

Redovisning av miljöledningsarbetet 2010

Sjöfartsverket

Del 1 Miljöledningssystemet

1. Är myndigheten miljöcertifierad?

Nej

2. Hur lyder myndighetens miljöpolicy?

Sjöfartsverket har ett sektorsansvar för sjöfartens miljöfrågor och för en ekologiskt hållbar utveckling inom det maritima området.

· Miljöhänsyn och resurshushållning ska genomsyra Sjöfartsverkets verksamhet och vägas in i samtliga beslut.

· Sjöfartsverket ska arbeta för att minska såväl den direkta som den indirekta miljöpåverkan från handelssjöfarten och båtlivet.

· Sjöfartsverket ska främja utvecklingen av en säker, miljöanpassad och effektiv sjöfart.

Med beaktande av sjöfartens och miljöfrågornas gränsöverskridande natur ska internationella lösningar eftersträvas.

· Sjöfartsverket ska ständigt förbättra verksamheten med avseende på miljön och aktivt informera omvärlden om verkets miljöinsatser. Sjöfartsverket ska i alla avseenden uppfattas som ett föredöme för sjöfarten.

3. När har myndigheten senast uppdaterat sin miljöutredning?

Den inledande från 2001 har till vissa delar uppdaterats senast 2009.

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

Sjöfartspolitiskt arbete - indirekt miljöpåverkan

Drift av fartyg och båtar

Tjänsteresor

Energianvändning

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

Målen för 2010-2012 var:

1. Minskade utsläpp (sammanfattande mål).
2. Farledssystemet ska kvalitetssäkras så att hög tillgänglighet och transportkvalitet uppnås, samtidigt som hög sjö- och miljösäkerhet tillgodoses.
3. Inga sjö- eller miljöolyckor ska orsakas av brister i farledshållningen.
4. Inga sjö- eller miljöolyckor ska ske till följd av fel eller brister i sjökort eller andra nautiska publikationer.
5. Inga trafikrelaterade sjö- och miljöolyckor och allvarliga tillbud ska ske med lots ombord.

Sjöfartsverkets redovisning av miljöledningsarbetet 2010

6. Sjötrafikinformation ska bidra till ökad sjösäkerhet och förebyggande miljöskydd och utvecklas i enlighet med de krav som ställs inom IMO, EU och östersjösamarbetet för ökad sjösäkerhet och skydd för miljön.
7. Sjöfartsverkets totala samt specifika utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung, kväveoxider och svavel till följd av verkets verksamheter minskar.
8. Utsläppen till luft per gångtimme från verkets isbrytare skall minska.
9. Sjöfartens miljöbelastning genom utsläpp till luft ska minska (indirekt miljöpåverkan).
10. Metoderna för att följa upp sjöfartens utsläpp till luft ska utvecklas.
11. Sjöfartsforskning bör bidra till att göra sjöfarten säkrare och mer miljöanpassad, liksom till att göra svensk sjöfart mer konkurrenskraftig.
12. Stödja en internationell harmonisering av sjösäkerhets- och miljöarbete i samklang med konventionsåtaganden.

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

1. Se pkt 2 – 12.
2. Felavhjälpning och underhåll av samt nya sjösäkerhetsanordningar. Kvalitetssäkring av farleder.
3. Förbättringar av farleder. Bråvikenprojektet – muddring.
4. Fler vrak och uppgifter om dem redovisas i sjökort och ENC förändras. Kvalitetssäkring.
5. Utbildning och vidareutbildning av lotsar. Ökad flexibilitet för våra öppensjölotskunder.
6. Ej uppföljt.
7. IT- ersätter tjänsteresor. Information om effektiv lotsplanering och utbildning leder mot ecodriving av lotsbåtar. Information betydelse för minskad bränsleförbrukning. Mål för isbrytningens bränsleanvändning har ställts upp.
8. Mätetalen per isbrytare för det första året har följts upp.
9. Deltagande i regelskapande uppgifter internationellt samt konsekvensutredningar. Fortsatt användande av farledsavgifter differentierade med avseende på NOx utsläpp och svavelhalt i bränsle. Verkat för ökad användning av landansluten el vid uppehåll i vid kaj.
10. Emissionsberäkningssystem har utvecklats i samarbete med SMHI.
11. Verkar för projekt som minskar sjöfartens miljöpåverkan.
12. Genomfört ITP utbildning (advanced International Training Programme), twinning projekt i Egypten och Kroatien samt genom sekundering av personal till GESAMP och IMO.

7. Redovisa hur väl målen har uppfyllts.

4 av 11 uppföljda mål är uppfyllda. Måluppfyllelsen är då 36 %.

1. Ej uppfyllt. CO2-utsläppen har ökat både absolut och per årsarbetskraft p.g.a. isvintern.
2. Utvecklingen åt rätt håll men inte helt uppfyllt.
3. Uppfyllt (0 registrerade olyckor – 4 grundstötningar har ej utretts färdigt)
4. Ej uppfyllt (2 olyckor där fel i nautiska publikationer varit orsak eller bidragande orsak.)
5. Ej uppfyllt. (36 tillbud och 3 olyckor har skett med lots ombord.)
6. Ej uppföljt.
7. Ej uppfyllt. På grund av att isbrytarnas bränsleanvändning dominerar verkets utsläpp och det har varit en svårare isvinter än förra året.

Sjöfartsverkets redovisning av miljöledningsarbetet 2010

8. 2010 är första året som målet har följts upp.
9. Ej uppfyllt. (På grund av ökad handel och därmed sjötrafik.)
10. Uppfyllt. (Cirka 80 %. Beräkningssystemet kan användas men dess funktionalitet har inte färdigutvecklats.)
11. Uppfyllt. (Har bidragit men kvantifiering ej möjlig.)
12. Uppfyllt. (100%.)

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

Beslutat att införa certifierat miljöledningssystem enligt ISO 14001.

Allmän miljöinformation på arbetsplatsmöten där frågan om miljövänligt körsätt av lotsbåtar ständigt aktualiseras. Utformning av kurs i ecodriving för båtmän pågår. Information om effektiv lotsplanerings betydelse för minskad bränsleförbrukning. Lotstransporter med miljötaxi, tåg eller alternativ lokaltrafik eftersträvas.

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

Fysiska servrar har ersatts, och ersätts fortlöpande, med virtualiserade servrar.

IT används för att optimera logistiken för lots- och fartygsförflyttningar.

Fartyg är försedda med kontrollsystem för avgasrening och maskinövervakning.

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

System och policy för distansmöten (röst, bild, video, dokument) är införda och distansmöten har ersatt många tjänsteresor. Antalet distansmöten som ersatt tjänsteresor har inte följts upp.

Sjöfartsverkets redovisning av miljöledningsarbetet 2010

Del 2 Uppföljning av miljöledningsarbetets effekter

1. Tjänsteresor och övriga transporter

1.1 Utsläpp av koldioxid i kg totalt och per årsarbetskraft från:

	Totalt	Per årsarbetskraft
a Flygresor under 50 mil	67884	69
b Bilresor som görs i tjänsten (inkl egen bil, tjänstebil, leasad bil, taxi)	526663	536
c Tågresor		
d Bussresor		
e Maskiner och övriga fordon	39556384	40240
1.2 Sammanlagda utsläpp av koldioxid 1.1 a-e	40150934	40845
1.3 Flygresor över 50 mil	137517	140

Antal årsarbetskrafter:	983
-------------------------	-----

1.4 Beskrivning av insamlat resultat

a) Beskriv vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning, t.ex. organisationsförändringar, trender, nya uppdrag.

Issituationen var betydligt värre än föregående år vilket har medfört högre bränsleförbrukning främst för isbrytarna.

b) Beskriv eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa.

Tjänsteresor med buss och med egen bil har inte kunnat sammanställas med rimlig arbetsinsats, men vi bedömer att kvantiteten är liten och planerar att inte åtgärda bristen.

1.5 Hur är uppgifterna framtagna (om detta skiljer sig mellan uppföljningsmått, ange vad som gäller för respektive mått)

Eget uppföljningssystem: Ja.

Leverantörsuppgifter: Ja.

Uppskattning (förklara på vilket sätt): Ja. Buss och egen bil – de är få och antar därför att de är 0.

1.6 Uppföljningsmått i svaren på frågorna är baserade på:

Schablonlista som Naturvårdsverket tillhandahåller. Nej

Sjöfartsverkets redovisning av miljöledningsarbetet 2010

Uppgifter som tagits fram på annat sätt, nämligen: 1.1 a, c och b hyrbil samt 1.3 genom leverantörsuppgifter. 1.1 b tjänstebil, leasad bil och taxi och 1.1 e genom eget uppföljningssystem. Taxiresornas CO2 utsläpp har beräknats utifrån kostnaderna som bokförts på särskilt kontoslag samt genom antaganden om kostnad och bränsleförbrukning per km.

2. Energianvändning

2.1 Årlig energianvändning i kWh totalt, per årsarbetskraft och per m² uppdelat på:

	KWh totalt	KWh/å.a.	kWh/m ²
a) Verksamhetselektricitet	21987679		
b) Övrig energianvändning			
2.2 Sammanlagd årlig energianvändning 2.1a och b	21987679		

Antal kvadratmeter:	
---------------------	--

2.3 Är värmeförbrukningen normalårskorrigerad?

Nej

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

2.5 Beskrivning av insamlat resultat

a) Beskriv vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning, t.ex. organisationsförändringar, trender, nya uppdrag.

b) Beskriv eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa.

Energianvändningen är enbart elenergianvändning på verkets samtliga abonnemang. Vi har inte kunnat särskilja verksamhetsel från värmeanvändning, övrig energianvändning etc.

2.6 Hur är uppgifterna framtagna (om detta skiljer sig mellan uppföljningsmått, ange vad som gäller för respektive mått)?

Eget uppföljningssystem

Sjöfartsverkets redovisning av miljöledningsarbetet 2010

3. Miljökrav i upphandling**3.1 Andel registrerade anskaffningar där miljökrav ställts av det totala antalet registrerade anskaffningar per år.**

Antal anskaffningar med miljökrav	18
Totalt antal anskaffningar	44
Andel (%) anskaffningar med miljökrav	41

3.2 Ekonomiskt värde av registrerade anskaffningar med miljökrav av det totala värdet av registrerade anskaffningar per år.

Värde av anskaffningar med miljökrav (kr)	219124
Totala värdet av registrerade anskaffningar (kr)	472119
Andel (%) anskaffningar med miljökrav	46

3.3 Beskrivning av insamlat resultat:**a) Beskriv vad som har påverkat resultatet i positiv eller negativ riktning, t.ex. organisationsförändringar, trender, nya uppdrag.**

Ingen påverkan åt något håll.

b) Beskriv eventuella problem och luckor i materialet samt hur och när myndigheten planerar att åtgärda dessa.

Inga problem eller luckor.

3.4 Hur är uppgifterna framtagna (om detta skiljer sig mellan uppföljningsmått, ange vad som gäller för respektive mått)?

Eget uppföljningssystem.