

Halvårs- rapport



Plads til alle på rejsen
mod det bæredygtige



20 26

Foto: Næstved station

Ledelsens sammenfatning

Kundepunktigheden for særligt Fjern- & Regionaltog har i 1. halvår været udfordret. DSB har et vedvarende fokus på at levere togrejser til kunderne og arbejder løbende på at forbedre driften. Trods udfordringerne i driften er resultatet for halvåret positivt, og investeringsprogrammerne skrider frem.

Resultat før skat udgjorde i 1. halvår et overskud på 149 mio. kr.

Følgende kendetegner halvåret:

- Fald i passageromsætning
- Kundepunktighed og antal rejser negativt påvirket af driftsudfordringer
- Stigning i omkostninger til erstatningstransport og kompensation til kunderne via DSB's rejsetidsgaranti
- Initiativer, der vil skabe forbedringer i driften, har højeste prioritet
- Obligationsudstedelse viser investortiltro
- Forventet resultat for 2026 nedjusteres

Et udfordrende halvår for driften

Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog lå i 1. halvår på 62,8 procent. Kontraktmålet er 75,0 procent.

Omfattende infrastrukturarbejder, implementering af et nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem samt hårdt vintervejr i årets første måneder har påvirket driftsafviklingen negativt.

Udfordringerne har blandt andet medført længere genoprettelsestider. I DSB arbejder vi målrettet på at reducere fejlomfanget.

Punktigheden forbedrede sig i marts, men blev i 2. kvartal presset af et historisk højt antal hastighedsnedsættelser som følge af fejl på skinner og sporskifter. Banedanmark vurderer, at

punktigheden for Fjern- & Regionaltog alene i maj ville have været op til 20 procentpoint højere uden hastighedsnedsættelserne.

Derudover har to tilfælde af nedfaldne køreledninger på hovedstrækningen hen over Sjælland i april og juni yderligere påvirket driften og dermed punktigheden negativt.

Fokus på forbedringer i Fjern- & Regionaltog

Vi ved, at forsinkelser påvirker mange kunders hverdag. Vi arbejder på at identificere, hvordan kundepunktigheden kan øges i de kommende måneder. Arbejdet peger på, at planlægning og driftsafvikling er centrale drivere bag de aktuelle udfordringer. Der er identificeret 15 konkrete indsatsområder, som skal sikre mere robuste køreplaner med stabile rejser for kunderne. Det omfatter blandt andet større fokus på de tog med størst kundepåvirkning. DSB og Banedanmark arbejder desuden sammen om implementering af en 24-timersregel for sporarbejder med høj

risiko, der sikrer et ekstra døgnns beredskab efter forventet færdiggørelse. Det forventes at give en mere stabil opstart og mulighed for pålidelig trafikinformation til kunderne.

Det er vores forventning, at de igangsatte indsatser for at forbedre punktigheden kan få kunderne tilbage i toget.

S-tog flot tilbage efter udfordringer

Kundepunktigheden for S-tog lå i 1. halvår på 92,1 procent og dermed lidt under kontraktmålet på 92,4 procent. Det hænger primært sammen med de omfattende sporarbejder på Nordbanen samt hastighedsnedsættelser som følge af fejl på skinner og sporskifter. Der er dog sket en væsentlig forbedring i løbet af 2. kvartal, og punktigheden for januar-juli opfylder målet. Dermed er S-tog tilbage på sit høje stabile niveau.

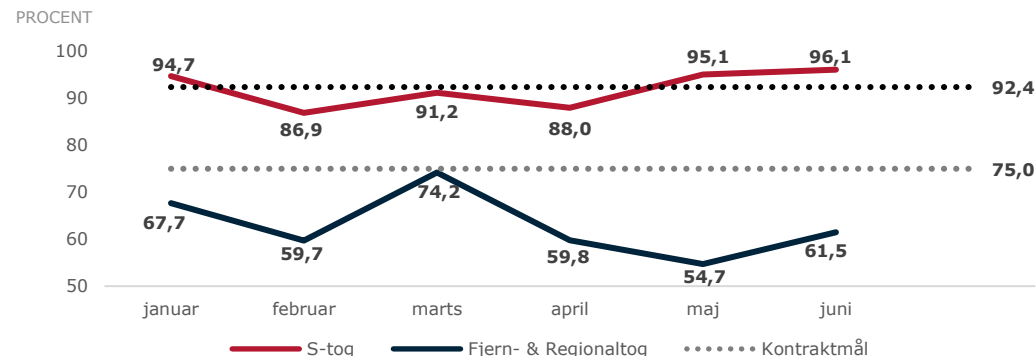
Lavere omkostninger medvirker til positivt resultat

DSB's investeringer medfører øgede afskrivninger, ligesom udfordringerne med kundepunktigheden har resulteret i en stigning i omkostninger til erstatningstransport og kompensation til kunderne via DSB's rejsetidsgaranti. Omvendt har øvrige driftsomkostninger været lavere. Det har medvirket til, at DSB trods udfordringerne i driften har realiseret et positivt resultat før skat for 1. halvår.

Fornyelse af sikkerhedscertifikater

Sikkerhed er afgørende for DSB's drift. I juni har DSB fået fornyet de to femårige sikkerhedscertifikater for henholdsvis Fjern- & Regionaltog og S-tog. Certifikaterne er udtryk for, at DSB fortsat lever op til kravene for sikker togdrift i overensstemmelse med både dansk og europæisk lovgivning.

FIGUR 1:
Kundepunktighed inden for 3 minutter



Trafikstyrelsen har samtidig godkendt DSB som uddannelsescenter. Dermed kan vi fremover ud-danne sikkerhedsklassificerede medarbejdere - også fra andre operatører.

Godkendelserne er vigtige, fordi de både bekræf-ter DSB’s sikkerhedsarbejde og giver muligheder for brug af de nye uddannelsescentre og simula-torer.

DSB har som en del af den internationale jernba-nesikkerhedsuge i uge 25 sat dialog om sikkerhed på dagsordenen. I den forbindelse markerer op-dateringen af sikkerhedscertifikaterne en vigtig milepæl for DSB og understreger vores fokus på at levere en robust og sikker togdrift for alle.

Overtagelse af togtrafik

I henhold til en tillægskontrakt mellem By-, Land-og Transportministeriet og GoCollective overtager DSB fra 1. september togtrafikken på de stræk-ningerne, der i dag betjenes af GoCollective. Afta-len skal sikre den fortsatte togdrift for kunderne i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen.

DSB ser frem til at videreføre driften i et særskilt datterselskab (DSB Vores Tog A/S) med base i Silkeborg. Driften skal ske med de eksisterende togsæt. De nuværende medarbejdere overgår til DSB som led i en virksomhedsoverdragelse.

Jernbanen er under ombygning

Elektrificering, signalarbejde og sporformyelser betyder, at jernbanen i år og i de kommende år vil være påvirket af længere perioder med plan-lagte sporarbejder. Projekterne er nødvendige for at skabe en mere moderne og effektiv jernbane, der på sigt vil give kunderne bedre komfort, øget kapacitet, højere frekvens og kortere rejsetid.

På trods af de mange udfordringer, er toget fort-sat konkurrencedygtigt med alternative

transportformer. Mere end otte ud af ti kunder med Fjern- & Regionaltog kommer frem med min-dre end 10 minutters forsinkelse. Selvom det er tilfældet, har kvaliteten i 1. halvår ikke været til-fredsstillende.

TABEL 1:
Kundepunktlighed inden for 10 minutter

	Fjern- & Regionaltog	
(procent)	2026	2025
Januar	85,9	93,8
Februar	80,5	92,6
Marts	90,7	93,9
April	84,7	93,3
Maj	82,3	90,5
Juni	84,9	89,9
1. halvår	84,9	92,3

Investortiltro sikrer finansiering til de fremadskridende investeringer

DSB’s investeringer i værksteder, nye IC5-eltog-sæt, fuldautomatiske S-tog og øvrigt togmateriel samt modernisering af Københavns Hovedbane-gård mv. skrider i det store og hele planmæssigt frem.

I april foretog DSB sin anden udstedelse af grønne obligationer på 500 mio. EUR for at kunne finansiere sine investeringer, og der var stor inte-resse fra 132 europæiske investorer. Det bekræf-ter, at DSB er en attraktiv, sikker og stabil inve-steringsmulighed.

Udtalelse fra Rigsrevisionen

Rigsrevisionen har gennemført en forvaltningsre-vision af DSB’s styring af vedligeholdelsesindsat-sen for sikring af driftsstabiliteten for IC3- og

Udvalgte hovedtal

Beløb i mio. kr.	2. kv. 2026	2. kv. 2025	1. halvår 2026	1. halvår 2025
Passageromsætning	1.569	1.594	3.014	3.048
Trafikkontraktindtægter	885	905	1.769	1.885
Indtægter i alt	3.031	3.062	5.941	6.086
Omkostninger i alt	2.565	2.674	5.168	5.237
Resultat før skat	143	128	149	353
Antal rejser Fjern- & Regionaltog (mio.)	15,0	15,3	28,7	29,4
Antal rejser S-tog (mio.)	27,9	28,9	54,4	56,8
Kundepunktlighed Fjern- & Regionaltog (procent)	58,6	70,6	62,8	75,2
Kundepunktlighed S-tog (procent)	93,1	94,9	92,1	95,8

IC4-togsæt. Rigsrevisionen har i deres beretning ’Revisionen af virksomheder uden for statsregn-skabet for 2025’ omtalt den udførte revision.

Taastrup, 27. august 2026

Nedjustering af forventet resultat

DSB nedjusterer forventningen til et resultat før skat for 2026 fra i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. til 50-150 mio. kr.

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

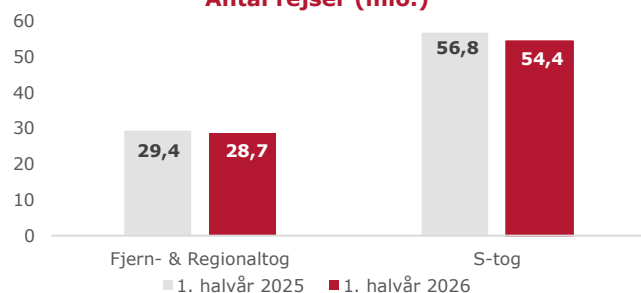
Flemming Jensen
Administrerende direktør

”Vi skal stræbe efter at levere vores bidrag til punktligheden hver gang. Selvom der har været mange udfordringer udefra, har vi ikke leveret godt nok til kunderne i år. Det skylder vi dem, og vi arbejder målrettet på at rette op på det.”

Flemming Jensen, administrerende direktør

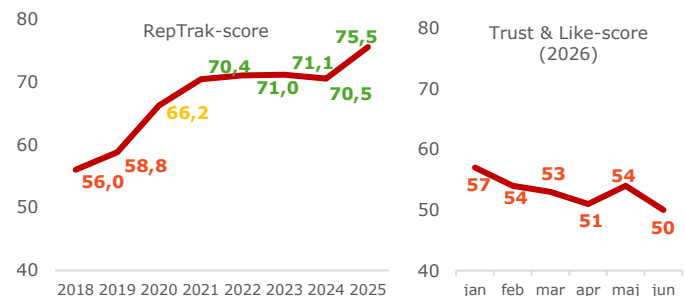
Grafisk overblik

Antal rejser (mio.)



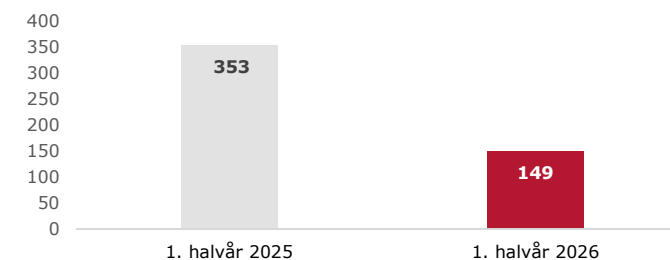
- Antal rejser er faldet med 2 procent i Fjern- & Regionaltog og 4 procent i S-tog grundet udfordringerne med togdriften

Omdømme



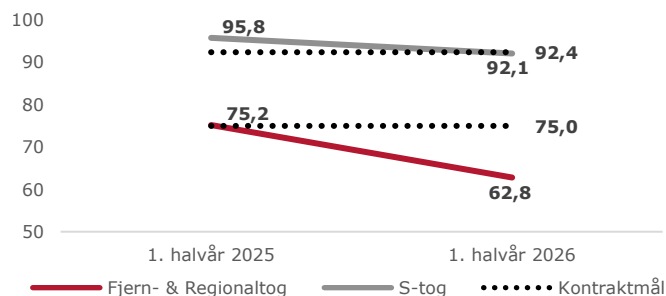
- Omdømmemålinger foretages af ny leverandør fra 1. januar 2026. Tallene er derfor ikke direkte sammenlignelige

Resultat før skat (mio. kr.)



- Udviklingen i resultatet er blandt andet påvirket af stigende omkostninger til rejsetidsgaranti og bortfald af engangsregulering

Kundepunktlighed (procent)



- Kundepunktligheden er faldet og har ligget under kontraktmålet for både Fjern- & Regionaltog og S-tog. Fra maj er S-tog tilbage på sit høje stabile niveau

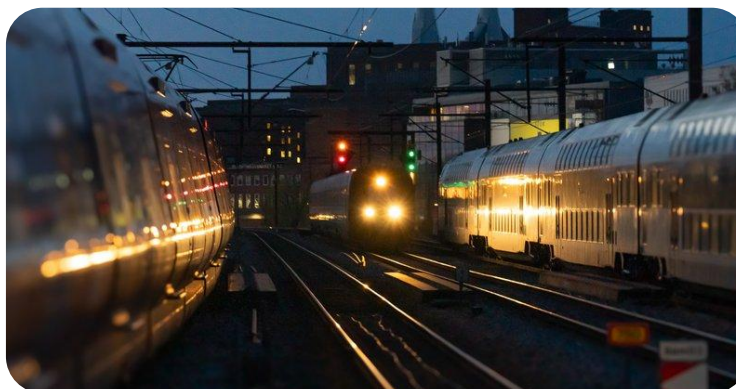


Foto: Tog ved Nordhavn station

Investeringer (mio. kr.)



- Der er fortsat store investeringer i fremtidens elektriske togmateriel og nye værksteder

Finansielt overblik

”Omkostningsstyringen har været central for at skabe et tilfredsstillende økonomisk resultat for 1. halvår. Fokus fortsætter i 2. halvår.”

Pernille Damm Nielsen, økonomidirektør

Hoved- og nøgletal

Koncern	2. kvrt. 2026	1. halvår 2026	1. halvår 2025	Vækst Abs.	Pct.	Hele året 2025
Resultatopgørelse (mio. kr.)						
Nettoomsætning	2.851	5.529	5.637	-108	-2	11.283
Resultat før af- og nedskrivninger	466	773	849	-76	-9	1.816
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	314	595	491	-104	-21	1.048
Resultat af primær drift	152	178	358	-180	-50	768
Finansielle poster, netto	-9	-29	-5	-24	-480	-36
Resultat før skat	143	149	353	-204	-58	732
Periodens resultat	112	117	276	-159	-58	572
Balance (mio. kr.)						
Balancesum	23.196	23.196	19.077	3.505	18	19.691
Investeringer i materielle anlægsaktiver	708	1.337	1.695	-358	-21	3.311
Egenkapital i alt	6.895	6.895	6.405	490	8	6.714
Rentebærende gæld, netto	9.497	9.497	7.276	2.221	31	8.314
Nøgletal*						
Indtjeningsgrad (EBITDA-margin)	16,3	14,0	15,1	-1,1	-7	16,1
Overskudsgrad (EBIT-margin)	5,3	3,2	6,4	-3,2	-50	6,8
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat)	3,0	1,8	4,3	-2,5	-58	4,4
Gearing	5,1	6,1	4,3	1,8	42	4,6
Soliditetsgrad	29,7	29,7	33,6	-3,9	-12	34,1
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	6.291	6.272	6.294	-22	0	6.299

*) Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner.

Resultat før skat

149 mio. kr.

2025: 353 mio. kr.

Investeringer

1.337 mio. kr.

2025: 1.695 mio. kr.

I 1. halvår 2026 udgjorde resultat før skat 149 mio. kr. mod 353 mio. kr. i samme periode sidste år.

Resultatet er påvirket af:

- Fald i passageromsætning grundet fald i antal rejser
- Højere omkostninger til erstatningstransport og rejsetidsgaranti
- Lavere øvrige driftsomkostninger
- Højere personaleomkostninger påvirket af den almindelige lønudvikling og en stigning i feriepengehensættelsen, som forventes at udligne sig hen over året
- Højere af- og nedskrivninger som følge af de seneste års investeringer - primært i EC-vognformationer

Følgende særlige forhold har påvirket resultatet for 1. halvår samt udviklingen sammenholdt med samme periode sidste år:

- I 2026 er der foretaget en nedskrivning på 24 mio. kr. vedr. en IT-investering samt tilbageført en hensættelse på 57 mio. kr. efter afklaring af en gammel retssag
- I 2025 indgik en kompensation på 82 mio. kr. vedrørende afgivelsen af Øresundstrafikken for 2024

DSB har i 1. halvår 2026 investeret 1.337 mio. kr. (1.695 mio. kr.) i materielle anlægsaktiver. Investeringerne vedrører primært fremtidens togmateriel og nye værksteder.

Rentebærende gæld, netto udgjorde 9.497 mio. kr. pr. 30. juni 2026 og er dermed steget med 1.183 mio. kr. siden 31. december 2025. Stigningen hænger primært sammen med behovet for finansiering af investeringsaktiviteterne. Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 29 mio. kr. (5 mio. kr.). Finansielle poster sammensætter sig primært af renteomkostninger fra rentebærende gæld samt renteindtægter fra placering af overskudslikviditet. Netto renteomkostninger relateret til igangværende investeringer i fremtidens elektriske togflåde mv. er aktiveret og har derfor ikke indvirkning på årets finansielle poster.

DSB har i 1. halvår haft et solidt likviditetsberedskab, som gennemsnitligt har ligget i niveauet 6,9 mia. kr. Ved udgangen af juni var det steget til 8,2 mia. kr. som følge af obligationsudstedelsen i april.

Moody’s offentliggjorde i slutningen af april resultatet af det årlige review af DSB’s kreditvurdering. DSB fastholder den næsthøjeste mulige rating, Aa1, kun et niveau under den danske stat med stabilt outlook.

Rejser med DSB

28,7 mio. (Fjern- & Regionaltog)

54,4 mio. (S-tog)

2025: 29,4 og 56,8 mio.

De driftsmæssige udfordringer i 1. halvår 2026 har haft en negativ indflydelse på antal rejser med både Fjern- & Regionaltog og S-tog.

DSB’s omdømme har i 1. halvår haft en Trust and Like score på 53, hvilket er defineret som lavt. For 2. kvartal udgjorde Trust & Like scoren 52.

Kundepunktlighed

62,8% (Fjern- & Regionaltog)

92,1% (S-tog)

2025: 75,2 og 95,8 procent

I 1. halvår lå kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog på 62,8 procent. I 2. kvartal lå den på 58,6 procent og var særligt påvirket af de mange hastighedsnedsættelser som følge af et stigende antal fejl på skinnerne.

Kundepunktligheden for S-tog lå i 1. halvår på 92,1 procent. Den steg i 2. kvartal, hvilket især hænger sammen med afslutningen af de omfattende sporarbejder på Nordbanen i april. S-banen har dog også været præget af mange fejl på skinnerne og deraf følgende hastighedsnedsættelser.

Produktionen målt ved antal pladskilometer har i 1. halvår 2026 været 3 procent lavere end i samme periode sidste år.

Passageromsætning pr. pladskilometer er steget 2 procent, idet det relative fald i passageromsætningen har været lavere end faldet i produktionen.

Omkostninger pr. pladskilometer er steget 4 procent. Udviklingen er en konsekvens af de højere omkostninger og den lavere produktion.

Hoved- og nøgletal (fortsat)

Koncern	2. kvrt. 2026	1. halvår 2026	2025	Vækst Abs.	Pct.	Hele året 2025
Rejser med DSB (mio.)						
Antal rejser i Fjern- & Regionaltog	15,0	28,7	29,4	-0,7	-2	59,9
Antal rejser i S-tog	27,9	54,4	56,8	-2,4	-4	111,1
Omdømme						
DSB ¹⁾	52	53	74,9	-	-	70,1
Kundepunktlighed (procent)						
Fjern- & Regionaltog	58,6	62,8	75,2	-12,4	-16	76,6
S-tog	93,1	92,1	95,8	-3,7	-4	96,0
Produktivitet (øre/km)						
Passageromsætning pr. pladskilometer	37,2	36,5	35,9	0,6	2	35,4
Omkostninger pr. pladskilometer	63,2	64,9	62,1	2,8	4	61,1

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-juni 2025.

Forventninger til resultat før skat for 2026

DSB nedjusterer forventningen om et resultat før skat for 2026 fra i størrelsesordenen 200-300 mio. kr. til 50-150 mio. kr.

Anvendt regnskabspraksis

Halvårsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens indregnings- og målingsbestemmelser og Lov om DSB.

Halvårsrapporten er aflagt efter samme regnskabspraksis som Årsrapport 2025.

Begivenheder efter 30. juni 2026

Efter politisk behandling har DSB 26. august tildelt kontrakten om levering og installation af de støtte-systemer, der skal muliggøre fuldautomatisk S-togsdrift, til Hitachi Rail Denmark.

Der er ikke indtruffet øvrige begivenheder efter balancerdagen 30. juni 2026, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på halvårsrapporten for 2026.

Øvrige forhold

Økonomidirektør Pernille Damm Nielsen har opsagt sin stilling og fratræder ved udgangen af 2026. Arbejdet med at finde en ny økonomidirektør er i gang.

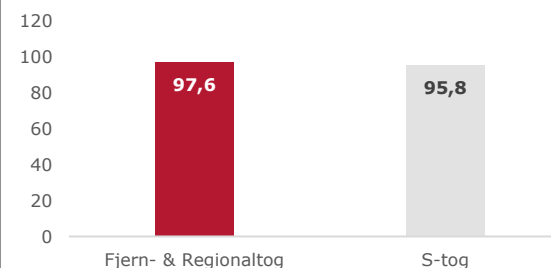
Kunder

De driftsmæssige udfordringer og særligt det forlængede sporarbejde på Nordbanen har betydet et fald i antal rejser i 1. halvår. DSB gennemfører en række initiativer for at forbedre togdriften og dermed kundeoplevelsen.

De driftsmæssige udfordringer, som har præget 1. halvår har haft negativ indflydelse på kundepunktligheden, udbuddet af togsæder og salget af rejser. Der har været et fald i antal rejser på de fleste markeder. S-tog og Vest (Jylland og Fyn) har været særligt hårdt ramt. Det hænger primært sammen med de omfattende infrastrukturarbejder på Nordbanen og omkring Aarhus H samt indsættelse af togbusser nord for Aarhus i forbindelse med sporarbejdet mod Aalborg.

FIGUR 2:
Kunder i 1. halvår

INDEKS I FORHOLD TIL 2025



Færre rejser med Fjern- & Regionaltog

I Fjern- & Regionaltog udgjorde det samlede fald i antal rejser 2 procent i forhold til 1. halvår 2025. Det er særligt infrastrukturarbejderne, udfordringerne med det nye planlægnings- og driftsafviklingssystem (IVU.rail), det aldrende togmateriel, hastighedsnedsættelserne og det hårde vintervejr i årets første måneder, der har kompliceret driftsafviklingen. Hastighedsnedsættelserne, sporarbejderne og hændelserne med nedfaldne køreledninger har haft store konsekvenser for rejser med regionaltog på Sjælland. Særligt strækningerne Roskilde-Høje Taastrup og Ringsted-København har været udfordret i myldretiden.

I Vest (Jylland og Fyn) har ombygningen af Aarhus Hovedbanegård medført forlængede rejsetider og indsættelse af togbusser, hvilket har reduceret kundetilfredsheden og betydet et fald i antal rejser på 8 procent. Efter færdiggørelsen af ombygningen er antal rejser i Vest steget og ligger for maj-juni på indeks 97 sammenlignet med samme periode sidste år. I landsdelstrafikken (Øst/Vest) har udbuddet af togsæder været 6 procent lavere end i 1. halvår 2025 blandt andet som følge af, at der ikke bliver udbudt Orange-billetter til togbusser under sporarbejder. Kundepunktligheden har været meget svingende som følge af de omfattende driftsforstyrrelser. Der har i landsdelstrafikken været et

fald i antal rejser på 4 procent sammenlignet med samme periode sidste år. Stigningen i antal rejser for Øvrige er drevet af de nye direkte togrejser til udlandet.

S-tog udfordret af arbejde på Nordbanen

S-tog har i 1. halvår haft flere dage med væsentligt reduceret drift som følge af fejl på infrastrukturen på den centrale del samt forlængede sporarbejder. Hertil kommer udfordringer i forbindelse med det hårde vintervejr i 1. kvartal. De rekordmange hastighedsnedsættelser i 2. kvartal har særligt påvirket kundepunktligheden på strækningerne mod Høje Taastrup og Farum samt Ringbanen. Antal rejser med S-tog er faldet med 2,4 mio. fra 1. halvår 2025 til 1. halvår 2026. Det er blandt andet det omfattende sporarbejde på Nordbanen, som i 2026 har været særlig koncentreret om den centrale del ved Hellerup, der har været medvirkende til et fald på over 1,9 mio. rejser, mens blandt andet de mange hændelser har bidraget til mere end 0,3 mio. færre rejser.

Fremgang i 2. kvartal

For både Fjern- & Regionaltog og S-tog har der været en positiv udvikling i antal rejser fra 1. til 2. kvartal. Det skyldes blandt andet afslutningen af det omfattende sporarbejde på Nordbanen.

Øgede omkostninger til Rejsetidsgaranti

DSB har kommunikeret aktivt til kunderne om DSB Rejsetidsgaranti for at øge kendskabet til ordningen. I kombination med den lavere punktlighed har det medført højere udbetalinger til kunderne. I 1. halvår udgjorde omkostninger til kompensation under rejsetidsgarantien 67 mio. kr., hvilket er på niveau med omkostningerne for hele 2025. I de første seks måneder af 2025 var det 28 mio. kr.

11.729.245

rejser med Check ind i 1. halvår 2026

1. halvår 2025: 8.075.765

Indsatser for berørte kunder

I 1. halvår har DSB gennemført en række indsatser for at kompensere berørte kunder og understøtte loyaliteten. Indsatserne har blandt andet omfattet aktiv kommunikation om rejsetidsgarantien, Tak-Pendler-kompensation i forbindelse med ombygningen af Aarhus H samt målrettede service recovery-indsatser via DSB Plus. Derudover er der gennemført særlige tiltag over for både pendlere og erhvervskunder. Desuden blev der i juni lanceret et nyt pendlerrelations-program med fokus på blandt andet målrettet kommunikation og relevante fordele.



Implementering af nyt pladsbilletsystem

I juni satte DSB det nye pladsbilletsystem, S3 Pas-senger, i drift og implementerede samtidig et mo-derniseret salgsflow på tværs af salgskanalerne. Systemet giver bedre muligheder for kapacitets-planlægning, mere fleksibel prisstyring og en mere effektiv styring af pladser, produkter og kundeseg-menter.

Implementeringen understøtter en mere enkel, ensartet og brugervenlig købsoplevelse for kun-derne i DSB’s app og på dsb.dk. Herudover betyder forbedringerne blandt andet mulighed for køb af op til 29 billetter i ét køb, salg af Orange-billetter via kundecentret, tilkøb af DSB 1’ samt forbedringer af betalings flow og PDF-billet.

Udrulningen sker i faser, og i en overgangsperiode vil enkelte funktioner være midlertidigt ændret eller ikke tilgængelige. Kundecenter, billetsalg og tog-personale er løbende blevet informeret, så kun-derne kan få den nødvendige hjælp i overgangen.

Fysisk rejsekort udfaset

Det fysiske rejsekort er udfaset, da teknologien er forældet. Udfasningen er gennemført i to faser. 28. maj var sidste rejsedag med fysisk rejsekort i bus-ser, letbaner og lokaltog på Fyn og i Jylland. 30. juni blev kortet også lukket for rejser med DSB og GoCollective samt i bus, tog, metro og letbane på Sjælland, Lolland, Falster og Møn.

De fleste kunder har allerede taget de digitale løs-ninger i brug. Det gælder DSB-, rejsekort- og Rej-sebillet-appsene. I vores billetsalg, i DSB’s 7-Ele-ven butikker og i kundecentret har der været fokus på at hjælpe kunderne over på de nye digitale løs-ninger og basiskortet. Indsatsen har blandt andet

været understøttet af synlig kommunikation på sta-tioner og i salgssteder, som har bidraget til, at mange kunder har fundet et alternativ, inden de blå punkter lukkede.

Samtidig er der arbejdet videre med at lancere flere varianter af basiskortet, så kunder, der ønsker et fysisk kort, fortsat har et alternativ. Basiskortet med checkpunkter minder i sin anvendelse om det fysiske rejsekort.

Kundecenteret og salgsstederne hjælper fortsat kunder videre til de nye billetløsninger, når der er brug for det.

Arbejdet med at fjerne de blå punkter og rejsekort-automaterne er begyndt. Ved udgangen af året vil alt synligt rejsekortudstyr være væk fra alle statio-ner i hele landet. Samtidig bliver udstyret til ba-siskortet, de såkaldte checkpunkter, installeret på deres permanente placeringer.

Direkte internationale togforbindelser

DSB samarbejder med andre togselskaber om at gøre internationale togrejser nemmere og mere at-traktive. Direkte internationale togforbindelser imø-dekommer den stigende efterspørgsel på togrejser i Europa og giver kunderne mulighed for nemmere at rejse grønne.

1. maj blev der fløjtet afgang for den første direkte togforbindelse mellem København, Berlin og Prag. Det er nu muligt at rejse mellem de tre hovedstæ-der uden togsift. Rejsetiden er ca. syv timer til Berlin og 11 timer til Prag¹. Den direkte togforbin-delse er resultatet af et tæt samarbejde mellem České dráhy, Deutsche Bahn og DSB.

Fra sommeren 2028 kommer der en ny direkte tog-forbindelse mellem Oslo, København, Hamborg og Berlin. Ruten bliver etableret i samarbejde mellem den norske togoperatør Vy, DSB og Deutsche Bahn. Det bliver første gang i mere end 20 år, at Dan-mark og Norge får en direkte togforbindelse.



Foto: København H. Første direkte tog klar til afgang til Prag

TABEL 2:
Antal rejser

	2. kvrt. 2026	1. halvår 2026	2025	Vækst Abs.	Pct.
(1.000 rejser)					
Sjælland	9.531	18.159	18.341	-182	-1
Vest (Jylland og Fyn)	2.597	4.955	5.364	-409	-8
Øst/Vest (over Storebælt)	2.355	4.564	4.743	-179	-4
Øvrige (primært International)	546	1.007	955	52	5
Fjern- & Regionaltog	15.029	28.685	29.403	-718	-2
S-tog	27.893	54.418	56.806	-2.388	-4
I alt	42.922	83.103	86.209	-3.106	-4

¹ Rejsetiden i udlandet kan ligesom i Danmark blive påvir- ket af infrastrukturarbejder.

Togdrift

Jernbanen er under historisk forandring. Det medfører udfordringer for togdriften i forbindelse med sporarbejder, nye signaler, elektrificering og introduktion af nye tog. Samtidig har 1. halvår været ramt af blandt andet hastighedsnedsættelser som følge af fejl på skinnerne, flere nedfaldne køreledninger og forsinkelse i sporarbejdet på Nordbanen.

Fortsat store udfordringer i Fjern- & Regionaltog

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog udgjorde i 1. halvår 62,8 procent mod kontraktmålet på 75,0 procent.

Den lave punktighed har især hængt sammen med omfattende infrastrukturarbejder, implementering af et nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem samt hårdt vintervejr i årets første måneder.

Kundepunktligheden faldt yderligere i 2. kvartal, hvilket blandt andet hænger sammen med et stigende antal lokale hastighedsnedsættelser fra april.

Løbende forbedringer af planlægnings- og driftsafviklingssystem

DSB har arbejdet intensivt på at forbedre planlægnings- og driftsafviklingssystemet IVU.rail. Systemet har haft fejl, som har påvirket kundepunktigheden negativt i 1. halvår 2026.

I juni blev en ny systemversion udrullet. Herudover er der gennemført flere forbedringer - blandt andet fjernelse af u hensigtsmæssige skift, justering af regler og retningslinjer samt ansættelse af nye planlæggere.

Arbejdet med IVU.rail fortsætter med løbende tilpasninger og tæt dialog med medarbejdere og faglige organisationer for at styrke togdriftens robusthed og effektivitet.

Hastighedsnedsættelser betyder længere rejsetid

Banedanmark har på deres løbende tilsyn konstateret flere fejl end sædvanligt på skinnerne. Derfor er der af sikkerhedshensyn indført hastighedsnedsættelser på de berørte strækninger, indtil fejlene er udbedret. Det har betydet længere rejsetider for især regionaltog på Sjælland og i landsdelstrafikken.

Omfanget af hastighedsnedsættelser betyder, at buffere i køreplanen anvendes fuldt ud og i nogle tilfælde ikke er tilstrækkelige. Det svækker robustheden i køreplanen, hvilket medfører, at selv mindre driftsforstyrrelser kan få store konsekvenser for togdriften.

Kørestrømshændelser ramte kunder i Østdanmark

I 1. halvår har flere kørestrømshændelser givet betydelige udfordringer for Fjern- & Regionaltog i Østdanmark. 14. april blev togtrafikken øst for Odense

indstillet efter to større skader på kørestrømsanlæggene ved Forlev og København H. 7. juni blev trafikken mellem Slagelse og Ringsted standset som følge af fejl på køreledningerne. Hændelsen var særligt omfattende, da det ene af de to spor var lukket som følge af sporarbejde.

DSB deltager i Banedanmarks styregruppe om overvågning med henblik på at reducere risikoen for fremtidige hændelser. Arbejdet omfatter blandt andet et pilotprojekt med mobil kameraovervågning af køreledninger. I 1. halvår har DSB installeret overvågning af køreledninger på både Fjern- & Regionaltog og S-tog.

Flere større hændelser i 2. kvartal

Ud over hastighedsnedsættelser og kørestrøms-hændelser blev kundepunktligheden i 2. kvartal påvirket af en række større hændelser. Det omfatter blandt andet:

- Sporskiftefejl på København H
- Flere signal- og fjernstyringsfejl
- Materielmangel som følge af beskadigede strøm-aftagere i forbindelse med hændelsen 14. april
- Nedbrud på ERTMS-signalsystemet i Jylland

Planlægningsprocessen har været udfordret, hvilket har medført lavere kvalitet i de planer, der ligger til

grund for driften. Det har øget behovet for ændringer tæt på driftsdøgnet og lagt yderligere pres på DSB's driftscenter. Herudover er en andel af afgangene allerede forsinket ved start, og den samlede driftskæde er kompleks med mange afhængigheder. Samlet peger arbejdet på et behov for at styrke robustheden i både planlægning og drift. Det adresseres gennem igangsatte initiativer på tværs af togdriften.

TABEL 3:
Kundepunktighed¹⁾

(procent)	1. halvår		Vækst	
	2026	2025	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	62,8	75,2	-12,4	-16
S-tog	92,1	95,8	-3,7	-4

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

S-tog tilbage på sporet

Kundepunktligheden for S-tog udgjorde 92,1 procent i 1. halvår 2026 mod kontraktmålet på 92,4 procent. Der har været en stigning fra 1. til 2. kvartal fra 91,0 til 93,1 procent. Udviklingen hænger blandt andet sammen med, at Banedanmark i

”Vi kan ikke fjerne alle udfordringer fra den ene dag til den anden. Men vi har identificeret 15 indsatsområder, som vi arbejder på at implementere.”

Erik Merkes Nielsen, direktør Drift

april afsluttede de omfattende sporarbejder på Nordbanen. En forsinkelse i afslutningen af sporarbejderne medførte dog, at togdriften ikke kunne genoptages som planlagt efter påske. Det gav forstyrrelser for kunderne i uge 15 og påvirkede også trafikinformationen.

Der har samtidig været mange lokale hastighedsnedsættelser på S-banen, som har ført til forsinkelser. Banedanmark vurderer, at hastighedsnedsættelserne har reduceret kundepunktligheden med 2,5 procentpoint alene i maj. Hertil kom en række større hændelser på enkelte dage med infrastruktur- og kørestrømsfejl.

Højere produktion

Antallet af kørte kilometer var i 1. halvår højere end i samme periode sidste år.

De lejede tyske IC1-togvogne blev i april udfaset i den internationale trafik. Erstatningen i form af EC-vognformationerne har bidraget til en samlet højere produktion. Hændelsen 14. april med nedfaldne køreledninger har derimod påvirket produktionen med IR4-eltogetsæt negativt, idet flere togsæt måtte tages ud af drift for at få repareret beskadigede strømaftagere. Omvendt er forsyningssituationen for reservedele til IC3-togsættene forbedret i forhold til 2025, hvilket har øget tilgængeligheden af materiellet.

TABEL 4:

Kørte kilometer¹⁾

(1.000 kilometer)	1. halvår		Vækst	
	2026	2025	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	2.446	2.827	-381	-13
IC3-togsæt	15.392	14.484	908	6
IR4-eltogetsæt	5.565	5.897	-332	-6
Dobbeltdekkervogne ²⁾	11.457	11.170	287	3
IC1-togvogne ³⁾	644	4.211	-3.567	-85
EC-vognformationer ⁴⁾	4.009	-	4.009	100
EB-ellokomotiver	3.323	3.306	17	1
S-eltogetsæt	9.287	9.267	20	0
I alt	52.123	51.162	961	2

- ¹⁾ Kilometer er det sammenlagte antal kilometer kørt i Danmark.
- ²⁾ Kilometer for dobbeltdekkervogne og IC1-togvogne opgøres pr. vogn, uanset at der typisk er koblet flere vogne sammen.
- ³⁾ IC1-togvogne er taget ud af drift i april 2026.
- ⁴⁾ EC-vognformationer har været i drift siden 3. november 2025. Hver EC-vognformation består af 15 EC-togvogne.

Mindre tilbagegang i driftsstabiliteten

Driftsstabiliteten lå samlet set en smule under niveauet i 1. halvår 2025, men med markante forskelle på tværs af materieltyper.

Faldet er primært drevet af IR4-eltogetsæt, hvor især fejl relateret til udvendige døre og trin medførte driftsforstyrrende hændelser. Omvendt har der været en stigning i driftsstabiliteten for IC3-togsættene og dobbeltdekkervognene. Det er positivt, at IC3-flåden opretholder en høj produktivitet, samtidig med at togsættene kører flere kilometer mellem hændelser. Det bidrager til en stabil og pålidelig togdrift og understøtter et robust transporttilbud til kunderne.

TABEL 5:

Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

(1.000 kilometer)	1. halvår		Vækst	
	2026	2025	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	8,2	9,1	-0,9	-10
IC3-togsæt	41,0	32,0	9,0	28
IR4-eltogetsæt	32,4	47,8	-15,4	-32
Dobbeltdekkervogne	55,2	46,5	8,7	19
IC1-togvogne ²⁾	10,3	16,0	-5,7	-36
EC-vognformationer ³⁾	4,4	-	4,4	100
EB-ellokomotiver	36,1	40,4	-4,3	-11
S-eltogetsæt	25,7	33,6	-7,9	-24

- ¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.
- ²⁾ IC1-togvogne er taget ud af drift i april 2026.
- ³⁾ EC-vognformationer har været i drift siden 3. november 2025. Hver EC-vognformation består af 15 EC-togvogne.

Driftsstabiliteten for EC-vognformationerne har i 1. halvår ligget på et lavt niveau, som vurderes som utilfredsstillende. DSB arbejder tæt sammen med leverandøren Talgo og Deutsche Bahn for at nedbringe antallet af fejl, som medfører aflysninger eller forsinkelser i trafikken mellem København og Hamborg.

Nyt materiel på forbindelser til Europa

I samarbejde med České dráhy og Deutsche Bahn har DSB i maj 2026 taget ComfortJet-vognformationer i drift på strækningen mellem København og Hamborg/Prag. Fra 21. juni indgik tre vognformationer i den daglige drift. Det har styrket materielsituationen på de internationale afgang, som ud over ComfortJet betjenes af DSB's egne EC-vognformationer samt i begrænset omfang IC3-togsæt.



Foto: IR4-eltogetsæt ved Klargøringscenter Helgoland

Investeringer

Nye værksteder

Nyt værksted til IC5-eltogsæt

I juni fejrede vi, at det nye værksted i Aarhus (Brabrand) er færdigbygget og afleveret til DSB. Værkstedet er knap 20.000 m², har otte spor under tag og kapacitet til at vedligeholde mere end 80 togsæt. På området er der anlagt ca. ni kilometer nye spor til opstilling, rengøring, klargøring og service. Værkstedet er det første med DGNB-certifikat i Platin. I efteråret vil Alstom, som bygger og skal vedligeholde IC5-eltogsættene, installere det udstyr i

værkstedet, der skal anvendes til den fremtidige vedligeholdelse af togene. Arbejdet forventes afsluttet ved årets udgang.

”På bare tre år er en bar byggegrund blevet til et topmoderne værksted, som får stor betydning for fremtidens togdrift i Danmark. Det er en vigtig milepæl i omstillingen til elektriske tog og i arbejdet med at sikre en mere stabil, moderne og bæredygtig jernbane.”

Flemming Jensen, administrerende direktør



Foto: Det nye værksted i Aarhus (Brabrand)

Nyt værksted til fuldautomatiske S-tog

I projektet vedrørende det nye S-togsværksted i Frederikssund (Vinge) arbejdes der planmæssigt på at få lokalplanen for området på plads. Der bliver desuden arbejdet på at afslutte arealopkøbene. Der foreligger underskrevne kontrakter for omkring 90 procent af arealet.

Nyt værksted til øvrige tog

Driftsstarten på DSB's nye værksted i Næstved er udskudt fra juni til oktober. Det skyldes primært forsinkelser i leverancer af kritisk infrastruktur. Udskydelsen giver mulighed for at styrke medarbejdernes kompetencer, modne processer og sikre en stabil driftsstart. Dermed reducerer vi risikoen for, at eventuelle uregelmæssigheder i indkørfasen påvirker punktligheden og dermed de allerede hårdt prøvede kunder.

Der bliver frem mod indflytningen arbejdet på at klargøre værkstedets indretning og udstyr. Både bygningen og det tekniske udstyr skal testes, og medarbejdere oplæres i de nye faciliteter og arbejds gange.

Det nye værksted i Næstved markerer en væsentlig ændring for vedligeholdelsesorganisationen, når medarbejdere og aktiviteter bliver flyttet fra København til de nye rammer.

Flytningen forudsætter mobilisering af både medarbejdere og ledelse samt en plan for rømning af det tidligere værksted i København, som skal klargøres til den videre udvikling af Jernbanebyen.

IC5-eltogsæt

Investeringen i de nye IC5-eltogsæt forløber planmæssigt 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.

De første testkørsler i Danmark blev afsluttet i 2. kvartal. Alstom gennemfører nu testkørsler på testbaner i Europa for at sikre togenes kvalitet. Togene forventes at vende tilbage til Danmark i efteråret, hvor der er planlagt yderligere testkørsler med fire sammenkoblede togsæt samt en tunneltest. Der gennemføres desuden løbende test af togenes it-systemer, herunder integrationen med DSB's systemer.

Serieproduktionen af vognkasser er startet som planlagt, og der foretages løbende inspektioner. Montering af udstyr og interiør er påbegyndt i 2. kvartal i henhold til planen. Samtidig pågår forberedelserne til myndighedsgodkendelse. Alstom har i august leveret den dokumentation, der skal danne grundlag for opstart af myndighedsgodkendelsen, så togene kan godkendes til drift i Danmark.

Trafikstyrelsen godkendte i april træningskonceptet for lokomotivførere, og den første træning er gennemført. DSB arbejder nu med planlægningen af den resterende træning frem mod idriftsættelsen i 2027.

I marts opnåede Alstom ECM-certificering og er dermed godkendt til at udføre vedligeholdelse af jernbanemateriel i henhold til EU-krav. ECM står for *Entity in Charge of Maintenance* og refererer til en EU-ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af køretøjer.

Fremtidens S-bane

Efter DSB's kontrakttildeling i februar til Siemens/Stadler-konsortiet har konsortiet og DSB igangsat det videre designarbejde for de nye fuldautomatiske S-tog. Projektet forløber planmæssigt.

Støttesystemer

I april modtog DSB de endelige tilbud på kontrakten om levering og installation af de støttesystemer, der skal muliggøre fuldautomatisk S-togsdrift. Begge prækvalificerede tilbudsgivere, Siemens og Hitachi, har afgivet tilbud. Efter politisk behandling har DSB 26. august tildelt kontrakten til Hitachi Rail Denmark.

Der er fortsat god fremdrift i arbejdet med at samle sektoransvaret for S-banen hos DSB. Vi arbejder på tværs af forretningen for at sikre operationel parathed og systemunderstøttelse til at varetage det samlede sektoransvar for S-banen pr. 1. januar 2027.

Eksprestunnel

I maj anmodede By-, Land- og Transportministeriet DSB og Metroselskabet om at gennemføre en supplerende undersøgelse af en alternativ linjeføring for en mulig eksprestunnel til S-tog. Det udskyder den politiske stillingtagen til projektet til udgangen af 2026.

EC-vognformationer

Syv vognformationer fra første ordre er i kommerciel drift, og de af Deutsche Bahn lejede IC1-togvogne er helt udfaset.

Forberedelserne til idriftsættelsen af anden ordre med styrevogne fortsætter som planlagt. Myndighedsgodkendelsen er modtaget. EC-vognformationerne skal bruges i den internationale trafik. Idriftsættelse er dermed også afhængig af, at Deutsche Bahn modtager en godkendelse. De første to EC-vognformationer gennemgår nu de afsluttende tests, inden de er klar til kommerciel drift.

Indsatsen er rettet mod at øge driftsstabiliteten gennem udbedring af de tekniske fejl, der er konstateret i den første driftsperiode samt opbygning af erfaring med og rutine i håndteringen af materiellet.



Foto: Det nye værksted i Aarhus (Brabrand)

Finansiering

Investortiltro til DSB

I midten af april gennemførte DSB sin anden udstedelse af grønne obligationer i EUR-markedet. Der var meget stor investorinteresse for udstedelsen på 500 mio. EUR med en løbetid på 10 år. Udstedelsen tiltrak samlede ordrer på 2,7 mia. EUR og var dermed mere end fem gange overtegnet. I alt 132 investorer på tværs af Norden og Europa afgav købsordrer, og der blev allokeret obligationer til 90 investorer - herunder flere nye investorer for DSB.

Udstedelsen har bidraget til at udvide og styrke investorbasen, hvilket understøtter DSB's muligheder for fremtidig finansiering. Investorinteressen afspejler samtidig tillid til DSB's kreditprofil og til vores rolle i den grønne omstilling af den kollektive transport i Danmark.

Den stærke investorinteresse gjorde det muligt at gennemføre udstedelsen på attraktive vilkår for DSB og med en relativ bedre prissætning end ved den første udstedelse i 2024.

Transaktionen bekræfter DSB's markedsadgang, understøtter den finansielle robusthed og er et solidt grundlag for den fremtidige finansiering.

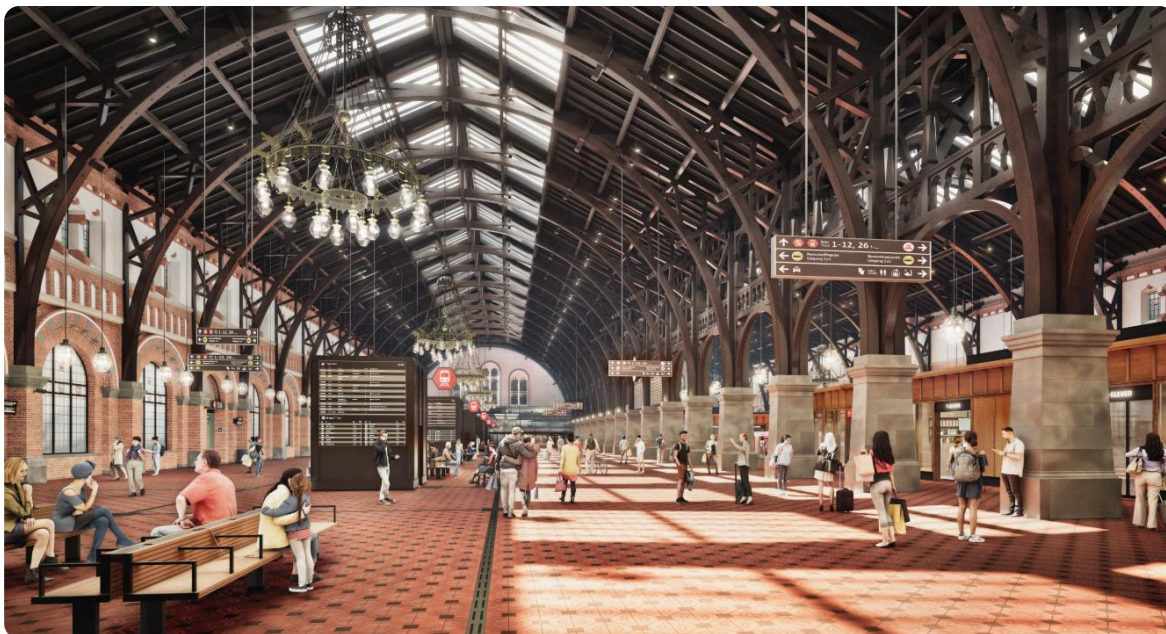
Provenuet fra udstedelsen indgår i finansieringen af investeringerne i nyt togmateriel og værksteder.

CASE STORY

Modernisering af Københavns Hovedbanegård

I april begyndte en omfattende modernisering af Københavns Hovedbanegård. Projektet er delvist finansieret via en tildeling på 180 mio. kr. fra Infrastrukturplan 2035 og forventes færdigt i 2028. Moderniseringen vil opdele hovedbanegården i en rejse- og en butikshal. Det vil skabe et stort åbent

rum, der gør det lettere for passagererne at orientere sig. Moderniseringen vil føre den historiske arkitektur tættere på sit oprindelige udtryk ved at dæmpe butikkernes visuelle dominans og skabe et mere ensartet design, der passer til bygningens klassiske stil.



Foreløbig visualisering af Københavns Hovedbanegård efter modernisering

Moderniseringen skal forbedre rejseoplevelsen for passagererne ved at gøre hovedbanegården mere overskuelig, tryk og moderne.

Butiksarealet bliver reduceret med cirka 50 procent, men den nye indretning vil gøre hallen mere attraktiv for både passagerer og lejere. 7-Eleven og butikkerne langs hovedbanegårdens ydre kant holder åbent i hele byggeperioden.

Togdriften bliver ikke direkte påvirket af projektet, og stationen er åben for passagerer under hele ombygningen.

DSB har fokus på tryk og fremkommelighed under arbejdet. Passagererne vil opleve midlertidige ændringer i adgangsforholdene samt perioder med trængsel og byggeaktivitet. Desuden vil enkelte elevatorer og trapper i perioder være ude af drift. DSB vil understøtte passagerernes rejse med synlig skiltning på byggepladshegn og serviceguider i hallen.

Det var arkitekten Heinrich Wenck, der stod bag hovedbanegårdens imponerende arkitektur. Totalrådgiver Artelia med underrådgiver AFRY Architects står bag moderniseringen.

”Den gode passageroplevelse har været i centrum for arbejdet med at fastlægge principperne for moderniseringen. Efter ombygningen vil passagererne få en væsentligt bedre rejseoplevelse end i dag.”

Lars Gøtke, underdirektør Ejendomme

Københavns Hovedbanegård betjener alle Fjern- & Regionaltog på Sjælland samt seks af de syv S-togslinjer.

Det er Danmarks største station med 120.000 passagerer hver dag.

Stationen er 125 år gammel.

Koncernregnskab



**Resultat før skat
(mio. kr.)**

149
(2025: 353)



Indtjeningsgrad

14,0
(2025: 15,1)



**Investeringer
(mio. kr.)**

1.337
(2025: 1.695)



Soliditetsgrad

29,7
(2025: 33,6)



Foto: Humlebæk station

Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt halvårsrapporten for 2026 for DSB.

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

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

Taastrup, 27. august 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	



Foto: Ikast station

Resultatopgørelse

Koncern Beløb i mio. kr.	1. halvår 2026	1. halvår 2025	Hele året 2025
Indtægter			
Nettoomsætning	5.529	5.637	11.283
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver ¹⁾	366	405	766
Andre driftsindtægter	46	44	69
Indtægter i alt	5.941	6.086	12.118
Omkostninger			
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	917	908	1.743
Andre eksterne omkostninger ¹⁾	2.093	2.312	4.495
Personaleomkostninger	2.158	2.017	4.064
Omkostninger i alt	5.168	5.237	10.302
Resultat før af- og nedskrivninger	773	849	1.816
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	595	491	1.048
Resultat af primær drift	178	358	768
Finansielle poster			
Resultat efter skat i associerede virksomheder samt joint ventures	3	5	10
Finansielle indtægter	70	48	134
Finansielle omkostninger	102	58	180
Finansielle poster, netto	-29	-5	-36
Resultat før skat	149	353	732
Skat af periodens resultat	-32	-77	-160
Periodens resultat	117	276	572

¹⁾ Der er i sammenligningstillene for 2025 foretaget reklassifikation af større vedligeholdelsesarbejder aktiveret via indtægter fra arbejde udført for egen regning og opført under aktiver til andre eksterne omkostninger med 179 mio. kr. i koncernen pr. 30. juni 2025. Ændringen vedrører komponenter indkøbt hos ekstern leverandør, som aktiveres som større vedligeholdelsesarbejder udført for fremmed regning. Ændringen har ikke effekt på resultat eller egenkapital.

Balance - aktiver

Koncern Beløb i mio. kr.	30.6 2026	30.6 2025	31.12 2025
Immaterielle anlægsaktiver			
Udviklingsprojekter	357	138	291
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	573	480	537
Immaterielle anlægsaktiver i alt	930	618	828
Materielle anlægsaktiver			
Grunde og bygninger	4.012	4.425	3.989
Transportmateriel	5.032	4.062	4.831
Øvrigt driftsmateriel, inventar og andet udstyr	940	611	928
Materielle anlægsaktiver under udførelse	7.005	6.021	6.444
Materielle anlægsaktiver i alt	16.989	15.119	16.192
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i associerede virksomheder samt joint ventures	122	121	122
Lån mv. til associerede virksomheder	135	112	133
Andre tilgodehavender	191	139	142
Finansielle anlægsaktiver i alt	448	372	397
Anlægsaktiver i alt	18.367	16.109	17.417
Varebeholdninger	212	210	212
Tilgodehavender			
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	379	427	356
Andre tilgodehavender	519	233	459
Periodeafgrænsningsposter	224	164	173
Tilgodehavender i alt	1.122	824	988
Værdipapirer	3.483	1.738	1.063
Likvide beholdninger	12	196	11
Omsætningsaktiver i alt	4.829	2.968	2.274
Aktiver i alt	23.196	19.077	19.691

Balance - passiver

Koncern Beløb i mio. kr.	30.6 2026	30.6 2025	31.12 2025
Egenkapital			
Ansvarlig kapital	4.760	4.760	4.760
Reserve for sikringstransaktioner	206	129	142
Overført resultat	1.929	1.516	1.812
Foreslået udbytte	0	0	0
Egenkapital i alt	6.895	6.405	6.714
Hensatte forpligtelser			
Andre hensatte forpligtelser	17	70	70
Udskudte skatteforpligtelser	425	371	421
Hensatte forpligtelser i alt	442	441	491
Langfristede gældsforpligtelser			
Obligationslån	7.510	3.801	3.771
Langfristede lån	4.413	4.798	4.575
Anden gæld	37	77	66
Langfristede gældsforpligtelser i alt	11.960	8.676	8.412
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	347	347	349
Banklån	336	100	312
Leverandørgæld	1.816	1.768	2.022
Selskabsskat	61	35	43
Anden gæld	530	417	560
Periodeafgrænsningsposter	809	888	788
Kortfristede gældsforpligtelser i alt	3.899	3.555	4.074
Gældsforpligtelser i alt	15.859	12.231	12.486
Passiver i alt	23.196	19.077	19.691

Egenkapitalopgørelse

Koncern Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Reserve for sikrings-trans-aktioner	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2025	4.760	184	1.240	80	6.264
Betalt udbytte	-	-	-	-80	-80
Periodens resultat	-	-	276	-	276
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-71	-	-	-71
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	16	-	-	16
Egenkapital pr. 30. juni 2025	4.760	129	1.516	0	6.405
Periodens resultat	-	-	296	0	296
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	17	-	-	17
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-4	-	-	-4
Egenkapital pr. 31. december 2025	4.760	142	1.812	0	6.714
Betalt udbytte	-	-	-	0	0
Periodens resultat	-	-	117	-	117
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	82	-	-	82
Skat af værdiregulering af sikringsinstrumenter	-	-18	-	-	-18
Egenkapital pr. 30. juni 2026	4.760	206	1.929	0	6.895

Pengestrømsopgørelse

Koncern Beløb i mio. kr.	1. halvår 2026	1. halvår 2025	Hele året 2025
Resultat af primær drift	178	358	768
Øvrige pengestrømme fra driftsaktivitet			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	595	491	1.048
Aktiverede låneomkostninger	59	57	108
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-49	-6	42
Ændring i driftskapital	-268	-60	174
Gevinst og tab ved salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	0	37	-17
Finansielle indtægter	44	109	84
Finansielle omkostninger - eksklusive aktiverede låneomkostninger	-132	-172	-238
Selskabsskat, betalt	-28	-26	-56
Andre reguleringer af ikke-likvide driftsposter	0	0	-1
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	399	788	1.912
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede låneomkostninger	-1.498	-1.780	-3.686
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	0	0	68
Udvikling i lån til associerede virksomheder	-2	-23	-44
Køb af værdipapirer	-3.370	-1.632	-2.592
Salg af værdipapirer	950	3.100	4.735
Sikkerhedsstillelse	-77	-52	-115
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-3.997	-387	-1.634
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af obligations- og langfristede lån	3.730	-	-
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-153	-	-288
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-2	-14	-
Ændring i kreditinstitutter	24	-123	89
Betalt udbytte	0	-80	-80
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	3.599	-217	-279
Ændring i likvide beholdninger i alt	1	184	-1
Likvide beholdninger 1. januar	11	12	12
Likvide beholdninger ultimo	12	196	11

Resultatopgørelse pr. kvartal

Koncern Beløb i mio. kr.	1. kv. 2026	2. kv. 2026	1. kv. 2025	2. kv. 2025	3. kv. 2025	4. kv. 2025
Passageromsætning	1.445	1.569	1.454	1.594	1.511	1.592
Trafikkontraktindtægter	884	885	980	905	905	890
Salg af kioskvarer mv.	227	272	231	268	265	259
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	12	5	13	8	7	13
Salg og udlejning af togmateriel	21	21	11	10	14	10
Udlejning og forpagtning	50	60	49	56	53	52
Øvrig omsætning	39	39	29	29	32	43
Nettoomsætning	2.678	2.851	2.767	2.870	2.787	2.859
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	218	148	238	167	156	205
Andre driftsindtægter	14	32	19	25	28	-3
Indtægter i alt	2.910	3.031	3.024	3.062	2.971	3.061
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	462	455	467	441	399	436
Andre eksterne omkostninger	1.059	1.034	1.100	1.212	1.015	1.168
Personaleomkostninger	1.082	1.076	996	1.021	1.016	1.031
Omkostninger i alt	2.603	2.565	2.563	2.674	2.430	2.635
Resultat før af- og nedskrivninger	307	466	461	388	541	426
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	281	314	235	256	254	303
Resultat af primær drift	26	152	226	132	287	123
Finansielle poster, netto	-20	-9	-1	-4	-10	-21
Resultat før skat	6	143	225	128	277	102
Periodens resultat	5	112	176	100	224	72
Egenkapital i alt	6.826	6.895	6.454	6.405	6.627	6.714
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	11,5	16,3	16,7	13,5	19,4	14,9
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	0,5	3,0	5,4	3,1	6,8	2,5



Foto: IR4-eltogsæt ved Høje Taastrup station

Øvrige virksomhedsforhold

Finanskalender 2026

Forventet offentliggørelse af delårsmeddelelse og årsrapport:

1.-3. kvartal 2026
Årsrapport 2026

12. november 2026
11. februar 2027

Publikationer

Halvårsrapport 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: S-tog på baneterræn i København

Nøgletalsdefinitioner

Nøgletal og benævnelser er udarbejdet i overensstemmelse med nedenstående:

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

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

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

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

Soliditetsgrad = Egenkapital x 100 / balancesum

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

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

Kundepunktlighed Fjern- & Regionaltog = Antallet af passagerer, der benytter rettidige tog (inden for henholdsvis 2:59 og 9:59 minutter 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 rejsemønstre og den afviklede trafik

Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km) = Passageromsætning / Pladskilometer
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
Illustrerer omkostninger pr. udbudt pladskilometer, hvor Pladskilometer beregnes som antal sæder en litra-enhed 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

