



SJÖFARTSVERKET

Miljö- och hållbarhetsenheten

Handläggare, direkttelefon

Louise Larsson, 010-4786517

1 (1)

Datum

2022-02-14

Vår beteckning

22-00437

Ert datum

Er beteckning

Infrastrukturdepartementet
i.registrator@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets redovisning av arbetet med miljöledning 2021

Sjöfartsverket lämnar bilagd rapport för sitt miljöledningsarbete 2021, i enlighet med förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Bilagan har även lämnats in till Naturvårdsverket genom det webbaserade rapporteringssystem som genererar rapporten.

Katarina Norén
Generaldirektör

Besöksadress

Östra Promenaden 7

Postadress

601 78 Norrköping

Telefon

0771 63 00 00

Organisationsnummer

202100-065401

E-post

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Redovisning av miljöledningsarbetet 2021

Sjöfartsverket

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

Del 1 Miljöledningssystemet

Basfakta

Antal årsarbetskrafter: 1 199

Antal kvadratmeter lokalyta: 56 401

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 affärsidé är: "Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling."

Vårt arbete utgår från kundens och samhällets behov och utförs inom ramen för vårt uppdrag från regering och riksdag baserade på de transportpolitiska målen. Det betyder att vi erbjuder säkra, tillgängliga och effektiva sjövägar och moderna tjänster för våra kunder idag, men även att vi strävar efter att utveckla våra verksamheter för att möta framtida utmaningar och krav. Verksamhetens leveranser ska fungera under kris och krig och som myndighet har vi viktiga uppgifter inom ramen för vår uppgift inom totalförsvaret. 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 informationssäkerhet enligt ett ledningssystem som bland annat innebär att behöriga personer, när dom behöver, har tillgång till information som är riktig och att händelser kan spåras. God informationssäkerhet lägger också grunden för digitalisering och innovation.

-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 årligen följs upp. 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. Sjöfartsverket har under året förändrat det interna övergripande målet för minskning av koldioxid från 20 till 35 procent. De långsiktiga miljömålen till 2027 för direkt miljöpåverkan är:

- Minska koldioxidutsläppen från egen verksamhet med 35 procent jämfört med 2010
- Minska energiförbrukningen för byggnader med 15 procent jämfört med 2012
- Minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2017

För målen avseende koldioxid togs handlingsplaner tagits fram under 2020, vilka ska vara en grund för arbetet med att nå målen till 2027 och för resterande miljömål togs en handlingsplan fram 2021. 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 2021 är i ett urval, relaterat till de långsiktiga målen om koldioxidutsläpp, energiförbrukning och koldioxidutsläpp från tjänsteresor följande:

1. Koldioxidutsläpp

- a) Beslutad miljöhandlingsplan 2.0.
- b) Implementering av arbetsgrupp för att arbeta vidare med fossilfriflotta efter inlämnat regeringsuppdrag. Arbetet inriktas mot Sjöfartsverkets fartygsflotta.
- c) AO Transport- och farledsservice har haft som målsättning att fortsätta med implementeringen av momentbegränsare på Lotsbåtarna.
- d) Målet för 2021 har varit att starta upp ett FoI-projekt om fossilfri drift av helikoptrar.

2. Energiförbrukning för byggnader

- a) AO Bygg och teknik har under 2021 haft som målsättning att färdigställa framtagandet av en handlingsplan för hur målet om minskad energiförbrukning i byggnader fram till 2027 ska nås.
- b) AO Bygg och teknik har haft som målsättning att påbörja genomförandet av beslutad handlingsplan för hur målet om minskad energiförbrukning i byggnader fram till 20217 ska nås.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) Miljö- och hållbarhetsenheten har haft som mål att genomföra en omskrivning av riktlinjer för resor och möten där det införs ett ramverk för när respektive färd sätt ska användas.
- b) Inköpsavdelningen har haft som mål att ställa miljökrav vid upphandling av taxi.
- c) Inköpsavdelningen har haft som mål att ställa miljökrav vid upphandling av Sjöfartsverkets fordon.

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

Under 2021 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 2021.

1. Koldioxidutsläpp

- a) En miljöhandlingsplan 2.0 har tagits fram och beslutats.
- b) En arbetsgrupp för att arbeta vidare med fossilfriflotta har implementerats under 2021. Arbetsgruppen har även i samarbete med verksamheten tagit fram en rad åtgärder som lagts in i verksamhetsplaneringen för 2022.
- c) Installation av momentbegränsare pågår fortfarande och är inte klart ännu.
- d) Ett projekt har startats för att testa och utvärdera biobränslen och möjligheterna

till fossilfri drift av Sjöfartsverkets helikoptrar.

2. Energiförbrukning för byggnader

- a) Handlingsplan har färdigställts och beslutats gällande hur målet om minskad energiförbrukning i byggnader fram till 2027 ska nås.
- b) Genomförandet av aktiviteter enligt handlingsplanen har fortlöpt planenligt under 2021.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) En omskrivning av Sjöfartsverkets riktlinjer för resor och möten har genomförts under 2021. De uppdaterade riktlinjerna syftar bland annat till att åstadkomma en tydligare styrning till miljövänligare resor. Detta genom en vägledning och ett ramverk för när respektive färdslätt ska användas. Riktlinjerna inkluderar digitala möten som ett reseslag, vilket ska väljas i första hand och därefter kommer kollektiva färdmedel och tåg i rangordningen. Flyg väljs om tidsvinsten jämfört med annat trafikslag är minst två timmar vardera på utresan och på hemresan. Vidare gäller att om hyrbil används ska en miljöbil alltid väljas i första hand där så är möjligt.
- b) Miljökrav har ställts vid upphandling av taxiresor.
- c) Miljökrav ställs vid upphandling av Sjöfartsverkets bilar.

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

Koldioxid

I december 2021 beslöts att koldioxidutsläppen ska minska med 35 procent jämfört med 2010. Data mellan 2010 och 2012 har ännu inte hunnit bearbetas, varav målet än så länge mäts jämfört med 2012. Koldioxidutsläppen 2021 var 1 procent högre än 2012. Sjöfartsverkets utsläpp skiftar kraftigt mellan åren till följd av det varierande behovet av isbrytning. Med en metod framtagen i samarbete med SMHI, kan myndigheten nu analysera isbrytarnas bränslebehov utifrån isens utbredning. Variationer mellan åren jämnas då ut och effekten från genomförda insatser för att minska koldioxidutsläppen blir tydligare. Den korrelation som finns tyder på att behovet av isbrytning förklarar den huvudsakliga förändringen över åren och att insatser för att minska utsläppen inte haft betydande genomslag ännu. För att minska koldioxidutsläppen i linje med Sjöfartsverkets mål, och i längden även Sveriges klimatmål, krävs att myndighetens fartygsflotta snabbt ställer om till mer energieffektiv drift och fossilfria bränslen. Detta arbete har påbörjats under 2021 i arbetsgruppen för fossilfri flotta.

Jämfört med 2017 har koldioxidutsläppen från resor under 2021 minskat med 18 procent. Majoriteten av minskningen beror med stor sannolikhet på pandemins effekter, men Sjöfartsverket arbetar också aktivt genom en handlingsplan med olika aktiviteter för att på lång sikt minska utsläppen. En av aktiviteterna under år 2021 har varit att arbeta fram och revidera nuvarande riktlinjer för resor och möten.

Nedanstående numrering följer de tidigare listade interna miljömålen och baseras på den rapportering som gjorts i verksamhetsuppföljningen avseende 2021.

1. Koldioxidutsläpp

- a) Se svar 6 a.
- b) Se svar 6 b.
- c) Se svar 6 c.
- d) Projektet har startats upp, men kommer enligt plan att fortsätta även under år 2022.

2. Energiförbrukning för byggnader

- a) Se svar 6 a.
- b) Se svar 6 b.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) Se svar 6 a.
- 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.

Forskning och innovation (FoI) samt Miljödifferentierade 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 miljödifferentierade farledsavgifter där ett nytt mål är att öka andelen anslutna fartyg med 1% varje år fram till 2027. Vidare har Sjöfartsverket även som mål 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 2021 som kopplar mot den indirekta miljöpåverkan. Ett urval av dessa listas nedan.

1. Inköp har haft som mål att tydliggöra arbetssätt och ansvar för att öka andelen upphandlingar med specifika miljökrav.
2. Inköp har haft som mål att ställa specifika miljökrav i minst 1 upphandling avseende produkter.
3. Infrastrukturavdelningen har haft i uppdrag att utreda hur utsläpp av koldioxid från genomförandet av farledsprojekten kan följas upp och redovisas. Främst ingick utsläpp från upphandlade entreprenörer, och en viktig del i uppdraget var att beskriva hur koldioxidutsläpp ska redogöras för av entreprenörer under upphandling och efter avslutat arbete.

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 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 har under 2021 fortsatt samverka tillsammans med representanter för sjöfartsbranschen inom programmet "Effektivare anlop genom digitalisering", vilket bedöms skapa goda förutsättningar för optimerade och miljöeffektiva fartygsanlop till de svenska hamnarna.

Miljödifferentialiserade avgifter:

Sjöfartsverkets avgiftsmodell förändrades 2018, det innebar bland annat att miljöincitamentet gick från att omfatta en parameter (NOx) till att inkludera fem parametrar (NOx, CO₂, SOx och partiklar, kemikalier samt vatten och avfall). Utvecklingsarbetet med miljöincitamentet kommer att fortsätta tillsammans med IVL och övriga medlemmar i den tekniska kommitteen för CSI, för att skapa ett incitament som ger en så stor positiv miljöeffekt som möjligt.

1. Arbetet med att tydliggöra ansvar och öka andelen upphandlingar med specifika

miljökrav har fortgått under året. Inköp och Miljö- och hållbarhetsenheten har under året startat upp ett samarbete för att kunna öka andelen upphandlingar med specifika miljökrav.

2. Specifika miljökrav har ställts i flera upphandlingar (för tjänster och entreprenader) och i en för produkter. Arbetet med detta kommer fortgå inom ramen för det ny uppstartade samarbetet.

3. Efter en översyn av frågan har Infrastrukturavdelningen landat i att det är möjligt att kravställa redovisning av bränsleförbrukning (mängd och typ) för att därifrån räkna ut koldioxidutsläppen.

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):

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 2022 och då IVL sedan 2021 tagit över ansvaret för Clean shipping index kommer Sjöfartsverket medverka i den tekniska kommittéen samt ta del av den forskning som bedrivits där påverkan av sjöfart på havsmiljön studeras. Sjöfartsverket kommer under 2022 även ingå i forskningsprojektet Exit tillsammans med IVL och Chalmers där bl.a. miljödifferenterade styrmedel analyseras. Vidare arbetar Sjöfartsverket med en översyn av den nuvarande avgiftsmodellen med målsättningen att en reviderad modell ska träda i kraft 2023. En del i modellöversynen är att se hur incitamenten att vidta miljöfrämjande åtgärder kan stärkas.

1. Arbetet har påbörjats och forum för frågorna har skapats, däremot kommer det behöva fortsätta utvecklas.

2. Se svar 6b, 1.

3. Uppdraget har genomförts.

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. 6 av dessa genomgick den externa teoretiska utbildningen under 2021 som på grund av rådande pandemi genomfördes på distans. En person har tillkommit under slutet av 2021 och har därför endast hunnit delta i den träff med planering inför 2022 som genomförts med alla aktiva interna kvalitets- och miljörevisorer under december månad.

Sjöfartsverkets webbutbildningar med miljöanknytning, som uppdaterades och återlanserades under 2019, är fortfarande aktuella. Under 2021 har sammanlagt 483

registreringar av genomförd utbildning registrerats uppdelat enligt följande

- 150 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning om Sjöfartsverkets integrerade ledningssystem enligt ISO9001 samt ISO14001.
- 145 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i kemikaliehantering.
- 188 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 2021. 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 2021 har 48 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 inklusive de flesta orterna. Alla skrivare går ner i sparläge när de inte används. Dubbelsidig skrift är inställd som standard och skrivarna är även gjorda av återvunnet material. Sjöfartsverket har fasat ut många äldre modeller av PC som hade högre kWh förbrukning, arbete fortgår enligt livscykel.

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

Sjöfartsverket har riktlinjer för resor och möten vilka inkluderat digitala möten som ett reseslag, vilket om möjligt ska väljas i första hand. Digitala möten sker framförallt via Skype, där användningen ökat markant under pandemin.

11. Kommentar om del 1 i redovisningen

Sjöfartsverket har under 2021 arbetat med framtagande av en ny miljöutredning, vilken kommer beslutas under början av 2022. Då den nya miljöutredningen ännu inte är färdigställd och beslutad utgår redovisningen för 2021 från miljöutredningen 2017. Sjöfartsverket vill dock belysa att den kommande miljöutredningen exempelvis kommer att inkludera myndighetens farledsprojekt i större omfattning, vilket innebär att de direkta och indirekta miljöaspekterna som nämns under del 1 (fråga 4, 5 a och b) är under revidering.

Sjöfartsverket har i sina riktlinjer för resor och möten gällande hyrbilar skrivit att "i

första hand och där så är möjligt ska en miljöbil väljas (enligt definitionen i förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar)." Trots riktlinjerna, att myndighetens resebyrå i första hand bokar miljöbilar samt att Sjöfartsverket varit i kontakt med leverantörerna gällande att det är miljöbilar som myndigheten i första hand önskar hyra, är det en låg andel av hyrorna som utgörs av miljöbilar. Förklaringen är att tillgången på miljöbilar hos leverantörerna är låg och Sjöfartsverket skulle därför önska att fler myndigheter för en tydlig dialog gällande miljöbilar, för att gemensamt kunna påverka marknaden.

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		54 729	46	45 819	40
b) Bilresor	1366	693 518	578	684 566	591
c) Tågresor	3694	3,00	0,003	4,90	0,004
d) Bussresor					
e) Maskiner och övriga fordon		33 922 000	28 292	17 787 126	15 347
1.2 Sammanlagda utsläpp av koldioxid					
1.1 a-e		34 670 250	28 916	18 517 516	15 977
1.3 Flygresor över 50 mil	1504	104 294	87	120 864	104

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

Övrigt med kommentar:

Sjöfartsverket har ändrat i redovisningen angående antal resor och nu börjat redovisa dem uppgifter som myndighetens resebyrå tillhandahåller, istället för som tidigare leverantörsuppgifter. Detta innebär att antal resor för 2021 inte kan jämföras med 2020. Jämförs däremot leverantörsuppgifter från 2020 med 2021 avseende antal resor har dessa under 2021 minskat med 7 procent, där minskningen framförallt skett i antal tågresor.

Uppgifterna förklaras till stor del av den pågående pandemin som har inneburit en större social distansering även vid resande, samtidigt som myndigheten har nya riktlinjer för resor vilka tydligare styr mot digitala möten. Sett till skillnaden i utsläpp från tjänsteresor, ligger de på ungefär samma nivå 2021, jämfört med 2020.

Maskiner och övriga fordon domineras helt av myndighetens fartyg- och helikopterverksamhet. Väder- och issituationen styr förbrukningen av marint bränsle, vilket under 2021 medförde en ökad förbrukning jämfört med 2020.

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 från och med år 2021 uppgifter som myndighetens resebyrå tillhandahåller. Motsvarande uppgifter i antal är från leverantörer är 2165 för tågresor och 1063 för bilresor (hyrbil).

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

Eget uppföljningssystem, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

Bussresor har uppskattats till noll därför att de är få.

Egna bilar har också redovisat som noll, även om myndigheten vet att resor förekommer med egen bil. Under 2021 gjordes en utredning av användningen av egen bil, men inga tillräckligt tillförlitliga siffror har framkommit för att kunna redovisa detta.

1.6 Uppföljningsmått som svaren på frågorna baseras på (flervalsfråga 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 golvyta uppdelat på

	kWh totalt		
	2021	2020	2019
Verksamhetsel (avser lokaler)		4 011 341	4 661 411
Fastighetsel	2 467 120	727 889	2 038 968
Värme	9 845 520	6 794 154	7 135 097
Kyla	235 700	225 930	254 690
Totalt	12 548 340	11 759 314	14 090 166

	kWh/årsarbetskraft			kWh/m ²		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Verksamhetsel (avser lokaler)		3 461	4 203		70	82
Fastighetsel	2 058	628	1 839	44	13	36
Värme	8 211	5 862	6 434	175	119	125
Kyla	197	195	230	4	4	4
Totalt	10 466	10 146	12 705	222	207	247

Eventuell energianvändning utanför lokaler

	kWh totalt		
	2021	2020	2019
Energi	13 884 348	24 215 626	19 394 638

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)

	2021	2020	2019
Verksamhetsel	%	98 %	98 %
Fastighetsel	100 %	74 %	85 %
Värme	95 %	55 %	55 %
Kyla	100 %	62 %	62 %

Utanför lokaler	99 %	100 %	100 %
Totalt	98 %	91 %	89 %

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:

Sjöfartsverket ändrade under 2021 metod för insamling och sammanställning av miljödata. Vid ändringen upptäcktes att vissa uppgifter för energianvändning utanför lokaler tidigare dubbelräknats. Till följd av detta är redovisad uppgift för energianvändning utanför lokaler 2021 betydligt lägre jämfört med tidigare år.

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)

Sjöfartsverket har under 2021 ändrat redovisningen av årlig energianvändning. Tidigare har Sjöfartsverket redovisat uppgifter uppdelat på verksamhetsel och fastighetsel, vilket nu har frångåtts till följd av att uppdelningen varit osäker. 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		
	2021	2020	2019
Upphandlingar och avrop med miljökrav	58	82	63
Upphandlingar och avrop totalt	165	143	155
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	35 %	57 %	41 %

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 2021.

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		
	2021	2020	2019
Upphandlingar och avrop med miljökrav	896 539 904	644 333 233	246 786 333
Upphandlingar och avrop totalt	989 021 924	670 733 223	340 322 690
Andel upphandlingar och avrop med miljökrav	91 %	96 %	73 %

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

Nya mätmetoder, Övrigt med kommentar:

Värdet 2021 skiljer sig stort jämfört med 2020, till följd av att årsvärdet av alla aktiva ramavtal under perioden (år 2021) nu har tagits med. Under 2020 rensades uppgifter för de ramavtal som rapporterats före år 2020 bort, då dem uppgifterna tidigare rapporterats. Den nya mätmetoden bedöms vara mer korrekt än tidigare.

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)

Ja

IT-användning för resfria möten

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)

	2021	2020	2019
Andel (%)	50 %	86 %	82 %
Värde (Skr)	9 797 502 Skr	75 620 000 Skr	87 541 000 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		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
PC-arbetsplats	31 984	38 651	30 847	27	33	28
Skrivare	87	145	162	0	0	0
Serverar och Serverrum	735 840	735 840	709 560	614	635	640

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

Eget uppföljningssystem, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

Myndigheten har ett eget verktyg (Snow) för att ta fram en rapport som visar antalet PC modeller. Den valda metoden för att mäta energianvändningen för PC utgår från antalet PC och de olika modellernas förbrukning i kWh. Myndigheten har beslutat att använda denna beräkning, då det är den som bedöms mest trovärdig.

Rapport framställs automatiskt i verktyget Printfleet för att följa upp antalet utskrifter per skrivarmodell. Gällande skrivare är årsförbrukningen beräknad för multifunktionsskrivare. Det finns ett fåtal ytterligare skrivare som används, vilka myndigheten saknar uppgifter för förbrukning.

Angående servrar och serverrum finns inga exakta uppgifter för år 2021, varav en uppskattning gjorts.

Frågor om resfria möten

4.5 Antal resfria/digitala möten totalt och per årsarbetskraft

	Antal			Antal/årsarbetskraft		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Resfria möten	53 614	36 710	7 302	45	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 riktlinjer om att grundläggande miljökrav ska ställas vid upphandlingar.

Kommentar till 4.4.

Skrivare, avyttrat äldre modeller i samband med nytt avtal. Sjöfartsverkets skrivare används mindre på grund av hemarbete.

PC-arbetsplats, minskat antal PC modeller. Bytt ett flertal äldre modeller som har haft mer kWh förbrukning.

Servrar och serverrum, Sjöfartsverket fortsätter att livscykelhantera servrar och nätverksutrustning till modernare och därmed mer energieffektiva hårdvara. Samtidigt pågår stora satsningar på IT-relaterad säkerhet och beredskaphöjande åtgärder som innebär fler utrustningar som drar ström. Därav har Sjöfartsverket totalt sett en ganska statisk förbrukning i datahallen trots mer utrustning. Under

december/ januari kommer inköpta UPS:er att driftsättas, vilka enskilt är den största energieffektiviseringen för perioden.

Kommentar till 4.5.

Skype är numera ett mycket väl etablerat verktyg, vilket kommer att innebära stor skillnad framgent för myndighetens resande. Sjöfartsverket har under 2021 även möjliggjort för medarbetare inom vissa verksamheter att teckna distansavtal och arbeta hemifrån upp till 49 procent. För närvarande har 280 medarbetare tecknat distansavtal, där informationsteknik är en viktig förutsättning.

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 2021 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