

MILJØ- RAPPORT 2014

Indhold

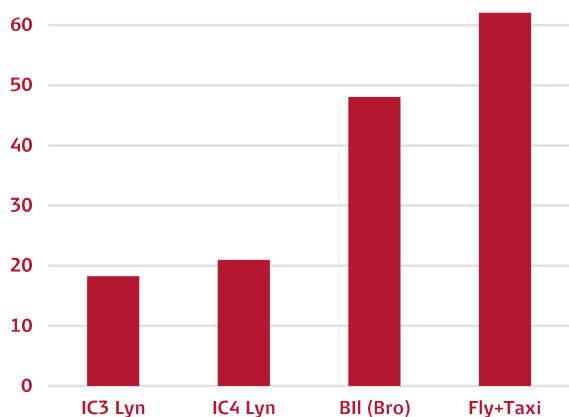
Miljø og klima	3
Regnskabspraksis	6
Miljønøgletal.....	8
Årsopgørelse 2014.....	9
Påtegning.....	14

Miljø og klima

Omkring 90 procent af DSB's samlede energiforbrug anvendes til togdriften, som samtidig er en energivenlig transportform i forhold til andre transportformer uanset om der er tale om lange rejser eller korte rejser i Hovedstadsområdet.

Figur 1: CO₂-udledning (Aalborg-København)

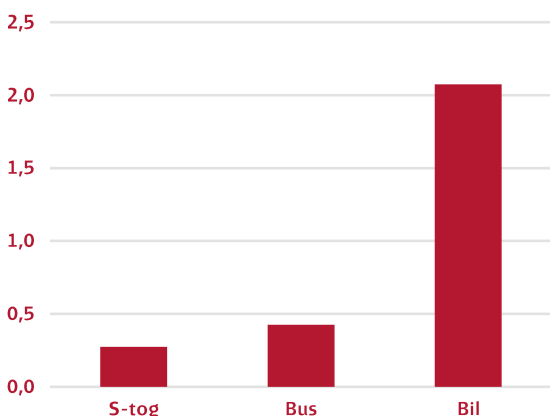
Kg pr. person



Forudsætningerne for sammenligning med andre transportformer findes i DSB's Miljørapport 2014 eller på www.dsb.dk/miljo.

Figur 2: CO₂-udledning for 12 km tur i Hovedstadsområdet

Kg pr. person

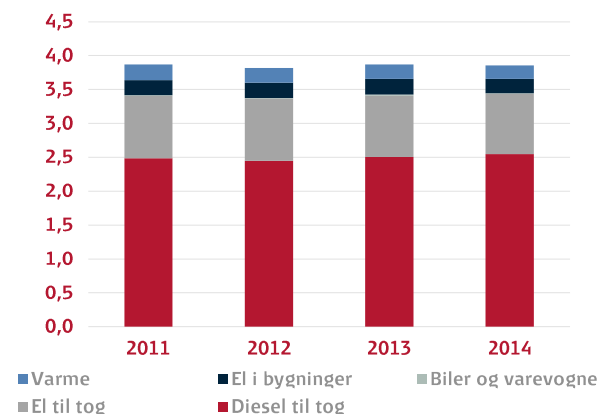


Ikke desto mindre har DSB fortsat fokus på at øge effektiviteten gennem en reduktion af energiforbruget pr. personkilometer. På længere sigt vil den besluttede elektrificering af hovednettet i Danmark betyde, at togene i højere grad vil kunne køre på vedvarende energi.

DSB har i 2014 vedtaget en ny Miljøpolitik til sikring af det fortsatte fokus på at reducere transportsektorens samlede miljøpåvirkning.

Figur 3: Direkte og indirekte energiforbrug

GJ (mio.)



Energiforbrug til biler og varevogne udgør mindre end 1 procent af DSB's samlede energiforbrug og fremgår derfor ikke af figuren.

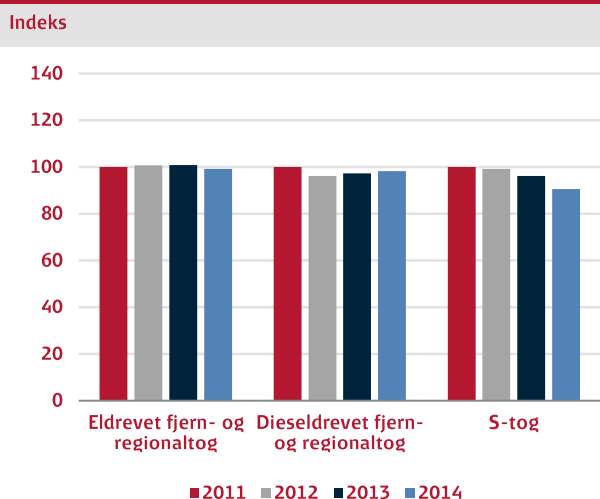
DSB's samlede energiforbrug til tog er uændret i forhold til 2013. Dette dækker over en stigning i DSB's dieselforbrug, mens der er tale om et fald for elforbruget.

Energiforbruget til virksomheden er faldet med 9 procent, hvilket primært er sket på elforbruget og blandt andet skyldes lukning af Kort&Godt butikker og løbende opsætning af mere LED belysning.

DSB's samlede CO₂-udledning er faldet med ca. 2 procent i forhold til 2013. CO₂-udledningen til toget er uændret, mens den for virksomheden er faldet med 9 procent, hvilket primært skyldes et faldende forbrug af el.

For S-tog er energiforbruget pr. personkilometer faldet med 6 procent. Dette er opnået gennem en vækst i antal personkilometer på 2 procent og et fald i det samlede energiforbrug på 4 procent. Det faldende energiforbrug er opnået på grund af et fald i antal graddage og dermed et mindre energiforbrug til opvarmning.

Figur 4: Udvikling i el- og dieselforbrug pr. personkilometer



Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

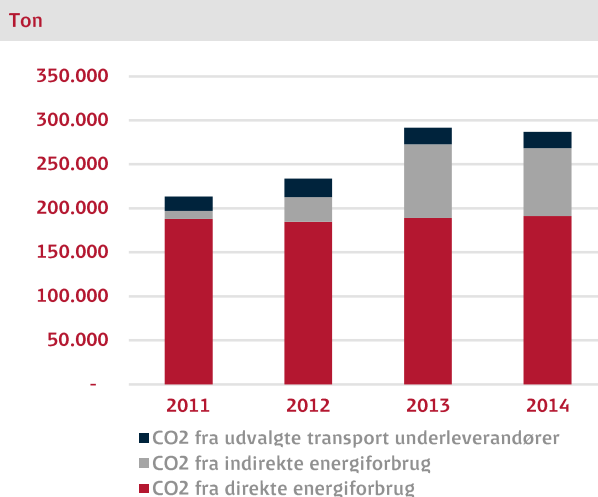
	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	1%	1%	1%
- Eltog	-4%	-2%	-1%
S-tog	-5%	-6%	-6%

DSB arbejder fortsat målrettet på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. Der er i 2014 blandt andet gennemført følgende tiltag:

- Udskiftning af belysningen til LED på en lang række adresser med en forventet årlig besparelse på 400 MWh
- Samling af værksteder og isolering af bygninger.

CO₂-udledningen fra udvalgte underleverandører af transport er stort set uændret i forhold til 2013. Kørslen med erstatningsbusser i forbindelse med sporarbejder er steget med 17 procent. Omvendt er CO₂-udledningen fra skolerejser med bus og/eller færge faldet med 5 procent i forhold til 2013. CO₂-udledning fra transport relateret til virksomheden er faldet med 6 procent, hvilket primært skyldes et fald i antallet af medarbejdere i DSB.

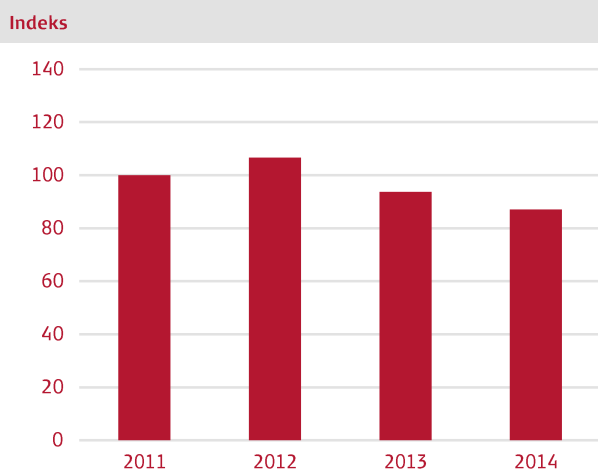
Figur 5: CO₂-udledning fordelt på kilde



Siden 2013 har DSB fravalgt at købe RECS-beviser for strøm produceret fra vedvarende energikilder. Det betyder, at emissionerne fra 2013 og 2014 ikke kan sammenlignes med tidligere års resultater.

Dieselmateriel giver anledning til udledning af partikler og anden påvirkning af luftkvaliteten.

Figur 6: Partikeludledning



Den samlede udledning af partikler fra dieseltogene er faldet med 7 procent i forhold til 2013. Årsagen til dette er den øgede indsættelse af IC4, som betyder en mindre anvendelse af de ældre MR-togsæt. Derudover har montering af emissionskit på ME-lokomotiverne også bidraget til reduktionen.

Der har i 2014 været et fortsat fokus på antallet af ultrafine partikler i dobbeltdækkervognene, som trækkes/skubbes af ME-lokomotiverne. DSB har i sommeren 2014 udskiftet filtrene i vognenes luftindsugning, hvilket har reduceret antal ultrafine partikler med 40 procent inde i vognene.

Personbårne målinger af DSB's medarbejdere i efteråret 2014 viser for høje niveauer af antal ultrafine partikler. Det er både medarbejdere og kunder, som er påvirket af dette.

DSB arbejder målrettet på at reducere påvirkningen gennem tekniske ændringer på ME-lokomotiverne og MR togsæt som de to materieltyper, der giver de største udfordringer.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er faldet fra 237 i 2013 til 195 i 2014.

Klagerne dækker over det samlede antal klager, som DSB har modtaget gennem Kundecentret, direkte til DSB Miljø og gennem Banedanmark. Der er i 2014 ikke noget markant enkeltområde, men der er tale om en bred vifte af forhold, som der klages over. Faldet skyldes blandt andet, at den indvendige støj i IC4 er reduceret.

Renoveringen af Nørreport station blev færdig december 2014, og det nye ventilationsanlæg taget brug. Banedanmark har brugt efteråret 2014 til at justere anlægget ind, og de foreløbige målinger viser klare forbedringer af luftkvaliteten på perronerne.

Regnskabspraksis

Årsopgørelse

Årsopgørelsen indeholder data for DSB's aktiviteter samt data for anlæg og bygninger, hvor der foregår DSB-aktiviteter.

Alle datterselskaber i Danmark (100 % ejede og DSB Øresund) indgår fuldt i alle opgørelser årsopgørelsen.

I årsopgørelsen har DSB valgt at rapportere om klimapåvirkningerne efter samme opdeling som i "Greenhouse Gas Protocol", GHG-protokollen, hvor energiforbrug og emissioner rapporteres i tre kategorier; direkte (scope 1) og indirekte (scope 2) energiforbrug og emissioner samt emissioner fra udvalgte transport underleverandører (scope 3).

Eksterne leverandører

Som hovedregel er forbrug og udledninger, der varetages af eksterne leverandører på kontrakt med DSB ikke medtaget. Undtaget er forbruget af kemiske produkter og CO₂-udledningen for udvalgte leverandører af transport. Det gælder erstatningskørsel med bus og taxa, skolerejser foretaget med busser og færger, medarbejdertransport med fly, taxa og bil samt medarbejdernes kørsel til og fra arbejde. Tjenesterejser med tog i udlandet indgår ikke.

DSB som leverandør

Forbrug og udledninger fra DSB ejede bygninger, der er lejet ud, er ikke taget med.

Indsamling og behandling af data

Data i årsopgørelsen er indsamlet dels via DSB's registreringssystemer dels fra eksterne samarbejdspartnere. Procedurer for dataindsamling og kvalitetskontrol er beskrevet i "Manual til indsamling af miljødata". Manualen beskriver rolle- og ansvarsfordeling mellem centrale og decentrale miljømedarbejdere under udarbejdelse af miljørapporten.

Processen starter med indsamling og vurdering af miljøoplysninger i forretningsenhederne, hvorefter enhedernes bidrag til data og tekst bliver behandlet og samlet til en helhed for DSB. Kvalitetskontrol af data foregår både i enhederne og centralt i DSB.

Energiforbrug til togdrift

Dieselforbruget registreres automatisk ved tankning. Dertil kommer et svind fra faste tankanlæg, som også er indeholdt i opgørelsen. DSB afregner kørestrømforbruget på baggrund af faktura modtaget fra Banedanmark. Elforbruget fordeles på litra efter aflæsning af målere i togene. De målte værdier er tillagt et kørestrømstab.

Luftemissioner

DSB's opgørelse af luftemissioner er beregnet på baggrund af nøgletal.

Fra og med 2013 har DSB fravalgt at købe RECS-bevis for strøm produceret fra vedvarende energikilder. Det betyder, at emissionerne fra 2013 ikke kan sammenlignes med tidligere års resultater. Til og med 2011 anvendte DSB strøm fra vedvarende energikilder i bygninger. Det betyder, at der ikke figurerer emissioner fra elektrisk togdrift i regnskabet til og med 2012 og fra bygninger i 2011.

Nøgletal for emissioner fra dieselforbruget er baseret på målinger af emissionernes afhængighed af motorydelse samt målinger eller simulering af motorydelse ved forskellige kørselsmønstre.

Nøgletal for emissioner fra biler og varevogne er hentet fra TEMA2010. Emission af SO₂ er korigeret i forhold til svovlindholdet i henholdsvis benzin og diesel.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x fra bygninger for fjernvarme er beregnet ud fra opgørelsen fra Energinet.dk for emissioner og termiske produktion i Danmark. Der er benyttet et middeltal for 2012 og 2013. Den termiske produktion dækker 73 % af den samlede danske fjernvarmeproduktion. Nøgletallet er beregnet ud fra energiindholdsmetoden og er korigeret for 20 % nettab i distributionsnettet.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x fra bygninger er for gas og fyringsolie baseret på 2013-data fra DCE (National Center for Energi og Miljø). Data kan findes på hjemmesiden under emnet "Luft", Emissionsopgørelser, Emissions Factors

for hhv. LPG, Natural gas og Gas oil i kategorien "residential plants". Ved beregning af emissioner fra elforbrug i bygninger er el-nøgletallet for kørestrøm anvendt og korrigeret for 5 % nettab i distributionsnettet.

Indeksering

I årsopgørelsen er forbrug og udledninger for 2014 opgjort i absolutte mængder. 2011 er basisåret for indeksering. I note 4 og 5 er angivet enkelte fravigelser fra indeksering i forhold til 2011.

I nogle tilfælde er det valgt ikke at indeksere forbrug og udledninger på grund af f.eks. forskellige vedligeholdelsesintervaller mellem årene. Det gælder bl.a. enkelte kemiske produkter.

Miljødeklarationer og sammenligninger med andre transportformer

Til miljødeklarationen for togprodukter og sammenligninger mellem forskellige transportformer anvender vi for toget årets energiforbrug og udledning samt årets gennemsnitlige belægningsgrad.

Nøgletal for biler er hentet fra Transportministeriets TEMA2010 model. Der kan være stor variation i resultatet alt efter hvilken type bil man kører i. DSB har valgt et gennemsnit mellem en mindre og større bil. Begge med EURO III-motorer. Dette nøgletal ligger tæt på gennemsnittet for den danske bilpark.

Til at beregne CO₂-udslippet fra fly anvender vi SAS's CO₂-beregner. Vi anvender defaultværdien for det mest anvendte fly på den valgte strækning.

Belægningsgrader for biler stammer fra Vejdirektoratets statistik. Vi regner med, at der er 1,54 passagerer i bilen i gennemsnit, og for beregninger i myldretiden regner vi med 1,1 passagerer i gennemsnit.

Til miljødeklarationer for materieltyper bruger vi årets energiforbrug og udledninger samt

kørte pladskilometer med materiellet. Fordeling på materieltyper sker ved hjælp af årsopgørelsesværktøjet.

Kundehenvendelser og klager

DSB modtager henvendelser og klager over forskellige miljøforhold fra kunder og naboer. Tidligere har rapporteringen fokuseret på henvendelser og klager vedrørende ydre miljøforhold. Fra og med 2013 har DSB justeret opgørelsen af kundehenvendelser og klager over miljøforhold, så rapporteringen også omhandler klager og henvendelser fra passagerer over forhold i togene, f.eks. luftkvalitet og støj i toget.

Miljønøgletal

Miljødeklarationer og årsopgørelse 2014

I miljødeklarationerne fremgår relativt energiforbrug og udledning af forskellige forureningstyper for produkttyper og materieltyper.

I årsopgørelsen fremgår absolutte forbrug og udledninger for 2014 samt indekserede forbrug og udledninger for perioden 2011-2014.

Miljødeklaration for togprodukter 2014

Togprodukt	Energiforbrug	CO ₂
Pr. personkilometer	MJ	g
S-tog	0,29	21
Regionaltog	0,87	64
InterCitytog	0,50	37
Lyntog	0,45	33

Miljødeklarationen for togproduktet viser energiforbrug og CO₂ udledning pr. personkilometer fra DSB's produkter i 2013.

Miljødeklarationer for materieltyper 2014

Togtype	Energiforbrug	CO ₂	CO	NO _x	SO ₂	HC	Støv	Partikler
Pr. pladskilometer	MJ	g	mg	mg	mg	mg	mg	mg
S-tog (el)	0,07	4,9	2,2	3,3	0,8	2,4	0,2	0,0
Desiro (diesel)	0,31	22,6	102,0	178,5	0,1	28,0	0,0	3,8
ME og dobbeltdækkervogne (diesel)	0,29	21,6	32,7	283,6	0,1	16,9	0,0	8,9
Øresundstog (el)	0,12	8,8	3,9	5,9	1,5	4,3	0,3	0,0
MR (diesel)	0,34	24,9	100,8	376,2	0,2	57,8	0,0	21,3
IR4 (el)	0,12	9,1	4,0	6,1	1,6	4,4	0,3	0,0
IC3 (diesel)	0,28	21,1	13,3	120,9	0,1	6,4	0,0	0,9
IC4 (diesel)	0,39	29,2	20,5	165,6	0,2	9,6	0,0	1,4

Miljødeklarationen for togtyper viser energiforbruget og emissioner pr. pladskilometer fra DSB's togtyper i 2014.

Årsopgørelse 2014

Forbrug							
	Note	Indeks 2011	Indeks 2012	Indeks 2013	Indeks 2014	Mængde 2014	Enhed
Energiforbrug							
Tog, total							
El		100	99	99	97	246.826	MWh
Diesel		100	99	101	103	70.769.740	liter
Virksomhed, total		100	97	98	90	113.963	MWh
El	1	100	101	104	94	58.402	MWh
Varme (graddagekorrigeret)	1	100	94	93	87	55.561	MWh
Direkte energiforbrug							
Togproduktet (F&R) (diesel)		100	99	101	103	70.769.740	liter
Togdrift		100	99	101	103	70.769.740	liter
Virksomheden							
Biler og varevogne							
Diesel	2	100	105	161	92	238.753	liter
Benzin	2	100	72	64	53	15.906	liter
Varme (graddagekorrigeret)	1	100	88	80	96	13.624	MWh
Fyringsolie	1	100	95	131	246	1.240	MWh
Gas		100	88	78	91	12.385	MWh
Indirekte energiforbrug							
Togproduktet (el)		100	99	99	97	246.826	MWh
S-tog		100	102	100	96	120.406	MWh
Kystbanen (kørt af DSB Øresund)		100	100	103	101	65.937	MWh
Fjern- og regionaltog		100	95	92	93	60.483	MWh
Virksomheden		100	99	100	90	100.339	MWh
El	1	100	101	104	94	58.402	MWh
Fjernvarme inkl. damp (graddagekorrigeret)	1	100	96	96	84	41.936	MWh
Vandforbrug		100	72	67	68	147.823	m³
Kemiske produkter (udvalgte)							
Kvælstofindhold i glatførebekæmpelsesmidler		-	-	-	-	12,7	ton
Ukrudtbekæmpelsesmidler		-	-	-	-	175,5	kg aktivt stof

Basisår for indeksering er 2011 = 100.

Udledninger (CO ₂)							
	Note	Indeks 2011	Indeks 2012	Indeks 2013	Indeks 2014	Mængde 2014	Enhed
Luftemissioner, beregnede							
CO₂		100	109	137	135	287.297	ton
Produkt		100	100	131	131	255.200	ton
Virksomhed		100	209	196	179	32.097	ton
Direkte energiforbrug (GHG* protokol scope 1)		100	98	101	102	191.314	ton
Produkt	3	100	98	101	102	187.771	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	98	101	102	187.771	ton
Virksomhed		100	91	96	97	3.543	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	102	152	88	671	ton
Varme (fyringsolie og gas)		100	89	82	99	2.872	ton
Indirekte energiforbrug (GHG* protokol scope 2)		100	316	945	870	77.018	ton
Produkt	3	-	-	100	93	55.045	ton
S-tog (el)	4	-	-	100	96	28.031	ton
Kystbanen (el)	4	-	-	100	82	12.933	ton
Fjern- og regionaltog (el)	4	-	-	100	101	14.081	ton
Virksomhed		100	316	278	248	21.973	ton
Elforbrug faste anlæg	5	-	100	81	73	14.312	ton
Fjernvarme inkl. damp		100	94	98	87	7.662	ton
Udvalgte transport underleverandører (GHG* protokol scope 3)		100	127	116	115	18.965	ton
Produkt		100	133	108	111	12.384	ton
Erstatningsbusser		100	374	240	281	4.808	ton
S-tog		100	78	26	35	35	ton
F&R		100	392	254	296	4.772	ton
Taxa		100	69	72	74	10	ton
Skolerejser		100	89	85	80	7.566	ton
Busser		100	66	82	57	257	ton
Færger		100	90	85	81	7.310	ton
Virksomhed		100	114	130	122	6.580	ton
Tjenesterejser med fly		100	277	84	46	179	ton
Tjenestekørsel i egen bil		100	76	96	114	71	ton
Taxa		100	92	80	87	152	ton
Medarbejdernes transport til og fra arbejde		100	102	136	129	6.178	ton

Basisår for indeksering er 2011 = 100.

* GHG = Greenhouse Gas protocol

Udledninger (øvrige emissioner)

	Note	Indeks 2011	Indeks 2012	Indeks 2013	Indeks 2014	Mængde 2014	Enhed
Luftemissioner, beregnede							
NO_x						1.711	ton
Produkt	3	100	100	100	96	1.689	ton
Fjern- og regionaltog (el og diesel)	4	100	100	98	95	1.671	ton
Kystbanen (el)	4	-	-	100	54	5,8	ton
S-tog (el)	4	-	-	100	60	12	ton
Virksomhed		100	185	181	147	21	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	101	152	78	1,8	ton
Varme (fjernvarme, fyringsolie og gas)		100	93	95	82	10	ton
Elforbrug faste anlæg	5	-	100	85	72	10	ton
SO₂						15	ton
Produkt	3	100	99	885	963	11	ton
Fjern- og regionaltog (el og diesel)	4	100	99	287	326	3,6	ton
Kystbanen (el)	4	-	-	100	99	2,2	ton
S-tog (el)	4	-	-	100	110	4,8	ton
Virksomhed		100	177	166	150	4,5	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	102	152	88	0,0042	ton
Varme (fjernvarme, fyringsolie og gas)		100	80	87	68	2,0	ton
Elforbrug faste anlæg	5	-	100	81	84	2,5	ton
HC	6					160	ton
Produkt	3	100	107	124	126	160	ton
Fjern- og regionaltog (el og diesel)	4	100	107	104	105	133	ton
Kystbanen (el)	4	-	-	100	97	8,6	ton
S-tog (el)	4	-	-	100	109	19	ton
CO	6					276	ton
Produkt	3	100	106	106	99	276	ton
Fjern- og regionaltog (el og diesel)	4	100	106	98	92	256	ton
Kystbanen (el)	4	-	-	100	91	6,3	ton
S-tog (el)	4	-	-	100	102	14	ton
Partikler (TSP)	6					46	ton
Produkt	3	100	107	94	87	46	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	107	94	87	46	ton
Støv						1,8	ton
Produkt	3	-	-	100	123	1,8	ton
Fjern- og regionaltog (el)	4	-	-	100	133	0,45	ton
Kystbanen (el)	4	-	-	100	108	0,41	ton
S-tog (el)	4	-	-	100	126	0,90	ton
Ozonlagsnedbrydende stoffer						2,2	ton
HFC	7	-	-	-	-	2,2	ton
HCFC	8	-	-	-	-	0,023	ton

Udledninger							
	Note	Indeks 2011	Indeks 2012	Indeks 2013	Indeks 2014	Mængde 2014	Enhed
Affald						9.935 ton	
Affald (ekskl. byggeaffald)		100	97	105	111	8.535 ton	
Til genanvendelse		100	99	118	122	2.927 ton	
Til forbrænding		100	98	98	94	4.294 ton	
Til specialbehandling		100	80	108	187	1.228 ton	
Til deponering		100	99	93	139	86 ton	
Byggeaffald		-	-	-	-	1.400 ton	
Til genanvendelse		-	-	-	-	797 ton	
Til forbrænding		-	-	-	-	599 ton	
Til specialbehandling		-	-	-	-	2,1 ton	
Til deponering		-	-	-	-	1,6 ton	

Basisår for indeksering er 2011 = 100.

Note 1: El- og varmeforbrug i faste anlæg

DSB forbedrer løbende datagrundlaget for opgørelsen af energi- og vandforbrug. DSB registrerer påfyldte mængder fyringsolie, hvilket kan give forskydninger i opgørelsen, så den ikke viser en reel udvikling i forbruget.

Note 2: Biler og varevogne

Brændstofforbruget er faldet i forhold til 2013, hvor forbruget af diesel var usædvanligt højt. Emissionerne er faldet tilsvarende og samtidigt har DSB fået en mere energieffektiv vognpark.

Note 3: Produkt

Opgørelsen af emissioner fra togdrift er beregnet på baggrund af nøgletal. Se afsnit i Regnskabsgrundlag for beskrivelse af nøgletal.

Note 4: RECS beviser, tog

DSB har i perioden 2008-2012 anvendt strøm produceret fra vedvarende energikilder til togdrift. DSB har ikke købt RECS beviser for elforbruget til tog fra og med 2013, hvorfor der fra 2012 igen er opgjort emissioner fra al energiforbruget til togdrift.

Note 5: RECS beviser, faste anlæg

DSB har ikke købt RECS beviser for elforbruget i bygninger siden 2011, hvorfor der fra og med 2012 igen er opgjort CO₂, NO_x og SO₂ udledning fra energiforbruget i bygninger.

Note 6: Færre emissioner for biler og varevogne

DSB har ensrettet emissionsopgørelserne for virksomhedens energiforbrug. Emissioner for brændstofforbrug til biler og varevogne indgår derfor ikke længere i opgørelserne af HC, CO og partikler (TSP).

Note 7: HFC

Efter 2005 er det ikke tilladt at anskaffe nye anlæg med HFC eller at anvende HFC med mindre der er tale om servicering af eksisterende anlæg. En anden undtagelse gælder airconditionanlæg i køretøjer, hvilket betyder, at DSB fortsat anvender HFC.

Note 8: HCFC

HCFC skal ifølge lovgivningen være udfaset per 1.1.2002, men det er lovligt at påfylde regenereret (genvundet) HCFC.

Påtegning

Den uafhængige revisors erklæring

Til DSB's interessenter

Vi har foretaget en vurdering af miljødata for 2014 i **DSB Miljørapport 2014**.

DSB's ledelse er ansvarlig for dataene i **DSB Miljørapport 2014**. Vores ansvar er på grundlag af vores vurdering at udtrykke en konklusion om dataene i den anførte miljørapportering.

Det udførte arbejde

Vi har udført vores arbejde i overensstemmelse med den internationale standard om andre erklæringsopgaver med sikkerhed og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for vores konklusion.

Vores arbejde har ud fra en vurdering af miljømæssig væsentlighed og risiko omfattet analyser, forespørgsler til ledelsen i miljøafdelingen samt kontrol af, om data er indsamlet, vurderet og kvalitetskontrolleret som foreskrevet i DSBs manual for indsamling af miljødata. Vi har på stikprøvebasis sammenholdt opgørelsen af energiforbrug med indrapportering fra dataleverandører. Vi har herunder vurderet om den af ledelsen valgte regnskabspraksis er passende og om de af ledelsen udøvede skøn er rimelige.

En gennemgang er begrænset til først og fremmest at omfatte forespørgsler til selskabets ledelse og medarbejdere samt analyser af miljødata og giver derfor mindre sikkerhed end en revision.

Vi har anvendt både revisions- og miljøfaglige specialister ved udførelsen af arbejdet. Det er vores opfattelse, at det udførte arbejde giver et tilstrækkeligt grundlag for vores konklusion.

Konklusion

Vi kan erklære, at vi under vor gennemgang ikke er blevet bekendt med forhold, der afkræfter, at miljødata for 2014 i **DSB Miljørapport 2014** i al væsentlighed er udarbejdet i overensstemmelse med den beskrevne regnskabspraksis.

Taastrup, den 26. februar 2015

Erns & Young

Godkendt Revisionspartnerselskab



Michael N. C. Nielsen
statsaut. revisor



Jens Frederiksen
statsaut. revisor

