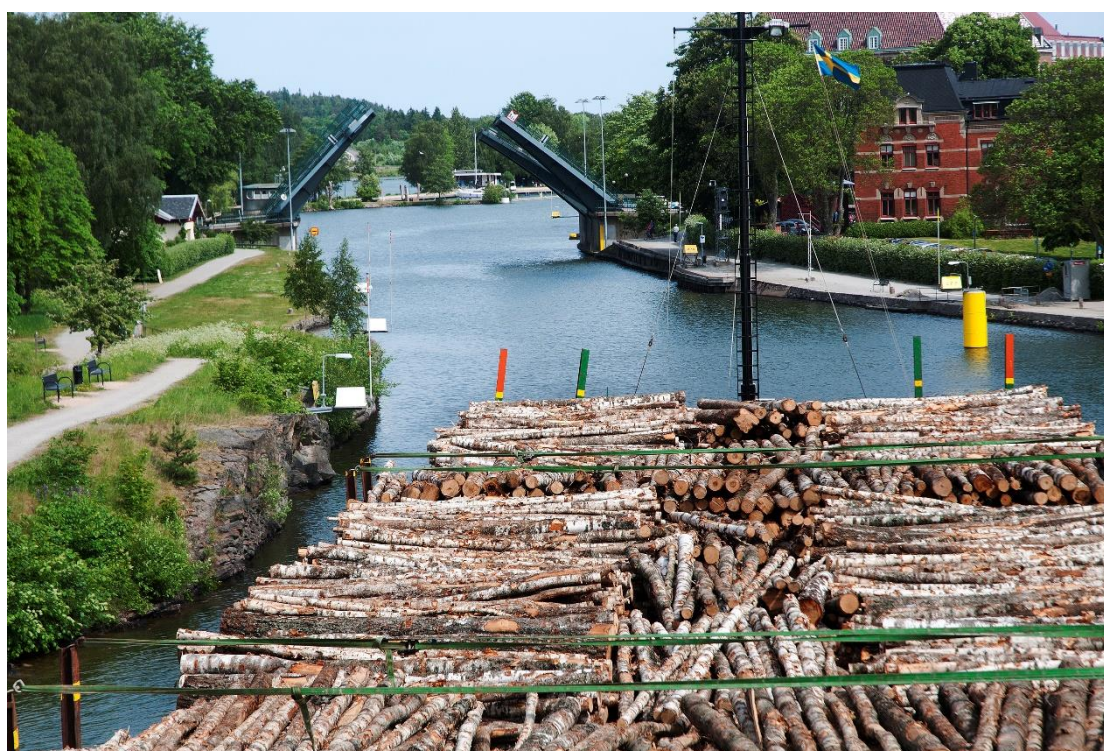


Handlingsplan miljö

2020-04-20



Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	5
Omvärlden	5
Trend i samhället	5
Miljömål på nationell och internationell nivå	5
Krav på Sjöfartsverket från regering och riksdag	5
Miljöarbete på Sjöfartsverket.....	6
Sjöfartsverkets styrande miljödokument.....	6
Uppdragets utformning och genomförande	7
Sjöfartsverkets koldioxidmål	8
Nulägesbeskrivning.....	8
Åtgärder för att nå koldioxidmålet.....	10
Metod.....	10
Åtgärder inom befintlig flotta (ej bränslebyte)	15
Byte av bränslen	17
Sjöfartsverkets övriga miljömål	18
Nulägesbeskrivning.....	18
Åtgärder för att nå miljömål om energiförbrukning i byggnader, miljövänligare inköp och koldioxid från tjänsteresor	18
Arbete med extern miljöpåverkan	19
Finansiering	19
Integrera miljöarbetet på hela Sjöfartsverket	20
Verksamhetsprocessen	20
Kommunikation	20
Ledningens roll	21
Integrera miljö genom projektportföljen	21
Skapa engagemang på hela Sjöfartsverket.....	21
Uppföljning och utveckling av miljöhandlingsplanen	22
Sammanfattning av förslag till beslut	22
Bilaga 1, Strategisk vägledning miljö	25
Bilaga 2, Uppdragsplan	28

Sammanfattning

Miljöhandlingsplanen syftar till att föra fram förslag på vägval och identifiera åtgärder som leder till att Sjöfartsverkets övergripande miljömål fram till 2027 nås. Miljöhandlingsplanen ämnar även vara en grund för Sjöfartsverkets vidare klimatarbete vilket relaterar till de av riksdagen beslutade klimatmålen till år 2030 och 2045.

Under arbetet har ett antal strategiska vägval gjorts med syfte att identifiera den inriktning som har störst potential att bidra till beslutade miljömål. Vägvalen presenteras nedan:

- Miljöhandlingsplanen har i detta skede främst fokuserat på Sjöfartsverkets koldioxidmål vilket beror på att detta mål är det mest komplexa att nå.
- De direkta åtgärderna som föreslås har fokuserats på verkets fartygsflotta då den dominerar myndighetens koldioxidutsläpp. Även Sjöfartsverkets helikoptrar står för en betydande andel av koldioxidutsläppen och ett arbete med att identifiera åtgärder behöver initieras även här.
- Fokus i miljöhandlingsplanen ligger på bränslebesparande åtgärder då det är det mest kostnadseffektiva sättet att nå koldioxidmålet. Även tekniska åtgärder har potential att minska utsläppen men i begränsad omfattning. Eventuellt byte till fossilmåla bränslen kommer behöva diskuteras och hanteras i ett senare skede.
- Miljöhandlingsplanen har utöver förslag på direkta åtgärder lagt stor vikt vid styrningsfrågor. Bedömningen är att det krävs en tydligare styrning inom miljöområdet för att frågorna ska prioriteras och integreras i verkets alla verksamheter. Detta i sin tur bedöms nödvändigt för nå Sjöfartsverket uppsatta miljömål.

Miljöhandlingsplanen utgör grunden för ett proaktivt miljöarbete med fokus att nå uppsatta mål för 2027. En sammanfattning på inriktning och förslag, som alla närmare beskrivs i miljöhandlingsplanen, är:

- Fokus på bränslebesparande åtgärder genom beteendeförändringar såsom sänkta hastigheter och en effektiv planering. Dessa åtgärder resulterar, tack vare sin bränslesparande karaktär, i många fall till rena kostnadsreduceringar. Några riktade uppdrag för att initiera arbetet har tagits fram i dialog med berörda verksamheter.
- En verksamhetsövergripande dialog med syfte att identifiera effektiva koldioxidminskande åtgärder samt gemensamma arbetsätt för att möjliggöra implementering av dessa åtgärder. Ett exempel är en förbättrad dialog mellan Transport- och farledsservice, Lotsplaneringen och Rederiet för att med enkla tekniska hjälpmedel, en förändrad lotsplanering samt ett gemensamt mål minska körda sträckor och hastigheter med lotsbåtarna.

- En tydligare styrning mot miljömålen genom bl.a. förtydliganden i verksamhetsprocessen samt med hjälp av en strategisk kommunikation.
- Framtagande av handlingsplaner för de miljömål som hanterar energieffektiviseringar i byggnader, minskade koldioxidutsläpp från tjänsteresor och miljövänligare inköp.

De förslag som presenteras i handlingsplanen angående koldioxidmålet bedöms ge goda förutsättningar för det vidare arbetet med att nå målet 2027 om 20 procents koldioxidminskning. Om arbetet prioriteras i form av resurser för både planering, genomförande och uppföljning av åtgärder görs bedömningen att det finns relativt goda förutsättningar att nå målet utan, eller med endast en mindre mängd fossilfritt bränsle. Detta medför även att kostnaden sannolikt kan hållas relativt låg.

Sjöfartsverket kommer under 2020, som ett resultat av ett kommande regeringsuppdrag, att ta fram en handlingsplan för en fossilfri fartygsflotta. Uppdraget kommer inkludera en säkrare bedömning av insatser och kostnader för att nå olika nivåer av koldioxidreduktion.

Miljömålen som berör energieffektiviseringar i byggnader, tjänsteresor och inköp antas kunna nås. Mer detaljerade bedömningar om vad som krävs i form av t.ex. kostnader behöver dock invänta respektive handlingsplan.

Bakgrund

Omvärlden

Trend i samhället

Miljö- och hållbarhetsfrågor genomsyrar hela samhället och är ett område som få branscher, företag, politiker eller individer kan låta bli att agera inom. Miljöfrågorna har växt starkt i betydelse de senaste decennierna, samtidigt som många av de miljöproblem som finns varken är lösta eller förbättrade. Parallellt blir den samlade vetenskapen inom miljöområdet allt mer tydlig med nödvändigheten och behovet av snabba och omfattande åtgärder för att bibehålla fungerande ekosystem och välfärdssamhällen.

Miljömål på nationell och internationell nivå

Sverige har sedan 1990-talet 16 miljö kvalitetsmål som tillsammans syftar till att skapa ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökande miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Miljömålen svarar tillsammans upp mot den ekologiska dimensionen i Agenda 2030.

Sverige har också definierat klimatmål inom det s.k. klimatpolitiska ramverket. Till 2045 ska Sverige vara koldioxidneutralt och till 2030 ska koldioxidutsläppen från de inrikes transporterna (undantaget flyg) ha minskat med 70 procent jämfört med 2010. Dessa två mål har sitt ursprung i det s.k. två-graders-målet, som är det överenskomna klimatmålet inom FN.

Som svar på både de globala klimatmålen och Sveriges klimatmål har sjöfartsbranschen satt upp egna mål och färdplaner. 2018 kom världens stater genom International Maritime Organization (IMO) överens om att koldioxidutsläppen från sjöfarten ska minska med minst 50 procent till 2050 (jämfört med 2008). I Sverige har bl.a. föreningen Svensk sjöfart såväl som sjöfartsnäringen som helhet tagit fram klimatfärdplaner för att nå fossilfrihet^{1,2}.

Krav på Sjöfartsverket från regering och riksdag

Sjöfartsverket ska enligt Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket³ verka för att de transportpolitiska målen uppnås. I budgetpropositionen för 2020 stärks hänsynsmålen i relation till funktionsmålet då

¹ http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Klimatf%C3%A4rdplan_Svensk-sjofart_Klimat_web.pdf

² <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2019/03/190319-Sj%C3%B6fartens-f%C3%A4rdplan-f%C3%B6r-fossilfri-konkurrenskraft.pdf>

³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071161-med-instruktion-for_sfs-2007-1161

det konstateras ”för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet”⁴. Detta påverkar i hög grad Sjöfartsverkets verksamhet.

Vidare ska Sjöfartsverket enligt sin instruktion verka inom sitt ansvarsområde för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras samt att det generationsmål och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har beslutat om nås.

Sjöfartsverket har under de senaste åren fått en handfull regeringsuppdrag inom miljöområdet. Två av dessa handlar om en fossilfri fartygsflotta och ett uppdrag berör åtgärder för att nå Sveriges miljömål.

Miljöarbete på Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets styrande miljödokument

Sjöfartsverket har med utgångspunkt från instruktionen formulerat en vision, affärsidé samt verksamhetspolicy⁵. Verket ska enligt dessa arbeta inom ramarna för ett hållbart samhälle genom exempelvis ett systematiskt och uthålligt säkerhets-, kvalitets-, miljö-, och arbetsmiljöarbete. Vidare fastställs att verkets negativa miljöpåverkan ska reduceras genom att minska resursförbrukningen, utsläppen till luft, mark och vatten samt hantera avfall enligt gällande regelverk och målsättningar.

Sjöfartsverket beslutade under 2018 om fem strategiska målområden där miljö är ett av dessa områden. Målområdena har konkretiserats genom en strategisk vägledning (Bilaga 1) där det under miljömålsområdet bl.a. konstateras att ”Sjöfartsverket ska arbeta med miljöfrågor på ett sådant sätt att vi ligger i linje med Sveriges riksdags mål och beslut om ett ekologiskt hållbart samhälle, och därmed bidrar till att dessa nås”.

För respektive målområde har övergripande mål fram till 2027 beslutats. Dessa är för miljöområdet:

- 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
- Miljökrav i minst 50 procent av alla upphandlingar/avtal för produkter

⁴<https://www.regeringen.se/4adae5/contentassets/c689564aa19c4d29bcebb1c037a2e37b/utgiftsomrade-22-kommunikationer.pdf>, s. 24

⁵ <http://ledningssystem.sjofartsverket.se/Processdokument/STYRUTV-6-10/Verksamhetspolicy.docx>

- Miljöincitamentet i avgiftsmodellen uppgår till 120 MSEK (ännu ej beslutat av styrelsen)

Sjöfartsverket är sedan 2014 miljöcertifierade enligt ISO14001 och arbetar systematiskt med miljöförbättringar i verksamheten. För att nå verkets miljömål finns det dock behov av en övergripande strategisk plan som konkretiserar vad som ska göras och av vem. En sådan plan, vilket förhoppningen är att denna miljöhandlingsplan kan utgöra, bedöms kunna leda till ett effektivare och mer prioriterat arbete i verksamheterna.

Det kan noteras att Sjöfartsverkets koldioxidmål till år 2027 inte ligger i linje med nationella och internationella klimatmål. Då Sjöfartsverket i dagsläget inte har fått ett specifikt uppdrag att minska utsläppen av koldioxid, tolkas att verkets ekonomiska mål (vilka är fastställda genom regleringsbrevet) fortsatt har en högre prioritet än de av riksdagen beslutade klimatmålen. Sjöfartsverkets inriktning är ändå att höja ambitionsnivån stegvis utifrån de ekonomiska förutsättningarna.

Sjöfartsbranschen och Sjöfartsverket står utöver klimatutmaningen inför flertalet andra miljöproblem. Flera av dessa har varit på agendan en längre tid, t.ex. utsläppen av kväveoxider (NO_x) och introduktionen av invasiva arter, alltmedan andra frågor håller på att få en ökad betydelse. Bland de sistnämnda kan buller både ovan och under ytan samt utsläpp av partiklar nämnas. Denna miljöhandlingsplan är i nuvarande version avgränsad till Sjöfartsverkets strategiska miljömål samt de miljökrav som omfattas av verkets instruktion. Det föreslås att det under 2021 tas fram ett underlag som utifrån en omvärldsanalys beskriver en inriktning för Sjöfartsverket i arbetet med övriga prioriterade miljöfrågor.

Uppdragets utformning och genomförande

Sjöfartsverkets ledning beslutade under 2017 att ta fram en miljöhandlingsplan. Uppdraget konkretiserades i en uppdragsplan (Bilaga 2) och ska enligt denna innehålla:

1. En miljöstrategi
2. Identifiera viktiga projekt och/eller insatser som krävs för att nå Sjöfartsverkets mål
3. Förslag på åtgärder för en effektivare ledning och styrning

Under arbetets gång har det bedömts att en separat miljöstrategi utöver målområdesstrategin för miljö, åtminstone i nuläget, inte fyller ett tydligt syfte. Det bedöms istället att ett effektivt och målinriktat arbete bör kunna utformas utifrån befintliga styrdokument och vägledningar, tillika denna handlingsplan. Som ett resultat av detta presenteras strategiska vägval inom ramen för miljöhandlingsplanen.

Miljöhandlingsplanen har huvudsakligen tagits fram av miljöhandläggare Sofi Holmin Fridell på enheten för Strategisk analys och utredning (SAU).

Avstämningar och samverkan har skett med andra miljöhandläggare på Sjöfartsverket samt med de i huvudsak berörda verksamheterna.

Avstämningar har under projektets gång gjorts med Generaldirektör (dec-2019 och feb-2020), verkets ledningsgrupp (jan-2020 och mars-2020) och avdelningschef för Styrning och Planering (dec-2019 och feb-2020).

Sjöfartsverkets koldioxidmål

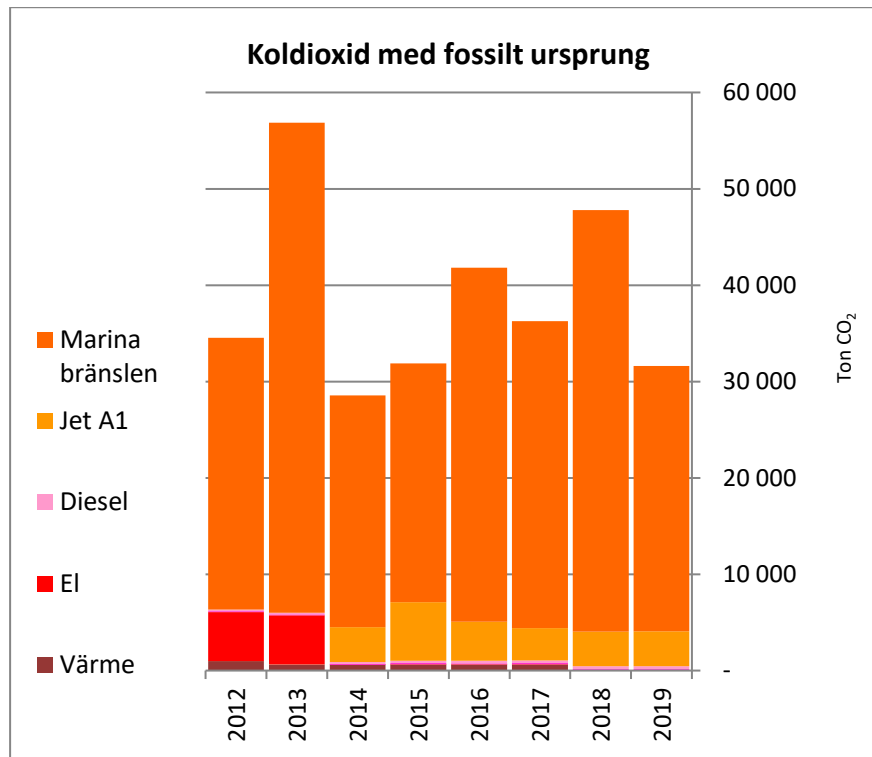
Nulägesbeskrivning

Sjöfartsverket har sedan 2008 beräknat och följt upp utsläppen av koldioxid och sedan 2013 haft ett mål om att minska koldioxidutsläppen med 10 procent fram till 2023. Uppföljningen har gjorts i femårsmedelvärden i ett försök att neutralisera effekten från framför allt olika grad av isvintrar. Metoden har dock inte fungerat tillfredsställande och femårsmedelvärdena varierar kraftigt mellan åren som en följd av vädervariationer⁶.

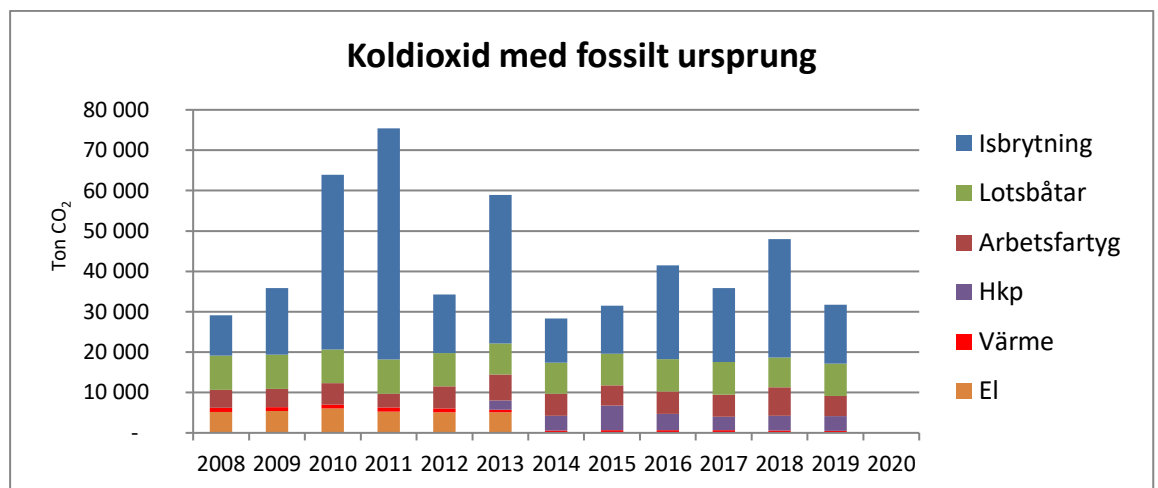
En majoritet av Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp härrör från verkets fartygsflotta följt av helikopterflottan, se Figur 1. Övriga utsläpp är i förhållande till detta små. Inom fartygsflottan står isbrytarna för den största andelen av utsläppen (cirka 60 procent över den senaste 10-årsperioden), följt av lotsbåtar (cirka 25 procent) och arbetsbåtar (cirka 15 procent), se Figur 2.

Med utgångspunkt i Sjöfartsverkets nulägesbild för koldioxid föreslås att åtgärder i huvudsak ska fokuseras på verkets fartygs- och helikopterflotta. Åtgärderna bör i första hand vara energieffektiviserande åtgärder för att därefter, i den mån det krävs för att nå koldioxidmålet, fokuseras på bränslebyte. Detta bör, med bakgrund av dagens pris på fossilfria bränslen, vara det mest kostnadseffektiva sättet att nå verkets koldioxidmål.

⁶ Ledningsgruppen har gett ett uppdrag åt enheten Strategisk analys och utredning att undersöka alternativa metoder. Arbetet är försenat på grund av resursbrist men kommer påbörjas under våren 2020.



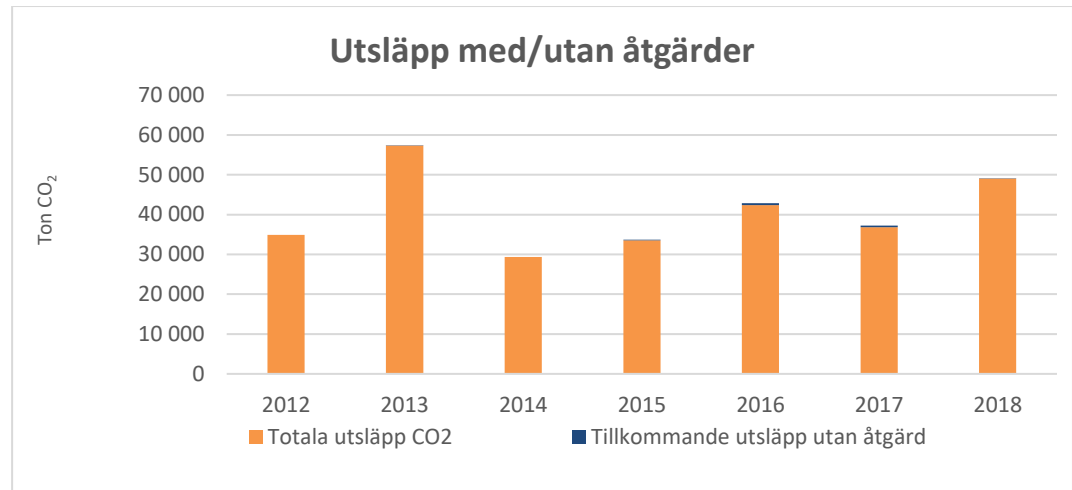
Figur 1: Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp i absoluta värden (inte femårsmedelvärden). Marina bränslen används i verkets fartyg och båtar. Jet A1 är ett helikopterbränsle.



Figur 2: Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp uppdelat per fartygstyp, helikopter (Hkp), värme och el. Utsläppen är redovisade som absoluta värden (inte femårsmedelvärden).

Under 2018 undersöktes effekten av de koldioxidminskande åtgärder som Sjöfartsverket sedan 2012 har genomfört inom rederiet. Åtgärderna har loggats med avseende på bland annat koldioxidminskande effekt och omfattar exempelvis installation av LED-belysning samt ombyggnation till common-rail på Ymer, värmeåtervinning på Scandica och frekvensstyrning av kylvattnet på Oden. En

sammanställning, se Figur 3, visar att de genomförda åtgärderna haft en mycket marginell påverkan på de totala utsläppen. De större utsläppsminskningar som redovisas i den årliga statistiken (-22 procent mellan 2012 och 2018) beror således i stort sett enbart på ett gynnsamt väder och kan som en konsekvens därmed öka på nytt. För att säkerställa att Sjöfartsverkets mål om minskade koldioxidutsläpp nås återstår således det mesta av arbetet, vilket måste intensifieras.



Figur 3: Sjöfartsverkets utsläpp av koldioxid samt den effekt som utförda tekniska åtgärder inom rederiet har på utsläppen (blått fält högst upp på staplarna). Utsläppen är redovisade som absoluta värden (inte femårsmedelvärden). Observera att effekten av utförda åtgärder inte har ackumulerats över åren.

Åtgärder för att nå koldioxidmålet

Metod

För att nå Sjöfartsverkets koldioxidmål om 20 procent reduktion till 2027 krävs en utsläppsminskning om cirka 9500 ton (jämfört med femårsmedelvärdet 2012)⁷. Denna mängd koldioxid motsvarar de årliga utsläppen från verkets samlade lotsbåtar och helikoptrar. För att nå målet skulle exempelvis energianvändningen från lotsbåtar, arbetsfartyg och helikoptrar kunna minskas med 25 procent samtidigt som densamma från isbrytarna minskade med 20 procent. Ett alternativt scenario skulle vara att alla fartygssegment samt verkets helikoptrar minskade sin energianvändning med 10 procent och att cirka 1800 m³ fossil diesel därefter ersätts med biodiesel. Detta angreppssätt motsvarar en årlig merkostnad om tre miljoner kronor förutsatt att energieffektiviseringarna inte kostar något att genomföra⁸.

⁷ För att nå en utsläppsreduktion om 40 procent krävs givetvis det dubbla.

⁸ Beräknat på bränslepriser för marin diesel enligt: fossil diesel 4981 kr/m³ och HVO (biodiesel) 11809 kr/m³. Att spara 1800 m³ fossil diesel genom energieffektiviseringar ger en

Utmaningen i ovanstående exempel ligger bl. a. i att identifiera och genomföra de mest framkomliga och kostnadseffektiva energieffektiviseringsåtgärderna. Nedanstående avsnitt beskriver ett angreppssätt för att nå dit.

I Tabell 1 redovisas en grov första kartläggning av koldioxidminskande åtgärder. Kartläggningen är utförd av två miljöhandläggare och ska ses som en första kvalificerad gissning med brister i både kvantitet och kvalitet.

De identifierade åtgärderna har sammanställts utifrån minskningspotential och kostnad i Tabell 2 för att grovt synliggöra kostnadseffektiviteten i respektive åtgärd. Sammantaget visar Tabell 1 och 2 att det finns ett stort antal åtgärder som kan vidtas, men att endast ett begränsat antal åtgärder/kategorier av åtgärder har potentialen att minska koldioxidutsläppen i medel eller stor omfattning. Dessa åtgärder finns nästan uteslutande inom fartygs- och helikopterflottan och är i många fall av en något mer komplex och verksamhetsöverskridande karaktär än de åtgärder som leder till små utsläppsminskningar.

Av resultaten i Tabell 1 och 2 kan följande slutsatser dras:

- Den enskilda åtgärd som har en stor effekt på koldioxidutsläppen är byte till fossilfria bränslen. Denna åtgärd medför också en stor kostnad.
- Förutom byte till fossilfria bränslen finns det ingen enskild åtgärd som har en stor effekt på koldioxidutsläppen. Det kommer således behövas en palett av olika åtgärder för att uppnå verkets koldioxidmål.
- Vissa förändringar inom fartygsflottan antas kunna ge en medelstor utsläppsminskning. Många av förändringarna är av mer komplex art och behöver genomföras långsiktigt och verksamhetsövergripande.
- Det är relativt lätt att komma på enklare åtgärder som leder till en liten utsläppsminskning, dessa har dock endast en marginell effekt på Sjöfartsverkets totala utsläpp.
- Ett fåtal åtgärder leder till en direkt ekonomisk vinst, dessa ger dock en liten utsläppsminskning.
- De identifierade åtgärderna behöver kompletteras med fler åtgärder och undersökas vidare för att säkerställa kvalitén i gjorda uppskattningar.

kostnadsbesparing om nio miljoner kronor och att ersätta ytterligare 1800 m³ fossil diesel med biodiesel kostar 12 miljoner kronor.

Tabell 1: Resultat från en brainstorm om koldioxidminskande åtgärder. Brainstormen är inte kvalitetssäkrad. Färgen på respektive siffra återfinns i Tabell 2. V/L/M/S står för vinst, liten, medel och stor.

Område	Nr.	Åtgärd	Möjlig CO2-minskning (L/M/S)	Kostnad (V/L/M/S)
Fartygsflottan överlag	1	Byt/blanda fossilfria bränslen	S	S
	2	Optimerad flotta utifrån behov, energieffektivitet och typ av farkost	M	L
	3	Ruttoptimering och begränsad hastighet	M	V/L/M
	4	Tekniska åtgärder inkl. nyanskaffningar	M	V/L/M
	5	Förändrat arbetssätt --> förändrad SLA	M	V/L
Lotsbåtar	6	Utfall enligt green pilot station i Oxelösund	L	M
	7	Implementering av "green pilot station" på alla lotsstationer	M	M
	8	Landbaserad uppvärmning av lotsbåtar, fossilfri energi	L	M
	9	Optimering av temperatur och tid för uppvärmning	L	L
Arbetsfartyg	10	Utred material i SSA för maximal livslängd och hållbarhet	L	L
Isbrytning	11	Förbättrade kommunikationssystem för effektivare planering	L	L
Helikoptrar	12	Inblandning av biobränsle	S	S
Tjänsteresor	13	Resfria möten genom ändrat beteende och förbättrade tekniska lösningar	L	V
	14	Mindre flyg och bil genom stärkt resepolicy	L	L
	15	Starkare uppföljning av fossilfri biluthyrning	L	L
Bilar i daglig verksamhet	16	Se över förmånsbilar som förmån	L	L
	17	Se över behovet av bilar och åtgärda om möjligt	L	L

	18	Införskaffa elbil/hybridbil vid nyanskaffning	L	L
Uppvärmning	19	Ersätt resterande oljepannor	L	L
Byggnader	20	Solceller/solvärme på egna fastigheter där så är möjligt	L	L
	21	Ställ krav på energiprestanda/solceller m.m. i hyresavtal	L/M	L/M
	22	Se över parkeringsplatser vid Norrköping och skapa incitament för fossilfria resor till/från jobbet	L	L
Kontor	23	Servera/köp vegetarisk mat när Sjöfartsverket betalar	L	L
	24	Ta bort alla engångsprodukter	L	V
	25	Öka intervallet för utbyte av produkter, t.ex. datorer	L	L
Övriga fordon och maskiner	26	Öka andelen el och alternativa bränsle för alla maskiner och fordon	L	L
Inköp	27	Fler och hårdare miljökrav inkl. övervägande om produkten behövs	M	M
	28	Undersök möjligheten att upphandla begagnat	M	L

Tabell 2: Sammanställning av identifierade åtgärder i Tabell 1 utifrån potential att minska koldioxidutsläppen och uppskattad kostnad för åtgärden.

CO₂-minskning

Stor				1, 12
Medel		2, 3, 4, 5, 28	7, 21, 27	
Liten	13, 24	9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26	6, 8	
	Vinst	Liten	Medel	Stor

Kostnad

Vid en fördjupning av de åtgärder inom fartygsflottan som antas kunna ge en medel eller stor utsläppsminskning har samtal förts med berörda verksamheter. En närmare redogörelse för den uppskattade minskningspotentialen redovisas i Tabell 3. Minskingspotentialen har uppskattats fram till 2027 och inkluderat i siffrorna finns flera redan planerade åtgärder inkluderade såsom installation av ett nytt förarstödsystem. Notera att uppskattningarna är gjorda vid sittande bord och ingen djupare utredning genomförts för respektive område.

Tabell 3: Fördjupad uppskattning av relevanta åtgärder från Tabell 1 och 2. Uppskattningarna har skett i dialog med berörda verksamheter och ska ses som grova. V/L/M står för vinst, liten och medel.

	Optimerad flotta*	Ruttoptimering och begränsad hastighet	Tekniska åtgärder och nyanskaffningar**	Förändrat arbetssätt--> ev. förändrad SLA***	Total energibesparing med oför SLA
<u>Lotsbåtar</u>					
CO ₂ -utsläpp	-2 procent	-8 procent	-5 procent	-5 procent	-15 procent
Kostnad	V/L	V/L	V/L	V/L	
<u>Arbetsfartyg</u>					
CO ₂ -utsläpp		-5 procent	-5 procent		-10 procent
Kostnad		M	L/M		
<u>Isbrytare</u>					
CO ₂ -utsläpp	-	-5 procent	Ökar - -25 procent		Ökar - -25 procent
Kostnad	-	L	L/M		
<u>Sjömätare</u>					
CO ₂ -utsläpp	-20 procent	-5 procent	-5 procent	-	-25-30 procent
Kostnad	L	V/L	L/M	-	

*Med optimerad flotta avses en planering av flottan så att den mest energieffektiva, men samtidigt lämpliga båten/fartygen, används på rätt plats och säsong. En optimerad flotta kan även innebära att ett visst fartygsarbete ersätts med autonoma enheter.

** Det har antagits att en ny isbrytare kommer levereras fram till 2027, vilket föranleder en ökning av utsläppen p.g.a. av fartygets antagna ökade bredd.

***Med ett förändrat arbetssätt avses förändringar som sparar energi och som påverkar dagens servicegrad i rimlig grad. Detta kan t.ex. vara att samköra lotsningar.

Det kan från Tabell 3 konstateras att det finns en potential att minska energiåtgången inom Sjöfartsverkets fartygsflotta (förutsatt att samma arbete utförs, t.ex. samma körda distans). Vidare visar tabellen att potentialen är begränsad och att det inte finns någon enskild åtgärd som på egen hand ger en stor positiv förändring i Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp. Potentialen att minska verkets utsläpp ökar om verkets servicenivå minskar exempelvis genom långsammare leverans av lots eller isbrytarassistans. En sådan åtgärd behöver dock genomföras inom Sjöfartsverkets uppdrag och på ett sätt så att inte utsläppen från handelssjöfarten eller transportsektorn som helhet ökar.

Åtgärder inom befintlig flotta (ej bränslebyte)

För att nå Sjöfartsverkets koldioxidmål behöver åtgärder i Tabell 1, 2 och 3 utredas grundligare med syfte att dels identifiera fler åtgärder och därefter säkerställa minskningspotential, kostnad och genomförbarhet. En sådan utredning skulle ge ett beslutsunderlag om vilka åtgärder som är effektivast att gå vidare med.

För att nå ett tillfredsställande resultat krävs ett gemensamt arbete över avdelningsgränserna. Bedömningen är att ett sådant verksamhetsövergripande samarbete behöver initieras och underlättas av en projektledare eller motsvarande. Det föreslås att enheten Strategisk analys och utredning får i uppdrag att initiera en verksamhetsövergripande dialog med start Q3 2020. Syftet med arbetet ska vara att identifiera klimat- och kostnadseffektiva åtgärder som i hög utsträckning bidrar till Sjöfartsverkets övergripande miljömål. Projektledaren ska rapportera till verksamhetsgruppen.

En redan nu känd källa till bränslebesparing är att sänka hastigheten vid körning samt en annorlunda planering inom lotsprocessen. Att med dagens lotsbåtar sänka hastigheten med i snitt några knop kan uppskattningsvis ge bränslebesparingar på cirka 10-15 procent per båt. Om hastigheterna sänks än mer och lägre hastigheter blir norm i verksamheten kan det vid nyanskaffningar av lotsbåtar investeras i s.k. displacementsbåtar istället för planande båtar, vilket ger ytterligare bränslebesparingar. Sänkta hastigheter, en annorlunda lotsplanering samt användandet av displacementsbåtar kan uppskattningsvis minska bränsleanvändningen per båt med 50-60 procent. Bedömningen från verksamheten är att beteendeförändringar kommer ge ett större bidrag till minskningen än tekniska lösningar och nya båtar. För att åstadkomma betydande beteendeförändringar kommer dock tekniska stödsystem såsom t.ex. förarstödsystem, fylla en viktig roll. En annan möjlig förändring är de tester som pågår inom FOI-projektet Navigationsassistans från land där man undersöker möjligheten att flytta bordningspunkter för lotsar för att spara miljö, tid och pengar.

Med bakgrund av ovanstående föreslås att Affärsområde Transport och farledsservice ges i uppdrag att som helhet minska bränsleförbrukningen i lotsbåtarna med minst 10 procent under perioden 2020-07-01 och 2021-06-30. Utfallet ska redovisas per driftområde och jämföras mot bränsleförbrukningen 2019⁹. Genomförandet ska ske i samråd med Affärsområde Lotsning. Redovisning ska ske till ledningen senast 2021-08-31 men med en delavstämning för de sex första månaderna senast 2021-01-15. Eventuella driftområden som inte ligger i linje med uppdraget ska skriva en förklarande avvikelserapport inom ramen för redovisningen.

För att minska bränsleförbrukningen behöver även planering av lotsuppdragen ses över. Ett första steg är att identifiera ett mått som verksamheten därefter kan följa upp mot. Det föreslås att Affärsområde Lotsning får i uppdrag att utreda ett sådant mått i samråd med Affärsområde Transport och farledsservice och i linje med det effektiviseringsprojekt som i dagsläget drivs av Anders Nordin. Uppdraget ska redovisas till ledningen senast 30 september 2020. Måttet ska vara uppbyggt på ett

⁹ Förbrukningen under 2019 överensstämmer väl med femårsmedelförbrukningen 2015-2019.

sådant sätt att ökad effektivitet nås både när det kommer till bränsleeffektivitet och ekonomi.

Även isbrytarna skulle med stor sannolikhet kunna minska sin bränsleförbrukning genom till exempel minskade hastigheter och/eller en annorlunda planering vid genomförandet av sitt uppdrag. Det föreslås med bakgrund av detta att Affärsområde Isbrytning tillsammans med Miljö- och hållbarhetsenheten initierar en dialog runt potential, åtgärder och mätetal med start Q2 2020.

Det har i ovanstående beskrivna arbete inte gjorts någon djupare analys av effektiviseringspotentialen inom Sjö- och flygräddningen. Detta beror på att kunskap om möjliga åtgärder för att minska bränsleåtgången i verkets helikoptrar i dagsläget saknas. Det föreslås med anledning av detta att Helikopterenheten får i uppdrag att kartlägga möjliga energieffektiviseringsåtgärder. Kartläggningen ska ske i samverkan med övriga enheter inom Sjö- och flygräddningen samt med stöd av Miljö- och hållbarhetsenheten. Arbetet ska redovisas till ledningen senast 2021-05-31.

Byte av bränslen

Som konstaterats tidigare har det inom ramen för denna handlingsplan bedömts vara effektivast att primärt fokusera på energieffektiviserande åtgärder, för att därefter, i den mån det är nödvändigt för att nå Sjöfartsverkets mål och politikens krav, ersätta fossila bränslen med fossilfria alternativ.

Fram till 2027 antas det framför allt vara förnybar diesel (t.ex. HVO) som för Sjöfartsverket är aktuellt som fossilfritt bränsle. Förnybar diesel kräver inga tekniska förändringar på dagens fartyg och kan i hög grad blandas in i den fossila marina dieseln. Förnybar diesel är i dagsläget 2,2-2,3 gånger dyrare än konventionell marin diesel. Den framtida prisutvecklingen är svår att bedöma då marknaden förändras snabbt och påverkas av ett stort antal tekniska, kommersiella och politiska faktorer¹⁰.

Sjöfartsverket fick i april 2020 få ett regeringsuppdrag för att ta fram en handlingsplan för en fossilfri fartygsflotta. Inom detta uppdrag kommer arbetet med bränslebytesfrågorna att belysas och fördjupas. Resultat antas bli användbart för vidare planering och beslut om bränslebyten i Sjöfartsverkets fartygsflotta. Efter avslutat regeringsuppdrag föreslås att ställning tas till om ytterligare planering behöver vidtas för att förbereda för eventuella bränslebyten fram till 2027.

¹⁰https://www.trafikverket.se/contentassets/dbf70a5e74b745be8551f3fbde590f00/2018_236_omstallning_till_fossilfrihet_for_statligt_agda_fartyg_ett_regeringsuppdrag.pdf

Sjöfartsverkets övriga miljömål

Nulägesbeskrivning

Sjöfartsverket beslutade i april 2020 om tre nya miljömål enligt:

- Minska energiförbrukningen för byggnader med 15 procent jämfört med 2012
- Minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2017
- Miljökrav i minst 50 procent av alla upphandlingar/avtal för produkter

De tre målen bedöms vara enklare (om än inte enkla) att nå jämfört med koldioxidmålet. Bedömningen baseras på att de tre målen i högre grad riktar sig mot en ansvarig del av verksamheten och/eller en typ av aktiviteter.

Åtgärder för att nå miljömål om energiförbrukning i byggnader, miljövänligare inköp och koldioxid från tjänsteresor

För att påbörja ett systematiskt och målinriktat arbete med Sjöfartsverkets miljömål angående energieffektiviseringar i byggnader, miljökrav vid inköp/upphandlingar samt minskade koldioxidutsläpp vid tjänsteresor, föreslås att det under 2020 tas fram en handlingsplan för respektive miljömål. Ansvaret för att ta fram handlingsplanen föreslås tillfalla huvudansvarig del på Sjöfartsverket med stöd från miljöhandläggare på Miljö- och hållbarhetsenheten, se Tabell 4.

Tabell 4: Ansvarig för att ta fram en handlingsplan för respektive miljömål

Miljömål	Ansvarig verksamhet
Energibesparing i byggnader	Konstruktion och fastighetsförvaltning (Bygg och Teknik)
Tjänsteresor	Travel Manager (Miljö- och hållbarhetsenheten)
Miljökrav vid inköp	Inköpsavdelningen

Handlingsplanen syftar till att tydliggöra förutsättningarna och de insatser som krävs för att nå respektive mål. Handlingsplanen ska innehålla förslag på åtgärder/aktiviteter som, i den mån det är möjligt, beskrivs utifrån förändringspotential och kostnad. I handlingsplanen för inköpsmålet bör även en diskussion om hur en hög kvalitet på ställda miljökrav uppnås inom det kvantitativt utformade målet. Om möjligt bör respektive handlingsplan redovisas så att åtgärder kan inkluderas i verksamhets- och budgetarbetet inför 2021. Annars ska planen redovisas senast 2020-12-15.

Arbete med extern miljöpåverkan

Sjöfartsverket ska i enlighet med verkets instruktion verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras samt för att Sveriges miljö kvalitetsmål uppnås. Detta innebär att Sjöfartsverket behöver främja ett arbetssätt samt specifika insatser som ger positiva miljöeffekter utanför verket och på samma sätt undvika insatser som leder till en negativ miljöpåverkan.

Områden som kan påverka Sjöfartsverkets externa miljöpåverkan är till exempel FoI-arbetet, farledsavgiftens struktur inklusive miljöincitamentet, farledsplaneringen, lotsplaneringens kommunikation med ankommande fartyg, det interna innovationsarbetet, remisshantering, internationellt arbete samt verkets satsning på affärsutveckling.

Det tydligaste arbetet som Sjöfartsverket idag bedriver för att minska sjöfartens påverkan på miljön är miljöincitamentet inom farledsavgiften. Miljöincitamentet effekt antas öka framöver genom en planerad förstärkning av bonus-malus inom systemet. Vidare planeras för en extern översyn av incitamentet med syfte att identifiera ett miljöeffektivt regelverk samt utvärdera incitamentets effekt över tid. Styrning och planering har uppdraget att ta fram en långsiktig strategi för miljöincitamentets utveckling under våren 2020 för att börja implementera detta 2021 parallellt med att ett FOI-projekt startas för att följa effekterna av avgiftsmodellen i Sjöfartsverket och hamnarna.

Finansiering

Att ställa om Sjöfartsverket till en mer miljövänlig myndighet samt nå verkets egna miljömål kommer att kosta pengar. Som det ser ut i dagsläget kommer verket inte få några större ekonomiska tillskott för att nå de krav som ställs genom instruktion och regleringsbrev. Förväntningar och krav från både ägare och samhället i stort kommer dock med stor sannolikhet kvarstå. Denna ekvation i kombination med verkets ansträngda ekonomi behöver hanteras.

Inom detta uppdrag har tre alternativa tillvägagångssätt att arbeta med finansiering för miljöåtgärder identifierats. De olika alternativen, vilka beskrivs nedan, möjliggör olika ambitionsnivå inom miljöarbetet och olika möjligheter att nå verkets beslutade miljömål. Alternativen kan givetvis kombineras.

1. Gör en långsiktig finansiell plan fram till 2027 för att möjliggöra långsiktiga och mer omfattande miljöförbättrande åtgärder och investeringar. Bedömningen är att en sådan plan skulle skapa goda förutsättningar för att nå verkets miljömål förutsatt att tillräckligt med pengar avsätts.
2. Avsätt en årlig pott på central nivå för årliga satsningar på miljöprojekt i den omfattning som potten medger. Bedömningen är att det med denna

ansats skulle vara svårt att genomföra de större och mer komplexa projekten med stor åtgärdspotential, och att risken att inte nå miljömålen därmed ökar.

3. Besluta att genomförandet av miljöåtgärder ska rymmas inom ramen för ordinarie budgetar samt prioritera de business case som ger den bästa kombinationen av ekonomisk nytta och miljönytta i förhållande till andra utvecklingssatsningar. Bedömningen är att detta system inte möjliggör de större satsningar som krävs för att nå verkets miljömål och att de åtgärder som beslutas överlag kommer vara av mindre karaktär till både omfattning och effekt.

Då Sjöfartsverkets ekonomi för närvarande är starkt begränsad kommer med stor sannolikhet punkt tre utgöra det dominerande finansiella alternativet under en längre tid framöver. Detta medför dock en betydande risk att verkets miljömål inte kommer nås samt innebär att bidragen till de nationella klimat- och miljömålen kommer att vara begränsade.

Integrera miljöarbetet på hela Sjöfartsverket

Verksamhetsprocessen

Miljö är ett av Sjöfartsverkets fem strategiska målområden. Området tillmätts dock många gånger inte tillräcklig prioritet för att de övergripande målen ska nås. Detta noteras bland annat i verksamhetsprocessen, där mål och aktiviteter på enhets- och avdelningsnivå i regel inte ligger i linje med de övergripande målen.

För att nå Sjöfartsverkets övergripande miljömål föreslås därför att miljöområdets prioritet förstärks och förtydligas inom verksamhetsprocessen. Förstärkningen kan förslagsvis göras genom att inkludera förväntningar på miljöområdet i ”Anvisningar till planeringsprocessen”, följa upp inkomna mål och aktiviteter med ansvariga avdelningar så att dessa motsvarar de övergripande målen samt i dialog med närmaste chef inkludera uppföljning av miljö. Arbetet bör initieras genom en editering av ”Anvisningar till planeringsprocessen” inför utskicket 2020.

Det är i ovanstående process viktigt att kommunicera att för vissa enheter är inte det viktigaste att fokusera på de direkta miljöförbättringarna utan det stöd som ges genom specialkompetensen till andra delar av verksamheten. Exempelvis är det troligtvis viktigare att controllerenheten stödjer övriga verksamheter med beräkningar, underlag och bra uppföljningar än att fokusera på att släcka lampor eller dylikt.

Kommunikation

För att i högre grad sätta miljö på Sjöfartsverkets gemensamma agenda, nå ut med information om målsättningar och pågående arbete samt skapa dialog och

engagemang inom verket föreslås att kommunikationsavdelningen tar fram en kommunikationsplan med syfte att stärka genomförandet av denna miljöhandlingsplan såväl som annat pågående miljöarbete på Sjöfartsverket. Planen ska tas fram i samråd med miljöhandläggare/miljökoordinator på Miljö- och hållbarhetsenheten och/eller Verksamhetsstyrningsenheten och redovisas senast 2020-12-15.

Ledningens roll

För att nå Sjöfartsverkets miljömål behövs ett systematiskt, tydligt och uthålligt miljöarbete. Sjöfartsverkets ledningsgrupp har det övergripande ansvaret att hålla detta arbete levande, aktuellt och prioriterat.

För att öka ledningens möjligheter att styra ett framgångsrikt miljöarbete föreslås att ledningens genomgång i mars/april förlängs med syfte att redovisa arbetet som sker inom miljöhandlingsplanen samt möjliggöra en diskussion om kommande insatser och behov.

Integrera miljö genom projektportföljen

Projektidéer ska på Sjöfartsverket presenteras enligt fastställda mallar och godkännas av projektportföljstyrgruppen. Målet med projektstyrningen är att skapa en helhetsbild för att säkerställa maximal nytta utifrån verkets strategiska mål.

För att tydliggöra nyttan av ett specifikt projekt för Sjöfartsverkets strategiska miljömål föreslås att effekten på verkets direkta och/eller indirekta koldioxidutsläpp implementeras som en punkt i mallen för business case. Uppdraget ges till Verksamhetsstyrningsenheten i samråd med enheten Miljö och hållbarhet. Redovisning ska ske till ordförande för portföljstyrgruppen senast 2020-05-31 och resultatet implementeras för nya projekt från och med 2020-07-01. Utvärdering av hur mallen fungerar och används föreslås ske i augusti 2021.

Skapa engagemang på hela Sjöfartsverket

För att nå Sjöfartsverkets miljömål krävs ett systematiskt arbete där större och väl samordnade insatser genomförs. Utöver detta bedöms det individuella engagemanget i organisationen vara en viktig pusselbit för att nå målen. Åtgärder med en liten direkt effekt på målen kan spela en roll som signalvärde men också skapa engagemang och synlighet för Sjöfartsverkets miljöarbete. Sjöfartsverket bör överlag eftersträva att idéer och engagemang bland medarbetare kommer fram och tas tillvara.

Genom det kontinuerliga förbättringsarbetet, vilket samordnas av Verksamhetsstyrningsenheten, kommer det framöver att arbetas med teman. Det planeras för miljö som tema under 2020 vilket möjliggör att där medarbetares idéer och engagemang kan synliggöras och arbetas vidare med.

Uppföljning och utveckling av miljöhandlingsplanen

Miljöhandlingsplanen syftar till att vara ett övergripande dokument för att styra Sjöfartsverkets miljöarbete i riktning mot verkets strategiska miljömål. Planen är ett levande dokument som steg för steg utvecklar verkets miljöarbete.

Uppföljning av miljöhandlingsplanen föreslås genomföras en gång per år med redovisning till ledningen i anslutning till ledningens genomgång i april/maj. I samband med redovisningen föreslås även nya förslag till åtgärder lyftas för diskussion och/eller beslut.

Sammanfattning av förslag till beslut

Tabell 5 sammanfattar de förslag till beslut som beskrivs i detta dokument. Bakgrund och förklaring till respektive förslag finns under det avsnitt som hänvisas till i tabellen.

Tabell 5: Sammanfattning av de förslag som tas upp för beslut i denna utredning.

Förslag till beslut	Syfte	Leveransdatum	Ansvarig	Kostnad/Resurstillgång	Återfinns på sidnr.
Ta fram underlag för hur viktiga miljöfrågor som inte berörs i strategiska mål ska omhändertas	Skapa ett heltäckande miljöarbete samt vara proaktiva i Sjöfartsverkets pågående miljöarbete	2021-12-15	ME	Tid för berörda	7
Koldioxidminskande åtgärder fokuseras i första hand på fartygs- och helikopterflottan samt på energieffektiviserande åtgärder	Att så kostnadseffektivt som möjligt nå verkets koldioxidmål				8
Ta fram en alternativ metod för att följa upp verkets koldioxidutsläpp.	”Väderneutralisera” utfallet så att årliga prestationer synliggörs.	2020-10-30	MH	Tid från MH. Eventuellt behov av konsultstöd för att ta fram metod.	8

Initiera verksamhetsövergripande dialog	Identifiera klimat- och kostnadseffektiva åtgärder	Initieras Q3 2020. Resultat redovisas till ledningen.	MH ¹¹	Tid från MH och berörda verksamheter	16
Uppdrag till AO ToF att minska bränsleförbrukningen med 10 procent	Vidta en kostnadseffektiv miljöåtgärd och initiera arbetet med energieffektivare lotstransporter	2021-08-31 Delredovisning 2021-01-15	cToF	Tid från berörda verksamheter Vinst vid implementering	16
Uppdrag åt AO lotsning att ta fram mätetal för effektivare planering av lotsningar	Öka miljöeffektiviteten i lotsplaneringen	2020-09-30	cLotsning	Tid från berörd verksamhet	16
Initiera dialog angående minskad bränsleförbrukning inom isbrytningen	Identifiera potential, åtgärder och mätetal med målet att effektivisera bränsleförbrukningen inom den operativa isbrytarverksamheten.	2020-10-30	cIsbrytning	Tid från berörda verksamheter och MH	17
Uppdrag till Helikopterenheten att kartlägga möjliga bränslesparande åtgärder	Skapa kunskap om möjliga åtgärder vilka kan leda till bränslebesparingar inom helikopterflottan	2021-05-31	cSjö- och flygräddningen	Tid från berörda verksamheter	17
Ta ställning till om vidare utredning angående bränslebyte behöver vidtas	Utifrån resultat i kommande regeringsuppdrag ang. fossilfri flotta se över om SjöV behöver planera ytterligare för framtida bränslebyten	April 2021	MH	Tid från MH	17
Ta fram handlingsplan för miljömålen Energieffektivisering i byggnader, Miljövänligare inköp och	Kartlägga hur beslutade miljömål ska nås	Inför VP 2020 alt. december 2020	Inköp, MH och BoT med stöd av MH	Tid för resp. ansvarig samt MH	18

¹¹ MH = Miljö- och hållbarhetsenheten

Minskade utsläpp från tjänsteresor					
Förstärk miljöfokus i ”Anvisningar till planeringsprocessen”	Förstärka prioriteten på miljöområdet i verksamhetsprocessen	Inför utskicket 2020	Controller i samarbete med MH	Tid för resp ansvariga	20
Ta fram en kommunikationsplan för miljöområdet	Stärka miljöarbetet på Sjöfartsverket	2020-12-15	Kommunikationsavd. i samarbete med MH och VSE	Tid för respektive ansvariga	21
Utöka ledningens genomgång i april/maj	Tid för årlig uppföljning och utveckling av miljöhandlingsplanen	Från och med 2021	MH i samråd med VSE	Tid för inblandade	21 och 22
Implementera en koldioxidbedömning i mallen för business case	Möjliggöra att de strategiska miljömålen vägs in i bedömningen av nya projekt	Färdig mall 2020-05-31, börja använda 2020-07-01	MH i samarbete med VSE	Tid för inblandade	21

Bilaga 1, Strategisk vägledning miljö¹²

Målområde Miljö

Vad vill vi uppnå?

Sjöfartsverket ska arbeta med miljöfrågor på ett sådant sätt att vi ligger i linje med Sveriges riksdags mål och beslut om ett ekologiskt hållbart samhälle, och därmed bidrar till att dessa nås. Detta innebär bland annat att vi, inom ramen för vårt uppdrag, ska arbeta för att nå Sveriges 16 nationella miljömål¹³, nationellt och internationellt beslutade klimatmål¹⁴ samt målen i Agenda 2030.

Vårt övergripande mål för år 2027 är att vi då ska ha en:

”Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten.”

För år 2027 har vi följande mätbara mål:

- *Effektivisera så att koldioxid från egen verksamhet minskar med 20 % jämfört med år 2012*
- *Effektivisera energiförbrukningen med 15% jämfört med år 2012*
- *Miljöincitament i avgiftsmodellen uppgår till 120 mkr (Ej ännu beslutad av Sjöfartsverkets styrelse)*

Varför är det viktigt?

Ekologisk hållbarhet är en förutsättning för att kunna bibehålla ett samhälle som präglas av utveckling, välfärd och hög säkerhet. Alla aktörer i samhället har ett ansvar för att bidra till detta. Som en statlig myndighet ligger det i Sjöfartsverkets grundläggande uppdrag att jobba i linje med de mål som har beslutats av riksdag och regering.

Miljöfrågor har under flera år fått en allt viktigare betydelse i samhället. Sjöfartsverkets miljöarbete bidrar, förutom de rena miljövinster, till att verket är

¹² Utklipp från ”Strategiska vägledningar för Sjöfartsverkets fem målområden: Kund, Process, Affärsutveckling, Medarbetare och Miljö”

¹³ 1) Begränsad klimatpåverkan, 2) Frisk luft, 3) Bara naturlig försurning, 4) Giftfri miljö, 5) Skyddande ozonskikt, 6) Säker strålmiljö, 7) Ingen övergödning, 8) Levande sjöar och vattendrag, 9) Grundvatten av god kvalitet, 10) Hav i balans och levande kust och skärgård, 11) Myllrande våtmarker, 12) Levande skogar, 13) Ett rikt odlingslandskap, 14) Storslagen fjällmiljö, 15) God bebyggd miljö och 16) Ett rikt djur och växtliv

¹⁴ Bl.a. inga nettoutsläpp av växthusgaser från Sverige efter 2045, utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010, utsläppen från den internationella sjöfarten ska minska med minst 50 procent till 2050 jämfört med 2008.

en trovärdig aktör hos bland annat vår uppdragsgivare, sjöfartsbranschen, andra myndigheter, internationella organ, allmänheten samt framtida och befintliga medarbetare. Ett trovärdigt miljöarbete är således en framgångsfaktor sett ur flera aspekter.

Vad ska vi fokusera på?

Sjöfartsverket påverkar miljön dels genom vår egen verksamhet såväl som genom de förutsättningar och incitament vi skapar för handelssjöfarten. Båda dessa aspekter är viktiga att jobba med.

Externt arbete

- Sjöfartsverkets planering av farleder ska analyseras med avseende på miljöpåverkan i både projekterings- och driftsfas. Sjöfartsverket ska, med hjälp av policys och riktlinjer, ha en tydlig hållning i olika miljöfrågor (t.ex. muddring, undervattensbuller, påverkan på växt- och djurliv samt klimat) för att kunna arbeta effektivt och förutsägbart. Detta har främst bäring på miljömål nummer 1,2,3,4,7,10 och 16.
- Sjöfartsverket ska fortsätta erbjuda och utveckla ekonomiska miljöincitament till handelssjöfarten för att främja en miljövänligare sjöfart som jobbar proaktivt med att minska sin miljöpåverkan. Detta har främst bäring på miljömål nummer 1,2,3,4,7,10 och 16.
- Sjöfartsverket ska, gärna tillsammans med andra parter, främja ett innovativt arbete för att etablera lösningar som minskar miljöpåverkan från sjöfarten. Detta kan vara både tekniska lösningar, digitala tjänster såväl som arbete som främjar beteendeförändringar. Detta har främst bäring på miljömål nummer 1,2,3,4,7,10 och 16.
- Sjöfartsverket ska verka för en överflyttning av gods till sjöfarten, då detta per tonkilometer är ett miljövänligare alternativ än vägtrafik. Detta har främst bäring på miljömål nummer 1,2 och 15.

Internt arbete

All verksamhet som Sjöfartsverket bedriver ska ske på ett så miljövänligt sätt som möjligt. Sjöfartsverkets interna miljöpåverkan orsakas till största del av vår fartygsflotta och våra helikoptrar. Dessa står för en stor andel av verkets totala koldioxid- och kväveoxidutsläpp. Det finns en hög grad av synergier mellan de betydande miljöfaktorerna¹⁵ på Sjöfartsverket. Om man minskar en av dessa

¹⁵ Sjöfartsverkets har i sin miljöutredning identifierat följande sex miljöaspekter 1) Utsläpp av koldioxid, 2) Förbrukning av drivmedel/oljor, 3) Utsläpp av kväveoxider, 4) Markförorening, 5) Farligt avfall och 6) Beslutsfattande

faktorer kommer detta därför i många fall även få positiva effekter på flera andra faktorer.

- Sjöfartsverket ska arbeta med att minska utsläppen från den befintliga flottan genom tekniska åtgärder, bränslebyten, tillhandahållandet av stödsystem samt beteendeförändringar. Detta har främst bäring på miljömål nummer 1,2,3,4 och 7.
- Sjöfartsverket ska vid nyanskaffning av fartyg, båtar och helikoptrar alltid sträva efter miljövänligare alternativ som möjliggör att verket ligger i linje med nationellt beslutade miljö- och klimatmål. Detta har främst bäring på miljömål nummer 1,2,3,4 och 7.
- Sjöfartsverket ska i så hög grad som möjligt vara en aktör som möjliggör och tillvaratar nya idéer och lösningar för att minska miljöpåverkan från den egna verksamheten. Detta har främst bäring på miljömål nummer 1,2,3,4,7 och 10.
- Sjöfartsverket ska möjliggöra en miljövänligare utveckling i samhället genom tydlig kravställning vid inköp av nya varor och tjänster. Detta kan ha bäring på alla miljömål.

Hur ska vi arbeta?

För att lyckas med Sjöfartsverkets miljöarbete är det viktigt med en tydlig, systematisk och uthållig styrning inom området. Ledningens övergripande miljöstrategi, mål och prioriteringar behöver därför brytas ner och tillämpas i hela verksamheten.

För att ställa om Sjöfartsverket till en mer miljövänlig verksamhet samt bidra till att sjöfartsbranschen blir mer miljövänlig krävs ekonomiska resurser. Sjöfartsverket ska i så hög grad som möjligt sträva efter att frigöra och prioritera ekonomiska resurser för att minska sin och handelssjöfartens miljöpåverkan. Sjöfartsverket ska ha en aktiv dialog om ekonomiska kontra ekologiska prioriteringar för att hitta nya möjligheter till finansiering av vår omställning. Sjöfartsverket ska även aktivt arbeta för att externfinansiera till exempel införandet av nya miljövänligare lösningar.

Annat att tänka på

Då de tre hållbarhetsaspekterna (ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet) hör ihop är det av högsta vikt att vi i arbetet med att minska vår miljöpåverkan inte vidtar åtgärder som inverkar negativt på social eller ekonomisk hållbarhet. Hänsyn ska tas till alla målområden inom Agenda 2030.

Bilaga 2, Uppdragsplan

Uppdragsplan

Handlingsplan för miljöarbetet på Sjöfartsverket

Planen är en överenskommelse mellan uppdragsgivare Katarina Norén och uppdragstagare Sofi Holmin Fridell.

Bakgrund

Kraven på att som en samhällsaktör ta ett seriöst miljöansvar ökar fortlöpande. Detta betyder att Sjöfartsverket behöver arbeta strukturerat och ambitiöst med miljöfrågor i hela verksamheten. Arbetet omfattar både reaktiva och proaktiva insatser.

Sjöfartsverkets miljöarbete har fått ökat fokus de senaste åren men fortfarande saknas ett tydligt ledarskap och en konsekvent och genomgripande styrning på området. Detta uppdrag syftar till att föreslå hur en sådan struktur och ett sådant arbete skulle kunna se ut. Uppdraget ämnar också föreslå ett antal projekt som är viktiga för att intensifiera Sjöfartsverkets miljöarbete.

Omfattning, resultat och prioriteringar

Uppdraget ”Handlingsplan för miljöarbetet på Sjöfartsverket” innehåller tre delar, vilka presenteras nedan.

1. Miljöstrategi

För att få till en tydlig och effektiv styrning på miljöområdet behövs en miljöstrategi som beskriver Sjöfartsverkets ambition och mål på miljöområdet, inriktningen på miljöarbetet, och vilka metoder/strukturer som Sjöfartsverket ska arbeta efter. Strategin kommer att tas fram i dialog med verksamhetsgruppen men under ledning av SAU. Ett förslag till strategi kommer att presenteras och diskuteras under ett ledningsgruppsmöte hösten 2019 för att därefter bearbetas utefter ledningens inspel.

2. Förslag på åtgärder för en effektivare ledning och styrning

Identifierar behov och insatser för att hela Sjöfartsverket ska jobba åt samma håll och på effektivast sätt för att nå verkets mål och ambitioner. Resulterar i ett förslag på hur styrningen ska förtydligas samt en tillhörande aktivitetslista för genomförandet.

3. Identifiera viktiga projekt och/eller insatser

Vilka områden är särskilt viktiga för att nå framgång med vårt miljöarbete? Var behövs det extra fokus eller insats för att miljöarbetet ska fungera som

önskat? Delmomentet syftar till att identifiera ett antal projekt och/eller fokusområden att arbeta vidare med. Detta skulle till exempel kunna vara miljövänliga inköp, fossilfri(are) fartygsflotta eller ta fram en miljöstrategi för farledsplaneringen.

Under uppdragets genomförande ska både det interna miljöarbetet (som syftar till att miljöanpassa vår egen verksamhet) samt det externa miljöarbetet (som syftar till att ge förutsättningar för sjöfarten att bli mer miljövänlig) tas i beaktande. Miljöhandlingsplanen ska innehålla en beskrivning av vilket miljöarbete Sjöfartsverket bör prioritera för att få så stor miljönytta för pengarna och vad detta arbete kan leda till i form av t.ex. utsläppsminskningar. Förslag ska tas fram utifrån vad Sjöfartsverkets befintliga ekonomi tillåter och utifrån ett större ekonomiskt utrymme.

Uppdraget ska utföras med ett ”uppifrån-och-ner-perspektiv”. Det innebär att högsta prioritet är att ta fram en miljöstrategi för Sjöfartsverket. Därefter bör ett övergripande arbetssätt för att styra verksamheten mot uppsatta mål och ambitioner tas fram och till slut ett helhetsperspektiv på verksamheten antas genom att identifiera nyckelområden där ett extra fokus bör läggas. De identifierade nyckelområdena är inte nödvändigtvis fasta över tid utan kan förändras allteftersom förbättrande insatser genomförs.

Leverans och överlämning

Uppdraget kommer att levereras i form av en miljöstrategi och en miljöhandlingsplan.

Miljöstrategin kommer att tas fram i samarbete med verksamheten.

Miljöhandlingsplanen bygger på miljöstrategin och kommer att konkretisera miljöstrategin till ett hur.

Miljöhandlingsplanen ska tas fram i sin helhet under 2019 och presenteras i verksamhetsgruppen senast den 20 december 2019. Handlingsplanen ska följas upp två gånger om året och uppföljningen ska redovisas till verksamhetsgruppen. En gång om året ska en översyn göras av handlingsplanen och eventuella uppdateringar/förändringar införlivas.

Tidsplan 2019

Aktivitet	Leverans/ genomförande	Ansvarig
Påskriften uppdragsplan	5/6	Sofi HF, påskrift av Katarina
Presentation och diskussion av förslag på miljöstrategi	Höst 2019	Sofi HF, verksamhetsgruppen ansvarar för att skapa utrymme i agendan
Framtagande av handlingsplan	September-november	Sofi HF i samarbete med berörda verksamheter

Handlingsplan skickas till styrelse och VLG	4/12	Sofi HF
Handlingsplan hanteras på styrelsemöte	12/12	Sofi HF, Katarina N
Handlingsplan beslutas av VLG	16/12	Sofi HF, verksamhetsgruppen

Ansvarsfördelning

Miljöhandläggare på SAU ansvarar för framtagande av miljöhandlingsplanen. Arbetet kommer ske i nära samarbete med verksamhetsstyrningsenheten samt i samråd med andra berörda enheter och verksamhetsområden.

Risker

- Resursbrist på SAU kan försena projektet eller försämra kvalitén på slutresultatet. Sofi HF är föräldraledig till 1 september och jobbar 50 % under hösten.
- Om verksamheten inte är tillgängliga för att under ledning av SAU-handläggare arbeta med en framtagen miljöstrategi kan slutresultatets kvalitet påverkas.
- Om uppdragets komplexitet blir större än väntat, t.ex. genom att många verksamheter behöver involveras kan det försena leveransen.

Katarina Norén
2019-06-04