# Delårs-meddelelse 1.-3. kvartal

2026



Foto: Helsingør station

DSB

Plads til alle på rejsen
mod det bæredygtige

# Ledelsens sammenfatning

Togdriften har i årets første ni måneder været udfordret særligt for Fjern- & Regionaltog. DSB har stor fokus på at styrke punktligheden og sikre bedre kundeoplevelser ved driftsforstyrrelser. Resultat før skat er fortsat positivt trods udfordringerne, og de store investeringsprogrammer skrider frem.

### Store driftsudfordringer i 2026. Fremdrift i investeringsprogrammerne

Perioden er særligt kendetegnet ved:

- Passageromsætningen for Fjern- & Regionaltog er på niveau med sidste år
- Passageromsætningen er steget for S-tog
- Driftsudfordringerne har medført lavere kundepunktlighed og færre solgte rejser
- Vækst i antal rejser med S-tog i 3. kvartal
- Fortsat fokus på at styrke DSB's beredskab ved større hændelser

DSB opnåede et resultat før skat på 314 mio. kr. i årets første ni måneder mod 630 mio. kr. i samme periode sidste år. De omfattende driftsudfordringer i 2026 har medført øgede omkostninger til erstatningstransport og rejsetidsgaranti. De fleste øvrige driftsomkostninger er faldet eller på niveau med samme periode sidste år.

DSB's investeringer i fremtidens tog og infrastruktur skrider fortsat frem, og løbende ibrugtagninger medfører stigende afskrivninger.

I perioden er der blandt andet gjort fremskridt i arbejdet med at etablere det nye S-togsværksted i Vinge og den videre udvikling af Postbyen.

### Utilfredsstillende punktlighed for Fjern- & Regionaltog

Togdriften for Fjern- & Regionaltog har været særdeles udfordret i 2026. Kundepunktligheden har i årets første ni måneder været utilfredsstillende lav og ligget på 63,7 procent målt på, hvor mange der kommer frem med mindre end 3 minutters forsinkelse. Dog er mere end 85 ud af 100 kunder i Fjern- & Regionaltog kommet frem med mindre end 10 minutters forsinkelse.

For at forbedre driften og kundepunktligheden har DSB sat en række initiativer i gang. Punktligheden er fra 2. til 3. kvartal steget fra 58,6 procent til 65,3 procent. De igangsatte initiativer har bidraget til forbedringen af punktligheden. Arbejdet fortsætter, da niveauet stadig er utilfredsstillende.

Banedanmark har i 2026 fundet ekstraordinært mange fejl på skinner og sporskifter, som af sikkerhedsmæssige årsager har resulteret i hastighedsnedsættelser. Det presser fortsat kundepunktligheden og svækker køreplanens robusthed. Særligt fejl på strækningen København–Ringsted via Køge Nord medfører længere rejsetider og gør togtrafikken mere sårbar over for driftsforstyrrelser.

Der har i årets første ni måneder været et fald i antal rejser med Fjern- & Regionaltog på 3 procent sammenholdt med samme periode året før.

### S-tog på ret kurs

Kundepunktligheden for S-tog har i årets første ni måneder ligget på 92,3 procent og dermed lige under kontraktmålet på 92,4 procent. Det forventes, at målet for året opnås.

Der har i 2026 samlet set været færre rejser med S-tog end i 2025. Efter afslutningen af sporarbejderne på Nordbanen er udviklingen vendt. Der har i 3. kvartal været en stigning på 5 procent i antal rejser i forhold til sidste år.

### Stærkere beredskab skal sikre bedre kundeoplevelser ved større hændelser

DSB er i gang med at styrke beredskabet ved større driftsforstyrrelser. Målet er at give kunderne en bedre oplevelse ved større hændelser og forsinkelser under sporarbejder. Der arbejdes blandt andet med initiativer som hurtigere hjælp på stationerne, en live blog med rejseoverblik og råd samt tidligere indsættelse af togbusser. En tværgående taskforce arbejder på at forbedre håndteringen og sikre en mere ensartet indsats i hele organisationen.

Der er også fokus på at forbedre punktligheden generelt, blandet andet gennem tæt opfølgning på seks daglige lyntogsafgange mellem landsdelene. De er valgt, fordi mange kunder rejser med dem, og fordi forsinkelser og aflysninger i 1. halvår påvirkede omkring 375.000 kunder. Hver

## Udvalgte hovedtal

| Beløb i mio. kr. | 3. kvt. 2026 | 3. kvt. 2025 | 1.-3. kvartal 2026 | 1.-3. kvartal 2025 |
|---|---|---|---|---|
| Passageromsætning Fjern- & Regionaltog | 1.060 | 1.057 | 3.081 | 3.110 |
| Passageromsætning S-tog | 497 | 454 | 1.490 | 1.449 |
| Trafikkontraktindtægter | 915 | 905 | 2.684 | 2.790 |
| Indtægter i alt | 3.018 | 2.971 | 8.959 | 9.057 |
| Omkostninger i alt | 2.512 | 2.430 | 7.680 | 7.667 |
| Resultat før skat | 165 | 277 | 314 | 630 |
| Antal rejser Fjern- & Regionaltog (mio.) | 14,7 | 15,2 | 43,3 | 44,6 |
| Antal rejser S-tog (mio.) | 27,1 | 25,9 | 81,6 | 82,7 |
| Kundepunktlighed Fjern- & Regionaltog (procent) | 65,3 | 73,5 | 63,7 | 73,9 |
| Kundepunktlighed S-tog (procent) | 92,7 | 94,2 | 92,3 | 95,3 |

dag følger vi op på, om togene bliver klargjort og afgår til tiden. Vi sammenholder erfaringer og løsninger med den faktiske togdrift. Banedanmark inddrages, når der er behov for det. Indsatsen udvides løbende til flere afgange med mange kunder.

## Overtaget trafik

1. september overtog DSB driftsansvaret for togtrafikken i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen fra GoCollective. Trafikken drives via datterselskabet DSB Vores Tog A/S.

Som led i overtagelsen har DSB indgået en midlertidig aftale med Midtjyske Jernbaner (MJ) om leje af to Desiro-dieseltogsæt for at sikre tilstrækkelig kapacitet på strækningen. DSB er i dialog med MJ om at forlænge lejeaftalen for en mere stabil togdrift og en robust overgang.

## Rigsrevisionens undersøgelse af indkøb af IC5

Rigsrevisionen har gennemført en undersøgelse af DSB's køb af IC5-eltogsæt. Resultatet af undersøgelsen findes på Rigsrevisionens hjemmeside: Beretning om DSB's køb af IC5-tog | Rigsrevisionen.

DSB har i forbindelse med offentliggørelse af undersøgelsen udsendt en pressemeddelelse: DSB fastholder fokus på levering af IC5-tog.

## Forventet resultat for 2026

I årsrapporten for 2025 forventede DSB et positivt resultat før skat for 2026 i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. I halvårsrapporten blev forventningen nedjusteret til 50-150 mio. kr. Den forventning fastholdes.

## Forventninger til togdriften i 2027

Moderniseringen af jernbanen med nye signaler, elektrificering, sporfornyelser og hastighedsopgraderinger er nødvendig for på sigt at sikre høj og stabil punktlighed samt skabe kapacitet til flere afgange og kortere rejsetider.

Køreplanen for 2027 bliver som følge heraf påvirket af en række samtidige og indgribende infrastrukturarbejder. Det omfatter blandt andet sporfornyelser mellem Høje Taastrup og Roskilde samt Ringsted og Slagelse, renovering af tunnelrørene under Storebælt, udrulning af nyt signalsystem mellem Fredericia og Sønderjylland, elektrificeringsarbejder omkring Aarhus og Aalborg samt kapacitetsbegrænsninger ved København H. Samtidig betyder den forsinkede elektrificering af Aahus H, at DSB ikke kan gennemføre den planlagte elektriske drift nord for Fredericia (til Aarhus og Aalborg) i hele 2027.

Infrastrukturarbejderne reducerer i perioder kapaciteten væsentligt. Alene i landsdelstrafikken forventes en markant kapacitetsreduktion. For kunderne vil det i perioder betyde færre afgange, længere rejsetider og reduceret siddepladskapacitet. På enkelte strækninger vil der desuden være behov for togskifte eller togbusser. Kundepåvirkningen vil være størst i myldretiden, hvor kapaciteten er mest presset. Der vil i perioder også være ændringer i aften- og nattetimerne - herunder togskifte og togbbusser omkring Aarhus.

For at styrke robustheden i køreplanen vil DSB blandt andet reducere antallet af afgange på særlige strækninger, indarbejde længere køretider og ophold samt indsætte reservetog på udvalgte stationer. Initiativerne skal begrænse risikoen for, at forsinkelser spreder sig på tværs af nettet i en periode, hvor togdriften er særligt sårbar samt medvirke til at forbedre kundepunktligheden, som er vigtigt for kunderne.

Vi har sat ind for at forbedre punktligheden og styrke hjælpen ved driftsforstyrrelser. Punktligheden blev bedre i 3. kvartal. Niveauet er stadig ikke tilfredsstillende. Arbejdet fortsætter.

Flemming Jensen, administrerende direktør

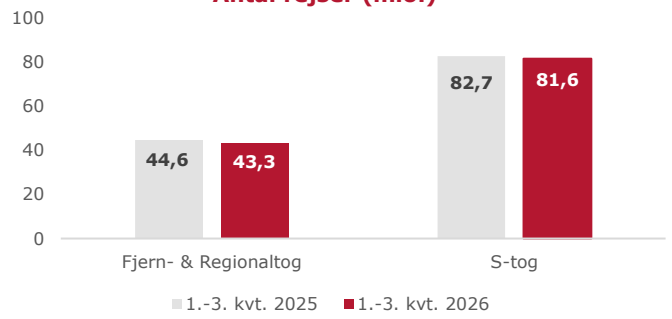
Taastrup, 12. november 2026

| | |
|---|---|
| Peter Schütze<br>Bestyrelsesformand | Flemming Jensen<br>Administrerende direktør |

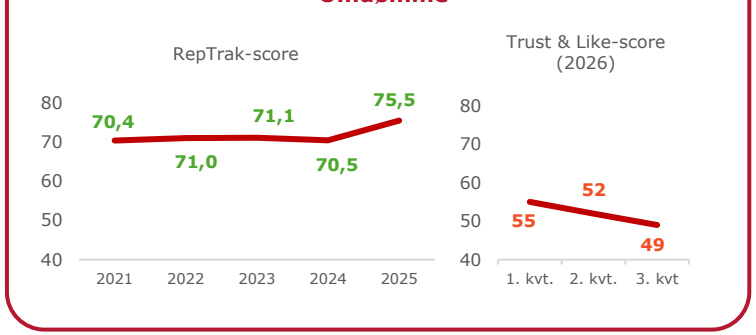


Foto: Jernbanebyen

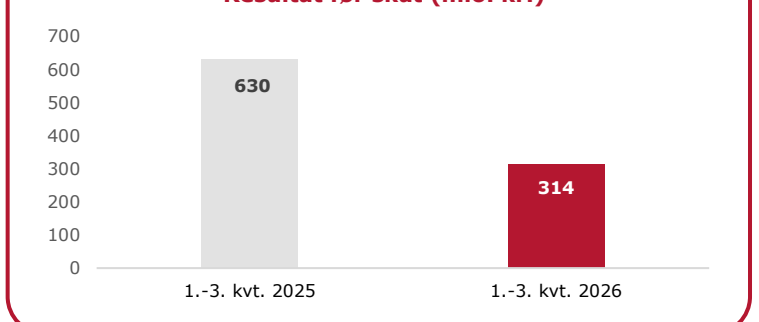
# Grafisk overblik



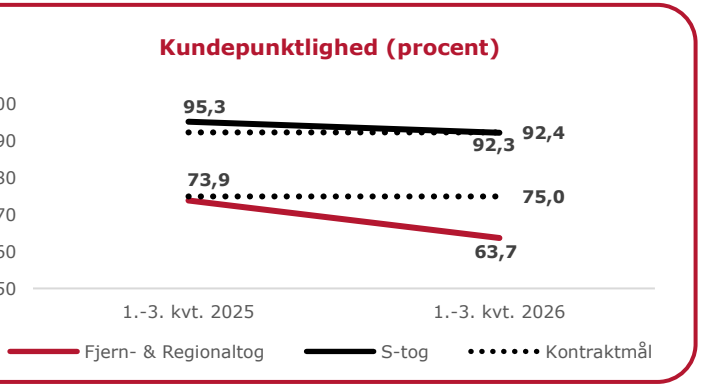

- Antal rejser er påvirket af driftsudfordringerne og er faldet med 3 procent i Fjern- & Regionaltog og 1 procent i S-tog.




- Målinger af DSB's omdømme foretages af ny leverandør fra 1. januar 2026. Tallene er derfor ikke direkte sammenlignelige.



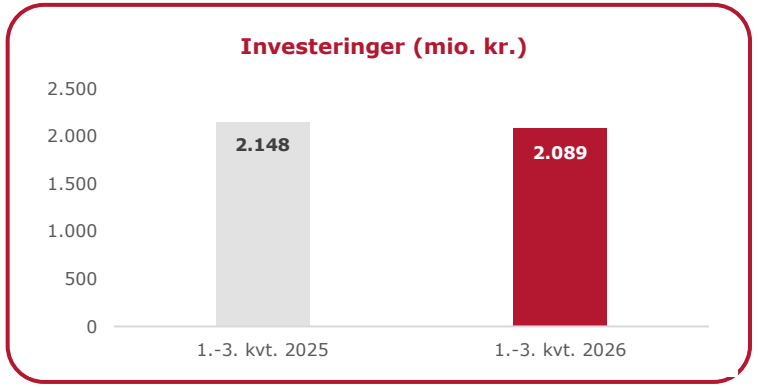

- Resultatudviklinger hænger blandt andet sammen med, at 2025 var påvirket af to større engangsforhold.




- Kundepunktligheden har ligget under kontraktmålet for både Fjern- & Regionaltog og S-tog. Det er forventningen, at S-tog vil nå kontraktmålet for året.



Foto: Esbjerg station




- Investeringerne i fremtidens elektriske togmateriel og nye værksteder skrider frem.

# Finansielt overblik

## Hoved- og nøgletal

| Koncern | 3. kvt. 2026 | 1.-3. kvartal 2026 | 2025 | Vækst Abs. | Pct. | Hele året 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Resultatopgørelse (mio. kr.)** | | | | | | |
| Nettoomsætning | 2.849 | 8.378 | 8.424 | -46 | -1 | 11.283 |
| Resultat før af- og nedskrivninger | 506 | 1.279 | 1.390 | -111 | -8 | 1.816 |
| Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver | -314 | -909 | -745 | -164 | 22 | 1.048 |
| Resultat af primær drift | 192 | 370 | 645 | -275 | -43 | 768 |
| Finansielle poster, netto | -27 | -56 | -15 | -41 | -273 | -36 |
| Resultat før skat | 165 | 314 | 630 | -316 | -50 | 732 |
| Periodens resultat | 136 | 253 | 500 | -247 | -49 | 572 |
| **Balance (mio. kr.)** | | | | | | |
| Balancesum | 23.763 | 23.763 | 19.684 | 4.079 | 21 | 19.691 |
| Investeringer i materielle anlægsaktiver | 797 | 2.089 | 2.148 | -59 | -3 | 3.311 |
| Egenkapital i alt | 7.056 | 7.056 | 6.627 | 429 | 6 | 6.714 |
| Rentebærende gæld, netto | 10.382 | 10.382 | 7.011 | 3.371 | 48 | 8.314 |
| **Nøgletal*** | | | | | | |
| Indtjeningsgrad (EBITDA-margin) | 17,8 | 15,3 | 16,5 | -1,2 | -7 | 16,1 |
| Overskudsgrad (EBIT-margin) | 6,7 | 4,4 | 7,7 | -3,3 | -43 | 6,8 |
| Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) | 3,7 | 2,4 | 5,2 | -2,8 | -54 | 4,4 |
| Gearing | 5,1 | 6,1 | 3,8 | 2,3 | 61 | 4,6 |
| Soliditetsgrad | 29,7 | 29,7 | 33,7 | -4,0 | -12 | 34,1 |
| **Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede** | 6.268 | 6.271 | 6.298 | -27 | 0 | 6.299 |

*) Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

> ”Driftsudfordringerne har øget omkostningerne til erstatningstransport og rejsetidsgarantien. De øvrige driftsomkostninger er faldet. Vi fastholder fokus på omkostningerne resten af året.”
>
> Pernille Damm Nielsen, økonomidirektør

**Resultat før skat**

**314 mio. kr.**

2025: 630 mio. kr.

I årets første ni måneder udgjorde resultat før skat 314 mio. kr. mod 630 mio. kr. i samme periode sidste år.

Resultatet er blandt andet påvirket af:

- Stigning i omkostninger til erstatningstransport og rejsetidsgaranti
- Fald i øvrige driftsomkostninger
- Højere personaleomkostninger som følge af den almindelige lønudvikling og hensættelser til tildelte feriefridage
- Højere afskrivninger som konsekvens af de seneste års investeringer

Følgende særlige forhold har påvirket resultatet og udviklingen i forhold til samme periode sidste år:

- Kompensation i 2025 på 82 mio. kr. vedrørende afgivelsen af Øresundstrafikken for 2024
- Omkostningsreduktion i 2025 på 170 mio. kr. vedrørende efterregulering af moms for 2024
- Nedskrivning på 24 mio. kr. vedr. IT samt tilbageførsel af hensættelse på 57 mio. kr. efter afklaring af gammel retssag

**Investeringer**

**2.089 mio. kr.**

2025: 2.148 mio. kr.

DSB har i årets første ni måneder investeret 2.089 mio. kr. (2.148 mio. kr.) i materielle anlægsaktiver. Investeringerne vedrører primært fremtidens elektriske togmateriel og nye værksteder.

Pr. 30. september 2026 udgjorde rentebærende gæld, netto 10.382 mio. kr. og er dermed steget med 2.068 mio. kr. siden 31. december 2025. Stigningen er primært drevet af finansieringen af investeringerne i nyt togmateriel og overtagelsen af togmateriel fra GoCollective. Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 56 mio. kr. (15 mio. kr.).

Likviditetsberedskabet har været solidt og stabilt i perioden og udgjorde ved udgangen af september 7,1 mia. kr. Likviditeten tilpasses løbende gennem obligationsudstedelser og/eller banklån i takt med øget finansieringsbehov.

**Rejser med DSB**

43,3 mio. (Fjern- & Regionaltog)

81,6 mio. (S-tog)

2025: 44,6 og 82,7 mio.

Antallet af rejser med Fjern- & Regionaltog faldt med 3 procent i årets første ni måneder sammenholdt med samme periode året før. Udviklingen hænger primært sammen med de udfordringer, der har påvirket togdriften i 2026.

Der har i 2026 været et fald i antal rejser med S-tog på 1 procent. Udviklingen er vendt i 3. kvartal, hvor der har været en stigning på 5 procent sammenlignet med samme kvartal sidste år.

DSB's omdømme er faldet siden årets begyndelse og nåede sit laveste niveau i juli med en score på 48. Siden da ser tilbagegangen ud til at være bremset, og omdømmet har stabiliseret sig. Den samlede Trust and Like-score var 52 i årets første ni måneder.

**Kundepunktlighed**

63,7% (Fjern- & Regionaltog)

92,3% (S-tog)

2025: 73,9 og 95,3 procent

Kundepunktligheden i Fjern- & Regionaltog lå i årets første ni måneder på 63,7 procent, hvilket er utilfredsstillende. I 3. kvartal steg punktligheden fra 58,6 til 65,3 procent. Det tyder dermed på, at de omtalte igangsatte initiativer bidrager til forbedringer.

For S-tog lå kundepunktligheden for årets første ni måneder på 92,3 procent - lige under kontraktmålet på 92,4 procent. Det er forventningen, at målet nås inden årets udgang.

Produktionen var i årets første ni måneder 2 procent lavere end i samme periode sidste år, målt i pladskilometer. Passageromsætningen var på niveau med sidste år. Den blev opnået med en lavere produktion. Derfor steg passageromsætningen pr. pladskilometer med 2 procent.

Omkostningerne pr. pladskilometer steg 6 procent. Det skyldes lidt højere omkostninger og en lavere produktion.

## Forventninger til resultat før skat for 2026

DSB fastholder forventningen om et resultat før skat for 2026 på 50-150 mio. kr. I årsrapporten for 2025 var forventningen 200-300 mio. kr. Den blev nedjusteret i halvårsrapporten.

## Begivenheder efter 30. september 2026

Der er ikke indtruffet begivenheder efter balancedagen 30. september 2026, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på delårsmeddelelsen for 1.-3. kvartal 2026.

## Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på delårsmeddelelsen for 1.-3. kvartal 2026.

## Hoved- og nøgletal (fortsat)

| Koncern | 3. kvt. 2026 | 1.-3. kvartal 2026 | 1.-3. kvartal 2025 | Vækst Abs. | Vækst Pct. | Hele året 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rejser med DSB (mio.)** | | | | | | |
| Antal rejser i Fjern- & Regionaltog | 14,7 | 43,3 | 44,6 | -1,3 | -3 | 59,9 |
| Antal rejser i S-tog | 27,1 | 81,6 | 82,7 | -1,1 | -1 | 111,1 |
| **Omdømme** | | | | | | |
| DSB[1)] | 49 | 52 | 70,4[2)] | - | - | 70,1 |
| **Kundepunktlighed (procent)** | | | | | | |
| Fjern- & Regionaltog | 65,3 | 63,7 | 73,9 | -10,2 | -14 | 76,6 |
| S-tog | 92,7 | 92,3 | 95,3 | -3,0 | -3 | 96,0 |
| **Produktivitet (øre/km)** | | | | | | |
| Passageromsætning pr. pladskilometer | 35,6 | 36,2 | 35,5 | 0,7 | 2 | 35,4 |
| Omkostninger pr. pladskilometer | 61,0 | 63,6 | 60,2 | 3,4 | 6 | 61,1 |

*) Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

1) DSB har pr. 1. januar 2026 skiftet leverandør af omdømmemålinger. Tallene er derfor ikke direkte sammenlignelige. I 2025 er data for januar og februar ikke tilgængelige. Tallet er dermed udtryk for målinger i marts-september.

# Kunder

Driftsforstyrrelser og sporarbejder prægede togtrafikken i årets første ni måneder. Det har påvirket kundepunktlighed og rejsetal.
**For S-tog er udviklingen vendt i 3. kvartal.**

## Togdriften har været udfordret i 2026

Fjern- & Regionaltog har blandt andet været påvirket af omfattende infrastrukturarbejder, hastighedsnedsættelser og hændelser med nedfaldne køreledninger. Driften har desuden været udfordret af problemer med planlægnings- og driftsafviklingssystemet IVU.rail, aldrende togmateriel og vintervejret i årets første måneder. På Sjælland var især regionaltogstrafikken i myldretiden påvirket, mens ombygningen af Aarhus Hovedbanegård medførte længere rejsetider og behov for togbusser i Jylland. Der har i årets første ni måneder været et fald i antal rejser på 1,3 mio. svarende til 3 procent i forhold til samme periode sidste år.

S-togs drift og kundepunktlighed har i årets første ni måneder været påvirket af infrastrukturfejl, forlængede sporarbejder, vintervejr og rekordmange hastighedsnedsættelser. Disse forhold har betydet et fald i antal rejser med S-tog på 1,1 mio. eller 1 procent i forhold til samme periode sidste år.

## Færre rejser med Fjern- & Regionaltog

På Sjælland er antal rejser med Fjern – & Regionaltog faldet med 0,3 mio. eller 1 procent. Flere kunder tager nu igen S-tog i stedet for Kystbanen efter afslutningen af sporarbejderne på Nordbanen. Desuden har kunderne været særlig hårdt ramt af driftsforstyrrelserne i myldretiden på strækningerne Høje Taastrup-Roskilde og Slagelse-København.

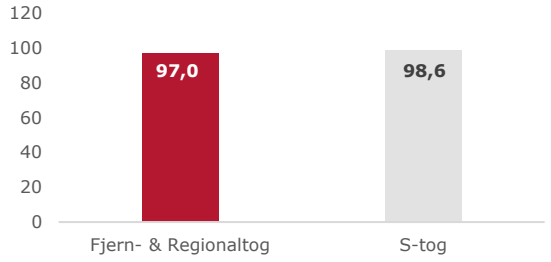
I Vest (Jylland og Fyn) har infrastrukturarbejderne omkring Aarhus H medført forlængede rejsetider, indsættelse af togbusser samt et fald i udbuddet af Orange-produkter. Ændringerne har været medvirkende til et fald på 0,7 mio. rejser svarende til 8 procent. Faldet er dog væsentligt lavere i 3. kvartal end i starten af året.

Togtrafikken Øst/Vest (over Storebælt) har i 2026 været hårdt ramt af sporarbejder, hastighedsnedsættelser og nedfaldne køreledninger. Det har haft stor indflydelse på punktligheden og kundeoplevelsen og betydet, at antal rejser i landsdelstrafikken i årets første ni måneder er faldet med 5 procent (0,4 mio. rejser).

FIGUR 1:

**Kunder i 1.-3. kvartal**

INDEKS I FORHOLD TIL 2025




## Kunderne er tilbage i S-tog

Der har samlet set været et fald i antal rejser med S-tog i 2026. I 3. kvartal er udviklingen vendt. Her var der en vækst på 1,3 mio. rejser eller 5 procent i forhold til 3. kvartal 2025. Kunderne er dermed tilbage i S-togene, efter at de massive sporarbejder på S-banen er afsluttet.

DSB vil gerne have endnu flere kunder til at vælge S-toget. Der er derfor iværksat flere indsatser, som blandt andet omfatter:

- Kampagnen 'Gør afstanden kortere' fremhæver S-togets fordele: Afgange hvert 10. minut, natdrift fredag og lørdag, gratis cykel og mulighed for at tage to børn gratis med på voksenbillet. Kampagnen vises på digital-tv, i biografer, på sociale medier og outdoor-flader i Storkøbenhavn
- 2-for-1 i september: Alle lørdage og søndage i september kunne kunder, der checkede ind med DSB-appen, tage en ven gratis med i S-toget
- 8. september blev linje C til Læselinjen i samarbejde med syv folkebiblioteker. Her kunne kunderne blandt andet møde forfattere, høre oplæsninger, deltage i fælleslæsning og kreative aktiviteter samt låne bøger

Formålet med indsatserne er både at skabe flere rejser samt at styrke fortællingen om S-toget som et nemt, socialt og attraktivt transportvalg.

## 1 mia. km - og stadig klar til afgang

**IC3-togsættene har været i kommerciel drift siden 1990. I august 2026 rundede de over 1 mia. kørte kilometer. Det svarer til 25.000 gange rundt om jorden.**

# Togdrift

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog var ikke tilfredsstillende i årets første ni måneder. Der er fortsat fokus på at forbedre togdriften og kundepunktligheden med flere igangsatte initiativer.

### Fjern- & Regionaltog

Kundepunktligheden var 63,7 procent i årets første ni måneder og dermed fortsat ikke tilfredsstillende. I 3. kvartal blev kundernes rejser især påvirket af:

- Nødvendige infrastrukturarbejder og hastighedsnedsættelser flere steder
- Forsinkelser på infrastrukturprojekter på Vestfyn og Sjælland, som udfordrede togdriften i juli
- Mangel på togførere, der førte til færre afgange hen over sommeren
- Fejl på kørestrømsanlæg og kabler, der blev gravet over og medførte større driftsforstyrrelser i august og september

DSB arbejder målrettet på at forbedre driften og kundepunktligheden. Derfor er der sat initiativer i gang inden for blandt andet togdrift, planlægning, vedligeholdelse, trafikinformation og samarbejdet med Banedanmark. Ved udgangen af 3. kvartal var 20 initiativer gennemført, mens 32 var undervejs.

Fra 2. til 3. kvartal steg kundepunktligheden inden for 3 minutter fra 58,6 procent til 65,3 procent. Niveauet er fortsat utilfredsstillende, men den positive udvikling indikerer, at de igangsatte initiativer er med til at forbedre punktligheden.

Der er desuden stort fokus på at forbedre kundeoplevelsen ved større hændelser.




### S-tog

For S-tog var kundepunktligheden 92,3 procent i årets første ni måneder. I sommermånederne lå den over målet på 92,4 procent, men større driftsforstyrrelser i september trak ned. Det skyldes især mangel på S-baneførere. DSB har sat ekstra rekruttering i gang for 2026 og 2027.

Defekte smørepotter på S-banen har medført ekstraordinært hjulslid, så det har været nødvendigt at tage flere togsæt ud af drift og justere køreplanen frem til minimum næste køreplansskifte. DSB er i dialog med Banedanmark og deres leverandører om problemet. Fra 23. september kører Ringbanen hvert 10. minut, og nogle afgange køres med kortere tog. Der kan løbende blive behov for yderligere tilpasninger på S-togsnettet. 22. september orienterede DSB Plus og Pendlerrelationsprogrammet pendlere på S-banen med kort til eller fra zone 1 og 2 om ændringerne. Samtidig fik de kunder, der havde givet samtykke, 100 point til DSB Plus.

### IVU: Fortsat stabilisering

I 1. halvår 2026 påvirkede implementeringen af planlægnings- og driftsafviklingssystemet IVU.rail kundepunktligheden negativt. Det skyldtes fejl i systemet og udfordringer i planlægningsprocesserne. Siden er der gennemført en række forbedringer, herunder justeringer af systemopsætningen, fejlrettelser, systemopgraderinger og tilpasninger af planlægningsprocesserne.

Arbejdet fokuserer fortsat på fire hovedspor: at overholde arbejdstidsreglerne og etablere mere robuste vagtplaner, at vende tilbage til de normale planlægningsprocesser, at rette fejl og opgradere systemet samt at træne og støtte medarbejderne med tæt opfølgning på driften.

Tiltagene har bidraget til en mere stabil drift. Hovedparten af udfordringerne fra 1. halvår er håndteret, og arbejdet med yderligere forbedringer fortsætter.

### Hastighedsnedsættelser presser fortsat kundepunktligheden

Hastighedsnedsættelser og omfattende infrastrukturarbejder var væsentlige årsager til den lave kundepunktlighed i 1. halvår og påvirker fortsat køreplanens robusthed. På strækningen mellem København og Ringsted via Køge Nord er der fundet flere fejl på skinnerne, som fører til midlertidige hastighedsnedsættelser og længere rejsetid.

Det gør det vanskeligt at afvikle togtrafikken som planlagt og begrænser mulighederne for at håndtere mindre driftsforstyrrelser. Forsinkelser kan derfor lettere påvirke den øvrige togtrafik. DSB følger løbende op på forholdene sammen med Banedanmark, og hvor det er muligt, bliver køreplanen tilpasset for at understøtte en mere stabil drift.

### Togflådens driftsstabilitet

Driftsstabiliteten for DSB's togflåde har samlet set udviklet sig tilfredsstillende i 2026, men niveauet varierer fortsat mellem materieltyperne. Efter en stærk udvikling i årets første måneder, hvor den samlede driftsstabilitet flere gange lå over målsætningen, er niveauet faldet i løbet af sommeren og 3. kvartal.

DSB arbejder på at reducere tilbagevendende fejl, håndtere driftskritiske fejl bedre og forbedre koordineringen mellem togdriften og værkstederne. Det skal gøre det muligt at opdage og udbedre fejl tidligere og sikre, at flere tog når den planlagte vedligeholdelse. Det skal understøtte en mere stabil togdrift og DSB's initiativer til at forbedre kundepunktligheden.

"Punktlighed er DSB's vigtigste prioritet. Derfor arbejder vi målrettet med de initiativer, som styrker robustheden i driften, reducerer konsekvenserne af forstyrrelser og sikrer, at kunderne kommer frem til tiden."

Erik Merkes Nielsen, direktør Drift

# Investeringer

DSB's investeringsprojekter forløber stadig overordnet efter planen. Der er fortsat opmærksomhed på de udfordringer og risici, der knytter sig til projekterne.

### Grønt lys til S-togsværksted i Vinge

Frederikssund Byråd har godkendt planerne for DSB's kommende værksted til de fuldautomatiske S-tog i Vinge. Dermed har projektet fået grønt lys efter en længere lokalplansproces.



Foto: Projektkontor i Vinge

Værkstedet placeres ved Frederikssundbanen og den kommende Frederikssundmotorvej. Området bliver cirka 48 hektar og skal blandt andet rumme en 25.000 m² hovedværkstedshal, vaske- og graffiti-faciliteter samt omkring 14 km interne spor.

Anlægsarbejdet forventes at starte i 2027, og værkstedet skal stå klar i 2031. Projektet kan skabe op mod 300 arbejdspladser i Frederikssund Kommune.

Der etableres støjafskærmning og en ekstra broforbindelse ved Vinge Station. Selve bygningen forventes DGNB Guld-certificeret. Der er dermed fokus på bæredygtighed i både byggeri og drift.

### IC5-eltogsæt

Investeringen i de nye IC5-eltogsæt skrider fremad med henblik på idriftsættelse af de første eltogsæt i 2027. Idriftsættelsen med passagerer bliver gennemført som en del af det testprogram, som producenten Alstom gennemfører.

Alstom leverede i august den dokumentation, der danner grundlag for opstart af myndighedsgodkendelsen, så eltogsættene kan godkendes til drift i Danmark. Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, ERA, har bekræftet modtagelsen af dokumentationen, og godkendelsesprocessen er påbegyndt.

### EC-vognformationer

Leverancen af de første otte EC-vognformationer er afsluttet, og anden delleverance er påbegyndt. Det betyder, at EC-vognformationer med inaktive styrevogne nu også sættes i passagerdrift. De vognformationer, der er leveret uden styrevogn, får tilkoblet en og bliver testet, før de sættes tilbage i passagerdrift. I første omgang vil alle styrevogne være inaktive og blive anvendt som almindelige passagervogne.

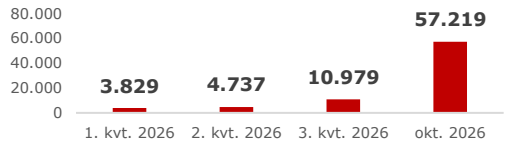
**Lige nu er fokus helt konkret på at skabe mere kapacitet til kunderne.**

DSB følger driftsstabiliteten nøje for de EC-vognformationer, der er i drift. Erfaringen viser, at nyt togmateriel typisk har en lav driftsstabilitet i opstarten. Det har også været tilfældet for EC-vognformationerne. I de seneste måneder er driftsstabiliteten dog forbedret, og særligt i september og oktober har der været en markant stigning.

FIGUR 2:

**Driftsstabilitet EC-vognformationer**

(ANTAL KØRTE KILOMETER MELLEM HÆNDELSER)




### Fremtidens S-bane

28. september har DSB indgået aftale med Hitachi Rail Denmark A/S om levering af understøttende systemer til fremtidens fuldautomatiske S-tog. Kontrakten omfatter blandt andet systemer til trafikinformation, informations- og nødkald, videoovervågning samt detektering af personer og genstande i sporene ved perronerne. Systemerne er en forudsætning for en sikker og sammenhængende fuldautomatisk drift på S-banen.

Hitachi skal levere og installere systemerne på alle nuværende S-togsstationer og i driftscentret. Herudover skal Hitachi stå for drift, overvågning og vedligeholdelse af systemernes soft- og hardware. Systemerne forventes at være installeret på hele S-banen med udgangen af 2036.

DSB's testspor ved S-togsværkstedet i Taastrup er nu etableret, hvor det eksisterende spor på godt 500 meter er renoveret. Testsporet skal fremover bruges af Siemens til at teste signalsystemet til fuldautomatisk drift (CBTC GoA4).

### Project Downtown, Postbyen, København

Ejendomsprojektet gennemføres i partnerskab med Danica Ejendomsselskab P/S. Nedrivningen er afsluttet, og udførelsesprojekteringen samt de forberedende arbejder er igangsat. Det er forventningen, at projekteringen afsluttes inden udgangen af 2026, hvorefter byggeriet kan påbegyndes.

### Jernbanebyen

DSB og Banedanmark har indgået en aftale om støjhåndtering i ejendomsprojektet Jernbanebyen. Lokalplanen for området er derfor sendt til politisk behandling samt offentlig høring med forventet endelig vedtagelse i 1. halvår 2027.

Vedtagelsen forudsætter blandt andet godkendelse af et aktstykke om arealudveksling med Banedanmark samt en aftale med Københavns Kommune om kommunale funktioner i området.

Når lokalplanen er endeligt vedtaget, forventer DSB at igangsætte processen med at finde en joint venture-partner til projektet.

# Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt delårsmeddelelsen for 1.-3. kvartal 2026 for DSB.

Delårsmeddelelsen, der hverken er revideret eller reviewet af virksomhedens revisorer, er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at delårsmeddelelsen giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 30. september 2026 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for perioden 1. januar - 30. september 2026.

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

Taastrup, 12. november 2026

## Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Pernille Damm Nielsen
Økonomidirektør

Jürgen Müller
Direktør for Strategi & Togmateriel

Erik Merkes Nielsen
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

# Øvrige virksomhedsforhold

## Finanskalender 2026

Forventet offentliggørelse af årsrapport og afholdelse af virksomhedsmøde:

| | |
|---|---|
| Årsrapport 2026 | 11. februar 2027 |
| Virksomhedsmøde | 16. marts 2027 |

## Publikationer

Delårsmeddelelse 1.-3. kvartal 2026 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 By-, Land- og Transportministeriet

### Revision

EY
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

### Bank

Nordea Danmark, Filial af Nordea Bank Abp, Finland

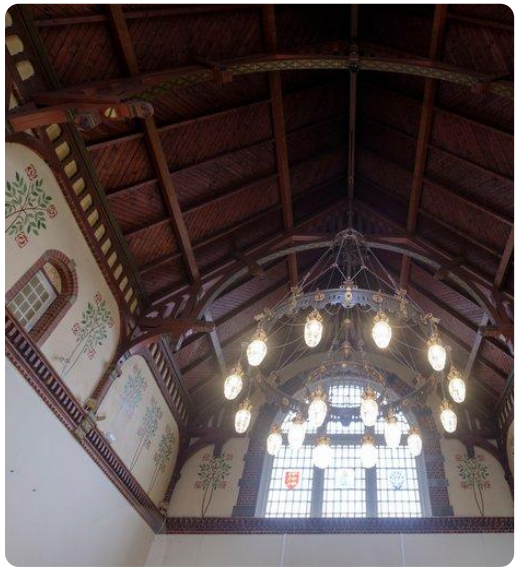


Foto: Udsmykning i loft på Esbjerg station

## Nøgletalsdefinitioner

| |
|---|
| **Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med nedenstående:** |
| **Indtjeningsgrad** (EBITDA-margin) = Resultat før af- og nedskrivninger x 100 / Nettoomsætning |
| **Overskudsgrad** (EBIT-margin) = Resultat af primær drift x 100 / Nettoomsætning |
| **Afkast af investeret kapital efter skat** (ROIC efter skat) = Resultat af primær drift efter skat (NOPLAT) x 100 / (gennemsnitlig Egenkapital + gennemsnitlig Rentebærende gæld, netto) |
| **Gearing** = Rentebærende gæld, netto / Resultat før af- og nedskrivninger |
| **Soliditetsgrad** = Egenkapital x 100 / balancesum |
| **Antal rejser (eller kunder) =** Faktiske antal rejser og kunder opgjort på baggrund af tællemodeller og salgsdata |
| **Omdømme =** Det beregnede gennemsnit opgjort månedsvis efter målinger baseret på løbende 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 Caliber efter Trust and Like-modellen |
| **Kundepunktlighed Fjern- & Regionaltog =** Antallet af passagerer, der benytter rettidige tog (inden for 2:59 efter planlagt ankomst) i forhold til det samlede antal passagerer |
| **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 |
| **Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km) =** Passageromsætning / Pladskilometer<br>Illustrerer passageromsætning pr. udbudt pladskilometer, hvor Pladskilometer beregnes som antal sæder en litra-enhed rummer ganget med antal kørte kilometer |
| **Omkostninger pr. pladskilometer (øre/km) =** (Driftsomkostninger + Af- og nedskrivninger) / Pladskilometer<br>Illustrerer omkostninger pr. udbudt pladskilometer, hvor Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte kilometer |
| **Kørte kilometer =** Antal kilometer, som togmateriellet fordelt på materieltyper har kørt i perioden. Et tog, som kører med sammenkoblede togsæt eller -vogne, genererer én kilometer pr. togsæt/-vogn |
| **Antal kørte kilometer mellem hændelser** (også betegnet MDBF) **=** Antallet af kilometer mellem materieltekniske hændelser, som forårsager forsinkelser og aflysninger fordelt på materieltyper |




Telegade 2, 2630 Taastrup, CVR nr. 25050053