

MILJØ- RAPPORT 2017

Indhold

Forord	3
Miljø og klima.....	4
Regnskabspraksis	7
Miljønøgletal	10
Årsopgørelse 2017.....	11
Ledelseserklæring 2017	16
Påtegning.....	17

Forord

Kunderne skal opleve toget som et attraktivt og bæredygtigt alternativ til andre transportformer. DSB arbejder løbende for at reducere påvirkningen af miljø og klima gennem både tekniske og adfærdsmæssige tiltag.

Med Banedanmarks færdiggørelse af elektrificeringen mellem Lunderskov og Esbjerg er næste skridt taget i elektrificeringen af hovedjernbanestrækningerne og dermed muligheden for en yderligere reduktion af klimabelastningen fra tog.

Af miljørapporten fremgår, hvordan DSB arbejder for at minimere miljøbelastningen.

6. februar 2018

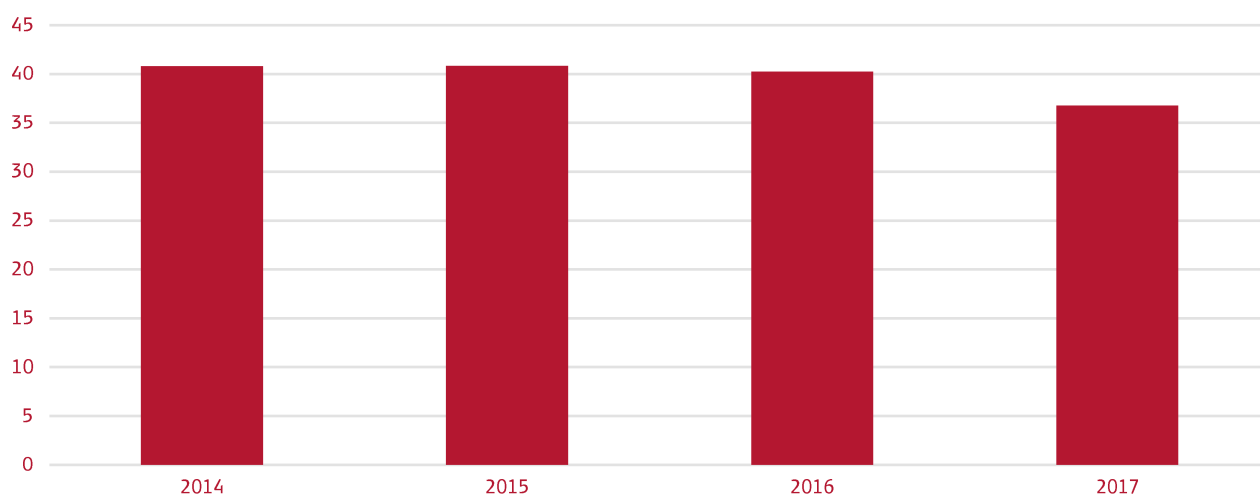
Miljø og klima

De væsentligste risici ud fra miljø- og klimaperspektiv vurderes til at være emissioner til luft fra togdriften samt støjgenerne fra operationerne.

Den samlede CO₂-udledning er i 2017 faldet med 5 procent i forhold til i 2016. Dette skyldes et generelt faldende energiforbrug til togdrift, bygninger og værksteder samt et forbedret energimix for el.

Figur 1: CO₂-udledning pr. personkilometer

Gram



DSB har fastsat et strategisk målepunkt for bæredygtighed defineret som udledning af gram CO₂ fra togdriften pr. personkilometer. Ovenstående figur viser udviklingen gennem de seneste år.

Der er tale om en reduktion af CO₂-udledningen på 8 procent i forhold til 2016. Udledningen på 37 gram pr. personkilometer gør toget klimamæssigt meget konkurrencedygtigt i forhold til andre transportmidler, idet biler og fly begge udleder 100 gram CO₂ pr. personkilometer, mens busser udleder 60 gram.

Den fortsatte elektrificering af hovedjernbanenettet i Danmark vil betyde faldende energiforbrug og CO₂-udledning som følge af ændringen fra diesel til el. I efteråret 2017 blev strækningen Lunderskov - Esbjerg ibrugtaget som elektrificeret, hvilket vil have helårseffekt i 2018 med et forventet fortsat fald til følge.

Det samlede energiforbrug til tog er i 2017 faldet med 3 procent i forhold til i 2016. Energiforbruget i dieseltrafikken er faldet med 4 procent, hvilket skyldes en kombination af reduceret trafik i forbindelse med overdragelsen af Grenaa-banen og regionaltogstrafikken i Nordjylland samt en reduceret anvendelse af MR-togsæt. Energiforbruget til el-tog er faldet med 2 procent i forhold til i 2016.

Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

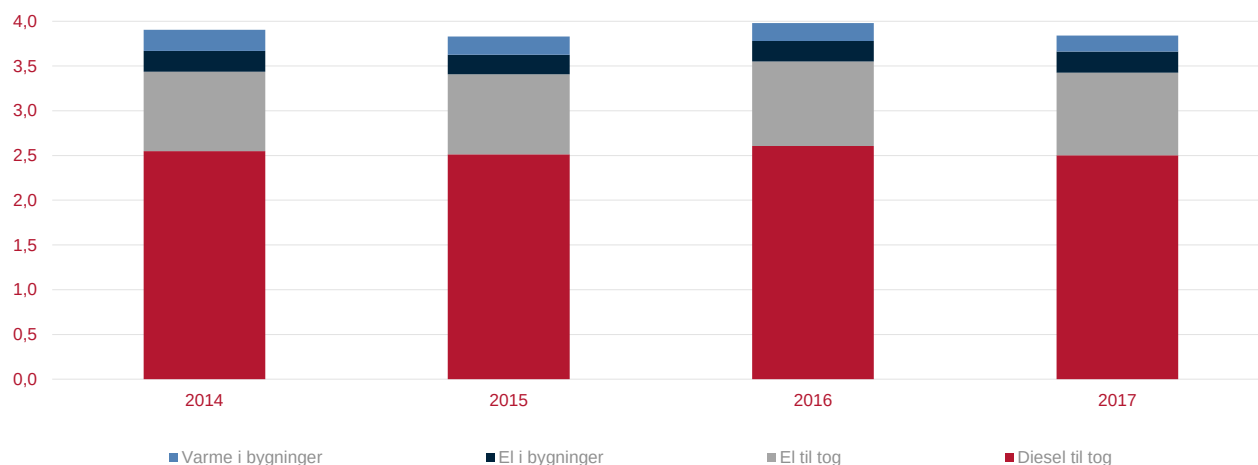
Ændring fra 2016 til 2017	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	-1%	-6%	-6%
- El-tog	1%	-3%	-15%
S-tog	-2%	1%	-11%

CO₂-udledningen pr. personkilometer for eltog er faldet væsentligt. Dette skyldes et faldende energiforbrug, en stigende belægning og et forbedret energimix i Danmark.

Omkring 90 procent af det samlede energiforbrug anvendes til togdriften. Energiforbruget til andet end togdrift er faldet med 4 procent i 2017 i forhold til i 2016.

DSB har gennem miljøpolitikken og miljøcertificeringen af værksteder og klargøringscentre fokus på at reducere såvel belastning af det omkringliggende miljø som på at bidrage til transportsektorens samlede omstilling og reduktion af klimabelastningen.

Det samlede energiforbrug og sammensætningen heraf er vist i nedenstående figur.

Figur 2: Energiforbrug**GJ (mio.)**

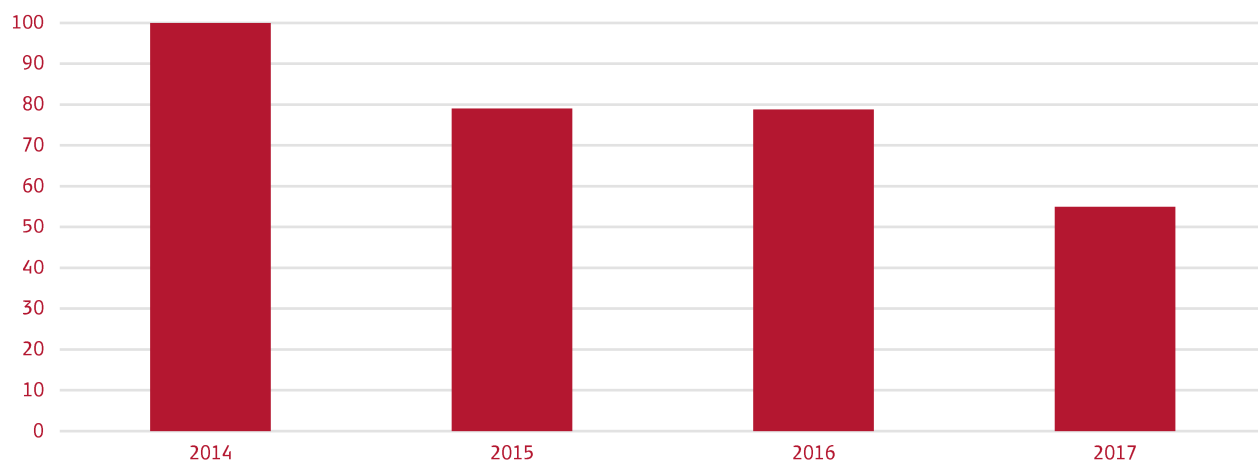
DSB arbejder fortsat på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. I 2017 har følgende tiltag haft effekt:

- Gaskedel på Klargøringscenter Kastrup udskiftet i 2016 har betydet en reduktion på 60 procent i gasforbruget svarende til 580 tons CO₂
- Udskiftning af ventilationsanlæg på Klargøringscenter København og værkstedet i Fredericia med et forventet fald i varme- og elforbrug
- Fortsat udskiftning af traditionel belysning til LED.

Dieseltog giver anledning til lokal påvirkning af luftkvaliteten i form af partikler og NO_x mv. DSB har størst fokus på en reduktion af partikler - herunder de ultrafine partikler.

Figur 3: Partikeludledning

Indeks



Den samlede udledning af partikler (opgjort som masse) fra dieseltogene er faldet med 30 procent i 2017 i forhold til i 2016 og med 45 procent siden 2014. Faldet skyldes en reduceret anvendelse af MR- og IC4-togsæt samt montering af katalysatorer på MR-togsæt.

Der arbejdes fortsat med at implementere forskellige prototyper af filtre til reduktion af kundernes og medarbejdernes udsættelse for ultrafine partikler. Fra udgangen af 2017 anvendes MR-togsæt og ICE-TD togsæt ikke længere i persontrafikken.

DSB arbejder fortsat med at finde løsninger til reduktion af emissionerne fra ME-diesellokomotiverne. Det er besluttet at montere nye cylinderenheder i forbindelse med store eftersyn. Dette er ved udgangen af 2017 gennemført på 8 lokomotiver og giver en markant reduktion i anvendelsen af smøreolie samt en reduktion af partikeludledningen.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er steget fra 93 i 2016 til 130 i 2017.

Klager og henvendelser fordeler sig på:

- Støj: 82
- Røg: 8
- Støj og røg: 21
- Luftkvalitet: 19.

Det er fortsat ME-diesellokomotiverne, som er den primære årsag til henvendelserne. Det gælder både henvendelser fra naboer til vendespor/klargøringsområder samt fra naboer til sporene i Valby.

I 3 sager har en kommune været indblandet (Roskilde, Helsingør og Ballerup). Alle sager omhandler støj og er afsluttet uden yderligere tiltag. Derudover har DSB kontakt til Aarhus kommune angående miljøgodkendelse af værkstedet - herunder støjvilkårene.

Banedanmarks målinger af luftkvaliteten på Nørreport viser fortsat en væsentlig forbedring i forhold til før ombygningen.

Regnskabspraksis

Årsopgørelse

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

Alle 100 procent ejede tilknyttede virksomheder i Danmark indgår fuldt i alle opgørelser i årsopgørelsen.

DSB som leverandør

Forbrug og udledninger fra bygninger, der er udlejet til eksterne, indgår ikke.

Indsamling og behandling af data

Data i årsopgørelsen er indsamlet via registreringssystemer og samarbejdspartnere. Procedurer for dataindsamling og kvalitetskontrol er beskrevet i den interne "Miljøhåndbog - indsamling af miljødata". Håndbogen beskriver rolle- og ansvarsfordeling mellem centrale og decentrale miljømedarbejdere i forbindelse med udarbejdelse af miljørapporten.

Processen starter med indsamling og vurdering af miljøoplysninger i forretningsenhederne, hvorefter deres bidrag til data og tekst bliver behandlet og samlet til en helhed. Kvalitetskontrol af data foregår primært centralt.

Klimapåvirkning

DSB har valgt at rapportere om klimapåvirkning for togdriften og virksomheden efter principperne i The Greenhouse Gas Protocol (GHG protokollen), hvor energiforbrug og emissioner rapporteres i tre kategorier:

- Direkte energiforbrug og emissioner fra togdrift og bygninger (scope 1)
- Indirekte energiforbrug og emissioner fra togdrift og bygninger (scope 2)
- Emissioner fra udvalgte transport-underleverandører (scope 3).

Opgørelsen for de udvalgte transport-underleverandører omfatter CO₂-udledningen fra aktiviteter, der er relateret til transport af kunder og medarbejdere:

- Kundernes rejser med underleverandører; erstatningsbusser, taxa samt skolerejser med bus og færge
- Medarbejdernes pendling til og fra arbejde samt tjenesterejser med bil, taxa og fly.

Energiforbrug til togdrift

Dieselforbruget pr. litera (togtype) registreres automatisk ved tankning. Dertil kommer svind/manglende registrering (forskellen på tanket og modtaget mængde) fra faste tankanlæg, som fordeles på de forskellige litera. Årsforbruget er baseret på det aktuelle dieselforbrug til og med oktober, mens forbrug i november og december er beregnet på baggrund af den forventede produktion og det faktiske forbrug pr. kilometer i månederne januar, november og december året før.

DSB afregner kørestrømforbruget på baggrund af faktura modtaget fra Banedanmark. Elforbruget er for Fjern- & Regionaltog opgjort på grundlag af aflæsning af målere i de enkelte litera. De målte værdier er tillagt et kørestrømstab. Årsforbruget er baseret på det aktuelle forbrug til og med oktober, mens forbrug i november og december er beregnet på baggrund af den forventede produktion og det faktiske forbrug pr. kilometer i månederne januar, november og december året før.

Energi- og vandforbrug til bygninger og faste installationer

El-, varme- og vandforbrug i bygninger og faste installationer er baseret på måleraflæsninger i slutningen af oktober for et repræsentativt udvalg af målere, som svarer til omkring 70 procent af det samlede energi- og vandforbrug. Forbruget på de øvrige målere samt forbruget i november og december er beregnet på baggrund af det faktiske forbrug for det repræsentative udvalg af målere.

CO₂ fra udvalgte transport-underleverandører

Emissioner fra den udvalgte transport med underleverandører er baseret på dataudtræk fra interne systemer og opgørelser fra underleverandører. Dette omfatter erstatningskørsel med bus og taxa, skolerejser foretaget med bus og færge, tjenesterejser med fly, taxa og bil samt medarbejdernes transport til og fra arbejde. Tjenesterejser med tog i ind- og udland samt medarbejdernes pendling til og fra arbejde med tog indgår ikke.

Kemiske produkter

Opgørelsen af de udvalgte kemiske produkter er baseret på data fra de leverandører, som udfører opgaven for DSB. Dette omfatter vedligeholdelse af arealer og vinterberedskab samt udskiftning af kølemidler på faste anlæg og tog. Opgørelsen af kvælstof, som udledes som følge af glatførebekæmpelse, dækker vinterperioden fra 1. maj 2016 til 30. april 2017.

Affald

Opgørelsen af bortskaffet affald er baseret på data fra de leverandører, som udfører opgaven. Ved afslutning af regnskabet manglede indberetninger for en del af affaldsmængderne. Estimerer for disse er foretaget på grundlag af historiske data. Den estimerede affaldsmængde svarer til 33 procent af den samlede affaldsopgørelse eksklusive bygge- og anlægsaffald. Bygge- og anlægsaffald bliver indberettet til DSB i forbindelse med afleveringsforretningen.

Luftemissioner

Opgørelsen af luftemissioner er beregnet på grundlag af nøgletal.

Luftemissionerne fra elforbruget til kørestrøm og el til faste anlæg er baseret på en el-deklaration fra Energi.dk. Deklarationen opgør udledningen af CO₂, SO₂, NO_x, HC, CO og støv pr. kWh. Der er benyttet et middeltal for 2015 og 2016. Ved beregning af emissioner fra elforbrug i bygninger er el-nøgletallet anvendt og korrigeret for tab i distributionsnettet på 5 procent.

Nøgletal for emissioner fra dieselforbruget er baseret på målinger af emissionernes afhængighed af motorydelse samt målinger eller simulering af motorydelse ved forskellige kørselsmønstre. CO₂-emissioner for togdriften er beregnet på baggrund af det totale forbrug. Beregning af de øvrige emissioner indeholder kun forbruget til trafik med kunder.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x fra fjernvarme til bygninger er beregnet ud fra opgørelsen fra Energinet.dk for emissioner og termisk produktion i Danmark. Der er benyttet et middeltal for 2015 og 2016. Den termiske produktion dækker 67 procent af den samlede danske fjernvarmeproduktion. Nøgletallet er beregnet ud fra energiindholdsmetoden og er korrigeret for tab i distributionsnettet på 20 procent.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x fra gas og fyringsolie til bygninger er baseret på 2016-data fra DCE (National Center for Energi og Miljø). Data for LPG, naturgas og fyringsolie i kategorien "residential plants" er hentet fra [DCE's hjemmeside, \(dce.au.dk\)](http://dce.au.dk).

Nøgletal for emissioner i forbindelse med skolerejser med færger er hentet fra TEMA2015.

Indeksering

I årsopgørelsen er forbrug og udledninger for 2017 opgjort i absolutte mængder. 2014 er basisår for indeksering. For de kemiske produkter og for bygge- og anlægssaffald indekseres forbrug og udledninger ikke på grund af henholdsvis forskellige vedligeholdelsesintervaller og variation i antallet af byggeprojekter mellem årene.

Miljødeklarationer

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

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

Kundehenvendelser og klager

DSB modtager henvendelser og klager over forskellige miljøforhold fra kunder og naboer. I tilfælde, hvor flere personer klager over samme forhold på samme tid, tæller det som én klage. Fra og med 2014 har opgørelsen af kundehenvendelser og klager over miljøforhold omfattet klager og henvendelser fra kunder om både ydre forhold og forhold i togene - for eksempel luftkvalitet og støj i toget.

Miljønøgletal

Miljødeklarationer og årsopgørelse 2017

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

I årsopgørelsen fremgår absolutte forbrug og udledninger for 2017 samt indekserede forbrug og udledninger for perioden 2014-2017.

Miljødeklaration for togprodukter 2017

Togprodukt	Energiforbrug	CO ₂
Pr. personkilometer	MJ	g
S-tog	0,20	14
Regionaltog	0,76	55
InterCitytog	0,53	39
Lyntog	0,46	34

Miljødeklarationen for togproduktet viser energiforbrug og CO₂-udledning pr. personkilometer.

Miljødeklarationer for materieltyper 2017

Togtype	Energiforbrug	CO ₂	SO ₂	NO _x	HC	CO	Støv	Partikler
Pr. pladskilometer	MJ	g	mg	mg	mg	mg	mg	mg
S-togsæt (el)	0,05	3,2	0,5	2,1	1,6	1,6	0,1	0,0
Desiro-togsæt (diesel)	0,32	24	0,2	187	29	107	0,0	4,0
ME-diesellokomotiver og dobbeltdæk-kervogne	0,33	25	0,2	324	19	37	0,0	10
Øresunds-togsæt (el)	0,08	5,6	0,001	0,004	0,003	0,003	0,0001	0,0
MR-togsæt (diesel)	0,46	34	0,2	518	74	116	0,0	26
IR4-togsæt (el)	0,08	5,4	0,001	0,003	0,003	0,003	0,0001	0,0
IC3-togsæt (diesel)	0,30	23	0,1	129	6,8	14	0,0	1,0
IC4-togsæt (diesel)	0,42	31	0,2	176	10	22	0,0	1,5

Miljødeklarationen for togtyper viser energiforbrug og emissioner pr. pladskilometer fra togtyper i 2017.

Årsopgørelse 2017

Forbrug							
	Note	Indeks 2014	Indeks 2015	Indeks 2016	Indeks 2017	Mængde 2017	Enhed
Energiforbrug							
Tog, total							
El		100	101	107	104	257.712	MWh
Diesel		100	99	102	99	69.796.396	liter
Virksomhed, total		100	91	92	88	114.895	MWh
El	1	100	95	98	102	65.356	MWh
Varme (graddagekorrigeret)	1	100	86	85	75	49.539	MWh
Direkte energiforbrug							
Togdrift		100	99	102	99	69.796.396	liter
Togproduktet (Fjern- & Regionaltog) (diesel)		100	99	102	99	69.796.396	liter
Virksomheden	2						
Varme (graddagekorrigeret)		100	72	75	44	7.089	MWh
Fyringsolie	1	100	90	88	87	1.081	MWh
Gas	1	100	70	74	40	6.008	MWh
Indirekte energiforbrug							
Togproduktet (el)		100	101	107	104	257.712	MWh
S-tog		100	99	101	100	119.878	MWh
Fjern- og regionaltog		100	102	112	109	137.834	MWh
Virksomheden		100	94	94	95	107.806	MWh
El	1	100	95	98	102	65.356	MWh
Fjernvarme inkl. damp (graddagekorrigeret)	1	100	91	88	85	42.451	MWh
Vandforbrug		100	109	117	108	198.598	m³
Kemiske produkter (udvalgte)							
Kvælstofindhold i glatførebekæmpelsesmidler		-	-	-	-	32	ton
Ukrudtsbekæmpelsesmidler		-	-	-	-	16	kg aktivt stof

Udledninger (CO ₂)							
	Note	Indeks 2014	Indeks 2015	Indeks 2016	Indeks 2017	Mængde 2017	Enhed
Luftemissioner, beregnede							
CO₂		100	97	93	88	260.149	ton
Produkt		100	98	95	90	233.863	ton
Virksomhed	4	100	93	80	73	26.287	ton
Direkte energiforbrug (GHG* protokol scope 1)		100	98	102	98	186.761	ton
Produkt	3	100	99	102	99	185.240	ton
Fjern- & Regionaltog (diesel)		100	99	102	99	185.240	ton
Virksomhed		100	72	76	45	1.521	ton
Varme (fyringsolie og gas)		100	72	76	45	1.521	ton
Indirekte energiforbrug (GHG* protokol scope 2)		100	101	77	68	56.549	ton
Produkt	3	100	104	78	67	38.644	ton
S-tog (el)		100	103	74	64	17.976	ton
Fjern- & Regionaltog (el)		100	105	82	70	20.668	ton
Virksomhed		100	94	76	71	17.906	ton
Elforbrug faste installationer		100	99	72	65	10.316	ton
Fjernvarme inklusive damp		100	86	82	80	7.590	ton
Udvalgte transport-underleverandører (GHG* protokol scope 3)		100	79	75	80	16.839	ton
Produkt		100	69	64	72	9.979	ton
Erstatningsbusser	5	100	117	106	125	7.907	ton
S-tog		100	81	238	143	2.235	ton
Fjern- & Regionaltog		100	129	63	119	5.673	ton
Taxa		100	94	157	79	22	ton
Skolerejser		100	28	28	27	2.050	ton
Busser		100	239	237	198	509	ton
Færger		100	21	21	21	1.542	ton
Virksomhed		100	98	97	95	6.860	ton
Tjenesterejser med fly		100	89	109	97	174	ton
Tjenestekørsel i leasede biler og varevogne		100	78	56	60	403	ton
Tjenestekørsel i egen bil		100	93	56	47	27	ton
Taxa		100	111	135	90	121	ton
Medarbejdernes transport til og fra arbejde		100	100	100	99	6.134	ton

* GHG = Greenhouse Gas protocol

Udledninger (øvrige emissioner)

	Note	Indeks 2014	Indeks 2015	Indeks 2016	Indeks 2017	Mængde 2017	Enhed
Luftemissioner, beregnede							
NO_x		100	90	93	83	1.425	ton
Produkt	3	100	90	93	83	1.409	ton
Fjern- & Regionaltog (diesel)		100	90	93	83	1.384	ton
Fjern- & Regionaltog (el)		100	92	75	68	13	ton
S-tog (el)		100	90	68	62	12	ton
Virksomhed	4	100	86	76	71	16	ton
Varme (fjernvarme, fyringsolie og gas)		100	85	85	78	9,5	ton
Elforbrug faste installationer		100	86	66	63	6,7	ton
SO₂		100	95	78	69	11	ton
Produkt	3	100	100	77	64	7,1	ton
Fjern- & Regionaltog (diesel)		100	99	102	98	1,2	ton
Fjern- & Regionaltog (el)		100	101	77	62	3,2	ton
S-tog (el)		100	99	70	57	2,7	ton
Virksomhed	4	100	85	81	79	4,1	ton
Varme (fjernvarme, fyringsolie og gas)		100	75	95	102	2,5	ton
Elforbrug faste installationer		100	95	68	58	1,6	ton
HC		100	86	82	70	106	ton
Produkt	3	100	86	82	70	106	ton
Fjern- & Regionaltog (diesel)		100	87	84	70	86	ton
Fjern- & Regionaltog (el)		100	85	75	73	10	ton
S-tog (el)		100	83	68	67	9,1	ton
CO		100	89	86	75	205	ton
Produkt	3	100	89	86	75	205	ton
Fjern- & Regionaltog (diesel)		100	88	87	75	186	ton
Fjern- & Regionaltog (el)		100	93	85	77	10,2	ton
S-tog (el)		100	91	77	71	8,8	ton
Partikler (TSP)		100	79	79	55	25	ton
Produkt	3	100	79	79	55	25	ton
Fjern- & Regionaltog (diesel)		100	79	79	55	25	ton
Støv		100	107	65	52	0,97	ton
Produkt	3	100	107	65	52	0,97	ton
Fjern- & Regionaltog (el)		100	108	68	55	0,52	ton
S-tog (el)		100	105	62	50	0,45	ton
Drivhusgasser						2,2	ton
HFC	6	-	-	-	-	2,2	ton

Udledninger							
	Note	Indeks 2014	Indeks 2015	Indeks 2016	Indeks 2017	Mængde 2017	Enhed
Affald						11.521 ton	
Affald (ekskl. byggeaffald)		100	106	110	129	11.067 ton	
Til genanvendelse	7	100	98	92	154	4.518 ton	
Til forbrænding		100	102	108	105	4.523 ton	
Til specialbehandling	8	100	142	165	162	1.986 ton	
Til deponering		100	59	38	47	40 ton	
Byggeaffald						454 ton	
Til genanvendelse		-	-	-	-	328 ton	
Til forbrænding		-	-	-	-	68 ton	
Til specialbehandling		-	-	-	-	58 ton	
Til deponering		-	-	-	-	0,7 ton	

Note 1: El- og varmemeforbrug i faste anlæg

DSB forbedrer løbende datagrundlaget for opgørelsen af energi- og vandforbrug, hvilket har betydning for elforbruget i 2015 og 2016, som er blevet opdateret med henholdsvis -4.590 og -4.236 MWh på grund af opdaterede måleraflæsninger. Tilsvarende har enheden på en fjernvarmemåler været opgivet forkert. Fjernvarmemeforbruget er opdateret med tilbagevirkende kraft, og rettelsen medfører en stigning i fjernvarmemeforbruget alle år. Naturgasforbruget er faldet som følge af energibesparelser ved udskiftning af en gaskedel på Klargøringscenter Kastrup, der tidligere har repræsenteret knap halvdelen af det samlede naturgasforbrug. Vandforbruget er igen på niveau med 2015, efter en lækage i 2016 er udbedret. Vandforbruget i 2016 er opdateret med det faktiske vandforbrug, som ikke var kendt, da Miljørapport 2016 blev udgivet. 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

Fra og med 2017 indgår brændstofforbrug til leasede biler og varevogne ikke i opgørelsen. DSB opgør kun CO₂-emissioner fra brændstofforbruget under emissioner fra udvalgte transport-underleverandører.

Note 3: Produkt

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

Note 4: Færre emissioner for biler og varevogne

Fra og med 2017 opgør DSB kun CO₂-emissioner fra brændstofforbrug til leasede biler og varevogne i miljørapporten. Tidligere blev også opgørt emissioner fra NO_x og SO₂. CO₂-emissioner fra brændstofforbruget indgår i opgørelsen over emissioner fra udvalgte transport- underleverandører (GHG protokol scope 3).

Note 5: Erstatningskørsel

Emissionerne fra erstatningskørsel med bus eller taxa varierer i takt med antallet af sporarbejder og andre hændelser. Den store stigning i emissionerne fra erstatningskørsel med bus for Fjern- & Regionaltog er udslagsgivende for udviklingen i forhold til 2016. Årsagen er primært de mange sporarbejder på Sjælland - specielt på Kystbanen og strækningen til Kastrup. Endvidere blev IC4-togsættene taget ud af drift i marts på grund af en løshydraulikpumpe, hvilket medførte, at der blev indsat busser for en del af regionaltogstrafikken.

Note 6: 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 7: Bortskaffelse af materiel

Den store stigning i affald til genanvendelse skyldes primært bortskaffelse af materiel i 2017, hvor 9 MR-togsæt, et MZ-lokomotiv, nogle IC2-togsæt og 5 ufærdige IC4-togsæt blev bortskaffet. I 2016 blev kun et enkelt ME-lokomotiv bortskaffet.

Note 8: Manglende indberetning

Det har ikke været muligt at få en opgørelse fra alle leverandører, som bortskaffer affald for DSB. Det drejer sig om tømning af olieudskillere, afhentning af slam og andet olieholdigt affald, hvor estimatet svarer til halvdelen af den bortskaffede affaldsmængde til specialbehandling.

Ledelseserklæring 2017

DSB's ledelse har dags dato behandlet og godkendt DSB's Miljørapport for perioden 1. januar – 31. december 2017.

Miljørapporten for 2017 er udarbejdet i overensstemmelse med principperne angivet i Regnskabspraksis, som beskrevet på side 7-9.

Det er vores opfattelse, at:

- Den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at Miljørapporten giver et retvisende billede af DSB's indvirkning på miljø og klima,
- Informationerne angivet i Miljørapporten er opgjort i henhold til den fastlagte regnskabspraksis.

Taastrup, 6. februar 2018

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Påtegning

Den uafhængige revisors erklæring på DSB's Miljørapport 2017

Til DSB's interessenter

Vi har efter aftale undersøgt DSB's Miljørapport 2017 for perioden 1. januar 2017 – 31. december 2017. DSB's Miljørapport 2017 er udarbejdet efter regnskabspraksis beskrevet på side 7-9.

Vi skal udtale os om DSB's Miljørapport 2017. Vores konklusion i erklæringen udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Ledelsens ansvar for DSB's Miljørapport 2017

DSB's ledelse har ansvaret for udarbejdelsen af DSB's Miljørapport 2017 i overensstemmelse med regnskabspraksis beskrevet på side 7-9.

DSB's ledelse har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som DSB's ledelse anser for nødvendig for at udarbejde DSB's Miljørapport 2017 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om DSB's Miljørapport 2017 på grundlag af vores arbejde. Vi har udført vores arbejde i overensstemmelse med ISAE 3000 Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for vores konklusion.

Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab er underlagt international standard om kvalitetsstyring, ISQC 1, og anvender således et omfattende kvalitetsstyringssystem, herunder dokumenterede politikker og procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder og gældende krav i lov og øvrig regulering.

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i FSR – danske revisors retningslinjer for revisors etiske adfærd (etiske regler for revisorer), der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, faglig kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd.

Som led i vores undersøgelse har vi udført følgende handlinger:

- Interviews af relevante medarbejdere med ansvar for udarbejdelse af DSB's Miljørapport 2016.
- Kontrol af, om data er indsamlet, vurderet og kvalitetskontrolleret som foreskrevet i DSB's manual til indsamling af miljødata.
- Analytiske reviews af data indleveret af DSB.
- På stikprøvebasis testet data til underliggende dokumentation.
- Vurdering af, om den af ledelsen valgte regnskabspraksis er passende og om den af ledelsen udøvede skøn er rimelige.

Det er vores opfattelse, at det udførte arbejde giver et tilstrækkeligt grundlag for vores konklusion.

Omfanget af de handlinger, vi har udført ved vores undersøgelser, er mindre end ved en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed. Som følge heraf er den grad af sikkerhed, der er for vores konklusion, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis der var udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Konklusion

På baggrund af det udførte arbejde og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at DSB's Miljørapport 2017 ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabspraksis beskrevet på side 7-9.

Frederiksberg, den 6. februar 2018

ERNST & YOUNG

Godkendt Revisionspartnerselskab

CVR-nr. 30 70 02 28

Michael N. C. Nielsen
Statsaut. Revisor
MNE nr. 26738

Carina Ohm
Executive Director

