæt koordinering for at mindske projektets kundepåvirkning. Banedanmark har udarbejdet en række interne læringspunkter for at forhindre lignende påvirkninger ved fremtidige projekter.

I 2025 har infrastrukturens tilstand haft en større påvirkning på punktligheden end forventet - særligt hen over sommeren. Det har betydet hastighedsnedsættelser, som har forsinket mange kunder på centrale strækninger som København-Fredericia.

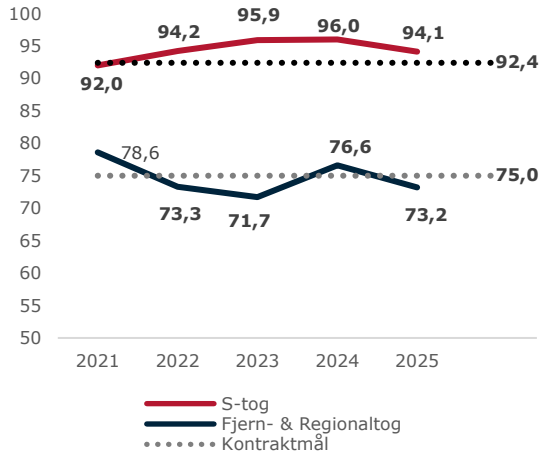
Siden uge 14 i 2025 har spor 4-7 været spærret på Aarhus H i forbindelse med væsentlige opgraderinger af infrastrukturen - herunder forberedelser til elektrificering og udrulning af nyt signalsystem. Den omfattende ombygning på og ved Aarhus H har betydet, at der har været færre regionaltog i Østjylland uden for myldretiden samt længere rejsetider i landsdelstrafikken. Overordnet har ombygningen ikke haft større konsekvenser for kundepunktligheden ind og ud af Aarhus. I forbindelse med en afsporing 5. oktober blev det dog tydeligt, at ombygningen gør togtrafikken meget følsom over for store forstyrrelser. Som følge af den begrænsede sporkapacitet omkring stationen var det i en periode ikke muligt at betjene Aarhus H.

Hver gang et infrastrukturprojekt afsluttes, er det til gavn for kunderne. Elektrificeringen og udrulningen af det nye signalsystem vil medføre kortere rejsetid samt en mere fleksibel og stabil afvikling af trafikken og dermed flere tog til tiden.

I slutningen af oktober har DSB implementeret et nyt fælles planlægnings- og driftsafviklingssystem, IVU.rail, for Fjern- & Regionaltog. Systemet erstatter en række ældre systemer og er implementeret for S-tog i 2024. Der er tale om standardsoftware, som er meget stærkt til at styre, planlægge og optimere driftsafviklingen i transportvirksomheder. Systemet anvendes af mere end 500 operatører - heriblandt de største togoperatører i Europa.

Selve migrationen forløb uden større påvirkning for kunderne. Der har siden ibrugtagningen været et fald i kundepunktligheden i Fjern- & Regionaltog, som til dels skyldes det nye system. Indledningsvist arbejdede systemet langsommere end forventet, hvilket har udfordret planlægningen og driftsafviklingen. Sidstnævnte har haft en forstærkende effekt i forbindelse med hændelser, som også normalt forstyrrer togdriften. I samarbejde med leverandøren, IVU, har DSB arbejdet på at få løst fejl og foretaget de nødvendige tilpasninger for at forbedre brugen af systemet. Der har derfor i indkøringsperioden været flere forsinkelser og aflysninger.

FIGUR 6:
Kundepunktlighed[1)]



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

Positiv udvikling i driftsstabiliteten

I 2025 har S-eltogsættene fastholdt driftsstabiliteten fra 2024. I Fjern- & Regionaltog har driftsstabiliteten været højere i 2025 end i 2024 for alle litra bortset fra IC3-togsættene.

Som følge af målrettet vedligeholdelse og optimering er driftsstabiliteten for IC4-togsættene steget med 35 procent i forhold til 2024.

Den lavere driftsstabilitet for IC3-togsættene hænger fortsat overvejende sammen med de problemer, der har været med leverancer af reservedele i 1. halvår. IC3-togsættene udgør fortsat en central del af togtrafikken i Danmark og er fortsat den litratype med den højeste produktion.

Driftsstabiliteten for IR4-eltogsæt er forbedret i 2025. Den positive udvikling skyldes blandt andet en generelt tættere overvågning af IR4-flåden, softwareopgraderinger samt en øget anvendelse af eltogsættene i InterCity-trafikken.

Dobbeltdækkervognene og EB-ellokomotiverne har haft en markant stigning i driftsstabiliteten. EB-ellokomotiverne ligger dog stadig under mål som følge af softwarefejl. For dobbeltdækkervognene hænger fremgangen sammen med et mere stabilt eftersyns-flow, som muliggør flere vedligeholdelsesopgaver. Der arbejdes tæt sammen med Siemens om en softwareopdatering, der kan løse fejlene for EB-ellokomotiverne. Begge litra anvendes i den sjællandske regionaltogstrafik.

Driftsstabiliteten for Deutsche Bahns IC1-togvogne har udviklet sig positivt med en stigning på 20 procent.

DSB's tiltag for at øge kvaliteten af fejlsøgning og -udbedring samt overvågning af togflåden og prioritering af togsæt til værksted har sikret en stabil driftsstabilitet for S-eltogsættene. Dermed er den positive udvikling i driftsstabiliteten fra 2024 fastholdt.

TABEL 2:

Driftsstabilitet (Antal kørte kilometer mellem hændelser[1])

Kilometer (1.000)	2025	2024	Vækst Abs.	Vækst Pct.
IC4-togsæt	8,9	6,6	2,3	35
IC3-togsæt	33,8	42,0	-8,2	-20
IR4-eltogsæt	43,1	38,3	4,8	13
Dobbeltdækkervogne	48,5	37,7	10,8	29
IC1-togvogne	15,9	13,2	2,7	20
EC-vognformationer[2]	3,0	-	-	-
EB-ellokomotiver	43,8	32,7	11,1	34
S-eltogsæt	32,7	32,7	0,0	0

[1] En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.
[2] EC-vognformationer har været i drift siden 3. november 2025. Hver EC-vognformation består af 15 EC-togvogne.

Stabil kilometerproduktion

Samlet set er antal kørte kilometer i 2025 på niveau med 2024.

TABEL 3:

Kørte kilometer[1]

Kilometer (1.000)	2025	2024	Vækst Abs.	Vækst Pct.
IC4-togsæt	5.565	6.177	-612	-10
IC3-togsæt	29.209	28.203	1.006	4
IR4-eltogsæt	11.717	12.211	-494	-4
Dobbeltdækkervogne[2]	22.438	22.661	-223	-1
IC1-togvogne[2]	8.162	7.870	312	4
EC-vognformationer[3]	685	-	-	-
EB-ellokomotiver	6.754	6.532	222	3
S-eltogsæt	18.442	18.608	-166	-1

[1] Kørte kilometer er det sammenlagte antal kilometer kørt i Danmark.
[2] Kilometer for dobbeltdækkervogne og IC1-togvogne opgøres pr. vogn, uanset at der typisk er koblet flere vogne sammen.
[3] EC-vognformationer har været i drift siden 3. november 2025. Hver EC-vognformation består af 15 EC-togvogne.

AI advarer om personer i spor

DSB har implementeret en AI-baseret løsning på Østerport og Nordhavn stationer. Den registrerer, hvis en person bevæger sig ned på skinnerne. Når det sker, adviseres S-banefø-reren i det næste tog automatisk, så der kan udvises ekstra opmærksomhed ved indkørsel til perronen. Løsningen stopper ikke toget, men hjælper med at øge sikkerheden ved at gøre medarbejderne mere opmærksomme og give mulighed for at sænke hastigheden.

God fremdrift i opgradering af S- og IR4-eltogsæt

Arbejdet med at modernisere S-togsflåden som led i strategien for at forbedre kundeoplevelsen og fremtidssikre togdriften er fortsat i 2025. Det første fuldt opgraderede S-eltogsæt blev sat i drift i juni efter en omfattende opgradering både ud- og indvendigt. Toget er blandt andet blevet udstyret med blank rød folie, opdateret interiør med nye sædebetræk, dæmpede farver på vægge og lofter samt LED-destinationsskilte.

Ved årets afslutning er 64 ottevogns- og ét firevognstogsæt fuldt udstyrede med digitale destinationsskærme på front og sider. De resterende S-eltogsæt er som minimum udstyret med skærme på fronten og/eller på forreste og bageste vogn. Derudover er foliering gennemført for 78 ottevogns- og 12 firevognstogsæt, mens den indvendige opgradering er afsluttet for 74 ottevogns- og ét firevognstogsæt.

Det er forventningen, at opgraderingen af S-eltogsættene vil være afsluttet ved årets udgang.

"Moderniseringen af S-togsflåden er et vigtigt skridt i vores strategi for at forbedre kundeoplevelsen. De første fuldt opgraderede tog er i drift, og vi er godt på vej til at fremtidssikre vores tog med tidssvarende teknologi og forbedret komfort."

Per Schrøder, direktør for Drift

Opgraderingen af IR4-eltogsættene er også fortsat i 2025 og følger stadig planen. I løbet af 2025 har 11 togsæt fået den karakteristiske røde farve samt en omfattende fornyelse indvendigt. Gulve og tæpper er blevet udskiftet, vægge renoveret og sæder ompolstret. Dermed står 12 IR4-eltogsæt tilbage til opgradering i 2026, inden hele flåden fremstår ensartet og harmonisk. Det er fortsat forventningen, at alle 43 togsæt er opgraderede inden udgangen af 2026.

Foto: Interiør i opgraderet S-tog

Foto: Opgraderet IR4-eltogsæt klar til at forlade værkstedet

Service & Retail

Som en del af kundeoplevelsen understøtter DSB gennem Service & Retail kundernes behov for service og catering i forbindelse med togrejsen. Service & Retail driver DSB's 61 7-Eleven butikker, bagagecentret på Københavns Hovedbanegård samt catering i togene. Butikkerne tilbyder et bredt sortiment af mad og drikke med fokus på hurtig ekspedition, 'on-the-go'-produkter og digitale betalingsløsninger.

Forretningsområdet spiller en vigtig rolle for at kunne tilbyde kunderne et fysisk billetsalg samt muligheden for at kunne købe mad, drikke og snacks på hele rejsen. Det bidrager dermed til den samlede kundetilfredshed.

Samtidig sikrer medarbejderne synlig tilstedeværelse og hjælper rejsende og kunder med information, vejvisning og billetter, hvilket bidrager til tryghed og tilgængelighed i stationsmiljøet.

Service & Retail er en integreret del af DSB's værdikæde og understøtter fokus på kundeoplevelse, digitalisering og bæredygtighed. Loyalitetsprogrammet DSB Plus belønner kunder for deres rejser og køb blandt andet via point, som kan anvendes til køb i 7-Eleven butikkerne på stationerne. Det understøtter strategien om at skabe loyalitet og øge kundetilfredsheden.

I 2025 har Service & Retail åbnet en ny DSB 7-Eleven butik på København Syd, som forventes at blive et meget stort trafikalt knudepunkt i København i fremtiden.

Foto: Åbning af DSB's 7-Eleven butik på København Syd

Catering i togene

DSB tilbyder catering til 1. klasse med fokus på høj kvalitet og en god oplevelse for kunderne.

Automaterne ombord servicerer i øjeblikket med kolde drikke, men i det nye togmateriel bliver sortimentet udvidet til også at omfatte varme drikke og snacks.

Bagagecentret på København H

Bagagecentret på København H gør rejsen lettere for tusindvis af kunder hver dag. Her tilbydes opbevaring af bagage, fleksible løsninger til både korte og lange ophold samt personlig service, der skaber tryghed og komfort på en travl station.

Et tilfredsstillende år

2025 har generelt været præget af forbrugertilbageholdenhed i detailhandelen. Derfor er det meget tilfredsstillende, at både nettoomsætning og resultat før skat er steget i forhold til 2024. Det understreger, at Service & Retail spiller en vigtig rolle i den samlede kundeoplevelse, matcher kundernes behov og dermed skaber værdi i forbindelse med rejsen - også i et udfordret marked.

TABEL 4:

Hoved- og nøgletal i Service & Retail

			Vækst	
(mio. kr.)	**2025**	**2024**	**Abs.**	**Pct.**
Indtægter i alt	1.206	1.165	41	3
Resultat før skat	31	19	12	60
Egenkapital i alt	66	56	10	18
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	693	710	-17	-2

"I Service & Retail arbejder vi hver dag for at gøre det nemt og bekvemt for vores kunder. Gennem innovation, stærke partnerskaber og et skarpt fokus på kvalitet sikrer vi, at vores løsninger lever op til kundernes behov."

Martin Zunda, administrerende direktør
DSB Service & Retail A/S

Fokusområder i 2026

I 2026 vil der fortsat være fokus på kundeoplevelse, effektiv drift og bæredygtighed samtidig med, at de store stationsprojekter bliver understøttet.

Et centralt initiativ bliver ombygningen af København H (KH), som er en af Danmarks mest trafikerede stationer. Det vil skabe nye muligheder for at modernisere butiks- og serviceområder, optimere kundestrømme og styrke trygheden i stationens miljø. Ombygningen vil ikke kun præge retningen i det kommende år, men også i årene frem. Som en del af ombygningen på KH bliver butikken 'Express' (verdens største 7-eleven butik) lukket primo 2026 og knapt 3 år frem. I ombygningsperioden udvides 7-eleven butikken 'Press' på KH.

Service & Retail vil i 2026 fortsætte med at udvikle sortimentet, teste nye koncepter og integrere DSB Plus, så kunderne kan optjene og indløse point i butikkerne.

Ejendomsudvikling

Gennem DSB Ejendomsudvikling A/S har DSB mulighed for på et forretningsmæssigt grundlag at udvikle ejendomme, der ikke længere anvendes til jernbanedrift. Det sker ved at indgå i kommercielle ejendomsprojekter med andre aktører på ejendomsmarkedet. Projekterne bliver realiseret via 50/50 joint ventures. DSB Ejendomsudvikling A/S indskyder byggeretter, og joint venture-partneren indskyder kapital til at gennemføre projektudviklingen. Formålet er at opføre udlejningsejendomme, der kan generere en stabil indtægt og dermed understøtte finansieringen af DSB's togdrift.

Projekterne udføres med fokus på høj kvalitet og bæredygtighed, idet DSB's ejendomme anses som en del af den danske bygningsarv, der tilhører alle danskere. Samtidig understøtter det DSB's formål om 'Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'.

Det første færdige ejendomsudviklingsprojekt er gennemført i samarbejde med FB Gruppen A/S på det tidligere grønttorv i Valby. Hibiscus Hus, som ejendommen hedder, rummer 375 lejligheder og har DGNB-certifikat i Guld.

I starten af 2026 påbegyndes byggeriet af Project Down-town. Det er den sidste del af udviklingen af Postbyen i centrum af København. Projektet gennemføres i partnerskab med Danica Ejendomsselskab P/S, som er en del af Danica Pension. Når projektet er færdigt, vil det omfatte ca. 27.200 m^2 bolig og erhverv samt ca. 10.000 m^2 kælder og plint. Project Downtown opføres på en grund på 7.400 m^2. I samarbejde med boligselskabet FSB opføres ca. 7.800 m^2 almene boliger. Herudover vil der være ca. 7.400 m^2 udlejningsboliger, ca. 11.800 m^2 kontor- og erhvervslejemål samt 520 m^2 penthouselejligheder, der skal frasælges.

Visualisering af del af Jernbanebyen

Byggeriet forventes afsluttet i 2029 og vil som den sidste etape af Postbyen fuldende den nye bydel i København, som har fokus på bæredygtighed samt åbne og publikumsorienterede faciliteter.

> "Vi har igangsat byggeriet af Project Downtown i Postbyen og glæder os til sammen med vores partner at føje den sidste brik til en moderne og indbydende bydel i det centrale København."
>
> Søren Bech-Heede, administrerende direktør DSB Ejendomsudvikling A/S

Flytningen af værkstedsaktiviteterne på Otto Busses Vej i København til det nye værksted i Næstved vil frigive areal, der muliggør planen om at opføre en ny, grøn bydel på ca. 500.000 etagemeter i København. Den nye bydel, Jernbanebyen, er omkranset af Vasbygade, Ingerslevsgade og Enghavevej og vil rumme 4-5.000 boliger samt ca. 175.000 etagemeter erhverv, detailhandel, skoler, plejecenter og institutioner.

I november 2024 blev den offentlige høring af lokalplansforslaget for området afsluttet. Der arbejdes på at finde en løsning på håndteringen af støjen fra Banedanmarks areal på området. Det er derfor forventningen, at den endelige godkendte lokalplan tidligst foreligger ultimo 2026.

Når der er vedtaget en endelig lokalplan for Jernbanebyen bliver processen med at finde en samarbejdspartner igangsat.

DSB tilstræber en DGNB-certificering for bæredygtigt byggeri på minimum Guld-niveau. Dermed bidrager ejendomsprojekterne til at realisere DSB's strategi for bæredygtighed.

Investeringer

Formålet **'plads til alle på rejsen mod det bæredygtige'** er baseret på DSB's samfundsopgave med at afhjælpe trængsel og være et klimavenligt alternativ til biltrafikken.

DSB er i gang med omfattende investeringer, som omfatter fornyelse af togflåden for Fjern- & Regionaltog, omlægning af S-banen fra den nuværende traditionelle bybane til et fuldautomatisk transportsystem, 'Fremtidens S-bane' samt opførelse af nye værkstedsfaciliteter til reparation og vedligeholdelse af den nye togflåde. Samtidig skal DSB overtage sektoransvaret for S-banen og dermed overtage S-banens infrastruktur. Investeringerne vil betyde mere kapacitet, kortere rejsetid, højere frekvens og punktlighed samt øget komfort til gavn for kunderne. En mere ensartet, eldrevet togtrafik vil medføre store miljømæssige gevinster og sikre en forenkling af driftskompleksiteten i DSB.

En ny togflåde kræver en omstilling, så drift og vedligeholdelse bliver tilpasset det nye togmateriel. Samtidig skal der ske en udfasning af det gamle togmateriel, og driften skal opretholdes. Det kræver i en periode et øget personalebehov og dermed øgede omkostninger at kunne gennemføre de omfattende transitioner. Det er for eksempel øgede omkostninger til implementering, nedlukning eller flytning af aktiviteter, omstruktureringer, udfasning af gamle IT-systemer, uddannelse af medarbejdere, så de er klar til at håndtere ny teknologi og arbejdsmetoder og klargøring af overdragelsen af sektoransvaret fra Banedanmark til DSB.

De øgede omkostninger er nødvendige for at sikre en effektiv omstilling. Omkostningerne har og vil også i de kommende år påvirke DSB's regnskab.

IC5-eltogsæt bliver rygraden i den nye togflåde
Det overordnede formål med investeringerne i IC5-eltogsættene er at kunne realisere en effektiv, pålidelig og miljøvenlig togdrift. Det bliver muliggjort af den igangværende omfattende opgradering af infrastrukturen. IC5-eltogsættene skal erstatte dele af den nuværende togflåde og skaber samtidig en øget kapacitet, som kan imødekomme den forventede kundevækst. En mere ensartet togflåde vil samtidig være med til at danne grundlag for en mere enkel og effektiv togdrift.

I 2025 kom de første tre færdige IC5-eltogsæt til Danmark. De indgår i testprogrammet, der skal sikre, at toget er kompatibelt med den danske infrastruktur. De første testkørsler i Danmark blev gennemført i efteråret. Der foretages samtidig test på teststrækninger i Europa.

DSB har installeret to togsimulatorer i henholdsvis Høje Taastrup og Fredericia. De skal bruges til uddannelse af lokomotivførere, så de er klar til at håndtere de nye tog. Togsimulatorerne giver mulighed for en realistisk og virkelighedsnær træning og markerer et vigtigt skridt mod en mere digitaliseret, effektiv og moderne uddannelse.

> "Togsimulatorerne skal bidrage til en modernisering og optimering af uddannelsen af lokomotivførerne i DSB. Simulatorerne skal primært anvendes til uddannelse i IC5, men kan også bruges til for eksempel efteruddannelse."
>
> Per Schrøder, direktør Drift

De nye værksteder i København og Aarhus skal anvendes til vedligeholdelse af de nye IC5-eltogsæt. Værkstedet i København blev i 2025 færdiggjort og overdraget til Alstom, som er flyttet ind og er begyndt arbejdet med værkstedstest af de første eltogsæt. Det andet - og større - værksted i Aarhus bliver overdraget til DSB i 2026, hvorefter det vil blive færdiggjort, så det er klar til drift i 2027.

I 2021 indgik DSB aftalen med Alstom om levering af 100 IC5-eltogsæt. Kundevækst og større efterspørgsel efter togrejser har medført, at DSB i 2025 har fremrykket bestillingen af yderligere 53 eltogsæt. Dermed bliver den samlede IC5-togflåde på 153 eltogsæt. Det er fortsat planen, at de første IC5-eltogsæt bliver sat i drift i 2027.

De første EC-togvogne i passagerdrift
I 2025 har DSB modtaget og idriftsat i alt seks EC-vognformationer. De kører på strækningerne København-Hamborg og København-Fredericia. 3. november blev den første tur til Hamborg med passagerer kørt. Både kunder og medier har taget godt imod det nye materiel.

Indfasningen af EC-togvognene har gjort det muligt for DSB at kunne forbedre kundeoplevelsen ved stort set at kunne udfase de ældre IC1-togvogne, som har betjent strækningen København-Hamborg de senere år. Enkelte afgange køres dog stadig med IC1-togvogne eller IC3-togsæt.

Der er fokus på at få leveret og idriftsat de resterende 10 vognformationer. Det inkluderer at sikre en smidig indfasning med styrevognen, som i første omgang blot leverer nødvendig kapacitet, men ikke har et aktivt førerrum. Det kræver en ny ERA-godkendelse af vognformationen med den inaktive styrevogn. Derfor er idriftsættelse af vognformationer med den inaktive styrevogn det næste vigtige skridt på vejen mod en fuld EC-flåde.

Foto: Kolding station. Til venstre de gamle IC1-togsæt. Til højre de nye EC-togvogne

Designet af IC5-eltogsættene er udviklet med fokus på kundeoplevelsen, og tilbagemeldingerne fra testpersonerne har været meget positive.

EC-togvognene skal vedligeholdes på det nye værksted i Næstved, som i 2025 blev overdraget fra entreprenøren til DSB. Der pågår bygherreleverancer relateret til den kommende flytning fra værkstedet i København i 2026.

Fremtidens S-bane
14. januar 2026 kunne DSB offentliggøre, at et konsortium bestående af Siemens Mobility A/S, Siemens Mobility GmbH og Stadler Rail Schweiz AG har vundet udbuddet om at levere og vedligeholde fremtidens fuldautomatiske S-tog. Kontrakten omfatter mindst 226 nye togsæt og 30 års vedligeholdelse til en samlet værdi af ca. 23 mia. kr. Kontrakten for de nødvendige understøttende systemer til den fuldautomatiske drift på S-banen forventes tildelt i 1. halvår 2026.

De første fuldautomatiske S-tog sættes i drift på linje F mellem København Syd og Hellerup i 2032.

Som en del af overgangen til fuldautomatisk drift bliver sektoransvaret for S-banen samlet hos DSB 1. januar 2027. Det betyder, at en række opgaver, medarbejdere og ansvarsområder bliver flyttet fra Banedanmark til DSB. Det omfatter også ejerskabet af infrastrukturen relateret til S-banen. Overdragelsen bliver gennemført i tæt samarbejde mellem DSB og Banedanmark.

Forundersøgelse til eksprestunnel
DSB og Metroselskabet undersøger muligheden for en eksprestunnel til S-tog, der skal reducere trængslen i hovedstaden og forbedre forbindelserne og øge kapaciteten mellem Københavns Hovedbanegård og Hellerup/Emdrup. Projektet undersøger ligeledes muligheden for at anlægge en ny S-togsstation ved Rigshospitalet. Forundersøgelsen, der blev igangsat i juni 2025, er nu i sin afsluttende fase, og resultaterne skal danne grundlag for en politisk beslutning om projektets videre forløb inden sommeren 2026.

> "Fremtidens S-bane handler om meget mere end fuldautomatisk drift. Det er en transformation, der vil påvirke store dele af DSB. Med sektoransvaret for S-banen får DSB det fulde ansvar for værdikæden. Det giver os bedre muligheder for at optimere den daglige drift og samtidig sikre vedligeholdelsen af infrastrukturen. Det vil styrke den samlede kundeoplevelse med fokus på tryghed på stationerne og høj punktlighed."
>
> Jürgen Müller, direktør Strategi og Togmateriel

DSB samarbejder med Frederikssund kommune og Vejdirektoratet om at få planlagt placeringen, udformningen og påvirkningerne fra et nyt værksted i Vinge til de nye S-tog. Der er i 2025 opført og åbnet et projektkontor. Der er endvidere indgået aftale med både totalentreprenør og rådgivere. Første fase om design af værkstedet er i gang.

Det er forventningen, at lokalplaner for området vil blive godkendt i 2026. Frem mod det pågår design samt geotekniske og arkæologiske undersøgelser.

Nye værksteder følger planen
DSB er i gang med at opføre tre nye moderne værksteder. Alle værksteder er bæredygtighedscertificeret efter DGNB. Værkstedet i Aarhus har som det første og eneste i Danmark DGNB-certifikat i Platin. De tre byggerier forløber planmæssigt og overholder budget.

Værkstederne i København og Aarhus skal anvendes til de nye IC5-eltogsæt, mens det nye værksted i Næstved skal bruges til EC-togvognene, dobbeltdækkervognene og EB-ellokomotiverne.

Det er værkstedet i København, som først vil være klar til brug. I januar 2025 stillede DSB værkstedet til rådighed for Alstom. De er påbegyndt indretningen af lokalerne med deres specialudstyr og foretager test af værkstedet, vedligeholdelsesprogrammer, arbejdsrutiner mv. Efter planen vil værkstedet i København være klar til ordinær drift i 2027.

Det større værksted i Aarhus (beliggende i Brabrand) forventes at blive afleveret til DSB i 2026 og også være klar til Alstoms drift i 2027.

Værkstedet i Næstved er overdraget til DSB, og der pågår en del færdiggørelser og bygherreleverancer. I 1. halvår 2026 flytter DSB værkstedsaktiviteterne fra Otto Busses Vej i København til værkstedet i Næstved. Fra juni 2026 starter den operationelle drift, og værkstedet i København bliver lukket.

Strøm fra solcellepark
DSB indgik i 2024 en aftale (Power Purchase Agreement) om at aftage store mængder strøm fra en ny solcellepark, Lidsø Solar Park på Lolland. Parken blev indviet 4. december 2025. Fra 1. januar 2026 sikrer den indgåede aftale DSB vedvarende energi i et omfang, der svarer til halvdelen af det årlige elforbrug til S-tog.

Foto: Nyt værksted, Godsbanegården København

Finansiering

DSB har en **finansieringsstrategi**, der understøtter de langsigtede mål og sikrer adgang til den nødvendige finansiering til investeringer i nyt togmateriel, værksteder og opgradering af S-banen.

Vi spreder vores finansieringsaktiviteter på tværs af flere forskellige markeder og kilder. Det giver de bedste muligheder for at optage finansiering til attraktive priser og vilkår og minimere finansieringsrisici.

Finansieringsstrategien bliver suppleret med konkrete retningslinjer i finanspolitikken for at sikre DSB's kreditværdighed, likviditet og risikospredning.

Bæredygtighed er en vigtig del af finansieringsstrategien. Investeringerne i nyt togmateriel og værksteder er forudsætningen for, at DSB kan lykkes med den grønne omstilling. Derfor er det vores ambition, at den størst mulige andel af finansieringen sker gennem bæredygtige lån og/eller grønne obligationsudstedelser.

I august 2024 gennemførte vi DSB's første grønne obligationsudstedelse til finansiering af de nye tog og værksteder.

Likviditetsberedskab

8,1 mia. kr.

2024: 10,4 mia. kr.

En central del af den finansielle politik er at opretholde et robust likviditetsberedskab til at understøtte investeringerne og sikre en stabil drift. Likviditetsberedskabet skal mindst være 1 mia. kr. Det har gennem 2025 ligget i niveauet 9,3 mia. kr. Den stærke likviditetsposition gennem 2025 har medført, at det ikke har været nødvendigt at optage yderligere finansiering. Likviditeten bliver løbende justeret efter behov. Det sker primært gennem obligationsudstedelser, hvor DSB har mulighed for at rejse den nødvendige finansiering til attraktive priser og vilkår. Obligationsudstedelser vil blive suppleret med bankfinansiering fra blandt andet Den Europæiske Investeringsbank.

De omfattende investeringer og omstillingen af DSB's drift medfører et øget finansieringsbehov i de kommende år i takt med, at det nye togmateriel bliver leveret. Vi forventer at optage yderligere finansiering i niveauet 3-4 mia. kr. i løbet af 2026, hvilket vil påvirke specifikke finansielle nøgletal.

DSB er kreditvurderet af Moody's og har en Aa1-rating med et stabilt outlook - kun et niveau under den danske stat.

Kreditvurderingen bygger på DSB's markedsposition som den største nationale jernbaneoperatør i Danmark samt stabiliteten og forudsigeligheden i de regulatoriske rammer. Det er DSB's strategi at opretholde en kreditvurdering i den høje ende af spektret 'investment grade'.

Kontakt med investorer er også en vigtig del af finansieringsstrategien, og DSB har løbende dialog med nuværende og potentielle investorer. Det er fundamentet for at kunne optage den nødvendige finansiering.

I juni offentliggjorde DSB sin første Green Bond Report.

I den rapporterer vi til vores investorer om investeringer, der er finansieret af grønne obligationer og de afledte miljøeffekter. Rapporten er en vigtig del af vores information til investorerne og giver et detaljeret indblik i de grønne investeringer og deres miljøeffekter.

Fundamentet for finansieringsstrategien er at opretholde en stærk ekstern kreditvurdering og udstede grønne obligationer.

Organisation og ledelse

Indledning	36
Bestyrelse	37
Direktion	39
Ledelse	40
Organisationsdiagram	41

Foto: Det nye værksted i Næstved

Indledning

DSB ledes af en bestyrelse bestående af medlemmer udpeget af Transportministeriet samt medlemmer valgt af medarbejderne. Bestyrelsen bestod i 2025 af seks medlemmer valgt af transportministeren samt af tre medlemmer valgt af medarbejderne.

De medlemmer, som ministeren udpeger, skal vælges ud fra samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn, så bestyrelsen som helhed repræsenterer indsigt i trafikale-, finansielle- og bæredygtighedsmæssige forhold.

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

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

Direktionen bestod i 2025 af fem medlemmer. Den daglige ledelse består ud over de fem medlemmer af direktionen af yderligere to direktører.

Bestyrelse

Peter Schütze
Formand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 1. juni 2011 (ekstraordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt - valgt som formand 27. marts 2025 (ordinært virksomhedsmøde)
Udløb af valgperiode: 2027
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

Anne Hedensted Steffensen
Næstformand

Indtrådt i DSB's bestyrelse 28. maj 2021
Genvalgt - valgt som næstformand 27. marts 2025 (ordinært virksomhedsmøde)
Udløb af valgperiode: 2027
Født: 1963

Næstformand for:
- bestyrelsen for Ulykkesforsknings-forbundet 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 Understøttelses-fond af 1950
- administrerende direktør i Danske Rederier

Henrik Amsinck

Indtrådt i DSB's bestyrelse 19. maj 2017 (ekstraordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt 27. marts 2025 (ordinært virksomhedsmøde)
Udløb af valgperiode: 2027
Født: 1961

Medlem af:
- bestyrelsen for Eltronic A/S
- 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

Forperson for:
bestyrelsen for KV Fonden

Medlem af:
- 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
- bestyrelsen for KFI Erhvervsdrivende Fond

Louise Saabye 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
- administrerende direktør i Fjernvarme Fyn A/S

Christina Grumstrup Sørensen

Indtrådt i DSB's bestyrelse 17. marts 2015 (ordinært virksomhedsmøde)
Genvalgt 27. marts 2025 (ordinært virksomhedsmøde)
Udløb af valgperiode: 2027
Født: 1972

- senior partner, Copenhagen Infrastructure Partners

Carsten Hedegaard

Indtrådt i DSB's bestyrelse
14. marts 2024
(medarbejdervalgt)
Udløb af valgperiode: 2028
Født: 1964

Formand for:
- FO Jernbanedrift
- reparationshåndværker

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

Martin Elkjær Petersen

Indtrådt i DSB's bestyrelse
11. november 2025
(medarbejdervalgt)
Udløb af valgperiode: 2028
Født: 1967

Fællestillidsrepræsentant for:
- HK Overenskomstansatte
- uddannelseskonsulent

Direktion Direktionens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Ansat 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

Ansat 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

Ansat i DSB siden 2018
Født: 1957

Jens Visholm Uglebjerg
Direktør for Kommerciel

Ansat i DSB siden 2022
Født: 1970

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

Ansat i DSB siden 2015
Født: 1970

Ledelse Ledelsens ledelseshverv i danske og udenlandske erhvervsdrivende virksomheder

Mette Rosholm
Direktør for Indkøb & Jura

Ansat 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

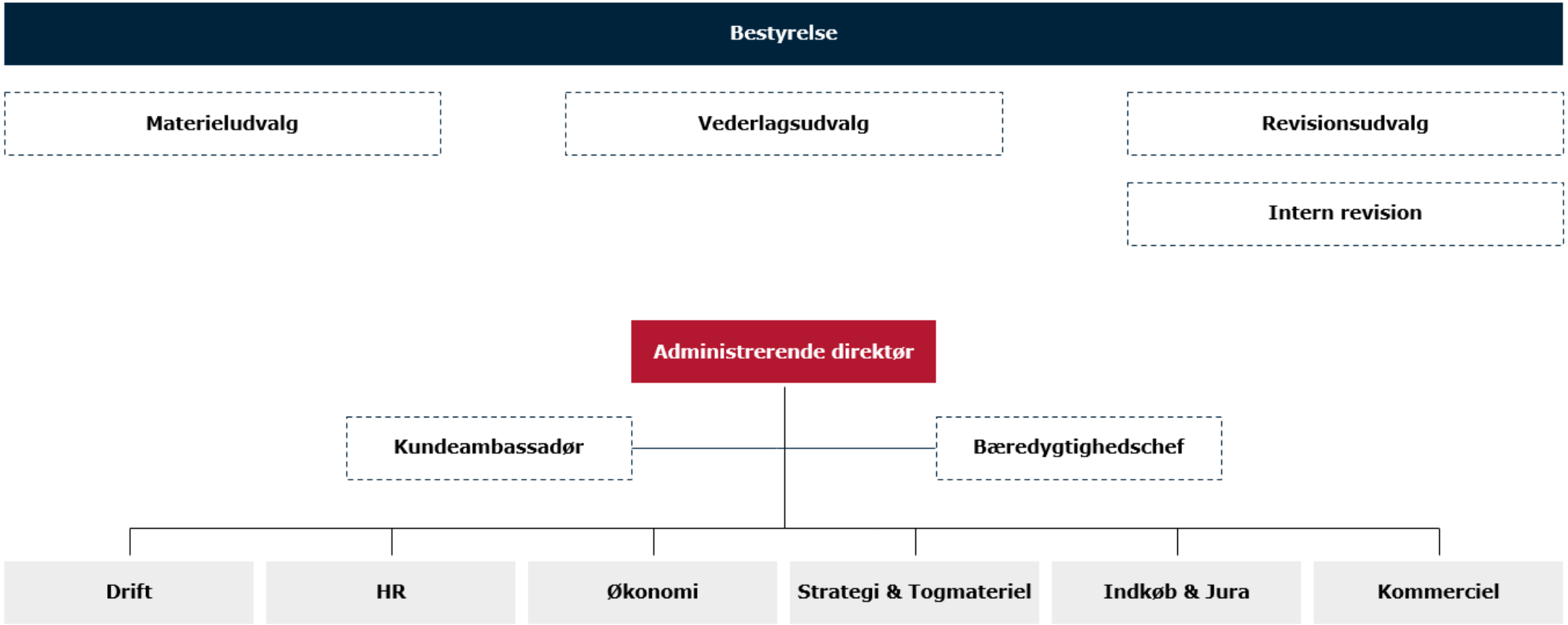
Tine Moe Svendsen
Direktør for HR

Ansat i DSB siden 2015
Født: 1970

Medlem af:
- bestyrelsen for Jernbanernes Arbejdsgiverforening

Medlem af:
- Sounding Board for CBS Executive Fonden
- CBS Executive Fonden 'Consortium for Sustainable Business'
- Bestyrelsen for Foreningen OVERGANG

Organisationsdiagram



Bæredygtighedsrapport

Generelle oplysninger	43
Selskabsledelse	45
Samarbejde med interessenter	49
Dobbelt væsentlighedsanalyse	50
Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder	52

Foto: IC5-værksted, Godsbanegården, København

Generelle oplysninger

Bæredygtighedsrapporteringen omfatter DSB's rapportering om miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige forhold.

BP-1

Generelle principper

DSB's bæredygtighedsrapport dækker perioden fra den 1. januar til 31. december 2025.

Rapporteringen er udarbejdet i overensstemmelse med DSB's vedtægter, der fastsætter, at DSB skal udarbejde regnskab som et statsligt aktieselskab. Derfor er rapporteringen omfattet af kravene i EU's direktiv om bæredygtighedsrapportering (CSRD) samt de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering (ESRS).

Bæredygtighedsrapporteringen bygger på vores dobbelt væsentlighedsanalyse (DVA), som omfatter vurderinger af både egne aktiviteter og DSB's værdikæde (se side 50). Den kvantitative rapportering dækker udelukkende DSB's egne aktiviteter. Op- og nedstrøms aktiviteter er dog inkluderet i forbindelse med opgørelsen af klimapåvirkning for Scope 3.

Alle oplysningskrav er blevet vurderet som væsentlige gennem vores dobbelt væsentlighedsanalyse (DVA).

Rapporteringen dækker væsentlige emner inden for miljø-, sociale- og ledelsesmæssige forhold og omfatter, ligesom den finansielle rapportering, hele DSB-koncernen.

DSB har desuden tilpasset sin rapportering vedrørende EU-taksonomien til vedtagelsen af Forenklingsforordningen, der finder anvendelse fra den 1. januar 2026. Derudover benytter DSB sig af indfasningsmuligheder i forlængelse af "Quick-Fix"-forordningen, der forlænger indfasningsmulighederne i de europæiske bæredygtighedsrapporteringsstandarder (ESRS). Det drejer sig om følgende:

- Forventede finansielle virkninger af selskabets væsentlige risici og muligheder for dets finansielle stilling, resultat og pengestrømme på kort, mellemlang og lang sigt, herunder de tidshorisonter, der med rimelighed kan forventes for disse virkninger
- Forventede finansielle virkninger af væsentlige fysiske risici og omstillingsrisici og potentielle klimarelaterede muligheder (E1-9)
- Forventede finansielle konsekvenser af væsentlige forureningsrelaterede risici og muligheder (E2-6)
- Forventede finansielle konsekvenser af væsentlige biodiversitets- og økosystemrelaterede risici og muligheder (E4-6)
- Forventede finansielle virkninger af væsentlige ressourceforbrug og risici og muligheder i forbindelse med den cirkulære økonomi (E5-6)
- Personer med handicap (S1-12)
- Parametre for uddannelse og kompetenceudvikling (S1-13)

Principper for konsolidering
Dataene i bæredygtighedsrapporten er konsolideret efter samme principper som årsregnskabet, medmindre andet er angivet i regnskabspraksis. Oplysninger, der dækker værdikæden, inkluderer relevante aktiviteter opstrøms, nedstrøms og i virksomhedens egne operationer.

BP-2

Oplysninger i forbindelse med specifikke omstændigheder

Tidshorisonter
DSB skelner mellem tre tidshorisonter. Kortsigtet dækker en periode på under 1 år, mens mellemsigtet strækker sig fra udgangen af rapporteringsperioden og op til 5 år. Langsigtet omfatter derimod en periode på mere end 5 år.

Regnskabsmæssige skøn og vurderinger
Hos DSB stræber vi konstant efter at forbedre vores bæredygtighedsrapportering og sikre et præcist og troværdigt billede af både vores direkte og indirekte påvirkninger. Vi anvender en aktivitetsbaseret tilgang til indsamling og rapportering af miljødata. Til beregningerne benytter vi nøgletal og emissionsfaktorer fra anerkendte officielle kilder som Environmental Protection Agency (EPA) og Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA).

Størstedelen af vores rapportering er baseret på egne registreringer og primære data. Vi arbejder målrettet på at udvide dette frem for at basere os på estimater eller information fra tredjepart. Samtidig har vi et stærkt fokus på at forbedre kvaliteten af de data, vi indsamler. Dette sker gennem kvalitetsstyring i vores interne KPI-processer og ved hjælp af audits udført af DSB's interne revisionsteam. Højere datakvalitet styrker ikke kun nøjagtigheden af vores rapportering, men giver os også et solidt fundament til at træffe bedre og mere informerede beslutninger om vores miljøpåvirkning.

Forventninger til fremtiden

Bæredygtighedsrapporten præsenterer vores forventninger til fremtiden, baseret på nøje overvejede antagelser om kommende hændelser og mulige handlinger fra DSB's side. Det skal dog understreges, at fremtidige resultater kan afvige fra disse forventninger, da udviklingen sjældent følger de forudsagte scenarier præcist.

Bæredygtighedsrapporten for 2025 indeholder blandt andet følgende:

- Et forbedret datagrundlag og nye metoder til at opgøre energiforbruget i den øvrige drift
- Mere præcise emissionsfaktorer, der forbedrer opgørelsen af Scope 3)

I nogle tilfælde anvender vi skøn til at udarbejde specifikke datapunkter. Hvis der sker ændringer i disse skøn eller estimater, bliver de indregnet i den periode, hvor de revurderes. Er ændringerne væsentlige, vil data blive genberegnet og tilpasset. Det vil altid fremgå tydeligt, når der er anvendt skøn.

For en mere detaljeret gennemgang af den anvendte regnskabspraksis henvises til de relevante opgørelser i denne rapport.

Tilpasning af sammenligningstal

I forbindelse med udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten for 2025 har vi identificeret afvigelser i vores tidligere rapportering. For at sikre høj præcision og skabe konsistens på tværs af vores rapporter er disse afvigelser blevet korrigeret.

Samtidig har vi opnået en dybere forståelse af vores data og processer, hvilket har gjort det muligt at skabe større konsistens i vores rapportering:

Genberegning og forbedringer

Hvis der er foretaget justeringer i praksis eller sket forbedringer siden den seneste rapporteringsperiode, beskrives disse ændringer enten under den relevante regnskabspraksis eller i det afsnit, hvor nøgletallet rapporteres.

Betydningen af genberegninger og forbedringer vurderes nøje, og opdaterede nøgletal markeres med en (*) for at tydeliggøre ændringerne.

Genberegninger i 2025:

Miljø

E1: Vi har genberegnet opgørelsen for scope 1, 2 (både de lokations- og markedsbaserede) og 3 i 2019 for at korrigere for strukturelle ændringer samt metodeforbedringer.

E1: Vi har genberegnet opgørelsen for scope 3 i 2024 og biogene udledning i scope 2 (både de lokations- og markedsbaserede) i 2024. Dette for at korrigere for mindre fejl samt tilpasse til en ny og forbedret metode.

E2: Vi har genberegnet opgørelsen for luftforurening og problematiske stoffer i 2024 for at korrigere for fejl samt tilpasse til en ny og forbedret metode (herunder antagelser omkring indholdsstoffer i benzin).

Sociale forhold

S1-6: Vi har genberegnet opgørelsen for medarbejderomsætning i 2024 for at tilpasse til en ny og forbedret metode.

S1-9: Vi har genberegnet opgørelsen for kønsdiversitet på ledelsesniveau 1 og 2 i 2024 for at korrigere for en fejl, som blev identificeret i forbindelse med opgørelsen for 2025.

S1-17: Vi har genberegnet opgørelsen for hændelser, klager og alvorlige virkninger på menneskerettighederne i 2024 som følge af dobbelttælling af enkelte sager samt implementeringen af et mere solidt rammeværktøj til opgørelsen af antal sager i 2025.

Ændret definition af sygefravær

I 2025 har vi ændret opgørelsesmetoden af mulig arbejdstid i beregningen af 'Sygefravær'. 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. Ændringen af opgørelsesmetode for sygefravær har ikke væsentlig effekt på 2024 rapporteringen.

Ændret definition af LTIFR

I 2025 har vi ændret opgørelsesmetoder af præsterede timer i beregningen af 'LTIFR'. Ændringen er sket for at afspejle metoden, der benyttes i NETSTAT-statistikker som udgives af Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Dansk Industri (DI). Ændringen af opgørelsesmetode for LTIFR har ikke væsentlig effekt på 2024 rapporteringen.

Signalforbikørsel ændres til Kørsel længere end tilladt

Med effekt fra 1. januar 2025 har Trafikstyrelsen ændret betegnelsen for Signalforbikørsel til Kørsel længere end tilladt. Dette har ikke yderligere konsekvens for det registrerede nøgletal.

DSB har valgt ikke at rapportere Kørsel længere end tilladt kategori D og E. Dette skyldes at hændelserne D og E foregår ved en hastighed på max 40 km/t og omfatter ikke kørsel med passagerer. Tallet er ikke omfattet af den lovpligtige rapportering til Trafikstyrelsen.

Anden lovgivning

Bæredygtighedsrapportens afsnit om sociale forhold side 89 indeholder oplysninger vedrørende årsregnskabslovens §107 d om mangfoldighed.

Oplysninger indarbejdet ved henvisning

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

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

Ovenstående er indarbejdet i afsnittene Forretningsmodel, Strategi og Værdikæde på side 16-19.

Ekstern gennemgang

Bæredygtighedsrapporten er blevet gennemgået af en ekstern revisor, som har udført et review med begrænset sikkerhed.

Læs mere om revisors bæredygtighedserklæring på side 179.

Selskabsledelse

DSB's struktur og selskabsledelse

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, der ejes af den danske stat. Virksomheden ledes af en bestyrelse, som består af medlemmer udpeget af Transportministeriet samt medarbejdervalgte repræsentanter.

DSB følger statens anbefalinger for god selskabsledelse, som er beskrevet i 'Statens ejerskabspolitik'. Denne politik fastsætter retningslinjer for styringen af statslige virksomheder og indeholder krav, forventninger og anbefalinger til god selskabsledelse.

DSB efterlever desuden anbefalingerne fra Komitéen for God Selskabsledelse. En redegørelse for, hvordan DSB arbejder med god selskabsledelse efter 'Følg eller forklar-princippet', findes på DSB's hjemmeside under sektionen God selskabsledelse.

DSB er reguleret efter Lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010 med seneste ændring i Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB af 29. december 2025 (Lov om DSB). Vedtægterne fra 15. marts 2021 er udstedt i medfør af Lov om DSB.

Offentliggørelse af væsentlige forhold og kommunikation

DSB har fokus på at sikre en åben og inkluderende dialog med virksomhedens ejer, kunder, samarbejdspartnere og medarbejdere. Vi prioriterer, at al kommunikation er enkel, faktuel og fagligt korrekt.

Som statsligt aktieselskab er DSB forpligtet til hurtigst muligt at informere Erhvervsstyrelsen om væsentlige forhold, der kan påvirke selskabets fremtid, medarbejdere, aktionærer eller kreditorer.

Årsrapporter og delårsmeddelelser

DSB udarbejder regnskaber i overensstemmelse med Årsregnskabsloven og *Lov om DSB*. Årsrapporten revideres af både en statsautoriseret revisor og Rigsrevisionen. Derudover udarbejder en bæredygtighedsrevisor en erklæring med begrænset sikkerhed for bæredygtighedsrapporteringen.

Både årsrapporter og delårsmeddelelser sendes til Transportministeriet og Erhvervsstyrelsen. Derudover afholder DSB kvartalsvise møder med transportministeren, hvor aktuelle emner, herunder den økonomiske situation, drøftes. Transportministeriet har fastlagt et regnskabsreglement for DSB i henhold til jernbaneloven.

Offentlighed

I henhold til DSB's vedtægter afholdes hvert år et ordinært virksomhedsmøde inden udgangen af april. Mødet, der svarer til en generalforsamling i et aktieselskab, er åbent for alle. Vedtægter, delårsmeddelelser og årsrapporter offentliggøres på DSB's hjemmeside under sektionen Rapporter og Regnskab.

I overensstemmelse med *Lov om DSB* er DSB underlagt Offentlighedsloven, Forvaltningsloven og Loven om Folketingets Ombudsmand. Dette gælder både for sager vedrørende medarbejdere og for den jernbanevirksomhed, der udføres som en del af den aftalte trafik.

Bestyrelsen, valg og valgbarhed

Bestyrelsen bestod i 2025 af 6 medlemmer valgt af transportministeren på virksomhedsmødet. Derudover er 3 medlemmer valgt af medarbejderne.

Med 4 kvindelige medlemmer i bestyrelsen har DSB en ligelig kønsfordeling.

De bestyrelsesmedlemmer, der vælges på virksomhedsmødet, betragtes som udgangspunkt som værende uafhængige. 83 procent af de udpegede bestyrelsesmedlemmer opfylder kriterierne for uafhængighed, hvilket er i overensstemmelse med anbefalingerne for god selskabsledelse.

Hvis de medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer inkluderes, anses 56 procent af den samlede bestyrelse for at være uafhængige. Det anbefales, at mindst halvdelen af bestyrelsens medlemmer – eksklusive de medarbejdervalgte – skal være uafhængige, så bestyrelsen kan agere uden påvirkning af særinteresser.

Ministerudpegede medlemmer vælges ud fra samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn, så bestyrelsen samlet set har indsigt i trafikale, finansielle og bæredygtighedsrelaterede forhold. Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer vælges i overensstemmelse med selskabslovens regler.

Bestyrelsesformanden gennemfører årligt en evaluering af bestyrelsens arbejde og samarbejde med direktionen for at sikre, at bestyrelsen bedst muligt understøtter DSB's formål. Evalueringen gennemføres via fælles drøftelser, spørgeskemaer og individuelle samtaler, og ekstern bistand inddrages mindst hvert tredje år. Bestyrelsesmedlemmer vælges for en periode på 1-2 år. Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer vælges for op til 4 år.

TABEL 5:

Bestyrelsessammensætning

	2025	2024
Bestyrelse		
Antal medlemmer (valgt ved virksomhedsmøde)	6	6
Antal medarbejdervalgte medlemmer	3	3
Total	**9**	**9**
Uafhængige medlemmer af bestyrelsen		
Procentdel af uafhængige medlemmer af bestyrelsen (valgt ved virksomhedsmøde)	83	83
Procentdel af uafhængige medlemmer af bestyrelsen (medarbejdervalgte)	0	0
Procentdel af uafhængige medlemmer af den samlede bestyrelsen	**56**	**56**
Kønsdiversitet i bestyrelsen		
Kvinder		
Medlemmer valgt ved virksomhedsmøde	4	4
Medarbejdervalgte	0	1
Total	**4**	**5**
Mænd		
Medlemmer valgt ved virksomhedsmøde	2	2
Medarbejdervalgte	3	2
Total	**5**	**4**
Procentdel af underrepræsenteret køn blandt medlemmer valgt på virksomhedsmødet	**33%**	**33%**

Bestyrelsens særlige kompetencer inden for bæredygtighed
Bestyrelsen hos DSB besidder en række særlige kompetencer, der understøtter arbejdet med bæredygtighedsrelaterede forhold. Disse kompetencer omfatter blandt andet:

- Implementering af ESG i virksomheder
- Regulatoriske og politiske forhold
- Risikostyring med fokus på ESG
- Governance i projekter, herunder projektledelse og sikring af ESG-principper
- Strategisk arbejde med ESG, herunder implementering af CSRD

For yderligere information om bestyrelsens kompetencer henvises til DSB's hjemmeside under sektionen Bestyrelsen.

Bestyrelsesmøder
Bestyrelsen har i 2025 afholdt 6 bestyrelsesmøder og et strategiseminar, hvor følgende centrale emner blev behandlet:

- **Strategi og planlægning:** Virksomhedens strategi, årsrapport, delårsmeddelelser og budget for det kommende år.
- **Materiel og infrastruktur:** Fremtidens materielanskaffelser (IC5, nye vogne (EC), Fremtidens S-bane), nye værksteder, signal- og elektrificeringsprogrammer samt generelle materielspørgsmål.
- **Drift og kundeservice:** Punktlighed, trafikinformation, takstreguleringer og kommercielle samt driftsmæssige aktiviteter
- **Bæredygtighed og compliance:** Bæredygtighed (CSRD, DVA, EU-taksonomi), compliance og selskabsledelse, herunder væsentlige politikker.
- **Sikkerhed og samarbejde:** Jernbanesikkerhed, sektorsamarbejde, beredskab og resilience.
- **Øvrige emner:** Projekter som Knorr-Bremse og GoCollective.
- **Cybersikkerhed:** Bestyrelsen har gennemført den lovpligtige NIS2-uddannelse med fokus på cybersikkerhed, risikostyring og strategisk ledelse.

Bestyrelsen har desuden nedsat tre ledelsesudvalg: Materiel-, Vederlags- og Revisionsudvalg. Rammerne for udvalgsarbejdet er fastlagt i et kommissorie, som kan findes på DSB's hjemmeside under sektionen God selskabsledelse.

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

Ved udgangen af 2025 bestod Materieludvalget af følgende medlemmer:

- Christina Grumstrup Sørensen, formand
- Peter Schütze
- Anne Hedensted Steffensen
- Louise Høst
- Carsten Hedegaard

Udvalget har i 2025 afholdt 5 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Langsigtet materielplan
- Miljøopgradering
- Fremtidens materielanskaffelser, herunder Nye Tog (IC5), EC og Fremtidens S-bane
- Nye værksteder
- Driftsstatus

Vederlagsudvalg
Vederlagsudvalget bistår bestyrelsen med at udarbejde indstillinger vedrørende vederlagspolitik og aflønning. Ved udgangen af 2025 bestod Vederlagsudvalget af følgende medlemmer:

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

Udvalget har i 2025 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 højtlønnede medarbejdere
- Vederlagsrapport
- Analyse og vurdering af lønudviklingen samt tendenser i hele lønsummen
- Mål for det underrepræsenterede køn i direktionen
- Sikring af, at vederlagspolitik og de aflønningsmæssige forhold er i overensstemmelse med lovgivningens 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 2025 bestod Revisionsudvalget af følgende medlemmer:

- Lene Feltmann Espersen, formand
- Henrik Amsinck

Udvalget har i 2025 afholdt 5 møder, hvor blandt andet følgende emner blev behandlet:

- Årsrapport og delårsmeddelelser
- Regnskabsprincipper og særlige regnskabsmæssige problemstillinger
- ESG/CSRD-rapportering, herunder klimaresiliensanalyse
- 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 bemanding
- Risikostyring
- Cyber- og informationssikkerhed, herunder risikoniveau, trusler og hændelser, informationssikkerhedspolitik, rapporteringskrav efter NIS2 samt revisionsobservationer
- Intern kontrolstruktur
- Orientering om DPO- og Compliancefunktionens aktiviteter samt Fremtidens Planlægningssystemer

Direktionens opgaver og ansvar

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

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

Direktionen er ansvarlig for DSB's daglige ledelse og skal 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'.

GOV-2

Bæredygtighedschef

Bæredygtighedsarbejdet i DSB er forankret hos bæredygtighedschefen, som sikrer en tværgående indsats for at nå DSB's bæredygtighedsmål. Arbejdet omfatter både interne aktiviteter og samarbejde med eksterne interessenter. Derudover udvikles ny viden og partnerskaber, som styrker indsatsen fremadrettet. Denne viden indgår som en central del af DSB's dobbelt væsentlighedsanalyse.

Bæredygtighedschefen refererer direkte til den administrerende direktør og orienterer løbende direktionen om fremskridt i bæredygtighedsarbejdet – mindst én gang i kvartalet.

Som leder af et internt bæredygtighedsforum sikrer bæredygtighedschefen, at relevante emner drøftes, og at der følges op på KPI'er for bæredygtighed. Forummets arbejde bidrager til at skabe overblik og fremdrift i DSB's bæredygtighedsindsats.

GOV-3

Incitamentsordning

DSB har ikke en incitamentsordning knyttet til bæredygtighed. Dette skyldes virksomhedens ejerstruktur, som ikke omfatter sådanne ordninger.

GOV-4

Erklæring om due diligence

Bæredygtighedsarbejdet og den tilhørende due diligence er en integreret del af DSB's daglige ledelse og bidrager aktivt til at realisere virksomhedens strategi. Due diligence-processen indebærer blandt andet, at relevante emner behandles på direktionsmøder, når det er nødvendigt.

Arbejdet med due diligence omfatter også DSB's værdikæde, især gennem indkøb. Her spiller indkøbspolitikken, retningslinjer for indkøb og compliancepolitikken en central rolle. Processen indebærer løbende opfølgning og årlige afrapporteringer til DSB's direktion.

Derudover følges der systematisk op på bæredygtighed i DSB's største og vigtigste kontrakter samt hos strategiske eller kritiske leverandører. I 2025 er der blevet fulgt op på 34 leverandører.

Whistleblowerordning

DSB's whistleblowerordning er en del af vores due diligence-arbejde. Ordningen giver ansatte – herunder vikarer og entreprenører, der arbejder i DSB eller hos vores samarbejdspartnere - mulighed for at rejse væsentlige problemstillinger og indberette mistanke om uregelmæssigheder eller ulovligheder. Dette kan vedrøre DSB's medarbejdere, ledelse eller leverandører.

Chefen for Intern Revision i DSB er udpeget som administrator for whistleblowerordningen. Der rapporteres årligt om ordningens aktiviteter for at sikre transparens.

Dobbelt væsentlighedsanalyse

DSB arbejder aktivt på at identificere og håndtere negative påvirkninger gennem den daglige ledelse, den årlige strategiproces og dobbelt væsentlighedsanalysen. I denne proces inddrager vi nøgleinteressenter og samarbejdspartnere for at sikre en bred og nuanceret forståelse af vores påvirkninger.

Væsentlighedsanalysen giver os et klart overblik over de vigtigste udfordringer og hjælper med at prioritere indsatser, der reducerer negative effekter. For mere information om væsentlighedsanalysen, se side 50. De konkrete tiltag og deres resultater er beskrevet i afsnittene om Miljø (side 56-88), Sociale forhold (side 89-115) og Ledelse (side 116-122).

Compliance

DSB's databeskyttelsesrådgiver (DPO) og Compliancefunktion rådgiver om og overvåger overholdelse af love og regler på tværs af virksomheden. Funktionen styrker kendskabet til compliance gennem træning og rådgivning og varetager rollen som DPO med ansvar for at sikre, at DSB overholder databeskyttelsesforordningen og interne politikker. Derudover fungerer funktionen som kontaktpunkt for Datatilsynet og de registrerede ved sikkerhedsbrud, forespørgsler og klager.

Kundeambassadør

Kundeambassadøren styrker DSB's kundefokus ved at behandle kundeklager og tage sager op af egen drift. Alle kunder kan få en klage genbehandlet hos Kundeambassadøren, som også samarbejder med DSB's afdelinger om forbedringer og vejleder i god forvaltningsskik og passagerrettigheder. Derudover forbereder Kundeambassadøren klagesager til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

I 2025 har der været anlagt 460 klagesager. De fleste klager vedrørte kundeoplevelser undervejs på rejsen - herunder primært sager vedrørende forsinkelser eller togaflysninger. Halvårlige statusrapporter offentliggøres på DSB's hjemmeside under sektionen DSB Kundeambassadør.

Deltagelse i internationale fora

DSB er medlem af Community of European Railways (CER), der repræsenterer europæiske jernbaneselskaber og infrastrukturforvaltere over for EU for at forbedre rammerne for jernbanedrift.

DSB deltager også i The International Rail Transport Committee (CIT), som håndterer passagerrettigheder og internationale rejseregler, samt i International Union of Railways (UIC), der fastlægger internationale standarder og fremmer jernbanens globale betydning.

TABEL 6:

Direktionens sammensætning

Direktion	2025	2024
Antal mænd	4	4
Antal kvinder	1	1
Total	**5**	**5**
Procentdel af det underrepræsenterede køn	**20%**	**20%**

Derudover er DSB er medlem af The International Association of Public Transport (UITP), en global organisation for kollektive trafikoperatører, og deltager i Forum Train Europe (FTE), som koordinerer køreplaner og kapacitetsstyring på tværs af grænser.

GOV-5

Risikostyring og intern kontrol i forbindelse med bæredygtighedsrapportering

Bestyrelsen fastsætter de overordnede rammer for intern kontrol og risikostyring i DSB, hvilket også omfatter bæredygtighedserklæringen.

For yderligere information om DSB's Enterprise Risk Management (ERM) -proces og interne kontrolprocesser, der ikke er omfattet af kravene til bæredygtighedserklæringen, henvises til afsnittet om risikostyring i ledelsesberetningen på side 21.

Som en del af arbejdet med at sikre implementeringen og realiseringen af DSB's bæredygtighedsstrategi og mål drøfter direktionen løbende bæredygtighedsspørgsmål på tværs af koncernen. Dette sikrer, at bæredygtighedsforhold behandles i de forretningsenheder, der enten påvirker eller påvirkes af df identificerede bæredygtighedsforhold.

Bæredygtighedsforhold, der medfører negative påvirkninger og/eller finansielle risici, rapporteres halvårligt i DSB's risikostyringsproces. Her identificeres og beskrives risiciene samt de foreslåede mitigerende handlinger, der skal håndtere disse risici og påvirkninger.

Samarbejde med interessenter

SBM-2

Et tæt samarbejde med vores interessenter er en vigtig del af DSB's bæredygtighedsstrategi og overordnede strategi. Gennem dialog og samarbejde får vi en bedre forståelse af de største udfordringer og sikrer, at vores initiativer er målrettede og skaber værdi.

Dette gør os i stand til at tilpasse vores indsats, så vi bidrager til en bæredygtig udvikling og lever op til forventninger fra både interne og eksterne parter.

TABEL 7:

Samarbejde med interessenter og interessenters synspunkter

Vigtige interessenter	Type af engagement	Formålet med samarbejdet	Resultater fra engagement
Kunder	- Digitale medieplatforme - Pendlerklubber	- Overvåge markeds bevægelser - Forstå kundernes behov	- Produkt- og serviceforbedringer - Udvikle innovative løsninger som møder kundernes behov
Medarbejdere	- Trivselsundersøgelse - Medarbejderudviklingssamtaler - Dialogmøder - Whistleblowerordning	- Respekt for menneskerettigheder - Forstå medarbejdernes opfattelser og erfaringer	- Fastholdelse af medarbejdere - Sikre udviklende og meningsfulde opgaver - Uddannelsesmuligheder
Lokalsamfund	- Strategiske partnerskaber indenfor bæredygtighed, samfundsansvar og forretningsudvikling	- Støtte sociale formål - Skabe trygge og tilgængelige miljøer for borgerne	- Forbedret cykelparkering ved stationer
Strategiske partnere	- Koordinationsmøder	- Udvikle aktiviteter, der skal støtte sårbare mennesker i samfundet og i verdens brændpunkter	- Donerer billetter til frivillige besøgsvenner, der skal besøge ensomme mennesker - DSB stiller lokaler til rådighed for Røde Kors, der hjælper folk i nød
Interesseorganisationer, herunder non-profit organisationer	- Erfaringsudveksling om bæredygtighed - Deltagelse i branchefora - Samarbejde med universiteter	- Adgang til udbudte værktøjer - Samarbejde for at udvikle innovative løsninger - Forstå og hjælpe med at løse samfundsmæssige problemer	- Sikre overholdelse af regler og markedsstandarder - Sikre gennemsigtighed og branche sammenlignelighed i forhold til bæredygtighedserklæringer
Markedsaktører	- Samarbejde mellem trafikselskaberne gennem fælles koordinationsmøder - Projektudvikling - Brancheorganisation	- Fælles produkter, apps og information - Sikre sammenhæng i den kollektive transport	- Sikre fælles billetsystem - Fælles trafikinformation - Sikre sammenhæng i den kollektive transport
Leverandører	- Kontraktforhandling - Leverandørdialog og -møder - Spørgeskemaundersøgelser - Audit hos strategisk vigtige leverandører	- Overholdelse af DSB's Etiske retningslinjer (Code of Conduct) - Sikre tilgængelig whistleblowerproces - Beskytte menneske- og arbejdstagerrettigheder for medarbejdere	- Pålidelige langsigtede partnerskaber - Overholdelse af DSB's forretningsstandarder og samarbejde om at reducere miljøaftryk som CO2
Ejer	- Kontraktforhandling	- Fastsætter trafikmål - Godkender store investeringer	- Investeringer i nyt elektrisk togmateriel - Investeringer i nye værksteder

Dobbelt væsentlighedsanalyse

For at sikre, at vores strategi forbliver relevant, skal vi forstå, hvordan vi påvirker omverdenen, og hvordan omverdenen påvirker os. Dette gør det muligt at fokusere på de vigtigste emner for fremtiden.

IRO-1

Opdateret væsentlighedsvurderings-proces i 2025

I 2025 har vi opdateret vores dobbelt væsentlighedsanalyse (DVA) for at opfylde kravene i CSRD-direktivet. Opdateringen er baseret på den metode, vi anvendte i 2024, og er blevet forbedret med justeringer baseret på ny viden og indsigt. Hele koncernen er blevet inkluderet i processen i overensstemmelse med vores gældende rapporteringspolitikker. Tærskelværdier er afstemt med DSB's overordnede ERM-proces, hvor de finansielle tærskelværdier har været gennemgået og tilpasset i 2025. Dette har medført, at enkelte Indvirkninger, risici og muligheder er ændret fra dobbelte væsentlige til enten bæredygtigheds- eller finansielt væsentlige.

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

Gennemgangen af væsentlighedsanalysen tager udgangspunkt i DSB's værdikæde, driftsaktiviteter og samarbejde med forskellige interessenter. Formålet er 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 CO_2, luftforurening gennem partikeludledning samt påvirkninger fra energiforbrug, ressourceforbrug og affaldsmængder. Den inddrager også resultaterne fra biodiversitetsanalyse, der identificerer potentielle negative påvirkninger. Endeligt tager analysen højde for allerede kendte medarbejderforhold og DSB's særlige forpligtelse til at udvise en høj grad af etik og korrekthed i det daglige arbejde.

Trin 1: Identifikation af påvirkninger
Væsentlighedsanalysen tog udgangspunkt i data fra væsentlighedsopdateringen og bæredygtighedsrapporten for 2024. Derudover inddrog vi input fra interessenter, resultater fra due diligence-processer og gældende lovkrav. Dette sikrer en omfattende og præcis identifikation af relevante påvirkninger.

Trin 2: Vurdering af emner
For at sikre en grundig og præcis vurdering af påvirkningernes væsentlighed vurderede interne emneeksperter påvirkningernes betydning baseret på ESRS-kriterier. Emnerne blev analyseret ved hjælp af en 5x5-matrice, der giver en detaljeret vurdering af både påvirkningernes betydning og deres økonomiske væsentlighed.

Anvendt metode og antagelser
Væsentlighedsanalysen vurderer både faktiske og potentielle indvirkninger samt risici og muligheder.

Voldsomt vejr afledt af klimaændringerne kan påvirke afviklingen af togdriften. DSB's forretning er udsat for fysiske risici i forbindelse med storme og kraftige vinde, der kan forårsage nedfaldne køreledninger og væltede træer. Derudover kan oversvømmelse i lavtliggende områder ved stormflod og skybrud samt jordskred ved banestrækninger udgøre betydelige udfordringer.

For at imødegå fremtidige klimarisici gennemførte DSB i 2025 en klimaresiliensanalyse, der indledningsvist afdækker virksomhedens sårbarhed over for fysiske klimarelaterede risici. Arbejdet bygger på Banedanmarks landsdækkende vurdering af jernbanenettets modstandsdygtighed over for klimarelaterede hændelser og er suppleret med lokationsspecifikke vurderinger af udvalgte driftskritiske DSB-lokationer.

Jernbanenettet og de udvalgte lokationer er opdelt i 100 × 100 meters celler, som er analyseret for vandrelaterede klimarisici, herunder stigende grundvand, kraftig regn og stormflod. Fremskrivningerne er baseret på Klimadatastyrelsens hydrologiske prognosesystem (HIP) under et højt udledningsscenarie (RCP 8.5) og omfatter tre tidshorisonter: referenceperioden (1990–2019), nær fremtid (2041–2070) og fjern fremtid (2071–2100).

Vi indsamler data på energi, affald og klimapåvirkning fra vores indkøb på tværs af hele organisationen og beregner klimaregnskab og andre miljøregnskaber (herunder luftforurening) for at være transparente om vores væsentlige direkte og indirekte påvirkninger. Vi er miljøcertificeret efter ISO14001-standarden og arbejder aktivt på at reducere vores væsentlige miljøpåvirkninger på tværs af aktiviteter og organisation.

Opnåelsen af vores klimamål for Scope 1 og 2 (samt delvist Scope 3) afhænger af tre centrale forudsætninger: leverance af IC5-togsæt, elektrificering af jernbanen og at elproduktionen i 2030 baseres på vedvarende energi. Vi overvåger løbende risici forbundet med de opstillede forudsætninger, hvor særligt leverancerne af IC5-togsæt er kritiske. Derfor er vi i tæt dialog med Alstom om tidsplanen for leverancerne.

DSB har direkte påvirkninger på natur og biodiversitet som følge af togdrift samt drift, arealforvaltning og udvikling af egne ejendomme. Disse påvirkningerne knytter sig primært til arealanvendelse og aktiviteter i og omkring værdifulde naturområder.

I 2025 har DSB forbedret sin opgørelse af potentielle direkte påvirkninger gennem en opdateret metode og et forbedret datagrundlag. DSB har desuden potentielle indirekte påvirkninger på biodiversitet og økosystemer via indkøb i værdikæden, som i dag håndteres gennem gældende lovgivning og virksomhedens arbejde med reduktion af Scope 3-udledninger.

Inddragelse af interessenter
Et tæt samarbejde med interessenter og samarbejdspartnere er afgørende for, at DSB kan opretholde sin rolle som en troværdig og ansvarlig partner. Vi inddrager interessenter efter behov for at sikre, at vores væsentlighedsanalyse afspejler de mest relevante perspektiver og behov.

Forudsætninger

Udarbejdelsen af væsentlighedsanalysen er baseret på centrale forudsætninger som tærskelværdier for væsentlighed (både bæredygtighedspåvirkning og finansiel påvirkning) samt tidshorisont.

Tærskelværdier for væsentlighed

Bæredygtighedsemner vurderes som væsentlige, hvis de scorer over tærskelværdien 3. Tærskelværdien for bæredygtighedspåvirkning vurderes ud fra skala, omfang og uoprettelighed på en skala defineret af DSB. Skalaen går fra 1 til 5, hvor 1 betyder ingen påvirkning, og 5 meget høj påvirkning.

Tærskelværdien for finansiel påvirkning vurderes ligeledes på en skala fra 1 til 5, som er defineret af DSB. Skalaen værdier flugter med de grænser, der anvendes i vores risikostyringsproces (ERM). For både bæredygtighedspåvirkning og finansiel påvirkning vurderes potentielle påvirkninger desuden i forhold til sandsynlighed.

Tidshorisont

Bæredygtighedsemner, der vurderes som væsentlige, vurderes også ud fra et tidsmæssigt perspektiv. DSB skelner mellem:

- Kortsigtet: under 1 år
- Mellemsigtet: fra udgangen af rapporteringsperioden og op til 5 år
- Lang sigt: mere end 5 år

Væsentlige justeringer og fokusområder i DVA 2025

De vigtigste justeringer af DVA'en i 2025 omfatter følgende områder:

Luftforurening (E2)

Som en del af DVA blev emnet luftforurening analyseret for at vurdere, hvordan de forskellige kategorier af luftforurening bidrager til den samlede miljøpåvirkning. Analysen viste, at luftforurening kan opdeles i fire undergrupper: luft, vand, jord og problematiske stoffer. Denne opdeling gør det muligt at målrette indsatsen inden for specifikke fagområder og dermed øge effektiviteten. Luftforurening er samtidig et strategisk miljømål for DSB, mens håndteringen af problematiske stoffer kræver en særlig indsats.

Biodiversitet og økosystemer (E4)

Biodiversitet og økosystemer ændres til bæredygtighedsvæsentlig fra dobbelt væsentlig, da de identificerede finansielle risici ikke overstiger tærskelværdien.

Medarbejderengagement

HR Udvikling & Rekruttering er gennem forskellige initiativer lykkedes med at vende den negative udvikling i medarbejderomsætningen, som skyldes medarbejderens egen opsigelse. Samtidig er medarbejderengagementet steget. Som følge heraf ændres fokus fra medarbejderforhold til medarbejderengagement, og den samlede vurdering justeres fra dobbelt væsentlig til bæredygtighedsvæsentlig.

Leverandørstyring

Fremover håndteres leverandørstyring under forretningsetik, da leverandørernes betalingsbetingelser reguleres af ESRS-standarden 'G1 - God forretningsskik'. Dette gør det relevant at integrere leverandørstyring i denne sammenhæng.

Emner, som vurderes ikke væsentlige

Vandforbrug

DSB's vand vurderes ikke som væsentligt, da det primært anvendes til rengøring og vask af tog. Vi har samtidig et stærkt fokus på at opsamle og genanvende vand for at minimere det samlede forbrug. For at sætte det i perspektiv svarer vores årlige vandforbrug til ca. 700 husstandes forbrug.

Spildevand

Spildevand vurderes ligeledes som ikke væsentligt, da vi har effektive processer til at opsamle og rense vand fra vaske- og rengøringsaktiviteter. Dette vand genanvendes og udskiftes kun hvert et til to år. Derudover foregår afrensning af graffiti primært ved hjælp af tørre metoder, hvor eventuelle rester opsamles i bakker og bortskaffes korrekt.

Berørte samfund

Vi arbejder aktivt på at reducere støjen fra tog langs jernbanestrækninger for at minimere påvirkningen af lokalsamfundet. Klager over støj og luftforurening håndteres i tæt samarbejde med Banedanmark og lokale miljømyndigheder, hvilket sikrer en ansvarlig og koordineret indsats.

Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder

TABEL 8:

E1 – Klimaændringer

Emne	Beskrivelse	Væsentligheds-vurdering	Værdikæde: Opstrøm	Værdikæde: Egen drift	Værdikæde: Nedstrøm	Tidshorisont: Kort	Tidshorisont: Mellem	Tidshorisont: Lang
Tilpasning til klimaforandringer								
	Vi risikerer øgede omkostninger til erstatningskørsel, rejsetidsgaranti og vejrbetingede reparationer som følge af fysiske klimaforandringer, herunder varmere vejr, øget nedbør og kraftigere storme.	Risiko (fysisk)	■	■	■		M	L
CO2e-udledninger fra DSB's drift								
	Vi har betydelige negative påvirkninger relateret til vores CO2e-udledning fra dieseltog, bygninger og øvrig drift.	Faktisk negativ indvirkning	■	■	■	K	M	
	Vi har en betydelig risiko forbundet med forventede øgede omkostninger som følge af kommende reguleringer frem til 2030.	Risiko (transition)	■	■			M	L
Energiforbrug til togdrift bidrager til klimapåvirkninger								
	Vi har en betydelig påvirkning på miljø og mennesker, som stammer fra vores drift, der er meget energikrævende.	Faktisk negativ indvirkning	■	■	■	K	M	L
	Vi risikerer øgede omkostninger som følge af ustabile geopolitiske situationer, der kan påvirke energipriserne.	Risiko (transition)	■	■	■	K	M	L

TABEL 9:

E2 – Luftforurening

Emne	Beskrivelse	Væsentligheds-vurdering	Værdikæde: Opstrøm	Værdikæde: Egen drift	Værdikæde: Nedstrøm	Tidshorisont: Kort	Tidshorisont: Mellem	Tidshorisont: Lang
Luftforurening								
	Vi har en betydelig negativ påvirkning på miljøet og mennesker, som stammer fra togdriften, der udleder både drivhusgasser og partikler.	Faktisk negativ indvirkning	■	■		K	M	L
Forurening - problematiske stoffer								
	Vi har en betydelig negativ påvirkning på både mennesker og miljø, som stammer fra udledningen af problematiske stoffer, primært fra dieselbaseret togdrift.	Faktisk negativ indvirkning	■	■		K	M	L

TABEL 10:

E4 – Biodiversitet og økosystemer

Emne	Beskrivelse	Væsentligheds-vurdering	Værdikæde			Tidshorisont		
			Opstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Kort	Mellem	Lang
Biodiversitet og økosystemer								
	Vi har identificeret en potentiel negativ miljøpåvirkning på biodiversiteten fra togdrift og ejendomsaktiviteter nær værdifulde naturområder, hvilket kan øge kravene til planlægning og myndighedssamarbejde.	Potentiel negativ indvirkning	■	■			M	L

TABEL 11:

E5 – Ressourceallokering og cirkulær økonomi

Emne	Beskrivelse	Væsentligheds-vurdering	Værdikæde			Tidshorisont		
			Opstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Kort	Mellem	Lang
Affald								
	Vi har identificeret en negativ miljøpåvirkning forbundet med håndteringen af affald fra vedligeholdelsesaktiviteter, byggeprojekter, togdrift, stationer og kontorer. Reservedele og materialer udgør en betydelige del af DSB's udledninger.	Faktisk negativ indvirkning	■	■		K	M	L
Ressourceforbrug								
	Vi har identificeret en negativ miljøpåvirkning forbundet med brugen af materialer med høj miljøbelastning i vedligeholdelses- og klargøringsaktiviteter samt i ejendomsbyggeprojekter.	Faktisk negativ indvirkning	■	■		K	M	L
	Vi står over for en risiko for øgede omkostninger som følge af nuværende og fremtidige reguleringer, såsom CBAM. Samtidig forventer vi dog også omkostningsbesparelser, da elektriske tog kræver mindre vedligehold end dieseltog.	Risiko	■	■			M	L

TABEL 12:

S1 – Egen arbejdsstyrke

Emne	Beskrivelse	Væsentligheds-vurdering	Værdikæde: Opstrøm	Værdikæde: Egen drift	Værdikæde: Nedstrøm	Tidshorisont: Kort	Tidshorisont: Mellem	Tidshorisont: Lang
Medarbejderengagement (fastholdelses- og udviklingsmuligheder)								
	Den potentielle negative påvirkning omfatter lavt engagement og loyalitet blandt medarbejderne, hvis vi ikke prioriterer uddannelse og kompetenceudvikling for at fastholde dem.	Potentiel negativ indvirkning		■			M	
Mangfoldighed, inklusion og ligebehandling								
	Vi ser en potentiel negativ indvirkning på arbejdsstyrken, hvis vi ikke prioriterer mangfoldighed, social lighed og inklusion. Dette kan skabe en kultur præget af diskrimination og chikane, hvilket særligt på mellemlang sigt kan påvirke vores drift og medarbejdere.	Potentiel negativ indvirkning		■			M	
Medarbejdersikkerhed og -sundhed								
	Manglende fokus på medarbejdernes sikkerhed og sundhed kan resultere i alvorlige ulykker og dårlig trivsel, hvilket kan påvirke vores drift negativt allerede på kort sigt.	Potentiel negativ indvirkning		■		K		
	Der er en økonomisk risiko forbundet med omdømmeskader og direkte omkostninger som følge af sundheds- og sikkerhedshændelser, der kan opstå i vores drift på kort sigt.	Risiko		■		K		

TABEL 13:

S2 – Arbejdstagere i værdikæden

Emne	Beskrivelse	Væsentligheds-vurdering	Værdikæde: Opstrøm	Værdikæde: Egen drift	Værdikæde: Nedstrøm	Tidshorisont: Kort	Tidshorisont: Mellem	Tidshorisont: Lang
Arbejdstagere i værdikæden								
	Vi ser en potentiel negativ indvirkning på leverandører og arbejdstagere i værdikæden, hvis vi ikke stiller krav om etiske standarder til etiske standarder ved indkøb af produkter og serviceydelser.	Potentiel Negativ indvirkning	■	■	■	K		

TABEL 14:

S4 – Forbrugere og slutbrugere

Emne	Beskrivelse	Væsentligheds-vurdering	Værdikæde: Opstrøm	Værdikæde: Egen drift	Værdikæde: Nedstrøm	Tidshorisont: Kort	Tidshorisont: Mellem	Tidshorisont: Lang
Jernbanesikkerhed								
	En utilstrækkelig grad af sikkerhed kan have en potentiel negativ indvirkning på både medarbejdere og kunder. Disse konsekvenser kan opstå i vores drift, herunder værksteder, i klargøringsprocesser, under togdrift samt i vores nedstrømsprocesser.	Potentiel negativ indvirkning		■	■		M	
	Samtidig er der en økonomisk risiko forbundet med tab af omdømme, lav punktlighed og kundetab til alternative transportformer.	Risiko		■	■		M	
Kundetryghed (på stationer og i toget)								
	En manglende prioritering af tryghed i tog og på stationer kan have en potentiel negativ indvirkning på både medarbejdere og kunder. Disse konsekvenser kan opstå i vores drift samt i nedstrømsprocesser på mellemlang sigt.	Potentiel negativ indvirkning		■	■		M	
	Samtidig ser vi en økonomisk risiko for forbundet med tab af omdømme samt tab af kunder til alternative transportformer.	Risiko		■	■		M	

TABEL 15:

G1 - Forretningsetik

Emne	Beskrivelse	Væsentligheds-vurdering	Værdikæde: Opstrøm	Værdikæde: Egen drift	Værdikæde: Nedstrøm	Tidshorisont: Kort	Tidshorisont: Mellem	Tidshorisont: Lang
Forretningsetik								
	Selvom vi overholder alle relevante lokale og internationale love, principper, standarder og kodekser for forretningsadfærd, kan der opstå negative konsekvenser, hvis vi ikke sikrer overholdelse af vores forretningsetiske standarder i samarbejdet med leverandører.	Potentiel negativ indvirkning	■	■			M	
	Vi vurderer en risiko for omdømmeskade som følge af korruption og bestikkelse i vores opstrømsaktiviteter og drift på både mellemlang og lang sigt.	Risiko	■	■			M	L
Datasikkerhed								
	Vi ser en risiko, hvis vi ikke sikrer korrekt håndtering af medarbejderes og kunders persondata i overensstemmelse med gældende lovgivning. Dette kan resultere i bøder.	Risiko		■	■		M	
Cybersikkerhed								
	Vi ser en betydelig risiko, hvis vi ikke har tilstrækkeligt fokus på digital sikkerhed. Dette kan føre til store omkostninger og alvorlige driftsmæssige udfordringer.	Risiko		■	■		M	

Miljø

E1 - Klimaændringer	57
E2 - Forurening	75
E4 - Biodiversitet og økosystemer	79
E5 – Ressourceallokering og cirkulær økonomi	81
EU Taksonomiforordning	84

Foto: Oversvømmelse Lyngby Motorvej

E1 - Klimaændringer

DSB spiller en central rolle i Danmarks kollektive transportsystem og er derfor forpligtet til aktivt at reducere transportsektorens klimapåvirkning.

SBM-3

Strategi

Bæredygtighed er en integreret del af DSB's strategi og daglige arbejde. Som en af de mest klimavenlige transportformer spiller toget en central rolle i omstillingen til en grønnere transportsektor. Vi arbejder målrettet på at reducere vores samlede klimapåvirkning gennem ambitiøse klimamål og strategiske indsatser, der sikrer, at toget forbliver et bæredygtigt alternativ til privat bilkørsel. Samtidig samarbejder vi tæt med Banedanmark og Sund & Bælt for at håndtere de udfordringer, som klimaændringerne skaber for den trafikale infrastruktur. På den måde bidrager vi aktivt til at gøre kollektiv transport til en del af løsningen på fremtidens klimaudfordringer.

E1-2

Politik relateret til klimaændringer

For at understøtte vores bæredygtighedsindsats på miljøområdet har DSB formuleret en politik, som fastlægger retningslinjer for både medarbejdere og ledelse.

Miljøpolitik

DSB's miljøpolitik sætter en klar retning for vores indsats med at forebygge, reducere og håndtere miljøpåvirkninger - både direkte og indirekte. Politikken fokuserer på centrale områder som klimaændringer, reduktion af luftforurening, beskyttelse af biodiversitet, ansvarlig ressourceanvendelse og fremme af cirkulær økonomi.

Med ambitionen om at tilbyde rejser med minimal miljø- og klimapåvirkning arbejder vi målrettet med ambitiøse klimamål, klimatilpasning og energieffektivitet. Samtidig prioriterer vi genanvendelse og affaldsreduktion for at bidrage til en mere bæredygtig fremtid.

Miljøpolitikken gælder for alle medarbejdere i DSB samt 100 procent ejede selskaber. Dette omfatter ledere, medarbejdere, vikarer, entreprenører, håndværkere og andre, der arbejder for DSB. Politikken er forankret hos direktøren for drift, mens DSB's direktion og ledelse har det overordnede ansvar for at godkende politikken.

E1-IRO

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret følgende væsentlige klimarelaterede virkninger, risici og muliggeder baseret på opdateringen af DVA i 2025.

1. Klimapåvirkninger
2. Energiforbrug
3. Klimatilpasning

Emnerne vil blive udfoldet senere i dette afsnit.

E1-1

Omstillingsplan

DSB har forpligtet sig til at opfylde Parisaftalens mål om at begrænse den globale opvarmning til maksimalt 1,5 °C. For at nå dette har vi fastsat ambitiøse mål for at reducere vores klimapåvirkning gennem CO2-udledninger på tværs af hele værdikæden (Scope 1, 2 og 3). Disse mål er baseret på videnskabelige reduktionsstier og valideret af Science Based Targets Initiative (SBTi). Vores mål for Scope 1 og 2 i 2030 er godkendt af SBTi til at være i overensstemmelse med et 1,5 °C-scenarie, mens målet om 30 procent reduktion i 2030 indenfor øvrige Scope 3 kategorier er godkendt til at være i overensstemmelse med "Well below 2°C"-scenariet. Vores langsigtede reduktionsmål er godkendt til at være i overensstemmelse med et 1,5 °C-scenarie.

Vi har udviklet vores klimamål ved hjælp af SBTi's 'Science Based Target Setting Tool' og reduktionsmetoden 'Absolute Contraction Approach'. Denne tilgang sikrer konkrete og målbare reduktioner i vores klimaaftryk og støtter vores arbejde med at begrænse den globale opvarmning. Vores klimareduktionsmål er godkendt af bestyrelsen og bidrager aktivt til at opfylde Parisaftalens målsætninger. Som medlem af initiativet "Business Ambition for 1.5°C" arbejder vi desuden sammen med andre virksomheder om at accelerere den grønne omstilling.

Basisår og genberegning af udledninger

DSB har valgt 2019 som basisår for vores klimareduktionsmål, da dette år repræsenterer et upåvirket udgangspunkt før COVID-19-pandemien. Siden fastsættelsen af vores klimamål er der sket flere strukturelle og metodiske ændringer, som har påvirket udviklingen i vores klimapåvirkning. I overensstemmelse med vores politik for genberegning har vi derfor genberegnet vores udledninger for basisåret 2019 i forbindelse med årsregnskabet 2025. Dette sikrer en mere præcis og sammenlignelig opgørelse på tværs af årene.

Strukturelle ændringer

Efter 2019 har vi afgivet trafik på følgende strækninger:

- Vejle-Struer
- Odense-Svendborg
- Roskilde-Køge
- Øresundstrafikken

Derudover har vi frasolgt dele af vores organisation, herunder forsynings-, logistik- og ombygningsaktiviteter. Disse ændringer har haft en væsentlig indflydelse på vores samlede klimapåvirkning.

For at sikre sammenlignelighed mellem årene har vi genberegnet vores baseline, så de nævnte aktiviteter er ekskluderet, som om ændringerne allerede var trådt i kraft i basisåret 2019. Som resultat heraf er vores udledning for 2019 reduceret med 2,1 procent. Den opdaterede udledning for 2019 fremgår af tabellen over vores klimapåvirkning. Effekten af ændringerne på de enkelte opgørelser fremgår af regnskabspraksis.

DSB's klimareduktionsmål godkendt af SBTi

SBTi 2030-mål (basisår: 2019)

- Vi forpligter os til at reducere vores CO2-udledninger i **Scope 1 og Scope 2** (lokationsbaserede) med mindst **98 procent**
- Vi forpligter os til at reducere vores indirekte CO2-udledninger fra **nedstrøms transport** med **28 procent** (relateret til kundernes transport til og fra stationer, Scope 3)
- Vi forpligter os til at reducere vores indirekte CO2e-udledninger fra salg af fossilt brændstof (**diesel**) med **100 procent** (Scope 3.11)
- Vi forpligter os til at reducere øvrige CO2-udledninger i **Scope 3** med **30 procent**

Langsigtede mål (2050, basisår: 2019)

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

Net-zero mål (2050, basisår: 2019)

- Vi forpligter os til at opnå **netto-nuludledning** af drivhusgasser i hele værdikæden senest i **2050**

Scope 1 og 2 handlingsplan

Bæredygtig omstilling som en del af strategien
DSB's klimareduktionsmål og miljømål er afgørende for strategisporet 'Levere et konkurrence- og bæredygtigt DSB', som er en central del af vores markedsorienterede strategi. Strategiske milepæle, såsom indkøb af IC5-elektriske togsæt og opførelsen af tre nye værksteder, er integreret i denne plan. Disse investeringer finansieres blandt andet gennem udstedelse af grønne obligationer under vores 'Green Bond Framework'.

Frem mod 2030 planlægger vi at investere 21 mia. kr. i eltogsæt, vogne og værksteder, der opfylder kravene i EU-taksonomien og klassificeres som bæredygtige. Investeringerne er afgørende for at nå vores klimareduktionsmål for Scope 1 og 2 samt bidrage til reduktioner i Scope 3. De vigtigste tiltag for at opnå disse mål beskrives nedenfor.

Elektrificering af togdrift
Omstillingen fra diesel- til elektriske tog er en hjørnesten i vores strategi. Vi investerer op mod 15 mia. kr. i nye elektriske togsæt og vogne, som både reducerer vores klimapåvirkning og øger energieffektiviteten i togtrafikken. Vi har allerede tidligere indfaset vores Vectron (EB) ellokomotiver og udfaset ME-diesellokomotiver, hvilket har bidraget væsentligt til de opnåede reduktioner siden 2019.

Omlægning af værksteder
For at understøtte denne omstilling planlægger vi desuden at investere 6 mia. kr. i tre nye værksteder, der skal anvendes til at vedligeholde og klargøre vores fremtidige el-flåde. Værkstederne vil alle som minimum opnå DGNB-certificering i kategorien Guld.

I 2025 blev DSB's nye værksted i Næstved overdraget som en del af vores strategiske indsats for en bæredygtig omstilling af værkstederne. Værkstedet er designet til at understøtte en fuldt elektrificeret togflåde og lever op til de højeste bæredygtighedsstandarder, herunder DGNB-certificering.

Byggeriet har haft et stærkt fokus på at reducere klimapåvirkningen. Blandt andet er der anvendt materialer med et højt genbrugsindhold, herunder aluminiumsplader med 43 procent genbrugsmateriale og stål med 40 procent genbrug. Armeringsstålet, der er anvendt, er produceret ved hjælp af vandkraft og har et nulforbrug af CO2. Tagplader og facadeelementer i aluminium indeholder cirka 45 procent genbrugsmateriale.

Derudover er der anvendt grøn beton til terrændæk og fundamenter, EPS-isolering med lav miljøbelastning samt teglsten og tagpap med reduceret CO2-aftryk.

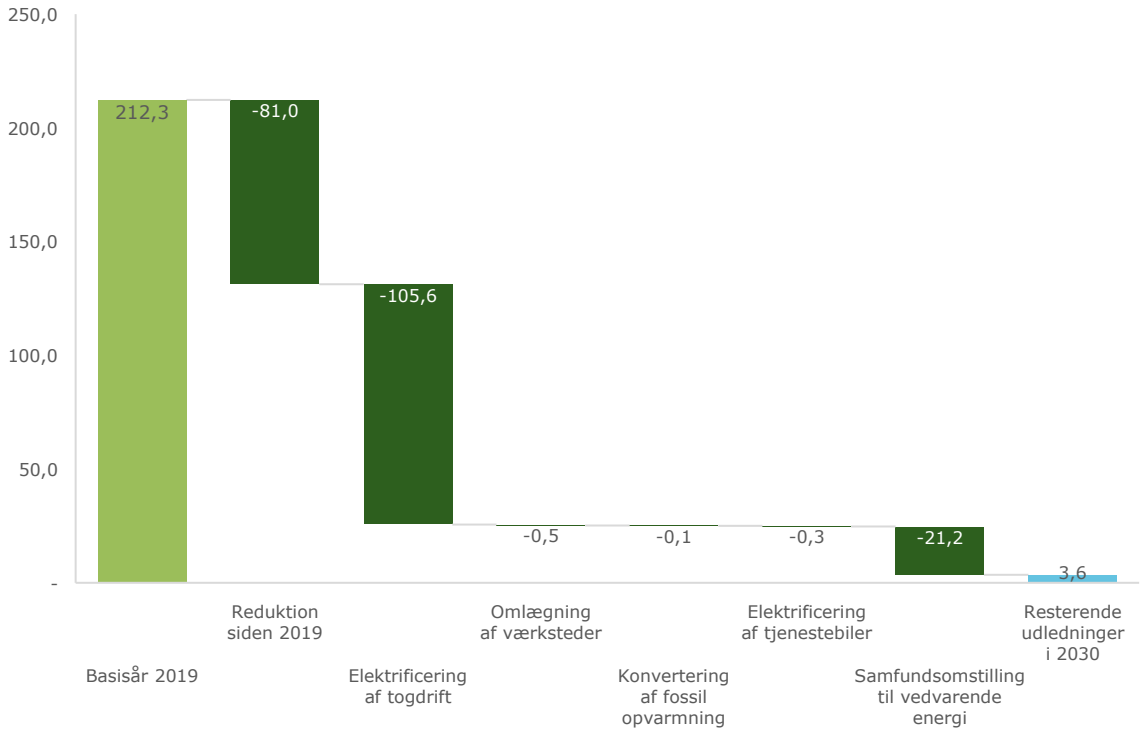
Konvertering af fossil opvarmning
Som en central del af vores klimahandlingsplan vil vi konvertere opvarmningen med hhv. gas eller fyringsolie af 132 anlæg fra fossile brændsler til fjernvarme eller varmepumper inden 2030. Denne konvertering forventes at koste omkring 50 mio. kr. Samtidig er vi i gang med at udvikle en omfattende plan for energieffektivisering af vores bygninger.

Elektrificering af tjenestebiler
For at reducere vores Scope 1-udledninger udskifter vi løbende benzin- og dieseldrevne tjenestebiler med elbiler. Målet er at opnå en fuldt elektrificeret bilflåde inden 2030.

FIGUR 7:

Klimareduktionsplan for reduktion af klimapåvirkninger i Scope 1, 2 og 3 (2019-2030)

1.000 TON CO2e



Kritiske forudsætninger for at nå DSB's klimamål

Opnåelsen af vores klimamål for Scope 1 og 2 (samt delvist Scope 3) afhænger af tre centrale forudsætninger:

1. Leverandøren af IC5-eltogsæt: Leverandøren (Alstom) skal levere alle nødvendige togsæt inden 2030

2. Elektrificering af jernbanen: Banedanmark skal færdiggøre elektrificeringen inden 2030

3. Vedvarende energi: Elproduktionen i 2030 skal være baseret på vedvarende energi, som fastlagt i Energiaftalen fra 2018

Vi overvåger løbende risici forbundet med de opstillede forudsætninger. Særligt leverancerne af IC5-togsæt er kritiske, da de udgør cirka 50 procent af udledningerne i basisåret. Derfor er vi i tæt dialog med Alstom om tidsplanen for leverancerne. Derudover skaber forsinkelser i opførelsen af vedvarende energiprojekter større usikkerhed omkring forudsætning nummer 3.

Vi evaluerer årligt vores evne til at nå klimareduktionsmålene og vurderer fortsat, at målene for 2030 er realistiske. Hvis vores klimareduktionsmål skulle blive truet, vil vi informere vores interessenter, herunder SBTi. I forbindelse med overdragelsen af ansvaret for S-banens infrastruktur vil vi genbesøge og eventuelt tilpasse vores klimamål for at sikre, at de forbliver relevante, realistiske og ambitiøse.

Fastlåste emissioner fra aktiver

Omstillingsplan for dieseltog
DSB har implementeret en omstillingsplan, der gradvist udfaser IC4- og IC3-dieseltog som led i vores klimamål. IC4-togsættene udfases først, da de er mindre energieffektive og har en større klimapåvirkning. Planen sikrer en gradvis og systematisk reduktion af fastlåste emissioner fra vores dieseldrevne togflåde.

For at udnytte ressourcerne bedst muligt arbejder vi på at frasælge tog, vi ikke længere anvender. Udledninger fra videresolgte tog indgår dog ikke i vores klimareduktionsmål eller Scope 3-opgørelser.

Bæredygtig omstilling af værksteder
Som en del af omstillingen lukker vi gradvist værksteder, der er tilpasset vedligeholdelse af dieseltog, og erstatter dem med nye, bæredygtige værksteder, der forsynes med fjernvarme og elektricitet fra vedvarende energikilder. De nye værksteder er designet til at understøtte en fuldt elektrificeret togflåde og opfylder høje bæredygtighedsstandarder, herunder DGNB-certificering.

Udfasning af fossile brændsler
Som led i vores mål om at reducere Scope 1-udledninger investerer vi ikke længere i fossile opvarmningsanlæg. Inden 2030 vil vi udfase alle resterende anlæg og erstatte dem med løsninger baseret på fjernvarme eller vedvarende energikilder.

Denne tilgang er en central del af vores strategi for at reducere fastlåste emissioner og opnå vores klimamål i overensstemmelse med Paris-aftalen.

Scope 3 handlingsplan

Vi har identificeret en række centrale indsatser inden for Scope 3, som skal bidrage til vores klimareduktionsmål. I modsætning til Scope 1 og 2 er reduktioner i Scope 3 i højere grad afhængige af markedsudvikling, politiske reguleringer og teknologiske fremskridt på tværs af værdikæde. Mange af vores leverandører og industrier anvender stadig fossile brændstoffer.

Selvom de konkrete tiltag for at nå netto-nuludledningsmålet i 2050 endnu ikke er fastlagte, har vi en handlingsplan for Scope 3-reduktioner frem mod 2030:

- **Reservedele:** Vi forventer betydelige reduktioner i udledninger fra indkøb af reservedele som følge af udfasningen af dieseltog til fordel for elektriske tog. Dette vil markant reducere behovet, da elektriske tog kræver færre reservedele. Vi har allerede opnået reduktioner ved udfasning af vores gamle ME-lokomotiver.
- **Leverandørsamarbejde:** Vi samarbejder med leverandører om konkrete reduktionstiltag og stiller krav om CO2e-reduktioner samt rapportering i nye udbud. Dette reducerer udledninger i kategorierne 3.1 'Indkøb af varer og tjenesteydelser' og 3.2 'Kapitalinvesteringer'.
- **Energioptimering:** Overgangen fra diesel- til elektriske tog medfører betydelige energieffektiviseringer og reducerer udledninger i kategori 3.3 'Opstrøms udledninger'
- **Erstatningstransport:** Vi undersøger muligheden for at anvende elbusser som erstatningstransport for at reducere udledninger i kategori 3.4 'Opstrøms transport og distribution'. Dette afhænger dog af markedsudviklingen og praktiske udfordringer ved akutte behov.
- **Afvikling af tankanlæg:** Udfasning af dieseltog muliggør afvikling af vores tankanlæg, hvilket reducerer udledninger i kategori 3.11 'Brug af solgte produkter'.

Ifølge SBTi's net-zero standard kan virksomheder kompensere op til 10 procent af deres udledning fra basisåret. Vores mål er dog at reducere mindst 90 procent af vores samlede klimapåvirkning og kun anvende klimakompensation som sidste udvej for uundgåelige emissioner. Omfanget af nødvendig kompensation vil afhænge af den fremtidige udvikling, som vi nøje overvåger.

Vi er i tæt dialog med vores nøgleleverandører og følger markedsudviklingen nøje. Baseret på dialogen med nøgleleverandører, vores handlingsplaner og allerede opnåede reduktioner vurderer vi, at vores klimamål for 2030 fortsat er realistiske.

Energireduktion og handlingsplan

Energireduktionsmål

DSB har forpligtet sig til at reducere samlet brutto-energiforbrug med 50 procent inden 2030 sammenlignet med 2019. Dette mål er en central del af vores strategi for at reducere klimapåvirkningen og øge energieffektivitet på tværs af vores aktiviteter.

Handlingsplan for energireduktion

Overgangen fra dieseldrevne togsæt til elektriske togsæt er en væsentlig del af vores energireduktionsindsats. Målopfyldelsen kræver også energieffektiviseringer på eksisterende materiel og ejendomme.

De planlagte tiltag forventes at reducere energiforbruget med cirka 43 procent i perioden 2019-2030. For at nå de resterende 7 procent, svarende til ca. 69.000 MWh, arbejder vi på at finde og gennemføre yderligere energieffektiviseringstiltag. Fokus vil primært være på togdriften, der står for over 90 procent af det samlede energiforbrug.

Udvikling og implementering af energieffektiviseringstiltag er fordelt på tre fokusområder, som er nærmere beskrevet i afsnit om handleplaner for energi:

1. Energieffektiv planlægning
2. Køreteknisk adfærd
3. Tekniske tiltag

Klimapåvirkning

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret en negativ indvirkning på miljøet, som stammer fra vores egen drift. Dette omfatter direkte udledninger (Scope 1), indirekte udledninger fra togdrift og øvrig drift (Scope 2) samt udledninger fra værdikæden (Scope 3). Disse udledninger skaber en risiko for at omkostningernes øges gennem miljøafgifter og kundernes valg af alternative transportformer. Samtidig giver DSB's langsigtede klimamål os mulighed for at håndtere disse risici, styrke vores position som en bæredygtig virksomhed og bidrage til en grønnere fremtid ved at reducere udledninger og implementere bæredygtige løsninger.

E1-3

Tilpasning til klimapåvirkning

I 2025 udgjorde vores samlede klimapåvirkning i Scope 1 og 2 (lokationsbaseret) cirka 131.000 ton CO2e. Den primære årsag er anvendelsen af vores dieseltog, som udgør 85 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 2025 udgjorde påvirkningen i Scope 3 cirka 263.000 ton CO2e, svarende til 67 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.

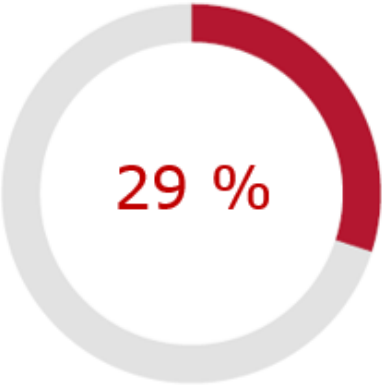
FIGUR 8:

Klimapåvirkninger (Scope 1, Scope 2 og Scope 3)

TON CO2e

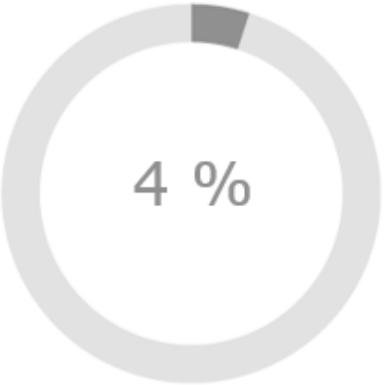
Scope 01
Egen drift

Klimapåvirkning som direkte konsekvens af vores aktiviteter.
In alt udgjorde Scope 1 cirka 114.000 ton CO2e i 2025.
Det består primært af udledninger som følge af afbrænding af diesel til fremførsel af vores dieseltog (IC3 og IC4). De udgør cirka 98 procent af emissionerne i Scope 1.



Scope 02
Indkøbt el og varme

Klimapåvirkning som indirekte konsekvens af vores el-forbrug.
I alt udgjorde Scope 2 cirka 17.000 ton CO2e i 2025.
Klimapåvirkningen kommer primært fra produktionen af elektricitet til togdriften, som udgør 79 procent af emissionerne i Scope 2



Scope 03
Værdikæden

Klimapåvirkning som indirekte konsekvens af aktiviteterne i vores værdikæde, f.eks. Indkøb af varer og serviceydelser.
I alt udgjorde Scope 3 cirka 263.000 ton CO2e i 2025.
Klimapåvirkningen kommer primært fra indkøb af varer og serviceydelser, vores kunders transport til/fra stationer og indkøb af kapitalgoder (anlægsaktiver).

Tilpasning til klimaforandringer

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret risici forbundet med klimaforandringer, da vores aktiviteter – herunder togdrift, vedligeholdelse og klargøring – kan blive påvirket af ekstreme vejrhændelser. Sådanne hændelser kan medføre øgede omkostninger og tab af indtægter. For at imødegå disse udfordringer har vi implementeret processer og beredskabsplaner, der har reduceret risikoen og sikret en robust drift.

E1-3

Tilpasning til klimaforandringer

Klimarelaterede vejrhændelser er en stigende udfordring for DSB's togdrift. Akutte hændelser, som kraftig nedbør og storme med kraftig vind kan medføre hastighedsnedsættelser, reduceret frekvens eller kortvarig indstilling af driften, mens mere langsigtede forhold, herunder stigende grundvand, også kan udgøre en potentiel risiko for driftsstabiliteten.

Klimaresiliens og fremtidssikring af togdriften

I 2025 er klimaresiliensanalysen blevet opdateret for bedre at kortlægge vores sårbarheder over for fysiske klimarelaterede risici. Den opdaterede analyse bygger på Banedanmarks landsdækkende vurdering af jernbanenettets modstandsdygtighed over for klimarelaterede hændelser og er suppleret med dybdegående analyser af udvalgte driftskritiske DSB-lokationer. Analysen anvender fremskrivninger baseret på et højt udledningsscenarie (RCP 8.5) og omfatter tre tidshorisonter frem mod år 2100.

Analysen viser, at vandrelaterede forhold er en væsentlig klimarisiko for jernbanedriften. Stigende terrænnært grundvand, kraftig regn og stormflod kan føre til oversvømmelser og påvirke driftsstabiliteten. Derudover kan storme og kraftig vind forårsage nedfaldne træer og skader på køreledninger. Historisk set har storme ofte skabt kortvarige driftsforstyrrelser, som DSB håndterer gennem eksisterende drifts- og beredskabsprocedurer.

I 2026 vil resultaterne fra klimaresiliensanalysen danne grundlag for prioritering og dialog om klimstilpasning i samarbejde med Banedanmark og andre relevante aktører.

Vi fortsætter arbejdet med at identificere og håndtere risici, som klimaforandringerne kan medføre, for at sikre en stabil og sikker togdrift i Danmark.

Samarbejde om stormberedskab og trafikstyring

De driftsmæssige konsekvenser ved ekstreme vejrforhold, såsom storme, kan omfatte nedsættelse af hastigheden, reduktion af frekvensen eller midlertidig indstilling af togdriften. Skaderne og konsekvenserne minder om dem, der løbende opstår i forbindelse med hændelser som skinnebrud eller nedrivning af køreledninger.

For at håndtere disse situationer har Banedanmark i samarbejde med jernbaneselskaberne i Danmark udarbejdet beredskabsplaner, der sikrer, at de trafikale konsekvenser er kendte, og at planerne hurtigt kan implementeres for at minimere driftsforstyrrelser.

Som en del af dette arbejde er der udarbejdet en disponeringsplan til brug ved storme. Planen beskriver, hvordan beslutninger træffes frem mod eksekvering, hvilke niveauer af trafikændringer der kan iværksættes, og hvordan trafikken genåbnes, når lægger sig.

Energiforbrug

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret en negativ indvirkning på miljøet, som stammer fra energiforbruget i vores egne aktiviteter. Dette medfører en økonomisk risiko som følge af ustabile geopolitiske situationer, der kan påvirke energipriserne negativt. Samtidig kan langsigtede PPA-aftaler (en langsigtet elkøbsaftale, hvor DSB støtter opførelsen af vedvarende energi med en forhåndsaftalt fast pris mod aftale om at modtage garanti i form af oprindelsesbeviser for grøn energi) stabilisere energipriserne, når dieseltog erstattes med elektriske tog.

E1-3

Tiltag og ressourcer, som skal reducere energiforbruget

Vores indsatser om at reducere energiforbruget fra togdriften er fordelt på tre fokusområder

1. **Energieffektiv planlægning**
   Sporet handler om at optimere vores køreplaner ift. energiforbruget samt at understøtte mere energieffektiv togfremførsel
2. **Køreteknisk adfærd**
   Dette fokusområde går ud på at udvide vores lokomotivføreres kompetencer, fokus på, og muligheder for at fremføre vores tog på en energieffektiv måde. I 2025 har vi fortsat vores fokus på kommunikation om mere energieffektiv kørsel til vores lokomotivførere samt kommunikere om energieffektiv henstilling af vores tog. Derudover har vi indarbejdet fokus på energieffektiv kørsel i vores grunduddannelser. Tidligere adfærdsfokus på at anvende elbremsen ved nedbremsning, så strømmen regenereres, har medført en generel stigning i anvendelsen af elbremsen på tværs af vores elektriske litra i 2025.
3. **Tekniske tiltag**
   Ved udgangen af 2025 har vi installeret LED-belysning i 83 IC3-togsæt. Derved udestår der 11 togsæt. I 2025 har vi desuden undersøgt muligheden – og energigevinsterne ved at udskifte inverter på vores IR4 og S-tog samt mulighederne for at indføre CO2-styret udluftning i vores dobbeltdækker vogne.

E1-5

Fremdrift i forhold til mål

Energiforbrug

I 2025 faldt DSB's samlede energiforbrug med 2 procent sammenlignet med 2024. Dette fald afspejler udviklingen i energiforbruget til togdrift, som udgør 90 procent af det samlede energiforbrug.

Udvikling energiforbrug, Togdrift

I 2025 faldt energiforbruget til togdrift for både diesel og elektricitet med henholdsvis 3 procent og 1 procent.

Reduktionen i dieselforbruget til togdrift skyldes primært en nedgang i IC4-produktionen på 11 procent og en tilsvarende reduktion i dieselforbruget for IC4 på 14 procent. Denne reduktion blev dog delvist opvejet af en stigning i IC3-produktionen på 4 procent og en tilsvarende stigning i dieselforbruget for IC3 på 3 procent. Samlet set resulterede disse udviklinger i en reduktion i dieselforbruget til togdriften på 3 procent, selvom den samlede produktion steg 1 procent.

Udskiftningen af lysstofrør til LED på IC3, flere mindre tekniske ændringer på IC4 samt et øget fokus på at henstille togene til fremmednet har yderligere bidraget til faldet i dieselforbruget.

Elforbrug til togdrift

Udviklingen i elforbruget til togdrift er præget af små fald i energiforbruget til både EB- og ER-tog på 3 procent for begge togtyper. For EB-togene er denne reduktion sket på trods af en stigning i produktionen på 2 procent.

Elforbruget til S-tog er derimod steget med 2 procent, selvom produktionen har været uændret.

Samlet set har dette resulteret i en samlet reduktion i elforbruget til togdrift på 1 procent.

Udviklingen er positivt påvirket af kampagner målrettet energieffektiv køreadfærd blandt vores lokomotivførere. Dette har blandt andet ført til en øget anvendelse af elbremsen, som sender energien tilbage til systemet og dermed bidrager til et lavere elforbrug.

Udvikling energiforbrug øvrig drift

Energiforbruget til øvrig drift, som udgør 10 procent af det samlede energiforbrug, forblev uændret sammenlignet med 2024.

Elforbruget til bygninger og faste anlæg faldt med 3 procent. Dette skyldtes blandt andet lavere produktion på vores værksted i København samt gennemførelsen af energibesparende initiativer i vores DSB 7-Eleven butikker. Initiativerne omfattede blandt andet udskiftning af varmeskabe og varmepumper.

Faldet i elforbruget til øvrig drift modvirkes af en stigning i fjernvarmeforbruget på 7 procent. Denne udvikling er positiv, da den understøtter vores overordnede handlingsplan om at omstille lokaliteter med fossil opvarmning. I 2025 blev der gennemført 11 konverteringer, hvoraf 8 til fjernvarme og 3 til varmepumper. Vi havde oprindeligt forventet flere konverteringer, men en række planlagte skift til varmepumper er blevet udskudt på grund af nye muligheder for fjernvarme.

I 2026 forventer vi at konvertere 14 lokaliteter med fossil opvarmning

Som resultat af gennemførte konverteringer fra fossil opvarmning har vi i 2025 oplevet væsentlige fald i vores forbrug af både gas og fyringsolie.

Gasforbruget er reduceret med 24 procent, mens forbruget af fyringsolie er faldet med hele 71 procent. Reduktionen i fyringsolieforbruget skyldes primært konverteringer af opvarmningen på Kursuscenter Knudshoved i december 2024.

Samtidig har vi registreret en stigning i elforbruget til vores leasede biler. Dette skyldes en øget andel af elbiler i vores bilflåder. Ud af 132 leasede biler er 56 nu elbiler, hvilket betyder, at andelen af elbiler er steget fra 25 procent i 2024 til 42 procent i 2025. Denne omstilling har desuden medført et fald i energiforbruget til diesel- og benzinbiler på henholdsvis 7 procent og 41 procent. Udviklingen understøtter vores overordnede transitionsplan, der har som mål at omstille hele vores flåde af leasede biler til elbiler inden 2030.

TABEL 16:

Energiforbrug

		Udvikling				Udvikling ift. 2019		
1.000 MWh	**2025**	**2024**	**Abs.**	**Pct.**	**2019 Basisår**	**Abs.**	**Pct.**	**Mål 2030 (Basisår 2019)**
Elektricitet, togdrift	276	278	-3	-1%	250	26	10%	
Diesel, togdrift	447	458	-12	-3%	631	-185	-29%	
Energiforbrug, Togdrift	**722**	**737**	**-14**	**-2%**	**881**	**-159**	**-18%**	
Elektricitet, øvrig drift	41	42	-1	-3%	51	-11	-21%	
Andet energiforbrug, øvrig drift[1)]	36	35	1	3%	52	-16	-31%	
Energiforbrug, Øvrig drift	**77**	**77**	**0**	**0%**	**103**	**-27**	**-26%**	
Samlet energiforbrug2[)]	**799**	**814**	**-15**	**-2%**	**984**	**-185**	**-19%**	**-50%**
Energiintensitet, MWh pr. kr.	0,00007	0,00007	-0,000003	-4%	0,00009	-0,00002	-23%	

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

[2)] Det rapporterede energiforbrug udgør også energiforbruget fra aktiviteter i sektorer med stor klimapåvirkning, idet alle de sektorer, hvor DSB har aktiviteter i, er defineret som sektor med stor klimapåvirkning.

Energiforbrug på oprindelse

DSB anvender olie til dieseldrevne tog og til opvarmning af et mindre antal bygninger samt naturgas til opvarmning i mindre omfang.

I 2025 stammede 83 procent af vores samlede energiforbrug fra fossile kilder, hvilket primært skyldes brugen af dieselolie til togdriften. Derudover udgjorde el- og fjernvarmeforbruget fra fossile kilder cirka 37 procent af det samlede energiforbrug fra fossile kilder.

I 2025 udgjorde energiforbruget fra vedvarende energikilder 11 procent af det samlede energiforbrug i 2025. For at reducere afhængigheden af fossile brændstoffer arbejder vi målrettet på at udfase dieseltog og omstille fossil opvarmning i vores bygninger.

I takt med implementeringen af allerede indgåede PPA-aftaler og indgåelsen af nye aftaler forventes andelen af vedvarende energikilder i det samlede energiforbrug at stige frem mod 2030.

TABEL 17:

Energiforbrug - oprindelse

1.000 MWh	2025	2024	Abs.	Pct.
Kul	0	0	0	-
Olie	417	428	-12	-3
Naturgas	1	1	0	-28
Øvrige fossile kilder	0	0	0	-
El- og fjernvarmeforbrug fra fossile kilder	243	269	-26	-10
Samlet energiforbrug fra fossile energikilder	**661**	**698**	**-38**	**-5**
Andel af energiforbrug fra fossile energikilder	**83%**	**86%**	**-3%**	**-4%**
Samlet energiforbrug fra atomkraft	**50**	**27**	**23**	**86**
Andel af energiforbrug fra atomkraft	**6%**	**3%**	**3%**	**89%**
Brændstof- og gasforbrug fra vedvarende energikilder	32	33	-1	-3
El- og fjernvarmeforbrug fra vedvarende energi	56	55	1	1
Samlet energiforbrug fra vedvarende energikilder	**88**	**88**	**0**	**0**
Andel af energiforbrug fra vedvarende energikilder	**11%**	**11%**	**0%**	**1%**
Samlet energiforbrug[1)2)]	**799**	**814**	**-15**	**-2**

Anvendt regnskabspraksis

Energiforbrug

Energiforbruget er opgjort som bruttoenergiforbrug. Energiintensitet beregnes som forholdet mellem energiforbrug og nettoomsætning, som angivet i resultatopgørelsen.

Energiforbrug til togdrift (dieselforbrug)
Dieselforbruget pr. litra (togtype) registreres automatisk ved tankning. Tilsvarende registreres tankninger foretaget af fremmede operatører samt diesel tankninger samt diesel til rangermaskiner. Forskellen mellem den tankede og modtagne mængde fra faste tankanlæg defineres som manglende registrerede tankninger, som fordeles på de enkelte tog. Det årlige dieselforbrug beregnes på baggrund af det faktiske forbrug til og med november, mens forbruget i december estimeres ud fra den forventede produktion og det gennemsnitlige faktiske forbrug pr. kilometer i samme periode året før.

Kørestrøm
DSB afregner kørestrømforbruget på baggrund af faktura modtaget fra Banedanmark. For Fjern- og Regionaltog opgøres elforbruget baseret på automatiske aflæsninger af forbruget i de enkelte litra. De målte værdier tillægges et kørestrømstab, som beregnes af Banedanmark. Det årlige elforbrug beregnes ud fra fakturaer frem til og med august, mens forbruget i september-november estimeres ud fra den faktiske produktion energiforbruget pr. litrakilometer, tillagt et kørestrømstab. Forbruget i december beregnes på baggrund af den forventede produktion og det gennemsnitlige faktiske forbrug pr. kilometer i samme periode året før.

Energiforbrug, øvrig drift
Elforbruget for bygninger og faste anlæg er opgjort på baggrund af målerdata fra Energinet frem til og med november. Forbruget i december estimeres på målerbasis ud fra data fra den foregående måned samt tilsvarende måned året før.

Hovedparten af fjernvarmeforbruget er baseret på månedlige aflæsninger pr. måler fra forsyningsselskaberne frem til og med november. For øvrige fjernvarmemålere er forbruget fra januar til og med november opgjort ud fra årlige måleraflæsninger. Forbruget i december estimeres på målerbasis ud fra data fra enten den foregående måned eller tilsvarende måned året før.

Naturgasforbrug frem til og med november er primært opgjort på baggrund af månedlige måleraflæsninger fra Evida. Øvrigt forbrug er baseret på årlige måleraflæsninger. Forbruget i december estimeres på målerbasis ud fra den foregående måned samt tilsvarende måned året før.

Fyringsolie til opvarmning og til processer i produktionen er opgjort på baggrund af tankede mængder frem til og med oktober. Forbruget i november og december er estimeret på baggrund af tilsvarende måneders forbrug året før.

Brændstofforbruget til leasede biler er baseret på tankede mængder frem til og med oktober. Elforbruget til leasede biler er opgjort på baggrund af forbrug fra december året før til og med november.

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 baseret på Energinets generelle el-deklaration for 2024, som er den senest opgjorte. Da el-deklarationen er markedsbaseret, er brændselsfordelingen ikke opdelt på Vestdanmark (DK1) og Østdanmark (DK2).

Brændselsfordeling af fjernvarmeproduktionen er ligeledes baseret på de markedsbaserede deklarationer for 2024, som er de senest opgjorte. Disse er hentet fra:

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

Andelen af biobrændstof i diesel og fyringsolie er baseret på biobrændstofindholdet i B7-diesel, som er den mest anvendte dieseltype. I B7-diesel udgør biobrændstofindholdet 7 procent. For benzin er andelen baseret på bioethanolindholdet i E10-benzi, hvor biobrændstofindholdet er 10 procent.

Andelen af biogas i naturgas er beregnet ud fra andelen af biogas i nettet, som opgøres månedligt af Energinet. Vi har anvendt et gennemsnit af biogasandelen frem til og med november 2025.

Fremdrift i forhold til mål

Udvikling i miljødeklaration

I Miljødeklarationen præsenterer vi vores energiforbrug til- og klimapåvirkning fra togdriften, i relation til produktionen i form af personkilometer. Derved tager denne opgørelse højde for udsving i produktionen ift. tidligere år, og kan anvendes til at beregne udledninger fra togrejser.

Faldet i vores energiforbrug skal ses i lyset af en samtidig stigning i antallet af kunder og en mindre udvidelse af produktionen. Dette har resulteret i en reduktion af energiforbruget pr. personkilometer på henholdsvis 16 procent for dieseltog, 5 procent for elektriske fjern- og regionaltog, mens S-togene har oplevet en stigning på 2 procent. Samlet set er energiforbruget pr. personkilometer reduceret med 8 procent.

Udviklingen i miljødeklarationerne for klimapåvirkning viser en samlet reduktion i CO2e-emissionerne pr. personkilometer på 9 procent. Dette reduktion skyldes primært energieffektiviseringerne samt et markant fald i emissionsfaktoren for elforbruget i Vestdanmark, som er reduceret med 22 procent. Samtidig har der været en stigning på 4 procent i emissionsfaktoren fra elforbruget i Østdanmark.

TABEL 18:

Miljødeklaration

	Energiforbrug (kWh)			Klimapåvirkning (g CO_2e)		
Pr. person km	**2025**	**2024**	**Udvikling Pct.**	**2025**	**2024**	**Udvikling Pct.**
Dieseltog	0,173	0,206	-16	44	51	-15
Elektriske tog	0,077	0,081	-5	4	5	-16
Fjern- og regionaltog	**0,131**	**0,147**	**-11**	**26**	**30**	**-11**
S-tog	**0,092**	**0,090**	2	**4**	**4**	**6**
Samlet togdrift	**0,122**	**0,133**	**-8**	**21**	**23**	**-9**

Anvendt regnskabspraksis

Miljødeklaration
Til miljødeklarationerne anvendes data pr. litra, herunder årets energiforbrug, udledninger, gennemsnitlige belægningsgrad og pladskilometer. På baggrund af disse data beregnes personkilometer pr. litra, hvorefter miljødeklarationerne udarbejdes.

Fremdrift i forhold til mål

Udvikling i klimapåvirkning

Scope 1 og 2

Udvikling i energiforbruget har haft en direkte indflydelse på klimapåvirkningen. Reduktionen i klimapåvirkningen er desuden blevet styrket af en øget andel af vedvarende energi i elproduktionen i Vestdanmark, hvilket har bidraget væsentligt til den samlede udvikling i klimapåvirkningen i Scope 2.

I 2025 faldt klimapåvirkningen i Scope 1 med 2 procent i forhold til året før. Denne udvikling skyldes primært reduktionen i energiforbruget til diesel, som tidligere beskrevet. Reduktionen understøttes yderligere af det betydelige fald i forbruget af fyringsolie og gas til opvarmning, som også tidligere er forklaret. I perioden fra 2019 til 2025 er klimapåvirkningen i Scope 1 reduceret med 25 procent som følge af udfasningen af dieseltog.

De lokationsbaserede udledninger i Scope 2 er faldet med 9 procent i forhold til året før. Denne udvikling skyldes primært reduktioner i elforbruget til togdrift, som tidligere beskrevet, samt en reduktion i klimapåvirkningen fra elproduktionen i Vestdanmark på 22 procent. Dette er en direkte konsekvens af en øget andel af vedvarende energi i elproduktionen.

Siden 2019 er de lokationsbaserede Scope 2-udledninger reduceret med 72 procent på trods af en væsentlig stigning i elforbruget i samme periode. Denne udvikling kan primært tilskrives en øget andel af vedvarende energi i den danske el- og varmeproduktion.

Udviklingen i den markedsbaserede klimapåvirkning i Scope 2 skyldes ligeledes et fald i de markedsbaserede emissionsfaktorer. Vi forventer et yderligere fald i de markedsbaserede udledninger i 2026, når PPA'en for den nyopførte Lidsø Solpark træder i kraft.

Den samlede klimapåvirkning i Scope 1 og 2 (lokationsbaserede), som er omfattet af SBTi-godkendte klimareduktionsmål, er reduceret med 38 procent i perioden fra 2019 til 2025. Vores mål er at reducere klimapåvirkningen med 98 procent inden 2030.

Scope 3

Klimapåvirkningen i Scope 3 steg med 7 procent fra 2024 til 2025. Denne udvikling er primært drevet af stigninger i klimapåvirkningen indenfor kategorierne Scope 3.2 (kapitalgoder), Scope 3.1 (indkøb af varer og serviceydelser) og Scope 3.4 (opstrøms transport og distribution). Siden 2019, som er basisår for DSB's klimareduktionsmål, er den samlede klimapåvirkning i Scope 3.11 (salg af fossile brændsler) steget med 10 procent, klimapåvirkningen i Scope 3.9 (kundernes transport til/fra vores stationer) er faldet med 7 procent mens klimapåvirkningen i øvrige Scope 3 kategorier er faldet med 18 procent.

Scope 3.1 – Indkøb af varer og serviceydelser
Klimapåvirkningen steg med 4 procent fra 2024 til 2025 svarende til en stigning på cirka 2.900 ton CO2e. Forklaringen herfor er blandt andet en generel stigning i forbruget. Desuden er klimapåvirkningen fra vores forbrug af reservedele og reparationsservices er steget som følge af et øget omfang heraf.

Scope 3.2 – Kapitalgoder
Klimapåvirkningen steg med 48 procent fra 2024 til 2025. Stigning skyldes primært øget forbrug af reservedele og reparationsservice ifm. store eftersyn på IC3, IR4 og dobbeltdækkere samt vognkasserenovering af vores ER tog. Stigningen skyldes også overdragelsen af vores nye værksted i Næstved, hvorved al klimapåvirkning forbundet med opførelsen af værkstedet, herunder klimapåvirkningen forbundet med byggematerialerne, bogføres i år. Derudover har vi i 2025 modtaget de første Talgovogne, hvilket også bidrager til en stigning i klimapåvirkningen.

Scope 3.4 – Opstrøms transport og distribution
Udledningerne i denne kategori er steget med 30 procent fra 2024 til 2025, svarende til 2.500 ton CO2e. Udviklingen skyldes blandt andet øget omfang af erstatningsrejser grundet sporarbejder samt øget omfang af leverandørbetalt fragt internt i DSB samt tilpasning af emissionsfaktor som følge af øget tung transport.

Primære data
Udviklingen i andelen af primære data viser et fald på 3 procentpoint fra 69 procent til 66 procent i 2025. Udviklingen skyldes blandt andet øget omfang og derved klimapåvirkning indenfor de opgørelser, som beregnes via spend, herunder reservedele, samtidig med uændret eller fald i klimapåvirkningen fra de opgørelser, som laves via primære data. Dette får andelen af primære data til at falde.

TABEL 19:

Klimapåvirkning

			Udvikling			Udvikling ift. 2019			
Opgjort i CO_2-ækvivalenter (1.000 ton CO_2e)	**2025**	**2024**	**Abs.**	**Pct.**	**2019 Basisår**	**Abs.**	**Pct.**	**Mål 2030 (Basisår 2019)**	**Mål 2050 (Basisår 2019)**
Togdrift **	112,10	114,41	-2,32	-2%	148,33	-36,23	-24%		
Øvrig drift[1)] **	1,94	2,26	-0,32	-14%	3,28	-1,34	-41%		
CO_2e scope 1 **	**114,04**	**116,68**	**-2,64**	**-2%**	**151,61**	**-38**	**-25%**		
Andel af CO_2e scope 1 fra regulerede emissionshandelsordninger	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%		
Togdrift	13,50	14,63	-1,13	-8%	43,88	-30,38	-69%		
Øvrig drift[1)] **	3,69	4,20	-0,52	-12%	16,76	-13,08	-78%		
CO_2e scope 2 - lokationsbaseret **	**17,19**	**18,83**	**-1,64**	**-9%**	**60,64**	**-43,45**	**-72%**		
Togdrift	124,00	139,04	-15,04	-11%	88,56	35,44	40%		
Øvrig drift[1)] **	19,80	22,81	-3,01	-13%	26,55	-6,75	-25%		
CO_2e scope 2 - markedsbaseret **	**143,80**	**161,86**	**-18,06**	**-11%**	**115,11**	**28,69**	**25%**		
Samlet CO_2e scope 1 og 2 - lokationsbaseret **	**131,23**	**135,51**	**-4,28**	**-3%**	**212,25**	**-81,02**	**-38%**	**-98%**	
Samlet CO_2e scope 1 og 2 - markedsbaseret **	**257,84**	**278,53**	**-20,69**	**-7%**	**266,72**	**-8,88**	**-3%**		
3.1: Køb af varer og serviceydelser *	74,57	71,71	2,86	4%	96,25	-21,68	-23%		
3.2: Kapitalgoder *	44,33	29,86	14,46	48%	28,72	15,61	54%		
3.3: Brændstof- og energirelaterede aktiviteter *	33,16	34,77	-1,61	-5%	53,58	-20,42	-38%		
3.4: Upstream transport og distribution **	10,49	8,04	2,45	30%	15,03	-4,54	-30%		
3.5: Affald *	3,15	2,94	0,21	7%	4,78	-1,63	-34%		
3.6: Forretningsrejser	0,61	0,45	0,16	36%	0,28	0,33	116%		
3.7: Medarbejderpendling	6,67	6,70	-0,03	0%	8,04	-1,37	-17%		
3.9: Downstream transport og distribution	73,80	74,94	-1,14	-2%	79,12	-5,32	-7%	-28%	
3.11: Brug af solgte produkter **	10,96	10,45	0,51	5%	9,92	1,04	10%	-100%	
3.12: Slutbehandling af solgte produkter	0,14	0,12	0,03	22%	0,10	0,05	48%		
3.13: Leasede aktiver *	5,32	5,52	-0,20	-4%	7,73	-2,41	-31%		
3.15: Investeringer ***	0,03	0,04	-0,01	-20%	3,01	-2,98	-99%		
CO_2e scope 3 *	**263,22**	**245,53**	**17,69**	**7%**	**306,56**	**-43**	**-14%**	**-30%**	
Andel af scope 3 beregnet på primære data fra værdikæden	66%	69%							
Samlet CO_2e - lokationsbaseret *	**394,45**	**381,04**	**13,41**	**4%**	**518,81**	**-124,36**	**-24%**		**0%**
Samlet CO_2e - markedsbaseret *	**521,06**	**524,06**	**-3,00**	**-1%**	**573,28**	**-52,22**	**-9%**		
CO_2e-intensitet - lokationsbaseret, ton CO_2e pr. kr.	**0,00003**	**0,00003**	**0,000001**	**2%**	**0,00005**	**-0,00001**	**-28%**		
CO_2e-intensitet - markedsbaseret, ton CO_2e pr. kr.	**0,00005**	**0,00005**	**-0,000001**	**-2%**	**0,00006**	**-0,00001**	**-18%**		
Scope 1 - biogene udledninger	7,68	7,87	-0,19	-2%					
Scope 2 - biogene udledninger - lokationsbaseret***	48,13	55,71	-7,58	-14%					
Scope 2 - biogene udledninger - markedsbaseret***	11,00	10,64	0,37	3%					
Scope 3 - biogene udledninger	40,18	0,00	40,18	0%					

[1)] Øvrig drift består af udledninger fra energiforbrug til bygninger, faste anlæg og biler samt kølemidler til tog og bygninger.
* Resultatet for 2019 og 2024 er genberegnet; læs mere i 'Anvendt regnskabspraksis'.
** Resultatet for 2019 er genberegnet; læs mere i 'Anvendt regnskabspraksis'.
*** Resultatet for 2024 er genberegnet; læs mere i 'Anvendt regnskabspraksis'.

Anvendt regnskabspraksis

Genberegninger af tidligere års opgørelser
For 2019 er følgende Scopes i opgørelsen over klimapåvirkning blevet genberegnet: Scope 1, Scope 2, Scope 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.11 og 3.13. Årsagen til genberegningen er metodiske og produktionsmæssige ændringer der er foretaget siden 2019. Dette sikrer en mere præcis opgørelse over klimapåvirkningen i 2019 (basisår), samt et ensartet beregningsgrundlag, som bidrager til en bedre sammenligning af udviklingen over tid. Genberegningen er foretaget i overensstemmelse med vores interne retningslinjer for genberegning samt retningslinjerne fra SBTi.

For 2024 er følgende nøgletal i opgørelsen over klimapåvirkning blevet genberegnet: Scope 3.1, 3.2, 3.3, 3.5, 3.13, 3.15 samt biogene scope 2 emissioner (lokations- såvel som markedsbaserede). Årsagen til genberegningen af opgørelserne for 2024 er en række metodiske forbedringer og fejlrettelser, der er foretaget i forbindelse med opgørelsen for 2025. Genberegningen er foretaget i overensstemmelse med vores interne retningslinjer for genberegning.

Effekten af ændringerne for både 2019 og 2024 fremgår af tabel 19 'Klimapåvirkning'.

TABEL 20:

Klimapåvirkninger (ton CO2e) - genberegning

Klimapåvirkninger (ton CO2e)	Genbereg-net 2019	Tidligere rapporteret 2019	Abs.	Pct.
Scope 1	152	176	-24,1	-13,7
Scope 2, lokationsbaseret	61	45	16,0	35,8
Scope 2, markedsbaseret	115	125	-9,4	-7,6
Scope 3	307	306	0,9	0,3

TABEL 21:

Klimapåvirkninger (ton CO2e) - genberegning

Klimapåvirkninger (ton CO2e)	Genbereg-net 2024	Tidligere rapporteret 2024	Abs.	Pct.
Scope 2 - biogene udledninger - lokationsbaseret	55.706	59.351	-3.645	-6
Scope 2 - biogene udledninger - markedsbaseret	10.635	7.722	2.914	38
Scope 3	246	247	-1	-1

Anvendt regnskabspraksis

Klimapåvirkninger

Rapporteringen om klimapåvirkning i DSB's årsrapport omfatter opgørelser af klimapåvirkningen fra det direkte energiforbrug (Scope 1), det indirekte energiforbrug (Scope 2) og det indirekte energiforbrug fra værdikæden (Scope 3). Disse opgørelser er beregnet i CO2-ækvivalenter og følger principperne for operationel kontrol i overensstemmelse med det finansielle regnskab.

Klimapåvirkningen i Scope 2 er beregnet på baggrund af både lokations- og markedsbaserede emissionsfaktorer. Beregningerne er baseret på energiforbrug og tilhørende emissionsnøgletal. Drivhusgasintensiteten er opgjort som forholdet mellem de lokations- og markedsbaserede klimapåvirkninger i CO2e og nettoomsætningen, som 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 de nyeste emissionsfaktorer fra DEFRA (Department for Environment Food & Rural Affairs, UK) justeret for biogent indhold.

ESRS E1 fastlægger i punkt 44, at virksomheder skal oplyse, hvor stor en andel af klimapåvirkningen i Scope 1, der er dækket af CO2-kvoter. For 2025 er andelen for DSB nul (0), da DSB's klimapåvirkninger i Scope 1 ikke er omfattet af EU's kvotesystem.

Lokationsbaserede klimapåvirkninger i Scope 2
Klimapåvirkningerne fra elektricitet til togdrift og øvrige drift er baseret på den seneste miljødeklaration fra Energinet for 2024, beregnet efter 125%-metoden. Deklarationen opgør udledningen af CO2-ækvivalenter pr. kWh fordelt på henholdsvis DK1 (vest for Storebælt) og DK2 (øst for Storebælt).

De lokationsbaserede klimapåvirkninger fra fjernvarme adskiller sig ikke fra de markedsbaserede, og metoden er derfor den samme som beskrevet nedenfor.

Markedsbaserede klimapåvirkninger i Scope 2
Klimapåvirkningen fra elektricitet til togdrift og øvrig drift er baseret på den seneste generelle el-deklaration for residualmixet for 2024 fra Energinet.

Klimapåvirkningen fra fjernvarme er beregnet ud fra de seneste miljødeklarationer for 2024 fra Kredsløb i Aarhus for Vestdanmark og HOFOR for Østdanmark efter 125%-metoden. Miljødeklarationen fra Kredsløb er oprindeligt opgjort efter 200%-metoden og er omregnet til 125%-metoden.

Ved regnskabsaflæggelsen har DSB ikke et signifikant energiforbrug fra instrumenter som oprindelsesgarantier eller certifikater for vedvarende energi. Andelen heraf er derfor angivet til nul (0) i opgørelsen af klimapåvirkningen i Scope 2.

Biogene udledninger i Scope 1 og 2
De biogene udledninger er beregnet på baggrund af energiforbrug og emissionsnøgletal.

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

De lokationsbaserede biogene udledninger for elektricitet i Scope 2 er beregnet ud fra den seneste miljødeklaration for 2024 fra Energinet. De markedsbaserede biogene udledninger for elektricitet i Scope 2 er baseret på Energinets generelle el-deklaration.

De biogene udledninger for fjernvarme i Scope 2 er beregnet på baggrund af brændselsfordelingen og andelen af biomasse i fjernvarmeproduktionen hos henholdsvis Kredsløb i Aarhus (Vestdanmark) og HOFOR (Østdanmark). Beregningerne anvender emissionsnøgletal for biogene udledninger fra biomasse (træ og halm) fra DEFRA. Samme metode er anvendt til beregning af de lokations- og markedsbaserede biogene udledninger fra fjernvarme.

Klimapåvirkninger i Scope 3
Rapporteringen om klimapåvirkning i Scope 3 i DSB's årsrapport består af delopgørelser for 12 ud af de 15 Scope 3-kategorier i GHG-protokollen. Følgende tre kategorier er udeladt fra 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, som er videresolgt af DSB til andre operatører, indgår ikke i Scope 3-opgørelsen. Derimod indgår udledninger fra tog, der er leaset til andre operatører, i kategori 3.13.

Biogene udledninger i scope 3
Biogene udledninger er opgjort for de kalkulationer, hvor vi har haft emissionsfaktorer, der understøtter dette. Det er typisk på forbrug af diesel, benzin, elektricitet og fjernvarme. Visse affaldsfraktioner regnes også som biogene. Opgørelsen af de biogene udledninger i Scope 3 er derfor ikke fuldstændig. Se detaljer i regnskabspraksis for de enkelte Scope 3 kategorier.

Anvendt regnskabspraksis

Regnskabsperiode
Perioden for Scope 3-regnskabet følger årsregnskabets periode – altså kalenderåret. Data for størstedelen af delopgørelserne omfatter perioden 1. januar 2025 til 31.oktober 2025. Dette er nødvendigt for at sikre tilstrækkelig tid til at bearbejde data inden årsrapporten udgives. For de finansielle data, der anvendes til spend baserede beregninger, er der dog anvendt realiserede data for januar-november 2025, mens spend i december er baseret på budget. Data fra 2024 viser, at denne metode resulterede i en afvigelse på under 1,5 procent, hvilket vurderes som acceptabelt under de givne forudsætninger.

For delopgørelser, der baseres på data fra 1. januar til 31. oktober, ekstrapolerer vi data til at omfatte november og december. Som hovedregel ekstrapolerer vi data på følgende måde:

1. Aktiviteten i perioden januar-oktober 2025 sammenlignes med aktiviteten i perioden januar-oktober 2024. Denne sammenligning bruges til at tage højde for eventuelle ændringer i aktivitetsniveau fra år til år.
2. Aktiviteten i perioden november-december 2024 justeres med faktoren fra trin 1 og lægges til aktiviteten for januar-oktober 2025. Dette sikrer, at der tages højde for eventuelle udsving i aktivitetsniveauet i november-december i forhold til resten af året, herunder ændringer i aktiviteter som eksempelvis ændret indkøb af varer.

3.1: Køb af varer og serviceydelser
Udledninger fra indkøbte varer og tjenesteydelser er baseret på udtræk fra vores økonomistyringssystem på vores udgifter eksklusive moms i regnskabsperioden, fordelt på omkostningsarter og kategorier. Kategorier, som ikke medfører klimapåvirkning, er ekskluderet. Til beregning af CO2-ækvivalenter er anvendt spend-baserede emissionsfaktorer fra EPA.

Følgende delopgørelser er baseret på mere specifikke opgørelser over klimapåvirkningen fra leverandører, som erstatter de mere generelle spend-baserede beregninger. Opgørelserne dækker udledningen i perioden januar 2025 til oktober 2025. Der er ekstrapoleret til de resterende måneder pga. forbruget i kr. for november og december:

- Kioskvarer opgøres på baggrund af data fra Leverandør Reitan, der selv opgør emissioner. Disse beregninger kvalitetssikres af DSB og overføres derefter til CO2-opgørelsen.
- Cloud hosting opgøres på baggrund af leverandørdata over klimapåvirkningen fra tre leverandører - i 2025 er leverandørernes rapporteringsperiode for forskudt fra DSB's til, at DSB bruger deres emissionsdata direkte. Data fra leverandører bruges til at beregne en emissionsfaktor, der kobles til spend på de relevante artskonti. Denne metode resulterer i mere præcise emissionsfaktorer end de generelle fra EPA. Emissioner regnes som spend-baserede.
- Facility Management opgøres på baggrund af leverandørdata over klimapåvirkningen fra ISS og Coor.
- Klimapåvirkningen forbundet med vask og rens af tøj opgøres på baggrund af leverandørdata fra Textilia.
- Leverandørdata fra Lemvigh-Müller bruges til at beregne klimapåvirkningen fra værktøj og andet udstyr.
- Reservedele er beregnet på baggrund af data fra P&L for omkostninger til reservedele inklusive service samt øvrige varer til vedligeholdelse af tog, hvor omkostningerne er fordelt på overordnede kategorier. Spend-baserede emissionsfaktorer fra EPA, 2024 er anvendt. For de omkostninger, der ikke kan kobles med en kategori, er emissionsfaktorer beregnet på baggrund af data, som har en kategori.
- 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, hvor der ikke findes repræsentative produktspecifikke emissionsfaktorer.

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". 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, 2024 for kategorierne i investeringsrapporten (materiel, strategi, infrastruktur, etc.) er anvendt.

Udledninger forbundet med opførelsen af nye værksteder er beregnet via en LCA-beregning fra projektet. Udledninger for opførelse af det nye værksted i Næstved er medtaget, da værkstedet blev overdraget til DSB i regnskabsåret. Ligeledes er udledninger forbundet med leverance af 7 Talgo-formationer medregnet pba. leverandørdata.

Emissionsfaktorer fra DEFRA samt Energinet er anvendt til beregninger af udledninger, inklusiv de biogene, hvor leverandørerne ikke selv har opgivet kg CO2e udledt. Læs mere om emissionsfaktorerne under regnskabspraksis for Scope 1 og 2.

For øvrige investeringer medtages udledninger først i det år, hvor aktivet tages i brug.

Scope 3.3: Brændstof- og energirelaterede aktiviteter
Opstrøms 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 inklusive de biogene udledninger. Beregning af opstrøms emissionsfaktorer er baseret på DEFRA's metode for forholdet mellem direkte og indirekte udledning i UK. Læs mere om emissionsfaktorerne under regnskabspraksis for Scope 1 og 2.

For kørestrøm til fjern- og regionaltrafikken er der indregnet fuldt tab i forbindelse med transmission og distribution, selvom Banedanmark ligeledes indregner et tillæg til dækning af nettab i forbindelse med opgørelse af forbruget, som er medtaget under Scope 2. Tillægget dækker ligeledes over manglende registreringer af forbrug og egetforbrug på omformerstationerne. Der er derfor indregnet et for stort forbrug i Scope 2, men vi har ikke grundlag for at angive, hvor stort og vælger derfor ikke at lave et fradrag i Scope 2.

Anvendt regnskabspraksis

Scope 3.4: Opstrøms transport og distribution
Udledninger fra opstrøms transport og distribution indeholder udledninger fra erstatningskørsel med bus og taxa, skolerejser med bus og færge samt fragt og intern transport for DSB. Beregningerne er baseret på følgende:

- **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 2025 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 leverandørens brændstofforbrug 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 med bus** er beregnet på baggrund af en opgørelse fra leverandøren over henholdsvis kørte timer og kørte kilometer for hele 2025. Emissionsfaktorer fra DEFRA er anvendt.

- **Skolerejser med færge** er beregnet på baggrund af et udtræk fra DSB Skolerejsers database over antal rejsende fordelt på færgeselskaber for hele 2025. Emissionsfaktorer fra Transportministeriets TEMA2015 model, omregnet til CO_2-ækvivalenter ved hjælp af DEFRA emissionsfaktorer.

- **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 ekstrapolereret på baggrund af aktivitetsdata for november og december 2024 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. Det har ikke været muligt at opgøre biogene udledninger fra fragt og intern transport af reservedele for 2025.

- Biogene udledninger for erstatningskørsel og skolerejser er beregnet med emissionsfaktorer fra DEFRA. Læs mere om emissionsfaktorerne under regnskabspraksis for Scope 1 og 2

Scope 3.5: Affald
Udledninger fra behandling af affald er beregnet ud fra årets opgørelse af affald inklusive bygge- og anlægsaffald. De forskellige kategorier af affald tildeles en emissionsfaktor baseret på behandlingsform. Emissionsfaktorerne fra EPA for affald, 2025 er benyttet.

Andelen af de biogene udledninger i forbindelse med affaldshåndtering, er beregnet for de fraktioner af affaldet som udelukkende har biogen oprindelse, det vil sige haveaffald fra vedligehold af DSB's arealer og træaffald som er genereret i forbindelse med forskellige DSB-aktiviteter. Til beregningen af den biogene andel er også her emissionsfaktorerne fra EPA, 2025 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-oktober. November og december er estimeret ved grundmetoden. Fordeling på drivmiddel for bilerne er hentet fra Danmarks Statistik og emissionsfaktorer er fra DEFRA.

- **Tjenesterejser med fly** er beregnet på baggrund af en opgørelse fra rejseselskabet, som DSB har en aftale med, over rejste kilometer fordelt på kategorier af distancer og transportklasse. November og december er beregnet ved at antage, at november og december 2025 har samme aktivitet som 2024.

- **Hotelophold** 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 2025 har samme aktivitet som 2024.Tjenesterejser med tog i udland kan ikke opgøres, da datakilden er skiftet, og det er forbundet med stor usikkerhed at udarbejde et estimat. I 2024 udgjorde emissionerne herfra 0,1 procent af de samlede emissioner i 3,6 og 0,0002 procent af de samlede Scope 3 emissioner.

- Biogene udledninger for tjenestekørsel i egen bil er beregnet med emissionsfaktorer fra DEFRA pr. kørt kilometer. Det har ikke været muligt at opgøre biogene udledninger for flyrejser og hotelophold.

Scope 3.7: Medarbejderpendling
Udledning fra medarbejdernes pendling opgøres på baggrund af to delopgørelser.

- Udledninger fra medarbejdernes taxakørsel er beregnet som beskrevet under Scope 3.4. Biogene udledninger for taxakørsel er beregnet med emissionsfaktorer fra DEFRA og Energinet. Læs mere om emissionsfaktorerne under regnskabspraksis for Scope 1 og 2.

- De øvrige udledninger er beregnet på baggrund af spørgeskemaundersøgelse om medarbejdernes transportvaner, som blev gennemført i 2024. Undersøgelsen bliver skaleret op med det aktuelle antal medarbejdere i DSB i regnskabsåret. Fordeling på drivmiddel for pendling i bil er hentet fra Danmarks Statistik og emissionsfaktorer er fra DEFRA. Biogene udledninger fra medarbejdernes pendling er baseret på emissionsfaktorer fra DEFRA pr. kørt kilometer samt en fordelingsnøgle for den biogene andel i udledningerne indenfor Scope anvendt for emissionsfaktorerne i Scope 1 og 2.

Anvendt regnskabspraksis

Scope 3.9: Nedstrøms transport og distribution
Udledninger fra kundernes transport til og fra stationerne er opgjort her.

- Beregnet ud fra data over antal kunder for 2025, fordeling på transportmiddel til/fra stationen ud fra kundeundersøgelser fra 2021, antagelser om gennemsnitlig rejselængde og data om bilparkens sammensætning fra Danmarks Statistik 2025. Udledningen fra de forskellige transportmidler tages fra DEFRA, der er suppleret med emissionsfaktor for elcykel fra Ecoinvent.
- November og december estimeres på baggrund af grundmetoden.
- Biogene udledninger fra er baseret på emissionsfaktorer fra DEFRA pr. kørt kilometer samt en fordelingsnøgle for den biogene andel i udledningerne indenfor Scope anvendt for emissionsfaktorerne i Scope 1 og 2. Den biogene emissionsfaktor for elektricitet er et landsgennemsnit med hensyntagen til fordelingen af det danske strømforbrug i Øst- og Vestdanmark.

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-oktober 2025 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 ikke i klimapåvirkningen fra Scope 3.

Biogene emissioner er udregnet, hvor emissionsfaktorer fra DEFRA understøtter dette. Læs mere om emissionsfaktorerne under regnskabspraksis for Scope 1.

Scope 3.12: Slutbehandling af solgte produkter
Udledningerne er beregnet på baggrund af opgørelsen over solgte kioskvarer. Det antages at 30 procent af kioskvarerne bliver smidt ud i andre skraldespande i DSB's. Kioskvarerne inddeles i affaldsbehandlinger og kobles med en relevant emissionsfaktor Emissionsfaktorer fra EPA, 2025.

Den biogene andel for enkelte fraktioner er beregnet ud fra antagelse om, at fraktionen kun må indeholde rene (biogene) materialer som f.eks. aviser, frugt og grønt samt blomster. Til beregningen af den biogene andel er også her emissionsfaktorerne fra EPA, 2025 benyttet.

Scope 3.13: Leasede aktiver
Udledninger fra leasede aktiver består af udledninger fra eksterne lejeres el- og varmeforbrug samt energiforbrug fra DSB ejet materiel anvendt i udlandet. Til beregning af udledningerne er emissionsfaktorer fra DEFRA anvendt.

Udledninger fra eksterne lejeres 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, dieseltogsæt (IC3) på samme rute samt Øresundstogsæt er beregnet ud fra kørte litrakilometer, som ganges med forbrug pr. kørt km. Forbrug er forudsat det samme som når DSB opererer togsættene. Der er anvendt emissionsfaktorer fra hhv. det tyske og svenske elnet. Udledninger er ekstrapoleret for november og december på baggrund af det forventede aktivitetsniveau for 2025.

Biogene emissioner er udregnet med emissionsfaktorer fra Energinet og DEFRA.

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 i 2022 er opført og har været i drift siden.

Udledninger fra energi- og varmeforbrug for 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 varmeforbrug 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 graddage 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.

Biogene emissioner er beregnet på baggrund af faktorer fra Energinet, HOFOR og DEFRA. Læs mere om emissionsfaktorerne under regnskabspraksis for Scope 2.

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

I definitionen af primære data forstår vi ESRS E1, AR 46(g), som at enhver opgørelse, der ikke er foretaget på et forbrug ganget med spend-baserede emissionsfaktorer kan defineres som primære data. Hvis der er leverandørdata i enten aktivitetsdata eller i emissionsfaktoren, har vi karakteriseret det som primærdata. Andelen af primære data er opgjort ved at dividere totale udledning er beregnet med primære data med den totale scope 3 udledningen.

CASE STORY

DSB får grøn strøm fra ny stor solcellepark

Lidsø Solpark er nu i drift og leverer vedvarende energi, som dækker en betydelig del af DSB's togdrift og fremskynder den grønne omstilling i Danmark.

DSB har taget et markant skridt mod en jernbane, der i stigende grad drives af vedvarende energi. Med åbningen af Lidsø Solpark på Lolland i december har DSB indgået sin hidtil største Power Purchase Agreement (PPA), der både leverer store mængder grøn strøm og aktivt fremskynder den grønne omstilling i Danmark.

Solcelleparken, der drives af Alight, en svensk soludvikler og el-producent, er nu en af landets største. Den producerer grøn strøm svarende til omkring 65.000 husstandes årlige elforbrug. Konkret aftager DSB 80 GWh om året over en tiårig periode – cirka 30 procent af parkens samlede produktion – hvilket svarer til omtrent halvdelen af strømforbruget fra S-tog.

Fra starten har projektet haft fokus på at balancere produktionen af vedvarende energi med hensyn til miljøet og lokalsamfundet. Der er etableret biodiversitetsfremmende tiltag som blomsterbælter til bier samt plantet hegn og træer, der både skærmer for udsigten og skaber levesteder for dyr. Hele 1500 får græsser mellem solpanelerne for at pleje naturen og reducere behovet for mekanisk vedligeholdelse.

"Aftalen med Alight er et vigtigt skridt mod vores mål om at reducere DSB's klimapåvirkning fra egen drift med 98 procent i 2030. Vi bidrager samtidigt aktivt til ny grøn strømproduktion i Danmark og styrker togets position som en af de mest klimavenlige rejseformer."

Aske Mastrup Wieth-Knudsen, bæredygtighedschef

Vedvarende energiproduktion
Aftalen betyder, at DSB går aktivt ind og sikrer etableringen af ny, vedvarende energiproduktion, som ikke ville være blevet opført uden en langsigtet aftager. Det er et vigtigt samfundsansvar og et konkret bidrag til transportsektorens samlede klimaforbedringer.

Samtidig styrker aftalen togets position som en af de mest klimavenlige rejseformer, og da nye elektriske tog gradvist erstatter dieseltog, stiger DSB's behov for vedvarende strøm året rundt.

Foto: Lidsø Solpark

Her giver Lidsø Solpark både forsyningssikkerhed og forudsigelighed i en tid med stigende efterspørgsel. Aftalen supplerer DSB's eksisterende PPA'er samt de lokale solcelleanlæg, som allerede er opsat på flere stationer og leverer vedvarende energi til stationernes drift.

E2 - Forurening

Vi arbejder målrettet og struktureret på at forebygge og minimere miljøpåvirkninger fra forurening forbundet med vores aktiviteter.

SBM-3

Strategi
DSB arbejder målrettet på at reducere vores miljøpåvirkning og bidrage til en mere bæredygtig fremtid. Vi fokuserer på at minimere udledningen af forurenende stoffer fra vores aktiviteter og investerer i grønne løsninger, der understøtter den grønne omstilling og skaber en mere bæredygtig transportsektor.

E2-1

Miljøpolitik
DSB's miljøpolitik sætter retningen for vores indsats med at forebygge, håndtere og reducere miljøpåvirkninger - både direkte og indirekte. Politikken forpligter os til at beskytte miljøet ved at forebygge forurening og reducere vores samlede miljøpåvirkning. Dette indebærer blandt andet, at vi løbende overvåger og vurderer både aktuelle og potentielle forureningskilder på tværs af vores lokationer.

Vi arbejder aktivt på at reducere brugen af stoffer, der kan skade miljøet, og vi har fokus på at håndtere potentielle forurenende nødsituationer korrekt. For at være forberedt tester vi regelmæssigt vores miljøberedskab, så vi kan reagere effektivt i tilfælde af uforudsete hændelser.

I overensstemmelse med vores miljøpolitik er vi dedikerede til at reducere de væsentligste forureningspåvirkninger og tilhørende risici. De vigtigste indsatsområder er:

- Luftforurening
- Problematiske og særligt problematiske stoffer

Derudover arbejder vi også med at reducere mindre væsentlige forureningsrisici (ikke væsentlige), som omfatter:

- Vandforurening
- Jordforurening

Luftforurening

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

Vi har en betydelig negativ påvirkning på miljøet fra udledningen af problematiske stoffer. Disse stoffer stammer primært fra togdriften, der udleder fine og ultrafine partikler som følge af dieselbrug.

For at minimere disse væsentlige miljøpåvirkninger har DSB et langsigtet strategisk mål om at eliminere partikeludledning fra togenes motorer, som er den mest væsentlige kilde til partikeludledning fra togdriften. Dette frivillige mål går ud over lovgivningens krav og vil reducere den største kilde til luftforurening fra vores aktiviteter.

E2-2

Tiltag og ressourcer til at reducere luftforurening

Omstilling af dieseltog til el
Med udfasningen af dieselmateriel som IC3 og IC4 reduceres partikeludledningen gradvist frem mod en fuldstændig udfasning. Indtil IC4-togene er udskiftet, arbejder vi på at mindske udledningen ved at reducere energiforbruget, som beskrevet i tidligere afsnit om klimapåvirkning.

Energieffektiviseringer på dieseltog
De energieffektiviseringer, der er beskrevet i afsnittet om klimaforandringer, har også en positiv effekt på luftforureningen. Ved at reducere dieselforbruget bidrager disse tiltag direkte til at mindske partikeludledningen fra vores tog.

Fremdrift i forhold til mål

Forurening af luft

I 2025 viste alle parametre for luftforurening en nedadgående tendens med reduktioner på tværs af flere forurenende stoffer.

NOx-forureningen blev reduceret med 2 procent, primært som følge af et lavere dieselforbrug til togdriften. Udviklingen blev yderligere understøttet af omstillingen til flere elbiler samt en reduktion i anvendelse af gas og fyringsolie til opvarmning.

SO_2 forureningen faldt med 9 procent, hvilket primært skyldtes en reduktion i elforbruget til togdriften.

TABEL 22:

Forurening til luft

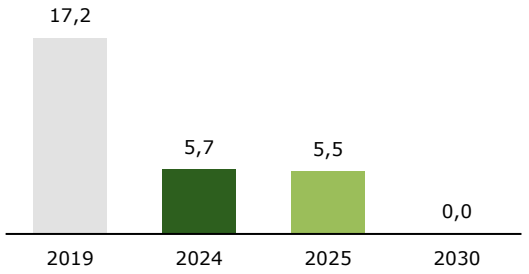
Ton	2025	2024	Udvikling Abs.	Pct.
No_x (kvælstofilte)	732	746	-13,2	-2
SO_2 (svovldioxid)*	6	7	-0,7	-9
NMVOC (uforbrændte kulbrinter)	41	44	-2,7	-6
CO (kulilte)	124	128	-3,8	-3
Partikler	7	8	-0,3	-4
HFC	1,0	1,1	-0,1	-9

* Resultatet for 2024 er genberegnet, læs mere i 'Anvendt regnskabspraksis'.

FIGUR 9:

Partikeludledning

TON



NMVOC (uforbrændte kulbrinter) blev reduceret med 6 procent, primært som følge af et lavere dieselforbrug.

Udledningen af CO (kulilte) faldt med 3 procent, primært som følge af lavere udledninger fra elproduktionen samt et reduceret dieselforbrug til togdriften. Udledningen af HFC faldt med 9 procent, drevet af et lavere forbrug af HFC.

Partikeludledningen fra togenes motorer, som er omfattet af vores mål om at eliminere denne type forurening inden 2030, blev reduceret med 4 procent i perioden fra 2024 til 2025. Udviklingen fulgte den generelle reduktion i dieselforbruget.

Fra 2019 til 2025 er partikeludledningen reduceret med 68 procent. Denne markante nedgang skyldes primært udfasningen af dieselmateriel, herunder ME-diesellokomotiverne, som blev endeligt udfaset i 2021.

§ 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 en tog i drift og hastigheder på op til 180 km/t. En punktvis måling inde i skorstenen vil ikke give den samlede udledning.

Togets motorer udskiftes ved 1,6 mio. km, hvilket svarer til cirka hvert 5. år, med en hovedrenoveret udgave af samme motor. Efter renovering testes motoren på en prøvestand. Udledningsmæssigt svarer det derfor til, at motoren er som ny hvert 5. år, svarende til motorens tilstand ved levering.

Processen sikrer. at der ikke sker ændringer over tid, som medfører en stigning i udledningerne.

Anvendt regnskabspraksis

Forurening til luft
Udledninger til luft omfatter også SO2 (svovldioxid), NOx (kvælstofoxider), CO (kulilte), NMVOC (uforbrændte kulbrinter), partikler og HFC'er (kølemidler).

Udledninger til luft fra elektricitet er baseret på beregninger i "Tillæg til miljødeklaration, Beregning af øvrige emissioner og affaldsprodukter" fra Energinet, hvor brændselsfordelingen i Vest- (DK1) og Østdanmark (DK2) er anvendt.

Udledninger til luft fra fjernvarme er baseret på de seneste miljødeklarationer for 2024 fra Kredsløb, Aarhus for Vestdanmark og HOFOR for Østdanmark efter 125%-metoden. Miljødeklarationen fra Kredsløb er opgjort efter 200%-metoden og omregnet til 125%-metoden.

Udledninger til luft for diesel til biler, benzin, naturgas og fyringsolie er baseret på seneste opgørelse af emissionsfaktorer fra DCE Danish Centre for Environment and Energy, Aarhus Universitet.

Udledningerne til luft af HFC'er består af opgørelser af forbrug i henholdsvis tog og faste anlæg. 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.

Genberegning af tidligere års opgørelser
For 2024 er følgende nøgletal i opgørelsen "Forurening til luft" blevet genberegnet: SO_2 (svovldioxid). Genberegningen af 2024-opgørelsen skyldes en fejl i 2024 opgørelsen, som blev fundet forbindelse med opgørelsen for 2025. Arbejdet er udført i overensstemmelse med vores interne retningslinjer for genberegning. Effekten af ændringerne for 2024 fremgår af 'Forurening til luft'.

TABEL 23:

Forurening til luft - genberegning

Luftforurening (ton)	Genberegnet 2024	Tidligere rapporteret 2024	Abs.	Pct.
SO2 (svovldioxid) *	7	9	-1,76	-19,88

Anvendt regnskabspraksis

Problematiske og særligt problematiske stoffer
Opgørelsen af særlige 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 samt fyringsolie til opvarmning af bygninger.

Beregningen for de særlige problematiske stoffer er lavet for alle relevante kemiprodukter, mens beregningen for de problematiske stoffer er lavet ud fra et minimusforbrug på 1000 liter eller 1000 kg af de enkelte kemiprodukter, og baseret på mærkning af indholdsstofferne i kemiproduktet og ikke mærkning af kemiproduktet selv.

Til beregningen af problematiske stoffer fra brændstof er der anvendt de brændstofmængder, som er opgjort i Scope 1.

Mængden af kemikalier anvendt i 2025, både fra DSB og leverandører, bygger på realiserede data fra januar til oktober. Forbrug i november og december er estimeret på baggrund af tilsvarende måneders forbrug året før.

Tre udvalgte leverandører har indberettet forbrug af problematiske stoffer.

Genberegning af tidligere års opgørelser
For 2024 er følgende nøgletal i opgørelsen "Forbrug af forurenende stoffer" blevet genberegnet: Kronisk fare for vandmiljøet og kimcellemutagenicitet.

Genberegningerne skyldes fejl i opgørelsen for 2024, som blev identificeret i forbindelse med opgørelsen for 2025 samt en metodeopdatering af indholdsstoffer i benzin. Arbejdet er udført i overensstemmelse med vores interne retningslinjer for genberegning. Effekten af ændringen for 2024 fremgår af 'Forbrug af forurenende stoffer'.

TABEL 24:

Forbrug af forurenende stoffer - genberegning

Forurenende stoffer (kg)	Genberegnet 2024	Tidligere rapporteret 2024	Abs.	Pct.
Kronisk fare for vandmiljøet	38.359	105.603	-67.243	-64
Kimcellemutagenicitet	5.880	57	5.823	10.233

Problematiske og særligt problematiske stoffer

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

Vi ser en betydelig negativ påvirkning på miljøet fra udledningen af problematiske og særligt problematiske stoffer, der primært stammer fra brugen af diesel i togdriften. Hvis disse stoffer ikke håndteres korrekt, kan de have alvorlige konsekvenser for både mennesker og miljø.

E2-2

Tiltag, der skal reducere udledningen af problematiske og særligt problematiske stoffer

DSB's forbrug af særligt problematiske stoffer stammer primært fra anvendelsen af kølemidler i togmotorer (ikke klimaanlæg). Forbruget af problematiske stoffer er derimod tæt forbundet med brugen af diesel til togdrift samt anvendelsen af gearolie og kølemidler.

Udfasningen af dieseltog udgør en central indsats, der forventes at medføre betydelige reduktioner i forbruget af problematiske stoffer og dermed bidrage til en lavere miljøpåvirkning.

TABEL 25:

Forbrug af forurenende stoffer

Kg	2025	2024	Udvikling Abs.	Udvikling Pct.
Særligt problematiske stoffer (kandidatlistestoffer)	1.139	942	196	21
Problematiske stoffer				
Carcinogenicitet (1.000 kg)	37.529	38.353	-824	-2
Kimcellemutagenicitet *	3.572	5.880	-2.308	-39
Reproduktionstoksicitet	30.891	84.392	-53.501	-63
Specifik målorgantoksicitet (1.000 kg)	37.593	38.417	-824	-2
Kronisk fare for vandmiljøet (1.000 kg) *	37.530	38.359	-829	-2
Hudsensibilisering	29	66	-37	-56

* Resultat for 2024 er genberegnet, læs mere i 'Anvendt regnskabspraksis'.

Fremdrift i forhold til mål

DSB arbejder aktivt på at minimere brugen af problematiske og særligt problematiske stoffer, hvor dieselforbrug er den største kilde til udledning. Selvom vi ikke har specifikke mål for at reducere brugen af problematiske stoffer, håndteres området struktureret gennem vores miljøledelsessystem og i overensstemmelse med gældende lovkrav og tilladelser.

Særligt problematiske stoffer

I 2025 steg indkøbet af særligt problematiske stoffer med 21 procent fra året før, primært som følge af øget indkøb af sprinklervæske, som indeholder særligt problematiske stoffer.

Problematiske stoffer

Inden for kategorien problematiske stoffer relateret til carcinogenicitet blev der registreret en reduktion på 2 procent. Denne udvikling skyldtes primært et lavere dieselforbrug til togdriften.

Den væsentlige reduktion i anvendelsen af stoffer som kan forsage reproduktionstoksicitet (et fald på 63 procent), skyldes fald i fyringsolie som følge af konvertering af varmeanlæg på Kursuscenter Knudshoved fra fyringsolie til varmepumper.

E4 - Biodiversitet og økosystemer

Vi vil tage ansvar for vores påvirkninger på natur og biodiversitet. Det skal ske gennem vores strategi, målsætninger og forretningsmodel.

SBM-3

Strategi

I 2025 har vi gennem vores tværgående Biodiversitetsforum behandlet resultaterne af sidste års analyse af vores påvirkninger på natur og biodiversitet. Indsigterne er anvendt som grundlag for prioritering af vores fremadrettede indsats.

Vi har udpeget tre centrale fokusområder, hvor vi kan gøre den største forskel:

- Biodiversitet i ejendomsudvikling
- Naturunderstøttende drift på egne ejendomme
- Brug af GIS-data som grundlag for vurdering af naturpåvirkninger

Disse fokusområder danner rammen for vores fremadrettede arbejde med at minimere negative påvirkninger og styrke vores samlede indsats for biodiversitet.

E4-1

Politikker vedrørende biodiversitet og økosystemer

Biodiversitet er identificeret som en af DSB's væsentlige miljøpåvirkninger og er omfattet af vores Miljøpolitik. Politikken fastlægger rammen for DSB's indsats for at minimere miljøpåvirkninger og sikre overholdelse af gældende miljølovgivning på tværs af aktiviteter.

Biodiversitet og økosystemer

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har en væsentlig direkte påvirkning på biodiversiteten som følge af togdrift, aktiviteter på egne ejendomme og ejendomsudvikling. Disse aktiviteter kan finde sted i eller nær værdifulde naturområder og medføre risici, såsom øgede krav til planlægning, drift og samarbejde med myndigheder.

E4-3

Tiltag og ressourcer, som skal styrke biodiversitet og økosystemer

I 2025 har vi taget konkrete skridt for at styrke vores indsats inden for natur og biodiversitet med fokus på tre strategiske områder. Det omfatter:

- Integration af biodiversitetshensyn i nye bygge- og anlægsprojekter
- Øget fokus på arealpleje og drift, der understøtter lokal natur og biodiversitet
- Videreudvikling af GIS-baserede analyser og datagrundlag til brug for vurderinger af anlægsprojekter

Arbejdet gennemføres inden for rammerne af DSB's eksisterende ESG-governancestruktur og understøtter omstillingen mod en mere systematisk og målbar håndtering af biodiversitetspåvirkninger.

Fremdrift i forhold til mål

E4-4

DSB har på nuværende tidspunkt ingen målsætninger for biodiversitet. I 2025 har fokus været på at forbedre opgørelsen af vores potentielle direkte biodiversitetspåvirkninger. På den baggrund vil DSB i 2026 vurdere, hvorvidt der fremadrettet skal formuleres målsætninger på området.

E4-5

Konsekvensparametre

I 2025 har vi anvendt en forbedret metode til opgørelse af vores direkte påvirkninger på natur og biodiversitet. Den forbedrede metode bygger på et udvidet datagrundlag med inddragelse af flere relevante naturområder og giver på denne måde en mere dækkende og konsistent kortlægning.

2025 opgørelsen vil fremadrettet fungere som baseline år for DSB's opgørelse af direkte biodiversitetspåvirkninger.

Analysen kortlægger både det direkte overlap mellem DSB-arealer og værdifuld natur samt de DSB-arealer, der ligger i nærhed af værdifuld natur. Til nærhedsanalyse er der anvendt en 50 meters buffer omkring naturlagene, hvilket giver et operationelt datagrundlag og tydeliggør de arealer, hvor vi kan påvirke biodiversiteten gennem vores drift og ejendomsudvikling.

Opgørelsen viser, at vores arealer overlapper med cirka. 52 ha værdifuld natur fordelt på 17 lokationer, og at cirka. 115,8 ha af vores arealer ligger i nærhed af værdifuld natur (50 meter buffer) på tværs af 86 lokationer.

På kortet i figur 10 fremgår de fem DSB-lokationer med størst samlet overlap og/eller nærhed til

værdifuld natur, baseret på opgørelsen af henholdsvis direkte overlap og arealer inden for en 50 meters buffer. Figuren giver et visuelt udsnit af den samlede opgørelse og illustrerer de lokationer, hvor vores arealer i størst omfang berører eller grænser op til værdifuld natur.

Kortet viser et udsnit af de lokationer, hvor DSB's arealer har størst overlap med eller nærhed til værdifuld natur. Den fulde opgørelse omfatter henholdsvis 17 overlap og 86 nærhed lokationer.

§ Anvendt regnskabspraksis

DSB-arealer
DSB-arealer omfatter DSB-ejede grundstykker samt såkaldte arealelementer i aktiv drift. Opgørelsen bygger på DSB's interne GIS-data, som er kvalitetssikret og renset for overlap og eventuelle fejl.

Værdifuld natur
Værdifuld natur er defineret som natur omfattet af §3-beskyttelse, Natura 2000-områder, EU-habitater, NOVANA-kortlagte naturtyper, RAMSAR-områder samt §25-skov. Disse naturområder er samlet i ét GIS-lag, som er kvalitetssikret og renset for overlap og eventuelle fejl. Afgrænsningen er baseret på officielle nationale og internationale GIS-datakilder.

Direkte overlap med værdifuld natur
Direkte overlap opgøres som det areal, hvor DSB-arealer geografisk overlapper med værdifuld natur. Arealerne beregnes ved hjælp af GIS-overlapsanalyse og opgøres i kvadratmeter, som ved rapportering omregnes til hektar.

Nærhed til værdifuld natur
Nærhed til værdifuld natur opgøres som DSB-arealer, der ligger inden for en fast defineret buffer på 50 meter omkring værdifuld natur. Opgørelsen udføres ved hjælp af GIS-buffer- og overlagsanalyse og rapporteres i hektar.

Figur 10: Kort over DSB-lokationer med størst overlap og nærhed til værdifuld natur

TABEL 26:

DSB-lokationer med størst samlet overlap og/eller nærhed til værdifuld natur

Lokation	Overlap (ha)	Nærhed (ha)
1. Næstved Værkstedsområde	16,26	38,18
2. Rødby Færge	14,28	24,57
3. Gedser St.	9,24	9,91
4. Randers St.	5,43	8,36
5. Knudshoved	4,15	7,95

E5 – Ressourceallokering og cirkulær økonomi

Vi arbejder mod at håndtere ressourcer og affald på en cirkulær måde i hele vores organisation og på tværs af vores værdikæde.

SBM-3

Strategi

I DSB arbejder vi målrettet på at fremme bæredygtig og ansvarlig brug af ressourcer. Vi stræber efter at minimere vores miljøpåvirkning ved at tænke cirkulært og fokusere på genbrug, genanvendelse og reduktion af spild. Gennem en helhedsorienteret tilgang til ressourceforbrug ønsker vi at bidrage til en bæredygtig fremtid.

Vi har langsigtede mål om at øge andelen af genanvendelse og reparerer i stort omfang vores reservedele fremfor at smide disse ud.

E5-1

Politikker vedrørende ressourceforbrug og cirkulær økonomi

DSB's miljøpolitik sætter retningen for vores indsats med at forebygge, håndtere og reducere miljøpåvirkninger, der opstår gennem egne aktiviteter og på tværs af hele værdikæden – fra opstrøms- til nedstrøms udledninger.

Politikken forpligter os til at stille krav til og samarbejde med leverandører og samarbejdspartnere for at minimere miljøpåvirkninger fra vores ressourceforbrug. Vi arbejder aktivt på at reducere brugen af jomfruelige materialer og øge anvendelsen af bæredygtige ressourcer.

Derudover fastlægger miljøpolitikken vores tilgang til affaldshåndtering. Vi prioriterer at forebygge og reducere affald ved at fokusere på genbrug, reparation, istandsættelse, genfremstilling og ændret anvendelse, før genanvendelse overvejes som sidste mulighed.

Ressourcetilstrømning

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret en negativ miljøpåvirkning fra ressourceforbrug i vedligeholdelse og klargøring af tog samt i ejendomsbyggeprojekter, især ved brug af materialer med høj miljøbelastning. Dette medfører økonomiske risici som krav om overholdelse af reguleringer og stigende materialepriser. Samtidig er der mulighed for at reducere vedligeholdelsesomkostninger, da elektriske tog kræver mindre vedligehold end dieseltog.

E5-2

Tiltag og ressourcer, som skal reducere ressource-tilstrømning

Reducering af High Impact Commodity: Fokus på bæredygtighed og genanvendelse

For at reducere DSB's miljøpåvirkning er det afgørende at fokusere på de indsatsområder, der har størst effekt. Materialer som stål, jern, kobber, aluminium og sand har en høj miljøbelastning i både udvindings- og produktionsfaserne. Mange af disse materialer klassificeres som "High Impact Commodities" ifølge Science Based Targets for Nature.

Ved at reducere forbruget af disse materialer, fremme genanvendelse og vælge bæredygtige alternativer kan DSB opnå betydelige miljøforbedringer. Samtidig er ansvarlig håndtering af farligt affald og en styrket indsats for kildesortering vigtige skridt mod øget genanvendelse.

Læs mere om materialer klassificeret som "High Impact Commodities" i faktaboksen på næste side.

Revisions- og eftersynsintervaller

Siden 2021 har vi arbejdet målrettet på at forlænge revisions- og eftersynsintervallerne for vores materiel. Dette arbejde har harmoniseret og optimeret vedligeholdelsesaktiviteter på tværs af flåden og medført justeringer i reservedelsbestykningen. De forlængede intervaller har desuden reduceret forbruget af reservedele til det eksisterende materiel.

Genbrug og reparation af komponenter

Vi genbruger så det vidt muligt udskiftede komponenter med resterende levetid, som vi betegner som omløbsdele. Omkostningerne til omløbsdele omfatter blandt andet behandling og reparation hos vores leverandører. Disse udgør cirka to tredjedele af vores samlede omkostninger til reservedele, hvilket afspejler omfanget af genbrug. Dette bidrager til at reducere forbruget af nye reservedele og mindsker dermed miljøpåvirkningen.

Fremdrift i forhold til mål

På nuværende tidspunkt har vi endnu ikke fastsat et specifikt mål for at reducere miljøpåvirkningen fra vores ressourceforbrug. Dette skyldes, at vi fortsat arbejder på at forbedre kvaliteten og detaljerne i vores data om ressourceforbrug. Vores nuværende målsætning om at reducere klimapåvirkningen i Scope 3 inkluderer dog allerede en indsats for at minimere miljøpåvirkningen fra ressourceforbrug.

I 2025 prioriterede vi at styrke vores datagrundlag og undersøge mulighederne for at fastsætte et selvstændigt mål, der specifikt adresserer miljøpåvirkningen fra ressourceforbrug.

High Impact Commodities: Eksempler på materialer med stor miljøpåvirkning

Stål og jern
Stål og jern bruges i store mængder til skinner, hjul og andre mekaniske dele, der er afgørende for driften. Produktionen af disse materialer er dog ekstremt energikrævende og fører til betydelige CO2-udledninger. Udvindingen af jernmalm kræver desuden store mængder energi og kan forårsage alvorlige indgreb i naturområder.

Kobber
Kobber er uundværligt i moderne tog, hvor det anvendes i elektriske ledninger, motorer og andre vigtige elektriske komponenter. Men udvinding og forarbejdning af kobber har en betydelig miljøpåvirkning, da det kan føre til jordforurening, højt vandforbrug og udledning af tungmetaller, som skader miljøet og økosystemer.

Aluminium
Aluminium anvendes i lette komponenter som døre, vinduesrammer og andre dele, hvor vægtreduktion er afgørende. Produktionen er dog yderst energikrævende og fører til betydelige udledninger af drivhusgasser. Samtidig kan udvindingen af bauxit, råmaterialet til aluminium, medføre skovrydning og tab af biodiversitet.

Sand
Sand bruges som bremsemateriale til at forbedre friktionen mellem hjul og skinner. Udvinding af sand kan dog skade miljøet ved at ødelægge flodsystemer, kystlinjer og sårbare økosystemer. Da sand er en begrænset ressource i mange dele af verden, er bæredygtig anvendelse afgørende.

Plastik
Plastik bruges til interiørdele, isolering og andre komponenter, men produktionen afhænger af fossile brændstoffer og bidrager til langvarig forurening, da plastik nedbrydes meget langsomt i naturen. Det er derfor afgørende at reducere forbruget og fremme genanvendelse.

Farligt affald
Farligt affald opstår især under vedligeholdelse og klargøring, hvor materialer som olie, smøremidler og kemikalier kan forurene jord og vand, hvis de ikke håndteres korrekt. Ansvarlig affaldshåndtering er derfor en central del af vores miljøindsats.

Overdragelsen af ansvaret for S-banens infrastruktur forventes at medføre en betydelig stigning i vores ressourceforbrug – og dermed også miljøpåvirkningen. I forbindelse med denne overdragelse i 2027 vil vi vurdere, hvordan vores eksisterende miljømål påvirkes, og om der er behov for at fastlægge nye mål, der både er realistiske og ambitiøse.

Affaldshåndtering

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder
DSB har identificeret en negativ miljøpåvirkning som følge af håndteringen af affald fra vedligeholdelsesaktiviteter, byggeprojekter, togdrift, stationer og kontorer. Denne affaldshåndtering kan bidrage til forurening, hvis den ikke håndteres korrekt.

E5-2

Tiltag og ressourcer, som skal reducere affald
Affaldshåndtering er et prioriteret indsatsområde i vores arbejde med at minimere miljøpåvirkningen fra DSB's aktiviteter. Størstedelen af affaldet genereres i forbindelse med vedligeholdelse og klargøring, men også stationer, tog og DSB 7-Eleven-butikker bidrager væsentligt til den samlede affaldsmængde.

Vi arbejder målrettet på at reducere affaldsmængden gennem forebyggelse, genbrug og reparation, samtidig med at vi øger genanvendelsen ved at styrke kildesorteringen på tværs af vores aktiviteter. Indsatsen fokuserer især på at minimere restaffald og maksimere genanvendelsen af materialer som jern, pap, plast og organisk affald.

Fremdrift i forhold til mål

Siden 2019 har vi arbejdet mod et ambitiøst og frivilligt mål om at genanvende 90 procent af vores affald inden 2030. Dette mål er en central del af vores indsats for at reducere miljøpåvirkningen og sikre en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne.

Fald i andelen af genanvendt affald
Andelen af genanvendt affald er faldet til 36 procent i 2025 fra 50 procent i 2024, svarende til et fald på 14 procentpoint. Denne udvikling er utilfredsstillende og går imod vores forventninger.

Udviklingen skyldes primært en stigning i farligt affald, der bortskaffes til deponi. Dette er især relateret til affald fra bygge- og anlægsprojekter, herunder etableringen af det nye uddannelsescenter i Fredericia, som har resulteret i bortskaffelse af cirka 3.400 ton forurenet jord til deponi. Denne stigning har haft en væsentlig negativ indvirkning på andelen af genanvendt affald.

Renoveringen af badeværelser på Kursuscenter Knudshoved har ligeledes haft en negativ indvirkning på udviklingen, da affaldet måtte bortskaffes til deponi på grund af indholdet af PCB.

Denne stigning i affaldsmængden har haft en væsentlig negativ effekt på andelen af genanvendt affald.

Kildesortering øger genanvendelsen af affaldet
Hvis vi ser bort fra bygge- og anlægsaffaldet, har der været en stigning i affald til genanvendelse på 13%, og et fald i affald til forbrænding på 8%. Det tilbageværende affald er det affald som opstår i vores administration, i vores kiosker, på vores stationer, i vores tog og på vores værksteder og klargøringscentre. Denne udvikling skyldes udrulningen af

kildesortering på tværs af DSB's aktiviteter og adresser, som blev fuldt implementeret i 2025.

Reduktion i specialbehandling af affald
Andelen af ikke-farligt affald, der går til specialbehandling, er reduceret væsentligt. Dette skyldes forbedrede data, som gør det muligt at fordele affaldet på andre behandlingsformer. Vi arbejder desuden på at udfase specialbehandling som kategori.

Bortskaffelse af forulykket tog
I 2026 vil vi bortskaffe det tog, der forulykkede i Sønderjylland. Vi forventer en betydelig del af affaldet herfra kan genanvendes, hvilket vil bidrage positivt til andelen af genanvendt affald.

Genanvendelse af materialer fra nedtagning af Rejsekort-standere
I 2026 vil vi desuden påbegynde nedtagningen af de blå Rejsekort-standere. Vi har allerede afdækket mulighederne for at genanvende så mange af materialerne som muligt og forventer, at en stor del af ressourcerne i standerne vil blive genanvendt.

TABEL 27:

Bortskaffet affald

			Udvikling			Udvikling ift. 2019		Mål
Ton	2025	2024	Abs.	Pct.	2019 Basisår	Abs.	Pct.	2030 (Basisår 2019)
Genanvendt affald	4.513	5.857	-1.344	-23	9.089	-4.576	-50	
Forbrændingsegnet affald	3.175	3.213	-39	-1	4.020	-845	-21	
Specialbehandlet affald	1.416	1.320	96	7	2.113	-698	-33	
Deponeret affald	3.594	1.247	2.347	188	817	2.777	340	
Affald i alt	**12.698**	**11.638**	**1.060**	**9**	**16.039**	**-3.341**	**-21**	**90%**
Andelen af genanvendt affald	**36%**	**50%**			**57%**			
Genanvendt affald	314	342	-27	-8				
Forbrændingsegnet affald	25	26	0	0				
Specialbehandlet affald	1.409	1.198	211	18				
Deponeret affald	3.412	206	3.206	1556				
Farligt affald i alt	**5.161**	**1.771**	**3.390**	**191**				
Andelen af genanvendt farligt affald	**6%**	**19%**						
Genanvendt affald	4.199	5.515	-1.316	-24				
Forbrændingsegnet affald	3.149	3.188	-39	-1				
Specialbehandlet affald	6	122	-116	-95				
Deponeret affald	182	1.041	-859	-83				
Ikke-farligt affald i alt	**7.537**	**9.867**	**-2.330**	**-24**				
Andelen af genanvendt ikke-farligt affald	**56%**	**56%**						

DSB har ikke noget radioaktivt affald, og denne oplysning indgår derfor ikke i vores rapportering.

§ Anvendt regnskabspraksis

Bortskaffet affald inklusive bygge- og anlægsaffald
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 2025 er opgørelsen af affald desuden også delt op i farligt og ikke-farligt affald.

EU Taksonomiforordning

EU's taksonomiforordning er et europæisk klassifikationssystem for økonomiske aktiviteter baseret på fælles definitioner af bæredygtighed.

Gennem flere år har lovgivningen om forordningen været under forandring, hvilket også kommer til udtryk i de mange efterfølgende delegerede forordninger. Vi har tilpasset vores EU Taksonomirapportering til vedtagelsen af Forenklingsforordningen, hvor vi har valgt at benytte de forenklede rapporteringsskemaer. Vi har ikke valgt at benytte 10 procent tærskel.

Når en økonomisk aktivitet er miljømæssigt bæredygtig, bidrager den væsentligt til opnåelsen af EU's klima- og miljømål. Hovedparten af DSB's aktiviteter er omfattet af EU's taksonomi, og en stor del opfylder kravene for 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 gennem 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 opgørelser baseret på EU's taksonomi.

DSB har i 2025 ikke gennemført nye obligationsudstedelser, men det forventes at ske i 2026.

Bæredygtige aktiviteter

Aktiviteter kan betegnes som bæredygtige, hvis de opfylder de tekniske screeningskriterier for et substantielt bidrag til mindst ét af de seks udpegede miljømål.

Derudover skal det kunne dokumenteres, at aktiviteten ikke forårsager væsentlig skade på de øvrige miljømål, og at de overholder de definerede sociale minimumsgarantier.

Som jernbanevirksomhed er DSB omfattet af kravene til rapporteringen under følgende punkter:

- 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 ved opfyldelse af screeningskriterierne beskrevet i taksonomiforordningen, og koncernens samlede omsætning, investeringer og den andel af omkostningerne, som er omfattet af EU's taksonomiforordning.

Anvendt regnskabspraksis vedrørende EU's taksonomiforordning fremgår af de efterfølgende sider. Heri er bl.a. beskrevet en central fordelingsnøgle, som anvendes og som i 2025 er blevet ændret. Dette betyder at sammenligningsdata til 2024 i KPI-oversigten i Tabel 28 ikke er helt sammenlignelig til 2025, men forskellen er uden væsentlig betydning.

Omsætning

De taksonomi-omfattede aktiviteter udgør 90 procent af omsætningen, hvilket er ens med 2024. De taksonomi-bæredygtige aktiviteter udgør 55 procent, svarende til et fald på 3 procentpoint i forhold til niveauet i 2024.

Udviklingen er påvirket af et fald i passageromsætningen for S-tog, fald i lejeindtægterne til stationer samt fordelt kontraktbetaling til fjern- og regionaltrafikken afviklet med elektrisk materiel. Samtidig er der sket en ændring i anvendt regnskabspraksis i den væsentlige fordelingsnøgle til at skelne mellem elektrisk og olieførende materiel for netop fjern- og regionaltrafikken.

Investeringer

De taksonomi-omfattede aktiviteters andel af investeringerne udgør 95 procent, hvilket er en stigning på 1 procentpoint i forhold til 2024. De taksonomi-bæredygtige aktiviteter udgør 82 procent, hvilket er et fald på 5 procentpoint i forhold til 2024.

De væsentligste ændringer i forhold til 2024 skyldes et generelt højere niveau af investeringer i 2025, hvoraf der dog er færre i forbindelse med byggeriet af nye værksteder, men samtidig flere investeringer i nyt materiel.

Omkostninger

De taksonomi-omfattede aktiviteters andel af de samlede omkostninger udgør 38 procent, hvilket er et fald på 2 procentpoint i forhold til 2024.

Andelen af omkostninger, som er omfattet af EU's taksonomiforordning og som er miljømæssigt bæredygtige udgør 58 procent, hvilket er et fald på 2 procentpoint i forhold til 2024.

Forklaringen på udviklingen er både den tidligere omtalte ændring i anvendt regnskabspraksis samt fald i omkostningerne til både vedligeholdelse af elektrisk togmateriel og stationer samt færre omkostninger til projektet om fremtidens S-bane.

Der er tilsvarende fald i andelen af de ikke bæredygtige omkostninger omfattet af taksonomien, som skyldes primært fald i vedligeholdelse af olieførende materiel.

TABEL 28:

EU Taksonomi, KPI-oversigt*

Finansielt år	2025				Nedbrydning af miljømæssige mål på bæredygtige aktiviteter										
KPI (1)	Total (2)	Andel af aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet (3)	Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (4)	Andel af miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (5)	Modvirkning af klimaændringer (6)	Tilpasning til klimaændringer (7)	Vand- og havressourcer (8)	Cirkulær økonomi (9)	Forurening (10)	Biodiversitet og økosystemer (11)	Andel af muligheddsskabende aktiviteter (12)	Andel af omstillingsaktiviteter (13)	Andel af aktiviteter der ikke er omfattet af klassificeringssystemet (14)	Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter, 2024 (15)	Andel af miljømæssigt bæredygtige aktiviteter, 2024 (16)
	DKKm	Pct.	DKKm	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	DKKm	Pct.
Omsætning	12.118	90%	6.743	55%	55%						16%	0%	10%	6.920	58%
Investeringer	3.685	95%	3.030	82%	82%						5%	0%	5%	2.711	87%
Omkostninger	3.880	100%	2.259	58%	58%						10%	0%	0%	2.446	60%

* Se Appendiks for særskilte opgørelser for Omsætning, Investeringer og Omkostninger.

§ Anvendt regnskabspraksis

Vi rapporterer på EU-Taksonomiforordningen i henhold til Europa Parlamentets og Rådets Forordning 2020/852 af 18. juni 2020 samt de delegerede forordninger 2021/2139, 2021/2178, 2022/1214, 2023/2485, 2023/2486 samt 2026/73 og i henhold til direktiv 2013/34/EU om ikke-finansiel rapportering.

Vi har tilpasset vores EU Taksonomirapportering til vedtagelsen af Forenklingsforordningen, hvor vi har valgt at benytte de forenklede rapporteringsskemaer.

Taksonomiforordningen og de delegerede forordninger med tilhørende tekniske screeningskriterier fastlægger de betingelser, som en økonomisk aktivitet skal opfylde for at kvalificere sig som miljømæssigt bæredygtig inden for rammerne af EU-klassificeringssystemet. Dette indebærer, at den økonomiske aktivitet skal bidrage væsentligt til at opfylde et eller flere af de seks miljømål og samtidig undgå at forårsage 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 ag genopretning af biodiversitet og økosystemer

Minimumsgarantier

Derudover skal aktiviteten udøves i overensstemmelse med en række sociale minimumsgarantier, som omfatter OECD's retningslinjer for multinationale selskaber og FN's vejledende principper for erhvervslivet og menneskerettigheder, herunder grundlæggende principper og rettigheder fastsat i regi af Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) samt de internationale grundlæggende menneskerettighedsinstrumenter.

Screeningsproces for aktiviteter

Taksonomi-omfattede aktiviteter angiver, hvor stor en andel af koncernens omsætning, investeringer og driftsomkostninger, der stammer fra økonomiske aktiviteter, som er omfattet af forordningen. Taksonomi-bæredygtige aktiviteter angiver, om aktiviteten også opfylder kriterierne for at kvalificere sig som miljømæssigt bæredygtig.

Det er muligt at anvende flere kriterier for, hvor hver enkelt aktivitet bidrager. For DSB er det væsentlige bidrag er modvirkning af klimaforandringer (Climate Change Mitigation - CCM).

På baggrund af de angivne beskrivelser af aktiviteter har vi identificeret, at koncernen er omfattet af nedenstående økonomiske aktiviteter med tilhørende screeningskriterier:

Mellembyspassagertransport med jernbane, CCM/CCA 6.1,
hvor aktiviteten skal efterleve et af følgende kriterier: Tog og personvogne har ingen direkte CO_2 emissioner (fra udstødning), eller tog og personvogne har ingen direkte CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 emissioner (fra udstødning).

Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer, CCM 6.5,
omfattende køb, leje, leasing og drift af køretøjer.

§ Anvendt regnskabspraksis

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 screeningskriterierene, 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 plads kilometer afviklet med henholdsvis kørestrøm og olie opgøres og forholdet imellem dem anvendes som fordelingsnøgle. Dette er en ændring fra tidligere år, hvor litra kilometer blev anvendt som nøgle. Årsagen til ændringen er, at plads kilometer i forvejen anvendes som styringsgrundlag til strategiske økonomiske KPI'er, hvor litra kilometer mere er til brug for at understøtte vedligeholdelsesplanlægningen.

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 føromtalte 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 CO_2-emissioner (fra udstødning) er medtaget. Det omfatter overvejende den passageromsætning og kontraktbetaling, som er genereret af den elektriske togdrift, som ikke har CO_2 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 trækkraft, 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 og 2.3.

§ Anvendt regnskabspraksis

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 at taksonomien. Det er vurderet, at definitionen ikke omfatter personaleudgifter ved fremføring af tog, omkostninger til energi ved fremføring, centralt og decentralt overhead samt omkostninger ifm. salg af kioskvarer 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 CO_2-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 CO_2-udledningen.

Frem mod 2030 vil CO_2-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 52 procent af fjern- og regionaltrafikken er elektrisk. Samlet er 68 procent af DSB's trafik elektrisk i 2025.

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 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 har i 2025 gennemført en klimaresiliensanalyse, der bygger på Banedanmarks landsdækkende analyse af jernbanenettets modstandsdygtighed over for klimarelaterede hændelser. Banedanmarks analyse er suppleret med analyser af udvalgte DSB ejede driftskritiske lokationer udarbejdet af COWI for DSB. Analysen har haft til formål systematisk at identificere og vurdere de væsentligste fysiske klimarisici for passagertransport med jernbane.

Vores passagertransport afvikles på infrastruktur, som ejes og forvaltes af Banedanmark og Sund & Bælt. Klimarelaterede vejrhændelser kan potentielt påvirke DSB's evne til at afvikle togdriften gennem midlertidige driftsforstyrrelser og behov for ændringer i driftsniveauet. På tværs af screeningen og den videreudviklede analyse er vandrelaterede klimahændelser – herunder stigende terrænnært grundvand, kraftig regn og stormflod – vurderet som de potentielt mest væsentlige fysiske klimarisici for passagertransporten, mens øvrige klimarelaterede hændelser, herunder storme, primært håndteres gennem eksisterende drifts- og beredskabsprocedurer.

Banedanmark har i samarbejde med jernbaneselskaberne udarbejdet beredskabsplaner, som understøtter, at trafikale konsekvenser er kendte, og at nødvendige tiltag hurtigt kan implementeres med henblik på at begrænse driftsmæssige forstyrrelser. Der er samtidig etableret særlige beredskabs- og koordineringsindsat-ser omkring centrale knudepunkter og kritisk infrastruktur, herunder i hovedstadsområdet og for Storebæltsforbindelsen.

Banedanmark har oplyst, at der ikke er afsat ekstra midler til fornyelse eller klimasikring af jernbanen som følge af stigende klimaudfordringer, og at indsatsen derfor i dag baserer sig på øget overvågning af banen samt lukning for trafik, hvis der opstår vejrhændelser og faretruende situationer. Banedanmark er dog i gang med at udvikle en risikobaseret strategi for at øge robustheden overfor klimarelaterede hændelser ved at vurdere de mest kritiske lokaliteter først, herunder beregne omkostningerne hertil. Midler til genopretning, f.eks. ved dæmningsskred, findes inden for de gældende rammer ved prioritering og bortprioritering af andre aktiviteter.

Denne tilgang indebærer for DSB en risiko for, at klimarelaterede hændelser fremadrettet kan resultere i flere eller længerevarende driftsforstyrrelser på jernbanen. DSB vil derfor i dialog med Banedanmark arbejde videre med at afdække denne risiko i 2026, herunder i hvilket omfang planlagte

§ Anvendt regnskabspraksis

vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder kan bidrage til at reducere risikoen.

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
For infrastruktur til jernbanetransport omfatter klimaresiliensanalysen udvalgte kritiske stationer samt driftslokationer, herunder værksteder, depoter og klargøringsfaciliteter, som er udpeget på baggrund af strategisk betydning, økonomisk værdi og driftskritikalitet. Vandrelaterede klimahændelser – herunder stigende terrænnært grundvand, kraftig regn og stormflod – er også her identificeret som de potentielt mest væsentlige fysiske klimarisici. Vurderingen peger på, at risikoniveauet kan variere geografisk, og at risikoen for påvirkning kan være stigende over tid som følge af ændrede hydrologiske forhold og kraftigere regn hændelser.

Tilpasning til fysiske klimarisici for DSB's stationer og driftslokationer tager udgangspunkt i aktivernes funktion, placering og lange levetid samt i eksisterende drifts- og beredskabsprocedurer. DSB indgår desuden i relevant tværgående koordination med sektorens aktører om håndtering af hændelser, der kan påvirke driften, herunder i relation til stormflodshåndtering i hovedstadsområdet. For nye anlæg og værksteder indarbejdes klimatilpasning i dimensionering og design, mens eksisterende lokationer løbende vurderes i forbindelse med vedligeholdelse, renovering og udviklingsprojekter. Resultaterne fra klimaresiliensanalysen anvendes som grundlag for prioritering og dialog om passende tilpasningstiltag, så indsatsen understøtter robusthed og drift uden at skabe uhensigtsmæssige afledte effekter.

Vand- og havressourcer
Al DSB's infrastruktur er tilsluttet den offentlige vandforsyning. Det er udelukkende vaskehallerne, 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 håndvaske og toiletter, mens værkstederne og klargøringscentrene 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. For 2025 udgør det genanvendte ikke farlige bygge- og anlægsaffald 71 % af det samlede ikke farlige bygge- og anlægsaffald. DSB's strategiske affaldsmål med 90 % genanvendelse omfatter ligeledes CCM 6.14.

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 på værksteds-/rangerområdet. Noget af kørslen er tilknyttet værkstedsaktiviteterne og skal håndteres som terminalstøj, mens andet har sammenhæng med togkørslen og håndteres som jernbanestøj.

Hvis der modtages henvendelser fra naboer eller kommunen omkring værkstedsstøj, så håndteres dette.

Støjforurening er et af de elementer der beskrives nærmere i VVM-redegørelserne for opførelsen af de nye værksteder.

Biodiversitet og økosystemer
I 2025 har DSB gennemført en samlet analyse af DSB's arealer i forhold til Natura 2000-områder og øvrige værdifulde naturområder. Analysen viser, at DSB's arealer har direkte overlap med ca. 52 ha værdifuld natur fordelt på 17 lokationer (se side 80). Vurderingen er gennemført med henblik på at sikre, at DSB's aktiviteter overholder relevant naturbeskyttelseslovgivning og ikke medfører væsentlig skade på beskyttede arter eller naturtyper i overensstemmelse med EU's habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiver.

Sociale forhold

S1 - Egen arbejdsstyrke	90
S2 - Arbejdstagere i værdikæden	107
S4 - Forbrugere og slutbrugere	109

Foto: Medarbejdere i Telegade

S1 - Egen arbejdsstyrke

> 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.

SBM-3

Strategi

Hos DSB er medarbejderne vores vigtigste ressource og kernen i vores strategi. Deres trivsel, udvikling og engagement er afgørende for, at vi kan levere bæredygtig og pålidelig transport til hele Danmark. Vi ved, at et stærkt socialt ansvar over for vores medarbejdere ikke kun fremmer deres velbefindende, men også styrker vores evne til at nå strategiske mål. Derfor er medarbejdernes trivsel og udvikling en integreret del af vores ambition om at skabe en attraktiv og konkurrencedygtig arbejdsplads.

Vi arbejder målrettet på at gøre DSB til et sted, hvor medarbejdere føler sig værdsat, anerkendt og motiveret. Et sted, hvor trivsel og udvikling prioriteres som fundamentet for vores fælles succes.

Et godt arbejdsmiljø er en hjørnesten i DSB's strategi og afgørende for både medarbejdernes udvikling og en stærk virksomhedskultur. Et sundt fysisk og psykisk arbejdsmiljø gør ikke kun DSB til en attraktiv arbejdsplads, men sikrer også en tryg og effektiv jernbanedrift. Derfor er det vores fælles ansvar at skabe og løbende forbedre arbejdsmiljøet.

S1-2

Processer for interaktion med medarbejdere

Vi arbejder målrettet og engageret sammen med vores medarbejdere for at identificere og håndtere både potentielle og aktuelle påvirkninger, der har betydning for deres trivsel og arbejdsmiljø.

Trivselsmåling – et vigtigt redskab
Hvert år gennemføres en trivselsmåling på tværs af hele organisationen. Målingen er et centralt værktøj til at sikre en attraktiv og tryg arbejdsplads. Medarbejdere kan anonymt dele oplevelser af trivsel, herunder krænkende adfærd, mobning eller chikane. Resultaterne bliver nøje gennemgået, og den nærmeste leder har ansvar for at følge op og iværksætte konkrete forbedringer.

Medarbejderrepræsentanter – en nøgle til dialog
Medarbejderrepræsentanter spiller en central rolle i DSB's samarbejdsudvalg, hvor de bidrager til at skabe et konstruktivt samarbejde mellem ledelse og medarbejdere. Udvalgene består af lige dele ledelses- og medarbejderrepræsentanter, hvilket sikrer en balanceret dialog og et godt samarbejde. Der afholdes fire faste møder om året i alle samarbejdsudvalg, og ved behov kan ekstraordinære møder indkaldes for at drøfte særlige udfordringer eller emner.

S1-1

Politikker relateret til vores arbejdsstyrke

DSB har formuleret klare politikker, der giver tydelige retningslinjer for både medarbejdere og ledelse. Målet er at fremme et sundt, sikkert og inkluderende arbejdsmiljø.

Disse politikker dækker centrale områder som diversitet og inklusion, arbejdsmiljø og generelle medarbejderforhold. For at sikre deres relevans og aktualitet gennemgår og godkender bestyrelsen de væsentligste politikker årligt. Direktionen og ledelsen har ansvaret for at sikre, at politikkerne bliver implementeret effektivt i hele organisationen.

Alle politikker er let tilgængelige via vores ledelsessystem og på DSB's hjemmeside under sektionen DSB's politikker.

Mangfoldighedspolitik
Vi har som mål at skabe en arbejdsplads, hvor forskellighed ses som en styrke, og hvor alle perspektiver aktivt bidrager til at styrke vores fællesskab og resultater.

Vores ambition er at fremme mangfoldighed på tværs af alder, handicap, køn, nationalitet, etnicitet, erfaring, uddannelse og politiske holdninger. Mangfoldighedspolitikken, som administreres af HR-direktøren, gælder for alle medarbejdere og er tilgængelig både på DSB's hjemmeside og intranet.

Menneskerettigheder

DSB respekterer menneskerettigheder gennem hele vores værdikæde – både i vores egen drift og hos leverandører og samarbejdspartnere.

Vi overholder FN's menneskerettighedserklæring og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og arbejder målrettet for at sikre, at alle medarbejdere behandles med respekt og værdighed.

Vi har en klar politik mod børnearbejde, tvangsarbejde og enhver form for udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft.

Vores indsatser bygger på FN's vejledende principper for erhvervslivet og menneskerettigheder, Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) erklæring om grundlæggende principper og rettigheder på arbejdspladsen samt OECD's retningslinjer for multinationale virksomheder.

Endelig inddrager vi interessenter og samarbejdspartnere i opdateringen af vores politikker efter behov.

Personalepolitik
DSB stræber efter at være en attraktiv arbejdsplads, der både tiltrækker og fastholder talentfulde og engagerede medarbejdere. Vores medarbejdere er kernen i DSB's succes og spiller en afgørende rolle i at nå vores strategiske mål.

Personalepolitikken, som administreres af HR-direktøren, gælder for alle medarbejdere i DSB. Den er tilgængelig både på DSB's hjemmeside og intranet.

Arbejdsmiljøpolitik
DSB's arbejdsmiljøpolitik og ledelsessystem danner grundlaget for et sundt og trygt arbejdsmiljø – både fysisk og psykisk. Vi er forpligtet til at skabe sikre rammer for alle og arbejder målrettet med at sætte ambitiøse mål, udvikle handlingsplaner og gennemføre konkrete initiativer, der løbende forbedrer arbejdsmiljøet.

Politikken gælder for alle medarbejdere i DSB samt eksterne medarbejdere i vores værdikæde, der arbejder på DSB's lokationer. Den administreres af HR-direktøren og er tilgængelig på både DSB's hjemmeside og intranet.

Fraværspolitik
DSB's fraværspolitik er en central del af vores indsats for at skabe en attraktiv arbejdsplads med fokus på trivsel og sundhed. Politikken har til formål at fremme medarbejdernes velvære, støtte syge, reducere sygefravær, forebygge nedslidning og reducere risikoen for, at medarbejdere forlader arbejdsmarkedet.

Uden klare retningslinjer risikerer vi højere sygefravær, lavere trivsel og udfordringer med at fastholde medarbejdere samt sikre en stabil drift. Derfor arbejder vi målrettet med initiativer, der styrker trivslen, reducerer fravær og sikrer en ensartet og retfærdig behandling af alle ansatte. Politikken, som administreres af direktøren for HR, omfatter alle medarbejdere, og er tilgængelig både på DSB's hjemmeside og intranet.

S1-3

Klageprocesser
Vi har etableret tydelige og lettilgængelige processer, der gør det nemt for medarbejdere og arbejdstagerrepræsentanter at rejse spørgsmål eller udfordringer om arbejdsforhold, herunder emner relateret til menneskerettigheder. Vi lytter aktivt, reagerer hurtigt og arbejder målrettet for at sikre et trygt og ansvarligt arbejdsmiljø for alle.

Whistleblowerordning
Med DSB's whistleblowerordning kan medarbejdere og samarbejdspartnere anonymt eller med navn indberette alvorlige forhold. Et eksternt advokatfirma modtager og screener alle indberetninger, før de overdrages til DSB Intern Revision, som administrerer ordningen. Hver sag undersøges grundigt for at sikre en retfærdig og korrekt behandling.

Se afsnittet om whistleblowerordningen, herunder opsætning og styring, på side 119 for yderligere information om DSB's whistleblowerordning.

Arbejdstagerrepræsentanter
Alle overenskomstansatte er repræsenteret af arbejdsmiljø- og tillidsrepræsentanter. Disse repræsentanter kan tage spørgsmål eller udfordringer op og bringe dem videre til ledelsen samt samarbejds- og arbejdsmiljøudvalgene.

Støtte til det fagretlige system
Som medlem af Dansk Industri (DI) støtter DSB det fagretlige system, der giver overenskomstansatte medarbejdere mulighed for at få behandlet tvister gennem deres og DSB's faglige organisationer. Medarbejderrepræsentanter og faglige organisationer kan også tage sager om overenskomster, lokalaftaler eller praksis direkte op med DSB's direktion. Tjenestemænds ansættelsesforhold og eventuelle tvister håndteres derimod gennem det statslige system, som sikrer en struktureret og formaliseret behandling.

Parametre og mål

S1-6

Medarbejderkarakteristika

DSB's medarbejderstyrke består af 6.901 personer, som alle er ansat i Danmark. Kønsfordelingen viser, at 70 procent af medarbejderne er mænd, hvilket især gør sig gældende på værksteder og i klargøringsfaciliteter. Kønsfordelingen er mere balanceret blandt medarbejdere i kundevendte roller inden for togdrift.

Vedligehold og togdrift
En betydelig del af DSB's medarbejdere – over 3.800, svarende til cirka 60 procent – arbejder inden for vedligehold og togdrift. Af disse er mere end 1.100 ansat på værksteder og i klargøringscentre, mens knap 2.300 har kundevendte roller i togdriften. Disse områder udgør kernen i DSB's operationelle aktiviteter.

Ansættelsesformer
Hos DSB er størstedelen af medarbejderne – 81 procent – ansat på fuld tid. Derudover arbejder 18 procent på deltid, mens kun 1 procent er ansat uden garanterede timer.

TABEL 29:

Antal medarbejdere fordelt på antal og køn

Antal	Kvinder	Mænd	2025 I alt	2024 I alt
Danmark	2.099	4.802	6.901	6.893
Samlet antal medarbejdere	**2.099**	**4.802**	**6.901**	**6.893**
Fuldtidsarbejdsstyrke (FTE)	1.803	4.496	6.299	6.237

TABEL 30:

Medarbejdere på forskellige ansættelsesvilkår

Antal	Kvinder	Mænd	2025	2024
Samlet antal medarbejdere	2.099	4.802	**6.901**	**6.893**
Antal medarbejdere med ikkegaranterede timer	35	39	74	73
Antal fuldtidsansatte	1.488	4.083	5.571	5.543
Antal deltidsansatte	576	680	1.256	1.277

§ Anvendt regnskabspraksis

Samlet antal medarbejdere
Det samlede antal medarbejdere opgøres som antallet af personer ansat af DSB pr. 31. december 2025. Opgørelsen omfatter både fuldtids- og deltidsansatte, uanset omfanget af arbejdstiden. Data inkluderer ikke midlertidigt ansatte, såsom medarbejdere, der udfører opgaver i DSB's værdikæde, eller medlemmer af bestyrelsen.

Fuldtidsarbejdsstyrke
Fuldtidsarbejdsstyrken (FTE) opgøres som et gennemsnit over hele rapporteringsperioden og anvendes til at angive den aktive arbejdsstyrke målt i antal fuldtidsstillinger. En fuldtidsansat svarer til en FTE på 1,0, mens en deltidsansat, der arbejder halvdelen af tiden, svarer til en FTE på 0,5.

Medarbejdere på forskellige ansættelsesvilkår
Antallet af medarbejdere på forskellige ansættelsesvilkår omfatter alle medarbejdere med en ansættelseskontrakt med DSB pr. 31. december 2025. Fastansatte medarbejdere arbejder regelmæssigt på fuldtid uden en specificeret slutdato, mens deltidsansatte arbejder på deltid, enten med eller uden en specificeret slutdato. Medarbejdere uden garanterede timer er ansat på timebasis.

S1-6

Medarbejderomsætning

I 2025 steg medarbejderomsætningen til 17,6 procent fra 17,2 procent året før. Udviklingen skyldes blandt andet, at KaffeExpressen blev nedlagt ved udgangen af 2025. Derudover er medarbejderomsætningen generelt præget af højere ansættelses- og fratrædelsesaktiviteter i Service & Retail, herunder DSB's 7-Eleven-butikker, hvor ansættelser ofte er af kortere varighed.

TABEL 31:

Medarbejderomsætning

Antal	2025	2024
Frivillig fratrædelse (antal medarbejdere)	844	856
Frivillig fratrædelse (procent)	12,2	12,5
Ufrivillig fratrædelse (antal medarbejdere)	370	319
Ufrivillig fratrædelse (procent)	5,4	4,7
I alt (antal medarbejdere)	**1.214**	**1.175**
I alt (procent) *	**17,6**	**17,2**

* Resultat er genberegnet for 2024; læs mere i 'Anvendt regnskabspraksis'.

§ Anvendt regnskabspraksis

Medarbejderomsætning
Nøgletallet opdeles i *frivillig omsætning*, som omfatter medarbejdere, der selv vælger at forlade virksomheden, og *ufrivillig omsætning*, der dækker afskedigelser, pensioneringer og dødsfald. Nøgletallet beregnes ved at dividere antallet af fratrædelser i rapporteringsperioden med det gennemsnitlige antal medarbejdere i samme periode.

Genberegning
DSB har ændret metoden til opgørelse af medarbejderomsætning. Ændringen betyder, at fritstillede medarbejdere medregnes fra tidspunktet for fritstilling i stedet for fratrædelsestidspunktet. Den nye metode er nu i overensstemmelse med den, der anvendes internt til beregning af medarbejderomsætning. Metodeændringen er desuden anvendt retrospektivt i opgørelsen for 2024.

TABEL 32:

Medarbejderomsætning - genberegnet

	Genberegnet 2024	Tidligere rapporteret 2024	Abs.	Pct.
Medarbejderomsætning, i alt (procent)	17%	19%	-2%	-11%

S1-7

Karakteristika for ikke-ansatte i virksomhedens egen arbejdsstyrke

DSB gennemgår en omfattende digital transformation, som blandt andet indebærer udskiftning af centrale ERP-systemer og implementering af flere strategisk vigtige programmer. Disse programmer inkluderer Fremtidens S-bane, der skal sikre en fuldt automatiseret og mere effektiv togdrift, anskaffelsen af moderne tog for at forbedre kundeoplevelsen samt udviklingen af avancerede planlægningssystemer, der skal optimere og gøre driften mere fleksibel. For at sikre den nødvendige ekspertise og kapacitet til at gennemføre disse komplekse projekter har DSB tilknyttet et betydeligt antal eksterne konsulenter.

De eksterne konsulenter bidrager også til andre vigtige projekter, såsom opførelsen af det nye Næstved-værksted, der skal understøtte vedligeholdelsen af fremtidens tog, Vinge-projektet, som udvikler en ny stationsby nord for København, og Jernbanebyen, der omdanner tidligere jernbanearealer i København til et nyt byområde. Derudover arbejder konsulenterne på systemudvikling og mindre projekter, der understøtter DSB's daglige drift.

For at sikre et effektivt og ansvarligt samarbejde med de eksterne konsulter arbejder DSB inden for klare kontraktlige rammer og gennemfører løbende opfølgning for at sikre compliance og kvalitet i leverancerne.

TABEL 33:

Karakteristika for ikke-ansatte

Antal	2025
Ikke-ansatte i egen arbejdsstyrke - konsulenter	689
Ikke-ansatte i egen arbejdsstyrke - selvstændige	18
Ikke-ansatte i egen arbejdsstyrke - vikarbureauer	47
Antal ikke-ansatte, i alt	**754**

§ Anvendt regnskabspraksis

Ikke-ansatte medarbejdere i egen arbejdsstyrke
Antallet af ikke-ansatte opgøres som det samlede antal pr. 31. december 2025. Ikke-ansatte defineres som personer, der enten har en kontrakt med DSB om at levere arbejdskraft som selvstændige, eller som er leveret af virksomheder, der primært beskæftiger sig med 'beskæftigelse' i henhold til branchekoden N78 i NACE.

S1-8

Kollektive forhandlinger og social dialog

Medarbejdernes ansættelses- og lønvilkår i DSB er primært reguleret gennem centrale kollektive overenskomster, som er indgået med relevante faglige organisationer inden for transportsektoren og industrien.

Som medlem af Dansk Industri (DI) er DSB tilsluttet tre af DI's brancheoverenskomster:

- Industriens Overenskomst
- Industriens Funktionæroverenskomst
- Jernbaneoverenskomsten

Derudover er der etableret tre virksomhedsspecifikke overenskomster, der dækker særlige medarbejdergrupper:

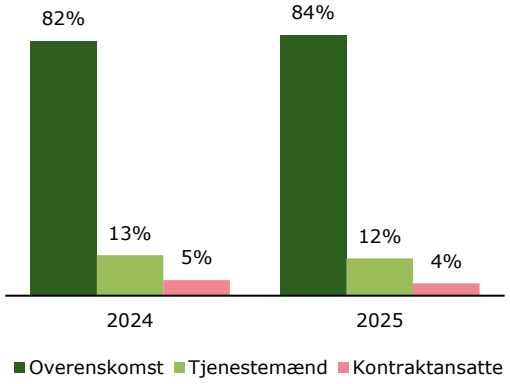
- Salgsassistenter i DSB Service & Retail A/S' 7-Eleven-butikker
- Salgsassistenter i DSB Service & Retail A/S' KaffeExpressen
- Akademiske medarbejdere under en AC-overenskomst.

I 2025 fordelte medarbejderne sig på følgende ansættelseskategorier:

- 84 procent var dækket af en kollektiv overenskomst
- 12 procent var tjenestemænd med vilkår fastsat af Medarbejder- og Kompetencestyrelsen under Finansministeriet
- 4 procent var ledere ansat på kontraktvilkår i henhold til Funktionærlovens regler.

FIGUR 11:

Medarbejderfordeling på ansættelseskategorier



TABEL 34:

Dækning af kollektive overenskomster og social dialog

	Kollektiv overenskomsters dækning		Arbejdsmarkedsdialog
Dækningssats	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

Dækning af kollektive overenskomster
Nøgletallet opgøres som procentdelen af medarbejdere, der er dækket af kollektive overenskomster. Det beregnes ved at dividere antallet af medarbejdere dækket af overenskomster med det samlede antal medarbejdere.

Arbejdsmarkedsdialog
Nøgletallet opgøres som procentdelen af medarbejdere, der er dækket af arbejdstagerrepræsentanter, divideret med det samlede antal medarbejdere.

S1-9, S1-5

Mangfoldighedsparametre

Bestyrelse
I 2025 udgør det underrepræsenterede køn fortsat 33 procent af medlemmerne i DSB's bestyrelse, hvilket svarer til samme niveau som året før.

Direktion
Denne tendens gjorde sig også gældende på direktionsniveau, hvor kønsfordelingen forblev 20/80 i 2025, uændret fra året før, hvilket er under vores måltal på 40 procent.

Øvrige ledelsesniveauer 1 og 2
I 2025 satte vi et ambitiøst mål om, at det underrepræsenterede køn skulle udgøre mindst 39 procent af ledelsesniveauerne 1 og 2. Selvom målet ikke blev nået, opnåede vi en repræsentation på 35 procent, hvilket repræsenterer en positiv udvikling.

TABEL 35:

Underrepræsenteret køn i bestyrelsen, direktionen og øvrige ledelsesniveauer

Antal	2025	2024
Bestyrelse		
Antal mænd	2	2
Antal kvinder	4	4
Antal medlemmer i alt	6	6
Andel af det underrepræsenterede køn i bestyrelsen	**33%**	**33%**
Direktion		
Antal mænd	4	4
Antal kvinder	1	1
Antal medlemmer i alt	5	5
Andel af kvinder i direktionen	**20%**	**20%**
Øvrige ledelsesniveauer 1 og 2		
Antal mænd	31	30
Antal kvinder	17	15
Antal medlemmer i alt	48	45
Andel af kvinder på øvrige ledelsesniveauer 1 og 2*	**35%**	**33%**

* Resultater er genberegnet for 2024; læs mere i 'Anvendt regnskabspraksis'.

§ Anvendt regnskabspraksis

Kønsdiversitet
Diversitet er opgjort pr. 31. december 2025.

Bestyrelsen
Diversitet i bestyrelsen måles som andelen af kvindelige medlemmer i forhold til det samlede antal bestyrelsesmedlemmer, eksklusive medarbejdervalgte.

Direktionen
Diversitet i direktionen opgøres som andelen af kvindelige medlemmer i forhold til den samlede direktion.

Øvrige ledelsesniveauer
Diversitet på øvrige ledelsesniveauer beregnes som andelen af kvindelige ledere på niveau 1 og 2 i forhold til det samlede antal ledere på disse niveauer. Niveau 1 omfatter 'Ledelse' i DSB, mens niveau 2 inkluderer medlemmer af Strategisk Lederforum, primært underdirektører.

Genberegning
I 2024 rapporterede DSB en kønsfordeling på 31 mænd og 20 kvinder på ledelsesniveau 1 og 2. Ved opdateringen for 2025 blev det opdaget, at seks medarbejdere fejlagtigt var inkluderet i 2024, da de ikke tilhøre de relevante ledelsesniveauer. Fejlen er nu rettet i opgørelsen for 2024.

Effekten af ændringen for 2024 fremgår af tabel 35 'Underrepræsenteret køn i bestyrelsen, direktionen og øvrige ledelsesniveauer'.

TABEL 36:

Underrepræsenteret køn på øvrige ledelsesniveauer 1 og 2 - genberegning

Øvrige ledelsesniveauer 1 og 2	Genberegnet 2024	Tidligere rapporteret 2024	Abs.	Pct.
Antal mænd	30	31	-1	-3%
Antal kvinder	15	20	-5	-25%
Antal medlemmer i alt	45	51	-6	

S1-9

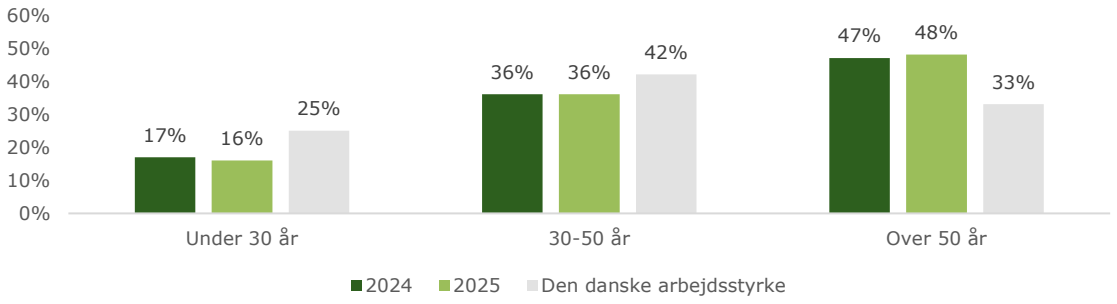
Alderssammensætning

DSB's alderssammensætning viser, at 16 procent af arbejdsstyrke er under 30 år, 36 procent er mellem 30 og 50 år og 48 procent er over 50 år.

I 2025 var gennemsnitsalderen i DSB 46 år, hvilket er uændret i forhold til året før.

FIGUR 12:

Alderssammensætning – alle ansatte i DSB sammenlignet med det danske arbejdsmarked



S1-15

Work-life balance

DSB tilbyder forskellige former for orlov til sine medarbejdere, men det afhænger af den enkelte medarbejders situation og gældende regler i overenskomster, interne politikker og lovgivning.

I 2025 afholdt 4,0 procent af de kvindelige medarbejdere orlov, mens mændene stod for 3,9 procent.

TABEL 37:

Work-life balance

Work-life balance	Kvinder	Mænd
Procentdel af ansatte, der har ret til familierelateret orlov	100%	100%
Procentdel af berettigede ansatte, der tog familierelateret orlov, opdelt efter køn	4,0%	3,9%

§ Anvendt regnskabspraksis

Alderssammensætning
DSB's alderssammensætning er opgjort pr. 31. december 2025. Nøgletallet er baseret på en inddeling af alle medarbejdere, inklusive direktion og øvrige ledelsesniveauer, i tre kategorier baseret på deres fødselsdatoer. Benchmark for den danske arbejdsstyrke er hentet fra Danmarks Statistiks statistikbank tabel RAS210.

§ Anvendt regnskabspraksis

Familierelateret orlov
Familierelateret orlov (barsels- fædre-, forældre- og omsorgsorlov) er opgjort pr. 31. december 2025. Nøgletallet beregnes ved at dividere det samlede antal medarbejdere, der har afholdt familierelateret orlov i løbet af en bestemt periode, med det gennemsnitlige antal medarbejdere i DSB i den samme periode.

S1-16

Parametre for vederlag

I DSB er vi dedikerede til at sikre ligeløn mellem kønnene i samme stillinger på samme niveau. Vi har derfor implementeret en målrettet og gennemsigtig tilgang til lønindplacering, hvor klare og objektive kriterier danner grundlaget. Ved at vægte relevante kompetencer og erfaringer, der præcist matcher den konkrete stilling, arbejder vi for at skabe en retfærdig og inkluderende lønstruktur for alle medarbejdere.

Selvom mænd fortsat udgør flertallet i de højest lønnede stillinger, er andelen faldet sammenlignet med tidligere år. Dette viser en positiv udvikling.

Vederlagsudvalget gennemfører hvert år en grundig analyse af ligeløn for at identificere og undersøge eventuelle lønforskelle mellem kønnene. Den seneste analyse viser en forskel på 7 procent, hvor størstedelen kan forklares med forskelle i uddannelse og erfaring. Samtidig viser analysen, at lønforskellen mellem den højest lønnede medarbejder og medianlønnen for alle ansatte er 14 gange højere end medianlønnen.

DSB har som mål at reducere lønforskellen mellem kønnene til 5 procent, hvilket er i overensstemmelse med løngennemsigtighedsdirektivet.

TABEL 38:

Aflønningsmålepunkter

	2025	2024
Lønforskel mellem køn (procent)	7	7
Den samlede årlige aflønningsratio	14:1	14:1

Anvendt regnskabspraksis

Lønforskel mellem køn
Løngabet mellem kønnene beregnes ved at sammenligne den gennemsnitlige bruttotimeløn for mænd og kvinder på tværs af arbejdsstyrken. Det udtrykkes som en procentdel af det gennemsnitlige lønniveau for mandlige medarbejdere. Beregningen omfatter alle medarbejdere ved årets afslutning og er baseret på fordelingen af antal ansatte efter køn (mand og kvinde).

Samlet aflønningsratio
Den samlede aflønningsratio beregnes ved at sammenligne den årlige samlede aflønning for virksomhedens højest lønnede medarbejder, administrerende direktør divideret med medianen for medarbejdernes samlede årlige aflønning (fratrukket den højestlønnede medarbejder).

S1-17

Hændelser, klager og alvorlige virkninger på menneskerettighederne

DSB overholder nationale love og internationale standarder for menneskerettigheder, som er en kerneværdi i hele værdikæden. Vi accepterer aldrig krænkende adfærd som diskrimination, mobning, chikane, vold, trusler eller andre overgreb i arbejdsmiljøet.

I 2025 modtog DSB i alt 11 sager relateret til forskelsbehandling, herunder chikane. Sagerne blev indberettet via Whistleblowerordningen, Tryghedspostkassen eller HR Forhandling & Personalejura.

Den mindre stigning i sager om forskelsbehandling, herunder chikane i 2025 skyldes en ændret regnskabspraksis. Tidligere blev alle sager, der blev indrapporteret via Tryghedspostkassen og vurderet som omfattet af DSB's retningslinjer for krænkende adfærd, kategoriseret som forskelsbehandlingssager. Fra 2025 vurderes sager nu specifikt for at afgøre, om de helt eller delvist relaterer sig til forskelsbehandling, herunder chikane. Samtidig registreres sager kun én gang ved den første modtagende kanal.

Desuden er det samlede antal indberetninger via Tryghedspostkassen faldet fra 2024 til 2025. Dette kan blandt andet tilskrives den øgede opmærksomhed på Tryghedspostkassen i 2024, som førte til flere henvendelser det år. Samtidig har DSB arbejdet målrettet på at fremme en tryg og tillidsfuld kultur, hvilket sammen med styrket ledelseshåndtering og øget fokus på tidlig indsats kan have bidraget til faldet i antallet af sager.

I 2025 identificerede DSB ingen bekræftede tilfælde af alvorlige menneskerettighedskrænkelser, såsom tvangsarbejde, menneskehandel eller børnearbejde, hverken internt eller i samarbejde med leverandører og samarbejdspartnere.

Der blev heller ikke indgivet klager til OECD's Nationale Kontaktpunkter for Multinationale Virksomheder. Endvidere udbetalte DSB i 2025 ingen bøder, godtgørelser eller erstatninger relateret til de nævnte forhold.

TABEL 39:

Hændelser, klager og alvorlige virkninger på menneskerettighederne

	2025	2024
Sager relateret til forskelsbehandling, herunder chikane*	11	9
Øvrige sager relateret til medarbejdere	8	21
Samlet beløb for bøder, godtgørelser og erstatninger relateret til de ovennævnte hændelser (mio. kr.)	0	-
Bekræftede sager om alvorlige brud på menneskerettigheder	0	0
Samlet beløb for bøder, godtgørelser og erstatninger relateret til alvorlige brud på menneskerettigheder (mio. kr.)	0	0

* Resultater er genberegnet for 2024; læs mere i 'Anvendt regnskabspraksis'.

Anvendt regnskabspraksis

Sager relateret til forskelsbehandling, herunder chikane
Opgørelsen omfatter sager indberettet via DSB's kanaler, som vurderes at relatere til forskelsbehandling eller chikane i henhold til DSB's retningslinjer for krænkende adfærd. Sager kategoriseres som forskelsbehandling, hvis de vedrører diskrimination baseret på køn, alder, etnicitet, religion, seksuel orientering, handicap eller andre beskyttede karakteristika. Kun chikane relateret til forskelsbehandling, såsom seksuel eller racistisk chikane, medtages, mens generel chikane, der ikke relaterer sig til forskelsbehandling, udelades. Opgørelsen inkluderer både bekræftede og ikke-bekræftede sager.

Øvrige sager relateret til medarbejdere
Denne kategori omfatter sager indberettet via DSB's kanaler, som falder inden for retningslinjerne for krænkende adfærd, men som ikke vurderes at relatere til forskelsbehandling eller chikane. For at undgå dobbeltregistrering registreres sagerne kun ved den første modtagende kanal. Eksempler inkluderer mobning, konflikter mellem medarbejdere eller generel krænkende adfærd uden forbindelse til diskrimination. Opgørelsen inkluderer både bekræftede og ikke-bekræftede sager.

Beløb for bøder, godtgørelser og erstatninger
Beløb relateret til overtrædelser af forbuddet mod forskelsbehandling, herunder chikane, eller alvorlige menneskerettighedskrænkelser, hvor DSB som følge af en dom, en afgørelse fra en anden instans

Genberegning
En gennemgang af sager fra 2024 i lyset af den nye regnskabspraksis viser, at kun 5 ud af de 26 sager, der blev indberettet via Tryghedspostkassen, relaterede sig til forskelsbehandling, herunder chikane. Derudover blev 1 sag indrapporteret via Whistleblowerordningen, og 3 sager blev håndteret af HR Forhandling & Personalejura. De resterende sager fra Tryghedspostkassen omhandlede andre former for krænkende adfærd eller konflikter. Gennemgangen har også vist, at nogle sager 2024 blev registreret både under HR Forhandling & Personalejura og Tryghedspostkassen, hvilket fik det samlede antal sager til at fremstå højere. Denne dobbeltregistrering er blevet elimineret med den nye regnskabspraksis i 2025, hvilket har sikret en mere præcis og ensartet opgørelse.

TABEL 40:

Hændelser, klager og alvorlige virkninger på menneskerettighederne

	Genberegnet 2024	Tidligere rapporteret	Abs.	Pct.
Sager relateret til forskelsbehandling, herunder chikane	9	30	-21	-70
Øvrige sager relateret til medarbejdere	21	5	16	320

Mangfoldighed, ligebehandling og inklusion

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

Vi ser en potentiel negativ indvirkning på vores arbejdsstyrke, hvis vi ikke prioriterer mangfoldighed, social lighed og inklusion. Dette kan føre til en kultur præget af diskrimination og chikane. Sådanne konsekvenser kan opstå i vores egen drift og påvirke vores arbejdsstyrke, særligt på mellemlang sigt.

S1-4

Tiltag og ressourcer, som skal styrke mangfoldighed og inklusion

I 2025 har DSB opdateret sin mangfoldighedsstrategi, herunder udvidet måltal samt redefineret indsatsområder og strategiske prioriteter.

På baggrund af denne proces vil vi frem mod 2030 arbejde på følgende mål:

Vores mål for 2030

- **Flere kvindelige ledere og medarbejdere:** Vi arbejder mod, at 40 procent af vores ansatte på tværs af organisationen er kvinder.
- **Lavere aldersgennemsnit:** Vi vil sænke gennemsnitsalderen fra 46 til 42 år, så den bedre afspejler den danske arbejdsstyrke.
- **Større etnisk repræsentation:** Vi arbejder på at øge andelen af medarbejdere med anden etnisk baggrund fra 14 procent til 16 procent, så vi matcher sammensætningen i Danmark.
- **Høj inklusion og trivsel:** Vi ønsker at fastholde en inklusionsscore på 77 i vores årlige trivselsmåling.

Flere kvinder i ledelse og medarbejderroller
En mere balanceret kønsfordeling er et vigtigt succeskriterium i DSB's arbejde med mangfoldighed. Vi har som mål at øge andelen af kvinder både blandt ledere og medarbejdere og sikre en mere ligelig repræsentation på tværs af organisationen. Vores mål er, at 40 procent af de ansatte i organisationen skal være kvinder.

Som en del af denne indsats har vi underskrevet Dansk Industris Diversitetsløfte og tilsluttet os den internationale aftale *'Women in Rail'* under Den Europæiske Jernbanesammenslutning. Disse initiativer skal gøre jernbaneindustrien mere attraktiv for kvinder og understøtte vores ambition om at skabe en inkluderende arbejdsplads.

For at sikre fremdrift har vi fastlagt konkrete KPI'er for kønsdiversitet, herunder andelen af kvinder i ledelse og blandt medarbejdere generelt. Vores ambition for 2025 er, at kvinder skal udgøre 39 procent af lederne og 30 procent af medarbejderne i organisationen. Disse mål er en vigtig del af vores strategi for at fremme ligestilling og styrke mangfoldigheden i DSB.

Lavere aldersgennemsnit
I 2025 fortsatte vi vores målrettede indsats for at sikre, at aldersfordelingen i organisationen bedre afspejler den danske arbejdsstyrke. En vigtig del af denne indsats er at sænke gennemsnitsalderen fra 46 år til 42 år. For at nå dette mål har vi indgået strategiske partnerskaber med universiteter og erhvervsskoler for at tiltrække flere elever og studerende til DSB.

Vi har også etableret et stærkt netværk for Young Professionals, som nu tæller over 160 medlemmer. Netværket arrangerer events og initiativer, der både styrker deltagernes tilknytning til organisationen og fremmer deres faglige udvikling.

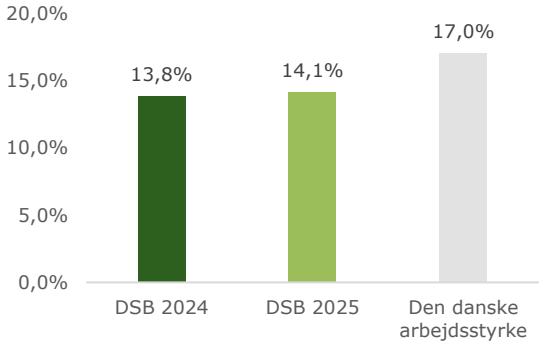
Vi tror på, at en mangfoldig alderssammensætning skaber dynamik og innovation. Derfor arbejder vi aktivt for at tiltrække, udvikle og fastholde talenter på tværs af generationer.

Etnicitet – En arbejdsplads for alle
Vi arbejder målrettet på at skabe en arbejdsplads, hvor alle etniciteter føler sig velkomne, og hvor vi tager et større socialt ansvar. Vores indsats fokuserer på at fremme en inkluderende kultur og øge diversiteten blandt vores medarbejdere. Vi tror på, at en mangfoldig arbejdsplads ikke kun styrker organisationen, men også bidrager til positive forandringer for minoritetsgrupper, herunder medarbejdere med anden etnisk baggrund.

For at afspejle det danske samfund – og vores kunder – har vi sat et ambitiøst mål for 2025: 16 procent af vores medarbejdere skulle have en anden etnisk baggrund end dansk. Dette mål var baseret på den danske befolkningssammensætning og understøttede vores vision om at være en arbejdsplads, hvor alle føler sig værdsatte og inkluderede.

FIGUR 13:

Andel af ansatte med anden etnicitet end dansk – indvandrere og efterkommere



Vi nåede dog ikke målet for 2025. Andelen af medarbejdere med anden etnisk baggrund end dansk endte på 14,1 procent. Dette skyldes blandt andet, at vi ikke har ansat tilstrækkeligt mange nye medarbejdere med anden etnicitet baggrund. På trods af dette fastholder vi vores ambition og arbejder videre mod at skabe en mere mangfoldig arbejdsplads.

Inklusion og trivsel i fokus
Vi ønsker at skabe en arbejdsplads, hvor alle føler sig inkluderet, respekteret og som en del af fællesskabet. Det er vigtigt for os, at vores medarbejdere kan være sig selv og oplever, at deres stemmer bliver hørt på lige fod med andres.

For at sikre ligestilling og inklusion måler vi årligt medarbejdernes oplevelser gennem seks specifikke spørgsmål i vores trivselsmåling. Disse data samles i en inklusionsscore, som giver os et klart billede af vores indsats. Når vi identificerer områder med lavere trivsel og inklusion, undersøger vi årsagerne gennem kvalitative analyser og støtter lederne i at skabe forbedringer.

I 2025 har vi blandt andet gennemført dybdegående analyser i S-tog, på værkstedet og i klargøringsdepotet i Kastrup for at styrke trivsel og inklusion netop dér. Vores mål er at fastholde en inklusionsscore på 77 og fortsat sikre et arbejdsmiljø, hvor alle medarbejdere trives.

Socialt ansvar
Vi tager ansvar som en socialt ansvarlig arbejdsplads og arbejder aktivt for at skabe et mere inkluderende arbejdsmarked. Gennem tæt samarbejde med jobcentre i og omkring Storkøbenhavn tilbyder vi virksomhedspraktik og jobprøvning til mennesker, der står uden for arbejdsmarkedet.

I 2025 har vi også engageret os i Ungeløftet, hvor vi målrettet hjælper unge under 30 år, der befinder sig på kanten af arbejdsmarkedet, med at komme i job. Vi har iværksat flere initiativer i samarbejde med kommuner, High Five og Grennessminde.

Derudover har vi i 2025 haft et strategisk samarbejde med Hans Knudsen Instituttet, hvor vi har uddannet vores ledere i at forstå og arbejde med neurodiversitet. Samtidig har vi etableret medarbejdernetværk for kolleger med ADHD eller autisme på vores hovedkontor og i vedligehold, så vi kan skabe et støttende og inkluderende arbejdsmiljø for alle.

Medarbejderengagement

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

Den potentielle negative påvirkning handler om, lavt engagement og loyalitet blandt vores medarbejdere, hvis ikke DSB tilbyder tilstrækkelige uddannelses- og udviklingsmuligheder i DSB. Lavt engagement og loyalitet kan på mellemlang sigt få en negativ indvirkning på vores egen drift.

S1-4

Tiltag og ressourcer, som skal styrke medarbejderengagement

I 2025 har vi igangsat en række initiativer, der gør det endnu mere attraktivt for medarbejdere at udvikle deres karriere hos os. Vi ønsker at skabe en arbejdsplads, hvor alle føler sig værdsatte, bliver anerkendt for deres indsats og oplever en høj arbejdsglæde og stærkt engagement.

Fokus på fastholdelse og udvikling

Vores fastholdelsesindsats er baseret på klare handlingsplaner og strategiske ressourcer, der især er målrettet mod at fastholde yngre medarbejdere. Samtidig prioriterer vi både personlig og faglig udvikling for alle – fra nyansatte til erfarne kolleger. Med denne tilgang sikrer vi, at alle medarbejdere har de bedste muligheder for at vokse, trives og udvikle sig i deres karriere i DSB.

DSB Growth Program

I 2025 har vi fortsat arbejdet målrettet med at udvikle nyuddannede, nyansatte og administrative medarbejdere gennem DSB's Growth Program. Dette seks måneder lange talentprogram er skabt til at styrke både faglige og personlige kompetencer, udvide deltagernes professionelle netværk og give dem værdifulde indsigter i DSB's forretningsområder.

I år har 18 engagerede medarbejdere deltaget i programmet, som afsluttes i januar 2026. Growth Programmet er en central del af vores indsats for at udvikle og fastholde talentfulde medarbejdere, der kan bidrage til DSB's fremtidige succes.

Væksthuset 2.0 – Et springbræt for fremtidens ledere

I 2025 har 80 medarbejdere deltaget i udviklingsprogrammet Væksthuset 2.0, som afsluttes i januar 2026. Programmet, der afholdes to gange om året, er målrettet medarbejdere i uformelle lederroller, som ønsker at gøre en forskel og aktivt bidrage til DSB's udvikling.

Hvert forløb samler 40 dedikerede deltagere, og i 2025 er to succesfulde hold blevet gennemført. Programmet giver deltagerne værdifulde værktøjer og indsigt, der styrker deres evne til at skabe indflydelse og bidrage endnu mere til DSB's fremtidige succes.

S1-10

Tilstrækkelige og fair lønninger

Hos DSB prioriterer vi at sikre, at alle medarbejdere modtager en tilstrækkelig og retfærdig løn. Dette opnås gennem to centrale tilgange:

Overenskomster og individuelle reguleringer

Alle medarbejdere aflønnes i henhold til gældende overenskomster og lokalaftaler. For visse overenskomstgrupper suppleres dette med en årlig individuel lønregulering. Ledere aflønnes derimod individuelt, og deres løn reguleres årligt på baggrund af en individuel vurdering.

Stillingsstruktur og lønbenchmarking

Vi anvender en fælles stillingsstruktur på tværs af organisationen, som omfatter alle stabsfunktioner og ledere. Denne struktur gør det muligt at sammenligne lønninger for stillinger med tilsvarende indhold og kompleksitet. Til dette formål benytter vi et nationalt benchmark, leveret af rådgivningsvirksomheden Mercer, som sikrer en retvisende vurdering af lønniveauet for disse stillinger.

Med denne tilgang arbejder vi målrettet for at skabe transparens og sikre konkurrencedygtige og retfærdige lønvilkår for alle i DSB.

S1-11

Social beskyttelse

Alle medarbejdere i DSB er dækket af sociale sikringsordninger som Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP) og Arbejdsmarkedets Erhvervssikring (AES).

De fleste medarbejdere har ret til fuld løn under sygdom, med undtagelse af ansatte i DSB Service & Retail A/S, der arbejder mindre end 8 timer om ugen. Disse medarbejdere modtager i stedet sygedagpenge under sygdom.

DSB tilbyder en privat arbejdsskadeforsikring, der dækker arbejdsulykker, samt en privat sundhedsforsikring. Derudover er alle medarbejdere omfattet af en pensionsordning, som ikke kun sikrer opsparing til pension, men også inkluderer forsikringer ved tab af erhvervsevne, invaliditet og dødsfald.

Medarbejdere hos DSB får fuld løn under dele af deres barsels-, forældre- og adoptionsorlov. Dette er reguleret gennem vores overenskomster og virksomhedspolitikker.

I Danmark er der organisationsfrihed, hvilket betyder, at den enkelte medarbejder selv bestemmer, hvilken fagforening og arbejdsløshedskasse, medarbejderen ønsker at være medlem af – hvis nogen.

Medarbejdersikkerhed og -sundhed

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

Manglende fokus på medarbejdernes sikkerhed og sundhed kan føre til alvorlige ulykker og dårlig trivsel. Denne negative påvirkning kan forekomme i vores egen drift på kort sigt. Der er en økonomisk risiko forbundet med omdømmeskade og direkte omkostninger ved sundheds- og sikkerhedshændelser, som kan opstå i vores aktiviteter på kort sigt.

S1-4

Tiltag og ressourcer, som skal styrke medarbejdernes sikkerhed og -sundhed

I 2025 har vi igangsat flere konkrete initiativer for at forbedre medarbejdernes sikkerhed og sundhed. Målet er at reducere både arbejdsulykker og sygefravær gennem målrettede indsatser i arbejdsmiljøet.

Arbejdspladsvurdering (APV)
Som en del af de nationale lovkrav gennemfører DSB hvert andet år en arbejdspladsvurdering (APV) på tværs af hele organisationen. Formålet er at sikre, at arbejdet planlægges forsvarligt med fokus på sikkerhed og sundhed.

Den seneste APV i 2025 opnåede en høj svarprocent på 85 procent. Resultaterne viste dog fortsatte udfordringer med stress samt krænkelser, vold og trusler fra eksterne. På baggrund af analysen er der udarbejdet lokale, tidsbestemte handleplaner, som skal implementeres i 2026. Ledelsen og arbejdsmiljøorganisationen følger løbende op på handleplanerne, blandt andet gennem møder i arbejdsmiljøudvalgene.

Sundhedsundersøgelse for alle medarbejdere
I 2025 blev alle medarbejdere tilbudt en sundhedsundersøgelse med fokus på trivsel og langsigtet sundhed på arbejdspladsen. Undersøgelserne blev udført af en ekstern virksomhed med ekspertise i arbejdsmiljø og sundhedsfremme.

Sundhedstjekket omfattede både fysiologiske målinger og individuel coaching. Målingerne inkluderede blandt andet body-age, screening for hjertekarsygdomme og diabetes, kropssammensætning samt en konditest. Undersøgelserne blev gennemført på udvalgte DSB-lokationer og var både frivillige og anonyme. DSB havde ingen adgang til resultaterne. Flere end 1.800 medarbejdere deltog i sundhedsundersøgelserne, som blev en vigtig indsats for at fremme trivsel og sundhed blandt medarbejderne.

Styrket arbejdsmiljøkultur
I 2025 blev arbejdsmiljøkulturen afdækket af et eksternt firma, hvilket medførte et behov for at styrke kulturen gennem ledelsesfokus og adfærdsændringer. Disse forhold blev indarbejdet i arbejdsmiljøpolitikken, som blev suppleret med tydelige *safety behaviors*.

Ledelsen på alle niveauer er blevet involveret i implementeringen af den nye arbejdsmiljøpolitik og *safety behaviors* samt i en styrket ledelsesfokus på arbejdsmiljøkulturen.

Røgfri arbejdstid fra 2026
Rygning er den faktor, der har den største negative effekt på sundheden og bidragsyder til øget sygdom. Et fokus på at reducere rygning er derfor en del af vores samlede sundhedsindsats, som også omfatter sundhedsundersøgelser, influenzavaccinationer og sundhedsuger.

Som en del af vores indsats for at styrke medarbejdersikkerhed og -sundhed indføres **røgfri arbejdstid** fra den 26. januar 2026. Allerede i 2025 blev organisationen inddraget i beslutningen og forberedt på til implementeringen.

Vi er opmærksomme på, at overgangen til røgfri arbejdstid kan være udfordrende for nogle. Derfor tilbyder vi støtte i form af tobak- og nikotinstopkurser i arbejdstiden til dem, der ønsker hjælp. Målet er at skabe en sundere og mere bæredygtig arbejdskultur for alle i DSB.

Stressforebyggelse og -håndtering
For at styrke indsatsen mod stress har vi i 2025 introduceret flere nye tiltag. Vi har udviklet og gennemført en supplerende efteruddannelsesdag om psykisk arbejdsmiljø, stressforebyggelse og -håndtering for vores Arbejdsmiljøorganisation. Vores årlige mentale sundhedsuge i uge 42 blev i 2025 udvidet med fysiske workshops på tværs af organisationen. Fokus var på stressforebyggelse med den evidensbaserede Åben og Rolig-metode, foredrag om hjernepauser samt workshops om psykologisk tryghed og samarbejde.

Vi har udviklet og lanceret et nyt, kort stressforebyggende e-læringskursus målrettet alle medarbejdere i DSB. I 2025 har vi fortsat – og vil i 2026 fortsætte – med at udbyde vores obligatoriske lederworkshop om stressforebyggelse og -håndtering, som også gennemføres af alle nye ledere. Vi fortsætter desuden med vores 12-modulers e-læringskursus om stressforebyggelse og -håndtering for alle arbejdsmiljø- og tillidsrepræsentanter samt et udvidet e-læringskursus med 8 moduler målrettet alle medarbejdere. Derudover tilbyder vi målrettet støtte og specifikke tiltag i afdelinger med særlige stressudfordringer eller behov for forebyggelse.

Krænkende adfærd
Hos DSB accepterer vi ikke krænkende adfærd. Vi har etableret klare retningslinjer, der dækker mobning, seksuel chikane og andre former for krænkende adfærd, herunder konflikter, der kan eskalere. For at sikre en tryg arbejdsplads har vi oprettet en intern henvendelseskanal, Tryghed@dsb.dk,

Tryghed@dsb.dk?

Hvad er Tryghed@dsb.dk?
Tryghed@dsb.dk er DSB's tryghedspostkasse, der giver dig en fortrolig og uformel mulighed for at søge hjælp og støtte. Den supplerer eksisterende tilbud som:

- **Henvendelse til din leder**
- **Arbejdsmiljø- eller tillidsrepræsentant**
- **Arbejdstilsynet**
- **Psykolog via sundhedsforsikringen**

Hvordan virker Tryghed@dsb.dk?

- **Fortrolighed og upartiskhed:** Alle henvendelser håndteres fortroligt og uformelt. En formel undersøgelse iværksættes kun, hvis du selv ønsker det.
- **Retfærdig proces:** Hvis en undersøgelse igangsættes, sikrer vi en upartisk og grundig afdækning. Dette inkluderer samtaler, evaluering af arbejdsmiljølovgivning og interne politikker samt anbefalinger til genopretning af et sundt arbejdsmiljø.

Hvad kan du få hjælp til?
Tryghed@dsb.dk kan bruges ved krænkende handlinger, som f.eks.:

- **Mobning**: Gentagne og langvarige krænkende handlinger.
- **Seksuel chikane:** Uønsket opmærksomhed af seksuel karakter
- **Andre krænkende handlinger:** Enkeltstående grove episoder eller andre former for krænkende adfærd.

Tryghed@dsb.dk er en vigtig del af DSB's indsats for at sikre et trygt og sundt arbejdsmiljø for alle medarbejdere.

samt en formel procedure for håndtering af sager om krænkende adfærd.

Håndteringen af sager tilpasses den konkrete situation og kan inkludere rådgivning, individuel coaching, vejledning, svære samtaler, dialogbaserede processer, arbejdsmiljøundersøgelser eller konflikthåndtering.

I 2025 har vi afholdt workshops for teams og ledere med fokus på krænkende adfærd, psykologisk tryghed og konstruktiv konflikthåndtering. Derudover har vi tilbudt individuel sparring og gennemført uvildige undersøgelser af sager indberettet til vores Tryghedspostkasse.

Arbejdsmiljø – generelt
DSB har en stærk kultur for at indrapportere arbejdsulykker. Et skræddersyet IT-system gør det let for alle at indberette ulykker – både egne og andres – via PC eller mobilenhed.

I DSB registrerer vi alle arbejdsulykker – både med og uden fravær. De indsamlede data anvendes til statistik og rapporter, som giver overblik over ulykkernes typer, årsager og fordeling på organisatoriske enheder. Oplysningerne er tilgængelige for hele organisationen og bruges aktivt på ledernes tavlemøder og i arbejdsmiljøorganisationen til at fremme vidensdeling og drive forbedringsarbejdet.

Vores arbejdsmiljømål er målbare og stemmer overens med både arbejdsmiljøpolitikken og vores overordnede strategi. HR Arbejdsmiljø har udarbejdet oplæg til direktionen ud fra væsentlighedsanalysen, udviklingen i DSB og i samfundet, herunder benchmark, dialog med områderne, samt en faglig vurdering af risici og muligheder. Efterfølgende drøftes oplægget i Hovedarbejdsmiljøudvalget med ledelses- og arbejdsmiljørepræsentanter, hvorefter direktørkredsen beslutter de endelige mål. Mål kommunikeres og gøres tilgængelig for alle.

Målene understreger vores forpligtelse til løbende forbedringer, herunder forebyggelse af hændelser og reduktion af sygefravær. Der arbejdes med både kortsigtede og langsigtede mål.

Den årlige evaluering finder sted i forbindelse med arbejdsmiljødrøftelser i arbejdsmiljøorganisationen samt ledelsens gennemgang af arbejdsmiljøledelsessystemet.

Vi vil i 2026 have fokus på arbejdsmiljøkulturen og ledernes rolle. Den nye arbejdsmiljøpolitik implementeres med fokus på safety behaviors som vil blive tydeligt kommunikeret og fulgt op på via leading indicators.

Vi vil også i 2026 have ekstra fokus på sundhed, stress, forebyggelse af vold og trusler fra eksterne, samt på fald og snuble ulykker.

Sygefravær
I 2025 steg sygefraværet til 5,3 procent fra 5,2 procent året før. Mens der blev registreret et mindre fald i sygefraværet i Økonomi og en mindre stigning i Drift, steg sygefraværet i Kommerciel til 5,4 procent fra 4,4 procent året før. På tværs af DSB steg sygefraværet blandt det driftsvendte personale til 6,1 procent fra 5,7 procent.

Vi arbejder aktivt for at skabe rammer, der styrker trivslen og reducerer sygefraværet. Dette gør vi blandt andet ved at fokusere på sundhedsfremme og forebyggelse, samt et godt arbejdsmiljø, som understøtter et sundt, trygt og sikkert arbejdsliv.

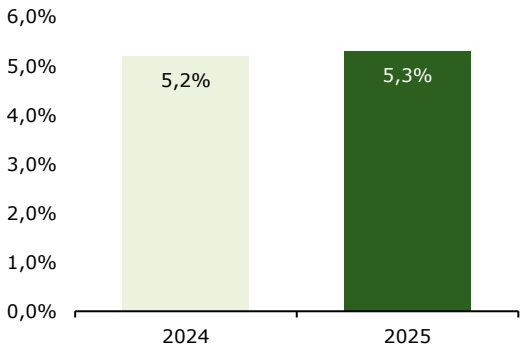
DSB tilbyder en sundhedsforsikring med både forebyggende tiltag og helbredende behandlinger. Derudover tilbyder vi tilskud til fitnessordninger, influenza-vaccination og mulighed for deltagelse i DHL-stafetten. Med et generelt fokus på medarbejdernes sundhed har vi i 2025 fx tilbudt gratis sundhedsundersøgelse og gratis ryge- og nikotinstopkurser i arbejdstiden til alle ansatte.

Ambitionen er, at sygefraværet i 2027 skal være på niveau med gennemsnittet af danske virksomheder. Målet for 2026 er et sygefravær på 4,4 procent, som skal opnås ved styrkelse af ledernes kompetencer, herunder håndtering af sygefravær, smerter og stress. Fokus på sundhed og tilbud om sundhedsundersøgelse forsætter i 2026, med det formål at motivere den enkelte og give DSB en bedre indsigt i, hvor og hvilke tiltag der skal til, for at forbedre sundhedstilstanden i området.

En ny sygefraværspolitik med ændrede retningslinjer for håndtering af sygefraværet, implementeres i 2026 med det formål at sikre et styrket fokus.

Alvorlige arbejdsulykker
DSB har særlig fokus på arbejdsulykker, der har sygefravær på 21 dage eller derover, benævnt "alvorlige arbejdsulykker". I 2025 blev der registreret 14 alvorlige arbejdsulykker, hvilket er 1 færre end året før. Der ses en stigning på værkstederne, men et stort fald i Togdrift. Halvdelen af de alvorlige arbejdsulykker skyldes fald og snuble ulykker. Målet for 2026 er 10 eller under.

FIGUR 14:
Sygefravær
PROCENT

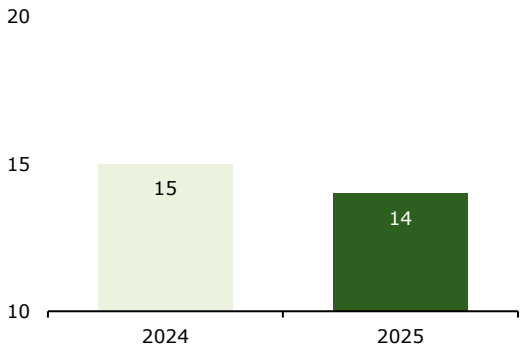


§ Anvendt regnskabspraksis

Sygefravær
Sygefravær defineres som det gennemsnitlige sygefravær i procent af den mulige arbejdstid.

I 2025 har vi ændret opgørelsesmetoden af mulig arbejdstid i beregningen af 'Sygefravær'. 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 benchmarke med øvrige virksomheder i Danmark.

FIGUR 15:
Alvorlige arbejdsulykker
ANTAL ULYKKER



§ Anvendt regnskabspraksis

Alvorlige arbejdsulykker
Alvorlige arbejdsulykker defineres som antal arbejdsulykker med fravær på 21 kalenderdage og derover.

Alvorlige ulykker med fravær (LTIFR)
I 2025 endte LTIFR på 26,7 mod 13,9 året før. Stigningen skal ses i lyset af, at der i 2024, i flere områder ikke blev koblet sygefraværsdata sammen med arbejdsulykker. Data fra 1. januar 2025 og frem er korrekte.

LTIFR-niveauet skyldes især indmeldinger fra togpersonalet om arbejdsulykker med fravær grundet vold og trusler fra eksterne, samt fald og snubleulykker i flere områder. Målet for 2026 er en reduktion af LTIFR på 25 procent til et LTIFR på 20,1 procent.

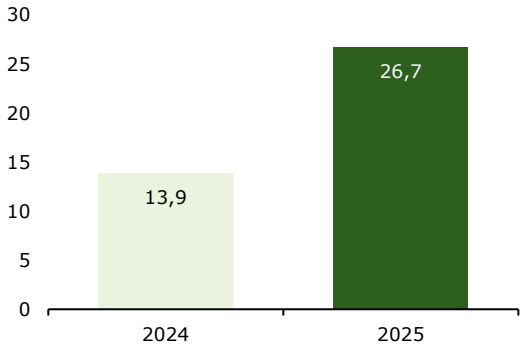
Arbejdsulykker med fravær på grund af vold og trusler om vold
I 2025 blev der registreret 184 arbejdsulykker på grund af vold og trusler om vold, hvilket er 23 færre end året før. Der er et stort fald på hændelser med fysisk vold. De fleste hændelser med vold og trusler opstod i forbindelse med billetkontrol og andet arbejde i togene, samt arbejdet i vores 7-Eleven-butikker. Målet for 2026 er 137 eller derunder.

Registrerede ulykker med dødelig udgang
I 2025 er der ikke registreret ulykker med dødelig udgang. Dette gælder både egne ansatte og ansatte i værdikæden.

FIGUR 16:

Arbejdsulykker med fravær pr. 1 million præsterede timer (LTIFR)

ANTAL ULYKKER



Anvendt regnskabspraksis

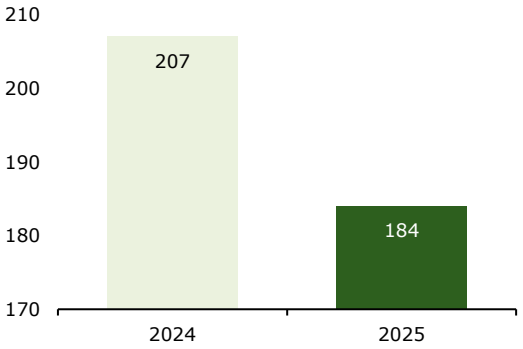
LTIFR (Lost Time Injury Frequence Rate)
Nøgletallet LTIFR defineres som antallet af arbejdsulykker med fravær omregnet til en million præsterede arbejdstimer.

I 2025 har vi ændret opgørelsesmetoden af præsterede timer i beregningen af 'LTIFR'. Ændringen er sket for at afspejle metoden, der benyttes i NETSTAT-statistikker som udgives af Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Dansk Industri (DI).

FIGUR 17:

Alvorlige arbejdsulykker som følge af vold og trusler om vold

ANTAL ULYKKER



Anvendt regnskabspraksis

Arbejdsulykker på grund af vold og trusler
Arbejdsulykker på grund af vold og trusler, defineres som antal arbejdsulykker med og uden sygefravær med årsagen vold og trusler fra eksterne.

CASE STORY

DSB er kåret som Årets Læreplads 2025

Et målrettet fokus på elevkultur, kvalitet og professionel vejledning har været afgørende for, at DSB er blevet kåret som Årets Læreplads 2025 blandt mere end 400 nominerede virksomheder.

I november blev DSB kåret som Årets læreplads 2025. Prisen er et resultat af en flerårig indsats for at professionalisere arbejdet med kontorelever og for at skabe et miljø, hvor læring, trivsel og faglig udvikling går hånd i hånd. Indstillingen kommer fra syv elever på tværs af DSB's organisation, hvilket ifølge juryen er et tydeligt tegn på en stærk og fælles kultur for elevudvikling.

"Som en stor virksomhed har DSB et ansvar for at sikre gode forhold for vores elever. Når vi tager elever ind, investerer vi i deres udvikling og i vores egen fremtid. At uddanne unge mennesker er en vigtig del af vores samfundsansvar, og vi er meget stolte over at være kåret som Årets Læreplads."

Tine Moe Svendsen, Direktør for HR

Siden 2023 er antallet af kontorelever hos DSB fordoblet fra omkring 30 til 60 pr. 1. februar 2026. Eleverne kommer med vidt forskellige baggrunde, er pt. mellem 18 og 52 år og er typisk hos DSB i to år som led i deres uddannelse inden for administration eller økonomi. En række elevansvarlige medarbejdere har gennemført efteruddannelse hos NEXT, landets største erhvervs- og gymnasieskole, for at sikre kvaliteten i forløbene, og for at DSB som arbejdsplads kan bruge elevernes kompetencer bedst muligt.

Kvalitetsstempel fra eleverne
Det har styrket både de unges læring og DSB's udbytte af deres indsats, og det målrettede arbejde afspejler sig også i resultaterne. I 2024 og 2025 er omkring halvdelen af eleverne efter endt uddannelse blevet tilbudt ansættelse – både i faste stillinger og projektstillinger – og en af eleverne vandt årets fagprøve for sit økonomispeciale.

For DSB betyder det, at virksomheden får adgang til nye kompetencer og medarbejdere, der allerede kender driften, kulturen og arbejdsprocesserne.

Prisen som Årets Læreplads fungerer samtidig som et kvalitetsstempel, som DSB aktivt kan bruge i rekrutteringen af nye elever. En stærk elevprofil gør det lettere at tiltrække dygtige og motiverede ansøgere og er med til at sikre, at DSB fortsat kan udvikle de kompetencer, der bliver brug for i fremtiden. At uddanne elever er også en vigtig del af DSB's samfundsansvar, og elevindsatsen understøtter kundeløftet om at drive DSB ansvarligt og effektivt – både nu og i årene frem.

S2 - Arbejdstagere i værdikæden

> Det er afgørende for DSB at agere ansvarligt i forhold til vores samarbejde med leverandører og samarbejdspartnere og ansatte i værdikæde.

SBM-3

Strategi

DSB er afhængig af en stor og kompleks værdikæde for at kunne levere transportløsninger effektivt og ansvarligt. Værdikæden omfatter en bred vifte af leverandører og samarbejdspartnere, der bidrager med alt fra tog og infrastruktur til serviceydelser, teknologi og vedligeholdelse.

For at sikre høje standarder inden for arbejdsmiljø, menneskerettigheder og miljøhensyn er det afgørende, at alle aktører i DSB's værdikæde lever op til deres ansvar. Derfor stiller DSB tydelige krav til sine leverandører gennem etiske retningslinjer og arbejder løbende på at overvåge og styrke samarbejdet i værdikæden.

S2-1

Politikker relateret til ansatte i værdikæden

DSB har formuleret flere politikker og retningslinjer, som håndterer påvirkningen af ansatte i vores værdikæde.

Politik for samfundsansvar
DSB's politik for samfundsansvar bygger på vores kerneværdier og sætter klare rammer for, hvordan medarbejdere, ledelse og bestyrelse agerer ansvarligt over for samfundet. Politikken guider vores adfærd og sikrer, at vi behandler hinanden, kunder og øvrige interessenter med respekt.

Vi har nul tolerance over for børnearbejde, tvangsarbejde og udnyttelse af ufrivillig arbejdskraft. Samtidig understreger politikken DSB's klare forpligtelse til at respektere menneskerettighederne.

Politikken gælder for alle, der arbejder for DSB – herunder medarbejdere, ledelse, bestyrelse og ansatte i værdikæden, som udfører opgaver på vores lokationer. For at sikre relevant og effektivitet opdateres politikken årligt. Det overordnede ansvar for godkendelse og implementering ligger hos DSB's bestyrelse. Politikken er tilgængelig på både DSB's hjemmeside og intranet.

DSB's Etiske Retningslinjer for leverandører
DSB's Etiske Retningslinjer for leverandører og samarbejdspartnere fastlægger de etiske og sociale standarder, som vi forventer at alle vores leverandører og samarbejdspartnere overholder. For at blive godkendt som strategisk eller foretrukken leverandør hos DSB, er det et krav, at retningslinjerne underskrives. Retningslinjerne administreres og håndhæves af direktøren for Indkøb & Jura og er tilgængelige for alle på DSB's hjemmeside.

Respekt for menneskerettigheder
DSB arbejder inden for rammerne af nationale love og regler om menneskerettigheder gældende i hele vores værdikæde. Dette gælder både vores egne medarbejdere og dem, der udfører arbejde for os gennem værdikæden.

FN's Global Compact-principper
Som medlem af FN's Global Compact siden 2009 arbejder DSB aktivt med 10 universelle principper, der fokuserer på menneskerettigheder og arbejdsrettigheder. Vi støtter og respekterer disse rettigheder og sikrer, at vi ikke bidrager til krænkelser.

FN's Vejledende Principper for Menneskerettigheder og Erhvervsliv
DSB følger FN's Vejledende Principper for Menneskerettigheder og Erhvervsliv, som giver klare retningslinjer for, hvordan de 10 universelle principper fra FN skal implementeres i praksis. Vi arbejder aktivt for at efterleve disse principper og sikre, at vores aktiviteter og beslutninger er i overensstemmelse med dem.

Støtte til ILO-konvention
DSB bakker op om principperne i ILO-konvention nr. 94 fra 1955. Vi sikrer, at alle, der arbejder for DSB, har løn, arbejdstid og ansættelsesvilkår, der lever op til gældende lovgivning og de kollektive overenskomster, som er indgået med anerkendte og relevante faglige organisationer på det danske arbejdsmarked.

SBM-3

Ansatte i DSB's værdikæden

DSB arbejder sammen med en række leverandører og samarbejdspartnere om at udføre opgaver i vores værdikæde. Disse medarbejdere omfatter blandt andet medarbejdere som udfører arbejde for en leverandør eller samarbejdspartner.

Medarbejderne udfører blandt andet opgaver i forbindelse med togdrift, herunder rengøring af tog og på stationer. Opgaverne udføres både i DSB's værdikæde og på DSB's lokationer såsom klargøringscenter, hvor tog gøres klar til drift.

Ansatte i værdikæden spiller en central rolle i at løse opgaver inden for togdrift, herunder rengøring af tog og stationer, samt i administrative funktioner, der kræver specialiserede kompetencer. Derudover varetager de midlertidige stillinger som eksempelvis barselsvikariater.

Vi arbejder både direkte og indirekte sammen med ansatte i vores værdikæde for at identificere og håndtere både potentielle og aktuelle påvirkninger, der har betydning for deres trivsel og arbejdsmiljø.

Vi stiller høje krav til vores leverandører og samarbejdspartnere – ikke kun i forhold til kvaliteten af de varer og tjenester, de leverer, men også til deres samfundsansvar og behandling af medarbejdere. Respekt og ordentlighed er fundamentale værdier i vores forventninger.

S2-2

Processer for samarbejde med ansatte i værdikæden

Vi samarbejder både direkte og indirekte med vores leverandører og samarbejdspartnere gennem løbende dialog på tværs af DSB's Indkøbsfunktion.

Ansvarlige audits sikrer standarder
DSB's Contract Management udfører audits hos leverandører for at sikre, at de lever op til kravene i DSB's etiske retningslinjer. Audits omfatter blandt andet kontrol af arbejdsmiljø, menneskerettigheder og miljøhensyn, som er afgørende for at fremme ansvarlighed i værdikæden.

Vi følger op på leverandører for at sikre, at de lever op til kravene i vores etiske retningslinjer. Opfølgningen foretages ved spørgsmål til leverandørerne om arbejdsmiljø, menneskerettigheder og miljø, som er afgørende for at fremme ansvarlighed i leverandørkæden.

Som en del af vores kontraktopfølgning fokuserer vi især på strategiske leverandører, hvis leverancer er kritiske for vores forretning og kan udgøre en væsentlig risiko. Formålet med audits er at støtte leverandørerne i at overholde principperne i vores Etiske Retningslinjer (Code of Conduct).

Disse processer sikrer ikke kun, at vores værdikæde lever op til høje kvalitetsstandarder, men også at den understøtter ansvarlighed og gode arbejdsforhold.

Segmenteringsmodel
For at sikre en målrettet indsats anvender DSB's Indkøbsfunktion en segmenteringsmodel til at prioritere og målrette indsatsen over for leverandører, der er mest kritiske for driften, eller hvor der er risiko for afvigelser i værdikæden.

I 2025 har vi haft særligt fokus på leverandører i "middel"-kategorien, som blandt andet omfatter leverandører af håndværkerydelser og store IT-systemer, der arbejder direkte på vores lokationer og samarbejder tæt med DSB's ansatte.

Segmenteringsmodellen styrker samarbejdet med leverandører og deres medarbejdere ved at skabe et klart overblik og sikre en struktureret dialog. Vores Contract Managers har løbende kontakt med leverandørerne, og eventuelle udfordringer i værdikæden kan indberettes via DSB's whistleblowerordning - enten anonymt eller med navn.

S2-3

Klageprocesser

For at sikre et trygt og fortroligt arbejdsmiljø har vi etableret effektive processer, der giver medarbejdere på vores lokationer mulighed for at rejse spørgsmål eller bekymringer om arbejdsforhold. Vi prioriterer at skabe et åbent og tillidsfuldt miljø, hvor alle henvendelser behandles seriøst og med respekt.

Whistleblowerordning
DSB's whistleblowerordning er tilgængelig for medarbejdere, forbrugere, slutbrugere, tredjepart, interessenter samt alle leverandører og samarbejdspartnere. Leverandører bliver informeret om ordningen ved kontraktindgåelse og via vores hjemmeside, så de har nem adgang til at bruge den. For yderligere information om whistleblowerordningen, herunder opsætning og styring, henvises til afsnittet om whistleblowerordningen i 'Ledelse' (side 119).

I 2025 har DSB ikke registreret indberetninger, der vedrører krænkelse af menneske- og arbejdstagerrettigheder af væsentlig karakter.

Ansatte og leverandører i værdikæden

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret både potentielle positive og negative påvirkninger på ansatte i værdikæden, særligt i relation til sundhed og sikkerhed, arbejdstagerrettigheder samt risiko for chikane og vold hos leverandører. Som en stor indkøber har DSB mulighed for at påvirke værdikæden både positivt og negativt gennem samarbejde med leverandører og outsourcing-partnere.

S2-4

Tiltag og ressourcer, som skal styrke samarbejdet med ansatte i værdikæden

I 2025 har DSB haft et særligt fokus på at sikre, at udvalgte leverandører aktivt arbejder med at forbedre deres arbejdsmiljø og miljøindsats i overensstemmelse med DSB's etiske retningslinjer. Flertallet af de adspurgte leverandører har oplyst, at de allerede har implementeret politikker på disse områder.

Der er dog en risiko for, at enkelte leverandører ikke lever op til de forpligtelser, de har påtaget sig, når det gælder medarbejdere i DSB's værdikæde. Derfor er det afgørende, at DSB løbende overvåger og følger op på leverandørernes indsats – med særligt fokus på arbejdsmiljø. Denne opfølgning er en integreret del af vores kontraktstyring og det daglige samarbejde med leverandørerne.

S2-5

Mål i forhold til medarbejdere i værdikæden

Fremdrift i forhold til mål

DSB har endnu ikke fastsat konkrete tids- og resultatorienterede mål for at reducere negative virkninger, fremme positive indsatser og håndtere væsentlige risici og muligheder for medarbejdere i værdikæden. Det er dog en klar ambition, at relevante mål skal være på plads senest i 2026, så de kan indgå i bæredygtighedsrapporteringen for 2027.

I 2025 har Indkøb udvidet opfølgningen på Etiske Retningslinjer for leverandører til også at omfatte leverandører, der er segmenteret som middelvigtige. Formålet med opfølgningen er at identificere behov for indsatser og fastsætte relevante mål. Derudover vil vi gennemføre en risikovurdering af menneskerettigheder i vores værdikæde for at identificere områder, hvor der er behov for yderligere indsatser og mål.

Vi arbejder fortsat tæt sammen med vores leverandører om forhold, der påvirker deres medarbejdere. Blandt andet er vi i dialog med leverandører, hvis medarbejdere færdes på DSB's lokationer, og som derfor bliver påvirket af vores nye regler om at blive en røgfri arbejdsplads fra den 26. januar 2026. Vi ønsker, at denne positive påvirkning også implementeres af eksisterende leverandører over for deres egne medarbejdere.

S4 - Forbrugere og slutbrugere

Vores ambition er at være danskernes foretrukne transportvalg. Men vores ansvar stopper ikke der. Det strækker sig også til et socialt og etisk ansvar over for vores kunder, medarbejdere, samarbejdspartnere og samfundet som helhed.

SBM-3

Strategi

DSB's strategi bygger på at skabe en mere bæredygtig fremtid og sikre en effektiv kollektiv transport, der bidrager til at reducere trængsel og miljøbelastning. Dette opnås gennem stærke partnerskaber med kunder, sektoren og lokalsamfundet, hvor vi stræber efter at være en troværdig samarbejdspartner, der leverer pålidelige transportløsninger og innovative, digitale løsninger.

Kundernes engagement er en central del af strategien. Vi arbejder aktivt for at forstå og imødekomme kundernes behov gennem dialog og kommercielt lederskab. Samtidig prioriterer vi kundernes oplevelse af tryghed og sikkerhed – både under rejsen, på stationerne og i toget. Dette sker blandt andet gennem samarbejde med organisationer som Dansk Handicap Forbund og Fonden for Socialt Ansvar, hvor vi iværksætter initiativer, der skaber tryghed for alle, herunder sårbare grupper og børn.

Jernbanesikkerhed er en hjørnesten i vores arbejde, og vi søger løbende at optimere sikkerheden for både medarbejdere og kunder. Som en del af strategien anvender vi innovative løsninger som AI-teknologi og interaktive undervisningsværktøjer til at fremme sikker adfærd omkring tog og skinner.

Oplysningskampagner og forebyggende tiltag spiller også en vigtig rolle i at reducere risikoen for ulykker og forbedre den samlede rejseoplevelse.

Med denne helhedsorienterede tilgang forener vi bæredygtighed, tryghed og sikkerhed i en strategi, der skaber værdi for både samfundet og vores kunder.

S4-1

Politikker relateret til forbrugere og slutbrugere

DSB har en klar politik, der regulerer virksomhedens ansvar som togoperatør og sikrer både medarbejdernes og kundernes sikkerhed i og omkring jernbanen.

Sikkerhedspolitik
Sikkerhedspolitikken danner grundlaget for DSB's sikkerhedsledelse og kultur. Den fastslår, at sikkerhed er en ufravigelig forudsætning for alt, hvad vi gør, og en integreret del af vores daglige arbejde. Formålet er at forebygge ulykker og skader på mennesker, materiel og infrastruktur. Samtidig er politikken et løfte til vores kunder og samarbejdspartnere om, at sikkerhed altid er vores højeste prioritet.

Politikken gælder for alle medarbejdere i DSB. Det overordnede ansvar ligger hos DSB's Sikkerhedschef, mens sikkerhedsorganisationen arbejder for at skabe bevidsthed om politikkens principper blandt medarbejderne. Politikken er tilgængelig på både DSB's hjemmeside og intranet.

Menneskerettigheder i et kundeperspektiv
DSB tager aktivt ansvar for menneskerettigheder på tværs af hele vores værdikæde – fra vores egen drift til vores leverandører, samarbejdspartnere og kunder. Vi følger FN's Verdenserklæring om Menneskerettigheder og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og arbejder målrettet for at sikre, at alle kunder behandles med respekt og værdighed. Vi registrerer og forebygger enhver overtrædelse af menneskerettigheder, der kan påvirke vores kunder.

Vi har etableret systemer til at registrere og forebygge eventuelle overtrædelser af menneskerettigheder, der kan påvirke vores kunder. I 2025 registrerede DSB ingen overtrædelser af menneskerettigheder i relation til vores kunder.

Med disse politikker understreger DSB sit ansvar for sikkerhed og menneskerettigheder, hvilket skaber tryghed og tillid blandt både medarbejdere og kunder.

Overvågningspolitik
DSB's overvågningspolitik er en vigtig del af vores strategi for at skabe tryghed og sikkerhed for både kunder og medarbejdere. Politikken fastlægger klare mål og rammer for etablering, vedligeholdelse og udvikling af et professionelt overvågningssystem, der beskytter DSB's værdier, forebygger kriminalitet og øger trygheden på stationer, i toget, på værksteder og andre lokationer. Politikken gælder for alle medarbejdere i DSB og administreres i overensstemmelse med fastlagte retningslinjer. Det overordnede ansvar for overvågningspolitikken ligger hos DSB's CFO. Politikken er tilgængelig på både DSB's hjemmeside og intranet.

Tilgængelighedspolitik
DSB's tilgængelighedspolitik understøtter vores vision om at skabe "Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige". Politikken tager hensyn til de forskellige behov i samfundets mange grupper og tilbyder blandt andet fysisk ledsagelse til sårbare grupper ved perroner samt hjælp ved ind- og udstigning i tog. Politikken gælder for alle, der benytter DSB's services, og omfatter alle medarbejdere i organisationen. Tilgængelighedspolitikken administreres af DSB's CFO. Denne politik sikrer, at DSB fortsat kan levere en tryg, sikker og inkluderende rejseoplevelse, der imødekommer kundernes behov og forventninger. Politikken er tilgængelig på både DSB's hjemmeside og intranet.

S4-2

Processer for dialog med vores kunder og slutbrugere om sikkerhedsrelaterede tiltag

Vores kundeservicemedarbejdere er dagligt i dialog med kunder om alt fra rejser til billetprodukter. De er uddannede til at håndtere alle typer henvendelser, også dem, der kan være af sikkerhedsrelateret karakter.

Derudover samarbejder vi med uafhængige interesseorganisationer, der arbejder for at varetage forbrugernes interesser.

Processer for interaktion med forbrugere og slutbrugere

Vi tror på, at tæt samarbejde med brugere og interessegrupper er nøglen til at skabe et mere inkluderende miljø – både i togene og på stationerne. For at styrke denne dialog faciliterer vi et handicappanel, der mødes tre gange årligt og samler repræsentanter fra danske handicaporganisationer, Go-Collective, Nordjyske Jernbaner, Banedanmark, Trafikstyrelsen og Transportministeriet.

DSB's handicappanel

For at styrke samarbejdet og dele viden om tilgængelighed har DSB etableret et dialogforum med repræsentanter fra en bred vifte af handicaporganisationer i Danmark. Handicappanelet mødes 3 gange årligt, og drøfter både kort- og langsigtede løsninger, der skal gøre det lettere for kunder med nedsat mobilitet og ældre ar rejse – både i tog, på stationer og via digitale platforme. Handicappanelet fungerer samtidig som en platform for gensidig vidensdeling om nye initiativer og krav fra gældende lovgivning inden for tilgængelighed. DSB har formandskabet i panelet og dermed ansvaret for facilitering af dialogen på tværs, såvel som opfølgning på de debatterede emner. DSB's arbejde med handicappanelet illustrerer, hvordan brugerinddragelse gør en forskel. Eksempelvis har dialogen i panelet i 2025 medført, at DSB har identificeret behovet for en mere pålidelig elevatordrift.

Røde Kors og Natteravnene

Siden 2022 har DSB haft et strategisk partnerskab med Røde Kors for at skabe tryghed for udsatte mennesker. Gennem fælles aktiviteter og initiativer støtter vi både børn og voksne – både i Danmark og i verdens kriseområder.

Derudover har DSB gennem flere år samarbejdet med Natteravnene, som med deres synlige tilstedeværelse og gode dialog, især med unge, bidrager til at øge trygheden på stationer og i tog.

S4-3

Klageprocesser

DSB arbejder løbende på at forbedre sikkerheden i og omkring færden på perroner og tæt ved sporene.

Adgang til klagemekanismer

DSB har etableret effektive klagemekanismer, der gør det muligt for kunder at dele deres oplevelser og bekymringer om sikkerhed og tryghed. Henvendelser kan ske via sociale medier eller direkte til DSB's kundecenter, som ved behov inddrager eksperter inden for jernbanesikkerhed.

Vi tager alle henvendelser alvorligt og følger op ved blandt andet at gennemgå overvågningsvideoer. Den indsamlede viden bruges aktivt til at forbedre sikkerheden og øge trygheden for vores kunder på deres rejse med DSB.

Jernbanesikkerhed

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

Vi ser en potentiel negativ påvirkning på vores medarbejdere og kunder, hvis vi ikke har en tilstrækkelig høj grad af sikkerhed. Sådanne konsekvenser kan opstå i vores egen drift (værksteder, klargøring og afvikling af togdrift) og i vores nedstrømsprocesser. Samtidig er der en økonomisk risiko forbundet med tab af omdømme, lav punktlighed og tab af kunder til alternative transportformer.

S4-4

Tiltag, som er relateret til kundernes sikkerhed

Den højeste prioritet er, at både medarbejdere og kunder kommer sikkert frem på deres rejse. Derfor arbejder vi løbende på at iværksætte initiativer, der fremmer sikkerheden.

Jernbanesikkerhed i børnehøjde

For at fremme sikker adfærd blandt børn fortsatte DSB i 2025, i samarbejde med Børneulykkesfonden, kampagnen "Er du togklar?". Kampagnen henvender sig til børn i alderen 5-7 år og kombinerer leg og læring for at lære dem at krydse jernbanespor sikkert og færdes trygt på perroner. Alt dette formidles på en måde, der både er spændende og let at forstå for de yngste. Status er, at der er produceret 1.000 læringskasser, og stort set alle er udsendt til børnehaver og skoler.

I 2025 deltog DSB sammen med legeheltene fra Børneulykkesfonden i den lille kulturnat med "Er du togklar"-universet.

Fortsat fokus på forebyggelse af selvmord

I 2025 fortsatte vi det vigtige samarbejde med Dansk Forskningsinstitut for Selvmordsforebyggelse (DRISP), Livslinien og det TrygFonden-støttede forskningsprojekt, "Safe Track", der har som mål at forebygge selvmord på jernbanen. Projektet, som løber frem til 2028, omfatter blandt andet opsætning af skilte med kontaktinformation til hjælpelinjer på udvalgte stationer. Disse stationer er nøje udvalgt baseret på tidligere hændelser med selvmordsforsøg eller selvmord. Når Livslinien modtager opkald, registreres det, hvis muligt, om skiltene har haft en positiv effekt og motiveret personen til at søge hjælp.

AI-teknologi forebygger personpåkørsler

Som en del af indsatsen for at øge sikkerheden på stationerne, fortsatte vi i 2025 vores AI-pilotprojekt på Nordhavn Station. Projektet anvender AI-teknologi, der hurtigt kan identificere personer, som befinder sig på sporene. Når systemet registrerer fare, sendes en alarm direkte til S-baneføreren i det indkommende tog, hvilket muliggør hurtige reaktioner og potentielt redder liv.

I 2025 blev projektet udvidet med installation af kameraer på Østerport Station, og i foråret 2026 forventes Svanemøllen Station og Hellerup Station også at blive koblet på. Med disse initiativer udnytter teknologiens potentiale til at forebygge ulykker.

Hos DSB er sikkerhed altid den højeste prioritet, og vi arbejder målrettet på at forebygge ulykker gennem en række initiativer. Skulle det værst tænkelige ske, er vi dog forberedt med et omfattende beredskab, der sikrer en hurtig og effektiv indsats. Dette blev tydeligt ved togulykken i Sønderjylland, hvor DSB straks iværksatte en række tiltag for at hjælpe de berørte og øge sikkerheden på strækningen. Nedenfor beskrives hændelsen og de tiltag, der blev iværksat. For en oversigt over de berørte, herunder omkomne, henvises til tabel 41 i kategorien 'Omkomne'.

Alvorlig overkørselulykke i Sønderjylland fører til øgede sikkerhedstiltag

Den 15. august fandt en alvorlig overkørselulykke sted mellem Tinglev og Kliplev i Sønderjylland, hvor et InterCityLyn-tog kolliderede med en lastbil med gylletank. Én person mistede livet ved ulykken, og fem personer kom alvorligt til skade, herunder lokomotivføreren og lastbilchaufføren. Derudover blev 22 personer lettere tilskadekomne.

DSB aktiverede straks sin krisestab, som blandt andet etablerede en hotline til DSB's kunder og deres pårørende samt sørgede for debriefing og krisehjælp til berørte medarbejdere. Der blev løbende kommunikeret til både kunder og medarbejdere, og DSB bistod relevante myndigheder med information og ekspertise om toget.

Umiddelbart efter genåbningen af togdriften på strækningen iværksatte DSB i samarbejde med Banedanmark midlertidige sikkerhedstiltag. Hastigheden gennem seks overkørsler med advarselsanlæg uden bomme i Sønderjylland blev reduceret fra 100 km/t til 70 km/t. Hastighedsnedsættelsen øger lokomotivførernes reaktionstid ved eventuelle køretøjer eller personer på sporet. Samtidig blev der indledt dialog med kommunerne i Aabenraa og Sønderborg om opsætning af skilte og etablering af rumleriller for at skærpe bilisternes opmærksomhed ved overkørslerne.

Sikkerhed er en grundforudsætning for alt, hvad DSB foretager sig. Derfor har det også være afgørende, at samarbejdet mellem DSB, Banedanmark og relevante myndigheder har øget sikkerheden for både kunder og medarbejdere, indtil alle strækningens overkørsler er udstyret med bomme senest i løbet af første halvår 2027.

Sikkerhedsmål for 2025

DSB fastsætter hvert år ambitiøse sikkerhedsmål baseret på analyser og risikovurderinger af tidligere hændelser for at opretholde jernbanens høje sikkerhedsniveau.

For 2025 har vi defineret to målbare sikkerhedsmål, der viser vores dedikation til at minimere risici og sikre en tryg togdrift for både medarbejdere og kunder.

Sikkerhedsmål for 2025

- Maksimalt 10 væsentlige ulykker i løbet af året
- Maksimalt 194 kørsler længere end tilladt

Væsentlige ulykker

DSB rapporterede 8 væsentlige ulykker i 2025, hvilket er 2 færre end året før. De registrerede ulykker omfattede blandt andet to kollisioner mellem tog og henholdsvis en personbil og en lastbil ved overkørsel, begge med dødelig udgang, en dødsulykke hvor en banearbejder kom over i det forkerte spor, en ulykke med en train-surfer samt en hændelse i forbindelse med udstigning.

Kørsel længere end tilladt

I 2025 oversteg antallet af kørsler længere end tilladt både sikkerhedsmålet for året og resultatet fra 2024. Overskridelserne skyldtes primært implementeringen af det nye signalsystem, ERTMS (European Railway Traffic Management System), på fjernbanen samt ibrugtagning af et nyt depot i Fredericia. Til gengæld har det nye CBTC-signal (Communications-Based Train Control) på S-banen bidraget til en markant reduktion i antallet af farlige kørsler længere end tilladt. Kørsel længere end tilladt beskriver situationer, hvor et tog overskrider en tilladt grænse, hvilket kan føre til mere alvorlige hændelser.

Defekte hjul og aksler

I 2025 var der 7 hændelser med defekte hjul og aksler, hvilket er markant flere end de forrige år. Heraf udgør IC1 3 af de 7 hændelser, hvor undersøgelsen har vist, at skaderne på 2 af hændelserne er opstået i Tyskland. Den sidste af IC1 var en betjeningsfejl af en skruebremse der medførte skade på hjul.

S4-5

DSB arbejder målrettet på at sikre, at ingen kunder kommer til skade som følge af væsentlige ulykker, personpåkørsler eller kørsler længere end tilladt. Udviklingen viser dog, at det ikke er realistisk helt at undgå ulykker, og derfor fastsætter vi ikke specifikke måltal for fremtiden. I stedet fokuserer vi på at forbedre jernbanesikkerheden gennem kampagner, der øger opmærksomheden om farerne ved uautoriseret færden og uhensigtsmæssig adfærd nær jernbanearealer. På den måde arbejder vi løbende for at minimere risici og fremme sikker adfærd.

TABEL 41:

Ulykker og forløbere for ulykker på Fjern- & Regionaltog samt S-tog – udvalgte jernbanesikkerhedsindikatorer

			Vækst	
Antal	2025	2024	Abs.	Pct.
Væsentlige ulykker	**8**	**10**	**-2**	**-20**
Omkomne	3	3	0	0
Alvorligt tilskadekomne	8	5	3	60
Lettere tilskadekomne	74	49	25	51
Personskade	**85**	**57**	**28**	**49**
Kørsel længere end tilladt Sikret område (A-B-C)	**263**	**199**	**64**	**32**
Defekte hjul eller aksler	**7**	**2**	**5**	**250**

§ Anvendt regnskabspraksis

Opgørelse af sikkerhedsrelaterede hændelser

Opgørelse af sikkerhedsrelaterede hændelser (væsentlige ulykker, omkomne, alvorligt tilskadekomne, lettere tilskadekomne, personskade, kørsel længere end tilladt samt defekte hjul og aksler) opgøres som det samlede antal sikkerhedsrelaterede hændelser i DSB's Indmeldings- og Sagsbehandlingssystem pr. 31. december 2025.

Registreringerne for alle nøgletal sker i overensstemmelse med Trafikstyrelsens 'Vejledning til indberetningsbekendtgørelsen' (BEK nr. 707 af 20. maj 2020) for at sikre en ensartet og korrekt opgørelse. Ændringer i registreringer kan foretages på baggrund af én af følgende:

- Nye oplysninger i en allerede afsluttet sag
- Ændringer i registrering som følge af løbende stikprøve af sagsregistreringer
- Hændelser, der er registreret senere end hændelsestidspunktet (primært aktuelt ved rapporteringstidspunktet)

Registrering af selvmord og selvmordsforsøg er ikke omfattet af jernbanesikkerhedsindikatorerne i tabel 41.

Kundetryghed

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

Vi ser en potentiel negativ påvirkning på vores medarbejdere og kunder, hvis vi ikke i tilstrækkeligt omfang prioriterer tryghed i tog og på stationer. Sådanne konsekvenser kan både opstå i vores egen drift og i vores nedstrømsprocesser på mellemlang sigt. Samtidig ser vi en økonomisk risiko forbundet med tab af omdømme samt tab af kunder til alternative transportformer.

S4-4

Tiltag og ressourcer, der styrker kundetrygheden

I DSB arbejder vi målrettet på at sikre kundernes tryghed gennem hele rejsen. Vi anerkender, at tryghed i tog og på stationer er afgørende for en positiv rejseoplevelse. Vi prioriterer således tæt samarbejde med myndigheder og øvrige interessenter for at sikre, at vore initiativer matcher kundernes behov og forventninger.

Tryghedsvagter
Som en del af Tryghedspakken har DSB siden august 2022 haft tryghedsvagter på udvalgte S-togsstationer. Vagternes primære opgave er at skabe øget tryghed på stationer, perroner, i togene og generelt under rejsen. Pr. 1. januar 2026 udvides ordningen til at omfatte endnu flere stationer i hovedstadsområdet for at imødekomme efterspørgslen.

For at sikre, at indsatsen har den ønskede effekt, evaluerer DSB løbende, hvordan tryghedsvagterne påvirker de rejsendes oplevelse af sikkerhed. Ud over tryghedsvagterne har DSB også implementeret andre initiativer, herunder overvågningskameraer og et tryghedstelefonnummer. Effekten af disse tiltag måles gennem analyser udført af analyseinstituttet, Epinion, på vegne af DSB.

Epinions undersøgelser viser, at tryghedsvagterne især gør en forskel i aftentimerne, hvor de øger de rejsendes følelse af sikkerhed og lyst til at rejse med DSB. 8 ud af 10 adspurgte har enten mødt eller hørt om tryghedsvagterne, og størstedelen af de rejsende er opmærksomme på, at der er overvågning på alle S-togsstationer.

Fremadrettet vil DSB fortsætte med at øge kendskabet til både overvågningskameraerne og tryghedstelefonnummeret for at styrke kundernes oplevelser af tryghed yderligere.

DSB Børneguide
DSB Børneguide er et tilbud, der skaber tryghed for børn i alderen 4-15 år, som rejser alene med tog samt for deres forældre. Med Børneguiden sørger en dedikeret medarbejder for at følge barnet gennem hele rejsen.

Medarbejderen tager imod barnet ved afrejsen, sikrer, at barnet har det godt undervejs, og afleverer det trygt til den aftalte modtager ved ankomsten. På den måde skaber vi en sikker og behagelig rejseoplevelse for både børn og deres forældre.

Graffitiafrensning
For at skabe et rent og trygt miljø forebygger DSB graffiti gennem videoovervågning, forbedret belysning og regelmæssig patruljering i udsatte områder. Skulle graffiti alligevel forekomme, sørger vi for hurtig afrensning, så vores tog og stationer altid fremstår rene og indbydende. Denne indsats bidrager til et pænt miljø og øger passagerernes følelse af sikkerhed og tryghed.

Tiltag og ressourcer, der styrker tilgængeligheden

DSB arbejder målrettet på at sikre, at alle kunder kan rejse trygt og selvstændigt. Vi fokuserer på at skabe en rejseoplevelse, hvor ramper, elevatorer og tydelig skiltning gør det nemt og sikkert at færdes på stationer og i tog.

For kunder med særlige behov tilbyder vi personlig assistance, der skaber tryghed gennem hele rejsen. Vores medarbejdere er uddannet til at imødekomme forskellige behov og sikre en inkluderende og behagelig oplevelse for alle.

Ledsager- og assistanceordning
Til kunder med mobilitetsudfordringer tilbyder DSB en ledsager- og assistanceordning. Ordningen giver personer med handicap og deres ledsagere mulighed for at købe billetter til halv pris af den almindelige voksenpris. Derudover tilbyder vi fysisk assistance på stationer, hvor vores medarbejdere hjælper med ledsagelse til og fra perron samt ved ind- og udstigning i tog.

Fælles handicapassistance på tværs af tog
Som en del af vores samfundsansvar udfører DSB handicapassistance på vegne af andre togoperatører, herunder GoCollective og Skånetrafiken. Dette sikrer en ensartet og smidig oplevelse for kunderne, der kun behøver én samlet indgang for at bestille assistance til de fleste togrejser.

Solsikkesnoren og usynlige handicap
DSB deltager i Solsikkeprogrammet, som støtter mennesker med usynlige handicap. Vores kundevendte personale er bekendt med både solsikkesnoren og demenssymbolet og er uddannet til at hjælpe kunder med forskellige behov. Dette sikrer, at alle kunder mødes med forståelse, respekt og den rette støtte.

Fremdrift i forhold til mål

Kundetilfredshed
DSB's samlede kundetilfredshed forbliver på et højt niveau og er på linje med sidste år. Denne stabilitet afspejles også i kundernes oplevelse af tryghed, hvor både trygheden i togene og på stationerne er steget en smule i 2025 sammenlignet med 2024.

Kundetilfredshedsundersøgelser viser, at den gennemsnitlige tryghedsscore for året er 8,8 i togene og 8,3 på stationerne, målt på en skala fra 1 til 10.

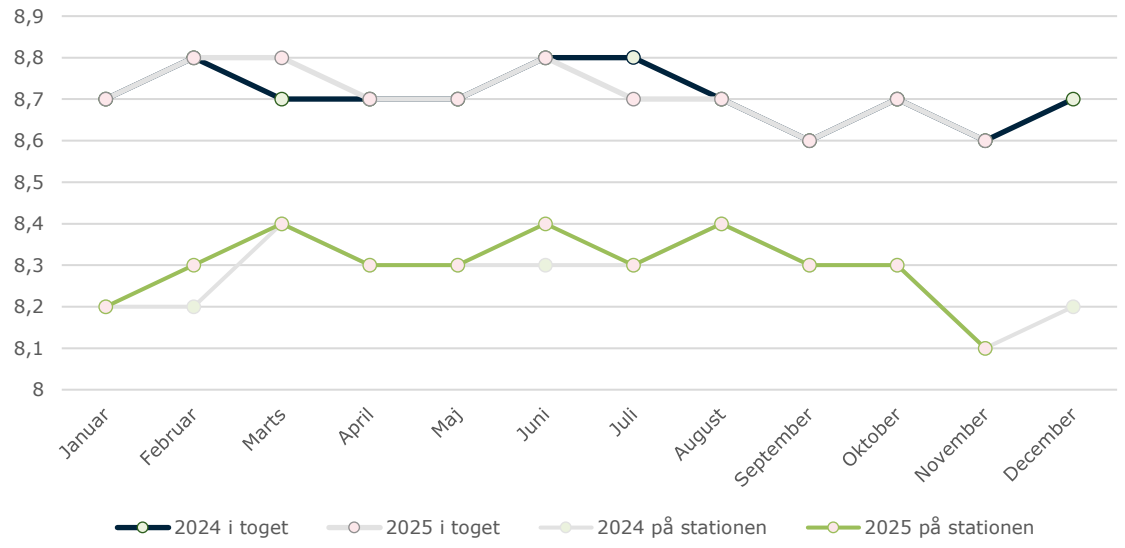
DSB fastsætter fortsat ikke langsigtede kunderelaterede mål for områder som kundetryghed i togene og på stationerne.

Børneguiderejser
I 2025 solgte DSB 8.410 børneguiderejser, hvilket svarer til et fald på 16 procent i forhold til året før. Den negative udvikling hænger skyldes dels mængden af sporarbejder, dels har der være reduceret kørsel til Aalborg i 2025.

Handicap-/Ledsagerrejser
I 2025 solgte DSB 76.299 handicap- og ledsagerrejser, hvilket svarer til en stigning på knap 3 procent i forhold til året før. Denne positive udvikling skyldes en generel stigning i antallet af kunder sammenlignet med året før.

Handicapassistancer
DSB udførte desuden 23.715 handicapassistancer i 2025, hvilket svarer til en stigning på 8 procent i forhold til året før.

FIGUR 18:
Kundetryghed i toget og på stationen



TABEL 42:
DSB Børneguiderejser

Antal	2025	2024
Børneguiderejser	8.410	10.058

TABEL 43:
Handicap-/Ledsagerassistancer og Handicapassistancer

Antal	2025	2024
Handicap-/Ledsagerrejser	76.299	74.360
Handicapassistancer	23.715	21.937

§ Anvendt regnskabspraksis

Nøgletallet for kundetryghed måler passagernes samlede oplevelse af tryghed i toget og på stationen. Opgørelsen er baseret på data indsamlet via selvudfyldte spørgeskemaer, som distribueres til et repræsentativt udsnit af passagerer i Fjern- & Regionaltog samt på S-togsstationer.

Resultatet beregnes som et vægtet gennemsnit, hvor vægtningen baseres på rejsetallene for henholdsvis Fjern- & Regionaltog og S-tog. Denne metode sikrer, at nøgletallet giver et balanceret og retvisende billede af passagernes tryghedsoplevelse på tværs af DSB's transportformer.

Børneguiderejser
Antal børneguiderejser opgøres som det samlede antal gennemførte rejser, hvor børn i alderen 4-15 år har benyttet børneguiderejseordningen.

Handicapassistancer
Antallet af handicaprejser opgøres som det samlede antal gennemførte rejser, hvor kunder med mobilitetsudfordringer har benyttet ordningen.

Antal handicap-/Ledsagerrejser er eksklusive antal køb af børnebilletter til handicappede i DSB's app og DSB's web.

Antal handicapassistancer er eksklusive udførte handicapassistancer for S-tog.

CASE STORY

DSB’s børneguide binder familier sammen på tværs af landet

Siden 1986 har DSB’s børneguideordning gjort det muligt for børn selv at rejse trygt på tværs af landet, også når forældrene bor langt fra hinanden.

”Vi er både glade og stolte af vores børneguideordning, fordi den er med til at binde familier sammen på tværs af landet. Det er et vigtigt samfundsansvar for DSB at sikre, at børn kan rejse trygt og i sikre hænder - og vi gør altid alt for, at de kommer sikkert frem”.

Jens Visholm Uglebjerg, Direktør Kommerciel

Hver fredag og søndag eftermiddag kører særlige togafgange bemandet med uddannede børneguides tværs over landet: Fra Aalborg, Aarhus og Esbjerg mod København - og den anden vej - kan forældre købe en særlig børneguidebillet, hvor børnene er i sikre hænder på hele rejsen.

I den særlige børneguidevogn er der hygge, struktur og nærvær – og en oplevelse af, at børnene ikke rejser alene, selvom de rejser uden voksne familiemedlemmer. Mange af børnene nyder deres medbragte snacks, slikposer og juicebrikker undervejs, og stemningen i vognen er ofte præget af rolig aktivitet med spil, læsning eller snakke mellem børnene.

Ordningen giver derfor familierne en fleksibel og sikker mulighed for at holde kontakten på tværs af afstande, og børneguiderne er faste DSB-medarbejdere, der til daglig arbejder som togførere på andre strækninger.

Alle kommer sikkert frem
På forhånd ved børneguiderne præcis, hvilke børn der står på hvor, og hvor de skal af. En detaljeret tjekliste bruges under hele turen, og vognen er aflåst, så det kun er børn med børneguidebillet, der opholder sig i den. Undervejs hjælper guiderne med alt fra spil og bøger til praktiske ting som overtøj og tasker, og de sørger for at holde forældrene opdaterede, hvis der opstår ændringer i køreplanen.

Er der forsinkelser, togbus eller andre afvigelser, bliver børneguiderne hos børnene hele vejen – og afleverer dem først, når de er sikkert fremme på perronen. Ordningen bliver brugt både af børn, der rejser mellem forældre, og af dem, der eksempelvis skal besøge bedsteforældre eller andre familiemedlemmer, men endnu ikke er gamle nok til at rejse alene.

En børneguidebillet består af en almindelig billet til barnet samt et tillæg på cirka 50 procent. Ordningen bidrager til, at familier på tværs af landet kan holde tættere kontakt, og for DSB er det en vigtig del af kundeløftet om en tryg, enkel og behagelig rejse - også for de yngste.

Ledelse

God forretningsetik 117

Foto: Fredericia Banegård

God forretningsetik

DSB er ejet af staten - og dermed af alle i Danmark. Det giver os et særligt ansvar for at opbygge tillid til omverdenen. Vi skal handle samfundsansvarligt og altid udvise god forretningsetik.

SBM-3

Strategi

Hver dag er mange mennesker og samfund afhængige af os, og derfor skal vi være en pålidelig samarbejdspartner. Tillid er kernen i vores ret til at operere og vi skal altid drive vores virksomhed på en måde, der bevarer tilliden hos vores medarbejdere, partnere, kunder og de samfund, vi er en del af.

Vi handler med integritet, høje etiske standarder og i fuld overensstemmelse med gældende love, regler og interne politikker. Transparens er en grundsten i vores måde at arbejde på, og vi driver vores forretning på fair vilkår. Vi arbejder målrettet efter principper for god virksomhedsledelse og tager aktivt ansvar for at identificere og minimere compliance risici.

G1-1

Politikker

DSB har formuleret flere politikker, som støtter op om vores forretningsetik dvs. måde at drive forretning på.

Politik for samfundsansvar
Vores formål, ”Plads til alle på rejsen mod det bæredygtige”, bygger på tillid fra omverdenen. Denne tillid skaber vi gennem god forretningsetik og ansvarlig adfærd. Politikken tager udgangspunkt i vores værdier og guider medarbejdere, ledelse og bestyrelse i at handle ansvarligt, træffe gode beslutninger og behandle kunder, kolleger og interessenter med respekt.

Alle medarbejdere skal gennemføre e-læringskurset ”Samfundsansvar”, og årlige kampagner holder fokus på relevante emner. Politikken gælder for alle i DSB-koncernen og sikrer, at ansvarlighed er en integreret del af vores kultur.

Indkøbspolitik
DSB’s indkøbspolitik sikrer, at alle indkøb foretages samfundsansvarligt og bæredygtigt, samtidig med at vi handler økonomisk forsvarligt. Politikken dækker alle indkøb af varer og tjenesteydelser i DSB og datterselskaber og stiller krav til hele værdikæden.

Koncernindkøb bidrager med ekspertise inden for indkøb, udbudsret og kontraktstyring og arbejder tæt sammen med forretningsområderne. Contract Managers håndterer kontraktstyring og sikrer, at alle indkøb følger DSB’s fastlagte processer for ensartethed og kvalitet. Politikken administreres af Indkøb & Jura, som løbende tilpasser den til organisationens behov.

Compliancepolitik
Compliance er en integreret del af DSB’s virksomhedskultur og sikrer, at vi driver forretningen etisk, bæredygtigt og med fokus på samfundets tillid. Vi arbejder målrettet med at implementere compliancepolitikken, følge op på overholdelse og rådgive på tværs af organisationen.

Gennem træning og dialog om best practice øger vi medarbejdernes bevidsthed om compliancerisici og understøtter forretningen i at nå sine mål. Væsentlige hændelser rapporteres løbende til direktionen, og der udarbejdes en årlig compliance-rapport til både direktionen og bestyrelsen. Politikken er tilgængelig på både DSB’s hjemmeside og intranet.

Whistleblowerpolitik
DSB’s whistleblowerordning giver ansatte og samarbejdspartnere mulighed for at rapportere kritisable forhold uden frygt for negative konsekvenser. Ordningen beskytter whistleblowere og bidrager til at opdage fejl og forsømmelser, hvilket styrker kvaliteten af vores ydelser.

Formålet med politikken er at fremme åbenhed og gennemsigtighed ved at håndtere eventuelle lovovertrædelser eller alvorlige uregelmæssigheder. Politikken gælder for alle ansatte, vikarer, konsulenter, entreprenører og samarbejdspartnere og administreres af chefen for Intern Revision. Politikken er tilgængelig på både DSB’s hjemmeside og intranet.

Politik for beskyttelse af personoplysninger
DSB’s politik for beskyttelse af personoplysninger fastlægger klare retningslinjer for håndtering af data om medarbejdere, kunder og leverandører. Politikken gælder for alle ansatte i DSB og sikrer, at personoplysninger altid behandles ansvarligt og i overensstemmelse med gældende lovgivning. Ansvar for administration af politikken ligger hos Direktør for Indkøb & Jura. Politikken er tilgængelig på både DSB’s hjemmeside og intranet.

Informationssikkerhedspolitik
Digitalisering er afgørende for at realisere DSB’s mål, men det stigende trusselsbillede kræver et konstant fokus på cyber- og informationssikkerhed. Vi arbejder målrettet på at sikre, at data altid er pålidelige, tilgængelige og kan genskabes, når det er nødvendigt. Samtidig beskytter vi effektivt følsomme oplysninger om kunder, medarbejdere og DSB.

Adgang til data gives kun til autoriserede personer med et arbejdsrelateret behov, og vi beskytter data mod cyberangreb. Politikken gælder for alle ansatte og eksterne konsulenter med adgang til DSB’s systemer. Den omfatter både fysiske og digitale oplysninger samt alle it-systemer, der understøtter togdriften og administrationen.

IT-Sikkerhed administrerer politikken og opdaterer den løbende for at imødekomme nye trusler og organisationens behov.

DSB har ligeledes udarbejdet en politik for dataetik efter Årsregnskabslovens §99d. Politikkerne er tilgængelige på både DSB’s hjemmeside og intranet. https://www.dsb.dk/globalassets/om-dsb/politikker/politikker-danske-sprogversioner/politik-for-data-governance-og-dataetik.pdf

G1-3

Nultolerance over for korruption

DSB har en klar nultolerancepolitik over for korruption og bestikkelse. Vi anvender en risikobaseret tilgang ved kontraktindgåelse, hvor vi eksempelvis kræver serviceattester ved EU-udbud og benytter udelukkelsesgrunde, hvis det er nødvendigt. Derudover vurderer vi risikoen for korruption baseret på leverandørens geografiske placering. DSB's Etiske Retningslinjer, som blandt andet indeholder krav om anti-korruption, er en fast del af alle leverandørkontrakter.

I 2025 har vi hverken haft kendskab til eller mistanke om korruption eller bestikkelse blandt DSB's medarbejdere eller væsentligste leverandører. Derfor har der ikke været nogen sager eller uddelt bøder.

Håndtering af mistanke
Hvis der opstår mistanke om korruption eller bestikkelse blandt medarbejdere, skal nærmeste leder kontaktes, og sagen håndteres gennem dialog. I alvorlige tilfælde inddrages HR for at vurdere konsekvenserne og sikre korrekt håndtering.

Fokus på sårbare områder
DSB's største sårbarhed ligger hos medarbejdere med direkte kontakt til leverandører, såsom rekvirenter samt ansatte i DSB Indkøb – en gruppe på 477 medarbejdere, svarende til 7 procent af den samlede arbejdsstyrke. For at minimere risikoen skal alle indkøb foregå via regulerede indkøbsprocesser.

Uddannelse og træning
Medarbejder med indkøbsansvar skal gennemføre e-læringskurser via DSB's læringsportal.

Kurserne dækker blandt andet DSB's indkøbspolitik, etiske retningslinjer og regler for EU- og national udbud. Alle medarbejdere i risikogruppen modtager denne uddannelse, og nye medarbejdere gennemfører desuden e-læringskurset "Samfundsansvar" som en del af ansættelsesprocessen. Dette kursus giver indsigt i forventet adfærd, herunder regler for modtagelse af gaver, og vejleder om, hvordan man håndterer tilbud om gaver eller andre fordele.

Med disse tiltag sikrer DSB en stærk indsats mod korruption og bestikkelse og opretholder en høj etisk standard i hele organisationen.

G1-4

Bekræftede tilfælde af korruption eller bestikkelse

I 2025 har DSB ikke registreret nogen tilfælde af korruption eller bestikkelse. Der har derfor heller ikke været ført sager eller uddelt bøder.

TABEL 44:

Medarbejdere i risikobehæftede funktioner

Antal	2025	2024
Medarbejdere i risikobehæftede funktioner	477	400
Andel af medarbejdere med adgang til indkøbssystemer	7%	6%

TABEL 45:

Bekræftede tilfælde af korruption og bestikkelse

Antal	2025	2024
Bekræftede sager, der vedrører korruption og bestikkelse	0	0
Bøder og sanktioner, som følge af bekræftede tilfælde af korruption og bestikkelse	0	0

§ Anvendt regnskabspraksis

Medarbejdere i risikobehæftede funktioner
Indkøbere og øvrige medarbejdere der har en rekvirentrolle i SAP indgår i antal medarbejdere i risikobehæftede funktioner, der er dækket af uddannelsesprogrammer. Det samlede antal er opgjort pr. 31. december 2025.

§ Anvendt regnskabspraksis

Anti-korruption
Antal domfældelser og bødebeløb i forbindelse med overtrædelser af love om korruption og bestikkelse. Whistleblower-rapporter vurderes for antikorruption og bestikkelse ved at identificere tegn på betalinger, gaver, fordele eller forsøg på at påvirke beslutninger. Hvis sådanne forhold fremgår, klassificeres rapporten som en antikorruptions-/bestikkelsessag.

Forretningsetik

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret en potentiel negativ påvirkning forbundet med uetisk forretningsadfærd, herunder risiko for bøder og skade på omdømme.

S4-4

Tiltag og ressourcer relateret til forretningsetik

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 søger derfor kontinuerligt at udvikle, fremme og evaluere vores virksomhedskultur.

Whistleblowerordning

DSB ønsker at være en åben og troværdig virksomhed, der handler i overensstemmelse med lovgivningen og principper for samfundsansvar. Vi ønsker en kultur, hvor medarbejdere trygt kan henvende sig til deres ledere, kolleger, HR, repræsentanter, hvis de oplever uetisk adfærd eller alvorlige uregelmæssigheder.

Whistleblowerordningen giver ansatte, vikarer, konsulenter og samarbejdspartnere mulighed for at indberette væsentlige problemer eller mistanke om ulovligheder. Indberetninger kan ske anonymt eller ikke-anonymt og kan omhandle DSB's medarbejdere, ledelse eller leverandører.

Ordningen er et supplement til den daglige dialog på arbejdspladsen og beskytter medarbejdernes ytringsfrihed og meddeleret. Vi vurderer og håndterer alle indberetninger grundigt og tolererer ikke gengældelse mod personer, der i god tro indgiver oplysninger. Dette er en vigtig del af vores værdier og politik for samfundsansvar.

Kommunikation og oplysning

Vi informerer både ansatte og leverandører om whistleblowerordningen via vores interne og eksterne hjemmesider. Hvert år rapporterer vi om ordningens aktiviteten i årsrapporten og på hjemmesiden. DSB's Hovedsamarbejdsudvalg (HSU) modtager også en årlig orientering, som videreformidles til medarbejderne gennem deres repræsentanter.

Nye medarbejdere informeres om ordningen ved ansættelse, mens personer, der behandler sager, løbende opdateres om lovkrav og vejledninger.

Indberetninger sker via en portal, leveret af en ekstern serviceudbyder, som er tilgængelig på både DSB's interne og eksterne hjemmesider. Vi opfordrer alle ansatte og samarbejdspartnere til at bruge ordningen, hvis de har mistanke om handlinger, der strider mod etisk forretningsadfærd.

Undersøgelse og sanktioner

Alle indberetninger undersøges, og bekræftede forhold vil blive sanktioneret. Indberetninger som kan falde ind under personalepolitikken håndteres efter gældende regler. Uanset om forholdet kan bekræftes eller ej, bruger vi indberetningen til at revurdere, om DSB's forretningsgange og kontrolmiljø tilstrækkeligt reducerer risici og understøtter etisk forretningsadfærd.

DSB's whistleblowerpolitik og retningslinjer er tilgængelige på vores hjemmeside. Her kan man finde information om, hvad der kan indberettes, hvordan sager behandles, og hvordan governance, anonymitet samt beskyttelse og rettigheder for både whistleblowere og den indberettede sikres.

TABEL 46:

Indberetninger i Whistleblowerordning

Antal indberetninger	2025	2024
Modtagne i året	24	20
Afsluttede i året	23	20
Afvist, da de er udenfor ordningens anvendelsesområde	16	12
Indberetninger, der har været undergivet realitetsbehandling	7	8
Heraf indberetninger, der har givet anledning til politianmeldelse	0	1
De realitetsbehandlede sager fordeler sig på følgende måde:		
Indberetninger om overtrædelse af EU-retten	1	0
Indberetninger om overtrædelse af strafferetten	2	5
Heraf om bestikkelse eller korruption	0	0
Heraf om Jernbaneloven	2	3
Heraf om overtrædelse af anden eller særlovgivning	0	2
Indberetninger om diskrimination eller krænkende adfærd, herunder seksuel chikane	4	2
Indberetninger om øvrige forhold	0	1
Overordnede temaer for de indberetninger der har været realitetsbehandlet:		
Medarbejdere påvirket af alkohol eller euforiserende stoffer	2	3
Overholdelse af databeskyttelsesreglerne	1	1
Forskelsbehandling mellem køn ved rekruttering	0	1
Forsvarlig økonomisk forvaltning ved større investeringsanskaffelser	0	1
Økonomisk svig og misbrug af aktiver	0	1
Chikane og krænkelser mellem medarbejdere eller mellem leder og medarbejder	4	1

§ Anvendt regnskabspraksis

Whistleblower-rapportering

Antal indberetninger modtaget i whistleblowerordningen fra medarbejdere og/eller eksterne tredjeparter. Indberetninger sker via en portal leveret af en ekstern udbyder. Det samlede antal dækker både bekræftede og ikke bekræftede sager. Indberettede sager opdeles efter indberetningens karakter og tematik.

Fremdrift i forhold til mål

I 2025 blev der modtaget 24 indberetninger i whistleblowerordningen. Af disse blev 23 sager afsluttet, 16 sager blev afvist, da de lå uden for ordningens anvendelsesområde, mens 7 sager blev realitetsbehandlet.

De 7 realitetsbehandlede sager dækkede forskellige påstande, herunder krænkelser og chikane, overtrædelse af interne retningslinjer, brud på persondataforordningen samt mistanke om medarbejdere, der arbejdede under påvirkning af rusmidler.

Realitetsbehandlingen bekræftede påstandene i én sag om en rusmiddelpåvirket medarbejder, som derfor blev bortvist. En anden sag om krænkelser og chikane blev overdraget til behandling hos HR Arbejdsmiljø. Overtrædelsen af interne retningslinjer blev håndteret gennem organisatoriske ændringer.

I de øvrige realitetsbehandlede sager fandtes der ingen evidens for de indberettede påstande. Disse forhold blev enten afvist eller løst uden personaleretlige konsekvenser.

G1-6

Betalingspraksis

DSB opererer med en generel betalingsfrist på 30 dage netto som udgangspunkt, som gælder for 86 procent af alle leverandører. Betalingsbetingelserne er i udgangspunktet ens for alle leverandører, uanset virksomhedens størrelse eller geografiske placering. For små- og mellemstore virksomheder er der således samme betingelser, som for større virksomheder.

Fremdrift i forhold til mål

I 2025 var den gennemsnitlige betalingstid til alle leverandører 32 dage, hvilket er 2 dage kortere end i 2024. Hele 93 procent af betalingerne blev gennemført til tiden, en forbedring i forhold til 2024 på 4 procent. De sidste 7 procent blev ikke gennemført inden for 30 dage, primært på grund af uenigheder om leverancer, varens kvalitet eller indsigelser mod fakturaen.

Der er ingen verserende retssager relateret til forsinkede betalinger.

TABEL 47:

Udvikling i betalingsbetingelser

Antal	2025	2024
Gennemsnitlig betalingstid i antal dage	32	34
Procentvis rettidige betalinger af samlede betalinger	93	89
Antal retssager vedrørende forsinkede betalinger	0	0

§ Anvendt regnskabspraksis

Betalingspraksis
DSB registrerer fakturaens betalingsdato, forfaldsdato og udligningsdato hvilket muliggør opgørelse af antallet af fakturaer betalt rettidigt eller betalt efter forfaldsdato. Den gennemsnitlige betalingstid i antal dage og procentvis rettidige betalinger af de samlede betalinger er beregnet på tværs af samtlige leverandører.

Betalingstiden for fakturaer fra små og mellemstore virksomheder (SMV'er) opgøres ikke, og der anvendes samme betalingsbetingelser som for større virksomheder.

Datasikkerhed

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret en potentiel økonomisk risiko for bøder og negativ påvirkning af omdømme i tilfælde af, at vi ikke håndterer medarbejdere og kunders persondata korrekt i henhold til gældende GDPR-regler.

S4-4

Tiltag og ressourcer, som skal styrke datasikkerheden

DSB håndterer store mængder data fra medarbejdere, kunder og leverandører. Derfor prioriterer vi beskyttelsen af personoplysning højt. Vi arbejder målrettet på at sikre, at al data behandles ansvarligt og i overensstemmelse med gældende regler, så både medarbejdere, kunder og leverandører kan have tillid til vores håndtering af deres oplysninger.

Kampagne: 'Brud på persondatasikkerhed'
I 2025 lancerede vi en kampagne, der satte fokus på persondatasikkerhed blandt alle medarbejdere. Kampagnens mål var at skabe klarhed over, hvornår der er tale om et brud, og samtidig fremhæve vigtigheden af at indberette selv de mindste hændelser.

Øget digitalisering for kundernes skyld
Vi arbejder målrettet på at styrke vores digitale tilbud til kunderne. Det gør vi ved at skabe større gennemsigtighed i vores produktudbud, sikre nem adgang til køb og fremme digitalt samarbejde med andre operatører i sektoren.

Samtidig udvikler vi løbende digitale løsninger, der er brugervenlige, inspirerende og tilgængelige, når vores kunder har brug for dem.

Fremdrift i forhold til mål

I 2025 registrerede DSB 19 mulige brud på persondatasikkerheden, hvilket var seks flere end året før. Tre af disse brud blev vurderet som alvorlige nok til at kræve anmeldelse til Datatilsynet. De omfattede utilsigtet sletning af et stort antal DSB Plus-kunders data, en fejlsendt mail med følsomme helbredsoplysninger om medarbejder samt et sikkerhedsbrud hos en databehandler.

Langt de fleste hændelser skyldtes internt fejlsendte e-mails.

Den generelle stigning i antallet af indberetninger skyldes en øget bevidsthed blandt medarbejderne om vigtigheden af at rapportere hændelser. Denne udvikling betragtes som et positivt skridt, der understreger, at datasikkerhed har fået en mere central plads i organisationens kultur.

Hos DSB er det en kerneværdi at beskytte både medarbejderes og kunders data med højeste sikkerhed, samtidig med at vi arbejder målrettet på at minimere risikoen for fejl. Derfor fastsætter vi ikke måltal for brud på persondatasikkerheden. I stedet prioriterer vi forebyggelse og arbejder proaktivt på at undgå, at hændelser opstår.

TABEL 48:

Indberetninger datasikkerhed

Antal	2025	2024
Registrerede brud på persondatasikkerhed	19	13
Brud meldt til Datatilsynet	3	0

§ Anvendt regnskabspraksis

Datasikkerhed
DSB behandler personoplysninger i overensstemmelse med Databeskyttelsesforordningen og Databeskyttelsesloven, som fastlægger rammerne for håndtering af personoplysninger.

Alle indberetninger om mulige brud på reglerne registreres og vurderes af DSB's databeskyttelsesrådgiver.

Databeskyttelsesrådgiveren vurderer, om hændelserne skal anmeldes til Datatilsynet eller håndteres internt.

Cybersikkerhed

SBM-3

Indvirkninger, risici og muligheder

DSB har identificeret en risiko forbundet med cybersikkerhedsrelaterede hændelser. Som operatør af kritisk infrastruktur er vi afhængig af kundernes tillid, hvilket gør cybersikkerhed til et centralt fokusområde. Disse hændelser udgør en potentiel risiko for både vores drift og vores kunder, især når det gælder sikkerheden og fastholdelsen af tilliden til vores services.

S4-4

Tiltag og ressourcer, som beskytter mod digitale trusler

Digitale angreb eller nedbrud, der rammer virksomheden, kunderne, medarbejderne eller leverandørerne – eksempelvis via uautoriseret adgang, ødelæggelse, korruption eller manipulation af data og systemer – udgør en betydelig risiko for DSB. Sådanne hændelser kan skabe langvarige forstyrrelser, skade vores omdømme, påvirke kunderne negativt og føre til tab af kunder til andre transportformer.

Cybersikkerhed er derfor et strategisk fokusområde, som vi løbende styrker gennem tekniske, organisatoriske og procesmæssige forbedringer. Vi har blandt andet forbedret kontrol med brugere, adgangsstyring, netværk, overvågning og backup. Derudover arbejder vi målrettet på at øge medarbejdernes bevidsthed om cybertrusler.

Vi har også styrket vores risikostyring og opnået recertificering af vores ISO27001-ledelsessystem. Samtidig samarbejder vi tæt med transportsektoren og andre kritiske sektorer via initiativer som SektorCERT. Som aktivt medlem af SektorCERT bidrager DSB til at styrke cybersikkerheden på tværs af kritiske sektorer gennem dette specialiserede cybersikkerhedscenter.

NIS2-direktivet
Som operatør af kritisk infrastruktur er DSB omfattet af NIS2-direktivet, der trådte i kraft 1. juli 2025. For DSB betyder loven følgende:

- **Øget ansvar:** Styrket beskyttelse af IT-systemer og data mod cyberangreb
- **Rapporteringspligt:** Hurtig indberetning af alvorlige sikkerhedshændelser til myndigheder.
- **Strengere krav:** Implementering af robuste sikkerhedsforanstaltninger og løbende risikostyring.
- **Samarbejde:** Tættere koordinering med andre aktører i transportsektoren og myndigheder som SektorCERT.

Implementeringen medfører nye krav til rapportering til ledelsen, og vi arbejder løbende på at forbedre vores rapporteringsmetoder både operationelt og strategisk. Operationelt anvender vi blandt andet målinger Microsoft Secure, hvor vi i øjeblikket har en score på 70. Vores ambition er at nå en score på mindst 70.

CER-direktivet
Som kritisk infrastruktur forventer DSB at udpeget til at være omfattet CER-direktivet (Critical Entities Resilience). Vi har derfor igangsat aktiviteter som forberedelse til at leve op til at overholde direktivet.

Fremdrift i forhold til mål

DSB registrerede 4 cybersikkerhedsrelaterede hændelser, hvilket er 3 flere end året før. Hændelserne blev vurderet i forhold til NIS og NIS2-direktiverne, men ingen blev anset som anmeldelsespligtige. De registrerede hændelser omfatter blandt andet netværksnedbrud uden påvirkning af togdriften, et fejlsendt certifikat, der blev erstattet sikkert, en undersøgelse af en hændelse, som ikke viste tegn på skadeintention samt en antagelig fejlkonfiguration og softwareopdatering, der forårsagede netværksproblemer og blandt andet påvirkede DSB's app, men uden togdriftsforstyrrelser. Ingen af hændelserne har været vurderet som anmeldelsespligtige til Trafikstyrelsen og Styrelsen for Samfundssikkerhed som Computer Security Incident Response Team (CSIRT).

TABEL 49:

Registrerede cybersikkerhedshændelser

Antal	2025	2024
Visiterede cybersikkerhedshændelser Jf. NIS, NIS 2 art. 23 og NIS 2 art. 30	4	1
Væsentlige cybersikkerhedshændelser anmeldt til kompetent myndighed Jf. NIS 2 art. 23	0	
Frivillige indberetninger inklusive nærvedhændelser til kompetent myndighed/CSIRT Jf. NIS 2 art. 30	0	

§ Anvendt regnskabspraksis

Cybersikkerhed
Visiterede cybersikkerhedshændelser opgøres som det samlede antal registrerede hændelser rapporteret til IT-Sikkerhed pr. 31. december 2025. Registreringen følger interne retningslinjer for at sikre en ensartet, konsistent og pålidelig opgørelse.

En væsentlig cybersikkerhedshændelse er defineret som en hændelse der medfører forsinkelser eller aflysninger i en dag eller mere, eller forventes at medføre betydelig økonomiske tab over 5 år. Økonomiske tab vurderes ud de finansielle tærskelværdier i DSB's ERM-proces.

Lovpligtig anmeldelse til Trafikstyrelsen og Styrelsen for Samfundssikkerhed (SAMSIK/CSIRT) sker i overensstemmelse med *Vejledning til NIS2-loven: Hændelsesunderretning, 1. udgave,* juni 2025.

I 2024 var DSB ikke omfattet af NIS2-direktivet, og der blev derfor ikke rapporteret væsentlige hændelser eller frivillige indberetninger til kompetente myndigheder.

Appendiks

ESRS oplysningsoversigt 124

Oplysningskrav der stammer fra anden EU-lovgivning 130

EU Taksonomiforordning 135

Foto: IC4-togsæt ved Svebølle

ESRS oplysningsoversigt

Tabellerne nedenfor og på de efterfølgende sider viser alle ESRS-oplysningskravene i ESRS og de 8 aktuelle ESRS-standarder, der er væsentlige for DSB, og som har været retningsgivende for udarbejdelsen af vores bæredygtighedsrapport. Tabellerne kan bruges til at navigere til information om specifikke ESRS-oplysningskrav eller til vores enhedsspecifikke datapunkter. De angiver også, hvor man kan finde oplysninger om oplysningskrav, der ligger uden for bæredygtighedsrapporten og som er integreret ved reference. Vores vederlagsrapport er offentliggjort som en særskilt rapport.

ESRS 2 – Generelle informationer oplysninger

	Oplysningskrav	Side	Supplerende information
ESRS 2	**Generelle informationer**		
BP-1	Generelt grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedserklæringer	43-44	-
BP-2	Oplysninger i forbindelse med specifikke omstændigheder	43-44	-
GOV-1	Administrations-, ledelses- og tilsynsorganernes rolle	47	-
GOV-2	Oplysninger til og bæredygtighedsspørgsmål behandlet af virksomhedens administrations-, ledelses- og tilsynsorganer	47	-
GOV-4	Erklæring om due diligence	47	-
GOV-5	Risikostyring og intern kontrol med bæredygtighedsrapportering	21-22; 48	
SBM-1	Strategi, forretningsmodel og værdikæde	16-19	Integreret ved henvisning
SBM-2	Interessenternes interesser og synspunkter	49	-
SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	50-51	-
IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder	50-51	-
IRO-2	Oplysningskrav i ESRS omfattet af virksomhedens bæredygtighedserklæring	124-129	-

E1 - Klimaændringer

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS E1	**Klimaændringer**		
E1-1	Omstillingsplan for modvirkning af klimaændringer	58-61	-
SBM-3	Virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	52-53	-
IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige klimarelaterede virkninger, risici og muligheder	50-51	-
E1-2	Politikker vedrørende modvirkning af og tilpasning til klimaændringer	57	-
E1-3	Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med klimaforandringspolitikker	63-65	-
E1-4	Mål vedrørende modvirkning af og tilpasning til klimaændringer	58-60; 68	-
E1-5	Energiforbrug og -miks	64-66	-
E1-6	Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1, 2, 3 og samlede drivhusgasemissioner	67-73	-
E1-7	Projekter vedrørende optag af drivhusgasser og modvirkning af drivhusgasemissioner finansieret ved hjælp af CO2-kreditter	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E1-8	Intern CO2-prissætning	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E1-9	Forventede finansielle virkninger af væsentlige fysiske risici og omstillingsrisici og potentielle klimarelaterede muligheder	Ikke væsentlig	Udskudt til 2027

E2 - Luftforurening

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS E2	**Forurening**		
IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige forureningsrelaterede virkninger, risici og muligheder	50-51	-
E2-1	Politikker vedrørende forurening	75	-
E2-2	Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med forurening	76; 78	-
E2-3	Mål vedrørende forurening	76-78	-
E2-4	Forurening af luft, vand og jord	76-78	-
E2-5	Problematiske stoffer og særligt problematiske stoffer	78	-
E2-6	Forventede finansielle konsekvenser af forureningsrelaterede virkninger, risici og muligheder	Ikke væsentlig	Udskudt til 2027

E4 - Biodiversitet og økosystemer

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS E4	Biodiversitet og økosystemer		
SBM-3	Virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	57	-
E4-1	Omstillingsplan og hensyntagen til biodiversitet og økosystemer i strategi og forretningsmodel	79-80	-
E4-2	Politikker vedrørende biodiversitet og økosystemer	79	-
E4-3	Foranstaltninger og ressourcer vedrørende biodiversitet og økosystemer	79-80	-
E4-4	Mål vedrørende biodiversitet og økosystemer	79-80	-
E4-5	Konsekvensparametre i forbindelse med biodiversitet og ændringer i økosystemer	79-80	-
E4-4	Forventede finansielle konsekvenser af biodiversitets- og økosystemrelaterede risici og muligheder	Ikke væsentlig	Udskudt til 2027

E5 - Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS E5	**Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi**		
IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentligt ressourceforbrug og virkninger, risici og muligheder i forbindelse med den cirkulære økonomi	50-51; 53	-
E5-1	Politikker vedrørende ressourceforbrug og cirkulær økonomi	81	-
E5-2	Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	81-83	-
E5-3	Mål vedrørende ressourceforbrug og cirkulær økonomi	81-82	-
E5-4	Ressourcetilstrømning	81	
E5-5	Ressourceudstrømning	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
E5-6	Forventede finansielle virkninger af ressourceforbrug og virkninger, risici og muligheder i forbindelse med den cirkulære økonomi	Ikke væsentlig	Udskudt til 2027

S1 – Egen arbejdsstyrke

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS S1	**Egne ansatte**		
SBM-2	Interessenternes interesser og synspunkter	18; 49	-
SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	16; 18;	-
S1-1	Politikker vedrørende egen arbejdsstyrke	90-91	-
S1-2	Processer for samarbejde med egne arbejdstagere og arbejdstagerrepræsentanter om virkninger	90	-
S1-3	Processer for afhjælpning af negative virkninger og kanaler, hvor egne arbejdstagere kan give udtryk for bekymring	91	-
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	99; 101; 102	-
S1-5	Mål vedrørende håndtering af væsentlige negative virkninger, fremme af positive virkninger og håndtering af væsentlige risici og muligheder	95; 97	-
S1-6	Karakteristika for virksomhedens ansatte	92-93	-
S1-7	Karakteristika for ikkeansatte i virksomhedens egen arbejdsstyrke	93	Quick-Fix
S1-8	Kollektive overenskomstforhandlinger og social dialog	94	-
S1-9	Mangfoldighedsparametre	95-96	-
S1-10	Tilstrækkelige lønninger	101	-
S1-11	Social beskyttelse	101	

S1 – Egen arbejdsstyrke (fortsat)

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS S1	**Egne ansatte**		
S1-15	Parametre for balancen mellem arbejdsliv og privatliv	96	-
S1-16	Parametre for vederlag (lønforskel og samlet aflønning)	97	-
S1-17	Hændelser, klager og alvorlige virkninger på menneskerettighederne	97-98	

S2 – Arbejdstagere i værdikæden

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS S2	**Arbejdstagere i værdikæden**		
SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	51; 54	-
S2-1	Politikker vedrørende arbejdstagere i værdikæden	107	-
S2-2	Processer for samarbejde med arbejdstagere i værdikæden om virkninger	108	-
S2-3	Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler, hvor egne arbejdstagere kan give udtryk for bekymring	108	-
S2-4	Etablering af foranstaltninger vedrørende væsentlige virkninger på arbejdstagere i værdikæden og tilgange til at styre væsentlige risici og forfølge væsentlige muligheder i forbindelse med arbejdstagere i værdikæden og effektiviteten af disse foranstaltninger	108	-
S2-5	Mål vedrørende håndtering af væsentlige negative virkninger, fremme af positive virkninger og håndtering af væsentlige risici og muligheder	108	-

S4 – Forbrugere og slutbrugere

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS S4	**Forbrugere og slutbrugere**		
SBM-2	Interessenternes interesser og synspunkter	18; 49	-
SBM-3	Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel	55	-
S4-1	Politikker vedrørende forbrugere og slutbrugere	109	-
S4-2	Processer for dialog med forbrugere og slutbrugere om virkninger	110	-
S4-3	Processer til afhjælpning af negative virkninger og kanaler, hvor forbrugere og slutbrugere kan give udtryk for bekymring	110	-
S4-4	Etablering af foranstaltninger vedrørende væsentlige virkninger på forbrugere og slutbrugere og tilgange til at håndtere væsentlige risici og forfølge væsentlige muligheder i forbindelse med forbrugere og slutbrugere samt effektiviteten af disse foranstaltninger	111; 113	-
S4-5	Mål vedrørende håndtering af væsentlige negative virkninger, fremme af positive virkninger og håndtering af væsentlige risici og muligheder	112	-

G1 - Forretningsetik

Oplysningskrav		Side	Supplerende information
ESRS G1			
GOV-1	Administrations-, tilsyns- og ledelsesorganernes rolle	45-48	-
IRO-1	Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder	50-51; 55	-
G1-1	Virksomhedskultur og politikker for god forretningsskik	117	-
G1-2	Forvaltning af forbindelser med leverandører	117	-
G1-3	Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse	118	-
G1-4	Bekræftede tilfælde af korruption eller bestikkelse	118	-
G1-5	Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
G1-6	Betalingspraksis	120	

Oplysningskrav der stammer fra anden EU-lovgivning

Tabellen nedenfor omfatter alle de datapunkter, der stammer fra anden EU-lovgivning som anført i ESRS 2 appendiks B, med angivelse af, hvor datapunkterne kan findes i vores rapport, og hvilke datapunkter der vurderes ikke væsentlige for DSB.

Anden lovgivning

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	SFDR reference	Søjle 3 reference	Reference til benchmark forordningen	EU's klima-lovgivning re-ference	Sektion	Side
ESRS 2 GOV-1	21, d)	Kønsdiversitet i bestyrelsen	X		X		Generelle oplysninger	45
ESRS 2 GOV-1	21, e)	Andel af bestyrelsesmedlemmer, der er uafhængige			X		Generelle oplysninger	45
ESRS 2 GOV-4	30	Erklæring om due diligence					Generelle oplysninger	47
ESRS 2 SBM-1	40. d) nr. i	Deltagelse i aktiviteter relateret til fossile brændsler aktiviteter	X	X	X	X	Ikke væsentlig	Ikke væ-sentlig
ESRS 2 SBM-1	40. d) nr. ii	Deltagelse i aktiviteter relateret til kemisk produktion	X		X	X	Ikke væsentlig	Ikke væ-sentlig
ESRS 2 SBM-1	40. d) nr. iii	Deltagelse i aktiviteter relateret til kontroversielle våben	X		X	X	Ikke væsentlig	Ikke væ-sentlig
ESRS 2 SBM-1	40. d) nr. iv	Deltagelse i aktiviteter relateret til dyrkning og produktion af tobak			X		Ikke væsentlig	-

Anden lovgivning (fortsat)

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	SFDR reference	Søjle 3 reference	Reference til benchmark forordningen	EU's klima-lovgivning reference	Sektion	Side
ESRS E1-1	14	Omstillingsplan for at opnå klimaneutralitet senest i 2050				X	Miljø	58-61
ESRS E1-1	16, 5)	Virksomheder udelukket fra Paristilpassede benchmarks		X	X		Miljø	58-61
ESRS E1-4	34	Drivhusgasemissionsreduktionsmål	X	X	X		Miljø	58-61
ESRS E1-5	38	Energiforbrug fra fossile kilder opdelt efter kilder (kun sektorer med stor klimapåvirkning)	X				Miljø	61-64
ESRS E1-5	37	Energiforbrug og -miks	X				Miljø	64-66
ESRS E1-5	40-43	Energiintensitet forbundet med aktiviteter i sektorer med stor klimapåvirkning	X				Miljø	64-66
ESRS E1-6	44	Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1, 2, 3 og samlede drivhusgasemissioner	X	X	X		Miljø	67-73
ESRS E1-6	53-55	Bruttodrivhusgasemissionsintensitet	X	X	X		Miljø	64-65
ESRS E1-7	56	Optag af drivhusgasser og CO2-kreditter				X	Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS E1-9	66	Eksponering af benchmark-portefølje til klimarelaterede fysiske risici			X		Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS E1-9	66, 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
ESRS E1-9	67, c)	Opdeling af den bogførte værdi af dens ejendomsaktiver efter energieffektivitets-klasser		X			Ikke væsentlig	Ikke Væsentlig
ESRS 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	76-78
ESRS E3-1	9	Vand- og havressourcer	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS E3-1	13	Særlig politik	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS E3-1	14	Bæredygtige oceaner og have	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS E3-4	28, c)	Samlet mængde genanvendt og genbrugt vand	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS E3-4	29)	Samlet vandforbrug fra egne aktiviteter i m3 pr. million EUR nettoindtægter	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig

Anden lovgivning (fortsat)

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	SFDR reference	Søjle 3 reference	Reference til benchmark forordningen	EU's klima-lovgivning reference	Sektion	Side
ESRS 2 SBM-3 - E4	16, a), nr. i	Væsentlig negativ indvirkning på biodiversitetsfølsomme områder	X				Strategi, forretnings-model og værdikæde	18; 20
ESRS 2 SBM-3 - E4	16, b)	Væsentlig negative indvirkninger med hensyn til jordforringelse, ørkendannelse eller arealbefæstelse	X				Strategi, forretnings-model og værdikæde	18; 20
ESRS 2 SBM-3 - E4	16, c)	Aktiviteter, der påvirker truede arter	X				Strategi, forretnings-model og værdikæde	18; 20
ESRS E4-2	24, b)	Bæredygtige jord-/landbrugspraksisser eller -politikker	X				Miljø	79
ESRS E4-2	24, c)	Bæredygtig praksis eller politik for oceaner/have	X				Miljø	79
ESRS E4-2	24, d)	Politikker til bekæmpelse af skovrydning	X				Miljø	79
ESRS E5-5	37, d)	Ikke genanvendt affald	X				Miljø	84-85
ESRS E5-5	39	Farligt affald og radioaktivt affald	X				Miljø	84-85

Anden lovgivning (fortsat)

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	SFDR reference	Søjle 3 reference	Reference til benchmark forordningen	EU's klima-lovgivning reference	Sektion	Side
ESRS 2 SBM-3 - S1	14, f)	Risikofor tilfælde af tvangsarbejde	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS 2 SBM-3 - S1	14, g)	Risikofor tilfælde af børnearbejde	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS S1-1	20	Politiske forpligtelser på menneskerettighedsområdet	X				Sociale forhold	92

Anden lovgivning (fortsat)

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	SFDR reference	Søjle 3 reference	Reference til benchmark forordningen	EU's klima-lovgivning reference	Sektion	Side
ESRS S1-1	21	Due diligence-politikker vedrørende spørgsmål, der er omfattet af Den Internationale Arbejdsorganisations grundlæggende konventioner 1-8	X		X		Sociale forhold	90
ESRS S1-1	22	Processer og foranstaltninger til forebyggelse af menneskehandel	X				Sociale forhold	90
ESRS S1-1	23	Politik eller ledelsessystem til forebyggelse af arbejdsulykker	X				Sociale forhold	90
ESRS S1-3	32, c)	Mekanismer til håndtering af klager	X				Sociale forhold	91
ESRS S1-14	88, b) og c)	Antal dødsfald og antal og hyppighed af arbejdsrelaterede ulykker	X		X		Sociale forhold	
ESRS S1-14	88, e)	Antal tabte dage som følge af personskader, ulykker, dødsfald eller sygdom	X				Sociale forhold	104-105
ESRS S1-16	97, a)	Ukorrigeret lønforskel mellem kønnene	X		X		Sociale forhold	97
ESRS S1-16	97, b)	Andel af for høj løn til administrerende direktør	X				Sociale forhold	97
ESRS S1-17	103, a)	Tilfælde af forskelsbehandling	X				Sociale forhold	97-98
ESRS S1-17	104, a)	Manglende overholdelse af FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder og OECD	X		X		Sociale forhold	97-98
ESRS 2 SBM-3 - S2	11, b)	Betydelig risiko for børnearbejde eller tvangsarbejde i værdikæden	X				Strategi, forretnings-model og værdikæde	18
ESRS S2-1	17	Politiske forpligtelser på menneskerettighedsområdet	X				Sociale forhold	107
ESRS S2-1	18	Politikker vedrørende arbejdstagere i værdikæden	X				Sociale forhold	107
ESRS S2-1	19	Manglende overholdelse af FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder og OECD's retningslinjer	X		X		Sociale forhold	107
ESRS S2-1	19	Due diligence-politikker vedrørende spørgsmål, der er omfattet af Den Internationale Arbejdsorganisations grundlæggende konventioner 1-8			X		Sociale forhold	107
ESRS S2-4	36	Menneskerettighedsspørgsmål og -hændelser i forbindelse med virksomhedens opstrøm og nedstrøm værdikæde	X				Sociale forhold	107

Anden lovgivning (fortsat)

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	SFDR reference	Søjle 3 reference	Reference til benchmark forordningen	EU's klima-lovgivning reference	Sektion	Side
ESRS S3-1	16	Menneskerettighedspolitiske forpligtelser	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS S3-1	17	Manglende overholdelse af FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskeret-tigheder, ILO's principper eller OECD's retningslinjer	X		X		Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS S3-4	36	Menneskerettighedsspørgsmål og -hændelser	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS S4-1	16	Politikker vedrørende forbrugere og slutbrugere	X				Sociale forhold	109
ESRS S4-1	17	Manglende overholdelse af FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskeret-tigheder og OECD's retningslinjer	X		X		Sociale forhold	109
ESRS S4-4	35	Menneskerettighedsspørgsmål og -hændelser	X				Sociale forhold	109

Anden lovgivning (fortsat)

Oplysningskrav	Datapunkt	Beskrivelse	SFDR reference	Søjle 3 reference	Reference til benchmark forordningen	EU's klima-lovgivning reference	Sektion	Side
ESRS 2 - G1-1	10, b)	De Forenede Nationers konvention mod korruption	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS 2 - G1-1	10, d)	Beskyttelse af whistleblowere	X				Ikke væsentlig	Ikke væsentlig
ESRS 2 - G1-4	24, a)	Bøder for overtrædelse af lovgivningen om bekæmpelse af korruption og bestikkelse	X		X		Ledelse	118
ESRS 2 - G1-4	24, b)	Standarder for bekæmpelse af korruption og bestikkelse	X				Ledelse	118

EU Taksonomiforordning

TABEL 50:

EU Taksonomi, omsætning

Rapporteret KPI	Omsætning												
Finansielt år	2025												
					Miljømæssige mål på bæredygtige aktiviteter								
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Taksonomiomfattede KPI (3)	Miljømæssigt bæredygtige aktivitets KPI (4)	Miljømæssigt bæredygtig KPI (5)	Modvirkning af klimaændringer (6)	Tilpasning til klimaændringer (7)	Vand- og havressourcer (8)	Cirkulær økonomi (9)	Forurening (10)	Biodiversitet og økosystemer (11)	Mulighedsskabende aktiviteter (12)	Omstillingsaktiviteter (13)	Andel af miljømæssigt bæredygtige aktiviteter af taksonomiomfattede aktiviteter (14)
		Pct.	DKKm	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.			Pct.
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM 6.1, CCA 6.1	64%	4.718	39%	39%	0%							61%
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14, CCA 6.14	24%	2.025	16%	16%	0%					E		70%
Erhvervelse og ejerskab af bygninger	CCM 7.7, CCA 7.7	2%											
Sum af miljømæssigt bæredygtige aktiviteter pr. mål					**55%**	**0%**							
Total KPI		**90%**	**6.743**	**55%**	**55%**	**0%**					**16%**	**0%**	**62%**

TABEL 51:

EU Taksonomi, investeringer

Rapporteret KPI	Investeringer												
Finansielt år	2025												
					Miljømæssige mål på bæredygtige aktiviteter								
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Taksonomiomfattede KPI (3)	Miljømæssigt bæredygtige aktivitets KPI (4)	Miljømæssigt bæredygtig KPI (5)	Modvirkning af klimaændringer (6)	Tilpasning til klimaændringer (7)	Vand- og havressourcer (8)	Cirkulær økonomi (9)	Forurening (10)	Biodiversitet og økosystemer (11)	Mulighedsskabende aktiviteter (12)	Omstillingsaktiviteter (13)	Andel af miljømæssigt bæredygtige aktiviteter af taksonomiomfattede aktiviteter (14)
		Pct.	DKKm	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.			Pct.
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM 6.1, CCA 6.1	88%	2.860	78%	78%								88%
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14, CCA 6.14	7%	170	5%	5%						E		66%
Sum af miljømæssigt bæredygtige aktiviteter pr. mål					**82%**								
Total KPI		**95%**	**3.030**	**82%**	**82%**						**5%**	**0%**	**87%**

TABEL 52:

EU Taksonomi, omkostninger

Rapporteret KPI	Omkostninger												
Finansielt år	2025												
					Miljømæssige mål på bæredygtige aktiviteter								
Økonomiske aktiviteter (1)	Kode (2)	Taksonomiomfattede KPI (3)	Miljømæssigt bæredygtige aktivitets KPI (4)	Miljømæssigt bæredygtig KPI (5)	Modvirkning af klimaændringer (6)	Tilpasning til klimaændringer (7)	Vand- og havressourcer (8)	Cirkulær økonomi (9)	Forurening (10)	Biodiversitet og økosystemer (11)	Mulighedsskabende aktiviteter (12)	Omstillingsaktiviteter (13)	Andel af miljømæssigt bæredygtige aktiviteter af taksonomiomfattede aktiviteter (14)
		Pct.	DKKm	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.	Pct.			Pct.
Mellembyspassagertransport med jernbane	CCM 6.1, CCA 6.1	81%	1.879	48%	48%								60%
Transport i byer og forstæder, personbefordring ad landevej	CCM 6.3, CCA 6.3	3%											
Transport med motorcykler, personbiler og lette erhvervskøretøjer	CCM 6.5, CCA 6.5	0%											
Infrastruktur til jernbanetransport	CCM 6.14, CCA 6.14	14%	380	10%	10%						E		70%
Renovering af eksisterende bygninger	CCM 7.2, CCA 7.2, CE 3.2	1%											
Erhvervelse og ejerskab af bygninger	CCM 7.7, CCA 7.7	1%											
Sum af miljømæssigt bæredygtige aktiviteter pr. mål					**58%**	**0%**							
Total KPI		**100%**	**2.259**	**58%**	**58%**	**0%**					**10%**	**0%**	**58%**

Koncernregnskab og årsregnskab

Resultatopgørelse	138
Resultatdisponering	138
Balance	139
Egenkapitalopgørelse	140
Pengestrømsopgørelse	141

Foto: Buddinge station med hætteklædt rejsekortstander og ny gul kortlæser

Resultatopgørelse

Modervirksomhed 2024	Modervirksomhed 2025	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
			Indtægter		
10.317	10.594	2.1	Nettoomsætning	11.283	11.085
528	701	2.2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	766	551
148	56	2.3	Andre driftsindtægter	69	168
10.993	**11.351**		**Indtægter i alt**	**12.118**	**11.804**
			Omkostninger		
1.112	1.016	2.5	Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.743	1.817
4.813	5.048	2.6,2.7, 2.8	Andre eksterne omkostninger	4.495	4.371
3.557	3.752	2.9,2.10	Personaleomkostninger	4.064	3.877
9.482	**9.816**		**Omkostninger i alt**	**10.302**	**10.065**
1.511	**1.535**		**Resultat før af- og nedskrivninger**	**1.816**	**1.739**
829	882	3.1,3.2, 3.3	Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægs-aktiver	1.048	976
682	**653**		**Resultat af primær drift**	**768**	**763**
			Finansielle poster		
60	69	4.3	Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	10	7
72	174	4.1	Finansielle indtægter	134	60
155	180	4.1	Finansielle omkostninger	180	155
-23	**63**		**Finansielle poster, netto**	**-36**	**-88**
659	**716**		**Resultat før skat**	**732**	**675**
-130	-144	6.1	Skat af årets resultat	-160	-146
529	**572**		**Årets resultat**	**572**	**529**

Resultatdisponering

Note	Beløb i mio. kr.	Modervirksomhed 2025	Modervirksomhed 2024
4.2	**Resultatet foreslås anvendt således:**		
	Udbytte til Transportministeriet	0	80
	Reserve for udviklingsomkostninger	261	220
	Overført resultat	311	229
	I alt	**572**	**529**

Balance - Aktiver

Modervirksomhed 2024	Modervirksomhed 2025	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
		3.1	**Immaterielle anlægsaktiver**		
111	291		Udviklingsprojekter	291	111
383	537		Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	537	383
494	**828**		**Immaterielle anlægsaktiver i alt**	**828**	**494**
		3.2	**Materielle anlægsaktiver**		
2.880	2.749		Grunde og bygninger	3.989	3.236
2.471	2.665		Transportmateriel	4.831	3.945
604	551		Øvrigt driftsmateriel, inventar og andet udstyr	928	640
367	676		Materielle anlægsaktiver under udførelse	6.444	6.116
6.322	**6.641**		**Materielle anlægsaktiver i alt**	**16.192**	**13.937**
		4.3	**Finansielle anlægsaktiver**		
2.426	2.726		Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	-	-
-	-		Kapitalandele i associerede virksomheder samt joint ventures	122	120
991	2.392		Lån mv. til tilknyttede virksomheder	-	-
91	133		Lån mv. til associerede virksomheder	133	89
140	140		Andre tilgodehavender	142	141
3.648	**5.391**		**Finansielle anlægsaktiver i alt**	**397**	**350**
10.464	**12.860**		**Anlægsaktiver i alt**	**17.417**	**14.781**
166	**172**	5.1	**Varebeholdninger**	**212**	**206**
		5.2	**Tilgodehavender**		
380	352		Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	356	381
3.775	2.738		Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder	-	-
240	240	5.3	Andre tilgodehavender	459	1.257
1.965	2.477	5.4	Periodeafgrænsningsposter	173	241
6.360	**5.807**		**Tilgodehavender i alt**	**988**	**1.879**
3.206	**1.063**	4.5	**Værdipapirer**	**1.063**	**3.206**
8	**7**		**Likvide beholdninger**	**11**	**12**
9.740	**7.049**		**Omsætningsaktiver i alt**	**2.274**	**5.303**
20.204	**19.909**		**Aktiver i alt**	**19.691**	**20.084**

Balance - Passiver

Modervirksomhed 2024	Modervirksomhed 2025	Note	Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
			Egenkapital		
4.760	4.760		Ansvarlig kapital	4.760	4.760
385	646	3.1	Reserve for udviklingsomkostninger	-	-
184	142	7.6	Reserve for sikringstransaktioner	142	184
855	1.166		Overført resultat	1.812	1.240
80	0		Foreslået udbytte	0	80
6.264	**6.714**		**Egenkapital i alt**	**6.714**	**6.264**
			Hensatte forpligtelser		
83	70	8.1	Andre hensatte forpligtelser	70	83
328	351	6.2	Udskudte skatteforpligtelser	421	366
411	**421**		**Hensatte forpligtelser i alt**	**491**	**449**
			Langfristede gældsforpligtelser		
3.799	3.771		Obligationslån	3.771	3.799
4.978	4.575		Langfristede lån	4.575	4.978
66	66		Anden gæld	66	66
8.843	**8.412**	4.5	**Langfristede gældsforpligtelser i alt**	**8.412**	**8.843**
			Kortfristede gældsforpligtelser		
205	349	4.5	Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	349	205
223	312	4.5	Banklån	312	223
1.685	1.922		Leverandørgæld	2.022	1.789
335	481		Gæld til tilknyttede virksomheder	-	-
109	59		Selskabsskat	43	110
1.330	506	5.3	Anden gæld	560	1.353
799	733	5.5	Periodeafgrænsningsposter	788	848
4.686	**4.362**		**Kortfristede gældsforpligtelser i alt**	**4.074**	**4.528**
13.529	**12.774**		**Gældsforpligtelser i alt**	**12.486**	**13.371**
20.204	**19.909**		**Passiver i alt**	**19.691**	**20.084**

Egenkapitalopgørelse - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for udviklings-omkost-ninger	Reserve for sikrings-trans-aktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2024	**4.760**	**165**	**132**	**631**	**180**	**5.868**
Betalt udbytte	-	-	-	-	-180	-180
Årets resultat	-	220	-	229	80	529
Værdiregulering af sikringsinstru-menter	-	-	67	-	-	67
Skat af værdiregulering af sikrings-instrumenter	-	-	-15	-	-	-15
Egenkapitalbevægelser i tilknyttede virksomheder	-	-	-	-5	-	-5
Egenkapital pr. 31. december 2024	**4.760**	**385**	**184**	**855**	**80**	**6.264**
Betalt udbytte	-	-	-	-	-80	-80
Årets resultat	-	261	-	311	0	572
Værdiregulering af sikringsinstru-menter	-	-	-54	-	-	-54
Skat af værdiregulering af sikrings-instrumenter	-	-	12	-	-	12
Egenkapital pr. 31. december 2025	**4.760**	**646**	**142**	**1.166**	**0**	**6.714**

Egenkapitalopgørelse - koncern

Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for sikrings-trans-aktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2024	**4.760**	**132**	**796**	**180**	**5.868**
Betalt udbytte	-	-	-	-180	-180
Årets resultat	-	-	449	80	529
Værdiregulering af sikringsinstru-menter	-	67	-	-	67
Skat af værdiregulering af sikrings-instrumenter	-	-15	-	-	-15
Øvrige egenkapitalbevægelser	-	-	-5	-	-5
Egenkapital pr. 31. december 2024	**4.760**	**184**	**1.240**	**80**	**6.264**
Betalt udbytte	-	-	-	-80	-80
Årets resultat	-	-	572	0	572
Værdiregulering af sikringsinstru-menter	-	-54	-	-	-54
Skat af værdiregulering af sikrings-instrumenter	-	12	-	-	12
Egenkapital pr. 31. december 2025	**4.760**	**142**	**1.812**	**0**	**6.714**

Pengestrømsopgørelse

Beløb i mio. kr.	Note	Koncern 2025	Koncern 2024
Resultat af primær drift		**768**	**763**
Øvrige pengestrømme fra driftsaktivitet			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2, 3.3	1.048	976
Aktiverede låneomkostninger	3.1, 3.2	108	-
Ændring i hensatte forpligtelser, netto	6.2, 8.1	42	13
Ændring i driftskapital	5.6	174	97
Gevinst og tab ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	8.4	-17	-58
Finansielle indtægter	4.6	84	60
Finansielle omkostninger – eksklusive aktiverede låneomkostninger	4.6	-238	-155
Selskabsskat, betalt	6.1	-56	-48
Andre reguleringer af ikke-likvide driftsposter		-1	-
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt		**1.912**	**1.648**
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede låneomkostninger	3.1, 3.2	-3.686	-3.133
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	3.1, 3.2	68	82
Udvikling i lån til associerede virksomheder	4.3	-44	-24
Køb af værdipapirer		-2.592	-3.535
Salg af værdipapirer		4.735	800
Sikkerhedsstillelse	8.2	-115	-328
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt		**-1.634**	**-6.138**
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		-288	-526
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån		-	-635
Ændring i kreditinstitutter		89	152
Betalt udbytte		-80	-180
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt		**-279**	**4.472**
Ændring i likvide beholdninger i alt		**-1**	**-18**
Likvide beholdninger 1. januar		12	30
Likvide beholdninger 31. december		**11**	**12**

Foto: Et EB-ellokomotiv trækker de tjekkiske jernbaners ComfortJet-togvogne til København H til test. Togvognene skal indsættes i den direkte forbindelse mellem København, Berlin og Prag i maj 2026.

Noter og anvendt regnskabspraksis

Sektion 1 Generel regnskabspraksis	143
Sektion 2 Indtægter og omkostninger	146
Sektion 3 Investering i immaterielle og materielle anlægsaktiver	150
Sektion 4 Finansiering og kapitalstruktur	155
Sektion 5 Driftskapital	160
Sektion 6 Skat	163
Sektion 7 Finansielle forhold	166
Sektion 8 Øvrige noter	171

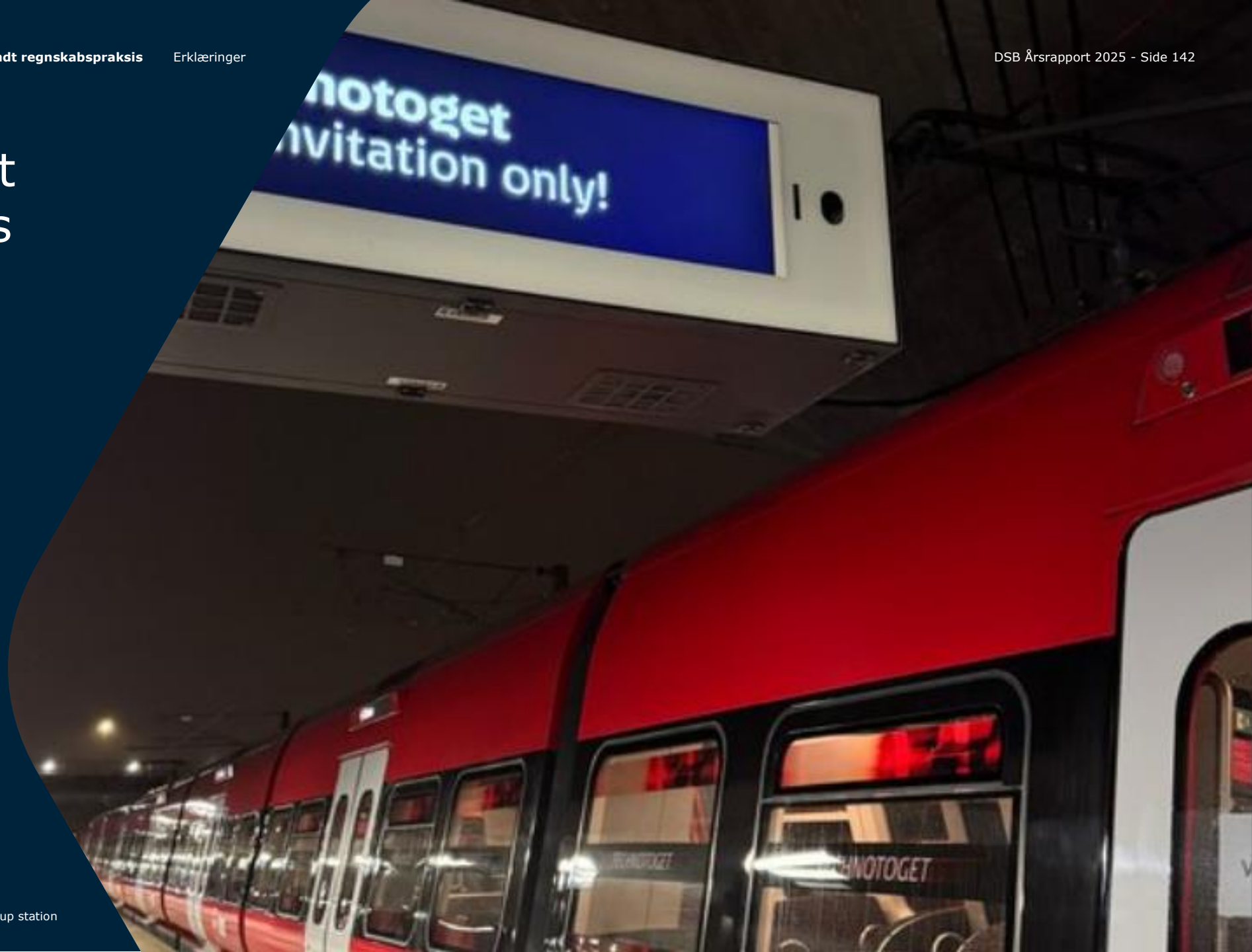


Foto: Technotoget holder klar til at modtage gæster på Høje Taastrup station

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

Foto: I 2025 blev test med gratis cykler i regionaltog udvidet

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.

Koncernens generelle regnskabspraksis er beskrevet i denne sektion, mens regnskabspraksis for de enkelte områder er forklaret i de enkelte noter.

Årsregnskabet er aflagt efter samme regnskabspraksis som årsregnskabet for 2024 bortset fra nedenstående ændring i klassifikation.

Ændring i klassifikation

Der er i sammenligningstallene for 2024 foretaget reklassifikation af større vedligeholdelsesarbejder aktiveret via indtægter fra arbejde udført for egen regning og opført under aktiver til andre eksterne omkostninger med 243 mio. kr. i koncernen. Ændringen vedrører komponenter indkøbt hos ekstern leverandør, som aktiveres som større vedligeholdelsesarbejder udført for fremmed regning. Ændringen har ikke effekt på resultat eller egenkapital.

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 sammendrag af modervirksomhedens og de enkelte tilknyttede virksomheders regnskaber opgjort efter koncernens regnskabspraksis. Der foretages elimination 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 overtagelsesmetoden, 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 besluttes 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. Her anses sammenlægningen for gennemført på erhvervelsestidspunktet uden tilpasning af sammenligningstal. Forskellen mellem det aftalte 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 mv. Indtægten indregnes som omsætning i takt med modervirksomhedens arbejde med indkøb og tilpasning af materiel mv.

Afholdte omkostninger vedrørende modervirksomhedens arbejde med indkøb af materiel samt indkøb af grunde og entrepriser til opførelse af værksteder mv. 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 samt 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 fratrukket ændring i kortfristede gældsforpligtelser eksklusive de poster, der indgår i det likvide beredskab. Ændringer i driftskapitalen regulerer 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 diskonteringssatser, salgsværdier, hensatte forpligtelser og eventualforpligtelser.

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 behæftet 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 hjælpematerialer
2.6	Andre eksterne omkostninger
2.7	Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar
2.8	Revisionshonorar
2.9	Vederlag til bestyrelse og direktion
2.10	Personaleomkostninger

Foto: Dobbeltdækkervogn i snelandskab ved Hedehusene

NOTE 2.1:

Nettoomsætning

Modervirksomhed			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
		Passageromsætning fordelt på forretningsområder:		
4.035	4.172	Fjern- & Regionaltog	4.193	4.044
1.968	1.958	S-tog	1.958	1.968
6.003	**6.130**	**Passageromsætning i alt**	**6.151**	**6.012**
3.625	3.680	Trafikkontraktindtægter	3.680	3.625
3	3	Kioskvarer mv.	1.023	995
195	188	Udlejning og forpagtning	210	206
250	289	Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	41	33
66	147	Udlejning af togmateriel	45	63
175	157	Øvrig omsætning	133	151
10.317	**10.594**	**I alt**	**11.283**	**11.085**

Passageromsætning i modervirksomheden og koncernen indeholder kontrolafgifter på 76 mio. kr. (2024: 87 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 2025 i koncernen 766 mio. kr. (2024: 551 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			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
109	52	Erstatninger og modtagne tilskud	52	109
39	4	Gevinst ved salg af materielle anlægsaktiver	17	59
148	**56**	**I alt**	**69**	**168**

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.	2025	2024
Nettoomsætning	56	47
Årets resultat før skat	47	16
Egenkapital i alt	618	565
Aktiver i alt	701	638

Project Downtown i Postbyen, København, omfatter 27.200 m^2 bolig og erhverv samt 10.000 m^2 kælder og plint. Der blev i 2024 opnået byggetilladelse til projektet. Projektet gennemføres i partnerskab med Danica Ejendomsselskab P/S med forventet opstart i 2026. Projektet forventes færdigt i 2029.

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 ultimo 2026.

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			Koncern	
2024	2025	Beløb i mio. kr.	2025	2024
684	607	Energi til fremføring	607	684
8	7	Kioskvarer mv.	727	708
420	402	Reservedele og togmateriel mv.	409	425
1.112	**1.016**	**I alt**	**1.743**	**1.817**

Der er i 2025 indregnet en indtægt vedrørende efterregulering af købsmoms i 2024 på 61 mio. kr. i Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer. Indtægten er en del af en samlet efterregulering af købsmoms på 174 mio. kr. Den resterende efterregulering er indregnet i regnskabsposten Andre eksterne omkostninger.

Regnskabspraksis

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer indeholder årets køb samt årets ændring i værdien af beholdning af Energi til fremføring, Kioskvarer mv. samt Reservedele og togmateriel mv.

Energi til fremføring korrigeres for effekten af realiserede afledte finansielle instrumenter.

NOTE 2.6:

Andre eksterne omkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2024	2025	Beløb i mio. kr.	2025	2024
496	473	Betaling for anvendelse af infrastruktur	473	496
1.844	1.701	Reparation, vedligeholdelse og rengøring mv.	1.468	1.617
641	781	Administration	803	657
168	251	Drift af bygninger og lokaler mv.	165	186
506	527	Konsulenthonorarer mv. inklusive revisionshonorar	529	494
243	252	Leje af togmateriel	67	68
82	111	Erstatningskørsel mv.	112	82
259	298	Provisioner mv.	252	211
166	153	Salg og markedsføring	153	167
117	140	Personalerelaterede omkostninger	144	120
145	177	Lønsumsafgift	161	148
1	40	Tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	40	1
145	144	Øvrige eksterne omkostninger	128	124
4.813	**5.048**	**I alt**	**4.495**	**4.371**

Der er i 2025 indregnet en indtægt vedrørende efterregulering af købsmoms i 2024 på 113 mio. kr. i Andre eksterne omkostninger. Indtægten er en del af en samlet efterregulering af købsmoms på 174 mio. kr. Den resterende efterregulering er indregnet i regnskabsposten Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer.

Regnskabspraksis

Andre eksterne omkostninger indeholder omkostninger relateret til drift af jernbanevirksomheden samt øvrige driftsaktiviteter.

Drift af bygninger og lokaler mv. indeholder omkostninger til køb af el. Indgåede aftaler om køb af el (Power Purchase Agreements) er til eget forbrug og indregnes i resultatopgørelsen i takt med forbruget.

NOTE 2.7:

Konsulenthonorarer eksklusive revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
25	21	Advokater	22	25
244	291	IT-konsulenter	291	244
16	12	Managementkonsulenter	12	16
3	4	Skatte-, moms- og regnskabsmæssig assistance	4	3
80	116	Teknisk rådgivning	116	67
129	75	Programbistand	75	129
497	**519**	**I alt**	**520**	**484**

Konsulenthonorar til Programbistand omfatter primært omkostninger til programmet Fremtidens S-bane.

NOTE 2.8:

Revisionshonorar

Modervirksomhed			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
		Revisionshonorar til EY Godkendt Revisionspartnerselskab:		
3,4	3,6	Lovpligtig revision	4,2	4,0
4,1	3,6	Andre erklæringsopgaver med sikkerhed	3,6	4,1
0,7	0,2	Skatte- og momsmæssig rådgivning	0,2	0,7
0,8	0,3	Andre ydelser	0,7	0,9
9,0	**7,7**	**I alt**	**8,7**	**9,7**

Revisionshonorar omfatter honorar til ekstern revisor valgt på virksomhedsmødet.

Andre erklæringsopgaver med sikkerhed var i 2024 påvirket af, at der skulle afgives erklæring vedrørende bæredygtighedsrapportering for første gang.

NOTE 2.9:

Vederlag til bestyrelse og direktion

Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
Vederlag til bestyrelse	2,9	2,8
Vederlag til bestyrelsesudvalg	1,1	1,0
Vederlag til bestyrelse i alt	**4,0**	**3,8**
Fast vederlag	21,7	20,8
Pension	3,3	3,2
Værdi af personalegoder	0,0	0,0
Fastholdelsesvederlag	4,0	3,3
Vederlag til direktion i alt	**29,0**	**27,3**
Vederlag til bestyrelse og direktion i alt	**33,0**	**31,1**

Fastholdelsesvederlag på 4 mio. kr. vedrører hensættelse til indgået fastholdelsesaftale med direktøren for Strategi & Togmateriel.

NOTE 2.10:

Personaleomkostninger

Modervirksomhed			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
3.152	3.302	Lønninger og gager	3.578	3.426
362	393	Pensioner	424	390
43	57	Andre omkostninger til social sikring	62	61
3.557	**3.752**	**I alt**	**4.064**	**3.877**
5.512	**5.593**	**Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede**	**6.299**	**6.237**

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 tjenestemandsansatte udgiftsføres pensionsbidrag til staten. Pensionsbidraget i 2025 udgjorde 15 procent (2024: 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 tjenestemandsansatte, 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.

Sektion 3
Investering i immaterielle og materielle anlægsaktiver

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

3.311 mio. kr.

Investeret i 2025

2024: 2.806 mio. kr.

Foto: Fredericia station

NOTE 3.1:

Immaterielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Udviklings-projekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2025	**1.431**	**383**	**1.814**
Årets tilgang	-	375	375
Overført	221	-221	-
Årets afgang	-26	-	-26
Kostpris pr. 31. december 2025	**1.626**	**537**	**2.163**
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2025	**-1.320**	**-**	**-1.320**
Årets afskrivninger	-41	-	-41
Årets nedskrivninger	-	-	-
Årets afgang	26	-	26
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2025	**-1.335**	**-**	**-1.335**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2025	**291**	**537**	**828**
Årets indregnede renter og låneomkostninger	-	10	10
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	111	383	494

I modervirksomheden udgjorde tilgangen af aktiverede udviklingsprojekter, som er omfattet af årsregnskabslovens regler om binding på særskilt egenkapitalreserve, 375 mio. kr. i 2025 (2024: 326 mio. kr.). Reserve for udviklingsomkostninger er reduceret med afskrivninger og udskudt skat og udgjorde 646 mio. kr. pr. 31. december 2025 (2024: 385 mio. kr.).

NOTE 3.1:

Immaterielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Udviklings-projekter	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	Immaterielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2025	**1.440**	**383**	**1.823**
Årets tilgang	-	375	375
Overført	221	-221	-
Årets afgang	-26	-	-26
Kostpris pr. 31. december 2025	**1.635**	**537**	**2.172**
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2025	**-1.329**	**-**	**-1.329**
Årets afskrivninger	-41	-	-41
Årets nedskrivninger	-	-	-
Årets afgang	26	-	26
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2025	**-1.344**	**-**	**-1.344**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2025	**291**	**537**	**828**
Årets indregnede renter og låneomkostninger	-	10	10
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	111	383	494

Årets tilgang til Immaterielle anlægsaktiver under udførelse omfatter primært udvikling af it-systemer til understøttelse af digitale salgs- og informationskanaler, salgsprocessen, ressource- og kapacitetsstyring samt tog- og personaledisponering.

NOTE 3.1:

Immaterielle anlægsaktiver - koncern (fortsat)

Regnskabspraksis
Immaterielle anlægsaktiver omfatter primært udviklingsprojekter vedrørende software og ibrugtaget software.

Omkostninger i den indledende analysefase, som især 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.

Foto: S-tog tæt på Carlsberg station

NOTE 3.2:

Materielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transport-materiel	Øvrigt drifts-materiel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsakti-ver under udførelse	Materielle anlægs-aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2025	**7.662**	**21.398**	**2.869**	**367**	**32.296**
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2025	-	-	-	77	77
Kostpris pr. 1. januar 2025 - korrigeret	**7.662**	**21.398**	**2.869**	**444**	**32.373**
Årets tilgang	-	766	1	371	1.138
Overført	105	-	34	-139	-
Årets afgang	-128	-305	-41	-	-474
Kostpris pr. 31. december 2025	**7.639**	**21.859**	**2.863**	**676**	**33.037**
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2025	**-4.782**	**-18.927**	**-2.265**	**-**	**-25.974**
Årets afskrivninger	-163	-571	-86	-	-820
Årets nedskrivninger	-28	-	-	-	-28
Årets afgang	83	304	39	-	426
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2025	**-4.890**	**-19.194**	**-2.312**	**-**	**-26.396**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2025	**2.749**	**2.665**	**551**	**676**	**6.641**
Årets indregnede renter og låneomkostninger	-	-	-	1	1
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	2.880	2.471	604	367	6.322

Årets tilgang til Transportmateriel vedrører primært større vedligeholdelseseftersyn, der aktiveres.

NOTE 3.2:

Materielle anlægsaktiver - koncern

Beløb i mio. kr.	Grunde og bygninger	Transport-materiel	Øvrigt drifts-materiel, inventar og andet udstyr	Materielle anlægsakti-ver under udførelse	Materielle anlægs-aktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2025	**8.389**	**23.996**	**2.928**	**6.139**	**41.452**
Korrektion af kostpris pr. 1. januar 2025	20	-	-	-	20
Kostpris pr. 1. januar 2025 - korrigeret	**8.409**	**23.996**	**2.928**	**6.139**	**41.472**
Årets tilgang	-	805	1	2.505	3.311
Overført	1.009	773	395	-2.177	-
Årets afgang	-131	-306	-41	-	-478
Kostpris pr. 31. december 2025	**9.287**	**25.268**	**3.283**	**6.467**	**44.305**
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2025	**-5.153**	**-20.051**	**-2.288**	**-23**	**-27.515**
Korrektion af af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2025	-11	-	-	-	-11
Kostpris pr. 1. januar 2025 - korrigeret	**-5.164**	**-20.051**	**-2.288**	**-23**	**-27.526**
Årets afskrivninger	-188	-690	-106	-	-984
Årets nedskrivninger	-30	-	-	-	-30
Årets afgang	84	304	39	-	427
Af- og nedskrivninger pr. 31. december 2025	**-5.298**	**-20.437**	**-2.355**	**-23**	**-28.113**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2025	**3.989**	**4.831**	**928**	**6.444**	**16.192**
Årets indregnede renter og låneomkostninger	-	-	-	98	98
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	3.236	3.945	640	6.116	13.937

For Grunde og bygninger er der i 2025 og 2024 identificeret et nedskrivningsbehov for ejendomme, der ikke længere er relevante for togdriften eller understøtter DSB's strategi.

Årets tilgang til Grunde & bygninger vedrører primært ibrugtagning af værksted i København overført fra Materielle anlæg under udførelse. Årets tilgang til Transportmateriel vedrører primært større vedligeholdelsesarbejder og ibrugtagning af EC-togvogne overført fra Materielle anlæg under udførelse.

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.

NOTE 3.2:

Materielle anlægsaktiver - koncern (fortsat)

Der er i 2025 ikke identificeret indikationer på nedskrivningsbehov for Transportmateriel eller foretaget ændringer af afskrivningsperioder.

Baseret på tidligere erfaringer er scrapværdien for Transportmateriel vurderet til 0 kr.

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 aktivernes 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 revurderes 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 salgsomkostninger 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.

NOTE 3.3:

Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Modervirksomhed			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
53	41	Udviklingsprojekter	41	53
162	191	Grunde og bygninger	218	189
533	571	Transportmateriel	690	644
87	86	Øvrigt driftsmateriel, inventar og andet udstyr	106	96
-6	-7	Modregning modtaget tilskud	-7	-6
829	**882**	**I alt**	**1.048**	**976**

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

Foto: S-tog ved sporskifte

8.314 mio. kr.

Rentebærende gæld, netto 31/12 2025

2024: 6.330 mio. kr.

NOTE 4.1

Finansielle indtægter og omkostninger

Modervirksomhed 2024	Modervirksomhed 2025	Finansielle indtægter Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
26	27	Renter af mellemværender med tilknyttede virksomheder	-	-
4	4	Renter af mellemværender med associerede virksomheder	4	4
-	1	Indregnet udbytte fra associerede virksomheder og joint ventures	2	-
42	132	Renteindtægter af bankindeståender og obligationer	117	53
-	10	Øvrige	11	3
72	**174**	**I alt**	**134**	**60**

Modervirksomhed 2024	Modervirksomhed 2025	Finansielle omkostninger Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
155	180	Renter af obligationslån, gæld til kreditinstitutter mv.	180	155
155	**180**	**I alt**	**180**	**155**

Der er i Finansielle indtægter og Finansielle omkostninger modregnet låneomkostninger indregnet i kostprisen på anlægsaktiver med 58 mio.kr. i modervirksomheden og 108 mio. kr. i koncernen.

Regnskabspraksis

Finansielle poster omfatter renteindtægter og -omkostninger, kursgevinster og -tab vedrørende gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, 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 2025	Modervirksomhed 2024
Udbytte til Transportministeriet	0	80
Reserve for udviklingsomkostninger	261	220
Overført resultat	311	229
I alt	**572**	**529**

NOTE 4.3:

Finansielle anlægsaktiver - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.

Modervirksomhed	Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	Kapitalandele i associerede virksomheder	Lån mv. til tilknyttede virksomheder	Lån mv. til associerede virksomheder	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2025	**3.416**	**413**	**991**	**91**	**140**	**5.051**
Årets tilgang	285	-	1.480	42	3	1.810
Årets afgang	-	-	-79	-	-3	-82
Kostpris pr. 31. december 2025	**3.701**	**413**	**2.392**	**133**	**140**	**6.779**
Værdireguleringer pr. 1. januar 2025	**-990**	**-413**	**-**	**-**	**-**	**-1.403**
Årets resultat efter skat	69	-	-	-	-	69
Deklareret udbytte	-54	-	-	-	-	-54
Årets afgang	-	-	-	-	-	-
Værdireguleringer pr. 31. december 2025	**-975**	**-413**	**-**	**-**	**-**	**-1.388**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2025	**2.726**	**0**	**2.392**	**133**	**140**	**5.391**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	2.426	0	991	91	140	3.648

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 tilknyttede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabskapital, kr.	Andel af indre værdi i modervirksomhed mio. kr.
DSB Ejendomsudvikling A/S	Danmark	100	101 mio.	618
- DSB EU Jernbanebyen 1 ApS	Danmark	100	40.000	-
DSB Service & Retail A/S	Danmark	100	6,0 mio.	66
Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S	Danmark	100	1,5 mio.	132
Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S	Danmark	100	1,5 mio.	111
Selskabet af 04.09.2020 EB A/S	Danmark	100	2,4 mio.	26
Selskabet af den 04.01.2021 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio.	140
Selskabet af 03.01.2022 EB A/S	Danmark	100	1,4 mio.	47
EC2025 ApS	Danmark	100	20.000	247
Rosbjergvej 100 ApS	Danmark	100	0,4 mio.	505
Fladsågårdsvej 2 ApS	Danmark	100	0,4 mio.	495
Carsten Niebuhrs Gade 48 ApS	Danmark	100	0,4 mio.	339
BSD ApS	Danmark	100	125.000	0
I alt pr. 31. december 2025				**2.726**

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.	Kapitalandele i associerede virksomheder[1]	Kapitalandele i joint ventures[1]	Lån mv. til associerede virksomheder	Andre tilgodehavender	Finansielle anlægsaktiver i alt
Kostpris pr. 1. januar 2025	**413**	**179**	**89**	**141**	**822**
Årets tilgang	-	-	44	4	48
Årets afgang	-	-	0	-3	-3
Kostpris pr. 31. december 2025	**413**	**179**	**133**	**142**	**867**
Værdireguleringer pr. 1. januar 2025	**-413**	**-59**	**-**	**-**	**-472**
Årets resultat efter skat	-	10	-	-	10
Modtaget udbytte	-	-17	-	-	-17
Øvrige reguleringer	-	9	-	-	9
Værdireguleringer pr. 31. december 2025	**-413**	**-57**	**-**	**-**	**-470**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2025	**0**	**122**	**133**	**142**	**397**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december 2024	0	120	89	141	350

[1] Præsenteret i balancen under 'Kapitalinteresser i associerede virksomheder samt joint ventures'.

NOTE 4.3:

Finansielle anlægsaktiver - koncern (fortsat)

Kapitalandele i associerede virksomheder:

Navn	Hjemsted	Ejerandel, procent	Selskabs-kapital, mio. kr.	Andel af indre værdi i moder-virksomhed	Koncern, mio. kr.
Rejsekort & Rejseplan A/S	Danmark	45	122	0	0
I alt pr. 31. december 2025				**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.	122
DOT - Din Offentlige Transport I/S[1)]	Danmark	33	0,9 mio.	0
I alt pr. 31. december 2025				**122**

[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. 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.

Lån mv. til 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 2024	Modervirksomhed 2025	Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
3.852	3.812	Udstedte obligationer	3.812	3.852
5.569	5.397	Øvrige	5.397	5.569
9.421	**9.209**	**I alt**	**9.209**	**9.421**

Alle valutalån er omlagt til DKK via valutaswaps.

Låntagning viser den finansielle gældsforpligtelse vedrørende Obligationslån, Langfristede Lån og Kortfristet del af langfristede forpligtelser tillagt valutaswaps til dagsværdisikring. Valutaswaps til dagsværdisikring udgør en forpligtelse på 515 mio. kr. (2024: Forpligtelse på 440 mio. kr.).

I modervirksomheden og koncernen er 9.127 mio. kr. af gældsporteføljen optaget uden statsgaranti (2024: 9.298 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

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
Obligationslån	3.771	3.799
Langfristede lån	4.575	4.978
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	349	205
Kreditinstitutter	312	223
Værdi af finansielle instrumenter, netto	515	440
Rentebærende gæld	**9.522**	**9.645**
Værdipapirer	1.063	3.206
Likvide beholdninger	11	12
Deponeringer	1	8
Ansvarlig lånekapital, tilgodehavende	133	89
Rentebærende aktiver	**1.208**	**3.315**
I alt	**8.314**	**6.330**

Et lån på 1.315 mio. kr. er flyttet fra Obligationslån til Langfristede lån. Sammenligningstal er tilpassede.

DSB's beholdning af værdipapirer på 1.063 mio. kr. (2024: 3.206 mio. kr.) består af børsnoterede korte obligationer. Heraf er 113 mio. kr. (2024: 106 mio. kr.) modtaget til sikkerhed for markedsværdien af afledte finansielle instrumenter.

I modervirksomheden og koncernen udgjorde langfristede gældsforpligtelser, som forfalder indenfor 1-5 år, 1.746 mio. kr. pr. 31. december 2025 (2024: 1.355 mio. kr.).

I modervirksomheden og koncernen udgjorde langfristede gældsforpligtelser, som forfalder efter mere end 5 år, 7.467 mio. kr. pr. 31. december 2025 (2024: 7.855 mio. kr.).

NOTE 4.6:

Finansielle poster netto, betalt

Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
Finansielle indtægter	84	60
Finansielle omkostninger	-238	-155
Øvrige - herunder finansielle instrumenter	-11	-61
I alt	**-165**	**-156**

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 fra salg og tjenesteydelser
5.3	Andre tilgodehavender og Anden gæld
5.4	Periodeafgrænsningsposter (aktiver)
5.5	Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)
5.6	Ændring i driftskapital

Foto: Nørrebro station

NOTE 5.1:

Varebeholdninger

Modervirksomhed			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
15	19	Olie til fremføring	19	15
151	153	Reservedele mv.	153	151
0	0	Kioskvarer mv.	40	40
166	**172**	**I alt**	**212**	**206**

Reservedele mv. anvendes til reparation og vedligeholdelse af togmateriel. For visse grupper af Reservedele mv. er der usikkerhed om tidspunktet for anvendelsen. Sikkerhedslagre oparbejdes for kritiske varegrupper, hvor leveringstiden er lang.

Pr. 31. december 2025 er varebeholdninger nedskrevet for ukurans med i alt 227 mio. kr. (2024: 223 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 nettorealisationsværdi, hvis denne er lavere end kostprisen. Nettorealisationsværdien 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	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
39	34	Tilgodehavender fra udstedte kontrolafgifter	34	39
190	141	Tilgodehavende passageromsætning	125	190
77	52	Refusion fra styrelser	52	77
74	125	Øvrige	145	75
380	**352**	**I alt**	**356**	**381**

DSB er ikke væsentligt eksponeret for risiko fra Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser til enkeltkunder, 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 Tilgodehavender 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 2025 er der ikke hensat til tab vedrørende Tilgodehavender hos tilknyttede virksomheder, Tilgodehavende sambeskatningsbidrag, Andre tilgodehavender, Periodeafgrænsningsposter, Lån mv. til tilknyttede virksomheder eller Lån mv. til 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

Faldet i Andre tilgodehavender og Anden gæld skyldes, at 2024 var påvirket af tilgodehavende moms og skyldig moms som følge af transaktioner mellem modervirksomheden og tilknyttede virksomheder uden modregningsadgang.

NOTE 5.4:

Periodeafgrænsningsposter (aktiver)

Modervirksomhed			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
1.724	2.304	Forudbetalinger for anlæg til videresalg	-	-
148	96	Øvrige forudbetalte omkostninger mv.	96	148
61	47	Finansielle instrumenter	47	61
32	30	Forudbetalt løn og pensionsbidrag (tjenestemænd)	30	32
1.965	**2.477**	**I alt**	**173**	**241**

Forudbetaling for anlæg til videresalg i modervirksomheden vedrører primært afholdte omkostninger til entrepriser og materiel, der skal videresælges til tilknyttede virksomheder. Udviklingen i 2025 kan primært henføres til køb af IC5-eltogsæt og EC-togvogne.

Regnskabspraksis

Periodeafgrænsningsposter (aktiver) omfatter afholdte omkostninger, som vedrører efterfølgende regnskabsår.

NOTE 5.5:

Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser)

Modervirksomhed			Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
474	372	Solgt, men ikke benyttet rejsehjemmel	421	517
186	195	Forudbetalt kontraktbetaling	195	186
75	110	Tilskud til anlæg	116	81
64	56	Finansielle instrumenter	56	64
0	0	Øvrige	0	0
799	**733**	**I alt**	**788**	**848**
		Periodeafgrænsningsposter (forpligtelser) forfalder i følgende perioder:		
616	539	Indenfor 1 år	594	665
183	194	Efter 1 år	194	183
799	**733**	**I alt**	**788**	**848**

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

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
Ændring i Tilgodehavender i alt	891	-1.157
Ændring i Varebeholdninger i alt	-6	-2
Ændring i Leverandørgæld og Anden gæld mv.	-711	1.256
Ændring i driftskapital i alt	**174**	**97**

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

Foto: IR4-eltogsæt på Klampenborg station

NOTE 6.1:

Skat af årets resultat

Modervirksomhed 2024	Modervirksomhed 2025	Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
-139	-122	Beregnet skat af årets resultat	-106	-140
-46	-21	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	-54	-6
55	0	Skat vedrørende intern avance	-	-
-130	**-143**	**Skat af årets resultat**	**-160**	**-146**
0	-1	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0	0
-130	**-144**	**I alt**	**-160**	**-146**
		Årets skat specificeres således:		
-130	-144	Skat af årets resultat	-160	-146
-15	12	Skat af egenkapitaltransaktioner	12	-15
-145	**-132**	**I alt**	**-148**	**-161**
		Afstemning af skatteprocent:		
22,0	22,0	Skat af årets resultat	22,0	22,0
-0,3	0,1	Skatteeffekt af ikke skattepligtige indtægter og ikke fradragsberettigede omkostninger	0,3	-0,2
-2,0	0,0	Skatteeffekt vedrørende tilknyttede og associerede virksomheder samt joint ventures	-0,3	-0,2
0,0	-2,1	Regulering af skat vedrørende tidligere år	-0,1	0,0
19,7	**20,0**	**Effektiv skatteprocent for året**	**21,9**	**21,6**
-48	**-56**	**Betalt skat i året**	**-56**	**-48**

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 sambeskattede virksomheder i forhold til deres skattepligtige indkomster. I tilknytning hertil modtager virksomheder 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 skattepligtige indkomst reguleret for skat af tidligere års skattepligtige indkomster og for betalte aconto-skatter.

Skyldige og tilgodehavende sambeskatningsbidrag indregnes i balancen under mellemværender med tilknyttede virksomheder.

Koncernen er omfattet af oplysningskrav vedrørende reglerne om Pillar II. For regnskabsåret 2025 har DSB ikke været forpligtet til at betale ekstraskat, og der er derfor betalt 0 kr. i ekstraskat efter reglerne om Pillar II.

NOTE 6.2:

Udskudte skatteforpligtelser

Modervirksomhed 2024	Modervirksomhed 2025	Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
281	**328**	**Udskudte skatteforpligtelser pr. 1. januar**	**366**	**360**
1	2	Regulering vedrørende tidligere år	1	0
46	21	Ændring i udskudt skat vedrørende årets resultat	54	6
328	**351**	**Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december**	**421**	**366**
		Udskudt skat vedrører:		
79	75	Immaterielle anlægsaktiver	75	78
295	314	Materielle anlægsaktiver	386	338
-6	-10	Omsætningsaktiver	-10	-6
-40	-28	Andre hensatte forpligtelser	-30	-44
-	-	Koncernintern avance	0	0
328	**351**	**Udskudte skatteforpligtelser pr. 31. december**	**421**	**366**

Koncernens danske selskaber hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat udgjorde 43 mio. kr. pr. 31. december 2025 (2024: 110 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 2025 er den selvstændige offentlige virksomhed DSB, DSB Service & Retail A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S, Selskabet af 23.05.2017 46DD A/S, Selskabet af 28.08.2017 67DD A/S og Selskabet af 04.09.2020 EB A/S fællesregistreret i relation til moms og lønsumsafgift og hæfter solidarisk for betaling af virksomhedernes samlede moms- og lønsumsafgiftstilsvar.

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 oliekøb i USD samt samhandel med modparter i EUR.

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	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 2024.

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 samt i egenkapitalen. Resulterer den fremtidige transaktion i indregning af aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som tidligere er indregnet på egenkapitalen, til kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Resulterer 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	Restløbetid (år)	Gennemsnitlig effektiv rente	Varighed (år)	Dagsværdi af valuta- og renteswaps
Pr. 31. december 2025								
DKK	2.834	2.834	-	100%	5,1	0,7%	4,2	126
JPY	20.000	1.316	-	100%	14,5	4,4%	9,2	-455
SEK	106	82	-	100%	1,4	0,4%	1,3	-6
EUR	667	4.977	-	100%	9,6	2,9%	7,9	8
I alt		**9.209**	**-**	**100%**	**9,2**	**2,4%**	**7,2**	**-327**
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**

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 EUR. 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 7,2 år pr. 31. december 2025 (2024: 8,2 år). Pr. 31. december 2025 var 100 procent af de finansielle forpligtelser omlagt til fast rente med forfald længere end 1 år (2024: 100 procent).

For at minimere modpartsrisiko har DSB i perioder behov for at placere overskudslikviditet i andre instrumenter end bankindskud. Derfor er der ultimo året en obligationsbeholdning på 950 mio. kr. i korte obligationer (2024: 3.100 mio. kr.). Hvis den effektive rente stiger 1 procent, vil kursværdien af obligationerne falde med 0,07 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 EUR 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. 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	Gældsforpligtelser (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 2025							
JPY	0	-20.000	20.000	0	10,0%	0	0
SEK	2	-106	106	2	10,0%	0	7
EUR[2)]	0	-1.501	1.488	-13	0,5%	0	86
USD[1)]	0	-29	27	-2	10,0%	-1	120
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

[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 2025 (2024)

NOTE 7.3:

Råvareprisrisiko

	Nominel				Følsomhed		
Beløb i mio. kr.	**Dagsværdi af råvare-prisaftaler**	**Næste års forventede råvare-forbrug**	**Næste års forventede råvarekøb**	**Råvarepris-aftaler for næste år**	**Ændring i råvarepris**	**Hypotetisk indvirkning på Resultat før skat**	**Hypotetisk indvirkning på egenka-pital før skat**
Pr. 31. december 2025							
Råvare - diesel	-7	38.447 ton	200	161	10%	0	14
Råvare - el	-7	352.590 MWh	235	201	10%	0	15
Pr. 31. december 2024							
Råvare - diesel	-19	36.158 ton	228	184	10%	0	17
Råvare - el	2	346.361 MWh	241	199	10%	0	18

Forudsætninger for følsomhedsanalyse:

- Finansielle instrumenter indregnet i balancen pr. 31. december 2025 (2024)

DSB anvender diesel og el i driften og er derfor eksponeret for råvareprisrisici, som risikoafdækkes. Afdækningen foretages løbende ved indgåelse af råvareprisaftaler.

Råvareprisaftaler vedrørende diesel og el er indgået for en periode på 0-12 måneder. 86 procent af det forventede dieselindkøb i 2026 er afdækket pr. 31. december 2025 (2024: 81 procent). Tilsvarende er 80 procent af det forventede elektricitetsindkøb i 2026 afdækket pr. 31. december 2025 (2024: 83 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	8.695	9.209	342	1.358	7.509
Langfristede lån og lån til associeret virksomhed - renter	2.489	2.551	224	926	1.401
Andre finansielle instrumenter	5	-22	10	-32	-
Kortfristede banklån og Kreditinstitutter	312	312	312	-	-
Leverandørgæld	2.022	2.022	2.022	-	-
I alt pr. 31. december 2025	**13.523**	**14.072**	**2.910**	**2.252**	**8.910**

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 lån 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**

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 2025 er der indgået aftaler om opsigelige bankfaciliteter på 6.231 mio. kr. og ikke opsigelige bankfaciliteter på 2.250 mio. kr. med udløb i perioden 2026-2028 (2024: opsigelige på 6.226 mio. kr. og ikke opsigelige på 2.250 mio. kr. med udløb i perioden 2025-2028). Likviditetsreserven udgjorde dermed 8.124 mio. kr. (2024: 10.363 mio. kr.).

Hertil kommer, at DSB har etableret et EMTN-program (European Medium Term Note-program) på 3 mia. EUR, hvorunder der kan udstedes obligationer med og uden statsgaranti. Pr. 31. december 2025 er der udstedt for 500 mio. EUR (3.730 mio. kr.) under programmet. Obligationer er udstedt 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 eller tilsvarende fra Moody's og/eller FITCH.

Tilgodehavender fra afledte finansielle instrumenter, likvide beholdninger og deponeringer udgør pr. 31. december 2025 i alt 175 mio. kr. (2024: 175 mio. kr.). Såfremt modregningsadgang mellem finansielle aftaler med finansielle modparter og sikkerheder indregnes, udgør det største tilgodehavende fra disse poster pr. 31. december 2025 i stedet 22 mio. kr. (2024: 26 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 2025 har DSB modtaget sikkerheder for 113 mio. kr. (2024: 106 mio. kr.). DSB stiller som hovedregel ikke selv sikkerhed.

NOTE 7.6:

Oplysninger om dagsværdier

Modervirksomhed		Dagsværdi af finansielle instrumenter	Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
-327	-450	Valutaswaps	-450	-327
123	122	Renteswaps	122	123
2	-7	Elprisswaps	-7	2
-19	-7	Dieselprisswaps	-7	-19
18	9	Valutaterminskontrakter	9	18
-203	**-333**	**Dagsværdi pr. 31. december**	**-333**	**-203**

Værdiansættelsen af de afledte finansielle instrumenter sker på basis af en 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.

Modervirksomhed		Finansielle instrumenter klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme	Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
112	65	Valutaswaps	65	112
123	122	Renteswaps	122	123
2	-7	Elprisswaps	-7	2
-19	-7	Dieselprisswaps	-7	-19
18	9	Valutaterminskontrakter	9	18
236	**182**	**Dagsværdi pr. 31. december**	**182**	**236**
67	**-54**	**Udvikling i dagsværdi indregnet på egenkapitalen**	**-54**	**67**

En delmængde af de afledte finansielle instrumenter, er klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme. Udviklingen i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som sikring af fremtidige pengestrømme, indregnes direkte på egenkapitalen i reserve for sikringstransaktioner.

Modervirksomhed		Værdipapirer	Koncern	
2024	**2025**	Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
3.206	1.063	**Dagsværdi pr. 31. december**	1.063	3.206

Værdipapirer omfatter børsnoterede obligationer og måles til børskurser. Værdipapirer er kategoriseret i niveau 1 i dagsværdihierarkiet.

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
	Øvrige forhold

Foto: Høje Taastrup station

NOTE 8.1:

Andre hensatte forpligtelser - modervirksomhed

Beløb i mio. kr.	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2025	**83**	**83**
Hensat	9	9
Anvendt	-22	-22
Tilbageført	-	-
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2025	**70**	**70**

NOTE 8.1:

Andre hensatte forpligtelser - koncern

Beløb i mio. kr.	Øvrige forpligtelser	Andre hensatte forpligtelser i alt
Andre hensatte forpligtelser pr. 1. januar 2025	**83**	**83**
Hensat	9	9
Anvendt	-22	-22
Tilbageført	-	-
Andre hensatte forpligtelser pr. 31. december 2025	**70**	**70**

Øvrige forpligtelser omfatter blandt andet erstatningsforpligtelser. 4-6 mio. kr. forventes at forfalde inden for et år (2024: 71 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 2024	Modervirksomhed 2025	Beløb i mio. kr.	Koncern 2025	Koncern 2024
0	**0**	**Eventualaktiver**	**0**	**0**
58	**62**	**Eventualforpligtelser**	**97**	**109**
		Øvrige økonomiske forpligtelser		
10	16	Leasingforpligtelser, eksterne	16	12
1.301	1.603	Leasingforpligtelser over for tilknyttede og associerede virksomheder	-	-
6.110	4.640	Øvrige økonomiske forpligtelser over for tilknyttede og associerede virksomheder	-	-
16.873	20.325	Øvrige økonomiske forpligtelser, eksterne	20.346	16.897
24.295	**26.584**	**Øvrige økonomiske forpligtelser i alt**	**20.362**	**16.908**

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-eltogsæt, Nye Værksteder samt opgradering af signalsystemet vedrørende Fremtidens S-bane. Stigningen i forpligtelserne i forhold til 2024 kan især henføres til den indgåede aftale med Alstom om levering af yderligere 53 IC5-eltogsæt. De samlede forpligtelser udgør 16.241 mio. kr. (13.493 mio. kr. i 2024).

NOTE 8.2:

Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser (fortsat)

DSB stiller driftskreditter til rådighed for tilknyttede virksomheder i koncernen. Pr. 31. december 2025 udgjorde den samlede forpligtelse hertil 7.085 mio. kr. (6.110 mio. kr. i 2024), og der var foretaget træk på 2.445 mio. kr. vedrørende disse. Driftskreditterne udløber i 2026-2054, hvoraf 6.000 mio. kr. har udløb i 2026, 25 mio. kr. i 2027, 60 mio. kr. i 2045 og 1.000 mio. kr. i 2054.

DSB har som interessent i Rejsekort & Rejseplanen A/S indgået aftale om at stille ansvarlig lånekapital til rådighed for selskabet for i alt 163 mio. kr. (163 mio. kr. i 2024). Der er pr. 31. december 2025 stillet 125 mio. kr. til rådighed med mulighed for yderligere fremtidige trækningsrettigheder. Den samlede forpligtelse til de yderligere trækningsrettigheder er opgjort til 39 mio. kr. (79 mio. kr. i 2024).

Som led i tilslutningsaftalen med Rejsekort & Rejseplan A/S om anvendelse af rejsekortsystemet er DSB forpligtet til for perioden frem til 2030 at betale et årligt abonnement. Den samlede forpligtelse er opgjort til 1.014 mio. kr. (1.254 mio. kr. i 2024), hvoraf 277 mio. kr. forfalder i 2026 (330 mio. kr. i 2025) og 737 mio. kr. forfalder i perioden 2027-2030 (924 mio. kr. i perioden 2026-2029).

DSB har outsourcet hovedparten af sin IT-drift omfattende IT-service samt drift af netværk, telefoni, datacentre og systemer. Den samlede forpligtelse hertil udgør 1.330 mio. kr. (454 mio. kr. i 2024), hvoraf 410 mio. kr. forfalder i 2026 (184 mio. kr. i 2025) og 920 mio. kr. forfalder i 2027-2036 (270 mio. kr. i 2026-2029).

DSB's lejeaftale af Telegade 2 i Taastrup er uopsigelig fra DSB's side i perioden frem til 2041. Den samlede forpligtelse udgør 657 mio. kr. (692 mio. kr. i 2024), hvoraf 35 mio. kr. forfalder i 2026 (35 mio. kr. i 2025) og 148 mio. kr. i perioden 2027-2030 (145 mio. kr. i perioden 2026-2029) samt 474 mio. kr. i perioden 2031-2041 (512 mio. kr. i perioden 2030-2041).

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 11 mio. kr. (3 mio. kr. i 2024). De øvrige interessenter omfatter Trafikselskabet Movia og Metroselskabet I/S.

Sikkerhedsstillelser

I forbindelse med finansiering af 10 eltogsæt til Øresundstrafikken er der optaget et lån med sikkerhed i eltogsættene. De 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 17,4 mio. EUR pr. 31. december 2025 (21,3 mio. EUR i 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 59 mio. EUR pr. 31. december 2025 (44 mio. EUR i 2024).

Regnskabspraksis

Eventualaktiver og -forpligtelser samt øvrige økonomiske forpligtelser omfatter forhold eller situationer, som 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:

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
Indtægter		
Trafikkontraktindtægter	3.680	3.625
Udlejning samt salg af reparation, varer og tjenesteydelser i øvrigt	2	60
Omkostninger mv.		
Infrastrukturafgifter	473	484
Kørestrøm	536	418
Ydelser vedrørende forberedelse af Fremtidens S-bane	40	-
Forudbetalinger		
Forudbetalte trafikkontraktindtægter	195	186
Udbytte		
Betalt udbytte	80	180

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

	Koncern	
Beløb i mio. kr.	**2025**	**2024**
Gevinst ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	17	59
Tab ved skrot og salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-40	-1
I alt	**-23**	**58**

NOTE 8.5:

Begivenheder efter balancedagen

I januar 2026 er et konsortium bestående af Siemens Mobility A/S, Siemens Mobility GmbH og Stadler Rail Schweiz AG blevet tildelt kontrakt på leverance og vedligeholdelse af fuldautomatiske S-tog.

Der er ikke indtruffet øvrige begivenheder efter 31. december 2025, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på årsrapporten for 2025.

Øvrige forhold

Direktør for Drift Per Schrøder går på pension pr. 30. april 2026. Erik Nielsen bliver pr. 1. maj 2026 den nye direktør for Drift.

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på årsrapporten for 2025.

Erklæringer

Ledelsespåtegning	176
De uafhængige revisorers revisionspåtegning	177
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapporteringen	179

Foto: Udsigt til Storebæltsbroen fra DSB's kursuscenter på Knudshoved

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2025 for DSB for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025.

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 2025 samt af resultatet af koncernens og modervirksomhedens aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025.

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, 5. februar 2026

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

Martin Elkjær Petersen

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 2025, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som modervirksomheden samt pengestrømsopgørelse for koncernen, side 137-176. 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 2025 samt af resultatet af koncernens og den selvstændige offentlige virksomhed DSB's aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025 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, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om DSB og Rigsrevisorloven, altid vil afdække 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 regnskabsbrugerne 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, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i Lov om DSB og Rigsrevisorloven, 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 udeladelser, 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 3-41, 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 sparsommelighed, 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 væsentlige 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.

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 forvaltnings-mangler. 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, 5. februar 2026

EY

Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30700228

Søren Skov Larsen
Statsaut. revisor
mne26797

Thomas Bruun Kofoed
Statsaut. revisor
mne28677

Rigsrevisionen

CVR-nr. 77806113

Glenn Elton Hvidt
Kontorchef

Cathrine Elise Johansen
Specialkonsulent

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapporteringen

Til transportministeren

Konklusion med begrænset sikkerhed

Vi har udført en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB (virksomheden) som præsenteret i Årsrapporten 2025 (bæredygtighedsrapporten), side 42-136, for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2025 inkl. oplysninger indarbejdet ved henvisning anført på side 44.

Baseret på de udførte handlinger og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at bæredygtighedsrapporten 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 50-51.

- Overholdelse af oplysningerne i bæredygtighedsrapportens afsnit EU Taksonomiforordning i Miljøafsnittet, side 84-88 samt siderne 135-136, 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 virksomheden 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, 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.

Iboende begrænsninger ved udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten

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 virksomheden. De faktiske udfald bliver formentlig anderledes, idet forventede begivenheder ofte ikke indtræffer som forventet.

Ledelsens ansvar for bæredygtighedsrapporten

Ledelsen har ansvaret for at designe og implementere en proces til identifikation af de oplysninger, der er rapporteret i bæredygtighedsrapporten i henhold til ESRS og for at give oplysning om denne proces i bæredygtighedsrapportens afsnit Dobbelt væsentlighedsanalyse, side 50-51. Dette ansvar omfatter:

- Forståelse af, i hvilken kontekst virksomhedens aktiviteter og forretningsforbindelser foregår og opnåelse af en forståelse af de interessenter, 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 virksomhedens finansielle stilling, regnskabsmæssige resultat, pengestrømme, adgang til finansiering eller kapitalomkostninger på kort, mellemlang 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 bæredygtighedsrapporten i henhold til årsregnskabslovens § 99 a, herunder:

- Overholdelse af ESRS

- Udarbejdelse af oplysningerne i bæredygtighedsrapportens afsnit EU Taksonomiforordning indeholdt i Miljøafsnittet, side 84-88 samt siderne 135-136, 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 bæredygtighedsrapporten 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 bæredygtighedsrapporten 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 virksomhedens beskrivelse af processen, som oplyst afsnittet om Dobbelt væsentlighedsanalyse, side 50-51.

Vores øvrige ansvar i forhold til bæredygtighedsrapporten omfatter:

- Identifikation af oplysninger, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå som følge af besvigelse eller fejl
- Design og udførelse af handlinger målrettet de oplysninger i bæredygtighedsrapporten, 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 bæredygtighedsrapporten.

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 bæredygtighedsrapporten, 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 virksomhedens interne dokumentation af dens proces
- Vurderet hvorvidt det bevis, vi har opnået ved hjælp af vores handlinger i relation til den af virksomhedens implementerede proces, var i overensstemmelse med beskrivelsen af processen i afsnittet Dobbelt væsentlighedsanalyse, side 50-51.

I forbindelse med vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed har vi i relation til bæredygtighedsrapporten:

- Opnået en forståelse af virksomhedens rapporteringsproces, der er relevant for udarbejdelsen af virksomhedens bæredygtighedsrapportering, herunder konsolideringsprocesserne, ved at opnå en forståelse af virksomhedens 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 bæredygtighedsrapporten
- Vurderet om opbygning og præsentation af bæredygtighedsrapporten er i overensstemmelse med ESRS
- Foretaget forespørgsler af relevant personale og udført analytiske handlinger i relation til udvalgte oplysninger i bæredygtighedsrapporten
- Udført substanshandlinger i relation til udvalgte oplysninger i bæredygtighedsrapporten
- Vurderet metoder, forudsætninger og data for udøvelse af væsentlige skøn og fremadrettede oplysninger, og hvordan disse metoder blev anvendt
- Opnået en forståelse af processen til identifikation af EU-taksonomiens økonomiske aktiviteter for omsætning, CAPEX og OPEX samt de tilhørende oplysninger i bæredygtighedsrapporten
- 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, 5. februar 2026

EY

Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28

Thomas Bruun Kofoed Statsaut. revisor mne28677	Lars Fermann Statsaut. revisor mne45879

Supplerende beretninger

Supplerende hovedtal	182
Øvrige virksomhedsforhold	185
Strækningsregnskab	186

Foto: EB-ellokomotiv med de nye EC-togvogne klar til første tur fra København H

Supplerende hovedtal

Antal rejser

(tus.)	2021	2022	2023	2024	2025
Sjælland	21.296	29.904	33.709	35.987	37.457
Vest (Jylland og Fyn)	7.881	10.322	10.476	10.674	10.764
Øst/Vest (over Storebælt)	5.775	8.216	8.261	8.981	9.721
Øvrige[1]	641	1.317	1.581	1.938	1.967
Fjern- & Regionaltog	**35.593**	**49.759**	**54.027**	**57.580**	**59.909**
S-tog	**74.206**	**98.548**	**106.178**	**112.050**	**111.070**
I alt ekskl. afgivet trafik	**109.799**	**148.307**	**160.205**	**169.630**	**170.979**
Afgivet trafik[2]	**8.259**	**15.321**	**785**	**-**	**-**
Antal rejser i alt	**118.058**	**163.628**	**160.990**	**169.630**	**170.979**

Personkilometer

(mio.)	2021	2022	2023	2024	2025
Sjælland	829	1.123	1.248	1.464	1.515
Vest (Jylland og Fyn)	553	705	745	768	787
Øst/Vest (over Storebælt)	1.259	1.781	1.784	1.967	2.153
Øvrige[1]	76	162	173	193	193
Fjern- & Regionaltog	**2.717**	**3.770**	**3.950**	**4.392**	**4.648**
S-tog	**874**	**1.182**	**1.269**	**1.332**	**1.327**
I alt ekskl. afgivet trafik	**3.591**	**4.952**	**5.219**	**5.724**	**5.975**
Afgivet trafik[2]	**179**	**305**	**16**	**-**	**-**
Personkilometer i alt	**3.770**	**5.257**	**5.235**	**5.724**	**5.975**

[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)	2021	2022	2023	2024	2025
Sjælland	11.493	11.630	13.148	12.399	12.134
Vest (Jylland og Fyn)	3.400	3.273	3.184	3.425	2.198
Øst/Vest (over Storebælt)	18.603	17.952	17.755	17.710	19.652
Øvrige[1]	1.008	1.102	1.073	1.232	1.351
Fjern- & Regionaltog	**34.504**	**33.957**	**35.160**	**34.766**	**35.335**
S-tog	**15.340**	**15.404**	**15.858**	**16.100**	**15.665**
I alt ekskl. afgivet trafik	49.844	49.361	51.018	50.866	51.000
Afgivet trafik	**1.448**	**1.400**	**-**	**-**	**-**
Togkilometer i alt	**51.292**	**50.761**	**51.018**	**50.866**	**51.000**

[1] Øvrige er inklusive International.

Foto: Det nye værksted i København

Materiel i drift[1)]

	2021	2022	2023	2024	2025
IC4-togsæt	62	60	60	60	60
IC3-togsæt	96	96	96	96	96
IR4-eltogsæt	44	44	44	44	43
Øresunds-eltogsæt[2)]	34	10	-	-	-
Dobbeltdækkervogne	113	113	113	113	113
Lejede IC1-togvogne[3)]	-	-	56	56	56
EC-vognformationer[4)]	-	-	-	-	6
EB-ellokomotiver	32	42	42	42	42
S-tog (ottevognstogsæt)	104	104	104	104	104
S-tog (firevognstogsæt)	31	31	31	31	31
Rangerlokomotiver/traktorer	5	4	4	4	4

1) Materielbeholdning, som indgår i koncernens løbende drift ultimo året.
2) 24 Øresunds-eltogsæt har siden december 2022 været udlejet til Skånetrafiken. 10 Øresunds-eltogsæt 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.
4) Hver EC-vognformation består af 15 EC-togvogne.

Antal kørte kilometer mellem hændelser

(1.000 km)[1)2)]	2021	2022	2023	2024	2025
IC4-togsæt	8,4	8,7	6,0	6,6	8,9
IC3-togsæt	26,6	37,3	34,7	42,0	33,8
IR4-eltogsæt	25,6	45,8	31,1	38,3	43,1
Øresunds-eltogsæt S[3)]	18,6	4,2	-	-	-
Øresunds-eltogsæt DK[3)]	41,5	16,3	29,9	-	-
Dobbeltdækkervogne	36,8	26,5	31,3	37,7	48,5
IC1-togvogne	-	-	10,0	13,2	15,9
EC-vognformationer[4)]	-	-	-	-	3,0
ME-diesellokomotiver	46,5	-	-	-	-
EB-ellokomotiver	3,0	19,8	40,3	32,7	43,8
S-togsæt	19,8	21,4	25,5	32,7	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-eltogsæt S blev vedligeholdt af Mantena i Sverige. Øresunds-eltogsæt DK blev vedligeholdt af DSB. DSB har med udgangen af 2023 ikke længere Øresunds-eltogsæt i drift.
4) De første EC-vognformationer blev sat i drift i november 2025. Hver EC-vognformation består af 15 EC-togvogne.

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede

	2021	2022	2023	2024	2025
DSB	5.506	5.347	5.397	5.512	5.593
- heraf sociale kapitel[1)]	85	80	85	77	18
DSB Service & Retail A/S	545	670	702	710	693
- heraf sociale kapitel[1)]	9	11	0	24	8
DSB Ejendomsudvikling A/S	10	9	14	15	13
- heraf sociale kapitel[1)]	-	-	-	-	-
DSB-koncernen i alt	**6.061**	**6.026**	**6.113**	**6.237**	**6.299**

1) Det sociale kapitel omfatter ordninger såsom fleksjob, job på særlige vilkår, virksomhedspraktik samt løntilskud for ledige, handicappede og personer med nedsat arbejdsevne. Fra og med 2025 er ydelser efter §56 i sygedagpengeloven ikke medregnet i grundlaget for opgørelsen af antal fuldtidsbeskæftigede omfattet af det sociale kapitel.

Forhandlingsberettiget organisation

(antal ansatte ultimo året)	2021	2022	2023	2024	2025
AC	541	633	661	727	784
Individuel	284	284	286	304	312
DJ	3.165	3.021	3.061	3.168	3.144
FO DSB	615	602	608	589	608
HK	1.880	1.982	2.064	2.085	2.033
Øvrige	19	20	22	22	20
I alt	**6.504**	**6.542**	**6.702**	**6.895**	**6.901**

Medarbejdergruppe - ansættelsesform

(antal ansatte ultimo året)	2021	2022	2023	2024	2025
Kontraktansatte	284	284	286	304	312
Overenskomstansatte	4.937	5.088	5.318	5.584	5.686
Timelønnede	16	34	71	86	82
Tjenestemænd	1.267	1.136	1.027	921	821
I alt	**6.504**	**6.542**	**6.702**	**6.895**	**6.901**

Antal betjente jernbanestationer

(ultimo året)	2021	2022	2023	2024	2025
Fjerntogsstationer inklusive fællesstationer	119	119	119	119	119
S-tog inklusive fællesstationer	87	87	88	88	88
S-tog fællesstationer med Fjern- & Regionaltog	-10	-10	-10	-10	-10
S-tog eksklusive fællesstationer	77	77	78	78	78
Antal betjente jernbanestationer i alt	**196**	**196**	**197**	**197**	**197**
Km bane som betjenes af DSB	**1.287**	**1.287**	**1.287**	**1.287**	**1.287**

Resultatopgørelse pr. kvartal

	2025				2024			
Beløb i mio. kr.	1. kvt.	2. kvt.	3. kvt.	4. kvt.	1. kvt.	2. kvt.	3. kvt.	4. kvt.
Passageromsætning	1.454	1.594	1.511	1.592	1.380	1.611	1.446	1.575
Trafikkontraktindtægter	980	905	905	890	913	906	907	899
Salg af kioskvarer mv.	231	268	265	259	233	264	253	245
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	13	8	7	13	8	10	7	8
Salg og udlejning af togmateriel	11	10	14	10	18	15	15	15
Udlejning og forpagtning	49	56	53	52	47	54	52	53
Øvrig omsætning	29	29	32	43	39	36	35	41
Nettoomsætning	**2.767**	**2.870**	**2.787**	**2.859**	**2.638**	**2.896**	**2.715**	**2.836**
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	238	167	156	205	93	94	133	231
Andre driftsindtægter	19	25	28	-3	55	43	22	48
Indtægter i alt	**3.024**	**3.062**	**2.971**	**3.061**	**2.786**	**3.033**	**2.870**	**3.115**
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	467	441	399	436	454	443	431	489
Andre eksterne omkostninger	1.100	1.212	1.015	1.167	1.029	1.106	1.011	1.225
Personaleomkostninger	996	1.021	1.016	1.031	947	1.002	957	971
Omkostninger i alt	**2.563**	**2.674**	**2.430**	**2.634**	**2.430**	**2.551**	**2.399**	**2.685**
Resultat før af- og nedskrivninger	**461**	**388**	**541**	**427**	**356**	**482**	**471**	**430**
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	235	256	254	303	233	231	239	273
Resultat af primær drift	**226**	**132**	**287**	**124**	**123**	**251**	**232**	**157**
Finansielle poster, netto	-1	-4	-10	-21	-22	-25	-18	-23
Resultat før skat	**225**	**128**	**277**	**103**	**101**	**226**	**214**	**134**
Periodens resultat	**176**	**100**	**224**	**72**	**79**	**176**	**167**	**107**
Egenkapital i alt	**6.454**	**6.405**	**6.627**	**6.714**	**5.795**	**6.038**	**6.084**	**6.264**
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	16,7	13,5	19,4	14,9	13,5	16,6	17,3	15,2
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	5,4	3,1	6,8	2,5	3,7	7,1	5,7	3,7

Øvrige virksomhedsforhold

Meddelelser til Erhvervsstyrelsen

6. februar 2025
DSB's årsrapport 2024

13. marts 2025
Indkaldelse til ordinært virksomhedsmøde 2025

24. april 2025
Protokol for det ordinære virksomhedsmøde i DSB

9. maj 2025
DSB's delårsmeddelelse 1. kvartal 2025

28. august 2025
DSB's halvårsrapport 2025

29. oktober 2025
DSB’s driftsdirektør fratræder

13. november 2025
DSB's delårsmeddelelse 1.-3. kvartal 2025

Finanskalender 2026

Forventet offentliggørelse af delårsrapporter:

1. kvartal 2026	8. maj 2026
1. halvår 2026	27. august 2026
1.-3. kvartal 2026	12. november 2026

Publikationer

Årsrapport 2025 findes på www.dsb.dk

Vederlagsrapport 2025 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

Strækningsregnskab 187
Resultatgennemgang 189

Foto: S-tog ved Brøndby Strand station

Strækningsregnskab

Påtegning

DSB's ledelse har behandlet og godkendt DSB's strækningsregnskab for 2025.

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 2025, herunder at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jævnfør Regnskabsreglementets §2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertogstrafikken
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med Regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, 5. februar 2026

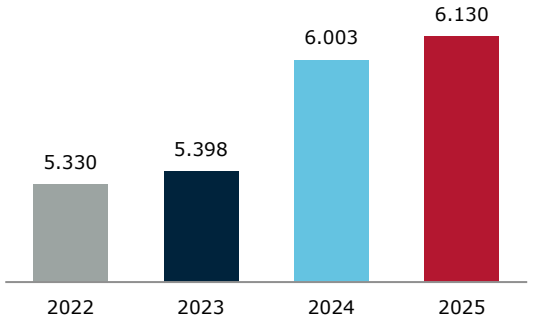
Flemming Jensen
Administrerende direktør

Pernille Damm Nielsen
Økonomidirektør

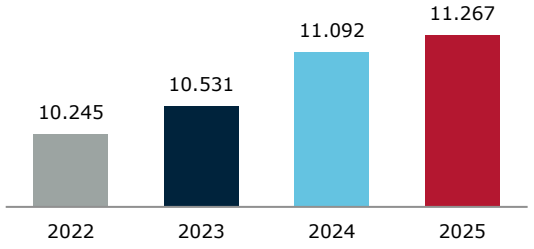
Foto: Aarhus Hovedbanegård med aftenbelysning

Overblik[1]

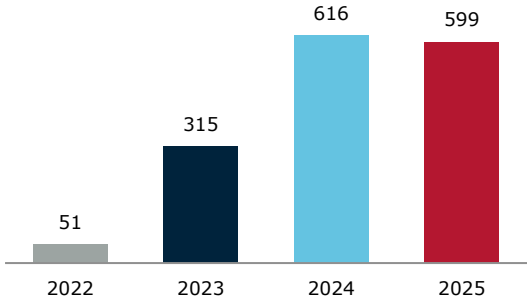
FIGUR 19:
Passageromsætning
BELØB I MIO. KR.



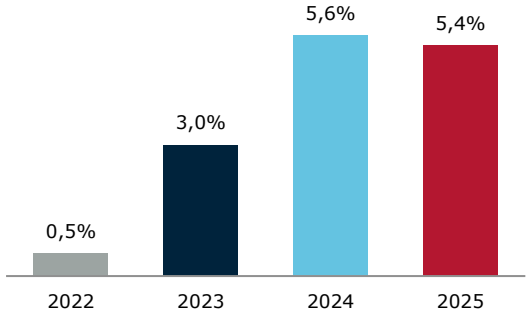
FIGUR 20:
Omkostninger, Af- & nedskrivninger samt Finansielle poster
BELØB I MIO. KR.



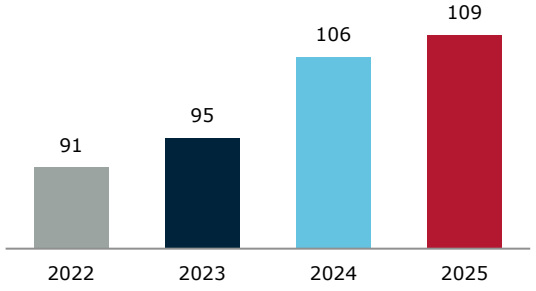
FIGUR 21:
Resultat af primær drift
BELØB I MIO. KR.



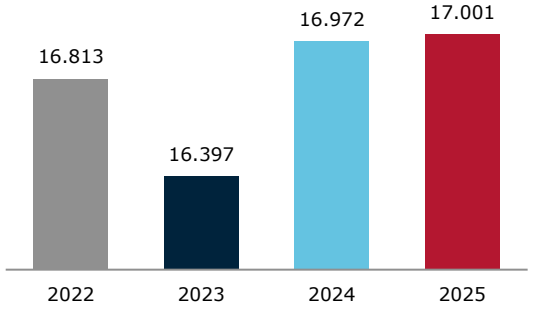
FIGUR 22:
EBIT-margin



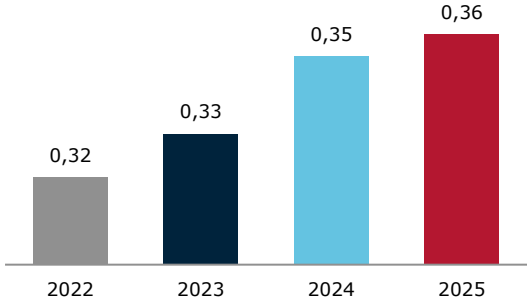
FIGUR 23:
Litrakilometer
ANTAL I MIO. KM



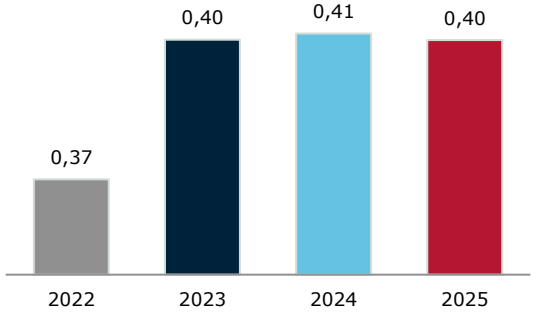
FIGUR 24:
Pladskilometer
ANTAL I MIO. KM



FIGUR 25:
PASK Togkørsel
BELØB I KR.



FIGUR 26:
CASK Togkørsel
BELØB I KR.



[1] Resultaterne er Offentlige serviceydelser for DSB SOV.

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 2025 steget for Fjern- & Regionaltog i sammenligning med 2024. For S-tog er der modsat et mindre fald
- Omkostningerne er samlet set steget, hvilket blandt andet skyldes øgede personaleomkostninger. 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 53.

- 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 lokomotivførere på den offentlige lokomotivføreruddannelse
- Øvrige er aktiviteter, som ikke kan defineres værende en del af hverken togdriften eller de generelle forpligtelser som DSB har. Det er for eksempel salg af ejendomme i DSB SOV 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 2025 udgjorde Indtægter før udlejning af togmateriel 11.183 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

Passageromsætningen udgjorde 6.130 mio. kr. i 2025 og er i strækningsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne[2], hvilket vil sige passagertogstrafikken. Den væsentlige indtægt til Togsystemydelserne er de fordelte trafikkontraktindtægter. Samtidig tilgår provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører, som i 2025 udgjorde 32 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 trafikselskaber og operatører samt fælles og integrerede kommercielle løsninger - for eksempel Check ind i DSB-appen, Rejsekort som app, det fysiske Rejsekort, som i 2026 erstattes af Basiskort og Rejseplanen. Passageromsætningen er opgjort på baggrund af de indgåede aftaler om indtægtsdeling mellem trafikselskaber og operatører.

Også i 2025 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 afgange i Midt- og Vestjylland for derved at sikre direkte afgange for kunderne til resten af landet. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder GoCollective Danmark, mens DSB kompenseres gennem kontraktbetaling.

I 2025 udgjorde de samlede trafikkontraktindtægter 3.680 mio. kr. Disse finansierer den underskudsgivende togkørsel og øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i trafikkontrakten med staten.

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, som bliver benyttet i togdriften for Fjern- & Regionaltog.

Det endelige nettoresultat overfor staten er derfor betydeligt mindre end den udbetalte kontraktbetaling.

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 investeringer i nye eldrevne tog og nye værksteder skal sammen med statens investeringer i jernbaneinfrastruktur være med til at sikre realiseringen af de samfundsmæssige,

[2] Dette er et analytisk valg, idet passageromsætningen i realiteten også anvendes til at medfinansiere eksempelvis stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passageromsætningen også var fordelt til Togsystem, ville det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.

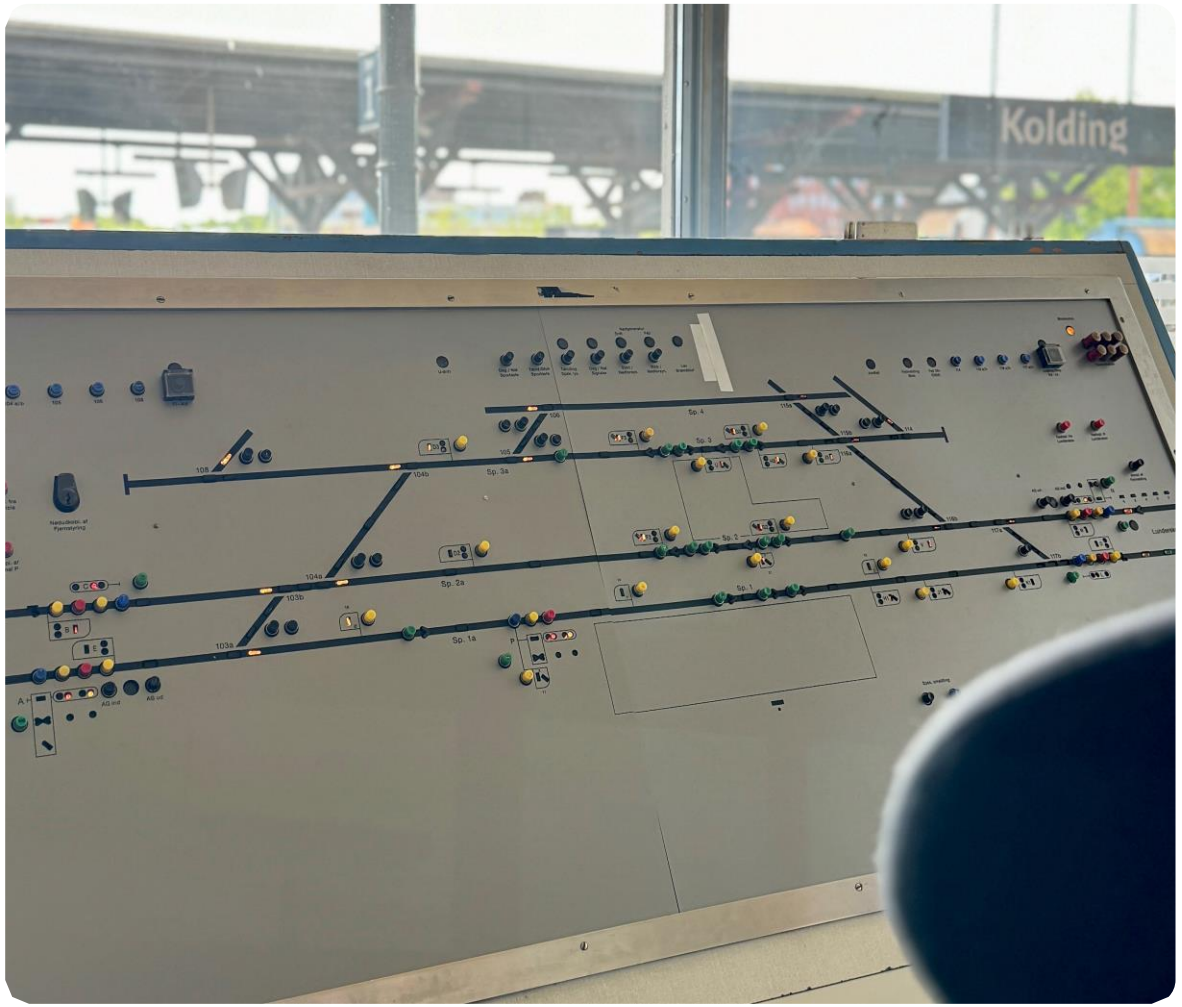


Foto: Fjernstyringscentral

driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen. Det vil for kunderne betyde kortere rejsetid, højere frekvens og punktlighed samt øget komfort.

Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel udgjorde Passageromsætning 55 procent, Trafikkontraktindtægter 33 procent mens Øvrige indtægter dækker den resterende del. Der er sket en mindre forskydning i denne fordeling siden 2024, 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 65 procent Togkørsel og 32 procent Togsystemaktiviteter, mens de resterende 3 procent finansierede Generelle forpligtelser og Øvrige.

I 2025 udgjorde Omkostninger før leje af togmateriel 9.722 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf blev 63 procent anvendt til Togkørsel, 33 procent til Togsystemaktiviteter 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 aktivitetstræk i områderne.

TABEL 53:

Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder

		Togkørsel		Togsystem				
Beløb i mio. kr.	**Offentlige service-ydelser**	**Fjern- & Regional-togstrafik**	**S-togs-trafik**	**Stationer**	**Materiel**	**Systemer & Kanaler**	**Generelle for-pligtelser [1)]**	**Øvrige [2)]**
Passageromsætning	6.130	4.164	1.978	0	0	0	0	-12
Indtægter fra trafikkontrakter	3.680	788	0	852	329	1.675	36	0
Øvrige indtægter [3)]	1.373	160	185	221	295	137	2	373
Indtægter før udlejning af togmateriel	**11.183**	**5.112**	**2.163**	**1.073**	**624**	**1.812**	**38**	**361**
Udlejning af togmateriel	681	0	0	0	681	0	0	0
Indtægter i alt	**11.864**	**5.112**	**2.163**	**1.073**	**1.305**	**1.812**	**38**	**361**
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	1.004	700	314	1	0	5	0	-16
Andre eksterne omkostninger	4.985	1.943	501	625	553	1.008	51	304
Personaleomkostninger	3.733	2.003	637	159	182	682	-35	105
Omkostninger før leje af materiel	**9.722**	**4.646**	**1.452**	**785**	**735**	**1.695**	**16**	**393**
Leje af togmateriel	681	405	276	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	**10.403**	**5.051**	**1.728**	**785**	**735**	**1.695**	**16**	**393**
Resultat før af- og nedskrivninger	**1.461**	**61**	**435**	**288**	**570**	**117**	**22**	**-32**
Af- og nedskrivninger	862	72	28	159	571	26	6	0
Resultat af primær drift	**599**	**-11**	**407**	**129**	**-1**	**91**	**16**	**-32**
Finansielle poster, netto	-2	2	0	-4	1	-1	0	0
Resultat før skat	**597**	**-9**	**407**	**125**	**0**	**90**	**16**	**-32**
Skat af årets resultat	-131							
Årets resultat	**466**							
Fordeling:								
Indtægter fra trafikkontakt		21%	0%	23%	9%	46%	1%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		46%	19%	10%	6%	16%	0%	3%
Omkostninger før leje af togmateriel		48%	15%	8%	8%	17%	0%	4%
Omkostninger, af- og nedskrivninger samt finansielle poster	**11.267**	**5.121**	**1.756**	**948**	**1.305**	**1.722**	**22**	**393**
Heraf støttefunktioner	2.183	884	337	97	452	370	43	0

1) Generelle forpligtelser vedrører de relative indtægter og omkostninger til trafikuafhængige stationer, som ikke bliver dækket af de øvrige operatører, udlånte tjenestemænd, egne overtallige tjenestemænd, tilskud til Fonden Danmarks Jernbanemuseum i Odense, uddannelse af lokomotivførere på den offentlige lokomotivføreruddannelse samt drift og vedligeholdelse af Kongevognen

2) Øvrige vedrører regulering af nettoavancer ved ejendomssalg i DSB SOV, nedskrivninger på ejendomme samt elimineringsposter

3) Øvrige indtægter indeholder salg af vedligeholdelse af togmateriel, gevinst ved salg af togmateriel, udbetalte erstatninger for togmateriel, udlejning af togmateriel til tredje part, lejeindtægter på stationer, togprovisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører, samt overdragelser til både værkstedsselskaber og EC-materielselskab

Omkostninger til Togkørsel

I 2025 er 6.877 mio. kr. af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger samt finansielle poster anvendt til Togkørsel fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (5.121 mio. kr.) og S-togstrafik (1.756 mio. kr.), jævnfør tabel 53.

Materiel vedligeholdelse og Leje af togmateriel udgjorde i alt 3.121 mio. kr. eller 45 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til Kørende personale udgjorde 1.371 mio. kr. eller 20 procent, jævnfør figur 27.

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 velfungerende 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 projektomkostninger til infrastrukturarbejder, mens DSB afholder omkostningerne til erstatningskørsel, når togdriften er hindret af sporspærring. DSB har i 2025 afholdt 95 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 trafikkontraktbetaling[1], udleje af togmateriel, erstatninger på 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 1.221 mio. kr. eller 18 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 datadriftscenter, forsikringer, husleje og forbrugsomkostninger samt 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.

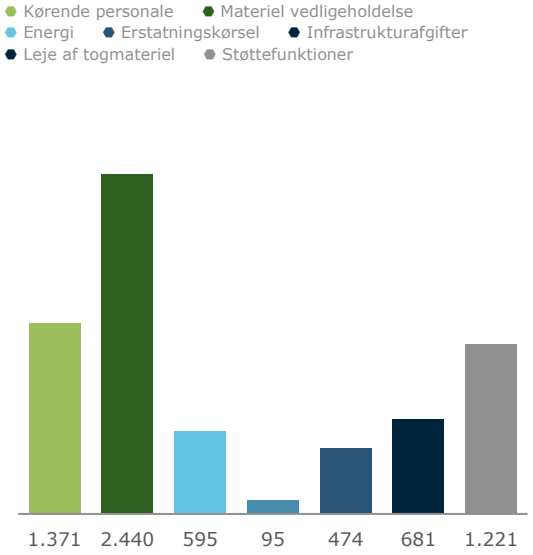
Det har den konsekvens, at Togkørsel, hvor den største del af medarbejderne bidrager direkte som kørende personale, trækker en forholdsvis stor andel af de samlede støttefunktionsomkostninger.

Omkostninger til Støttefunktioner er kun i begrænset omfang variable i forhold til omfanget af Togkørsel. Overdragelse af trafik til andre operatører har således ikke nævneværdig indflydelse på omkostningerne til tværgående IT-funktioner eller øvrige støttefunktioner.

FIGUR 27:

Omkostninger til Togkørsel

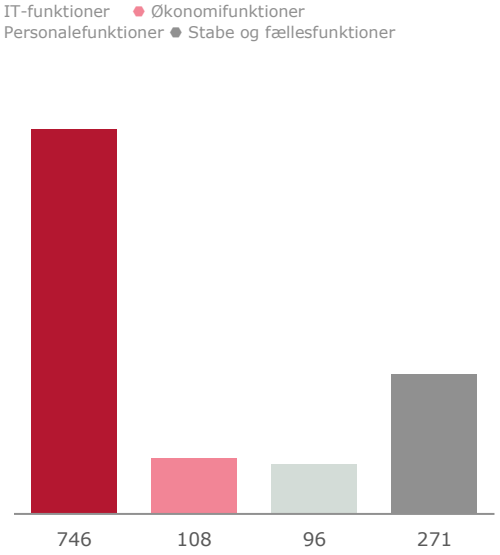
BELØB I MIO. KR.



FIGUR 28:

Støttefunktioner til Togkørsel

BELØB I MIO. KR.



[1] Jævnfør politisk aftale 'Indkøb af dobbeltdækkere' af 1. april 2014.

Omkostninger til Togsystem eksklusive Materiel

Omkostningerne til Togsystem, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgjorde i 2025 inklusive af- og nedskrivninger samt finansielle poster 2.670 mio. kr., jævnfør tabel 53. Heraf blev 1.352 mio. kr. eller 51 procent anvendt til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner (400 mio. kr.) og Salgskanaler & Kundeservice (952 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 467 mio. kr. eller 17 procent af de samlede omkostninger til Togsystem.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kundevendte aktiviteter såsom billetsalgskanaler (betjent salg, selvbetjent salg og øvrige salgskanaler), kundeservice, trafikinformation, rejsekort, marketing, samt strategisk trafikplanlægning.

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 samt 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 fradragsberettiget moms de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

I 2025 udgjorde den ikke fradragsberettigede andel af den indgående moms en samlet omkostning på i alt 699 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 131 mio. kr. i 2025.

Årets resultat

Årets resultat af Offentlige serviceydelser er opgjort til 466 mio. kr. Årets resultat tilgår DSB's egenkapital, og dermed øges ejerens - statens - værdi af DSB med årets resultat.

Strækningsregnskabets resultater

Strækningsregnskabet 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.

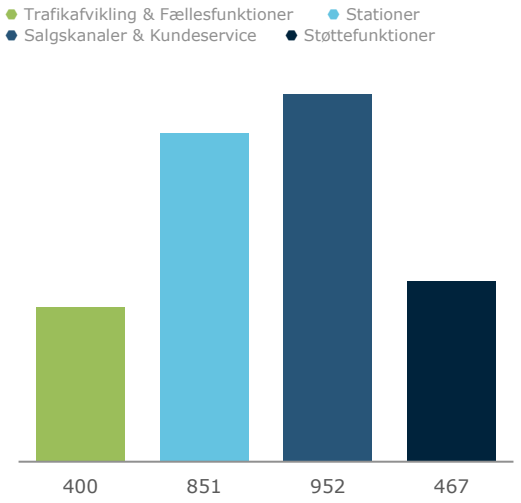
I et bredere perspektiv er strækningsregnskabet velegnet til at vise det betydelige omfang af aktiviteter, DSB har ved siden af selve togkørselsaktiviteterne - lige fra planlægning og monitorering af trafikken, kundeservice og distributionssystemer til stationsdrift. Det er opgaver, som DSB også varetager på vegne af og i samarbejde med de øvrige aktører i den kollektive trafik.

Strækningsregnskabet 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.

FIGUR 29:

Omkostninger til Togsystem

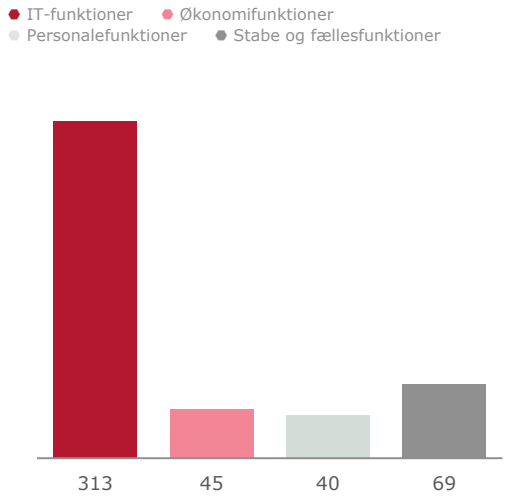
BELØB I MIO. KR.



FIGUR 30:

Støttefunktioner til Togsystem

BELØB I MIO. KR.



Det skyldes, dels at strækningsregnskabet 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 togkørslens 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.

Strækningsregnskabet 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 54.

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 55. 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 sædekapaciteten udnyttes på de enkelte strækninger, jævnfør tabel 55. 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.

Foto: EB-ellokomotiv trækker EC-togvogne

TABEL 54:

Strækningsregnskab for Togkørsel

Beløb i mio. kr.	Passager-omsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel-vedligehold-delse	Energi	Erstatnings-kørsel	Infrastruk-turafgifter	Direkte omkost-ninger i alt	Leje af materiel	Støttefunkti-onsomkost-ninger	Resultat
København - Odense - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.314	1.331	144	228	120	10	106	608	103	132	488
København - Odense - Aarhus - Aalborg (InterCity)	785	803	178	337	93	9	120	737	60	158	-152
København - Odense (InterCity)	86	88	10	30	5	1	14	60	2	10	16
København - Esbjerg (InterCity)	483	493	90	126	38	8	105	367	32	84	10
København - Odense - Hamborg (EuroCity)	196	218	37	129	25	2	33	226	49	33	-90
Fjerntog	**2.864**	**2.933**	**459**	**850**	**281**	**30**	**378**	**1.998**	**246**	**417**	**272**
Fredericia - Flensborg	30	32	21	18	8	1	8	56	2	20	-46
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	63	67	36	109	25	0	11	181	13	35	-162
Fredericia - Sønderborg	47	49	23	19	7	1	5	55	6	21	-33
Odense - Fredericia	22	24	17	48	7	1	4	77	2	15	-70
Fredericia - Vejle - Struer	0	1	13	10	5	0	2	30	4	11	-44
Regionaltog Vest	**162**	**173**	**110**	**204**	**52**	**3**	**30**	**399**	**27**	**102**	**-355**
København - Kalundborg	138	144	55	219	33	1	9	317	7	53	-233
Helsingør - København - Roskilde - Holbæk	386	401	79	119	21	6	11	236	26	68	71
København - Slagelse	25	26	11	19	4	0	2	36	2	9	-21
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	370	407	143	281	34	6	20	484	50	125	-252
København - Ringsted - Næstved - Nykøbing F.	138	145	63	61	33	2	14	173	28	55	-111
Helsingør - København - Køge - Næstved	81	95	63	100	15	1	10	189	19	55	-168
Regionaltog Øst	**1.138**	**1.218**	**414**	**799**	**140**	**16**	**66**	**1.435**	**132**	**365**	**-714**
Fjern- & Regionaltogstrafik	**4.164**	**4.324**	**983**	**1.853**	**473**	**49**	**474**	**3.832**	**405**	**884**	**-797**
Central (Hellerup-Valby)	747	781	104	106	20	2	0	232	58	90	401
Køge (Sydhavn - Køge)	239	279	64	129	28	1	0	222	55	56	-54
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	183	197	30	44	9	0	0	83	20	26	68
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	240	273	59	103	22	1	0	185	44	51	-7
Farum (Ryparken - Farum)	148	169	36	68	14	0	0	118	32	31	-12
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	223	249	48	82	18	42	0	190	36	42	-19
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	38	42	10	14	3	0	0	27	7	9	-1
Ringbanen (København Syd - Hellerup)	160	173	37	41	8	0	0	86	24	32	31
S-togstrafik	**1.978**	**2.163**	**388**	**587**	**122**	**46**	**0**	**1.143**	**276**	**337**	**407**
Togkørsel ekskl. Indtægter fra trafikkontrakt	**6.142**	**6.487**	**1.371**	**2.440**	**595**	**95**	**474**	**4.975**	**681**	**1.221**	**-390**
Beregnet Trafikkontraktbetaling	0	788	0	0	0	0	0	0	0	0	788
Togkørsel inkl. Indtægter fra trafikkontrakt	**6.142**	**7.275**	**1.371**	**2.440**	**595**	**95**	**474**	**4.975**	**681**	**1.221**	**398**

TABEL 55:

Strækningsregnskab for Togdrift

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager-omsætning	Togkørsel Øvrige indtægter	Togkørsel Omkost-ninger	Togkørsel Resultat	Øvrige Indtægter	Øvrige Om-kostninger	Togdrift Resultat	Passager-oms. pr. pladskm [1]	Togkørsel omk. pr. pladskm [1]	Togdrift resultat pr. personkm [1]	Personkm mio. enheder [2]	Togkm mio. enheder
København - Odense - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.314	17	843	488	42	297	233	0,62	0,40	0,16	1.480	5,75
København - Odense - Aarhus - Aalborg (InterCity)	785	18	955	-152	38	292	-406	0,45	0,55	-0,47	872	6,85
København - Odense (InterCity)	86	2	72	16	4	31	-11	0,98	0,81	-0,12	92	0,36
København - Esbjerg (InterCity)	483	10	483	10	21	154	-123	0,40	0,40	-0,23	530	4,08
København - Odense - Hamborg (EuroCity) [3]	196	22	308	-90	6	39	-123	0,19	0,30	-0,75	165	2,13
Fjerntog [3]	**2.864**	**69**	**2.661**	**272**	**111**	**813**	**-430**	**0,46**	**0,43**	**-0,14**	**3.139**	**19,17**
Fredericia - Flensborg [3]	30	2	78	-46	2	16	-60	0,22	0,57	-2,29	26	0,78
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	63	4	229	-162	6	50	-206	0,16	0,58	-3,32	62	2,08
Fredericia - Sønderborg	47	2	82	-33	4	30	-59	0,30	0,52	-1,04	56	0,88
Odense - Fredericia	22	2	94	-70	3	24	-91	0,14	0,61	-5,03	18	0,72
Fredericia - Vejle - Struer	0	1	45	-44	2	19	-61	0,00	0,55	-1,04	61	0,44
Regionaltog Vest [3]	**162**	**11**	**528**	**-355**	**17**	**139**	**-477**	**0,17**	**0,57**	**-2,14**	**223**	**4,90**
København - Kalundborg	138	6	377	-233	11	85	-307	0,27	0,75	-1,87	164	1,65
Helsingør - København - Roskilde - Holbæk	386	15	330	71	35	270	-164	0,45	0,38	-0,45	370	2,03
København - Slagelse	25	1	47	-21	2	17	-36	0,34	0,64	-1,26	28	0,36
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	370	37	659	-252	37	289	-504	0,23	0,40	-1,36	372	3,74
København - Ringsted - Næstved - Nykøbing F.	138	7	256	-111	12	86	-185	0,25	0,46	-0,88	209	2,56
Helsingør - København - Køge - Næstved	81	14	263	-168	9	66	-225	0,13	0,41	-2,51	89	1,77
Regionaltog Øst	**1.138**	**80**	**1.932**	**-714**	**106**	**813**	**-1.421**	**0,27**	**0,45**	**-1,15**	**1.232**	**12,11**
Fjern- & Regionaltogstrafik [3]	**4.164**	**160**	**5.121**	**-797**	**234**	**1.765**	**-2.328**	**0,37**	**0,45**	**-0,51**	**4.594**	**36,18**
Central (Hellerup-Valby)	747	34	380	401	46	298	149	0,81	0,41	0,51	292	2,55
Køge (Sydhavn - Køge)	239	40	333	-54	15	118	-157	0,18	0,26	-0,59	267	3,49
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	183	14	129	68	6	68	6	0,44	0,31	0,06	118	1,21
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	240	33	280	-7	16	133	-124	0,23	0,27	-0,53	235	2,92
Farum (Ryparken - Farum)	148	21	181	-12	11	77	-78	0,23	0,28	-0,71	112	1,86
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	223	26	268	-19	11	95	-103	0,27	0,33	-0,45	230	2,11
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	38	4	43	-1	3	20	-18	0,30	0,33	-1,47	12	0,37
Ringbanen (København Syd - Hellerup)	160	13	142	31	4	54	-19	0,47	0,42	-0,31	61	1,16
S-togstrafik	**1.978**	**185**	**1.756**	**407**	**112**	**863**	**-344**	**0,35**	**0,31**	**-0,26**	**1.327**	**15,67**
Strækninger i alt [3]	**6.142**	**345**	**6.877**	**-390**	**346**	**2.628**	**-2.672**	**0,36**	**0,40**	**-0,45**	**5.921**	**51,85**
Offentlige serviceydelser [3]	**6.142**	**345**	**6.877**	**-390**	**910**	**3.513**	**-2.993**	**0,36**	**-0,40**	**-0,51**	**5.921**	**51,85**

1) Beregnede nøgletal er ikke afrundet.
2) Personkilometer er ekskl. transportforpligtelsen, standardbilletter og pendlerkort på Rejsebillet app samt tredjeparts salg via apps i Vestdanmark.
3) Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.

Anvendt metode

Rapporteringskrav

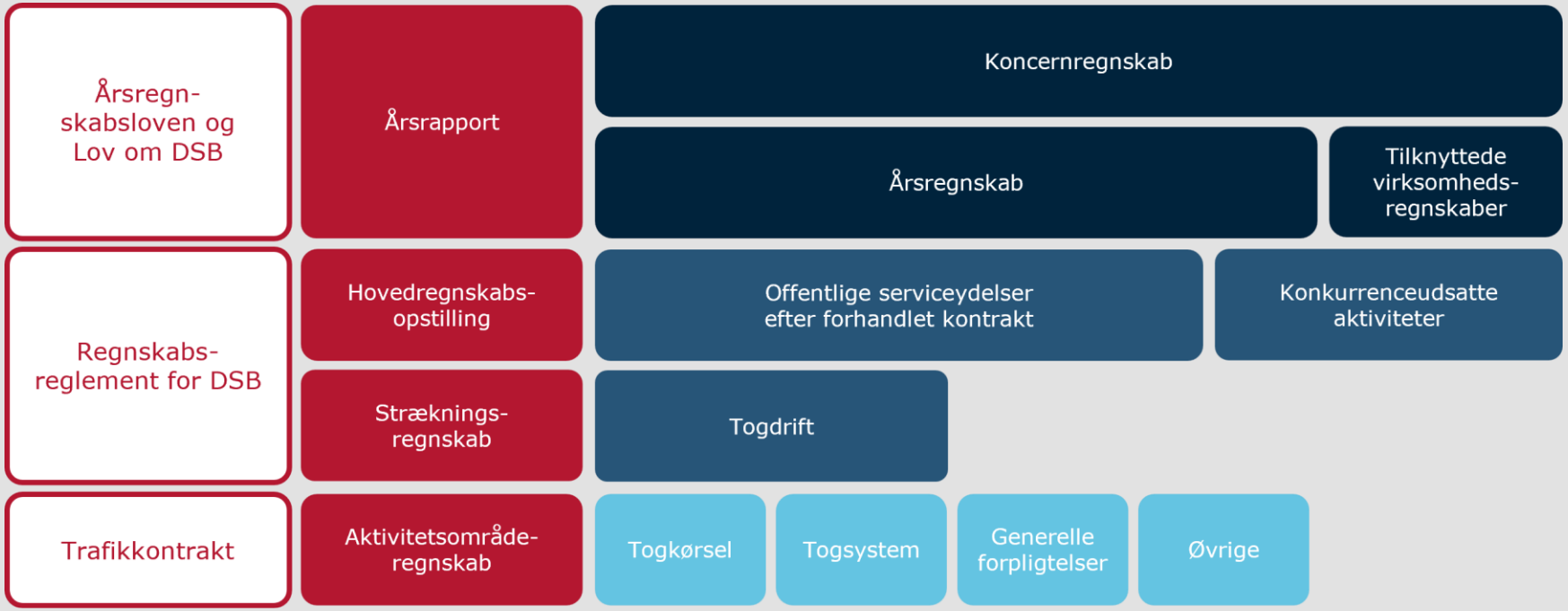
DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige vinkler, hvilket gør det vanskeligt at gennemskue 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 trafikkontraktbetaling, og sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Hovedregnskabsopstillingen, som gennemgås af de eksterne revisorer, er en opsplitning af DSB SOV's 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.

Strækningsregnskabet tager udgangspunkt i Hovedregnskabsopstillingen, hvor Offentlige serviceydelser er udskilt. Aktivitetsområderegnskabet er et bud på at segmentere aktiviteterne i henhold til opdelingen i trafikkontrakten. Strækningsregnskabet 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 (Togsystem).



§ Anvendt metode (fortsat)

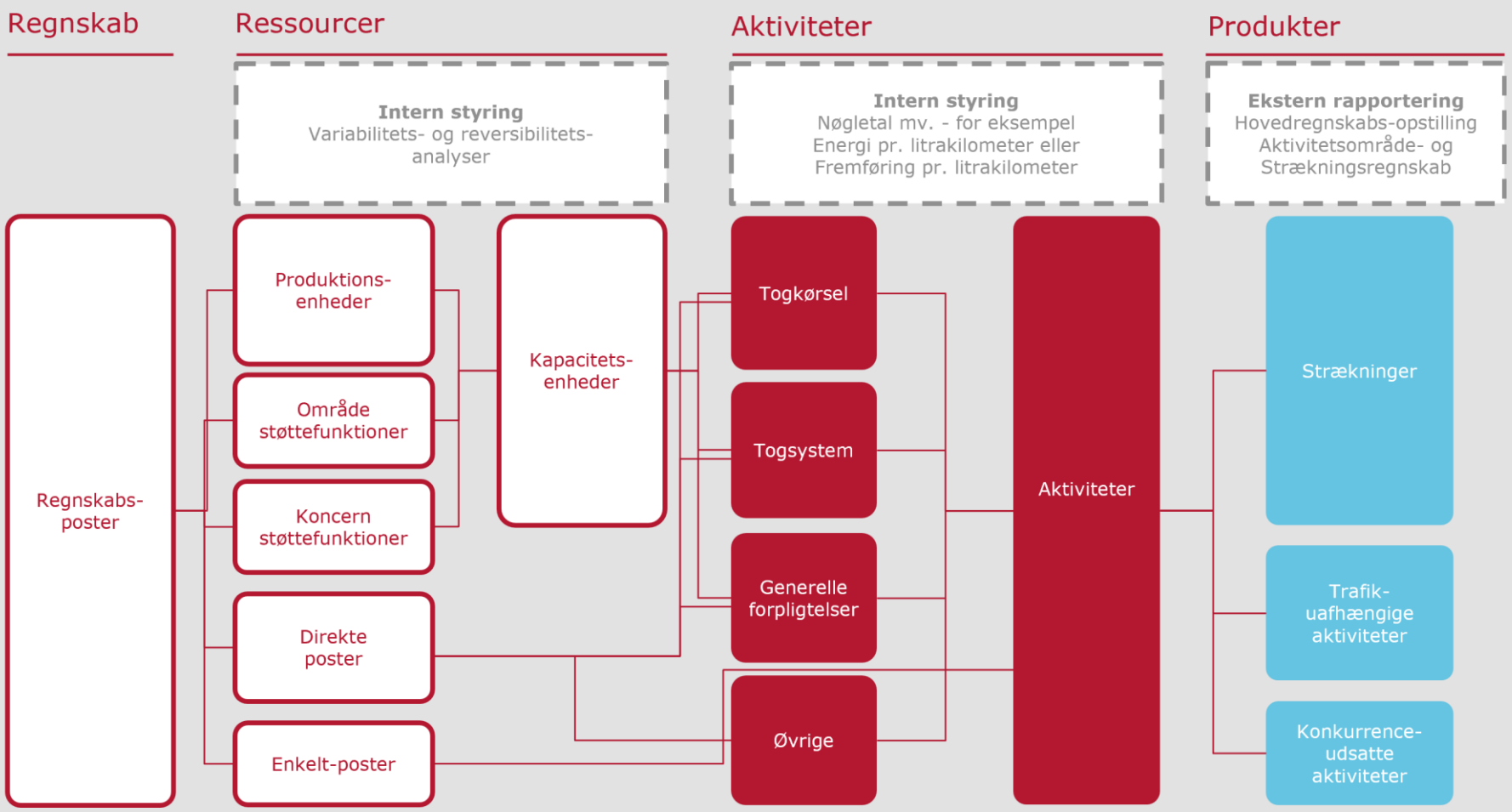
Strækningsøkonomimodellen
Strækningsøkonomimodellen danner grundlag for Hovedregnskabsopstillingen og strækningsregnskabet for DSB. Derved skabes en entydig sammenhæng og et fuldstændigt transaktionsspor mellem de enkelte regnskaber.

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 ressourceniveau 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.



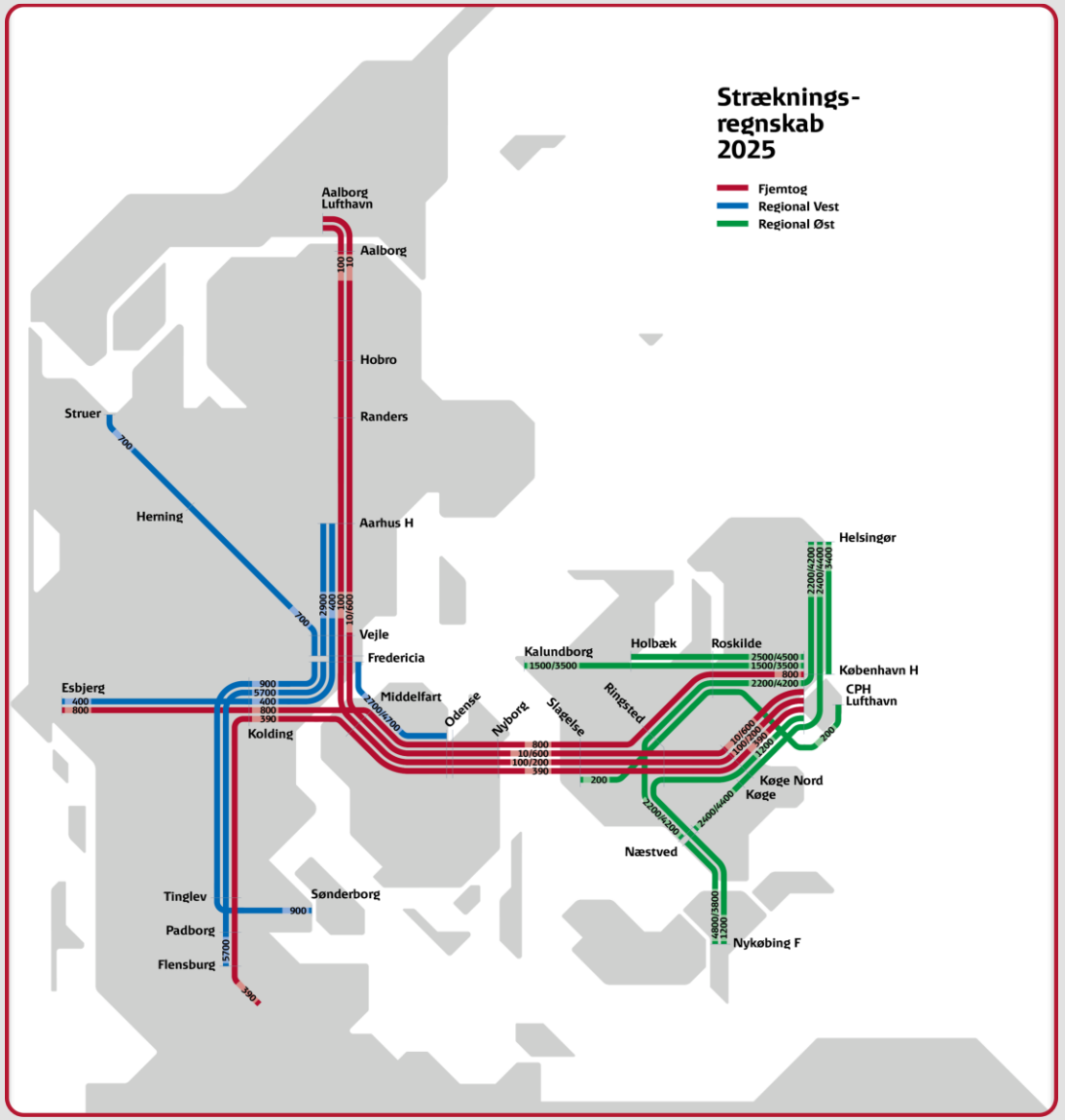
Anvendt metode (fortsat)

Definition af strækninger

Kortet viser de anvendte definitioner af de enkelte strækninger, der er tilpasset den produktion og køreplan, som DSB har anvendt i 2025. Ændringerne i forhold til 2024 er meget begrænsede, dog er der en del omlægninger omkring Aarhus, men det er håndteret sådan, at strækningerne direkte kan sammenlignes med 2024. I Regional Øst er det nu muligt at køre direkte fra Helsingør til Holbæk over København H.

Strækningerne, som DSB har betjent i 2025, er defineret som følgende:

- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt og udgøres af InterCityLyn, InterCity og EuroCity-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 passagerom-sætning, men i stedet kompenseres af GoCollective
- Togkategorierne Regional Vest og Regional Øst følger den underliggende togproduktion
- S-tog er ikke ændret

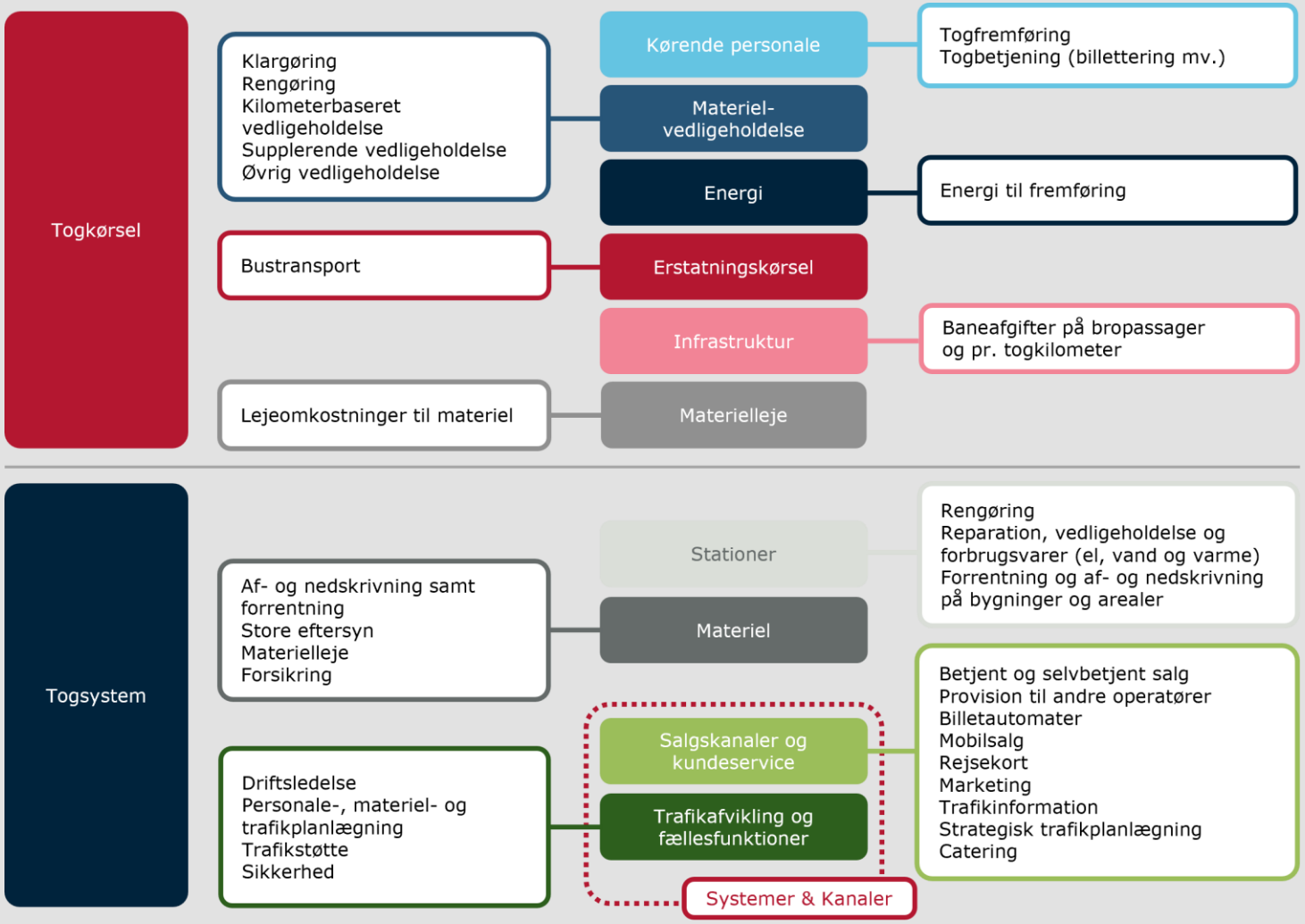


Anvendt metode (fortsat)

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.



Anvendt metode (fortsat)

Fordelingsnøgler

Strækningsøkonomimodellen er udviklet ud fra målsætningen om, at modellen skal afspejle indtægts-, omkostnings- og produktionsstruktur. Da det er en fordelingsmodel, vil størrelsen af indtægter og omkostninger pr. strækning afhænge af valget af aktivitetsgrupperinger og fordelingsnøgler.

Fordelingen af togkørselsaktiviteter 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 togkørselsaktiviteterne 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	Litrakilometer
Erstatningskørsel	Delrejser og direkte henført til specifikke strækninger
Infrastruktur	Bropassager og pr. togkilometer

§ Anvendt metode (fortsat)

Fordeling af passageromsætning til strækninger

Der anvendes forskellige metoder til at fordele passageromsætningen for henholdsvis Fjern & Regionaltogstrafik og 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.

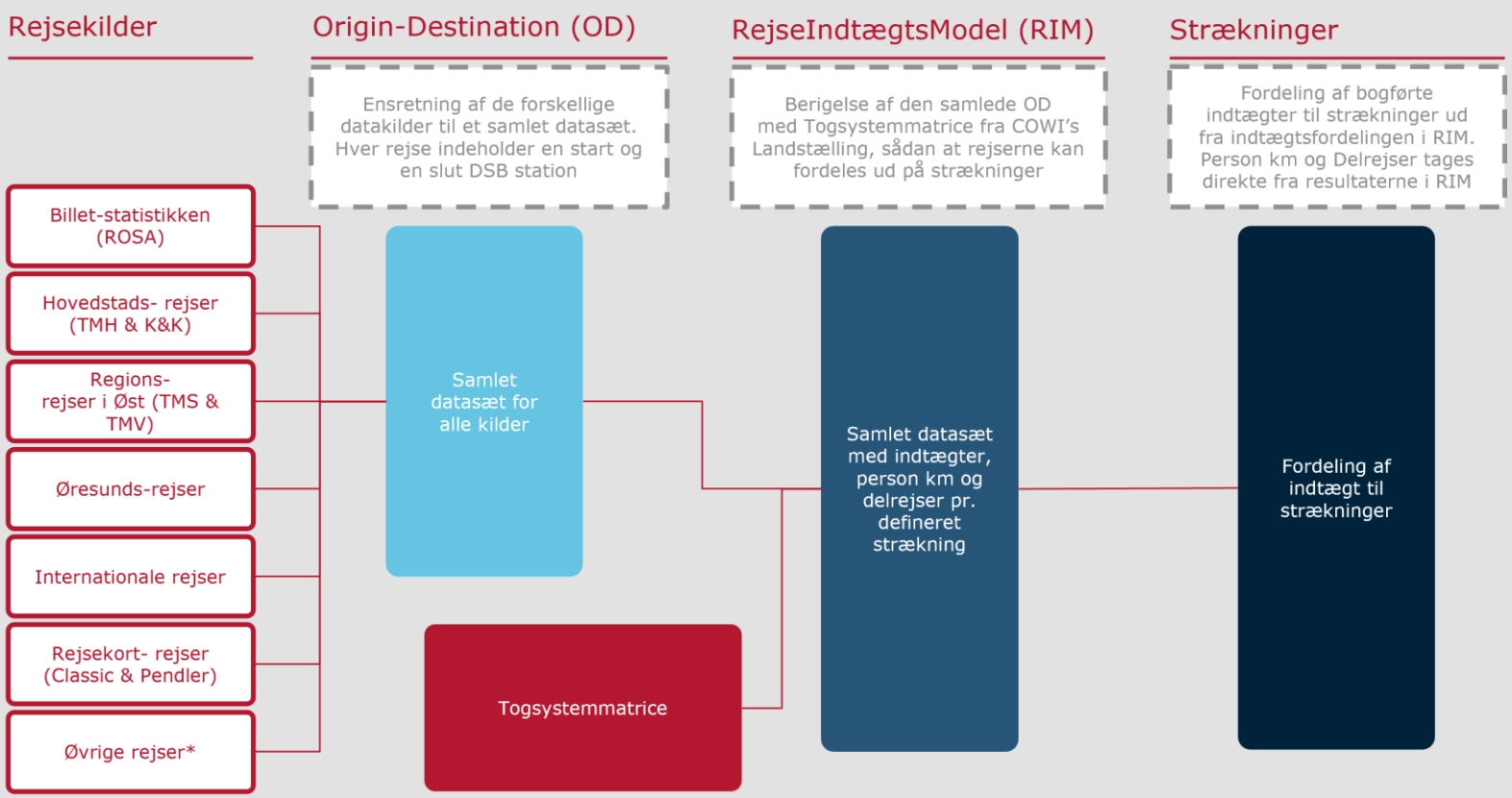
Datagrundlaget til modellen dannes på baggrund af salgsstatistikker og modeller, som baserer sig på forskellige former for passagertællinger og interviewundersøgelser. Metoderne varierer fra kilde til kilde og er aftalt med de øvrige operatører i et givet takstområde. Dette er med til at øge kompleksiteten 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 rejserelationerne, 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 rejse-mønstre bestemmes.

For S-tog opgøres strækningsindtægter i et separat passagertællesystem (APS), som fordeler passageromsætningen i de 8 hovedstrækninger.



* 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.

Anvendt metode (fortsat)

Fordeling af trafikkontraktindtægter til aktivitetsområder

Strækningsøkonomimodellen fordeler ikke trafikkontraktindtægterne ud på strækninger, eftersom der ikke er nogen entydig aktivitetsbaseret metode at fordele trafikkontraktindtægterne efter.

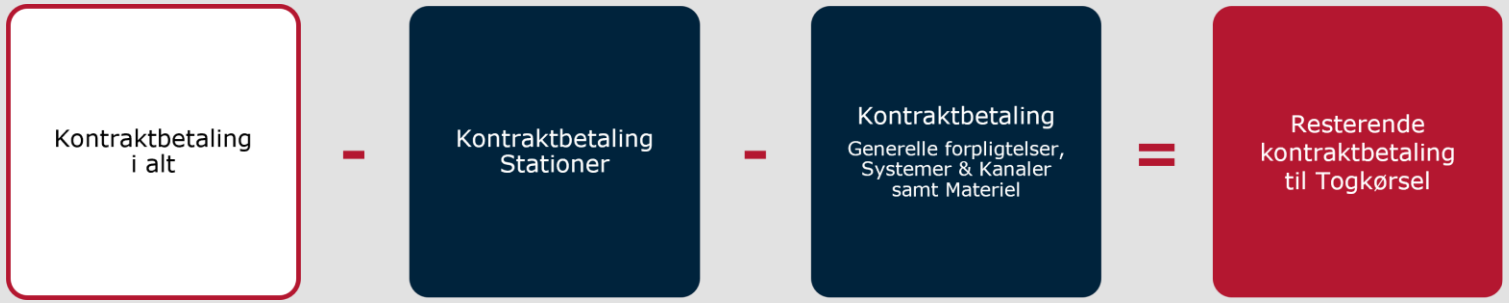
Til brug for Aktivitetsområderegnskabet har DSB valgt at fordele trafikkontraktindtægterne efter følgende metode:

- 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, eftersom Leje af togmateriel afregnes til togkørselsaktiviteten. Samtidig allokeres den dedikerede kontraktbetaling til forbedring af den kollektive transport i form af køb af dobbeltdækkervogne[1] 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.



[1] Jævnfør "Indkøb af dobbeltdækkere" af 1. april 2014.

DSB

Telegade 2, 2630 Taastrup, CVR nr. 25050053