

Redovisning av miljöledningsarbetet 2020

Sjöfartsverket

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

Del 1 Miljöledningssystemet

Basfakta

Antal årsarbetskrafter: 1 159

Antal kvadratmeter lokalyta: 56 939

1. Är myndigheten miljöcertifierad?

Ja, endast ISO14001

2. Hur lyder myndighetens miljöpolicy?

Sjöfartsverkets miljöpolicy är integrerad i den verksamhetsövergripande policyn, vilken presenteras nedan.

"Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som levererar hållbara sjövägar och värnar liv och miljö.

Vår vision är Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap. Allt vårt arbete utgår från kundens och samhällets behov och utförs inom ramen för vårt uppdrag från regering och riksdag. 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 inom ramen för den statliga värdegrunden och de lagar och internationella konventioner som styr vår verksamhet. 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 arbetar för att skapa ett öppet och tolerant arbetsklimat som skapar tillit, välkomnar alla och motverkar diskriminering och trakasserier.

-Vi minskar vår negativa miljöpåverkan genom att minska resursförbrukning, våra utsläpp till luft, mark och vatten och hanterar vårt avfall enligt gällande regelverk och målsättningar.

-Vi bidrar till att minska sjöfartens och transportsystemets negativa miljöpåverkan genom att skapa positiva incitament och effektivt gemensamt resursutnyttjande.

-Vi har en väl fungerande samverkan internt och med våra externa samarbetspartners. Vi samarbetar med andra myndigheter och intressenter inom offentlig sektor för att uppnå större samlad 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. Vår framgång vilar på att vi på ett icke-dömande sätt systematiskt lär oss av våra avvikelser.

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.

Fråga 4a-7a beskriver myndighetens arbete med dess direkta påverkan på miljön

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

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Genom myndighetens kärnverksamheter tillhandahåller Sjöfartsverket farleder och sjögeografisk information, lotsar fartyg till och från hamn, säkerställer system för att navigera rätt och undvika olyckor, håller hamnarna vinteröppna i hela landet och bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Sjöfartsverkets aktiviteter som har en betydande miljöpåverkan 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

Myndigheten har en förteckning över direkta- och indirekta miljöaspekter som följs upp i en årlig uppföljning av Sjöfartsverkets miljöutredning. I dagsläget omfattar denna förteckning tjugo miljöaspekter. Miljöaspekterna har i Sjöfartsverkets miljöutredning klassificerats utifrån miljöpåverkan och kvantitet för de direkta samt miljöpåverkan och rådighet för de indirekta. De sex miljöaspekter som i klassificeringen fått högst poäng räknas därefter som betydande. Myndigheten har utifrån den senaste klassificeringen fem direkta miljöaspekter som anses vara betydande, vilka är:

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

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

Sjöfartsverket tillämpar mål- och resultatstyrning i styrkortsmodell där miljö är ett av fem perspektiv i modellen. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, mål och förbättringsaktiviteter. Perspektivet miljö bidrar till hänsynsmålen inom de transportpolitiska målen. Under 2019 gjordes en översyn av mål och mått inom Sjöfartsverket. Målen delades upp i syfte att tydligare visa i vilken mån de främst bidrar till funktionsmålet (tillgänglighet), eller hänsynsmålen (säkerhet, miljö och hälsa). Översynen ledde till att det under 2020 beslutades om en revidering av miljömål i målkartan till 2027 för Sjöfartsverket. De långsiktiga miljömålen till 2027 för direkt miljöpåverkan är:

- Minska koldioxidutsläppen från egen verksamhet med 20 procent jämfört med 2012
- Minska energiförbrukningen för byggnader med 15 procent jämfört med 2012
- Minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2017

För målen avseende koldioxid har handlingsplaner tagits fram under 2020, vilka ska vara en grund för arbetet med att nå målen till 2027 och för resterande miljömål håller en handlingsplan på att tas fram. Handlingsplanerna ska visa vägen för Sjöfartsverkets arbete med målen och även kartlägga vilka aktiviteter som behöver genomföras på olika nivåer inom verksamheterna för att målen ska uppnås. Aktiviteter för att uppnå miljömålen till 2027, hanteras vidare i verksamhetsplaneringen.

Fastställda mål och förbättringsaktiviteter i verksamhetsplaneringen avseende 2020 är i ett urval, relaterat till de långsiktiga målen om koldioxidutsläpp, energiförbrukning och koldioxidutsläpp från tjänsteresor följande:

1. Koldioxidutsläpp

- a) Beslutad miljöhandlingsplan.
- b) AO Transport- och farledsservice har haft som målsättning att momentbegränsare införs på Lotsbåtarna 740-749, 211-219, 790-793.
- c) AO Bygg och teknik har haft som målsättning att utreda alternativ för uppvärmning av stora fartyg vid kaj i Karlsro.
- d) AO Slussar och kanaler har haft som målsättning att förändra körningen av verksamhetens fartyg (körsätt, andel fossilfria bränslen).
- e) Rederiet har haft som mål att ta fram en handlingsplan för att initiera en dialog angående möjligheterna till ökad bränsleeffektivitet inom isbrytarverksamheten.

2. Energiförbrukning för byggnader

- a) AO Bygg och teknik har under 2020 haft som målsättning att ta fram en handlingsplan för hur målet om minskad energiförbrukning i byggnader fram till 2027 ska nås.
- b) Affärsavdelningen har haft som målsättning att under 2020 ta fram en förstudie för solceller.
- c) Avdelningen för Sjö- och flygräddning har haft som målsättning att för nya byggnader och fordon välja energieffektiva lösningar i samband med kravställandet.
- d) Helikopterenheten har haft en övergripande målsättning för 2020, där bland annat att minska energiförbrukningen ingått.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) Beslutad handlingsplan för att nå målet med att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor till 2027.
- b) Enheter under avdelningen för Sjö- och flygräddning har under 2020 haft flera aktiviteter för att bidra till det övergripande målet. Dessa har gått ut på att minska resandet genom övergång till digitala mötesformer, resa mer miljövänligt (välja tåg istället för flyg/ bil) där så är möjligt samt att där så är möjligt samåka till möten.
- c) Sjömansservice har haft som målsättning att mäta bränsleförbrukningen för verksamhetens minibussar för en effektiv körning och för att bevaka att 10% effektiviseringen behålls.

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

Under 2020 har en extern revision genomförts och godkänts för miljö- och kvalitetsledning.

Nedanstående numrering följer de ovanstående listade interna miljömålen och baseras på den rapportering som gjorts i verksamhetsuppföljningen avseende 2020.

1. Koldioxidutsläpp

- a) En verksamhetsövergripande miljöhandlingsplan har under 2020 tagits fram.
- b) Installationer har beslutats under 2020 och beställningar av momentbegränsare ska läggas.

- c) Alternativt för uppvärmning av stora fartyg vid kaj i Karlsro har börjat utredas under 2020.
- d) Diskussion med befälhavarna har genomförts angående miljökörning av fartygen, samtliga fartyg körs på ECOPAR.
- e) En handlingsplan för att initiera en dialog angående möjligheterna till ökad bränsl�횩ektivitet inom isbrytarverksamheten har tagits fram under 2020.

2. Energiförbrukning för byggnader

- a) Arbete med att ta fram en handlingsplan har pågått under 2020.
- b) Arbetet med en förstudie för solceller har påbörjats under 2020, men inte avslutats.
- c) Avdelningen för Sjö- och flygräddnings målsättning att för nya byggnader och fordon välja energieffektiva lösningar i samband med kravställandet, har inte uppnåtts under 2020.
- d) Helikopterenhetens övergripande målsättning om att bland annat minska energiförbrukningen, uppnåddes under 2020.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) En handlingsplan för att minska koldioxidutsläpp från tjänsteresor har tagits fram.
- b) Aktiviteterna för enheter under avdelningen för Sjö- och flygräddning har genomförts och avslutats under 2020. Påverkan från pandemin har även bidragit till ett ökat antal digitala möten för hela verket.
- c) Sjömansservice har under 2020 mätt förbrukningen och målet nåddes med en marginal om 0,031/ mil. Då det har varit ett undantagsår kommer målet om <0,91/ mil stå kvar under 2021.

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

Koldioxid

Sjöfartsverket har årligen följt upp verkets koldioxidutsläpp sedan 2012.

Uppföljningen sker idag i femårsmedelvärden, för att försöka neutralisera effekterna av ett varierande väder såsom isutbredningens omfattning vintertid. En översyn pågår av den befintliga uppföljningen av koldioxidutsläppen, med inriktningen att framgent kunna tydliggöra i uppföljningen vilka minskningar som skett till följd av åtgärder som Sjöfartsverket genomfört. I samband med detta initierades under 2020 ett samarbete med SMHI, för att ta fram en alternativ metod för uppföljning av koldioxidutsläppen, arbetet kommer fortsätta under 2021.

År 2020 släppte Sjöfartsverkets ut 35 834 ton koldioxid (femårsmedelvärde), vilket är en minskning med 25 procent jämfört med femårsmedelvärdet för 2012.

Minskningen beror till största del på den mycket milda vintern 2020, vilken inneburit mindre isbrytning. I faktiska siffror var Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp 22 739 ton år 2020.

Nedanstående numrering följer de tidigare listade interna miljömålen och baseras på den rapportering som gjorts i verksamhetsuppföljningen avseende 2020.

1. Koldioxidutsläpp

- a) En verksövergripande miljöhandlingsplan har tagits fram och beslutats. Uppdrag från miljöhandlingsplanen har därefter inkluderats i verksamhetsplaneringen för 2020 och 2021.
- b) AO Transport och farledsservice har lagt planen och implementeringen av detta är enligt deras rapportering klar, sett ur Transport och farledsservice perspektiv.
- c) Alternativ har utretts under 2020 och arbetet med att se över vilka alternativ som finns fortgår under 2021.
- d) AO Slussar och kanalers målsättning för 2020 har uppnåtts.
- e) Se svar 6 e.

2. Energiförbrukning för byggnader

- a) Arbetet med att ta fram de sista delarna till handlingsplanen inför beslut pågår.
- b) Målet har ej uppnåtts under 2020.
- c) Se 6 c.
- d) Se svar 6 d.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) Handlingsplan för att minska koldioxidutsläpp från tjänsteresor har tagits fram och beslutats. Aktiviteter från handlingsplanen har inkluderats i verksamhetsplaneringen för 2021, där ett av de första stegen är en omskrivning av befintliga riktlinjer för resor och möten. Koldioxidutsläppen från tjänsteresor har under 2020 till följd av rådande pandemi minskat kraftigt. Jämfört med 2017 har koldioxidutsläppen från resor minskat med 18 procent.
- b) Se svar 6 b.
- c) Se svar 6 c.

Fråga 4b-7b beskriver myndighetens arbete med dess indirekta påverkan på miljön

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

Utifrån klassificeringen av miljöaspekter i myndighetens miljöutredning har en indirekt miljöaspekt identifierats som betydande, vilken är:
- Beslutsfattande inom Sjöfartsverkets kärnverksamhet

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 myndighetens sjösäkerhetsarbete har identifierats som verkets mest betydande indirekta miljöaspekt. Myndigheten har möjlighet att indirekt minska miljöbelastningen från sjöfarten genom de strategiska beslut och vägval som myndigheten tar inom kärnverksamheten och det strategiska verksamhetsstödet. Exempelvis genom att beakta betydande miljöaspekter vid planering av farleder, sjömätning, säkerställande av kompetens, mm.

Sjöfartsverket har under 2020 haft fortsatt fokus på indirekta miljöaspekter genom

Forskning och innovation (FoI) samt Miljödifferenterade avgifter som bidrar till Sjöfartsverkets övergripande mål 2027 "Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten". Externt fortsätter Sjöfartsverket att arbeta med miljödifferenterade farledsavgifter där ett nytt mål är att öka andelen anslutna fartyg med 1 procent varje år fram till 2027. Vid revideringen av miljömålen i målkartan till 2027 togs även ett mål för upphandlingar fram. Målet är att det ska ställas miljökrav i minst 50 procent av alla upphandlingar/ avtal för produkter 2027.

Utöver det har Sjöfartsverket även haft fastställda mål och förbättringsaktiviteter i verksamhetsplaneringen avseende 2020 som kopplar mot den indirekta miljöpåverkan. Ett urval av dessa listas nedan.

1. Beslutad handlingsplan för hur målet som syftar till miljövänligare inköp ska nås.
2. 10 procent av ansökningarna i FoI-portföljen inriktas mot miljö.
3. Infrastrukturavdelningen har haft som målsättning att under 2020 ta fram ett PM med lösningar på problematik med långa inseglingar till exempelvis Stockholm, då långa inseglingar ökar sjöfartens miljöpåverkan.

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

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

Forskning och innovation (FoI):

Den forskning och innovation som Sjöfartsverket bedriver ligger i linje med myndighetens strategiska utvecklingsarbete, med syftet att skapa ett stabilt och hållbart Sjöfartsverk över tid. Ett av de satsningsområden som Sjöfartsverket uttalat när det gäller myndighetens inriktning av FoI är framtidens fartygsflotta, där arbetet mot ökad fossilfrihet för Sjöfartsverkets flotta ingår som en central del. Sjöfartsverkets FoI-arbete 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. Myndigheten 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 myndigheten medverkar till. 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. Sjöfartsverket etablerade under 2020 tillsammans med representanter för sjöfartsbranschen programmet "Effektivare anlop genom digitalisering", vilket bedöms skapa förutsättningar för optimerade och miljöeffektiva fartygsanlop till de svenska hamnarna.

Miljödifferenterade avgifter:

Sjöfartsverket arbetar tillsammans med IVL för att framåt se till att de miljödifferenterade avgifterna följer den gällande forskning om vad som bör inkluderas gällande parametrar. Verket kommer även fortsatt under 2021 använda sig av Clean shipping index och de parametrar som är inkluderade där utan någon extra viktning.

1. Arbetet med att ta fram en handlingsplan för miljövänligare inköp har fortgått under året, men planen är ännu inte klar och beslutad.
2. Målet med att 10 procent av ansökningarna i FoI-portföljen inriktas mot miljö har under 2020 uppnåtts.
3. Ett PM med lösningar på problematik med långa inseglingar har tagits fram under 2020.

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

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

Forskning och innovation (FoI):

Minskad miljöpåverkan genom det övergripande målet till 2027 "Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten" har inletts och bör verka åt rätt håll.

Miljödifferenterade avgifter:

De miljödifferenterade avgifterna kommer fortsätta att gälla under 2021 och då IVL nu tagit över ansvaret för Clean shipping index kommer Sjöfartsverket medverka i den tekniska kommittéen samt ta del av den forskning som bedrivits under projektet VÄST, där påverkan av sjöfart på havsmiljön studerats. Delar av det slutresultatet kommer eventuellt att inkluderas i miljödifferenteringen för att på så sätt optimera användningen av de medel som finns tillgängliga. Sjöfartsverket har även som ett av sina interna miljömål tagit fasta på att de fartyg som är inkluderade i det miljödifferenterade systemet ska öka för att på så sätt öka möjligheten till miljöförbättrande åtgärder.

1. Handlingsplanen är ännu ej klar och beslutad, arbetet fortsätter under 2021.
2. Se svar 6b, 2.
3. Målet har uppnåtts.

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

Totalt 18 personer i Sjöfartsverket är utbildade interna miljörevisorer enligt ISO 14001:2015. De ytterligare 13 personer som under 2020 påbörjade utbildningsprogrammet för att bli interna miljörevisorer i Sjöfartsverket har genomfört den praktiska delen av utbildningen i form av medverkan vid internrevision, men den teoretiska delen bestående av extern utbildning har fått skjutas fram i tid till 2021 på grund av rådande pandemi.

Sjöfartsverkets webbutbildningar med miljöanknytning, som uppdaterades och återlanserades under 2019, är fortfarande aktuella. Under 2020 har sammanlagt 829 registreringar av genomförd utbildning registrerats uppdelat enligt följande

- 311 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning om Sjöfartsverkets integrerade ledningssystem enligt ISO9001 samt ISO14001.
- 262 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i kemikaliehantering.
- 256 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i avfallshantering.

-Sedan start i slutet av 2014 har totalt 165 personer genomgått en grundläggande utbildning i farligt gods ADR-S via webben, webbkonferenser, eller utbildning på plats.

Ingen ytterligare utbildningsinsats har genomförts kopplat till webbutbildningarna under 2020.

Under senare år har Sjöfartsverket infört ett centralt kemikaliehanteringssystem för myndighetens kemikalier, undantaget hushållskemikalier, och skapat en tillhörande organisation med central styrning i ett kemikalieråd samt internt utbildade kemikaliesamordnare. Under 2020 har 41 st kemikaliesamordnare varit utlokaliserade i verksamheten i hela landet. Dessa har till uppgift att lokalt arbeta för bättre kemikaliehantering och för att sprida kunskap i sina respektive områden och verksamheter.

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

FollowMe-print används på Norrköpingskontoret och alla skrivare går ner i sparläge vid icke användning. Dubbelsidig skrift är inställd som standard och skrivarna är även gjorda av återvunnet material.

Sjöfartsverket har under 2020 påbörjat arbetet med att kontrollera möjligheten för energisparande åtgärder i datorhallen från tidigare utarbetad energiutredning. Några mindre åtgärder har genomförts som exempelvis täcka golvgaller där utrustning inte finns. Denna åtgärd minskar luftflödet som levereras av fläktluftkylarna vilket innebär att energianvändningen minskar med ca 10 procent på FLK:erna. En större investering för att byta ut UPS och fläktluftkylarna kommer läggas i budgetarbetet för 2022, investeringen kommer resultera i modernare och energieffektivare utrustning.

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

Sjöfartsverket har riktlinjer för resor och möten som säger att det innan resebeställning ska prövas om det är möjligt att ersätta resan med ett digitalt möte.

Myndigheten har under 2020 arbetat med att förbättra möjligheterna för internetbaserad kommunikation och möten. Tekniken har optimerats och

uppdaterats vilket har resulterat i bättre kvalitet och användarvänlighet, samt följaktligen högre utnyttjande av tekniken som kan möjliggöra mindre resande.

11. Kommentar om del 1 i redovisningen

Del 2 Uppföljning av miljöledningsarbetets effekter

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		45 819	40	93 737	85
b) Bilresor	1102	684 566	591	721 557	651
c) Tågresor	2600	4,90	0,004	8,00	0,007
d) Bussresor					
e) Maskiner och övriga fordon		17 787 126	15 347	27 541 974	24 835
1.2 Sammanlagda utsläpp av koldioxid					
1.1 a-e		18 517 516	15 977	28 357 276	25 570
1.3 Flygresor över 50 mil	1404	120 864	104	338 847	306

1.4a Beskrivning av vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Övrigt med kommentar:

Totalt sett har myndighetens antal resor minskat med ca 60 procent jämfört med 2019. Minskningen i antal tjänsteresor med hyrbil ligger på ungefär samma nivå som 2019, medans den stora minskningen skett i antal tåg- och flygresor. Detta förklaras av den pågående pandemin som har inneburit en större social distansering även vid resande. Sett till skillnaden i utsläpp från tjänsteresor, har de minskat med ca 26 procent under 2020, jämfört med 2019, där det framförallt är färre flygresor som lett till minskningen.

Maskiner och övriga fordon domineras helt av myndighetens fartyg- och helikopter verksamhet. Väder- och issituationen styr förbrukningen av marint bränsle, vilket under 2020 medförde en minskad förbrukning jämfört med 2019. En del av minskningen 2020 står även lotsningsverksamheten för, vilket är en effekt av pandemin som har påverkat trafiken och lett till något mindre lotsningar.

1.4b Beskrivning av eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa

Bilresorna avser antal hyrbilstillfällen. Tjänsteresor med buss och med egen bil har inte kunnat sammanställas med rimlig arbetsinsats, men myndigheten bedömer att kvantiteten är liten och planerar därför inte att åtgärda bristen.

Antal tåg- och bilresor som redovisats är leverantörsuppgifter. Motsvarande uppgifter i antal är från myndighetens resebyrå är 4559 för tågresor och 1265 för bilresor (hyrbil). Framgent kommer Sjöfartsverket att övergå till att redovisa de uppgifter för antal resor som myndighetens resebyrå tillhandahåller.

1.5 Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

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

1.6 Uppföljningsmått som svaren på frågorna baseras på (flervalfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Uppgifter som tagits fram på annat sätt, nämligen

1.1 a,b (hyrbil) och c samt 1.3 har tagits fram via leverantörsuppgifter. 1.1 b (tjänstebil, leasad bil och taxi) och 1.1 e har tagits fram genom eget uppföljningssystem. Taxiresornas koldioxidutsläpp har beräknats utifrån de kostnader som bokförts på särskilt konto genom ett medelvärde för bränslepris.

2. Energianvändning

2.1 Årlig energianvändning i kilowattimmar totalt, per årsarbetskraft och per kvadratmeter total användbar golvarea uppdelat på

	kWh totalt		
	2020	2019	2018
Verksamhetsel (avser lokaler)	4 011 341	4 661 411	6 410 534
Fastighetsel	727 889	2 038 968	4 195 599
Värme	6 794 154	7 135 097	4 627 920
Kyla	225 930	254 690	274 754
Totalt	11 759 314	14 090 166	15 508 807

	kWh/årsarbetskraft			kWh/m ²		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Verksamhetsel (avser lokaler)	3 461	4 203	5 936	70	82	113
Fastighetsel	628	1 839	3 885	13	36	74
Värme	5 862	6 434	4 285	119	125	81
Kyla	195	230	254	4	4	5
Totalt	10 146	12 705	14 360	207	247	272

Eventuell energianvändning utanför lokaler

	kWh totalt		
	2020	2019	2018
Energi	24 215 626	19 394 638	20 299 758

Överlag domineras energianvändningen utomhus av verksamhetsel (till fartyg, båtar, utebelysning och avisning av slussar), men även fjärrvärmens till isbrytare som ligger vid kaj är betydande.

2.2 Är värmeförbrukningen normalårskorrigerad? (envalsfråga)

Värmeförbrukningen är inte normalårskorrigerad.

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

	2020	2019	2018
Verksamhetsel	98 %	98 %	98 %
Fastighetsel	74 %	85 %	83 %
Värme	55 %	55 %	53 %
Kyla	62 %	62 %	62 %

Utanför lokaler	100 %	100 %	100 %
Totalt	91 %	89 %	91 %

2.4 Har krav ställts på produktionsspecificerad förnybar el i myndighetens elavtal? (envalsfråga)

Krav har ställts på produktionsspecificerad förnybar el i myndighetens elavtal.

2.5 Har energianvändningen minskat som ett resultat av samverkan med myndighetens fastighetsägare? (envalsfråga) Vid Ja, anges vilka åtgärder som har genomförts

Nej

2.6a Beskrivning av vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Nya mätmetoder, Övrigt med kommentar:

Den stora skillnaden mellan 2019 och 2020 förklaras av att en del av elen till fyrar tidigare räknades in under energianvändning i lokaler, denna del har nu kunnat separeras ut och redovisas därför under energianvändning utanför lokaler. Utöver detta har värmen minskat till följd av att 2020 var ett mycket varmt år, verksamhetselen har minskat på grund av att lokalerna använts mindre till följd av pandemin och fastighetselen har minskat av samma skäl.

2.6b Beskrivning av eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa

2.7 Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

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 slutresultatet. I totalsumman saknas en mindre andel el från fastigheter som myndigheten 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		
	2020	2019	2018
Upphandlingar och avrop med miljökrav	82	63	67
Upphandlingar och avrop totalt	143	155	103
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	57 %	41 %	65 %

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 2020.

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 (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Annat:

Se tidigare svar.

3.3 Har myndigheten ställt energikrav vid nytecknande av hyresavtal eller inköp av byggnader? (envalsfråga) Vid Nej, anges skälen för det (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Ja

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

	Värde kr		
	2020	2019	2018
Upphandlingar och avrop med miljökrav	644 333 233	246 786 333	125 041 000
Upphandlingar och avrop totalt	670 733 223	340 322 690	187 397 000
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	96 %	73 %	67 %

3.5a Beskrivning av vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Nya uppdrag, Organisationsförändringar - positiv påverkan, Övrigt med kommentar:

Skillnaden i volym för 2020 jämfört med 2019 beror på att det under året funnits fyra stora uppdrag. Varav tre har varit entreprenader och en har varit upphandling av system. Dessa fyra har stått för ca 340 miljoner kronor.

Det har under 2020 även funnits tydligare riktlinjer för inköparna att ta med grundläggande miljökrav.

3.5b Beskrivning av eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa

3.6 Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem

4. Frivilliga frågor

Frågor om policy

**4.1 Har myndigheten internt styrande dokument för IT och miljö?
(envalsfråga) Vid Ja, anges vilka områden som tas upp i dokumentet
(flervalsfråga)**

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)

	2020	2019	2018
Andel (%)	86 %	82 %	%
Värde (Skr)	75 620 000 Skr	87 541 000 Skr	Skr

**Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med
möjlighet att lämna kommentar)**

Eget uppföljningssystem

**4.3 Vilken typ av miljöhänsyn har tagits vid IT-anskaffningar?
(flervalsfråga)**

**Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med
möjlighet att lämna kommentar)**

Frågor om energianvändning

**4.4 Årlig energianvändning i kilowattimmar totalt och per
årsarbetskraft uppdelat på**

	kWh			kWh/årsarbetskraft		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
PC-arbetsplats	38 651	30 847	59 637	33	28	55
Skrivare	145	162	115	0	0	0
Serverar och Serverrum	735 840	709 560		635	640	

Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

Sjöfartsverket har ett verktyg (SNOW), vilket är kopplat till varje datorkonto. Den valda metoden för att mäta energianvändningen utgår från antalet PC samt de olika modellernas förbrukning i kWh. Myndigheten har beslutat att använda denna beräkning, då den anses mest trovärdig.

Gällande skrivare är årsförbrukningen beräknad för multifunktionsskrivare. Det finns ett fåtal ytterligare skrivare som används, vilka myndigheten saknar uppgifter för förbrukning. Verktuget printfleet har används för att redovisa siffran.

Frågor om resfria möten

4.5 Antal resfria/digitala möten totalt och per årsarbetskraft

	Antal			Antal/årsarbetskraft		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Resfria möten	36 710	7 302		32	7	

Beskrivning av hur uppgifterna är framtagna (flervalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Eget uppföljningssystem

Frågor om förklaring till resultatet

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

Kommentar till 4.2. Myndigheten har tydligare riktlinjer nu om att grundläggande miljökrav ska ställas vid upphandlingar.

Kommentar till 4.4. Sjöfartsverket byter PC enligt livscykelhantering och målet är att ta bort PC äldre än 4 år. Siffran i tabellen visar Kwh som PC modellen har. Tyvärr saknas kwh på ca 100 PC, då förbrukningen för dessa inte hittats. Ökning har skett från föregående år, vilket beror på att verket är i ett skede där PC byts ut och de gamla inte har avförts.

Beräkningen för skrivare utgår från att skrivarna är igång dygnet runt, varav verkligt läge är mindre än noterat till följd av att skrivarna ibland går ner i viloläge. Värdet är mindre än 2019, vilket beror på att endast multifunktionsskrivare finns med i beräkningen.

Skrivarna kommer att bytas ut 2021 och 2022 mot nya skrivare där förbrukningen blir lägre och samtidigt minskas antalet skrivare.

Till följd av pågående pandemi har utskriften minskat på grund av att medarbetarna på Sjöfartsverket till stor del under året arbetat hemifrån.

Frågor om energi

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

Ja

4.8 Producerar myndigheten egen förnybar energi? (envalsfråga) Vid Ja, anges hur mycket i kWh samt typ av energi

Ja

46454 kWh år 2020 från solceller.

Typ av energi är specificerad ovan. Beräkningen bygger på uppskattning.

4.9 Har myndigheten miljöklassade och/eller certifierade byggnader? (envalsfråga med möjlighet att lämna kommentar)

Nej

Frågor om avrop

4.10 Har myndigheten vid avrop mot statliga ramavtal ställt egna miljökrav, där så har varit möjligt? (envalsfråga) Vid Ja, anges vilka ramavtal det gäller, antal avrop, omfattning i kronor samt vilka miljökrav som har ställts

Nej