

# Redovisning av miljöledningsarbetet 2016

## Sjöfartsverket

Enligt förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter

### Del 1 Miljöledningssystemet

#### 1. Är myndigheten miljöcertifierad?

Ja, endast ISO14001

#### 2. Hur lyder myndighetens miljöpolicy?

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerade affärsverk som levererar hållbara sjövägar och värnar liv och miljö. Vår vision är Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap. Vi arbetar systematiskt för social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet i nära samarbete med andra. Allt vårt arbete utgår från kundens och ägarens behov. Det betyder att vi erbjuder effektiva sjövägar och moderna tjänster för dagens kunder, men även att vi strävar efter att utveckla våra verksamheter för att möta framtida utmaningar och krav. Därigenom bidrar vi till sjöfartsnäringens utveckling och dess framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle.

Vår strävan att uppnå en effektiv och långsiktigt hållbar verksamhet som lever upp till våra kunders och ägares krav förutsätter att:

- Allt arbete i Sjöfartsverket präglas av affärsmässighet. I begreppet affärsmässighet inryms vårt etiska förhållningssätt. Vårt förtroende i omvärlden bygger på att varje anställd har rätt kompetens för sina arbetsuppgifter, är opartisk när han eller hon utövar sitt arbete och att vi följer gällande lagar, regler och interna styrande dokument.
- Våra beslut är sakligt grundade och innefattar bedömning och värdering av risker och konsekvenser. Vi ska alltid sträva efter att välja den mest kostnadseffektiva lösningen.
- Vi har ett förhållningssätt som präglas av vår värdegrund öppenhet, professionalism och engagemang med stort fokus på leverans.
- Vi bedriver ett systematiskt och uthålligt säkerhets- kvalitets- miljö- och arbetsmiljöarbete som utförs i samverkan av engagerade och ansvarstagande ledare och medarbetare.
- Vi arbetar systematiskt med hälsofrämjande arbete i syfte att bibehålla och utveckla god hälsa och välbefinnande hos våra medarbetare.
- Vi minskar vår resursförbrukning, våra utsläpp till luft, mark och vatten och hanterar vårt avfall enligt gällande regelverk.
- Vi har en väl fungerande samverkan internt och med våra externa samarbetspartners. Vi ser staten som en koncern och strävar efter att uppnå större samhällsekonomisk nytta.
- Vi förbättrar kontinuerligt våra verksamheter i alla dess dimensioner genom att

sätta mål och regelbundet följa upp, utvärdera och vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå målen.

Genom att alltid leva efter vår verksamhetspolicy bidrar vi till att stärka Sjöfartsverkets anseende och förbättrar därigenom såväl vår förmåga att påverka i angelägna frågor som vår möjlighet att attrahera och behålla engagerade medarbetare som vill bidra till ett hållbart samhälle.

### **3. När har myndigheten senast uppdaterat sin miljöutredning?**

Miljöutredningen uppdaterades 2013.

#### **4a. Vilka av myndighetens aktiviteter har en betydande direkt påverkan på miljön?**

1. Drift och underhåll av fartyg och båtar
2. Drift och underhåll av fastigheter, lokaler och övriga anläggningar
3. Avfall och restprodukthantering
4. Tjänsteresor
5. Vattenanvändning

#### **4b. Vilka av myndighetens aktiviteter har en betydande indirekt påverkan på miljön?**

Beslutsfattande inom Sjöfartsverkets kärnverksamhet.

#### **5a. Vilka mål har myndigheten upprättat för de aktiviteter som har betydande direkt påverkan på miljön?**

Sjöfartsverket har som strategiskt mål att verka för minskad miljö- och klimatpåverkan. De taktiska målen är att; vi minskar resursförbrukningen genom effektiv resursanvändning, vi arbetar aktivt för att minska utsläppen från vår egen verksamhet och vi strävar efter minskad miljöbelastning från sjöfarten. Våra strategiska och taktiska mål används för att formulera våra mer operativa mål för de olika verksamheterna enligt vår styrmodell. Sjöfartsverket har integrerat målsättningarna i vårt sätt att styra verksamheten.

De långsiktiga övergripande operativa målen för vårt ekologiska hållbarhetsperspektiv är att minska vår elenergianvändning med 25 procent och minska våra utsläpp av koldioxid med 10 procent fram till 2023.

Mål i treårsplanen 2016-2018 och affärsplanen samt i verksamheternas styrkort är i ett urval, relaterat till de långsiktiga målen om koldioxidutsläpp och elenergianvändning samt till miljöaspekten avfall, följande:

##### **1. Koldioxidutsläpp**

- a) Lotsningsverksamheten har redan 2013 satt upp målet att minska bränsleförbrukningen per lotstransport med 10 procent.

- b) Enheten för Kvalitets- och Miljöledning testar den så kallade Den gröna vägvisaren med det operativa målet att använda gröna tjänsteresor och påverka andra att resa grönare.
- c) Byte av en oljepanna till värmepump under året.
- d) Modernisering av huvudmotorer, värme- och ventilationssystem samt test av batterihybridteknik på vissa isbrytare och arbetsfartyg.

## 2. Elenergianvändning

- a) Trollhätte kanal: Vi skall minska vår elförbrukning från ljuskällorna i farleden genom att fortsätta arbetet med att byta samtliga ljuskällor till LED. Under året skall ett nittiototal ljuskällor bytas ut.
- b) Fortsätta det planerade arbetet med att förse fyror med alternativa energikällor där det är möjligt.
- c) Avveckla eller hyra ut 10 anläggningar som inte behövs i verksamheten. Detta mål ändrades efter 2:a kvartalet p.g.a. personalbrist till tre stycken.

## 3. Avfall

- a) Sanering av tre till fem stycken fyror med reservkraftanläggning.
- b) Kvicksilver fanns i totalt åtta stycken fyror. Målsättningen är att två stycken saneras per år. Årets mål var att sanera fyren på Ölands norra udde och Kullens fyr från kvicksilver.
- c) Målsättningen är att totalt rengöra och plugga åtta gamla cisterner för diesel eller spillolja samt frakta bort sju stycken.

Det är även värt att nämna följande miljörelaterade arbete: Norrköpingskontoret Lithografen blivit fortsatt diplomerat som Grönt kontor och vår kursgård har diplomerats som grönt hotell av Norrköpings kommun. Inventering och preliminär bedömning av eventuell föroreningsrisk av mark har blivit klara. Vi har köpt in tre nya elbilar. Sjöfartsverket fortsätter att undersöka möjligheten att byta plåtbojar till underhållsfria plastbojar.

## **5b. Vilka mål har myndigheten upprättat för de aktiviteter som har betydande indirekt påverkan på miljön?**

Beslutsfattande inom Sjöfartsverkets kärnverksamhet och det arbete som rör vårt sjösäkerhetsarbete har identifierats som vår mest betydande indirekta miljöaspekt. Sjöfartsverket har möjlighet att indirekt minska miljöbelastningen från sjöfarten genom de strategiska beslut och vägval myndigheten väljer inom sin kärnverksamhet och sitt strategiska verksamhetsstöd. Exempelvis genom att beakta betydande miljöaspekter vid planering av farleder, sjömätning, säkerställande av kompetens, mm. Vi har inte lyft frågan om ett behov av att målsätta men vi har en upprättad handlingsplan/genomförandeplan för att nå nationellt generationsmål/miljömål och nationella miljö kvalitetsmål.

Vi vill även lyfta arbetet med våra indirekta miljöaspekter Forskning och innovation (FoI) samt Miljödifferenterade avgifter som även dessa bidrar till vårt taktiska mål att Vi strävar efter minskad miljöbelastningen från sjöfarten.

## 6a. Vilka åtgärder har myndigheten vidtagit för att nå målen för direkt miljöpåverkan?

Under året har hela verksamheten genomgått och godkänts vid externrevision för miljö- och kvalitetsledning enligt standarderna ISO 14001 och ISO 9001.

Nedanstående numrering följer de ovanstående listade interna miljömålen och direkta miljöaspekterna.

### 1. Koldioxidutsläpp

a) Lotsning: För att bädda för klimatneutrala lotstransporter är projektet Green Pilot med biometanol som förnyelsebart bränsle på en av våra lotsbåtar nu igång. Vi jobbar aktivt vidare med ett bränslebesparingsprogram. Anpassad körteknik och fart har bidragit till målet och ett testsystem för uppföljning har tagits fram. Genom effektiv planering av lotsningsuppdragen kan antalet transporter både på land och till sjöss minska. Vidare kan själva transportmedlet, dvs. lotsbåten eller bilen, effektiviseras ur miljöhänsyn. Detta sker genom t.ex. alternativa energikällor som miljövänligare bränsle eller minskning av energiåtgång vid kaj. Den senast byggda lotsbåten förbrukar 10-15 procent mindre bunker.

b) Vid senaste utvärderingen kan vi konstatera att Den gröna vägvisaren är ett lätthanterligt verktyg som tydligt visualiserar vårt resande och inte är känsligt för om resemönster ändras mellan åren. Årlig uppföljning och utvärdering av hur testerna gått sker genom analys och diskussion i samband med uppdatering av våra balanserade styrkort.

c) Oljepanna i Kalmar utbytt till vatten-/luftvärmepump.

d) På isbrytaren Frej och arbetsfartygen Scandica och Baltica har ventilationssystemen moderniserats och gamla fläktar har ersatts med nya med högre verkningsgrad. På isbrytaren Ymer har under sommaren resterande 4 motorer byggts om till elektronisk bränsleinsprutning (s.k. common rail). Målsättningen var att under 2016 genomföra ett fullskaleprojekt med Batterihybridteknik ombord på en isbrytare av s.k. Atle-klass.

I Trollhätte kanal körs hela maskin- och redskapsparken samt ett fartyg på det miljö- och hälsovänligare bränslet ECOPAR.

Vi eftersträvar överlag att använda tillgänglig teknik i syfte att minska resandet (REMM).

### 2. Elenergianvändning

Underhållsåtgärder har bland annat skett i Trollhätte kanal, Falsterbokanalerna och på våra utsjöfyror. Ett utbytesprogram för övergång till LED-belysta farledsmarkeringar är en av åtgärderna som sker. Sjöfartsverket har sammanställt, analyserat och fört fram identifierade miljöförbättrande-, kapacitets- och säkerhetshöjande farledsåtgärder till regeringens Nationell Plan för transportsystemet 2014-2025.

a) Trollhätte kanal: Under året har vi bytt ett nittio-tal ljuskällor till LED i farleden.

b) Vi har arbetat med teknik för att kunna byta ut elförsörjningen för fyror via sjökabel till sol- och vindkraft. Vi har också tittat på möjligheten att från fartygen

tända upp fasadbelysningen på fyrar (on demand) i syfte att minska energianvändningen. Arbetet med att förse fyrarna med LED-belysning och solpaneldrift har fortsatt. Exempelvis är ett långsiktigt mål är att bli av med sjökablarna till Nidingen och Hammeskär.

c) Vi arbetar målmedvetet med en fastighetsavvecklingsplan för anläggningar som inte behövs i verksamheten men det senaste året har vi inte kunnat arbeta aktivt med detta p.g.a. personalbrist. För närvarande finns ungefär 75 objekt på denna lista. Energieffektiverande åtgärder sker även kontinuerligt i egna byggnader.

Vi mäter numera även elförbrukningen i lotsbåtarna för att kunna optimera elanvändningen.

### 3. Avfall

a) Under året har Sjöfartsverkets farledsverksamhet arbetat med att forsla bort uttjänt miljöfarligt material från s.k. utsjöfyrar (kassunfyrar). Av Sjöfartsverkets 1100 fyrar rör det sig om ett mindre antal som behöver saneras, totalt 12 stycken återstår. Fyrarna är svårtillgängliga och arbetet kan endast ske när det är lugna väderförhållanden. Det är därför ett långsiktigt arbete.

b) De två fyrarna har tömts på befintligt kvicksilver av entreprenören.

c) Enligt planen har sex cisterner rengjorts och pluggats på Almagrundet.

## **6b. Vilka åtgärder har myndigheten vidtagit för att nå målen för indirekt miljöpåverkan?**

Nedanstående punkter följer de ovanstående listade interna miljömålen och indirekta miljöaspekterna.

Beslutsfattande inom Sjöfartsverkets kärnverksamhet:

Vi har en upprättad handlingsplan/genomförandeplan för att nå nationellt generationsmål miljö och nationella miljö kvalitetsmål.

Forskning och innovation (FoI):

V strävar efter att prioritera projekt som bidrar till minskad miljöpåverkan från sjöfarten både i projekt som Sjöfartsverket deltar i och vid fördelning av nationella FoI-medel som vi medverkar till. Vi använder resurser i simulator och rederi för demonstrationsverksamhet och tester. 15 stycken FoI-projekt med en mer direkt inriktning på miljöområdet har prioriterats och finansierats med offentliga medel. Ytterligare medel har lagts på 42 stycken FoI-projekt med huvudsaklig inriktning på energieffektivisering, teknikutveckling, sjösäkerhet eller kapacitets- och kompetensutveckling till gagn för sjöfarten inom ramen för transportpolitiken.

Miljödifferenterade avgifter:

Miljödifferenteringen kommer att utvidgas till flera miljöpåverkande faktorer. Det undersöks hur Sjöfartsverket kan medverka till att skapa internationellt användbara incitament.

## 7a. Redovisa hur väl målen för direkt miljöpåverkan har uppfyllts

Nedanstående numrering följer de ovanstående listade interna miljömålen och direkta miljöaspekterna.

### 1. Koldioxidutsläpp

a) Jämfört med referensperioden är bunkerförbrukningen i princip oförändrad. Den främsta orsaken till detta är att målet sattes 2012 och då var det en annan trafikbild.

På grund av mindre trafik har inte fler lotsar kunnat tas med på samma tur.

b) Den gröna vägvisaren har fungerat bra och gett ett mycket gott resultat.

Modellen skall nu även tas steget vidare och även testas med hjälp av våra internrevisorer under namnet Gröna revisioner.

c) Utbytet av oljepanna i Kalmar klart. Vi har även bytt till ny bergvärmepump i Lysekil, ersatt en gammal oljepanna som användes till spetsvärme till elpanna samt bytt till ny bergvärmepump efter haveri på Vinga. Kvar är därefter endast två oljepannor att byta i Oskarshamn och Svartklubben.

d) Åtgärderna med modernisering av värme- och ventilation enbart på isbrytaren Frej skattas ge minskade kostnader för uppvärmning om 76 000 kr per år och minskade driftskostnader om 54 000 kr per år. Enligt tidigare mätningar ger elektronisk bränsleinsprutning en besparing av bränsle för framdrivning av isbrytaren Ymer på cirka 7,5 procent. Arbetet med batterihybridteknik har lett vidare till ett projekt som genomförs tillsammans med Finska Trafikverket (inom projektet WINMOS II). Bränsleförbrukningen skattas minska 15-20 procent. Tekniken kan även bli aktuell för ett framtida farledsfartyg till Trollhätte kanal.

### 2. Elenergianvändning

Efter sex år av minskad elförbrukning har den ökat. En förklaring kan vara att utbytet som sker av gamla oljepannor till värmepumpar motverkar målet med elförbrukningen. Troligast är dock att förändringar i vädret och verksamheten spelat störst roll.

a) Trollhätte kanal: Antal belysningspunkter i farleden är 533 stycken dykdalber samt vid broar och ledverk ca 300 stycken, totalt ska ca 900 ljuskällor bytas ut. Innan 2015 har vi bytt till ett tjugotal testarmaturer med LED-ljus och under 2015 har ett hundratal bytts ut. Arbetet fortsätter och vi har under hösten genomfört byte av farledsbelysning på Trollhätte kanal, farledssträckan mellan Nyckelbojen (Göteborg) och Jordfallsbron (Kungälv/Bohus). Det är ett nittiototal gamla kvicksilver- och natriumljuskällor som ersatts med nya LED-armaturer. Projektet fortsätter under våren 2017 och vi beräknar byta ut ytterligare 200 ljuskällor under det året. Under 2017 kommer vi även installera styrning av farledsljusen.

b) Vi har konverterat en fyr från engångsbatteri till solpanel. På två fyrar har vi gått över från glödljus till LED-teknik. Av totalt ca 1100 fyrar är för närvarande 595 solariserade.

c) Under året har en anläggning avvecklats. Att det reviderade målet på tre anläggningar inte klarats beror på problem att rekrytera ny personal till den vakanta tjänsten för detta.

### 3. Avfall

a) Tre fyrar har sanerats på väst- och sydkust. Nidingen, Falsterbo rev och Vinga.

Detta var enligt målsättningen och arbetet går vidare med samma mål 2017.

b) Öland norra udde var tömd sedan tidigare p.g.a. en spricka i grytan, så där sanerade vi bara bort 2,6 kg kvicksilver medans Kullens fyr innehöll nästan 400kg kvicksilver. Vid Öland norra udde har vi tyvärr förorenad mark som ska saneras, helst under 2017. Under 2017 kommer vi bara att sanera en fyr, Hoburg på Gotland, och den beräknas innehålla ungefär lika mycket kvicksilver som Kullens fyr.

c) Kvarstår att frakta de sju stycken rengjorda och pluggade cisternerna från Holmögadd in till Holmsund, vilket troligtvis inte kommer att ske förrän 2018 när arbetsfartyget Fyrbjörn kommer upp till Norrland. Kvarstår att rengöra och plugga två cisterner på Bjuröklubb. Detta har inte hunnits med under 2016 p.g.a. resursbrist. Idag är ca 108 cisterner i drift i verksamheten inklusive en ny cistern på tio kubikmeter som nyligen köptes in till Oskarshamn.

## **7b. Redovisa hur väl målen för indirekt miljöpåverkan har uppfyllts**

Nedanstående punkter följer de ovanstående listade interna miljömålen och indirekta miljöaspekterna.

Beslutsfattande inom Sjöfartsverkets kärnverksamhet:

Se svar 5b.

Forskning och innovation (FoI):

Minskning av det taktiska målet Vi strävar efter minskad miljöbelastning från sjöfarten har inletts och bör verka åt rätt håll.

Miljödifferenterade avgifter:

Förslag är framtaget och avgiftssystemet träder i kraft 1 januari 2018 under förutsättning att det godkänns av Europeiska unionen.

## **8. Vilka åtgärder har myndigheten vidtagit för att ge de anställda den kunskap de behöver för att ta miljöhänsyn i arbetet?**

- Ingen ytterligare personer har utbildats till intern miljörevisor (ISO 14001) under året. Totalt 16 internrevisorer är utbildade sedan tidigare. Under året har ytterligare 8 blivande internrevisorer utsetts.

- Ytterligare 60 personer har under året genomfört en webbaserad grundläggande utbildning om vårt ledningssystem, som är ett integrerat ISO 9001- och ISO 14001-system. Totalt 926 personer är därmed utbildade i ledningssystemet.

- Totalt 378 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i kemikaliehantering.

- Totalt 383 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i avfallshantering

- 28 personer har genomgått en grundläggande webb utbildning i farligt gods ADR-S. Sedan start i slutet av 2014 har totalt 111 personer utbildats via webben, webbkonferenser, eller utbildning på plats (rättelse har skett av fjolårets siffror).

**9. På vilket sätt har myndigheten använt informationsteknik i syfte att minska sin energianvändning?**

Vi har 484 servrar i drift på 124 fysiska servrar. Antal servrar har sedan 2015 ökat med 30, som ett resultat av att flera nya stora IT-system har tagits i drift och ett effektivt utnyttjande av servrarna som har begränsat ökningen.

Virtualiseringsgraden har varit betydande under de senaste 2 åren vilket medför lägre energianvändning och även minskade kapital-kostnader för IT-produktionen. Fortsatt virtualisering och utbyte av äldre utrustning har minskat energianvändningen ganska markant. I huset har elförbrukningen minskat med 14 % de senaste tre åren tack vare åtgärderna.

**10. På vilket sätt har myndigheten använt informationsteknik i syfte att minska antalet tjänsteresor?**

Användningen av systemen för e-möten, textmeddelanden, videokommunikation, närvarohantering m.m. fortsätter att öka. Varje månad genomförs över 100 e-möten med bild och/eller ljud på Sjöfartsverket. Ca 350 personer använder systemet aktivt varje månad. Även externa deltagare kan bjudas in att delta i mötena.

Sjöfartsverket har riktlinjer som säger att det innan resebeställning ska prövas om det är möjligt att ersätta resan med telefonkonferens, e-möten eller liknande.



## Del 2 Uppföljning av miljöledningsarbetets effekter

### Antal årsarbetskrafter och kvadratmeter

Antal årsarbetskrafter: 1 046

Antal kvadratmeter lokalyta: 57 700

### 1. Tjänsteresor och övriga transporter

**Utsläpp av koldioxid i kilogram, totalt och per årsarbetskraft uppdelat per fordonsslag (1.1), sammanlagt (1.2) och från flygresor över 50 mil (1.3) samt antal resor**

	Årets uppgifter – antal resor och kg CO <sub>2</sub>			Föregående års uppgifter	
	Antal resor	KgCO <sub>2</sub> Totalt	KgCO <sub>2</sub> /å.a.	KgCO <sub>2</sub> Totalt	KgCO <sub>2</sub> /å.a.
a) Flygresor under 50 mil		<b>85 445</b>	<b>82</b>	106 865	106
b) Bilresor		<b>646 444</b>	<b>618</b>	650 884	646
c) Tågresor		<b>3,58</b>	<b>0,003</b>	3,53	0,004
d) Bussresor					
e) Maskiner och övriga fordon		<b>36 756 633</b>	<b>35 140</b>	26 101 894	25 920
1.2 Sammanlagda utsläpp av koldioxid					
1.1 a-e		<b>37 488 526</b>	<b>35 840</b>	26 859 647	26 673
1.3 Flygresor över 50 mil		<b>242 218</b>	<b>232</b>	297 846	296

#### 1.4 a, b Beskrivning av insamlat resultat (vad som har påverkat resultatet, eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa)

Våra tjänsteresor med flyg, taxi, hyrbilar, tjänstebilar och tåg, har hållit sig på ungefär samma nivå sedan 2014. Däremot har utsläppen från tjänsteresor flygresor minskat sedan förra året oavsett längden av dem. Trenden att fler av våra bilar drivs med diesel har stannat av. I år uppgick andelen biodiesel av allt dieselbränsle till 24 procent, men beräkningen är fortfarande osäker. Maskiner och övriga fordon domineras helt av våra fartyg och helikopterverksamheten. Väder- och issituationen styr helt förbrukningen av marint bränsle vilket i år har medfört ökad förbrukning.

Tjänsteresor med buss och med egen bil har inte kunnat sammanställas med rimlig arbetsinsats, men vi bedömer att kvantiteten är liten och planerar inte att åtgärda bristen.

#### 1.5 Hur uppgifterna är framtagna?

Eget uppföljningssystem, Leverantörsuppgifter, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

Buss och egen bil har uppskattats till noll därför att de är få.

Uppgifter som tagits fram på annat sätt, nämligen

1.1 a, c och b hyrbil samt 1.3 genom leverantörsuppgifter. 1.1 b tjänstebil, leasad bil och taxi och 1.1 e genom eget uppföljningssystem. Taxiresornas CO2-utsläpp har beräknats utifrån de kostnader som bokförts på särskilt konto samt genom ett medelvärde för bränslepris.

## 2. Energianvändning

### 2.1 Årlig energianvändning i kilowattimmar totalt, per årarbetskraft och per kvadratmeter total användbar golvyta uppdelat på

	kWh totalt		
	2016	2015	2014
Verksamhetsel (avser lokaler)	5 716 280	5 711 560	5 814 780
Fastighetsel	4 175 013	4 038 311	5 116 342
Värme	5 359 173	4 765 236	4 434 489
Kyla	304 980	205 910	305 812
Totalt	15 555 446	14 721 017	15 671 423

	kWh/årsarbetskraft			kWh/m <sup>2</sup>		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Verksamhetsel (avser lokaler)	5 465	5 672	6 108	99	102	108
Fastighetsel	3 991	4 010	5 374	72	72	95
Värme	5 123	4 732	4 658	93	85	82
Kyla	292	204	321	5	4	6
Totalt	14 871	14 619	16 462	270	264	292

### Eventuell energianvändning utanför lokaler

	kWh totalt		
	2016	2015	2014
Energi	11 535 270	11 755 990	9 045 604

Energianvändning utanför lokaler består bland annat av: El till belysning av kanaler, slussar och farleder, varav en del är egenproducerad solcell. Avisningspannor till slussar. Fjärrvärme till isbrytare när de ligger vid kaj.

### 2.2 Är värmeförbrukningen normalårskorrigerad

Värmeförbrukningen är inte normalårskorrigerad.

### 2.3 Andel förnybar energi av den totala energianvändningen (anges i procent)

	2016	2015	2014
Verksamhetsel	97 %	98 %	98 %
Fastighetsel	89 %	88 %	92 %
Värme	57 %	49 %	52 %
Kyla	62 %	51 %	51 %
Utanför lokaler	99 %	100 %	100 %
Totalt	88 %	88 %	89 %

**2.4 Har krav ställts på produktionsspecificerad förnybar el i myndighetens elavtal?**

Krav har ställts på produktionsspecificerad förnybar el i myndighetens elavtal.

**2.5 Har energianvändningen minskat som ett resultat av samverkan med myndighetens fastighetsägare? (vid ja ange vilka åtgärder som har genomförts)**

Nej

**2.6 a, b Beskrivning av insamlat resultat (vad som har påverkat resultatet, eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa))**

Sjöfartsverket har sedan 2013 införlivat de två nya verksamheterna Helikopterenheten och SMA Maintenance AB. Det rör sig totalt om ytterligare ca 140 anställda och ca 8000 m2 lokalyta. Detta påverkar energianvändningen. I övrigt skiljer sig energianvändningen inte väsentligt sedan 2014. Förändringarna styrs nästan helt av vädersituationen.

**2.7 Hur är uppgifterna framtagna?**

Eget uppföljningssystem, Leverantörsuppgifter, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

Energianvändningen har fördelats på verksamhetsel, fastighetsel samt inomhus och utomhus genom uppskattningar av verksamhetsel vilket ger en viss osäkerhet. Den totala energianvändningen har dock till helt dominerande del mätts.

### 3. Miljökrav i upphandling

#### 3.1 Andel upphandlingar och avrop där miljökrav ställts av det totala antalet upphandlingar och avrop

	Antal st		
	2016	2015	2014
Upphandlingar och avrop med miljökrav	33	23	31
Upphandlingar och avrop totalt	100	86	74
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	33 %	27 %	42 %

#### 3.2 Antal upphandlingar över tröskelvärdet där energikrav enligt förordning (2014:480) om statliga myndigheters inköp av energieffektiva varor, tjänster och byggnader har ställts

0

Om krav enligt förordningen om statliga myndigheters inköp av energieffektiva varor, tjänster och byggnader inte har ställts vid upphandlingar över tröskelvärdet, ange skälen för det:

Annat:

Ej applicerbar

#### 3.3 Har myndigheten ställt energikrav vid nytecknande av hyresavtal eller inköp av byggnader? (vid nej ange skälen för det)

Nej

Ekonomisk genomförbarhet, Annat:

Vid inköp av nya byggnader ställer Sjöfartsverket energikrav. Vid nytecknande av hyresavtal har undantag från kraven skett enligt förordning 2014:480 9§ då det inte varit förenligt med ekonomisk genomförbarhet.

#### 3.4 Ekonomiskt värde av registrerade upphandlingar och avrop med miljökrav av det totala värdet av upphandlingar och avrop per år

	Värde kr		
	2016	2015	2014
Upphandlingar och avrop med miljökrav	1 406 565 000	160 562 000	142 877 000
Upphandlingar och avrop totalt	1 858 270 000	356 886 000	200 593 000
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	76 %	45 %	71 %

**3.5 a, b Beskrivning av insamlat resultat (vad som har påverkat resultatet, eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa)**

Mälarprojektet har kostat ca en miljard.

**3.6 Hur är uppgifterna framtagna?**

Eget uppföljningssystem

## 4. Frivilliga frågor

### Frågor om policy

4.1 Har myndigheten internt styrande dokument för IT och miljö? (om ja ange vilka områden som tas upp i dokumentet)

### Frågor om IT-anskaffning

4.2 Andel IT-anskaffningar där miljökrav ställts av det totala antalet IT-anskaffningar per år (anges i procent och värde).

	2016	2015	2014
Andel (%)	%	%	%
Värde (Skr)	Skr	Skr	Skr

Hur är uppgifterna framtagna?

4.3 Vilken typ av miljöhänsyn har tagits vid IT-anskaffningar?

Hur är uppgifterna framtagna?

### Frågor om energianvändning

4.4 Årlig energianvändning i kilowattimmar totalt och per årsarbetskraft uppdelat på

	kWh			kWh/årsarbetskraft		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
PC-arbetsplats						
Skrivare						
Serverar och Serverrum						

Hur är uppgifterna framtagna?

## Frågor om resfria möten

### 4.5 Antal resfria möten totalt och per årsarbetskraft

	Antal			Antal/årsarbetskraft		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Resfria möten						

Hur är uppgifterna framtagna?

## Frågor om förklaring till resultatet

4.6 a, b Beskrivning av insamlat resultat (vad som har påverkat resultatet, eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa)

## Frågor om energi

4.7 Har myndigheten en strategi för sitt energieffektiviseringsarbete, innefattande nulägesanalys, mål samt handlingsplan med åtgärder, som utgör grunden för ert energieffektiviseringsarbete?

Ja

4.8 Producerar myndigheten egen el? (om ja ange hur mycket i kWh)

Ja

45990 kWh från solel samt  
1000000 kWh från berg- och luftvärmepumpar.

Se ovan. Beräkningarna bygger på uppskattningar.

4.9 Har myndigheten miljöklassade och/eller certifierade byggnader?

Nej

Nya miljöklassade byggnader kommer att byggas i Södertälje och Tångudden så småningom.

## Frågor om avrop

4.10 Har myndigheten vid avrop mot statliga ramavtal ställt egna miljökrav, där så har varit möjligt?

Nej