



Datum
2018-02-08

Vår beteckning
17-03459

Enheten för Kvalitets- och Miljöledning

Handläggare, direkttelefon

Peter Skoog, +46104784939

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets redovisning av arbetet med miljöledning 2017

Sjöfartsverket redovisar i bilagan sitt miljöledningsarbete 2017 enligt förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Bilagan har lämnats till Naturvårdsverket genom det webbaserade rapporteringssystem som genererar rapporten. Kopior har skickats till Näringsdepartementet och Regeringskansliet.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Katarina Norén, har deltagit direktören för avdelningen Utveckling och Kompetens Ulrika Worge Carlsson, stf chefen för enheten för Kvalitets- och Miljöledning Rebecca Odin, handläggarna Sofi Holmin-Fridell och Peter Skoog, föredragande.



Katarina Norén

Bilaga:
Miljöledningsrapport 2017 Sjöfartsverket

Redovisning av miljöledningsarbetet 2017

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 2017.

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

De aktiviteter inom myndigheten där vår miljöpåverkan är stor utgörs av:

- Drift och underhåll av helikoptrar, fartyg, båtar, maskiner och övriga fordon
- Drift och underhåll av fastigheter, lokaler och övriga anläggningar
- Avfall och restprodukthantering
- Tjänsteresor
- Vattenanvändning
- Kontorsverksamhet
- Inköp och upphandling av varor och tjänster

Sjöfartsverkets lista omfattar 20 miljöaspekter varav de sex miljöaspekter (både direkta och indirekta) som får högst poäng definieras som betydande.

Identifierade betydande direkta miljöaspekter för Sjöfartsverket:

- Utsläpp av koldioxid (CO₂)
- Förbrukning av drivmedel/oljor
- Farligt avfall
- Utsläpp av kväveoxider (NO_x)
- Markförorening

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

Identifierade betydande indirekta miljöaspekter hos Sjöfartsverket:

- 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 effektivt för att minska utsläppen från vår egen verksamhet och vi strävar efter en 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 elförbrukning med 25 procent och minska våra utsläpp av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023. Elförbrukning är inte längre identifierad som en betydande miljöaspekt, men målet kvarstår tills vidare.

Mål i treårsplanen 2017-2019 samt i verksamhetsplaner och styrkort är i ett urval, relaterat till de långsiktiga målen om koldioxidutsläpp och elförbrukning samt till miljöaspekten Farligt avfall, följande:

1. Koldioxidutsläpp

- a) Att minska bränsleförbrukningen i lotsningsverksamheten med 10 % jämfört med 2016.
- b) Fortsätta tester på enheten för Kvalitets- och Miljöledning av det egenutvecklade verktyget Den gröna vägvisaren för miljövänligare tjänsteresor med det operativa målet Gröna revisioner.
- c) Att projektera utbyte av en oljepanna till luft/vatten-varmepump i Oskarshamn.
- d) Modernisering av huvudmotorer och värmesystem på isbrytare samt test av batterihybridteknik på arbetsfartyg.

2. Elförbrukning

- 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 150 ljuskällor bytas ut.
- b) Fortsätta det planerade arbetet med att förse fyror med alternativa energikällor där det är möjligt, alternativt försöka minska energianvändningen och antalet underhållstillfällen.
- c) Att avveckla eller hyra ut sju anläggningar som inte behövs i verksamheten. Detta mål ändrades efter andra kvartalet till fyra stycken, bl.a. pga. att flera avyttringar av fastigheter stoppades av olika anledningar.

3. Farligt avfall

- a) Inför 2017 var målsättning och budget i princip samma som 2016 med sanering av tre till fyra fyror med reservkraftanläggning.
- b) Kvicksilver fanns i totalt åtta stycken fyror. Målsättningen är att två stycken fyror saneras per år. Årets mål var att sanera en fyr, samt att marksanera runt Ölands Norra udde. Fyren som sanerades var Hoburgs fyr på södra Gotland.
- c) Årets mål var att frakta bort sju stycken cisterner från Holmögadd, att rengöra och plugga två cisterner på Bjuröklubb samt att frakta bort en rengjord och pluggad cistern från Skellefteå Lotsstation.

Det är även värt att nämna följande miljörelaterade arbete:

Norrköpingskontoret Lithografen har blivit fortsatt diplomerat som Grönt kontor och vår kursgård har blivit fortsatt diplomerat som Grönt hotell av Norrköpings kommun. Vi har köpt in en eldriven fyrhjuling samt under hösten beställt en eldriven skåpbil av märket Nissan till underhållsverksamheten i Trollhättan.

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 generationsmiljömål 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 2017 har två externa revisioner genomförts och godkänts för miljö- och kvalitetsledning vilket har omfattat en omcertifieringsrevision samt uppgraderingsrevision till de nya versionerna av standarderna, ISO 14001:2015 och ISO 9001:2015.

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

1. Koldioxidutsläpp

- a) För att optimera energianvändningen har luft-luft värmepumpar och elmätare fortsatt installerats ombord på flera lotsbåtar. För att bädda för klimatneutrala lotstransporter pågick även under 2017 projektet Green Pilot med biometanol som förnyelsebart bränsle på en av våra lotsbåtar.
- b) Vi konstaterar att Den gröna vägvisaren som verktyg för Gröna revisioner är lätthanterlig och tydligt visualiserar vårt resande och inte är känslig för om resemonster 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) Förutom projekteringen i Oskarshamn byttes akut en trasig kombipanna i Kullen till luft/vatten-värmepump.
- d) Samtliga motorer på isbrytaren Ymer byggdes under 2016 om till elektronisk bränsleinsprutning (s.k. commonrail) och till årets säsong har loggningsutrustning monterats för att ge möjlighet att utvärdera vad det variabla varvtalet ger i besparing. Sjöfartsverkets rederi har undersökt möjligheten att satsa på ett plugin/hybridkoncept för mindre fartyg. Beslut har nyligen tagits att inte gå vidare med detta då kostnaden överstiger miljönyttan.

I Trollhätte kanal körs hela den dieseldrivna maskin- och redskapsparken samt ett

fartyg på det miljö- och hälsovänligare bränslet ECOPAR. Bensindrivna redskap körs på Aspen alkylatbensin.

2. Elförbrukning

- a) I Trollhättan har vi under år 2017 genomfört byte av farledsbelysning på sträckan Jordfallsbron - Lilla Edet.
- b) Vi har arbetat med teknik för att kunna byta ut elförsörjningen för fyrar 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 Hamneskär genom överföring till nätägarna.
- c) Vi arbetade målmedvetet med en fastighetsavvecklingsplan för anläggningar som inte behövs i verksamheten. Möjliga avvecklingsobjekt finns upptagna på en lista. Energieffektiviserande åtgärder skedde kontinuerligt i egna byggnader.

3. Farligt avfall

- a) Se svar 7a. Av Sjöfartsverkets 1100 fyrar rör det sig om ett mindre antal som behöver saneras. Fyrarna är svårtillgängliga och arbetet kan endast ske när det är lugna väderförhållanden. Det är därför ett långsiktigt arbete.
- b) Hoburgs fyr tömdes på befintligt kvicksilver av entreprenören. Den kontaminerade marken som vi upptäckte vid Ölands Norra udde har sanerats och ersatts med rena massor.
- c) Enligt planen har cisternen på Skellefteå Lotsstation fraktats bort.

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:

2015 fick Sjöfartsverket i uppdrag av regeringen att analysera och upprätta en plan med åtgärder för genomförande för hur myndigheten ska verka för att nå, för myndigheten, relevanta delar av generationsmålet och miljö kvalitetsmålen.

Genomförandeplanen gäller en period om fyra år (2016-2019) och omfattar sammanfattningsvis följande tre övergripande områden.

- 1) Minska sjöfartens miljöpåverkan genom att bland annat utveckla Sjöfartsverkets miljödifferenterade avgifter.
- 2) Minska användningen av energi och fossila bränslen i Sjöfartsverkets egen verksamhet.
- 3) Skapa giftfria och resursnåla kretslopp genom att till exempel ställa miljökrav i upphandlingar. I enlighet med uppdraget redovisar Sjöfartsverket i sin årsredovisning för 2017 uppföljningen av genomförandeplanen i detalj (avsnitt Nationellt generationsmål och miljö kvalitetsmål). Vi har en upprättad handlingsplan/genomförandeplan för att bidra till att nå generationsmålet och de nationella miljö kvalitetsmålen.

Forskning och innovation (FoI):

Fokuserad forskning och innovation är ett uppdrag Sjöfartsverket påbörjat inom vårt strategiska utvecklingsarbete med syfte att skapa ett stabilt och hållbart Sjöfartsverk över tid. Det ligger även i linje med bland annat Agenda 2030:s mål 9.5 (förbättra forskningen), de transportpolitiska målen, regeringens exportstrategi, regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och EU:s Östersjöstrategi. Vi 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. Några av de projekt som Sjöfartsverket har deltagit i under 2017 har varit Sea Traffic Management (STM) Validation Project (leds av Sjöfartsverket), EfficienSea2 och Picasso. FOI-projekten bidrar till en förnyelse av sjöfarten, men de ger också spin-off-effekter i Sjöfartsverkets egen verksamhet där resultatet av projekten kan appliceras och bidra till såväl förnyelse som effektivisering. När Sjöfartsverket tar en aktiv och ledande del i internationella projekt och för in hållbarhetstänket, så medför det att fler aktörer i Europa inspireras och tar in ett hållbart förhållningssätt i sina strategier.

Miljödifferenterade avgifter:

Ett nytt system med fem olika miljökategorierna som ger rabatt har trätt i kraft den 1 januari 2018.

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

Jämfört med 2016 har Sjöfartsverkets utsläpp av koldioxid minskat med 13 procent under 2017. Sedan basåret 2012 har koldioxidutsläppen minskat med fyra procent. För att uppnå myndighetens mål om 10 procent minskade utsläpp av koldioxid mellan 2012 och 2023 behöver arbetet intensifieras. Utsläppen har en kraftig mellanårsvariation som beror på isens utbredning och hur svår den är att bryta och 2017 var vintern lindrig.

Under 2017 förbrukade myndigheten i stort sett samma mängd el som 2016 (- 0,1 procent). Sedan 2012 har elförbrukningen närmast sig myndighetens mål att minska förbrukningen med 25 procent till 2023 och nu har vi minskat med drygt 12 procent. Trenden pekar därmed mot att målet kan nås 2023. Det är dock en stor utmaning att bibehålla minskningstakten som har uppnåtts tom 2017 och ytterligare åtgärder behöver genomföras för att uppnå miljömålet om minskad elförbrukning med 25 procent mellan 2012 och 2023.

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

1. Koldioxidutsläpp

a) Bränsleförbrukning per lotsning uppgick under 2017 till 94,0 liter/lotsning vilket är en liten minskning med knappt 2 % jämfört med 2016 då bränsleförbrukningen uppgick till 95,6 liter/lotsning. För att komma vidare med minskning av drivmedelsåtgången är en ny metodik under framtagande. Denna bygger på en kombination av tekniska funktioner och en förändring av arbetsmetodik.

- b) Den gröna vägvisaren har fungerat bra och gett ett mycket gott resultat. Vi kommer att förorda idén om den Gröna vägvisaren i en ny organisation för att ta den steget vidare.
- c) Projekteringen är klar i Oskarshamn men man avvaktar med ett byte. Det kända antalet oljepannor i vanliga byggnader är fem stycken och i Trollhättans slussar sju stycken för avisning. Inventeringen är inte fullständig eftersom delar av verksamheten ännu är oräknat.
- d) Commonrail på isbrytare ger en ungefärlig besparing av bränsle på 7,5 %.

2. Elförbrukning

- a) Totalt är det 150 gamla armaturer som bytts ut till nya LED-armaturer. För 2018 är det planerat att fortsätta på sträckan Lilla Edet - Trollhättan där vi kommer byta ut ca 180 stycken armaturer.
- b) Sju stycken fyrrar har fått LED-ljus istället för glödljus och tre stycken har fått fasadjuset utbytt. Av totalt ca 1100 fyrrar är vid 2017 års utgång 601 solariserade. Vi har även avvecklat 657 meter sjökabel genom överenskommelse om ny leveranspunkt från nätägaren. Liknande åtgärder planeras under 2018 på åtminstone tre platser.
- c) Under året har tre anläggningar avvecklats. Ytterligare några objekt som under året var på gång att avyttras stoppades av olika anledningar. Ett par av dem har återupptagits och där är avyttringsprocesserna i ett slutskede nu i början av 2018.

3. Farlig avfall

- a) Flera förändringar av roller och ansvar inom affärsområdet gjorde att projektet för miljösanering av fyrrar med reservkraft lades på is. Målet att sanera tre till fyra fyrrar under 2018 gäller såväl i planering såsom budget. Totalt 12 stycken återstår att sanera.
- b) Vid Ölands norra udde sanerade vi bort ca 60 ton markmassor som ersätter med morän och matjord i motsvarande mängd. Hoburgs fyr är sanerad och klar, 419 kg kvicksilver sanerades bort. Vid saneringen upptäcktes väldigt höga halter av koppar i marken runt fyren, en sanering av detta planeras till tidigast 2019. Målet för 2018 är att sanera Hanö och Holmögadds fyrrar.
- c) Kvarstår att rengöra och plugga två cisterner på Bjuröklubb och att under 2018 frakta sju stycken rengjorda och pluggade cisternerna från Holmögadd in till Holmsund då arbetsfartyg är på plats. Totalt ca 115 cisterner är i drift.

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):

Minskad miljöpåverkan genom det taktiska målet Vi strävar efter minskad miljöbelastning från sjöfarten har inletts och bör verka åt rätt håll.

Miljödifferenterade avgifter:

Från och med årsskiftet 2017/2018 har Sjöfartsverket miljödifferentierade farledsavgifter utifrån poäng i fem olika kategorier; CO₂, NO_x, SO_x & PM, Vatten- och avfallshantering samt kemikalier. Hur mycket rabatt ett fartyg får avgörs av hur många poäng man får i miljöindexet Clean Shipping Index i dessa fem kategorier. Under 2018 kommer alla kategorier att väga lika tungt men detta kommer ändras till 2019 för att närma sig sjöfartsbranschens och samhällets syn på vilka kategorier som är viktigast. Det undersöks hur Sjöfartsverket kan medverka till att skapa internationellt harmoniserade incitament.

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

- Sex ytterligare personer har utbildats till intern miljörevisor (ISO 14001) under året. Totalt 15 internrevisorer är utbildade sedan tidigare.
- Ytterligare 45 personer har under året genomfört en webbaserad grundläggande utbildning om vårt ledningssystem, som är ett integrerat ISO 9001- och ISO 14001-system. Totalt 971 personer är därmed utbildade i ledningssystemet.
- Totalt 449 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i kemikaliehantering.
- Totalt 454 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i avfallshantering
- 54 personer har genomgått en grundläggande utbildning i farligt gods ADR-S. Sedan start i slutet av 2014 har totalt 165 personer utbildats via webben, webbkonferenser, eller utbildning på plats.

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

Genom införandet av skrivarefunktionen FollowMe-print, där utskrivaren måste gå till skrivaren och logga in innan utskrift sker, har pappersförbrukningen minskat och så även elförbrukning.

Fortsatt virtualisering och utbyte av äldre utrustning har pågått även under 2017.

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: 1 040

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 ₂			Föregående års uppgifter	
	Antal resor	KgCO ₂ Totalt	KgCO ₂ /å.a.	KgCO ₂ Totalt	KgCO ₂ /å.a.
a) Flygresor under 50 mil	1175	104 123	100	85 445	82
b) Bilresor	1023	680 776	655	646 444	618
c) Tågresor	6195	4,68	0,004	3,58	0,003
d) Bussresor					
e) Maskiner och övriga fordon		31 872 209	30 646	36 756 633	35 140
1.2 Sammanlagda utsläpp av koldioxid					
1.1 a-e		32 657 113	31 401	37 488 526	35 840
1.3 Flygresor över 50 mil	1536	253 978	244	242 218	232

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 taxi, hyrbilar, tjänstebilar och tåg, har hållit sig på ungefär samma nivå sedan 2014. Däremot har utsläppen från tjänsteresor med flyg ökat sedan förra året oavsett längden av dem, dock mest för de korta flygresorna. Maskiner och övriga fordon domineras helt av våra fartyg och vår helikopterverksamhet. Väder- och issituationen styr förbrukningen av marint bränsle vilket under 2017 medförde en ökad förbrukning jämfört med 2016.

Bilresornas antal avser antal hyrbilstillfällen. 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.

1.6 Uppföljningsmått i svaren på frågorna är baserade på:

Uppgifter som tagits fram på annat sätt, nämligen

1.1 a, b (hyrbil) och c samt 1.3 har tagits fram genom leverantörsuppgifter. 1.1 b (tjänstebil, leasad bil och taxi) och 1.1 e har tagits fram 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 årsarbetskraft och per kvadratmeter total användbar golvyta uppdelat på

	kWh totalt		
	2017	2016	2015
Verksamhetsel (avser lokaler)	6 273 010	5 716 280	5 711 560
Fastighetsel	3 971 208	4 175 013	4 038 311
Värme	4 957 137	5 359 173	4 765 236
Kyla	298 930	304 980	205 910
Totalt	15 500 285	15 555 446	14 721 017

	kWh/årsarbetskraft			kWh/m ²		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Verksamhetsel (avser lokaler)	6 032	5 465	5 672	109	99	102
Fastighetsel	3 818	3 991	4 010	69	72	72
Värme	4 766	5 123	4 732	86	93	85
Kyla	287	292	204	5	5	4
Totalt	14 904	14 871	14 619	269	270	264

Eventuell energianvändning utanför lokaler

	kWh totalt		
	2017	2016	2015
Energi	20 043 636	11 535 270	11 755 990

2.2 Är värmeförbrukningen normalårskorrigerad

Värmeförbrukningen är inte normalårskorrigerad.

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

	2017	2016	2015
Verksamhetsel	98 %	97 %	98 %
Fastighetsel	86 %	89 %	88 %
Värme	64 %	57 %	49 %
Kyla	62 %	62 %	51 %
Utanför lokaler	100 %	99 %	100 %
Totalt	93 %	88 %	88 %

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 utanför lokalerna skiljer sig mycket åt för 2017 jämfört med tidigare år. Detta beror på att el till båtar, fartyg och viss sluss- och farledsbelysning har inkluderats i posten vilket är en mer korrekt beskrivning än tidigare. El till båtar används både för uppvärmning och övriga elbehov ombord. Överlag domineras energianvändningen utomhus av verksamhetsel (till fartyg, båtar, utebelysning och avisning av slussar) men även fjärrvärme till isbrytare som ligger vid kaj är betydande.

2.7 Hur är uppgifterna framtagna?

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

Vid uppdelningen av den totala elförbrukningen mellan fastighetsel och verksamhetsel görs vissa uppskattningar som kan ha inverkan på slutresultaten. I totalsumman saknas en mindre andel el från fastigheter där vi hyr och där elavtalet ingår i hyran.

3. Miljökrav i upphandling

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

	Antal st		
	2017	2016	2015
Upphandlingar och avrop med miljökrav	65	33	23
Upphandlingar och avrop totalt	94	100	86
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	69 %	33 %	27 %

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

Kommentar till redovisning av antal upphandlingar över tröskelvärdet.

Inget sådant fall under 2017.

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:

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

Ja

Annat:

Vid inköp av nya byggnader ställer Sjöfartsverket energikrav. Vid nytecknade 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		
	2017	2016	2015
Upphandlingar och avrop med miljökrav	179 970 000	1 406 565 000	160 562 000
Upphandlingar och avrop totalt	301 120 000	1 858 270 000	356 886 000
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	60 %	76 %	45 %

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)

Föregående år ingick kostnader för Mälarprojektet i storleksordningen 1 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)

Nej

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).

	2017	2016	2015
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		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
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		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
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)

Nuvarande frånvaro av resultat beskrivs av stf IT-chef enligt 4.6.b nedan.

4.1:

Det finns inga styrande dokument idag som reglerar IT och miljö. Det finns dock möjlighet att beakta detta i en upphandling. Detta bör ske på samma villkor som övrig upphandling på Sjöfartsverket. Det är fullt möjligt att beakta om leverantör t.ex. är ISO-certifierad. Det finns i dagsläget ingen tid hos IT att undersöka närmare än så, t.ex. vad gäller konfliktmineraler. Det skulle också kunna ställas krav på viss energiklassning av viss utrustning, detta sker dock inte på en generell bas, eventuellt i specifika fall.

4.2:

Det finns inga uppgifter idag på andel IT-anskaffningar där miljökrav ställts, möjligtvis om det finns loggat i avtal hos inköp. Det finns möjlighet att genomföra detta till viss del om 4.1 (se ovan) gällande upphandling finns på plats

4.3:

Det finns i dagsläget inget noterat om vilken typ av miljöhänsyn som har tagits vid IT-anskaffningar, se svar i punkt 4.1 och 4.2

4.4:

Inget av detta loggas i dagsläget, det är alltför tidskrävande då det inte byggts system för detta från början. Sjöfartsverket har idag ett verktyg som heter SNOW som är kopplat till varje enhets-ID vilket innebär att det med en hel del arbete kan gå att se var de olika enheterna används. Vi vet hur många PC som finns i Sjöfartsverkets ägo, det innebär dock inte att vi vet hur mycket de används. Några används kontinuerligt, andra kl. 7-16, till ytterligare några som används mycket sporadiskt eller nästan inte alls. Detta innebär att det är svårt att estimerar en sanningsenlig energianvändning. Det finns inget sätt att logga den faktiska energianvändningen för någon av ovanstående poster, vilket innebär att skillnaden mellan olika år endast kommer att ses på lång sikt (5-10 år) och då kopplat till antal

enheter snarare än om de har blivit mer eller mindre energieffektiva. Det går inte heller att beräkna utifrån energianvändningen då många arbetar på distans och hemifrån.

Vi vet antal skrivare som finns i verksamheten. Olika skrivare har olika stor energiåtgång och vi vet inte hur mycket varje enskild skrivare används.

Vi har kontroll över antalet servrar som vi har men det är oklart om vi kan se den årliga faktiska energianvändningen eller endast en beräkning utifrån effekt och antal servrar.

De siffror som skulle gå att få fram med de medel vi har idag är mycket grova och trovärdigheten är mycket låg i vad de står för. En stor (mycket stor) arbetsinsats skulle behövas för att kunna få trovärdiga siffror.

4.5:

Vi har inte definierat inom Sjöfartsverket vad som räknas som ett resfritt möte eller hur det ska räknas om flera personer sitter tillsammans och skypar. Lync/skype för business används i många olika sammanhang, från en avdelning till en annan på Norrköpingskontoret Lithografen, mellan de som arbetar hemma och de som är på arbetsplatsen. Mellan de som är hemma pga. sjukdom men som ändå vill delta i ett möte på kontoret till de som skypar istället för att ringa. Naturligtvis förekommer även skype-möten som innebär att någon/några personer undviker en resa istället för att åka till annan ort, det är dock inte möjligt att särskilja via något system vad som faktiskt är vad. Det är även relativt vanligt att ett flertal personer sitter tillsammans vid samma dator vid ett skype-möte, vilket gör att siffrorna blir än med osäkra vad gäller antal.

Ett sätt att få en ungefärlig siffra skulle kunna vara att gå ut med en enkät, men om någon glömmer något möte eller inte anser sig ha tid/lust att besvara enkäten så kommer det fortfarande endast att bli en mycket grov uppskattning. En annan variant vore om det var möjligt att vid uppkopplingen till ett möte tvingas till att klicka i anledningen till skype-mötet.

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

46500 kWh år 2017 från solceller

1100000 kWh år 2017 från värmepumpar

Typ av energi är specificerad 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