



Datum
2016-02-22

Vår beteckning
16-00100-3

Sjöfartspolitiska enheten

Handläggare, direkttelefon

Peter Skoog, +46104784939

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets redovisning av arbetet med miljöledning 2015

Sjöfartsverket redovisar i bilagan sitt miljöledningsarbete 2015 enligt förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Nytt för i år är att rapporteringen enligt förordningen (2014:480) om myndigheters inköp av energieffektiva varor, tjänster och byggnader är integrerad med miljöledningsrapporteringen. Bilagan har lämnats till Naturvårdsverket genom det webbaserade rapporteringssystem som genererar rapporten.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av tjänsteförrättande generaldirektören Gunilla Malmlof, har deltagit direktören för avdelningen Utveckling och Kompetens Ulrika Worge, chefen för enheten för Kvalitets- och Miljöledning Mats Uhrfelt, handläggarna Reidar Grundström och Peter Skoog, föredragande.


Gunilla Malmlof


Peter Skoog

Bilaga:
Miljöledningsrapport 2015 Sjöfartsverket

Redovisning av miljöledningsarbetet 2015

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 en myndighet som levererar kunskapstjänster och värnar liv och miljö. I allt vårt arbete utgår vi från kundens behov. För oss är det en självklarhet att arbeta för en säker och hållbar sjöfart, som utvecklas för att möta framtida utmaningar och krav. Det innebär att vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för dagens kunder. Det innebär också att vi arbetar för att utveckla vår verksamhet och bidra till sjöfartsnäringens utveckling för att främja framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle.

Allt arbete i Sjöfartsverket ska präglas av affärsmässighet. I begreppet affärsmässighet inryms även vilket etiskt förhållningssätt som ska tillämpas. Vårt förtroende i omvärlden bygger på att varje anställd har rätt kompetens för sina arbetsuppgifter, är opartisk när han eller hon utöver sitt arbete och att vi följer gällande lagar, regler och interna styrande dokument. Våra beslut är sakligt grundade och vi ska alltid sträva efter att välja den mest kostnadseffektiva lösningen.

Vår strävan att uppnå en effektiv och långsiktigt hållbar verksamhet förutsätter en väl fungerande samverkan såväl internt som med våra externa samarbetspartners. För att uppnå det präglas vårt förhållningssätt av öppenhet, professionalism och engagemang med stort fokus på leverans. Vi ser staten som en koncern och strävar efter att uppnå en större nytta i ett samhällsekonomiskt perspektiv.

I alla våra verksamheter strävar vi efter ett uthålligt säkerhets- kvalitets- miljö- och arbetsmiljöarbete som utförs i samverkan av engagerade och ansvarstagande ledare och medarbetare. Vi ska bidra till att minimera sjöolyckorna på svenskt vatten och minska sjöfartens miljöpåverkan. I vår dagliga verksamhet prioriterar vi att minska vår resursförbrukning, våra utsläpp till luft och mark samt en korrekt hantering av vårt avfall. Genom kontinuerliga förbättringar i våra verksamheter samt genom att systematiskt arbeta för att förebygga ohälsa och förstärka faktorer som leder till att vi bibehåller och utvecklar god hälsa och välbefinnande hos våra medarbetare lever vi upp till våra kunders och ägares krav på en hållbar verksamhet. Det åstadkommer vi genom att sätta mål och att 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 engagerade medarbetare.

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. Målen mäts med medelvärden av utfallen föregående fem år.

Styrmodellen resulterar i årliga verksamhetsplaner och aktiviteter som följs upp flera gånger per år. Vår verksamhetsuppföljning visar hur vi närmar oss våra interna mål och därigenom bidrar till att delar av generationsmålet och relevanta miljö kvalitetsmål nås.

Mål i treårsplanen 2015-2017 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 bidrar till Sjöfartsverkets övergripande miljömål genom att vi minskar vår bränsleförbrukning vid lotstransporter till sjöss och på land. Redan 2013 sattes målet att minska bränsleförbrukningen per lotstransport med 10 procent.

b) Alla egna bilar som uppfyller funktionskraven ska följa definitionen för miljöbil. 90 procent av den totala drivmedelsförbrukningen för inköpta och leasade miljöbilar skall vara förnybart drivmedel.

2. Elenergianvändning

a) Trollhätte kanal: Vi skall minska vår elförbrukning med fem procent på totalen mot 2014. Fortsätta arbetet med att byta samtliga ljuskällor till LED på farleden och under året skall 10 procent av alla ljuskällor bytas ut.

b) Fortsätta arbetet med att förse fyrar med alternativa energikällor.

c) Avveckla eller hyra ut 10 anläggningar som inte behövs i verksamheten under 2015 (målet blev dock reviderat till 7 anläggningar p g a oförutsedda händelser).

d) Utbyte av två elpannor och en oljepanna till luft/vatten värmepumpar under 2015.

3. Avfall

a) Sanering av fem stycken utsjöfyrar från miljöfarligt material per år.

b) Rening av svartvatten på alla fem isbrytarna.

c) Mål att sanera fyren på Ölands södra udde från kvicksilver av företaget Ekokem AB som ett pilotprojekt 2015.

d) Målsättning är att skrota fem gamla cisterner för diesel eller spillolja och åtta gamla uttjänta cisterner ska rengöras och pluggas under 2015.

Sjöfartsverket undersöker möjligheten att byta plåtbojar till underhållsfria plastbojar. Grundliga tester pågår av fyra olika plastmodeller. Hittills har tester visat på sämre livslängd och högre pris på plast i jämförelse med plåt.

En inventeringsplan av förorenade markområden samt en ny rutin vid avyttring av fastigheter beräknas färdig 2016. Ett par områden har redan sanerats.

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

Sjöfartsverkets stödjer omställningen till existerande och kommande lagstiftning, men också initiativ som bidrar till att fartygs utsläpp är lägre än vad lagen kräver.

Som en åtgärd som har indirekt betydande miljöpåverkan kan nämnas projektet MONALISA 2.0. I detta EU-projekt, som ska ge smartare sjötransporter, finns mappningar mot flera av våra FoI-portföljer, bl a e-Maritime, Sjösäkerhet och Uthålliga maritima transporter/Miljö. Efterföljande projekt STM Validation (Sea Traffic Management) är redan igång. Genom ruttoptimering för fartygen kan distansen mellan hamnar kortas ned och därmed ge en betydande reduktion av bunkerförbrukning. En ny avgiftsmodell för anlöpande fartyg är på gång där miljödifferenterade farledsavgifter är en viktig del.

6. Vilka åtgärder har myndigheten vidtagit för att nå dessa mål?

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.

1. Koldioxidutsläpp

- a) Lotsning: Vi jobbar efter 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. Det inleds sannolikt en studie om metanol som förnyelsebart bränsle på en av våra lotsbåtar inom kort.
- b) I Sjöfartsverkets Bilriktlinjer regleras att inköpta och leasade bilar skall vara miljöbilar.

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.

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 2015 har vi bytt ett hundratal ljuskällor till LED. Vi har dock en utmaning i att få till en färgtemperatur på ljuskällorna som har bred förankring hos lotsarna. Fortsatt utvärdering kommer ske under 2016.
- 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 fyror i syfte att minska energianvändningen. Arbetet med att förse fyrarna med LED-belysning och solpaneldrift har fortsatt.
- c) Vi arbetar målmedvetet med en fastighetsavvecklingsplan för anläggningar som inte behövs i verksamheten. För närvarande finns ungefär 75 objekt på denna lista.
- d) Enbart elpannorna byttes under 2015. Oljepannan, stående i Kalmar, byts istället under 2016. Kvar är därefter två oljepannor att byta i Oskarshamn och Svartklubben.

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

3. Avfall

- a) Under 2015 har Sjöfartsverkets farledsverksamhet arbetat med att forsla bort uttjänt miljöfarligt material från s.k. utsjöfyrrar (kassunfyrrar). Av Sjöfartsverkets 1100 fyrrar rör det sig om ett mindre antal som behöver saneras, totalt 15 st återstår. Fyrrarna är svårtillgängliga och arbetet kan endast ske när det är lugna väderförhållanden. Det är därför ett långsiktigt arbete.
- b) Sjöfartsverket medverkar till uppfyllandet av miljömålet Ingen övergödning genom att anpassa våra isbrytare så att de ska uppfylla skärpta internationella utsläppskrav för kväve och fosfor.
- c) Kvicksilver finns i totalt åtta stycken fyrrar. Målsättningen är att två stycken saneras per år hädanefter.
- d) Enligt planen har inköp skett av fyra nya cisterner för diesel eller spillolja, fyra stycken cisterner har besiktigats, skrotning har skett av fem gamla cisterner och åtta cisterner har rengjorts och pluggats under 2015.

7. Redovisa hur väl målen har uppfyllts

Nedanstående numrering följer de ovanstående listade interna miljömålen.

1. Koldioxidutsläpp

- a) En reduktion på 0,4 procent av bunkerförbrukningen per lotstransport har skett under 2015, att jämföra med 2,7 procent vid utgången av 2014 och 5,3 procent vid utgången av 2013.
- b) Tjänsteresor med myndighetens egna bilar sker uteslutande med miljöbilar, utom i de fall det saknas miljöbilar med speciella funktionskrav. Trenden att fler av Sjöfartsverkets bilar drivs med diesel har fortsatt och vi har färre etanolbilar numera. I år har andelen biodiesel av allt dieselbränsle beräknats till 26 procent. Sjöfartsverket har minskat förbrukningen av bensin med en halt av 85 procent etanol med 60 procent sedan 2014.

2. Elenergianvändning

- a) Trollhätte kanal: Totalt antal belysningspunkter i farleden är 533 st dykdalber samt vid broar och ledverk ca 300 st. Innan 2015 har vi bytt till ett tjugotal testarmaturer med LED-ljus och under 2015 har ett hundratal bytts ut.
- b) Vi har solariserat fyra gamla fyrrar och en nybyggd under året. På sex fyrrar har vi gått över till LED-teknik. På en kummel har vi gått över till vindförsörjning.
- c) Under året har sju anläggningar avvecklats (under 2016 är målet 10 anläggningar).
- d) Elpannorna byttes men oljepannan i Kalmar återstår till 2016.

3. Avfall

- a) Fem fyrrar hann saneras under året vilket var enligt målsättningen.
- b) Arbetet har under året slutförts och nya reningsanläggningar för svartvatten finns nu ombord på samtliga fem isbrytare. Projektet avslutades vintern 2015 efter att tester för att certifiera anläggningen genomfördes ombord på Oden med godkända resultat.
- c) Fyren ifråga har färdigsanerats på 184 kg kvicksilver.
- d) Kvarstår fem gamla cisterner att skrota enligt planerna från 2014 och 2015, vilket kommer ske 2016 istället. Idag används totalt 113 cisterner.

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 miljörevisorer (ISO 14001) under året. Totalt 17 internrevisorer är utbildade sedan tidigare.
- Ytterligare 60 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning om vårt ledningssystem, som är ett integrerat ISO 9001- och ISO 14001-system. Totalt 867 personer är därmed utbildade i ledningssystemet.
- 345 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i kemikaliehantering.
- 352 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i avfallshantering
- 108 personer har genomgått en grundläggande webbutbildning i farligt gods ADR-S. Sedan start i slutet av 2014 har totalt 128 personer utbildats via webben, webbkonferenser, eller utbildning på plats.

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

I slutet av 2015 har vi totalt ca 500 servrar i drift på 124 fysiska servrar. Antal servrar har ökat med 100 st från 2014 främst beroende på flera nya stora IT-system tagits i drift. Virtualiseringsgraden är nu 3,7 totalt. Av dessa servrar finns en fysisk och två virtuella på varje av åtta regionala kontor. Våra åtta större fartyg har tre fysiska och fem virtuella servrar per fartyg. På JRCC i Göteborg finns 16 fysiska samt 16 virtuella servrar. Virtualiseringsgraden regionalt och på fartyg är således ca 2,0. Totalt sett har virtualiseringsgraden ökat avsevärt under 2015 vilket medför minskad kapitalkostnad för serverparken samt lägre energianvändning. Genom fortsatt virtualisering och utbyte av äldre utrustning har vi under 2015 kunnat minska energianvändningen för IT-produktionen. Sammantaget har dessa åtgärder minskat energianvändningen ytterligare med 15 procent under 2015. Jämfört med 2012 har vi på 3 år uppnått en besparing på ca 50 procent även om antalet system och servrar ökat avsevärt.

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: 1 007

Antal kvadratmeter lokalyta: 55 808

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)

	Kg CO ₂ Totalt			Kg CO ₂ /årsarbetskraft		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
Flygresor under 50 mil	106 865	94 280	41 243	106	99	46
Bilresor	650 884	656 667	557 726	646	690	620
Tågresor	3,53	3,98	3,41	0,004	0,004	0,004
Bussresor						
Maskiner och övriga fordon	26 101 894	24 195 053	50 865 026	25 920	25 415	56 580
Sammanlagt ovan	26 859 647	24 946 004	51 463 998	26 673	26 204	57 246
Flygresor över 50 mil	297 846	306 954	199 395	296	322	222

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, efter ökningen till år 2014, hållit sig på ungefär samma nivå. Minskade utsläpp från färre långa flygresor har dock motverkats av de från fler korta flygresor. Trenden att fler av Sjöfartsverkets bilar drivs med diesel har fortsatt. I år har andelen biodiesel av allt dieselbränsle beräknats till 26 procent, men beräkningen är osäker.

Maskiner och övriga fordon domineras helt av våra fartyg och helikopterverksamheten. Trots en ovanligt liten isutbredning har assistanserna som skett varit svåra vilket medfört en ökad bränsleförbrukning. Även tillfälliga utbildningsinsatser i samband med att vårt nya helikoptersystem har bidragit till ökade emissioner.

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		
	2015	2014	2013
Verksamhetsel (avser kontorslokaler)	5 711 560	5 814 780	
Fastighetsel	4 038 311	5 116 342	
Värme	4 765 236	4 434 489	26 395 890
Kyla	205 910	305 812	400 000
Totalt	14 721 017	15 671 423	26 795 890

	kWh/årsarbetskraft			kWh/m ²		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
Verksamhetsel (avser kontorslokaler)	5 672	6 108		102	108	
Fastighetsel	4 010	5 374		72	95	
Värme	4 732	4 658	29 361	85	82	551
Kyla	204	321	445	4	6	8
Totalt	14 619	16 462	29 806	264	292	559

Eventuell energianvändning utanför lokaler

	kWh totalt		
	2015	2014	2013
El	11 755 990	9 045 604	

2.2 Är värmeförbrukningen normalårskorrigerad

Värmeförbrukningen är inte normalårskorrigerad.

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

	2015	2014	2013
Verksamhetsel	98 %	98 %	%
Fastighetsel	88 %	92 %	%
Värme	49 %	52 %	36 %
Kyla	51 %	51 %	29 %
Utanför lokaler	100 %	100 %	%
Totalt	88 %	89 %	36 %

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))

Energianvändningen skiljer sig inte väsentligt från den 2014, men den har minskat något. Minskningen beror på att behovet av el och värme har minskat något, tack vare en lindrig vinter.

Energianvändningen utomhus domineras av verksamhetsel (till fartyg, båtar, utebelysning), men fjärrvärme till Isbrytare vid kaj är också betydande. Den har ökat ännu mer från 2014 vilket beror på en ännu lindrigare isvinter då isbrytarna låg längre tid vid kaj i Luleå då energibehovet tillgodoses med fjärrvärme i stället för bunkrat fossilt bränsle.

Vi har ersatt fler oljepannor med luft- eller bergvärmepumpar. Ett fåtal platser har kvar oljepannor för värmeproduktion.

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		
	2015	2014	2013
Upphandlingar och avrop med miljökrav	23	31	23
Upphandlingar och avrop totalt	86	74	36
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	27 %	42 %	64 %

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 nytecknade av ett 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		
	2015	2014	2013
Upphandlingar och avrop med miljökrav	160 562 000	142 877 000	102 398 000
Upphandlingar och avrop totalt	356 886 000	200 593 000	193 265 000
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	45 %	71 %	53 %

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)

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).

	2015	2014	2013
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		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
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		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
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?

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