



MILJØÅRSOPGØRELSE 2022



Telegade 2, 2630 Taastrup, CVR nr. 25050053

Indhold

Forord	2
Regnskabspraksis	3
Miljønøgletal	5
Årsopgørelse for 2022	6
Energiforbrug, udledninger og noter	7

Forord

DSB er med til at drive Danmark i en mere bæredygtig retning og har sat 4 miljømål for 2030:

- CO₂-neutral - hele DSB forsynes med vedvarende energi
- Energiforbrug reduceret med 50 procent - energieffektivisering af hele DSB
- Ingen partikeludledning fra togenes motorer
- Mindst 90 procent af affaldet genanvendes - for at blive til nye ressourcer.

Årsrapport 2022 indeholder en status for de 4 miljømål og for hvilke indsatser, der er gennemført i 2022.

Miljøårsopgørelse 2022 indeholder miljønøgletal sammen med en årsopgørelse af DSB's forbrug og udledninger. Publikationen indeholder også et afsnit med regnskabspraksis for den årlige miljørapportering samt opfølgningen på de 4 miljømål i årsrapporten.

9. februar 2023

Regnskabspraksis

Årsopgørelse

Årsopgørelsen indeholder data for DSB's togdrift og øvrige drift. Alle 100 procent ejede tilknyttede virksomheder i Danmark indgår fuldt i alle opgørelser i årsopgørelsen.

Tyske Knorr-Bremse Group har den 1. september 2022 overtaget DSB's komponent- og reservedelsværksteder. Overtagelsen har betydning for udviklingen i blandt andet energiforbrug og affaldsmængder fra DSB's værksteder.

DSB som leverandør

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

Indsamling og behandling af data

Data i årsopgørelsen er indsamlet via registrerings-systemer og samarbejdspartnere. Processen er en del af DSB's Ledelsessystem og indeholder en beskrivelse af, hvordan DSB indsamler, bearbejder og kvalitetssikrer miljødata til den årlige miljørapportering samt opfølgning på de 4 miljømål. Processen beskriver roller og ansvar i forbindelse med miljørapporteringen og har tilknyttet instruktioner for udarbejdelse af delopgørelser for de enkelte miljødata. Processen forløber fra oktober måned i regnskabsåret til marts året efter, hvor resultater, metoder og proces evalueres.

Afgrænsning i forhold til DSB's miljømål

DSB har i 2022 gennemført en kortlægning af CO₂-udledningen fra hele værdikæden (scope 3) for regnskabsåret 2019. Kortlægningen er gennemført som en del af processen mod at få en SBTi-godkendelse. Som en konsekvens af kortlægningen er afgrænsningen for, hvad der indgår i DSB's mål for energiforbrug og CO₂-udledning opdateret i henhold til The Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollen).

De 2 miljømål vedrørende energiforbrug og CO₂-udledning omfatter DSB's direkte og indirekte energiforbrug til togdriften og den øvrige drift i virksomheden. Brændstofforbrug til leasede biler og CO₂-udledningen herfra indgår nu som en konsekvens heraf i opgørelserne for den øvrige drift. Energiforbrug for de udvalgte transportformer udgår af samme årsag af baseline for energimålet og af miljøårsopgørelsen. Ændringerne er gennemført med tilbagevirkende kraft i DSB's årsrapport og miljøårsopgørelse.

Klimapåvirkning

DSB har valgt at rapportere om CO₂-udledningen fra togdrift og den øvrige drift efter principperne i The Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollen), hvor DSB rapporterer om CO₂ i tre kategorier:

- Direkte energiforbrug og udledninger fra togdrift og bygninger (scope 1)
- Indirekte energiforbrug og udledninger fra togdrift og bygninger (scope 2)
- CO₂-udledningen fra udvalgte transportformer (en delmængde af scope 3).

Opgørelsen for de udvalgte transportformer omfatter CO₂-udledning fra transport, der er relateret til kunder og medarbejdere:

- Kundernes rejser med underleverandører - busser, taxa og færge (ved skolerejser)
- Tjenesterejser med taxa, fly og egen bil.

CO₂-udledningen for de udvalgte transportformer er en delmængde af DSB's CO₂-udledning i værdikæden (scope 3) og vil fra og med 2023 blive integreret heri. I miljøårsopgørelsen for 2022 vil CO₂-udledningen for de udvalgte transportformer fortsat fremgå i tabellen for udledninger, men den vil ikke

indgå i DSB's samlede CO₂-udledning fra direkte og indirekte energiforbrug, og heller ikke i CO₂-målet.

CO₂-udledning for medarbejdernes transport til og fra arbejde er fortsat ikke en del af CO₂-udledningen for de udvalgte transportformer og har ikke været opgjort siden 2020.

Et andet resultat af scope 3-kortlægningen er, at DSB fra og med 2023 vil ændre måden at rapportere om CO₂-udledning på. Blandt andet vil DSB i fremtiden rapportere om klimapåvirkningen i CO₂-ækvivalenter.

Energiforbrug til togdrift

Dieselforbruget pr. litera (togtype) registreres automatisk ved tankning. Dertil kommer manglende registrering (forskellen på tanket og modtaget mængde) fra faste tankanlæg, som fordeles på de forskellige litera. Det årlige forbrug 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 samme perioder 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. Det årlige forbrug 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 samme perioder året før.

Energi- og vandforbrug til øvrig drift

Elforbrug for bygninger og faste anlæg er baseret på forbrug pr. måler hentet fra Energinet til og med november. December måned er estimeret på baggrund af november måneds forbrug.

Varme- og vandforbrug for bygninger og faste anlæg er baseret på måleraflæsninger af det årlige forbrug foretaget i perioden ultimo september til primo december for et repræsentativt udvalg af målere, som svarer til omkring 70 procent af det samlede varme- og vandforbrug. Det faktiske forbrug på de repræsentativt udvalgte målere danner grundlaget for at beregne hele årets forbrug på alle målere.

CO₂-udledning fra udvalgte transportformer

CO₂-udledning fra udvalgte transportformer er baseret på dataudtræk fra interne systemer og opgørelser fra underleverandører. Dette omfatter erstatningskørsel med bus og taxa, skolerejser foretaget med bus og færge samt tjenesterejser med fly og taxa. Tjenesterejser med tog i ind- og udland indgår ikke.

CO₂-udledningen fra medarbejdernes pendling til og fra arbejde var baseret på resultatet af en spørgeskemaundersøgelse fra september 2018 blandt medarbejderne i DSB.

Kemiske produkter

Opgørelsen af forbruget 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 tog og faste anlæg.

Affald inkl. byggeaffald

Opgørelsen af mængden af bortskaffet affald er baseret på data fra de leverandører, som udfører opgaven for DSB. Bygge- og anlægsaffald bliver indberettet til DSB i forbindelse med afleveringsforretningen for byggeprojekterne.

Udledninger

Opgørelsen af udledninger er beregnet på grundlag af nøgletal.

Udledningerne fra elektricitet til togdrift og den øvrige drift er baseret på en miljødeklaration fra Energinet efter 125%-metoden. Deklarationen opgør udledningen af CO₂, SO₂, NO_x, HC, CO og støv pr. kWh. Der er benyttet et middeltal for 2020 og 2021. Ved beregning af udledninger fra elektricitet til øvrig drift er el-nøgletallet anvendt og korrigeret for et tab i distributionsnettet på 5 procent.

Nøgletal for luftemissioner fra dieselforbruget er baseret på målinger af udledningernes afhængighed af motorydelse samt målinger eller simulering af motorydelse ved forskellige kørselsmønstre, samme metode gælder for partikeludledningen. Værdien for partikeludledningen kommer enten fra de normer, som motoren er leveret i henhold til, eller fra målinger for de enkelte liter. CO₂-udledning for togdriften er beregnet på baggrund af det totale forbrug. Beregning af de øvrige udledninger indeholder kun forbruget til de liter, der kører passagertog.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x er baseret på et gennemsnit af emissionsnøgletallene for 2020 og 2021 i miljødeklarationerne til kunderne for fjernvarmeverkerne i Hovedstadsområdet samt Kredsløb i Aarhus, som samlet dækker omkring 60 procent af DSB's fjernvarmeforbrug.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x fra gas og fyringsolie til bygninger er baseret på 2021-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 \(dce.au.dk\)](https://dce.au.dk).

Nøgletal for CO₂-udledning fra skolerejser med færger er hentet fra TEMA2015.

Metodeskift for dannelsen af emissionsnøgletal

Energinet udarbejder miljødeklarationer for elproduktionen i Danmark. Fra og med 2021 følger DSB Energistyrelsens anbefaling om at anvende varmevirkningsgradsmetoden med en varmevirkningsgrad på 125% (kaldet 125%-metoden). Metodeskiftet alene fra Energiindholdsmetoden til 125%-metoden betød i 2021 en stigning i CO₂-udledningen. Den samme udvikling ses ikke for 2022.

Miljødeklarationer

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

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

Henvendelser om miljøforhold

DSB modtager henvendelser om forskellige miljøforhold fra kunder, naboer og myndigheder. I tilfælde, hvor flere personer henvender sig om samme forhold på samme tid, tæller det som én henvendelse. Opgørelsen af henvendelser om miljøforhold omfatter henvendelser fra kunder om både ydre forhold og forhold i togene - for eksempel luftkvalitet og støj inde i toget.

Miljønøgletal

Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

DSB opgør nøgletal for togproduktet og materieltyper, som er gengivet i tabellerne nedenfor.

Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

Ændring fra 2021 til 2022	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Togdrift, total	-9%	-36%	-39%
Fjern- og Regionaltog	-11%	-41%	-43%
- Dieseltog	2%	-34%	-34%
- Eltogs	-14%	-41%	-44%
S-togs	0%	-14%	-18%

Energiforbrug og udledninger pr. personkilometer er faldet markant. Faldet i energiforbrug pr. pladskilometer samt energiforbrug og CO₂-udledning pr. personkilometer skyldes helårseffekten af udfasningen af ME-lokomotiverne og øget kørsel med eldrevet togmateriel, blandt andet de nye Vectron ellokomotiver.

Tabel 3: Miljødeklaration for materieltyper 2022

Materieltype (litra)	CO ₂	SO ₂	NO _x	HC	CO	Støv	Partikler
Pr. pladskilometer	g	mg	mg	mg	mg	mg	mg
S-togsæt (el)	2,7	0,7	3,2	3,6	2,2	0,4	0
Vectron ellokomotiver og dobbeltdækkervogne	2,4	0,6	2,8	3,2	2,0	0,3	0
Øresunds-togsæt	4,8	1,3	5,8	6,5	4,1	0,6	0
IR4-togsæt (el)	4,1	1,1	4,9	5,5	3,4	0,5	0
IC3-togsæt (diesel)	22	0,1	125	7	14,1	0	1,0
IC4-togsæt (diesel)	28	0,2	157	8,9	19	0	1,3

Miljødeklarationer

I miljødeklarationerne fremgår udledning af forskellige forureningstyper for togprodukter og de forskellige materieltyper.

Tabel 2: Miljødeklaration for togprodukter 2022

Togprodukt	CO ₂
Pr. personkilometer	gram
S-tog	14
Regionaltog	38
InterCitytog	29
Lyntog	37

Henvendelser om miljøforhold

DSB modtager henvendelser om miljøforhold fra både kunder, naboer og myndigheder. De typiske henvendelser handler om støj eller luftkvalitet i eller omkring togene.

I 2022 har DSB behandlet 81 henvendelser om miljøforhold fra kunder, naboer og myndigheder. Det er et fald på 4 henvendelser i forhold til 2021.

Henvendelser om støj fra tog er steget markant til 73 i forhold til 58 i 2021. Den primære årsag til udviklingen i antal henvendelser vedrørende støj er, at DSB har modtaget flere klager over støj på henholdsvis Kystbanen, hvor DSB har indsat Vectron ellokomotiver og dobbeltdækkervogne, samt i Næstved, hvor der i 2022 har været flere klargøringsaktiviteter end tidligere.

Til gengæld er henvendelserne om støj og røg samt luftkvalitet faldet fra 27 i 2021 til 8. Udviklingen skyldes primært, at ME-lokomotiverne ikke har været i drift i hele 2022.

Tabel 4: Henvendelser

Antal	2018	2019	2020	2021	2022
I alt	140	89	93	85	81
Støj	88	50	59	58	73
Røg	8	3	1	0	0
Støj og røg	25	11	30	17	1
Luftkvalitet	19	25	3	10	7

Årsopgørelse for 2022

I årsopgørelsen fremgår de absolutte forbrug og udledninger for perioden 2018-2022.

Årsopgørelse - Forbrug

Forbrug	Note	2018	2019	2020	2021	2022	Enhed	Æn- dring pct.
Energi, togdrift								
Elektricitet	2	258.533	249.623	248.547	259.890	288.855	MWh	11
Diesel	2	63.142.187	63.726.320	62.038.609	52.845.492	46.903.081	liter	-11
Energi, øvrig drift								
Elektricitet	3	61.280	51.243	48.214	49.833	47.647	MWh	-4
Varme (graddage-korrigeret)	3	63.266	59.350	55.128	58.895	57.640	MWh	-2
Olie til processer i produktionen	1, 4	751	851	932	824	572	MWh	-31
Diesel til leasede biler	1, 5	151.116	155.625	140.326	113.489	121.854	liter	7
Benzin til leasede biler	1, 5	0	0	2.185	7.600	9.955	liter	31
Vand	3	171.295	179.247	145.528	129.662	138.214	m3	7
Kemiske produkter (udvalgte)								
Kvælstofindhold i glatførebekæmpelsesmidler	6	53	23	17	10	0	ton	-100
Ukrudtsbekæmpelsesmidler (aktivt stof)	6	15	19	25	8	7	kg	-5

Årsopgørelse - Udledninger

Udledninger	Note	2018	2019	2020	2021	2022	Enhed	Æn- dring pct.
CO ₂	1, 2, 7	227.094	220.491	211.196	186.677	171.985	ton	-8
NO _x	2, 7	1.219	1.289	1.276	1.275	770	ton	-40
SO ₂	2, 7	11	11	10	10	13	ton	38
HC	7	94	87	86	96	88	ton	-8
CO	7	180	180	178	135	113	ton	-16
Partikler (TSP)	2, 7	18	17	16	11	6	ton	-46
Støv	2, 7	1,0	1,6	2,2	3,0	4,9	ton	61
HFC	8	1,6	1,3	2,0	1,1	1,1	ton	-4
Affald, eksklusiv byggeaffald	9	10.642	12.520	8.137	7.423	7.899	ton	6
Genanvendelse		4.053	6.488	3.269	2.968	2.462	ton	-17
Forbrænding		4.227	3.871	2.830	2.606	3.583	ton	38
Specialbehandling		2.255	2.029	1.904	1.756	1.809	ton	3
Deponering		107	132	135	93	45	ton	-51
Byggeaffald	10	10.448	3.520	1.888	111	188	ton	69
Genanvendelse		4.099	2.601	1.342	81	95	ton	17
Forbrænding		694	149	162	18	21	ton	15
Specialbehandling		24	84	36	0	3	ton	
Deponering		5.631	685	349	12	69	ton	484
Total affaldsmængde		21.091	16.039	10.026	7.534	8.087	ton	7

Energiforbrug, udledninger og noter

Energiforbrug, Togdrift

Energiforbrug, Togdrift	Note	2018	2019	2020	2021	2022	Enhed	Ændring pct.
Elektricitet, togdrift	2	258.533	249.623	248.547	259.890	288.855	MWh	11
Elektricitet, S-tog		117.236	114.706	115.547	114.443	119.994	MWh	5
Elektricitet, Fjern- og regionaltog		141.297	134.917	133.000	145.448	168.860	MWh	16
Diesel, togdrift	2	63.142.187	63.726.320	62.038.609	52.845.492	46.903.081	liter	-11

Energiforbrug, Øvrig drift

Energiforbrug, Øvrig drift	Note	2018	2019	2020	2021	2022	Enhed	Ændring pct.
Elektricitet	3	61.280	51.243	48.214	49.833	47.647	MWh	-4
Varme, i alt (graddage-korrigeret)		63.266	59.350	55.128	58.895	57.640	MWh	-2
Fjernvarme	3	53.597	49.898	45.742	49.648	48.369	MWh	-3
Fyringsolie til opvarmning	3	987	1.008	872	743	887	MWh	19
Gas til opvarmning		8.683	8.444	8.514	8.505	8.384	MWh	-1
Olie til processer i produktionen	1, 4	751	851	932	824	572	MWh	-31
Brændstof til leasede biler		151.116	155.625	142.511	121.088	131.809	MWh	9
Diesel	1, 5	151.116	155.625	140.326	113.489	121.854	liter	7
Benzin	1, 5	0	0	2.185	7.600	9.955	liter	31

Note 1: Ændret afgrænsning for rapportering

En afledt effekt af kortlægningen af DSB's CO₂-udledninger i værdikæden (scope 3) har medført en ændret afgrænsning for, hvad der indgår i DSB's mål for energiforbrug og CO₂-udledning i henhold til GHG-protokollen, se afsnittet "Afgrænsning i forhold til DSB's miljømål" i Regnskabspraksis. Fremadrettet vil brændstofforbrug til leasede biler og CO₂-udledningen herfra indgå i scope 1 og 2. Samtidigt udgår energiforbrug til udvalgte transportformer.

Note 2: Energiforbrug til og udledninger fra togdrift

Helårseffekten af udfasningen af ME-lokomotiverne og øget kørsel med eldrevet tog-materiel, blandt andet de nye Vectron ellokomotiver er årsag til faldet i dieselforbrug og samtidigt en stigning i elektricitet til tog. Udledningerne af CO₂, NO_x, SO₂, partikler og støv er ligeledes påvirket af udskiftningen til ellokomotiver, hvor faldet i CO₂-, NO_x- og partikeludledningen skyldes faldet i dieselforbrug, og stigningen i SO₂- og støvudledningen skyldes stigningen i kørestrømforsbruget.

Note 3: Energi- og vandforbrug til øvrig drift

Elforbruget er faldet svagt. Årsagen er blandt andet en række lokale indsatser for at spare på energien, både energibesparende tiltag som for eksempel bedre lysstyring og udskiftning til LED-belysning men også lokale indsatser for at ændre adfærden. Fjernvarmeforbruget er også faldet en smule, hvilket primært skyldes et fortsat fokus på bedre styring samt optimering af varmeanlæg lokalt. Frasalg af komponent- og reservedelsværkstederne til Knorr-Bremse medfører også et fald i el- og fjernvarmeforbrug på 3 af DSB's store værksteder. DSB har lejet sig ind i nye lagerfaciliteter i Hasselager, hvor der opvarmes med fyringsolie, hvilket er forklaringen på den store stigning i forbrug af fyringsolie til opvarmning. En stigning i vandforbruget på 7 procent dækker over brud på vandledninger samt en øget produktion og dermed flere togvask.

Note 4: Olie til processer i produktionen

Af historiske årsager har dette energiforbrug ikke været præsenteret i miljøårsopgørelsen. Olieforbrug til processer i produktionen er tilføjet med tilbagevirkende kraft. Den primære årsag til det store fald i 2022 er frasalg af komponent- og reservedelsværkstederne til Knorr-Bremse.

Note 5: Tjenestekørsel i leasede biler

Tjenestekørslen i leasede biler er i 2022 normaliseret efter COVID-19, hvor færre ansatte har anvendt de leasede biler til tjenestekørsel.

CO₂-udledning

CO ₂ -udledning	Note	2018	2019	2020	2021	2022	Enhed	Ændring pct.
Scope 1 CO₂-udledning fra direkte energiforbrug *		170.228	171.772	167.243	142.691	126.890	ton	-11
Diesel, togdrift	2	167.579	169.130	164.650	140.252	124.481	ton	-11
Gas til opvarmning, øvrig drift		1.784	1.734	1.734	1.701	1.673	ton	-2
Fyringsolie til opvarmning, øvrig drift	3	263	269	232	198	236	ton	19
Olie til processer i produktionen	1, 4	200	227	248	220	153	ton	-31
Brændstof til leasede biler	1, 5	401	413	378	320	348	ton	9
Scope 2 CO₂-udledning fra indirekte energiforbrug *		56.867	48.719	43.953	43.987	45.095	ton	3
Elektricitet, S-tog	2	17.463	15.185	13.949	15.312	15.307	ton	0
Elektricitet, Fjern- & Regionaltog	2	21.047	17.861	16.056	19.460	21.540	ton	11
Elforbrug, øvrig drift	7	9.608	7.141	6.127	7.018	6.398	ton	-9
Fjernvarme inkl. damp, øvrig drift	7	8.749	8.533	7.822	2.196	1.850	ton	-16
Scope 3 CO₂-udledning fra udvalgte transportformer*	1	26.944	16.254	5.657	6.850	5.947	ton	-13
Erstatningskørsel	11	18.169	7.465	4.634	5.088	3.978	ton	-22
Togbus, S-tog		10.624	972	765	1.049	821	ton	-22
Togbus, Fjern- & Regionaltog		7.530	6.472	3.859	4.026	3.132	ton	-22
Taxa		15	21	10	12	25	ton	104
Skolerejser		2.028	2.124	897	1.637	1.713	ton	5
Bus		555	662	166	261	145	ton	-44
Færge		1.472	1.463	731	1.376	1.568	ton	14
Tjenesterejser	11	313	270	126	126	256	ton	103
Fly		165	133	53	49	192	ton	295
Taxa		118	115	56	68	52	ton	-23
Egen bil		30	23	17	10	12	ton	27
Medarbejdernes transport til og fra arbejde	11	6.434	6.394	-	-	-	ton	

* Opgjort efter principperne i GHG-protokollen (The Greenhouse Gas Protocol)

Øvrige udledninger

Øvrige udledninger	Note	2018	2019	2020	2021	2022	Enhed	Ændring pct.
NO_x-udledning	2, 7	1.219	1.289	1.276	1.275	770	ton	-40
Elektricitet, S-tog	2	12	14	15	15	18	ton	20
Elektricitet, Fjern- & Regionaltog	2	15	16	17	17	26	ton	47
Diesel, togdrift	2	1.173	1.242	1.227	1.227	710	ton	-42
Elektricitet, øvrig drift		6,7	6,4	6,7	9,8	8,6	ton	-12
Fjernvarme inkl. damp, øvrig drift		10,7	10,0	9,2	4,7	5,5	ton	17
Gas til opvarmning, øvrig drift		1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	ton	-4
Fyringsolie til opvarmning, øvrig drift		0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	ton	19
Olie til processer i produktionen	1, 4	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	ton	-31
SO₂-udledning	2, 7	11	11	10	10	13	ton	38
Elektricitet, S-tog	2	2,7	2,6	2,5	2,5	4,0	ton	58
Elektricitet, Fjern- & Regionaltog	2	3,2	3,1	2,9	2,9	5,6	ton	93
Diesel, togdrift	2	1,1	1,1	1,0	1,0	0,8	ton	-25
Elektricitet, øvrig drift		1,5	1,2	1,1	1,8	1,7	ton	-6
Fjernvarme inkl. damp, øvrig drift		2,4	2,6	2,4	1,3	1,2	ton	-10
Gas til opvarmning, øvrig drift		0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	ton	-1
Fyringsolie til opvarmning, øvrig drift		0,08	0,02	0,02	0,02	0,02	ton	19
Olie til processer i produktionen	1, 4	0,06	0,02	0,02	0,02	0,01	ton	-31
HC-udledning	7	94	87	86	96	88	ton	-8
Elektricitet, S-tog		10	9	10	21	21	ton	-4
Elektricitet, Fjern- & Regionaltog		12	11	12	27	29	ton	7
Diesel, togdrift		72	67	63	47	38	ton	-18
CO-udledning	7	180	180	178	135	113	ton	-16
Elektricitet, S-tog		10	10	10	14	13	ton	-6
Elektricitet, Fjern- & Regionaltog		12	12	12	17	18	ton	4
Diesel, togdrift		158	157	156	104	82	ton	-21
Partikler (TSP)	2, 7	18	17	16	11	6	ton	-46
Diesel, togdrift		18	17	16	11	6	ton	-46
Støv	2, 7	1,0	1,6	2,2	3,0	4,9	ton	61
Elektricitet, S-tog		0,5	0,7	1,0	1,5	2,0	ton	33
Elektricitet, Fjern- & Regionaltog		0,6	0,9	1,2	1,5	2,8	ton	88
HFC (drivhusgas)	8	1,6	1,3	2,0	1,1	1,1	ton	-4

Note 6: Arealpleje og vinterberedskab

I opgørelserne af kemiske produkter til arealpleje (ukrudtsbekæmpelse) og vinterberedskab (glatførebekæmpelse) kan der være store udsving over årene afhængigt af henholdsvis vedligeholdelsesplaner og vejrforhold. Hele 2022 er ukrudtsbekæmpelsen foregået uden anvendelse af kvælstofholdige produkter.

Note 7: Miljødeklaration for elektricitet og fjernvarme

Metodeskiftet fra Energiindholds- til 125%-metoden indebar en stor udvikling i emissionerne fra elektricitet og fjernvarme fra 2020 til 2021. Metodeskiftet er yderligere beskrevet i Regnskabspraksis.

Note 8: Kølemiddel (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. Opgørelsen af HFC i kølemidler afhænger af vedligeholdelsesintervaller for ventilations- og køleanlæg i både tog og bygninger. Derfor vil der være udsving mellem årene i mængden af HFC.

Note 9: Affald

Mængden af affald til genanvendelse er faldet i forhold til 2021. En af årsagerne er, at DSB har solgt togmateriel til direkte genbrug andre steder i Europa, hvor det typisk erstatter ældre togmateriel. Alternativet ville have været at skrotte togmateriellet, hvor størstedelen af materialerne ville blive genanvendt.

Note 10: Bygge- og anlægsaffald

Antallet af bygge- og anlægsprojekter varierer mellem årene, og dette har stor betydning for udviklingen i de bortskaffede mængder bygge- og anlægsaffald.

Note 11: Udvalgte transportformer

Endnu et år med store sporarbejder sætter sit præg på CO₂-udledning fra erstatningskørsel med bus og taxa, dog ikke i samme omfang som i 2021. Behovet for togbusser har i 2022 ikke været så stort som tidligere. Til gengæld har der været et større behov for at erstatte kundernes togtur med taxa end tidligere. CO₂-udledningen fra tjenesterejser er steget voldsomt, fordi der har været behov for langt flere flyrejser i 2022 end tidligere år. CO₂-udledning for medarbejdernes transport til og fra arbejde er ikke opgjort fra og med 2020.

