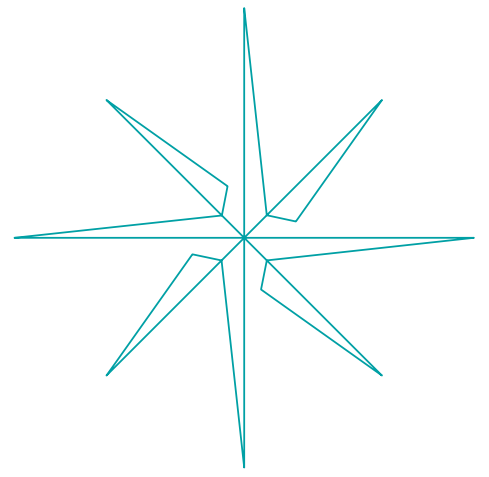




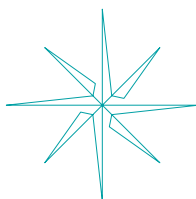
HÅLLBARHETSREDOVISNING 2015

FÖR SJÖFARTSVERKET



SJÖFARTSVERKET

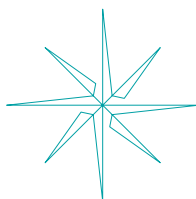
*Bidrag till fototävlingen för sjöfolk 2015.
Nordiska fototävlingen för sjöfolk arrangeras årligen
och är öppen för aktivt seglande sjömän.
Foto: Johan Engström Gillerud*



Innehåll

GD har ordet	4
Snabba fakta om Sjöfartsverket	6
Övergripande väsentliga aspekter.....	8
Politik för en hållbar utveckling	8
Sjöfartsverkets uppdrag	8
Hållbarhetsstyrning	9
Engagemang genom dialog	14
Väsentlighetsanalys.....	17
Maritima partnerskap	18
Social hållbarhet.....	20
Specifika väsentliga aspekter	20
Måluppfyllelse	20
Ekologisk hållbarhet	26
Specifika väsentliga aspekter	26
Måluppfyllelse	28
Övrigt miljömålsarbete	31
Ekonomisk hållbarhet.....	34
Specifika väsentliga aspekter	34
Årsredovisning för 2015	34
Mål och resultat	34
Utveckling av olika marknader och deras påverkan på sjöfarten regionalt.....	35
Sjöfartsverket gör skillnad	38
I blickfånget 2015.....	38
Leverera lotsning.....	38
Tillhandahålla farleder	38
Leverera sjögeografisk information	39
Leverera sjötrafikinformation.....	41
Möjliggöra vintersjöfart	41
Rädda liv	43
Skapa framtidens sjöfart	44
Erbjuda sjömän en aktiv fritid	47
Om hållbarhetsredovisningen 2015	50
Kontaktpersoner	50
Förkortningar	51
GRI-index 2015.....	52
Bilaga 1: Användning av fossila bränslen och elförbrukning	54

Hållbarhetsredovisning 2015 finns tillgänglig
 på Sjöfartsverkets webbplats
www.sjofartsverket.se
 Redaktör: Ulrika Borg
 Utgivningsdatum: 2016 – 02
 Omslagsfoto: Fia Wistrand
 © Sjöfartsverket



GD har ordet

Sjöfartsverket är en av få statliga myndigheter som årligen redovisar sitt hållbarhetsarbete. Det gör vi för att visa hur vi – inom vår verksamhet – bidrar till ett hållbart samhälle. Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap – så lyder vår vision och vår dagliga utmaning handlar om att upprätthålla sjövägarna för en säker och tillgänglig sjöfart. Det ska bidra till näringslivets konkurrenskraft samtidigt som vi värnar om liv och verkar för minskad klimat- och miljöpåverkan inom vårt verksamhetsområde.

Under året har Sjöfartsverket gjort en väsentlighetsanalys genom att vi bjudit in kunder och intressenter till dialog om vårt hållbarhetsarbete. Vår redovisning ska präglas av ett utifrån-och-in-perspektiv där våra kunder får veta det som verkligen intresserar dem. Det framkom tydligt att kunderna anser att Sjöfartsverket gör skillnad för ett hållbart samhälle, men att vi bör bli bättre på att kommunicera allt det som vi faktiskt gör. När vi nu presenterar vår fjärde hållbarhetsredovisning är min förhoppning att våra kunder och intressenter upplever att vi lyssnat och levererar det de vill ha.

Inom social hållbarhet vill vi visa på hur vår sjö- och flygräddning siktar mot ett sammanhållet räddningssystem som använder samhällets samlade resurser och utvecklar samverkan på bred front med såväl grannländer som myndigheter och organisationer, inte minst Sjöräddningssällskapet i syfte att bli ännu bättre på att snabbt och effektivt rädda liv.

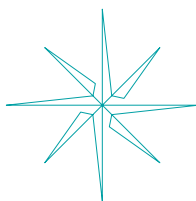
En annan av våra viktigaste sociala verksamheter för att värna liv är vår sjömansservice genom vilken sjöfarare kompenseras för utebliven fritid under långa tjänstgöringstider ombord på fartyg. Under 2015 har vi tillsammans med våra samarbetsparter satsat på att ge service till sjöfolk på fler orter i landet och dessutom inventerat behovet i regioner där det inte finns någon service i dag.

För att uppnå Sjöfartsverkets sociala hållbarhetsmål behöver vi ständigt förbättra våra arbetsför-

hållanden och arbetsvillkor. Vi har en samsyn med våra kunder i frågan, vilket vi har fått bekräftat vid de dialoger som vi fört med dem under året. Kompetensförsörjning, praktikmöjligheter samt värdegrund, jämställdhet och mångfald har lyfts upp som väsentliga aspekter som andra vill veta mer om.

I Naturvårdsverkets rapport "Mål i sikte" uppmärksammas att Sjöfartsverkets skärpta miljödifferntiering av våra farledsavgifter har utgjort en viktig insats för att minska kväveoxidutsläppen i Sverige. Jag gläds åt att Sjöfartsverket på detta sätt bidragit till att uppnå miljö kvalitetsmålen *Frisk luft* och *Bara naturlig försurning*. Enligt våra egna beräkningar har utsläppen av kväveoxider från sjöfarten 2012–2014 minskat årligen med omkring 16 000, 15 000 respektive 12 000 ton inom Östersjöområdet och Västerhavet. Jag vill rikta ett stort tack till alla de rederier som har vidtagit de åtgärder som krävts och därför fått lägre farledsavgifter.

Ett stort arbete har skett på myndigheten för att minska vår el- och bränsleförbrukning. Här vill jag lyfta fram goda exempel som mätning av elförbrukning i våra lotsbåtar, effektivisering av värmesystem och modernisering av ventilations-system på våra isbrytare. Ett utbytesprogram för övergång till LED-belysta farledsmarkeringar pågår och vi genomför också energieffektiviserande åtgärder i egna byggnader. Att Norrköpingskontoret är ett grönt kontor och fick den utmärkelsen 2015 är också någonting jag vill lyfta fram. Sjöfartsverkets utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung har dock ökat något under året, vilket huvudsakligen beror på tillfälliga



utbildningsinsatser i samband med att vi infört vårt nya helikoptersystem. Mer information och fler åtgärder kan du läsa om i redovisningen.

Sjöfartsverkets ambition är att möta alla kunder med respekt och erbjuda insyn i både verksamhet och i myndighetens beslut. Under 2015 var Sjöfartsverket föremål för en omfattande granskning rörande upphandlingen av våra räddningshelikoptrar; ett initiativ av SVT:s Uppdrag Granskning som ledde till utredningar hos både Konkurrensverket och Åklagarmyndigheten. Från ledningen kommer vi att fortsätta att diskutera och bemöta alla frågor som uppstår för att återfå fullt förtroende från våra medarbetare, kunder och övriga intressenter. Genom att växla mellan det proaktiva och det reaktiva ska vi skapa en långsiktigt hållbar kommunikation som starkt bidrar till att stärka vår trovärdighet och vårt varumärke.

Med utgångspunkt från Sjöfartsverkets ledande roll i det svenska maritima klustret, vill vi skapa förutsättningar för både affärsnytta och för samhällsnytta genom en proaktiv samverkan över gränserna. Med stöd av transparent kommunikation vill vi utveckla konkreta samarbetsformer

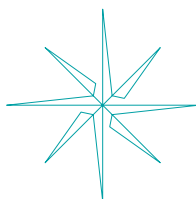
som ytterligare driver utvecklingen mot ett hållbart samhälle.

I syfte att möta de strukturella förändringarna i vår omvärld sjösatte Sjöfartsverket under 2015 en målbild för 2020 med en samlad handlingsplan för att få en ekonomi i balans under 2017. Under 2016 ser vi fram emot det fortsatta arbetet med att få handlingsplanen på plats. Stort fokus ligger därför nu, samt under de närmaste åren, på att identifiera effektiviseringspotential i samtliga verksamheter, och driva ett förbättringsarbete i synnerhet genom ny teknik, kompetensutveckling och bättre arbetsmetoder. Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi också våra kunder att stärka sin konkurrenskraft. Med ett hållbart samhälle i fokus kommer jag och alla mina medarbetare, med fortsatt engagemang, arbeta vidare under 2016 för att minska Sjöfartsverkets ”kölavtryck” – ett begrepp som myntades av en av de intressenter vi träffade under årets väsentlighetsanalys och som vi fått lov att använda i vår hållbarhetsredovisning.▲

Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör

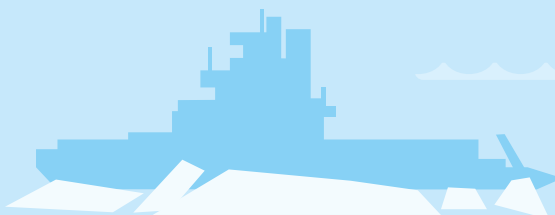


Foto: Ida Ling Flanagan

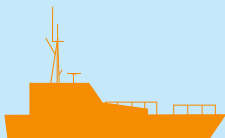


Snabba fakta om Sjöfartsverket

Att sjöfarten fungerar året runt är en förutsättning för att industrin i Sverige ska kunna producera och skicka ut varor via svenska hamnar.



5 isbrytare. Sjöfartsverket äger Oden, Ymer, Frej, Atle och Ale. Vid behov hyrs AHTS-fartyget Balder Viking in till vår isbrytjänst.



72 lotsbåtar
Mål 2017: 60 låtsbåtar

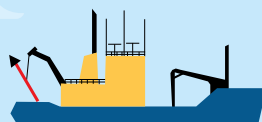
Äldsta lotsbåten från 1960-talet.
Nyaste lotsbåten byggd 2014.

Affärsidé

Ett affärsverk inom transportsektorn.

Vår affärsidé är att vara en modern serviceorganisation med unik sjöfartskompetens.

Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra.



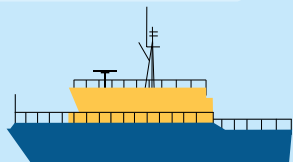
5 större arbetsfartyg: Baltica, Fyrbyggaren, Fyrbjörn, Polstjärnan och Scandica.

13 mindre arbetsfartyg: Arkö, Candela, Gina, Klippen, Sektor, Vilhelm Hansen, Älvbjörn m.fl.

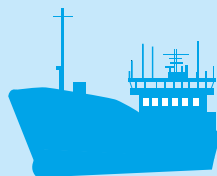


1 100 fyrar.

Sjöfartsverket ansvarar för underhållet. Av dessa drivs 50 procent av förnyelsebara energikällor, det vill säga sol och vind.



3 sjömättningsfartyg: Jacob Hägg, Anders Bure, Gustaf af Klint.



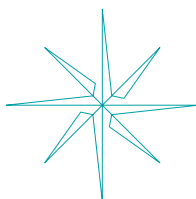
9 147 fartygsbesök per år av Sjöfartsverkets sjömansservice.



50 miljoner kronor ska årligen avsättas till Fol inom sjöfartsområdet.



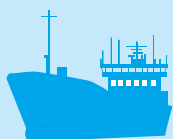
1000 sjöräddningsinsatser per år.



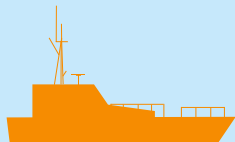
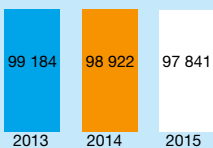
Organisation

Sjöfartsverkets regionala organisation är koncentrerad till den svenska kusten, Vätern (Trollhätte kanal), Vättern och Mälaren. Längs med kusten finns nio lotsområden: Luleå, Gävle, Stockholm, Södertälje, Kalmar, Malmö, Göteborg, Marstrand och Vätern/kana-len. I Göteborg finns sjö- och flygräddningscentralen.

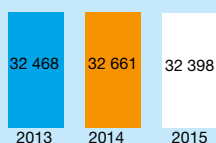
Den regionala SAR-verksamheten är indelad i 14 områden. Verksamheten med räddningshelikoptrar finns på fem baser runt om i landet: Umeå, Stockholm, Visby, Ronneby och Göteborg. I Malmö, Göteborg, Marstrand och Södertälje har vi trafikcentraler med funktioner för VTS, lotsplanering och Sweden Traffic. Sjöfartsverket har även verksamhet i Antwerpen (Belgien) genom vår verksamhet sjömansservice som i Sverige har sjömansklubbar i Göteborg, Stockholm och Malmö och Norrköping.



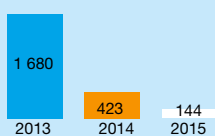
Antal fartygsanlöp



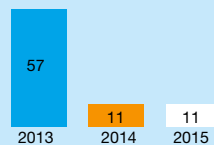
Antal lotsningar



Isbrytarassistans



Isbrytarbogsering



Omsättning, tkr
2 400 774

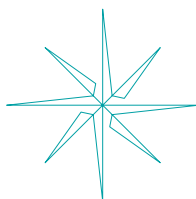
Tillgångar, tkr
3 697 038

Eget kapital, tkr
391 819

Skulder, tkr
3 305 219



1 167 anställda



Övergripande väsentliga aspekter

Politik för en hållbar utveckling

Inför budgetpropositionen för 2016 pekade regeringen i augusti 2015 ut klimatet som en av de tre största framtidsutmaningarna för Sverige ihop med jobb och utbildning. I augusti lanserade regeringen "En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö". Den maritima strategin poängterar behovet av en omställning till hållbara transporter, och farledsavgiften framhålls som ett verktyg som kan användas för att premiera miljöförbättrande åtgärder. Vidare framhåller strategin att innovation är nödvändigt för att stärka den maritima näringsens konkurrenskraft och även för att möta de samhällsutmaningar som det maritima området berörs av. Lighthouse, ett av Sjöfartsverkets många maritima partnerskap, omnämns som ett gott exempel på vad som behövs för att klara detta. Utvecklingen ska dessutom bidra till värdeskapande och en ökad hållbarhet – miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Sjöfartsverket pekas inte explicit ut i den maritima strategin men ansvarar för frågor som rör miljödifferenterade farledsavgifter, svarar för forskning och innovation som motiveras av Sjöfartsverkets uppgifter och tillhandahåller ett system för harmonisering och samordning av rapporteringsformaliteter (Maritime Single Window) - verktyg som bidrar till att upprätthålla en politik för en hållbar utveckling.

Näringsdepartementet. Verksamheten fastställs av regeringen i förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Myndigheten bidrar till att de av riksdagen beslutade transport- och näringspolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under detta mål har riksdagen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet och hälsa, samt generationsmål för miljö och miljö kvalitet. Sjöfartsverket ska verka för att generationsmålet nås och myndigheten ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

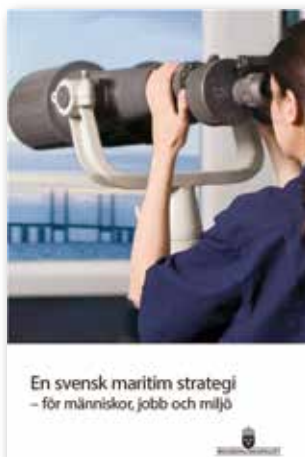
Sjöfartsverkets kärnverksamhet utgörs av farledshållning, isbrytning, sjögeografisk information, sjötrafikinformation, lotsning, sjö- och flygräddning samt specifika myndighetsuppgifter som bl.a. omfattar att leverera underlag och beslut, forskning och innovation samt sjömansservice.

Utöver ovanstående kärnverksamhet tillkommer ett antal **strategiska stödfunktioner** som i huvudsak avser administration och rederiverksamhet.

Sjöfartsverkets uppdrag

Omkring 90 procent av alla varor och råvaror transporteras till och från Sverige sjövägen. Sjöfartsverkets uppdrag är att tillhandahålla farleder och sjögeografisk information, att lotsa fartyg till och från hamn, att se till att det finns väl fungerande system för att navigera rätt och undvika olyckor, att hålla hamnarna vinteröppna i hela landet och att bistå den som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften. Sjöfartsverket säkerställer att sjöfarten kan pågå dygnet runt, året om.

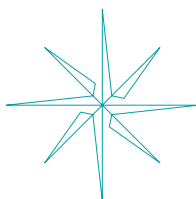
Myndigheten är ett tjänsteproducerande af-färsverk inom transportsektorn och lyder under



Regeringens vision för utveckling av de maritima näringarna

Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.

www.regeringen.se



Hållbarhetsstyrning

Sjöfartsverket är en engagerad aktör i arbetet för en hållbar sjöfart. Myndigheten har formulerat en vision, Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap, för att sätta sjöfarten på transportkartan vilket verket bidrar till genom att erbjuda effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Inom Sjöfartsverkets unika kompetensområde följer myndigheten upp hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen, ger råd och stöd och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Den övergripande styrningen av Sjöfartsverkets hållbarhetsarbete klargörs i vår verksamhetspolicy och hållbarhetsstrategi. I den senare förtydligar myndigheten hur vi ska verka för att uppnå de långsiktiga hållbarhetsmål som Sjöfartsverkets ledning

fattat beslut om. Vår strategi för hållbarhet uppdateras löpande i verkets treårsplaner.

Sjöfartsverkets strategiska och taktiska verksamhetsmål tar avstamp i de tre hållbarhetsdimensionerna.



Social hållbarhet

Vi värnar om våra medmänniskors välbefinnande och utveckling genom att bedriva en säker verksamhet som vilar på sund värdegrund.

Vi arbetar för en säkrare och mer tillgänglig sjöfart.

Vi har kompetenta, friska och motiverade medarbetare samt en god och säker arbetsmiljö.

Vi har ett professionellt, öppet och engagerat ledarskap och medarbetarskap.



Ekologisk hållbarhet

Vi verkar för minskad klimat- och miljöpåverkan genom en säker och hållbar sjöfart.

Vi minskar resursförbrukningen genom effektiv resursanvändning.

Vi arbetar effektivt för att minska utsläppen från vår egen verksamhet.

Vi strävar efter en minskad miljöbelastning från sjöfarten.



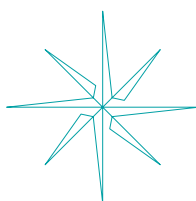
Ekonomisk hållbarhet

Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi våra kunder att stärka sin konkurrenskraft.

Vi fokuserar på våra kunders behov.

Vi har en ekonomi i balans.

Vi har en effektiv verksamhet.



Myndighetens styrmodell är baserad på balanserade styrkort; en mål- och resultatorienterad inriktning där utgångspunkten är att perspektiv av strategisk vikt för verksamheten följs upp löpande och vägleder oss att sätta prioriterade och mätbara mål. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag och operativa mål.

Sjöfartsverket strategi för hållbarhet omfattar nedanstående mål.



Social Hållbarhet

Sjukfrånvaro maximalt 3 procent.

Nollvision för arbetsplatsolyckor och arbetsrelaterad sjukdom.



Ekologisk hållbarhet

Minska elförbrukningen med 25 procent.

Minska utsläppen av koldioxid med 10 procent.

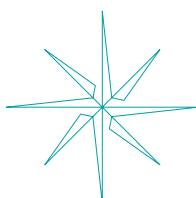
2012-2023 mätt som medelvärdet av utfallen för de föregående fem åren.



Ekonomisk hållbarhet

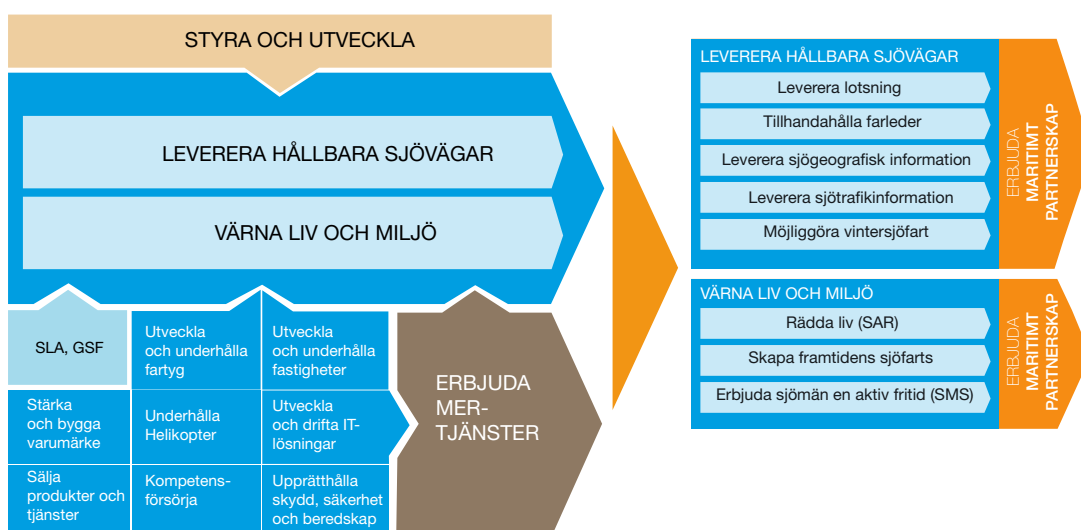
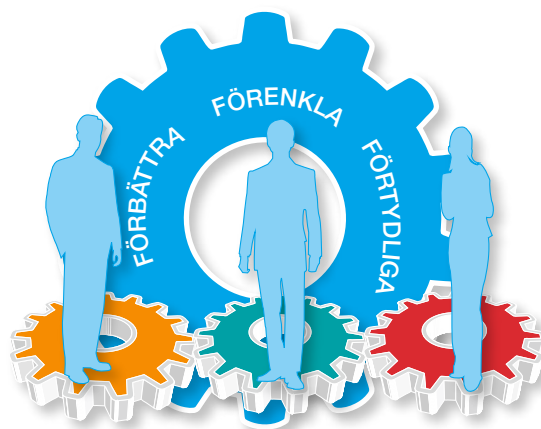
Målet med räntabilitet är att resultatet efter skatt-
motsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat
 eget kapital under en konjunkturcykel.

Soliditet lägst 25 procent som långsiktigt mål.



Ledningssystem för utveckling och stöd

Sjöfartsverket arbetar i en matrisorganisation och myndighetens ledningssystem beskriver hur vi sätter mål, arbetar och följer upp verksamheten. Detta sker i enlighet med de krav som ställs på verksamheten i form av lagstiftning, ägarkrav, kunddialog mm. Att arbeta med ständiga förbättringar är en naturlig del av vår verksamhet – förbättra, förenkla och förtydliga. Målsättningen är en modern och ändamålsenlig styrning av verksamheten. Med utgångspunkt i våra huvudprocesser, tillika kärnverksamhet, ska fokus ligga på hur vi arbetar och att vi arbetar med rätt saker.

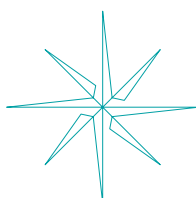


Under 2015 har Sjöfartsverket fortsatt att förbättra myndighetens ledningssystem. Verket står väl rustat inför nya krav i standarderna ISO 9001 och ISO 14 001. Det har vi kunnat bekräfta efter att ha genomfört den GAP-analys som våra externrevisorer ställt krav på Sjöfartsverket att genomföra.

Under året har vi påbörjat arbetet med att integrera arbetsmiljöledning (OSHAS 18 001) och informationssäkerhet (ISO 27 001) i vårt ledningssystem. 2016 ska ägnas åt fortsatt

implementering och utbildning av dessa nya standarder, vilket blir nästa års utmaning.

Vårt system för förbättringsarbete (C2) har under året utvecklats för att underlätta inlämning av förslag, via förenklade formulär och tydligare ingångar. Insatser har också skett för att minimera tiden från inlämnat förslag till att beslut har fattats om det ska genomföras eller läggas ner. Våra insatser har resulterat i en halvering av tiden för detta.



I vår värdekedja sammanfattas våra processer inklusive nyckelfrågor.

VISION: SÄKRA SJÖVÄGAR I EN HÅLLBAR FRAMTID GENOM MARITIMT PARTNERSKA

LEVERERA LOTSNING

Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlöp till hamn.

TILLHANDAHÅLLA FARLEDER

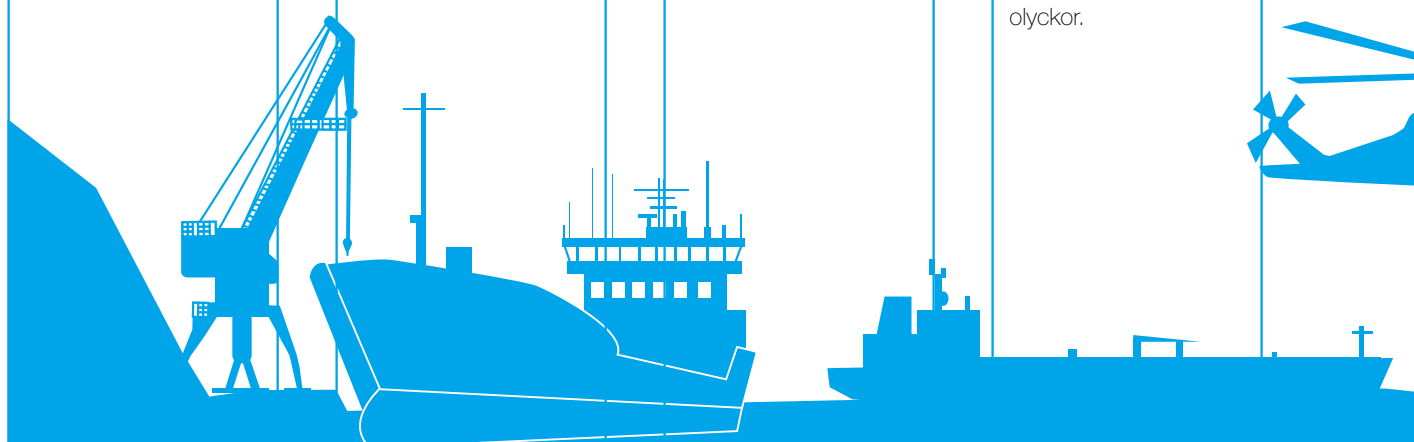
Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.

LEVERERA SJÖGEOGRAFISK INFORMATION

Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.

LEVERERA SJÖTRAFIKINFORMATION

Vi förser sjöfarten och samhället med information och assistans för att säkra transportflöden och förhindra olyckor.



Nyckelfrågor i värdekedjan

Säker sjöfart.

Minskad el- och bränsleförbrukning.

Teknisk strategi.

Prioriterade sjöfartsprojekt.

Säkra farleder förebygger olyckor och bidrar till hållbar miljö.

Utveckling av geodatatjänster för både affärsintresse och samhällets behov.

Samordningsansvar för sjömätning.

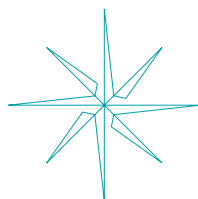
Effektiv rapportering och kundsupport i MSW och i SSNS.

Kortare ledtider för informationsspridning.

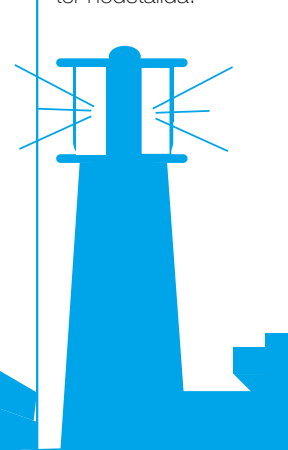
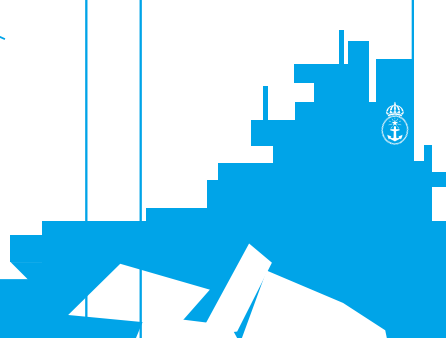
Enklare anlöpsprocess.

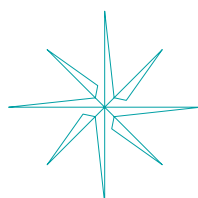
Utökade operativa samarbeten.

Leverera hållbara sjövägar



P

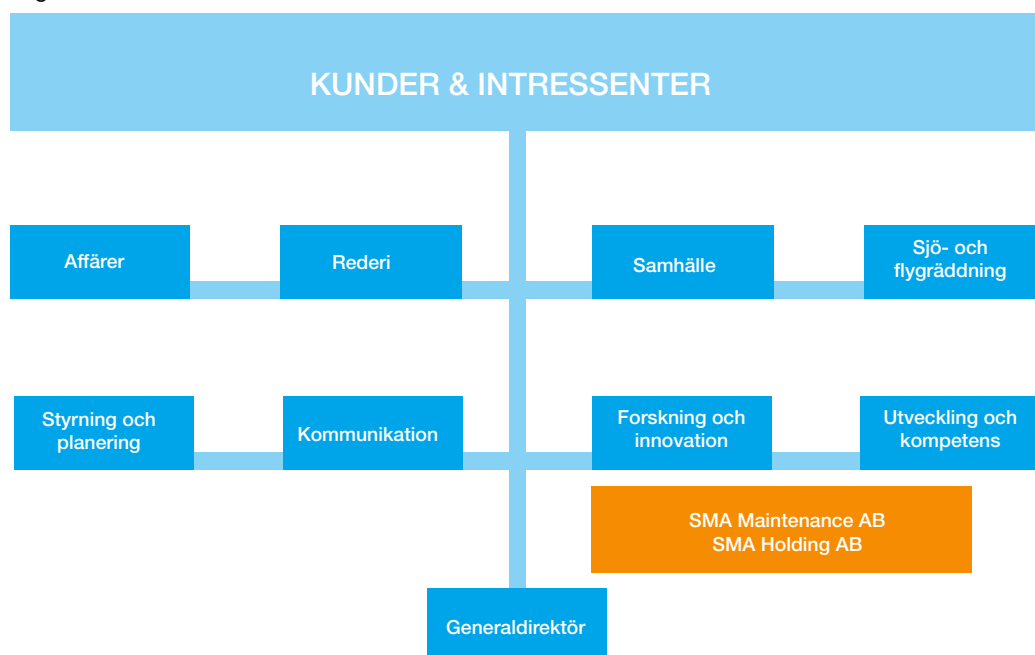
MÖJLIGGÖRA VINTERSJÖFART	RÄDDA LIV	SKAPA FRAMTIDENS SJÖFART	ERBJUDA SJÖMÄN EN AKTIV FRITID
Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg. 	Search and Rescue (SAR) för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda. 	Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället. 	Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss.
Emissioner. Minskad el- och bränsleförbrukning. Nära samarbete med Finland.	Helikopterverksamhet i egen regi. Utvecklad samverkan för ett effektivt och tillförlitligt räddningssystem.	Nytt miljödifferenserat avgiftssystem och omvärldsanalys. Fol med fokus på säkra och effektiva sjövägar.	Utveckla nya och befintliga samarbeten. Kundenkäter utvecklar verksamhet. Service på fler orter. Minskad el- och bränsleförbrukning.
Värna om liv och miljö			



I vår verksamhet utgår vi från kundernas och intressenternas behov. Det innebär att vi ständigt utvecklar vår verksamhet och bidrar till sjöfartsnäringens utveckling för att främja framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle.

Sjöfartsverket

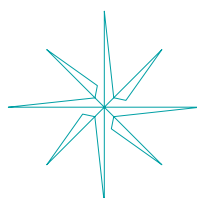
Organisation 2015



Engagemang genom dialog

Sjöfartsverkets ambition är att möta alla kunder med respekt och erbjuda insyn i både verksamhet och i myndighetens beslut. Under året la Sjöfartsverket ner mycket arbete på att informera våra kunder och intressenter i samband med TV-programmet Uppdrag Granskning:s kritik av inköp av ett nytt räddningshelikoptersystem (AW139).

För Sjöfartsverket är det viktigt att föra en öppen och konstruktiv dialog med våra kunder och intressenter. Med stöd av transparent kommunikation vill vi utveckla konkreta samarbetsformer som ytterligare kan driva utvecklingen för ett hållbart samhälle. För att säkerställa att så sker, bjuder vi in kunder och intressenter till Sjöfartsverket två gånger per år för att diskutera övergripande frågor som rör den maritima näringen. Under 2015 bytte vi namn på det som kallades kundråd till branschråd. Detta för att ytterligare förstärka syftet att tillsammans skapa hållbara lösningar - gärna genom maritimt partnerskap.



Olika grupper har olika behov av kommunikation. För att säkerställa att Sjöfartsverket når de vi behöver nå, delar vi in Sjöfartsverkets målgrupper för kommunikation i fem grupper.



Kommunikationen med Sjöfartsverkets kunder sker också via nyhetsbrev, personliga möten och regionala träffar som varje affärsområde ansvarar för. Media är också en indirekt kommunikationskanal som når våra kunder. Därför jobbar Sjöfartsverket proaktivt med media och försöker lyfta fram alla de bra exempel som finns, ofta i samarbete med våra kunder.

Kundkontakter			
	2015	2014	2013
Branschråd (f.d. kundråd)	2	2	2
Nyhetsbrev	8	8	9

Varje år mäter vi genomslaget i medierna genom ett så kallat medieindex. Indexet kan i praktiken endast användas för att jämföra olika perioder med varandra. Medieindexet för 2015 var 321,7. Det ska jämföras med 807,5 för 2014 och 1120,5 för 2013. Trots att Sjöfartsverket försökt att nyansera den negativa publiciteten som följde av Uppdrag Granskningens två reportage under året och de granskningar som följde efter det (Konkurrensverket, Åklagarmyndigheten, Justitiekanslern och Justitieombudsmannen), slutade indexet på hälften av resultatet för 2014. Efter som Sjöfartsverket fortfarande saknar resultat

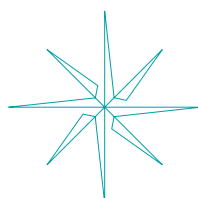
från alla undersökningar, har myndigheten haft svårt att nå ut med sin bild av händelsen.

Antalet artiklar som nämnde Sjöfartsverket under året var 2100, jämfört med 2 318 för år 2014. Mängden artiklar ligger på en för Sjöfartsverkets del jämförelsevis hög nivå, delvis beroende på att Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddning fortsatt har tydliggjorts i samband med flertalet räddningsinsatser. Spridningen av händelser och ämnesområden där Sjöfartsverket nämnts har varit förhållandevis bred under året. Förutom sjö- och flygräddningsinsatser har även isbrytning, fyrrar, ny broförbindelse över Göta älv i Göteborg, inventeringen av miljöfarliga vrak samt falska nödraketer på nyår tagit plats i medierna.

Vartannat år genomför Sjöfartsverket kundundersökningar då vi bland annat mäter nöjdhetsindex (NKI). I slutet av 2014 genomfördes en kundundersökning hos de som beställer våra lotsningstjänster. Kundsynpunkter omhändertogs systematiskt i Sjöfartsverkets system för förbättringsarbete (C2) och inom varje lotsområde upprättas en handlingsplan för hur Sjöfartsverket ska utveckla rutiner, tjänster och produkter.

2016 är det dags för en ny kundundersökning och ambitionen är att hitta en metod, i stil med NKI, som är jämförbar med andra företag/myndigheter.

- Kunder som beställer våra lotsningstjänster är mest nöjda med Sjöfartsverkets bemötande och tillgänglighet.
- Den största förbättringspotentialen tycker de tillfrågade att det finns inom områdena information, rutiner och kortare tid för beställning av lotsning.
- I varje lotsområde ansvarar lotsområdeschefen för kundkontakterna tillsammans med regionala koordinators vad gäller infrastruktur.

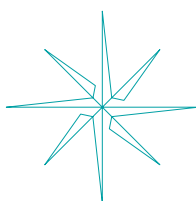




Trollhätte kanal sommaren 2015.
Foto: Per Lagerström.

Nöjda kunder i Trollhättan

Under juli genomfördes en kundenkät bland fritidsbåtarna i Trollhättan. Resultatet visar att våra fritidsbåtskunder blir alltmer nöjda. Trollhätte kanals ställplats för husbilar är också något som är uppskattat hos kunderna, särskilt efter att platsen har rustats upp med både el och vatten samt tömning för avloppsvatten. Ytterligare faktorer som undersöktes var bland annat trafikinformation, väntetider och öppettider där samtliga värden har förbättrats jämfört med 2013. Sjöfartsverket arbetar ständigt med att utveckla Trollhätte kanal så att färden på kanalen ska bli en sjösäker, miljövänlig och inte minst en trevlig upplevelse.



Väsentlighetsanalys

Med intressentdialoger som utgångspunkt har Sjöfartsverket under 2015 infriat löftet i myndighetens förra hållbarhetsredovisning om att genomföra en väsentlighetsanalys. Vi valde att träffa våra viktigaste externa kunder och intressenter genom representanter för skeppsmäklare, redare, hamnar, näringsliv, akademien, miljöorganisationer och fackliga företrädare. Vi bjöd in femton och träffade tio.

Dialogerna om vårt hållbarhetsarbete visade sig uppskattas mycket. Våra kunder anser att vår redovisning bör tydliggöra den samhällsnytta som Sjöfartsverkets verksamhet skapar. Årets hållbarhetsredovisning framhäver därför de delar av vår verksamhet som våra kunder har efterfrågat. Som ett led i att ytterligare stärka sjöfartens möjligheter att verka för ett hållbart Sverige kan synpunkterna från våra kunder och intressenter bidra till att justera Sjöfartsverkets kort- och långsiktiga mål, som genomgående baseras på de tre hållbarhetsdimensionerna.

Väsentlighetsanalys 2016 med fokus på kundrelationer

Vår ambition är att regelbundet genomföra intressentanalyser om vårt hållbarhetsarbete och därmed, tillsammans med våra kunder, ytterligare förtydliga det som är väsentligt att redovisa liksom vilka kommunikationskanaler som kan vara lämpligast att använda. Sjöfartsverket har som målsättning att under 2016 se över vår process för kundrelationer och säkerställa att myndigheten gör rätt saker, vid rätt tidpunkt som gynnar samverkan. ▲

Resultat väsentlighetsanalys

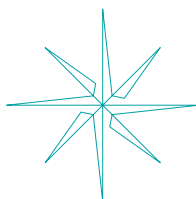
Styrkor

- Att vi redan i dag redovisar vårt hållbarhetsarbete.
- Att vi har en dialog med våra kunder om vårt hållbarhetsarbete.
- Bra balans mellan de tre hållbarhetsdimensionerna.
- Tilltalande layout.

Utvecklingsområden

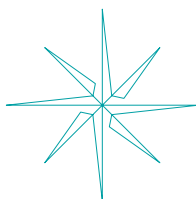
- Tydligare kommunikation eftersom många inte känner till vårt hållbarhetsarbete.
- Tydliggör vår styrmodell i relation till de mätbara mål vi redovisar och tydliggör hur vi uppnår våra mål.
- Tydliggör den samhällsnytta Sjöfartsverkets verksamhet skapar.
- Skapa incitament för ett hållbart samhälle med stöd av vår avgiftsmodell.

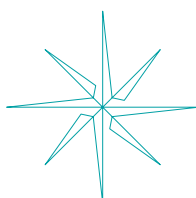
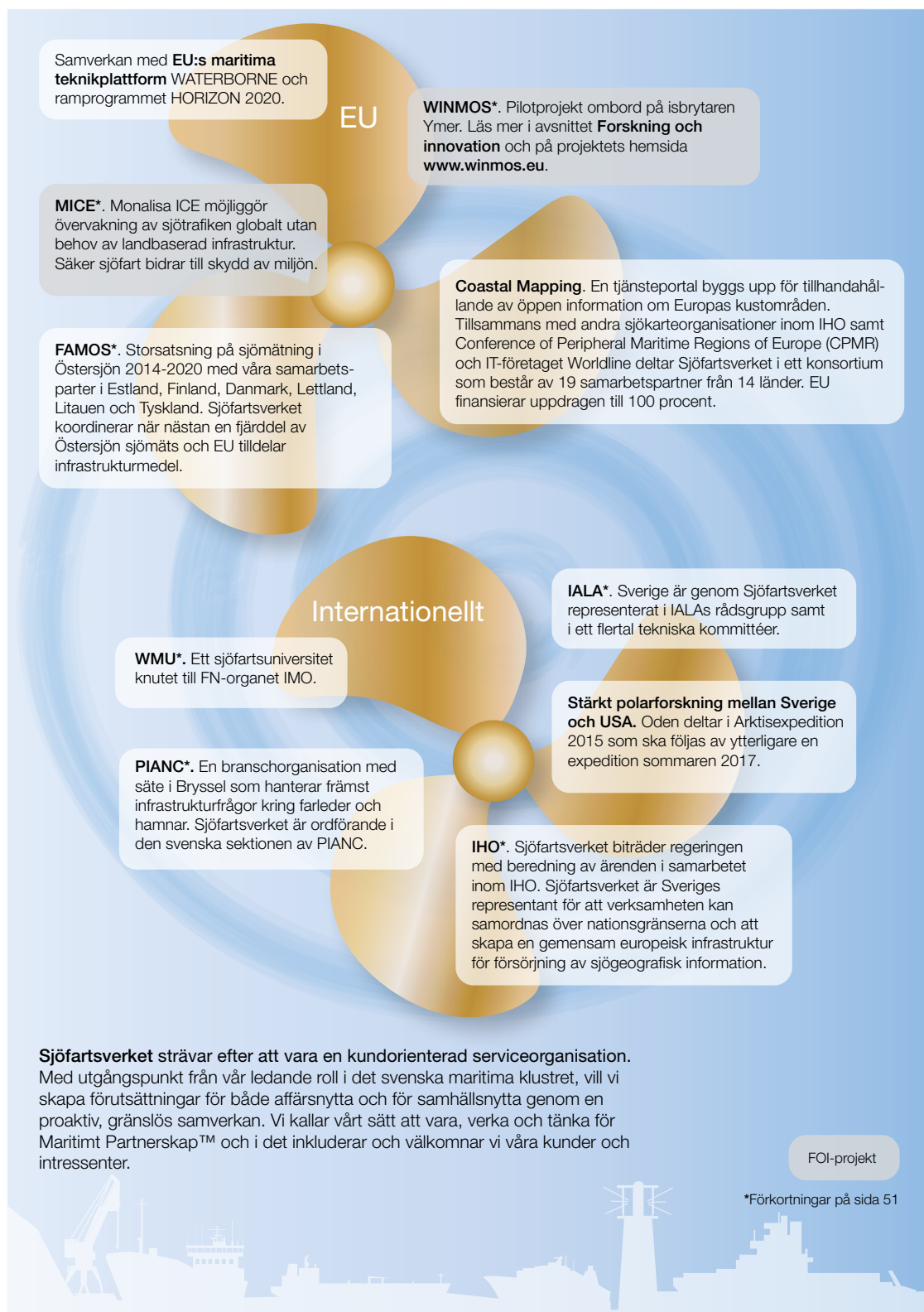
Processen för analys och urval av aspekter har inte skett i den utsträckning att Sjöfartsverket kan göra anspråk på att fullt ut uppfylla de kriterier som ställs i GRI-ramverket.



Maritima partnerskap

Sjöfartsverket presenterar här ett axplock av de maritima partnerskap som är aktuella under innevarande år. ▲







Social hållbarhet

Specifika väsentliga aspekter

För att uppnå Sjöfartsverkets sociala hållbarhetsmål är det viktigt att vi ständigt förbättrar våra arbetsförhållanden och arbetsvillkor. Det är den väsentliga aspekt som både Sjöfartsverket och våra kunder identifierat vara av störst vikt.

De väsentlighetsanalyser som genomförts under året visar att våra kunder efterfrågar uppgifter om arbetsförhållanden och arbetsvillkor. Aspekter som kunder och intressenter framhåvt som viktiga för Sjöfartsverkets sociala hållbarhetsarbete är kompetensförsörjning, praktikmöjligheter och värdegrund/jämställdhet/mångfald. Sjöfartsverket beaktar detta resultat och i år redovisar vi inte uppgifter om anställning som innebär hög risk för sjukdom och inte heller löneskillnader mellan män och kvinnor, vilket framgår av vårt GRI-index.

Måloppfyllelse

Vi arbetar för en säkrare och mer tillgänglig sjöfart

Sjöfartsverket har en unik sjöfartskompetens. Hos oss finns många olika yrkesgrupper som tillsammans bidrar till samhällsnytta. Genom myndighetens lotsningsverksamhet tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens med lokal kunskap och hög tillgänglighet. Sjöfartsverket arbetar för att nödvändiga infrastrukturprojekt för sjöfarten finns med i kommande nationella planer för infrastruktur. Sjöfartsverket ska säkerställa beskrivningen av sjövägarna för kommersiell sjöfart och samtidigt beakta fiske- och fritidsbåtstrafikens behov. Sjötrafikinformation är en viktig del i myndighetens uppdrag att tillgodose kraven på hög sjösäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet.

Vad gäller sjösäkerhet är Sjöfartsverket som statlig redare inte tillsynspliktigt. Rederiet har en kompetent och välutbildad personal, men har

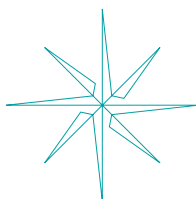
valt att som en ytterligare säkerhetsåtgärd stå under Transportstyrelsens tillsyn på sina fartyg. I fråga om bemanning och utrustning lever Sjöfartsverket upp till de krav som ställs på motsvarande privatägda fartyg. Vi tillämpar även den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code), vars syfte är att förbättra säkerhetsorganisationen ombord och förhindra förorening av den marina miljön; detta för att vi vill visa att vi bedriver ett hållbarhetsarbete i framkant.

Sjöfartsverkets taktiska sociala hållbarhetsmål

- Vi arbetar för en säkrare och mer tillgänglig sjöfart.
- Vi har kompetenta, friska och motiverade medarbetare samt en god och säker arbetsmiljö.
- Vi har ett professionellt, öppet och engagerat ledarskap och medarbetarskap.

Taktiskt mål

I flygverksamheten bedriver vi ett systematiskt flygsäkerhetsarbete och strävar efter en väl fungerande säkerhetskultur. Vi sätter alltid flygsäkerheten främst och ser mänskliga faktorer och kommunikation enligt CRM-modellen som vitala delar för att uppnå en säker och effektiv flygverksamhet. Alla som arbetar i eller i nära anslutning till flygverksamheten deltar därför i lämpliga utbildningsprogram i syfte att erhålla och behålla relevant kunskap, förmåga och säkerhetsattityd. Vi har fastställt mätbara flygsäkerhetskrav som möjliggör uppföljning av faktiskt utfall mot våra mål. Vi uppmanar alla anställda inom flygverksamheten att rapportera avvikelser från våra krav och procedurer i våra rapporteringssystem och att aktivt bidra till att förbättra flygsäkerheten. All flygning planeras och utförs i enlighet med etablerade rutiner som är baserade på myndighetskrav, tillverkarens



instruktioner, Sjöfartsverkets krav samt en god flygsäkerhetskultur. All flygning utförs med luftvärdiga helikoptrar och all personal och utrustning ska verka i enlighet med tillämpliga myndighets- och verksamhetskrav.

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom ledningskompetens, kärnkompetens och stödkompetens. I slutet av året arbetade 7 procent (7 år 2014) inom ledningskompetens, 80 procent (80 år 2014) inom kärnkompetens

och 13 procent (13 år 2014) inom stödkompetens. Under året har vi rekryterat 84 personer (tabell 1 och 2) och vid årets slut var det totala antalet anställda 1 167 (1 156 år 2014). Personalomsättningen under 2015 var 7 procent, precis som föregående år.

Pensionsavgångar stod för 54 procent av den totala mängden medarbetare som avslutade sin anställning (tabell 3 och 4).

Tabell 1: Antal nyanställningar fördelat på ålder och kön (LA1).

	<30	30-40	41-49	>49	Totalt
Kvinnor	4	11	7	2	24
Män	11	23	20	6	60
Totalt	15	34	27	8	84

Tabell 3: Antal personer som har avslutat sin anställning fördelat på ålder och kön (LA1).

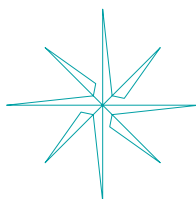
	<30	30-40	41-49	>49	Totalt
Kvinnor	1	2	7	7	17
Män		10	11	38	59
Totalt	1	12	18	45	76

Tabell 2: Antal nyanställningar fördelat på ålder och län (LA1).

Län	<30	30-40	41-49	>49	Totalt
Blekinge				1	1
Kalmar		1			1
Norrbottn				1	1
Skåne	1	3	1	1	6
Stockholm	4	3	7	2	16
Västerbotten		1			1
Västernorrland		1			1
Västra Götaland	4	15	10	1	30
Östergötland	6	10	9	2	27
Totalt	15	34	27	8	84

Tabell 4: Antal personer som har avslutat sin anställning fördelat på ålder och län (LA1).

Län	<30	30-40	41-49	>49	Totalt
Blekinge				1	1
Gävleborg				1	1
Kalmar				1	1
Norrbottn				1	1
Skåne		1		4	5
Stockholm		1	4	15	20
Södermanland				2	2
Västerbotten			1	2	3
Västernorrland				1	1
Västra Götaland	1	5	6	10	22
Östergötland		5	7	7	19
Totalt	1	12	18	45	76





Räddningshelikopter AW139.
Foto: Patrik Nilsson

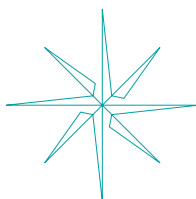
Det finns flera utmaningar när det handlar om att säkerställa morgondagens kompetensförsörjning. Nautiker, ingenjörer och tekniker utgör stora delar av Sjöfartsverkets kärnkompetens. Det är yrkesgrupper vars arbetsmarknadssituation medför en viss problematik när det gäller Sjöfartsverkets kompetensförsörjning på sikt. De kommande tre åren kommer cirka 30 lotsar att gå i pension och förmågan att hitta kompetens från en sviktande rekryteringsbas blir därför avgörande. Samma antal gäller även för yrkesgruppen båtmän.

För att tillgodose vår framtida kompetensförsörjning marknadsför Sjöfartsverket sig vid lärosäten och i sociala medier. Myndigheten har även utvecklat sina möjligheter att erbjuda examensarbeten och praktikplatser. Sjöfartsverket har som mål att ta emot minst 20 examensarbeten, uppsatser eller praktikanter per år. Under 2015 har vi uppnått målet. Utöver detta har vi även

erbjudit 18 praktikplatser på våra isbrytare. Vår utmaning framöver är att bli bättre på att erbjuda praktikplatser inom ramen för Tekniksprånget och Praktikantprogrammet.

Tekniksprångets undersökning: anställningstrygghet och balans i livet viktigast för unga

Projektet Tekniksprånget drivs av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) i samarbete med regering och näringsliv. I samband med ansökan till projektet besvarar ungdomarna ett antal karriärfrågor. På frågan vad de tror kommer vara viktigast i deras framtida karriär toppar "balans mellan arbete och privatliv" och "en trygg anställning". Minst viktigt anses en chefsroll vara, följt av hög lön.



Vi har kompetenta, friska och motiverade medarbetare samt en god och säker arbetsmiljö

Taktiskt mål

För att få kompetenta, friska och motiverade medarbetare arbetar vi med att ständigt utveckla vårt hälsofrämjande arbete, vilket innefattar bland annat kompetensutveckling, friskvård, arbetsmiljö och värdegrund.

Kompetensutveckling

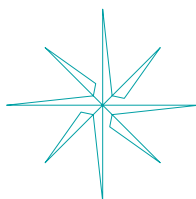
Sjöfartsverket arrangerar egna utbildningar för att kompetensutveckla medarbetare inom flera olika områden. Ett arbete har påbörjats med att effektivisera och kvalitetssäkra vår utbildningsverksamhet. På så vis säkerställer Sjöfartsverket att alla våra utbildningar genererar rätt kompetens och bättre kvalitet för våra externa kunder. Under året har vi kompetensutvecklat ca 100 chefer och medarbetare inom krisstöd, vilket är en viktig del i vårt hälsofrämjande arbete. Vidare har cirka 100 medarbetare hittills fått utbildning inom ramen för STWC Manila, som är en utbildning för att vår personal ska uppnå kraven som ställs internationellt på sjögående folk.

Alla tillsvidareanställda på Sjöfartsverket kan ansöka om bidrag från Trygghetsfonden. Kompetensutvecklingsinsatser via Trygghetsfonden breddar individens kompetens och bidrar till att personen blir mer anställningsbar på arbetsmarknaden. Trygghetsfonden har under 2015 fått in 145 ansökningar, vilket är något fler än föregående år. Av dessa blev 122 ansökningar beviljade.

Beroende på befattning behöver sjömän vissa behörighetsbevis eller certifikat för att få tjänstgöra. Detta regleras av STCW-konventionen, som reglerar de nautiska behörigheterna för sjöfolk som arbetar i oceanfart eller fjärrtrafik.

För cirka sex år sedan beslutade IMO att en fullständig revision av International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) skulle inledas. Orsaken till detta var att fartygens tekniska utveckling i viss mån försvagat konventionen och att ytterligare behov av utbildning i säkerhet och sjöfartsskydd är nödvändig. Den reviderade STCW-konventionen beslutades 2010 vid en diplomatkonferens i Manila, Filippinerna. Den kom där av att erhålla namnet STCW Manila.

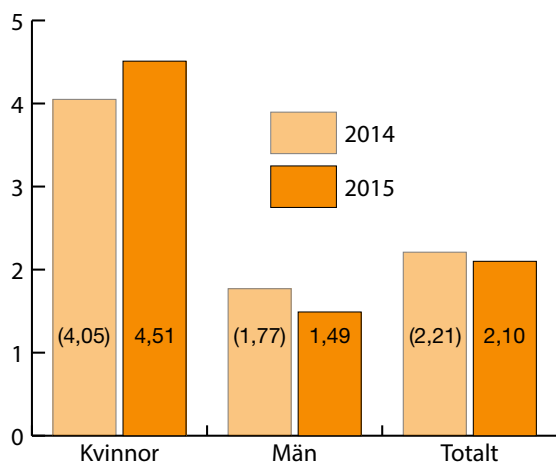
Efter 31 december 2016 ska behörighetsbevis och certifikat vara utfärdade i enlighet med STCW Manila. En utbytestfas har pågått internationellt sedan 2012 och Sjöfartsverkets sjögående personal ska ha uppnått kraven då de nya reglerna träder i kraft.



Friskvård

Ett av Sjöfartsverkets långsiktiga mål är att sjukfrånvaron inte ska överstiga 3 procent. Sjukfrånvaron för 2015 var 2,10 procent, vilket kan betraktas som låg. Kvinnornas sjukfrånvaro är fortfarande högre än männens (figur 1). I syfte att främja god hälsa har vi arrangerat ett antal friskvårdssatsningar såsom löpträning och ett frukostseminarium om mobbning i arbetslivet, både för att stärka den fysiska såväl som den psykiska hälsan.

Figur 1: Sjukfrånvaro i procent (LA6).

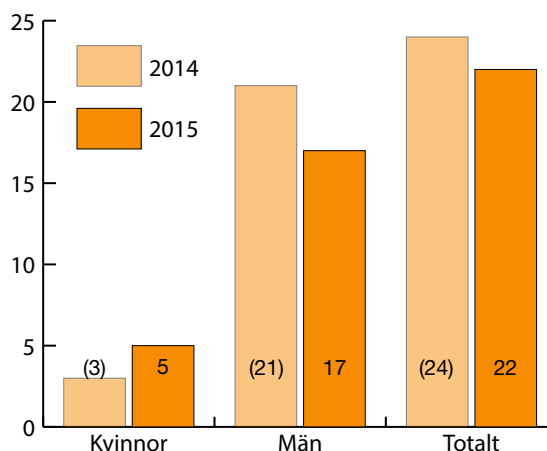


Föregående års statistik är angiven inom parentes.

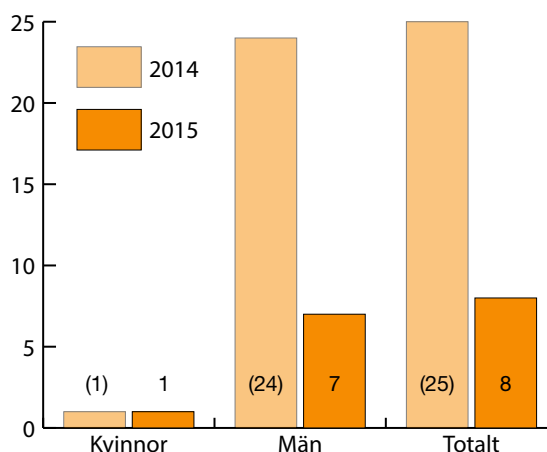
Arbetsmiljö

På Sjöfartsverket har vi nollvision vad gäller arbetsplatsolyckor. För att förhindra att olyckor inträffar uppmanar vi våra medarbetare att rapportera tillbud och observationer. Under 2015 har 22 arbetsskador, 8 tillbud anmälts, vilket är färre än föregående år (figur 2 och 3). Därutöver anmäldes totalt 23 s.k. arbetsmiljöobservationer (12 år 2014). De flesta rapporterade skador, tillbud och observationer sker inom kärnverksamheten och är ofta kopplade till farledsarbeten och bordningar.

Figur 2: Antal arbetsskador (LA7).

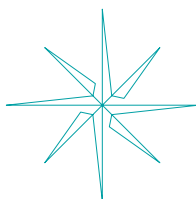


Figur 3: Antal tillbud (LA7).



Jämställdhet och mångfald är en del av vår värdegrund

Sjöfartsverket har som målsättning att ha en hälsofrämjande organisation där alla behandlas på lika villkor och där ingen känner sig kränkt. Det innebär att myndigheten har nolltolerans även mot alla former av kränkningar. Som en del av vårt pågående värdegrundsarbete har vi under hösten 2015 haft ett jämställdhets- och mångfaldstema som syftade till att kompetensutveckla våra anställda inom detta område. Vi har bland annat arrangerat ett seminarium och publicerat artiklar om temat på Sjöfartsverkets intranät. Den utmaning myndigheten står inför är att utveckla vårt arbete vad gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.



Likt tidigare år har Sjöfartsverket en personalfördelning bestående av 20 procent kvinnor och 80 procent män. Kvinnorna arbetar främst inom stödfunktionerna medan männen finns i kärnverksamheten och på ledande befattningar (tabell 5, 6 och 7). Målet är att Sjöfartsverket 2017 ska ha 30 procent kvinnor i ledande befattningar och 17 procent kvinnor i kärnverksamheten. Detta är en utmaning eftersom det är få kvinnor som söker våra nautiska och tekniska tjänster. För att lyckas med detta måste vi bland annat fortsätta vår marknadsföring i sociala medier och skolor, samt fortsätta kompetensutveckla ledare och medarbetare inom jämställdhets- och mångfaldsfrågor.

Tabell 5: Sjöfartsverkets ledningsgrupp 2015 redovisat på kön och ålderskategori (LA12). Angivet i antal och i procent.

	Kvinnor	Män	Totalt
20-45	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
46-	4 (50 %)	4 (50 %)	8 (100 %)
Totalt	4 (50 %)	4 (50 %)	8 (100 %)

Tabell 6: Sjöfartsverkets anställda 2015 redovisat på kompetenskategori och kön (LA12). Angivet i antal och i procent.

	Ledningskompetens	Kärnkompetens	Stöd-kompetens	Totalt 2015
Kvinnor	18 (2 %)	109 (9 %)	91 (8 %)	221 (19 %)
Män	66 (6 %)	806 (70 %)	63 (5 %)	946 (81 %)
Totalt	84 (7 %)	915 (80 %)	154 (13 %)	1 167 (100 %)

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats.

Tabell 7: Sjöfartsverkets anställda 2015 redovisat på kompetenskategori och ålder (LA12). Angivet i antal och i procent.

	Ledningskompetens	Kärnkompetens	Stöd-kompetens	Totalt 2015
-40	0 (0 %)	35 (3 %)	13 (1 %)	53 (4 %)
41-54	10 (1 %)	184 (16 %)	28 (2 %)	227 (19 %)
55-59	35 (3 %)	272 (24 %)	46 (4 %)	356 (31 %)
60-	39 (3 %)	424 (37 %)	67 (6 %)	531 (46 %)
Totalt	84 (7 %)	915 (80 %)	154 (13 %)	1 167 (100 %)

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats.

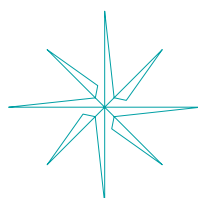
Vi har ett professionellt, öppet och engagerat ledarskap och medarbetarskap

Taktiskt mål

Genom att utveckla ett ledarskap och medarbetarskap som vilar på en sund värdegrund skapar vi en organisation som främjar nytänkande och utveckling, vilket är viktigt för att Sjöfartsverket ska kunna tillmötesgå kunders och intressenters behov idag och i framtiden. Med anledning av det har myndigheten förtydligat sina taktiska mål för social hållbarhet som nu innefattar både ledarskap och medarbetarskap.

Sjöfartsverket har som mål att ha ett ledarindex och medarbetarindex på minst 4,0. Medarbetarundersökningen 2015 visade att ledarindex låg på 3,6 medan medarbetarindex var 3,8. Vidare har Sjöfartsverket som mål att ha ett MMI (motiverad medarbetarindex) på minst 80. I dagsläget ligger det på 72. För att uppnå målen kommer alla avdelningar att arbeta med handlingsplaner för att utveckla samspelet mellan ledarskap och medarbetarskap i arbetsgrupperna.

Under året har vi tagit fram en ny ledarskapsprocess som baseras på ett coachande och kommunikativt ledarskap. Sjöfartsverket har även påbörjat ett arbete med att stärka medarbetarskapet, vilket är ett av myndighetens fokusområden 2016. Under året har vi bland annat arrangerat en workshop med arbetstagar- och arbetsgivarrepresentanter på temat hur Sjöfartsverket ska arbeta vidare med medarbetarskap. Dessutom har alla medarbetare under 2015 fått möjlighet att genomföra två medarbetarmätningar i syfte att påverka sin arbetssituation. Under 2016 kommer myndigheten arbeta vidare med resultatet. ▲





Ekologisk hållbarhet

Specifika väsentliga aspekter

Sjöfartsverket bidrar till att nå de miljöpolitiska mål som riksdagen har fastställt: generationsmålet, miljökvalitetsmålen och etappmålen. Generationsmålet implementeras genom våra fastställda strategiska mål medan miljökvalitetsmålen implementeras genom våra taktiska och operativa mål. Vår verksamhetsuppföljning visar hur myndigheten närmar sig målen.

De 16 miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd som ska råda i den svenska miljön 2020 (2050 för Begränsad klimatpåverkan). Det miljökvalitetsmål som främst berör energiområdet är begränsad klimatpåverkan. Mål för den svenska klimat- och energipolitiken till år 2020 är:

- 40 procent minskning av klimatutsläppen jämfört med 1990.
- Andelen förnybar energi ska vara minst 50 procent.
- 20 procent effektivare energianvändning jämfört med 2008.
- Minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn.

Begränsad klimatpåverkan

Riksdagen har antagit en vision om att Sverige år 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser (inklusive koldioxid).

Frisk luft och Bara naturlig försurning

Den stora utmaningen är att fortsätta att begränsa försurande utsläpp från transportsektorn, både i Sverige och internationellt. Det

Sveriges miljömålssystem

Miljömålen utgör en gemensam plattform för vårt miljöarbete i Sverige. 16 miljökvalitetsmål beslutade av riksdagen ger en struktur för miljöarbetet som Sverige bedriver nationellt, inom EU och internationellt. Myndigheter, länsstyrelser, kommuner och näringsliv har alla viktiga roller i arbetet med att nå målen.

För att ge en tydlig struktur för miljöarbetets genomförande och uppföljning finns mål på flera nivåer:

Ett generationsmål som anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att nå miljökvalitetsmålen.

Miljökvalitetsmål som beskriver det önskade miljötillståndet.

Ett etappmål som anger steg på vägen till miljökvalitetsmålen och generationsmålet.

www.miljomal.se

gäller exempelvis den internationella sjöfarten där utsläppen av kväveoxider beräknas fortsätta att öka fram till 2020.

Sjöfartsverkets verksamhet bidrar i synnerhet till att fem av miljökvalitetsmålen nås (Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara



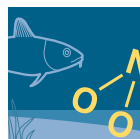
Begränsad klimatpåverkan



Frisk luft



Bara naturlig försurning



Ingen övergödning



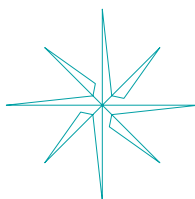
Giftfri miljö



Hav i balans samt levande kust och skärgård



Ett rikt växt- och djurliv



naturlig försurning, Ingen övergödning och Giftfri miljö), men påverkar i någon mån samtliga mål såsom Hav i balans samt levande kust och skärgård liksom Ett rikt växt- och djurliv som bland annat pekar på etappmålen om biologisk mångfald.

Ett av de 24 nationella etappmålen pekar specifikt på att utsläppen av luftföroreningar från sjöfart ska minska. Etappmålet styr mot de fyra nationella målen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft, naturlig försurning och ingen övergödning. Sjöfartsverket bidrar till att uppnå etappmålet genom våra miljödifferenterade farledsavgifter, men vårt arbete för att minska myndighetens egna utsläpp till luft bidrar också till att målen nås.

2015 presenterades resultaten av den fördjupade utvärdering av de svenska miljömålen som genomförts under ledning av Naturvårdsverket. I rapporten "Mål i sikte" uppmärksammas att Sjöfartsverkets skärpta miljödifferentering av våra farledsavgifter med avseende på kväveoxidutsläpp har utgjort en viktig insats för att minska kväveoxidutsläppen i Sverige. Att med hjälp av miljödifferenterade avgifter skapa effektiva incitament för att fartygsägare ska vidta åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider har varit en utmaning för Sjöfartsverket och det är med glädje som myndigheten konstaterar att vi på detta sätt kan bidra till uppfyllandet av miljö kvalitetsmålen Frisk luft och Bara naturlig försurning. Mer om myndighetens avgifter står i avsnittet om långsiktigt hållbar avgiftsmodell.



Enligt Sjöfartsverkets egna beräkningar har utsläppen av kväveoxider från sjöfarten 2012 - 2014 årligen minskat med omkring 16 000, 15 000

och 12 000 ton respektive år inom Östersjöområdet och Västerhavet tack vare de fartyg som har vidtagit åtgärder som minskar dessa utsläpp och därför har fått lägre farledsavgifter.

Uppdrag att analysera hur myndigheten ska verka för att nå miljömålen

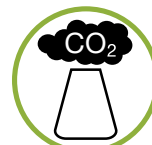
Sjöfartsverket har av regeringen fått i uppdrag att analysera hur myndigheten ska verka för att nå miljömålen. Analysen ska redovisas senast den 1 mars 2016.

Sjöfartsverkets långsiktiga ekologiska hållbarhetsmål

Sjöfartsverkets arbete med ekologisk hållbarhet fokuserar på att minska miljö- och klimatpåverkan. Vi har två tydliga miljömål för Sjöfartsverkets verksamhet; att minska elförbrukningen med 25 procent samt minska utsläppen av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023 - mätt som medelvärde av utfallen för de föregående fem åren. Det är en stor utmaning att leva upp till ovanstående mål som har brutits ned till operativa mål. Merparten av insatserna genomförs inom rederiet, farledsverksamheten och lotsningstjänsterna.



-25 %



-10 %

Sjöfartsverkets betydande miljöaspekter

Sex betydande miljöaspekter har identifierats i Sjöfartsverkets verksamhet enligt bilden nedan.



Utsläpp av koldioxid



Förbrukning av drivmedel/oljor



Elanvändning



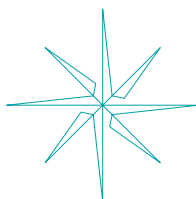
Markförorening



Farligt avfall



Vattenanvändning





Dessutom har beslutsfattande som rör vårt sjösäkerhetsarbete identifierats som en betydande indirekt miljöaspekt. Under året har arbetet fortsatt med att förbättra miljöeffekterna av de ovan nämnda aspekterna. Vidare har Sjöfartsverket fortsatt att tydliggöra våra betydande miljöaspekters samband med de nationella miljökvalitetsmålen.

Sjöfartsverket har möjlighet att indirekt minska miljöbelastningen från sjöfarten genom de strategiska beslut och vägval vi väljer inom våra kärnverksamheter och strategiska verksamhetsstöd.

Exempelvis genom att beakta betydande miljöaspekter vid planering av farleder, sjömätning, säkerställande av kompetens, mm.

Måluppfyllelse

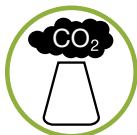
Sjöfartsverket har fortsatt att fokusera på hur myndigheten använder energi och omfattningen av våra koldioxidutsläpp. I år redovisar vi utfall med diagram i stället för som tidigare med tabeller. Detaljerad statistik om vårt arbete med ekologisk hållbarhet tillgängliggör Sjöfartsverket därför på sin hemsida (www.sjofartsverket.se Om oss/Vårt hållbarhetsarbete).

Sjöfartsverkets taktiska ekologiska hållbarhetsmål

- Vi minskar resursförbrukningen genom effektiv resursanvändning.
- Vi arbetar effektivt för att minska utsläppen från vår egen verksamhet.
- Vi strävar efter en minskad miljöbelastning från sjöfarten.

Energianvändning och användning av fossila bränslen

Att uppnå Sjöfartsverkets långsiktiga mål att minska utsläppen av koldioxid med fossilt ursprung med 10 procent från 2012 till 2023 är



en stor utmaning. Utsläppen inom Sjöfartsverkets verksamhet kommer bland annat från värme till myndighetens lokaler och bränsle till våra fartyg, båtar och bilar medan indirekta utsläpp utom Sjöfartsverket till exempel härrör från tjänsteresor med flyg och taxi.

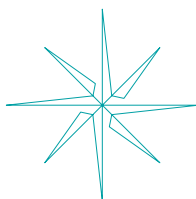
Den fartygsflotta Sjöfartsverket förfogar över idag använder icke förnybart fossilt bränsle, huvudsakligen diesel. Det medför utsläpp av koldioxid och dessa utgör merparten

av myndighetens totala utsläpp. I detta fall har Sjöfartsverket två valmöjligheter; att minska förbrukningen av diesel som står i proportion till utsläppen av koldioxid; eller byta till alternativa typer av bränslen. Sjöfartsverket har kommit en bit på vägen vad gäller att minska förbrukningen av bränsle. Myndigheten bedömer att en stor del av minskningen bör kunna uppnås genom den pågående effektiviseringen av vår befintliga fartygsflotta exempelvis genom att installera nya motorer och modernisera värmesystem. I vilken utsträckning den nya isbrytare Sjöfartsverket planerar ska vara i drift i början på 2020-talet kommer att bidra till att uppfylla målet är för tidigt för myndigheten att uttala sig om (läs mer om nya isbrytare i avsnittet Möjliggöra vintersjöfart).

Vinterklassificering

- Under **lindriga vintrar** är isutbredningens area begränsad till Bottenviken och de nordligaste och östligaste delarna av Bottenhavet.
- Under **normala vintrar** är Bottniska Viken, norra och större delen av kusterna i centrala Östersjön samt Vänern isbelagda.
- Under **stränga vintrar** är Bottniska Viken, större delen av Östersjön och Vänern islagd samt delar av Västkusten.

Besparingsåtgärder som har vidtagits sedan 2012 på Sjöfartsverkets fartyg och båtar har



sammantaget resulterat i en bränslebesparing på i genomsnitt 1,60 procent vilket motsvarar 639 ton koldioxid per år. Om åtgärder som genomförts under perioden 2009-2012 också beaktas, d.v.s. innan Sjöfartsverket satte upp som mål att minska koldioxidutsläppen, har ytterligare en besparing på 4,9 procent uppnåtts vilket motsvarar cirka 2 000 ton koldioxid per år eller totalt cirka 2 600 ton per år.

I Sverige som helhet har utsläppen av växthusgaser (koldioxidekvivalenter) minskat med 6 procent sedan den Fördjupade utvärderingen 2012. Enligt preliminär statistik rör det sig om en minskning från 57,3 miljoner ton år 2012, till 53,9 miljoner ton år 2014 (Naturvårdsverkets rapport 6662 Mål i sikte volym 1).

För Sjöfartsverkets vidkommande har andelen förnybar energi av totala användningen minskat med tre procent från 2014. Den utgör nu 16 procent (83 000 GJ) av den totala energianvändningen på 528 00 GJ (gigajoule), vilket kan jämföras med 19 procent 2014. Minskningen beror på att behovet av el och värme har minskat något, tack vare en lindrig vinter. Samtidigt ökade användningen av icke-förnybar energi på grund av tillfälliga utbildningsinsatser i samband med att myndigheten infört ett nytt helikoptersystem, is som varit svårare att bryta än 2014 och att vi har genomfört fler tjänsteresor med dieslbilar. Redan 2014 började vi köpa enbart så kallad grön el och under året har vi ersatt fler oljepannor med värmepumpar, som visserligen minskar användningen av icke förnybara energikällor men inte till isbrytning, helikoptrar och tjänsteresor.

Tjänsteresorna med myndighetens egna bilar görs uteslutande med miljöbilar, utom i de fall det saknas miljöbilar med speciella funktionskrav. Trenden att fler av Sjöfartsverkets bilar drivs med diesel har fortsatt. I år har andelen biodiesel av allt dieselbränsle beräknats till 26 procent. Andelen förefaller för hög om man jämför med uppgifter om hur mycket biodiesel som säljs i hela Sverige. Sjöfartsverket har

minskat förbrukningen av bensin med 85 procent etanol med 60 procent sedan 2014.



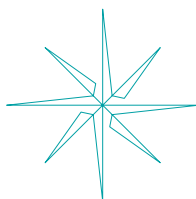
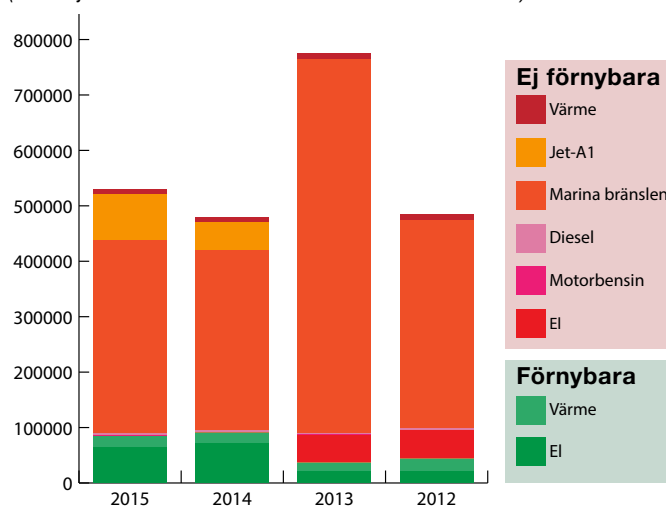
Energianvändning utom Sjöfartsverket (EN4) i form av tjänsteresor med flyg, taxi, hyrbilar och tåg har, efter ökningen till år 2014, hållit sig på ungefär samma nivå,

runt 13 500 GJ. Jämfört med vårt långsiktiga mål att minska elförbrukningen med 25 procent från 2012 till 2023 har vi fortsatt att minska förbrukningen de senaste åren. Utmaningen blir att vidmakthålla samma minskningstakt tills målet har nåtts.

Sjöfartsverkets totala energianvändning följer vädervariationerna och issituationen genom åren. Många åtgärder har vidtagits under året för att minska myndighetens el- och bränsleförbrukning såsom mätning av elförbrukningen i våra lotsbåtar, effektivisering av värmesystem och modernisering av ventilationssystem på våra isbrytare och energieffektiviserande åtgärder i egna byggnader. 2015 har Sjöfartsverkets totala utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung trots detta ökat med 15 procent (4 350 ton), vilket huvudsakligen beror på de tidigare nämnda tillfälliga utbildningsinsatserna i samband med att myndigheten har infört ett nytt helikoptersystem.

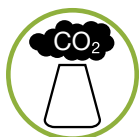
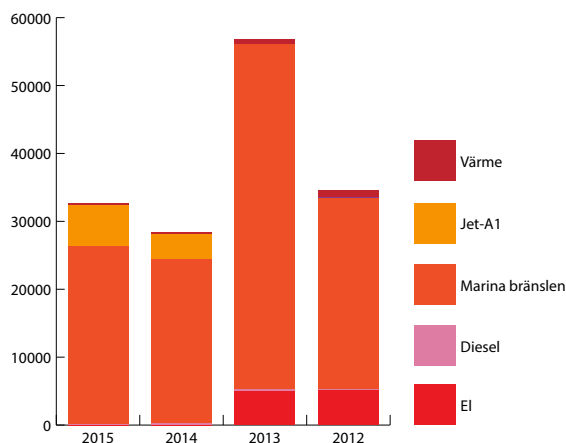
Figur 4. Energianvändning (EN3) inom Sjöfartsverket (GJ).

I figuren redovisas inte de energibärare som har relativt små värden, de återfinns på Sjöfartsverkets hemsida (www.sjofartsverket.se Om oss/Vårt hållbarhetsarbete).



Figur 5. Utsläpp av koldioxid (ton) med fossilt ursprung inom Sjöfartsverket (EN15).

I figuren redovisas inte de energibärare som har relativt små värden, de återfinns på Sjöfartsverkets hemsida (www.sjofartsverket.se Om oss/Vårt hållbarhetsarbete).



Av totalen koldioxidutsläpp med fossilt ursprung står isbrytarassistanterna för 12 996 ton. Isutbredningen vintern 2015 var ungefär lika stor som 2012 och 2014 medan 2013 utmärkte sig som en sträng vinter. Jämfört med 2014 var isutbredningen mer begränsad 2015, men den var betydligt svårare att bryta vilket har medfört ökad förbrukning av bränsle. Trots den svåra issituationen ligger bränsleåtgången för isbrytarassistanter på samma nivå som 2012 och 2014. Under 2015 har färre fartyg assisterats en kortare sträcka, vilket medfört att utsläppen av koldioxid både per assisterad nautisk mil (Ass. Nm.) och per fartyg har ökat med drygt 75 procent till 2,97 respektive 45,76 ton, vilket är betydligt högre än 2012 och 2014 (tabell 8).

Tabell 8: Isbrytarassistans – utsläpp av koldioxid per assisterad nautisk mil.

	CO ₂ (ton)	Ass. Nm.	Ass. antal fartyg	Ton CO ₂ / Ass. Nm (EN18)	Ton CO ₂ / Ass. fartyg (EN18)
2012	14 520	11 359	680	1,28	21,35
2013	36 808	37 349	1 714	0,99	21,48
2014	10 927	6 480	423	1,69	25,83
2015	12 996	4 377	284	2,97	45,76

När Sjöfartsverket jämför årets resultat med 2012, 2013 och 2014 kan myndigheten konstatera att utsläppen av koldioxid utom Sjöfartsverket (EN16), i form av tjänsteresor med flyg, taxi och tåg, ligger på samma nivå som 2014 då de hade ökat.



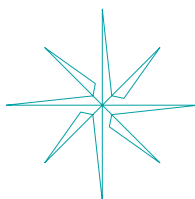
I bilaga 1 redogör Sjöfartsverket i detalj för åtgärder som vi genomfört under året för att minska användningen av fossila bränslen och elförbrukningen inom myndighetens verksamhet.

Sjöfartsverket bedömer att sjöfarten kommer att vara beroende av fossila bränslen under lång tid framöver, även om vi ser nya sätt och användningsområden för icke-fossila energibärare. Energieffektiviseringar minskar utsläppen av koldioxid med fossilt ursprung och minskar kostnaderna för sjötransporter.

Dessa två förhållanden driver fram effektiviseringsåtgärder, men minskar inte utsläppen i linje med uppsatta globala och nationella klimatmål. Det betyder att den kanske största miljömässiga utmaningen för sjöfarten och Sjöfartsverket under en lång tid kommer att vara att bli koldioxidneutrala.

Grönt kontor 2016

- Sjöfartsverkets Norrköpingskontor har av Norrköpings kommun utnämnts till Grönt kontor 2016. För att bli ett Grönt kontor ställer kommunen krav i form av 20 miljökriterier som omfattar en miljöplan, grön el, att trycksaker trycks på miljömärkt papper och källsortering.



Övrigt miljömålsarbete

Sjöfartsverket gör skillnad genom att arbeta med fler miljöfrågor än dem som myndigheten redovisar i enlighet med GRI indikatorerna för ekologisk hållbarhet och som har bäring på miljömålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och Bara naturlig försurning dvs. energianvändning och användning av fossila bränslen. Nedan presenterar myndigheten arbete som varit i fokus under 2015 och som bidrar till att uppfylla andra nationella miljömål.



Giftfri miljö

Farligt avfall och kemikalier

Under året har myndigheten fokuserat på att samordna och ensa hanteringen av kemikalier och det farliga avfall som Sjöfartsverkets verksamhet genererar. Arbetet är ett led i hanteringen av Sjöfartsverkets betydande miljöaspekter farligt avfall och markförorening



och som även omfattar inköp av produkter som en förebyggande åtgärd. Driften av våra fartyg och båtar och myndighetens farledsverksamhet genererar farligt avfall som behöver omhändertas enligt gällande lagstiftning. Arbetet fortsätter under 2016.



Under året har en metod för kartläggning av saneringsbehov vid Sjöfartsverkets fastigheter tagits fram. Vid Nya Varvet i Göteborg har Sjöfartsverket avslutat

verkstadsverksamhet för bland annat underhåll av bojar. Under året har myndigheten slutfört saneringsåtgärder av mark och byggnad vid fastigheten.

Från stål- till plastbojar

Arbete med övergång från stål- till plastbojar som påbörjades 2014 har fortsatt. Sjöfartsverket har genomfört fältprover med olika modeller av plastbojar och mindre stålbojar byts efterhand som de är uttjänta. Plastbojar kräver mindre underhåll i form av blästring och ommålning, vilket

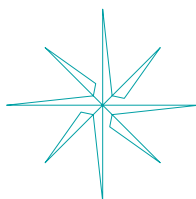
minskar avfallet och även transportbehovet av bojar in till land vilket även är en fördel ur ett arbetsmiljöperspektiv.

Fyrar miljösaneras

Under 2015 har Sjöfartsverkets farledsverksamhet arbetat med att forsla bort uttjänt miljöfarligt material från s.k. utsjöfyrar (kassunfyrar). Målet för året var att sanera tre fyrar, vilket vi överträffade genom att ha sanerat fem. Av Sjöfartsverkets 1 100 fyrar rör det sig om ett mindre antal som behöver saneras. Fyrarna är svårtillgängliga och arbetet kan endast ske när det är lugna väderförhållanden. Det är därför ett långsiktigt arbete och målsättningen inför kommande år har satts till fem fyrar per år.

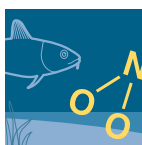


En kassunfyr är en fast fyr som är placerad på havsbotten utanför land. Den är helt eller delvis byggd på land och har gjutits fast på havsbotten. Foto: Sjöfartsverket.



"Miljörisker sjunkna vrak"

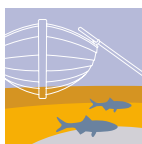
Under året har Sjöfartsverket slutfört regeringsuppdraget "Miljörisker sjunkna vrak" som Sjöfartsverket lett och genomfört tillsammans med Chalmers, Kustbevakningen, Havs- och vattenmyndigheten, FOI och Statens Maritima Museer. Sjöfartsverket har tidigare pekat ut 31 vrak som särskilt miljöfarliga i svenska vatten, utifrån den last och mängd bränsle som fanns ombord då fartygen förliste. Närmare undersökningar av bottenprover i anslutning till fyra vrak i Skagerrak väster om Måseskär visar förhöjda halter av arsenik som kan vara rester av kemiska stridsmedel. Trots att det i sjökort varnas för bottenaktiviteter såsom trålning har projektgruppen sett att det fiskas i området och föreslår att möjligheterna att införa förbud mot fiske, dykning och ankring i området vid Måseskär undersöks.



Ingen övergödning

Sjöfartsverket medverkar till uppfyllandet av miljömålet Ingen övergödning genom att anpassa våra isbrytare så att de ska uppfylla

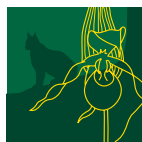
skärpta internationella utsläppskrav av avloppsvatten från nya passagerarfartyg som ska tillämpas från 2019 i Östersjön (IMO resolution MEPC.227(64)). Utsläppskraven omfattar inte Sjöfartsverkets isbrytare, men i ett utvecklingsprojekt samarbetar myndigheten med tillverkaren Marinfloc för att ta fram en ny typ av reningsanläggning som ska uppfylla nya utsläppskrav för kväve och fosfor. Arbetet har under året slutförts och nya reningsanläggningar finns nu ombord på samtliga fem isbrytare. Projektet avslutades vintern 2015 efter att tester för att certifiera anläggningen genomfördes ombord på Oden med godkända resultat.



Hav i balans samt levande kust och skärgård

Erosionsskydd utmed hav, sjöar och vattendrag är en åtgärd som ibland är nödvändig för att förhindra att människor och värdefulla anläggningar skadas vid skred. Under 2015 har Sjöfartsverket genomfört underhållsåtgärder i form av förnyade

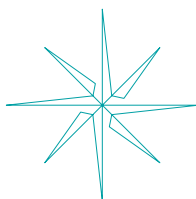
erosionsskydd i Göta älv och även lagat slussvägarna medels injektering i Ströms sluss i Lilla Edet.

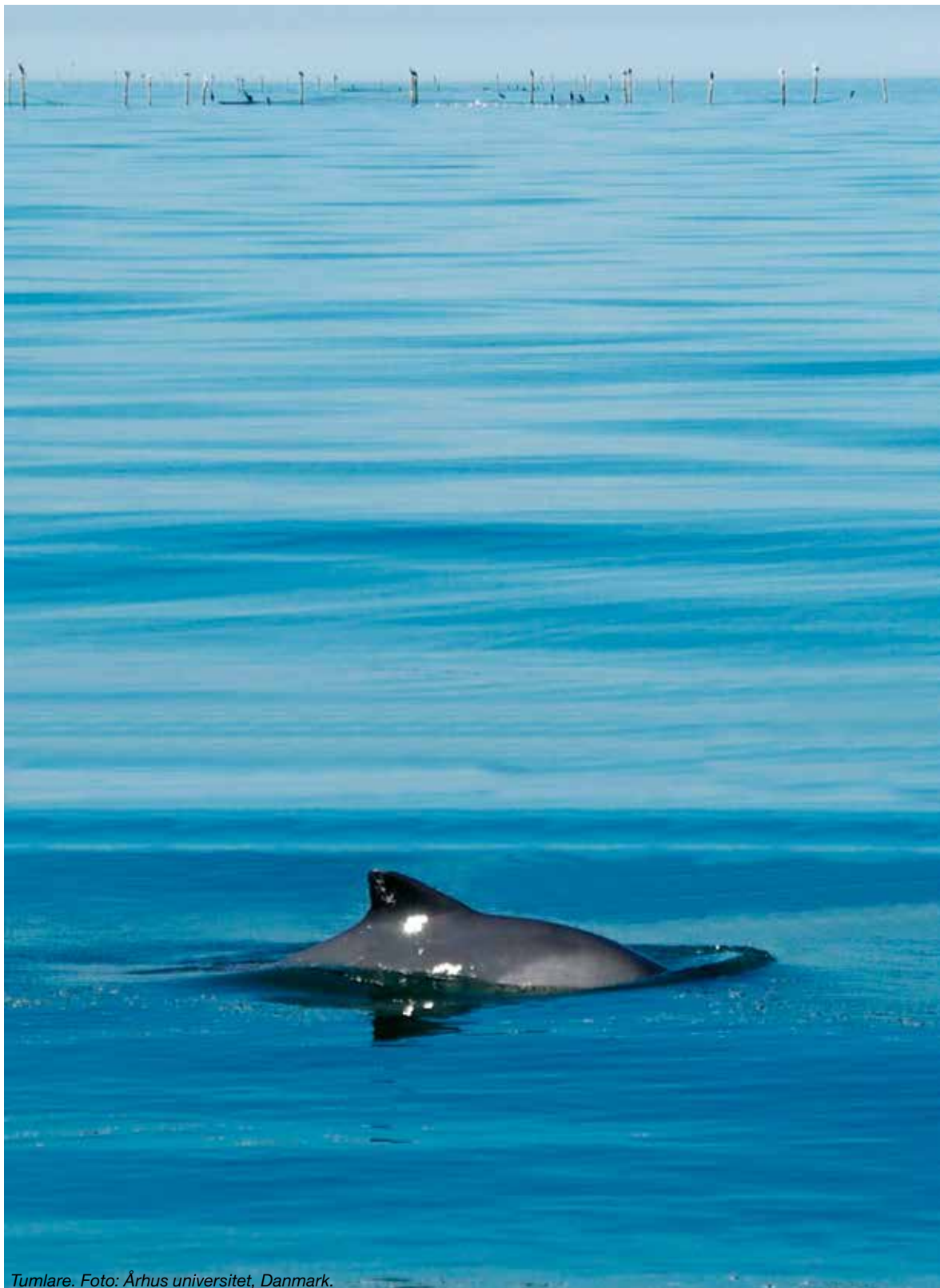


Ett rikt växt- och djurliv

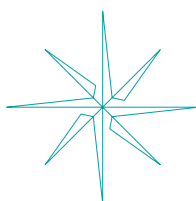
Sjöfartsverket deltar i en referensgrupp för Havs- och vattenmyndighetens arbete med undervattensbuller. Där informerar och diskuterar forskare och myndigheter om bland annat pågående forskning om bullerutbredning i havet och dess effekter på olika organismer och populationer. Syftet med arbetet är att uppnå en god miljöstatus i havet, vilket till exempel handlar om att förutsättningarna för populationen av tumlare i Östersjön är goda. Sjöfartsverket vill bidra till arbetet och medverka till att åtgärdsförslag, som tas upp i referensgruppen, kan genomföras. Samtidigt måste vi också se till att förutsättningarna för sjöfarten utvecklas på ett hållbart sätt. De uppgifter om till exempel sjötrafik, djup och verksamheter i havet, som vi har, kan ibland komma till nytta i andra myndigheters arbete och inom forskningen. ▲

På Transportstyrelsens hemsida kan du läsa om regler för utsläpp av avfall från fartyg.





Tumlare. Foto: Århus universitet, Danmark.





Ekonomisk hållbarhet

Specifika väsentliga aspekter

Ekonomisk hållbarhet innebär att vi strävar efter ett sunt resursutnyttjande. Vi arbetar proaktivt och effektiviserar våra verksamheter genom ständiga förbättringar för att få utrymme för hållbara investeringar.

Sjöfartsverkets taktiska ekonomiska hållbarhetsmål

- Vi fokuserar på våra kunders behov.
- Vi har en ekonomi i balans.
- Vi har en effektiv verksamhet.

Årsredovisning för 2015

En fullständig finansiell redovisning återfinns i den årsredovisning som Sjöfartsverket den 22 februari varje år lämnar in till regeringen avseende det senast avslutade räkenskapsåret, detta enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

Mål och resultat

Ekonomiska mål

I syfte att möta de strukturella förändringarna i vår omvärld sjösatte Sjöfartsverket under 2015 en målbild för 2020 med en samlad handlingsplan för att få en ekonomi i balans under 2017. Såväl kärnverksamheter som strategiskt verksamhetsstöd behöver ständigt utvecklas mot ett starkare nettoresultat, och när vi går in i 2018 ska handlingsplanen ha uppnått full effekt. Stort fokus ligger därför nu, samt under de närmaste åren, på att identifiera effektiviseringspotential i samtliga verksamheter, och driva ett förbättringsarbete i synnerhet genom ny teknik, kompetensutveckling och bättre arbetsmetoder.

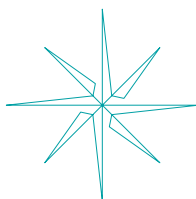
Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska mål för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel och det långsiktiga målet för soliditeten är att den ska uppgå till minst 25 procent. De lång- och kortfristiga lånen får, inklusive tidigare upplåning, uppgå till högst 500 Mkr. Utöver dessa mål är Sjöfartsverket begränsat till att höja farledsavgifterna med högst ett belopp motsvarande nettoprisindex räknat från och med 2004.

Sjöfartsverkets finansiella ställning påverkas av ett flertal olika faktorer. Politiska beslut, hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas, stora svängningar i den av Statens Pensionsverk beräknade pensionsskulden samt omfattningen av vinterns isutbredning. Faktorer som Sjöfartsverket inte själv kan styra över och vissa mer svåra att förutse än andra. Ett sunt resursutnyttjande är målet och vi arbetar intensivt med att hitta samverkansmöjligheter med andra myndigheter, företag och organisationer i syfte att uppnå ökad kostnadseffektivitet.

Ekonomiska resultat

Under den senaste femårsperioden har Sjöfartsverket genomfört ett antal olika åtgärder för att effektivisera verksamheten. Det har lett till en resultatförbättring i storleksordningen 100 Mkr, varav merparten är hänförlig till kostnadssidan. Sjöfartsverkets finansiella ställning har under ett flertal år, så även 2015, påverkats starkt negativt av effekten av sjunkande realränta, vilken inneburit ökade kostnader för myndighetens pensionsskuld. Dessutom har minskat antal lotsningar och svåra isvintrar påverkat resultatet negativt under senare år. Dessa faktorer som Sjöfartsverket inte själv kan påverka har lett till flera år av negativa resultat.

Från 2014 erhöll Sjöfartsverket en permanent höjning av anslagen till sjö- och flygräddningen med 45 mkr per år. Dessutom erhöll verket en ökad anslagstilldelning på 300 mkr per år under åren 2014-2016 i syfte att stärka den finansiella ställningen och därigenom undvika avgiftshöjningar. Detta tillsammans med en mild isvinter gör att Sjöfartsverket för 2015 uppvisar



ett positivt resultat efter finansiella poster på knappt 140 mkr. Detta trots att den sjunkande realräntan inneburit att verkets pensionsskuld ökat med drygt 70 mkr under 2015. I enlighet med regeringens intentioner kommer hela vinsten att användas för att stärka Sjöfartsverkets egna kapital genom avsättning till resultatutjämningsfonden.

Tabell 9. Skapat och levererat ekonomiskt värde (tkr).

	2015	2014
Omsättning (exkl. anslag)	1 923 939	1 803 687
Anslag	476 835	550 592
Löner och ersättningar	- 1 020 028	-960 675
Pensionsskuldens förändring (inkl. räntedel)	- 78 043	4 769
Kostnader exkl. löner och ersättningar	- 977 670	-895 166
Avskrivningar	- 180 170	-162 180
Finansiellt netto (exkl. räntedel i pensionsskulden)	- 4 942	-3 517
Fastighetsskatter	- 315	-319
Resultat efter finansiella poster	139 606	337 191
Investeringar	346 603	397 771

Sjöfartsverket erhåller anslag för vissa uppgifter som inte ska finansieras via handelssjöfarten. Ersättningen för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. uppgår till 388 308 tkr. Ersättningen till viss kanaltrafik m.m. uppgår till 162 284 tkr. Bidrag från Havs- och vattenmyndigheten avser digitalisering av djupdata för Östersjön.

Tabell 10. Väsentligt finansiellt stöd från den offentliga sektorn (tkr).

	2015	2014
Anslag	476 835	550 592
Bidrag från Havs- och vattenmyndigheten	7 000	7 000
Övriga bidrag från offentlig sektor	498	1 773

Liksom under 2013 och 2014 har det även under 2015 genomförts stora investeringar inom verksamheten Sjö- och flygräddning. Dessa avser framförallt investeringar i nya räddningshelikoptrar. Det har under 2015 även gjorts investeringar i ett antal nya fartyg och båtar.

Tabell 11. Utveckling och påverkan av investeringar i infrastruktur och tjänster (tkr).

	2015	2014
Tillhandhålla farleder	94 496	78 209
Möjliggöra vintersjöfart	11 886	10 976
Leverera sjögeografisk information	12 285	15 195
Leverera sjötrafikinformation	2 650	1 793
Leverera lotsning	14 553	39 033
Rädda liv	198 532	235 924
Gemensamma funktioner	12 201	16 641
Totalt	346 603	397 771

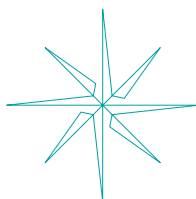
Hållbarhet genom upphandling

2015 utvärderade Sjöfartsverket våra största leverantörer av bland annat drivmedel. Utvärderingen ger myndigheten ett underlag till kravställning i kommande upphandlingar.

Utveckling av olika marknader och deras påverkan på sjöfarten regionalt

Östersjön är ett av världens mest trafikerade hav och erbjuder stora möjligheter för de maritima näringarna. För att användandet av havet ska vara långsiktigt hållbart ur såväl ekonomiska och ekologiska som sociala perspektiv så står sjöfarten inför ett antal utmaningar.

Fokus på hållbarhet syns i synnerhet inom miljö- och ekonomiområdena med skärpta krav på energi- och miljöprestanda hos fartygen men även i ökade krav på säkerhet såväl ombord på fartygen som på farlederna och infrastrukturen. De första två leder till ett ökat tryck på större fordon som kan genomföra billigare och mer energieffektiva transporter per tonkilometer och på framtagandet av renare bränslen. Genom att transportera större mängder gods per fartyg uppnås stordriftsfördelar med lägre kostnad för bränsle, kapital och personal per transporterad enhet. Ekonomiska fördelar med stora, fullastade och långsamtgående fartyg vägs mot snabba



och flexibla transporter vilket det finns en ökad efterfrågan på, framförallt i produkt och konsumentledet.

Externa händelser som kan påverka samhället och aktörerna i det marina klustret utgörs av politiska beslut, det säkerhetspolitiska läget och andra svårförutsedda händelser som kan förändra människors, företags och myndigheters förutsättningar och beteenden på både kort och lång sikt.

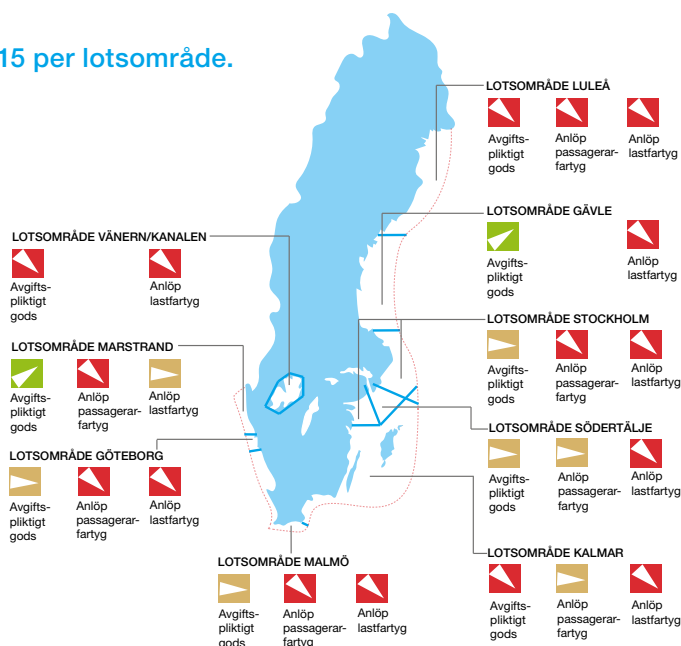
Att studera hur antalet anlöp och typ av gods varierar i Sjöfartsverkets statistik ger en indikation på hur olika branscher, segment och regioner utvecklats. I kartan nedan visas därför utvecklingen av anlöp för lastfartyg, passagerarfartyg och gods för de senaste fem åren (2011-2015) indelat i lotsområden. En förändring av volymen med över fem procent indikeras med en röd eller grön pil.

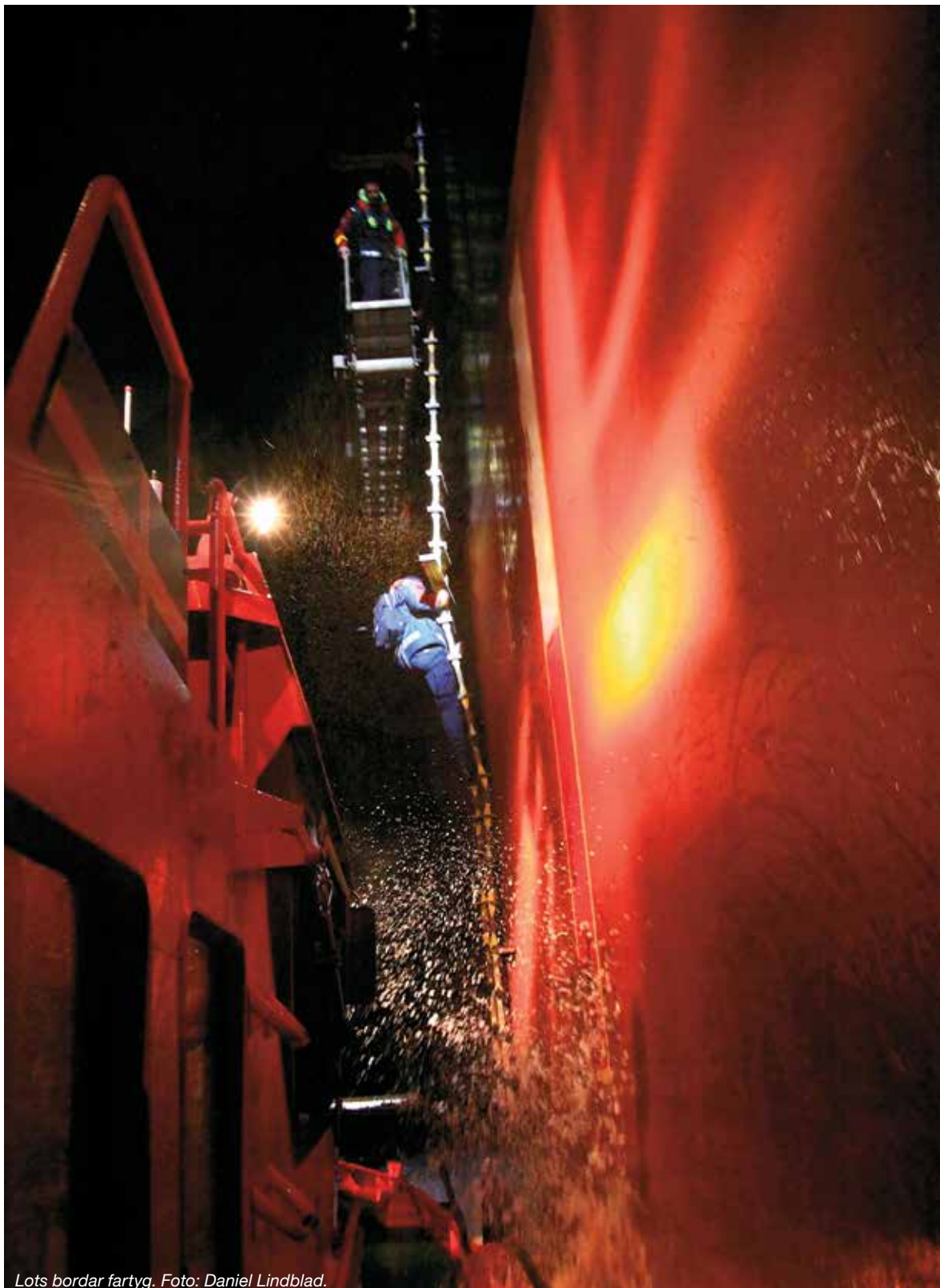
Generellt kan sägas att anlöp med last- och passagerarfartyg har minskat med 14 respektive 9 procent över de senaste fem åren medan mängden gods endast har minskat med 1 procent. Efter flera år av lågkonjunktur ser Sjöfartsverket nu en återhämtning i transporterna av det s.k. ej livsvärldiga godset och av oljeprodukter, vilket

främst kan härledas till förbättringar i ekonomin och till prisfallet på olja.

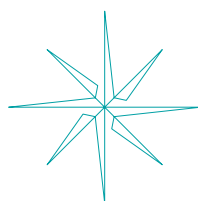
Sjöfart är ett mycket energieffektivt sätt att transportera gods på och själva transporten är i många fall billig. Det finns dock flera skäl till varför inte en större andel av godset transporteras med sjöfart. När hänsyn tas till hela distributionskostnaden räknas även andra kostnader än de fordonsspecifika in, såsom lastnings- och lossningskostnader, lagrings- och transporttid, skatter och avgifter och hänsyn tas till transportkedjans tillförlitlighet samt i vissa fall även miljöpåverkan. Ett ökat fokus på snabbare och flexibla transporter och mindre sändningsstorlekar enligt det ekonomiska tankesättet "just in time" (JIT) där varor ska produceras och levereras i precis den mängd och vid den tidpunkt som de behövs, påverkar valet av transportslag till sjöfartens nackdel. För små laster upplevs det ofta som enklare att skicka varan med lastbil. Förutom den totala distributionskostnaden är trögheter och beteenderelaterade fenomen mycket viktiga för valet av transportlösning då majoriteten företag ogärna byter från ett fungerande transportupplägg utan att vara säkra på att det alternativa upplägget är mer effektivt. För att underlätta byten av logistikupplägg krävs därför tydliga spelregler och ekonomiska incitament. ▲

Utveckling 2011-2015 per lotsområde.





Lots bordar fartyg. Foto: Daniel Lindblad.



Sjöfartsverket gör skillnad

Sjöfartsverkets kärnverksamheter bidrar, tillsammans med våra strategiskt viktiga stödfunktioner, till ett hållbart samhälle. Insatserna som vi vill framhäva här är inte nödvändigtvis knutna till den redovisning av hållbarhetsindikatorer vi redogör för under respektive hållbarhetsdimension. De utgör dock en stor del av vårt dagliga arbete till förmån för ett hållbart samhälle.

I blickfånget 2015



Leverera lotsning

Vi har en målsättning att 2017 ha 60 lotsbåtar i drift jämfört med dagens 72. En förutsättning för att vi ska lyckas är att vi minskar antalet haverier och därmed ökar tillgängligheten för båtarna. Detta ska göras genom att införa ett nytt underhållssystem för förebyggande underhåll.

För att minska lotsningsverksamhetens direkta miljöpåverkan satte vi inför 2013 ett ekologiskt hållbarhetsmål att minska bränsleförbrukningen per lotstransport med 10 procent. Målföljningen redogör vi för i avsnittet om ekologisk hållbarhet.

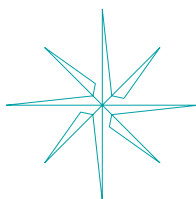
Tillhandahålla farleder

Arbetet med projekt Malmöporten har fortsatt genom en EU delfinansierad förstudie avseende farleden till Luleå som omfattar fartygssimule-

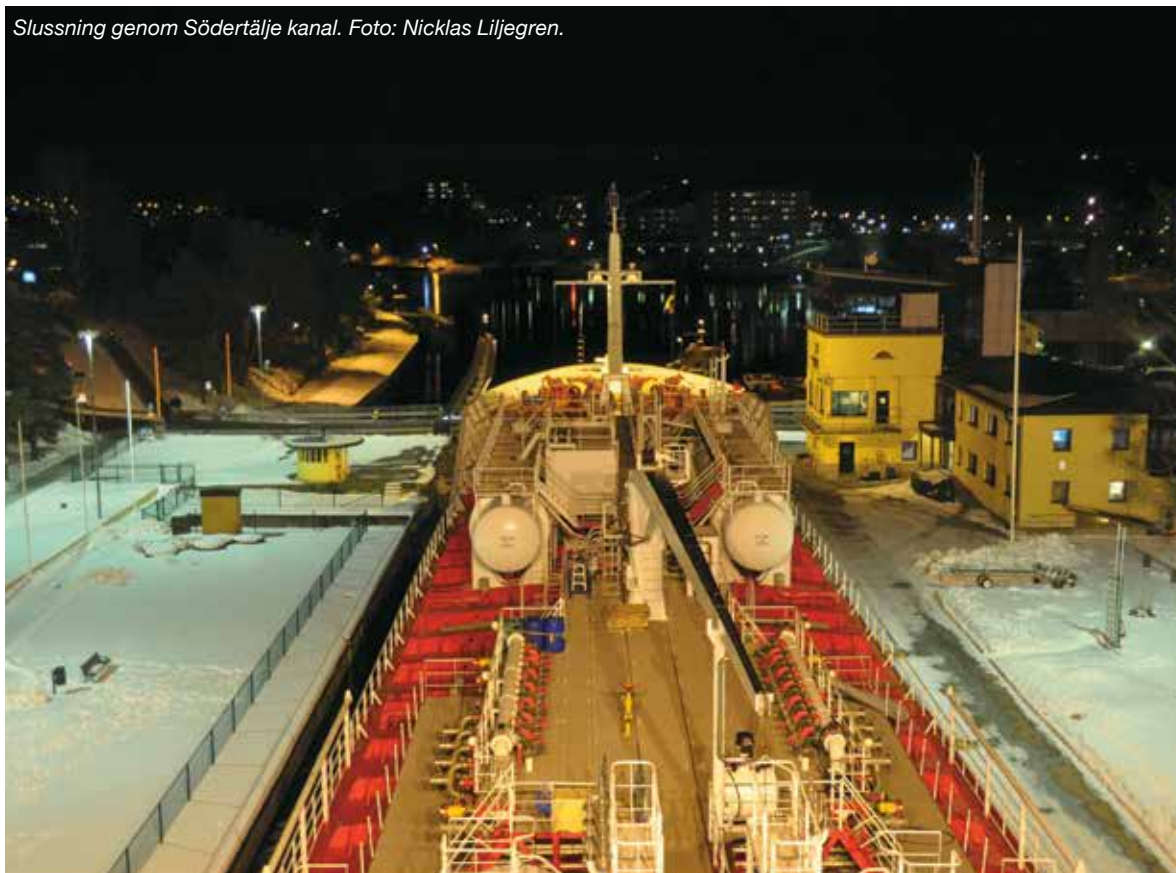
ringar, bottenundersökningar, sjömåttningar och kostnadsbedömningar för nödvändiga åtgärder.

Mälarregionen kräver en god infrastruktur för näringslivets transportbehov och goda kommunikationer för medborgarna. Godstransporterna i regionen sker på väg, järnväg och med fartyg. Regeringen har avsatt medel för att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren som därmed ska kunna avlasta väg och järnväg. Mälarprojektet innebär att tillgängligheten till Mälarens hamnar ökar samtidigt som sjösäkerheten förbättras genom ökade säkerhetsmarginaler och förfinat navigationsstöd. Projektet omfattar en anpassning av Södertälje sluss och kanal. Byggstart beräknas till våren 2016 och avslutas till årsskiftet 2018/2019.

Under 2015 har Sjöfartsverket fokuserat på att minska miljöavtrycken från farledsverksam-



Slussning genom Södertälje kanal. Foto: Nicklas Liljegren.



heten. Mer om detta i avsnittet om ekologisk hållbarhet.

Inre vattenvägar

Sedan december 2014 är det möjligt att även i Sverige bygga och utrusta fartyg för så kallad inlandssjöfart. I ett första skede kommer inlandssjöfart att vara möjlig på inre vattenvägar i Göta älv, Vänern och Mälaren.

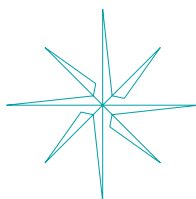
Varje år fraktas cirka 55 miljoner liter bränsle till Bromma flygplats med lastbil. Under året har Sjöfartsverket tillsammans med Södertälje hamn, Trafikverket, Stockholms stad och Avatar Logistics undersökt möjligheterna att transportera bränslet med hjälp av det nya trafikslaget inlandssjöfart. I ett första skede undersöks om projektet är tekniskt genomförbart utifrån ett logistikperspektiv. Dessutom görs en samhälls-ekonomisk bedömning och riskanalys. Offentliga FoU-medel om 500 000 kronor har beviljats av

Trafikverket och projektet, som har letts av Sjöfartsverket, redovisades på VTI-dagarna i januari 2016. Beslut om fortsättning tas under våren 2016.

Leverera sjögeografisk information

Sjöfartsverket har en långsiktig plan för sjömätningen av svenska vatten. Under 2015 sjömätte vi 4 700 km² (mål 5 500 km²) exempelvis stora delar av västkusten. Det kan jämföras med 5 200 km² under 2014 och 15 500 km² under rekordåret 2013. Andelen svenska farvatten sjömätta med moderna metoder, enligt internationell standard, uppgår nu till 53 procent.

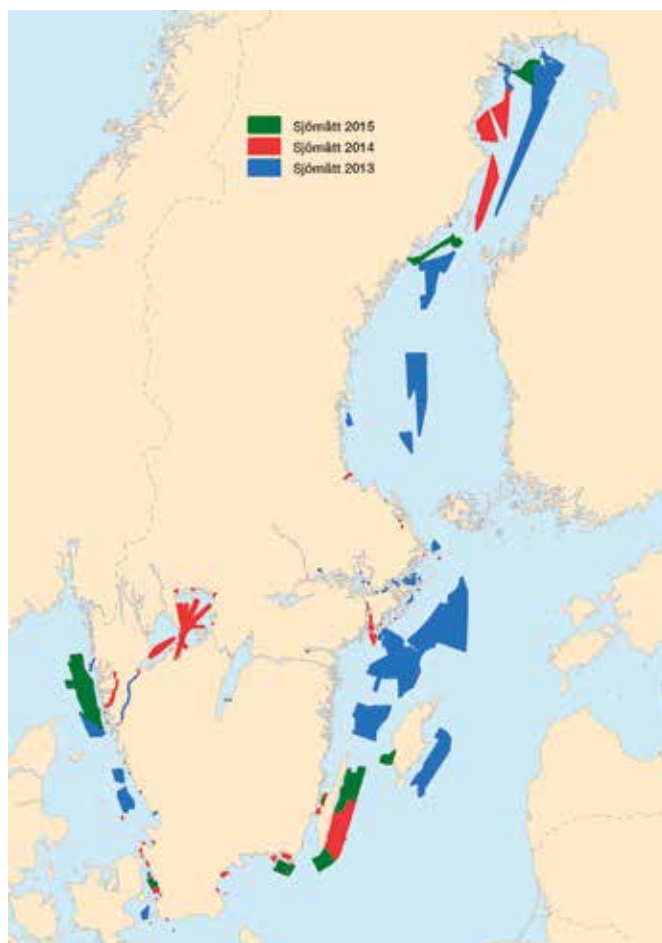
Övriga områden är fortfarande sjömätta med äldre metoder, bland annat handlod. Med stöd av modern sjömätning ökar Sjöfartsverket



kontinuerligt kvaliteten på underlaget i sjökorts-databasen (SJKBAS), som är källan till alla sjökortsprodukter, och djupdatabasen (DIS). Vi kan därmed producera bättre sjökortsprodukter som kan användas för att minska klimat- och miljöpåverkan av sjöfarten och bidra till en säkrare sjöfart. Djupinformation kan även användas

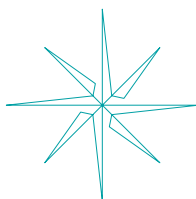
som underlag till översvämningsmodeller eller till habitatskartering av växt- och djurliv.

Under året har projekt Sjökortsliftet påbörjats som syftar till att öka kvalitén i SJKBAS och byta referensnivån till RH2000. Projektet beräknas vara avslutat 2020.



Rikets Höjdssystem 2000 (RH2000)

2005 lanserades RH2000 som är ett nytt svenskt höjdssystem som håller betydligt bättre noggrannhet än äldre system och är anpassat för modern satellitbaserad mättningsverksamhet och navigering. Sjöfartsverket eftersträvar att, i de databaser och produkter som innehåller geografisk information, använda de s.k. geodetiska referenssystem i plan och höjd som stöds av Lantmäteriet. Det inkluderar RH2000 som grundar sig på internationella rekommendationer vilket skapar bättre möjligheter till samordning med andra länder. Sjöfartsverket har påbörjat ett arbete att anpassa sina databaser och produkter till detta.



Leverera sjötrafikinformation

Med sjötrafikinformation avser vi insatser med syftet att förenkla fartygsanlöp och att förhindra grundstötning, kollision eller annan fara som kan medföra sjöolyckor.

Typ av ingripande som förebyggt eller förhindrat allvarligare konsekvenser	2015	2014	2013
Grundstötning	2	6	5
Kollision	6	4	0
Brand ombord	1	0	0
Ej manöverfärdigt fartyg	10	12	7
Nära miss	10	5	9
På väg mot grund	10	17	25
Överträdelse av rapporteringskrav	13	5	2
Överträdelse av trafikseparering	-	2	5
Överträdelse av regelverk för lotsning	13	3	6
Fartyg större än tillåtet i farled	2	3	5
Draggning	42	14	6
Förorening	0	1	0
Övrigt	27	23	19
Total	136	95	89

Totalt rapporterades 136 ingripanden för våra VTS-centraler i Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand. Det är det svensk-danska samarbetet på Sound VTS i Malmö som står för största delen av ingripandena.

Sverige är på många sätt ledande i utvecklingsarbetet med att skapa grönare sjötransporter. En förbättrad rapportering av miljöfarlig last från fartyg som passerar genom Öresund verifieras av det mätta utfallet av rapporteringsplikten. Målet är 100 procent och utfallet 2015 var 100 procent (99,9 procent 2014). Ny potential öppnas med Maritime Single Window-portalen, den s.k. Port CDM-funktionen och förnyade hamnsystem där hela fartygsresan blir synlig och möjlig att styra miljö- och processeffektivt. Trafikflödet optimeras och stressen ombord kan minskas. Följden blir att VTS och våra trafikcentraler kommer att få en utökad betydelse som informationsnod.

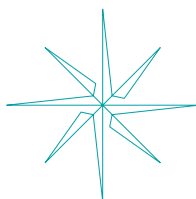
Med anledning av ett EU-direktiv (2010/65/EU) gällande krav om samordning av administrativa förfaranden har Sjöfartsverket, Tullverket, Transportstyrelsen och Kustbevakningen lanserat en myndighetsgemensam internetbaserad anmälningportal för sjötrafiken - ett så kallat **Maritime Single Window (MSW)**.

Syftet med MSW är enklare fartygsrapportering, kortare svarstider, bättre kommunikation med och inom berörda myndigheter, ökade möjligheter för riskanalys, kontroll samt uppföljning och säkerställande av respektive myndighets uppgifter.

Möjliggöra vintersjöfart

Sjöfartsverket ser staten som en koncern och vill därför samverka med andra även vad gäller isbrytning till sjöss. Vi verkar för full konkurrensneutralitet mellan transportslagen och driver därför frågan om att isbrytning ska likställas med vinterväghållning i land.

Planeringen för framtida isbrytningsresurser har fortsatt under året. Sjöfartsverkets målsättning är att en ny stor isbrytare ska vara i drift i början på 2020-talet. Inom ramen för vårt FoI-projekt WINMOS genomförs analyser för att klarlägga behoven som påverkas av ålderstiget isbrytartonnage och handelssjöfartens strukturomvandling som i sin tur påverkar godsmängder, anlöp och fartygens storlek. Ytterligare påverkanfaktorer är internationella regler om energieffektivitet för nya fartyg och skärpta gränsvärden för svavel i fartygsbränsle i norra Europa och Nordamerika från 2015. Sjöfartsverket bedömer att reglerna om energieffektivitet kan leda till att fartyg inte utrustas med tillräcklig maskinstyrka för gång i is för egen maskin i lika stor utsträckning som idag, vilket påverkar det framtida behovet av isbrytningsresurser. Resultat av behovsanalysen väntas våren 2016.



Finansiering av denna för Östersjön exklusiva verksamhet kan omfatta utökad finsk-svensk samverkan, alternativa användningsområden och möjligheten till EU-finansiering.

Konkreta åtgärder på isbrytarna leder till en mer hållbar verksamhet. I avsnittet om ekologisk hållbarhet redogör vi för åtgärder som genomförts under året. Hur Sjöfartsverket använder sina egna fartyg som testbäddar nämns i avsnittet Forskning och innovation.

Sjöfartsverkets rederi

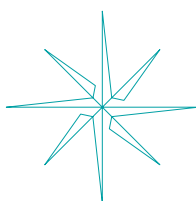
är en del av vårt strategiska verksamhetsstöd och ansvarar för samtliga fartyg och för en hög standard på säkerhet och utrustning ombord på dessa.

Rederiet säkerställer också en effektiv förvaltning av fartygstonnaget, vilket innefattar samordning av investeringsfrågor för samtliga fartyg.

Isbrytarna bemannas av ett s.k. managementbolag, och under 2015 fick Viking Icebreaker Management AB, som sedan 2005 haft vårt förtroende att effektivt bemanna våra fartyg, fortsatt förtroende att göra så i ytterligare sju år.

Isbrytardagen lockade till rekord. När isbrytarna i s.k. Atle-klass firade 40 år slogs ännu ett besöksrekord när 7 210 personer besökte Atle, Frej och Ymer i Luleå.

Foto: Sara Loftås.



Rädda liv

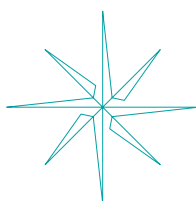
Sjöräddningstjänstens målsättning för 2015 var att på svenskt territorialvatten, då positionen är känd, undsätta den nödställda inom 60 minuter i 90 procent av alla fall. På internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen gäller 90 minuter i 90 procent av alla fall. Utfallet på nationellt vatten uppnåddes i 95 procent av fallen. Måluppfyllelsen var därmed fullständig. Detta kan jämföras med 92 procent under 2013 och 95 procent under 2014. På internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen gäller 90 minuter i 90 procent av alla fall. Under 2015 var mätvärdet för litet för att kunna ta fram statistiskt säkerställda uppgifter över måluppfyllelsen. Medeltiden för när en första räddningsenhet var på plats var dock 46 minuter.

Flygräddningstjänsten hade som målsättning att under 2015 lokalisera nödställda luftfartyg

utrustade med fungerande nödsändare inom 90 minuter. Motsvarande målsättning i de fall då den nödställda inte är utrustad med fungerande nödsändare är inom 24 timmar i 90 procent av alla fall. Utfallet 2015 var 100 procent för nödställda med fungerande nödsändare. Inget statistiskt säkerställt mätvärde finns att redovisa för lokalisering av nödställda luftfartyg utan fungerande nödsändare p.g.a. för få insatser.

Sedan 2012 har Sjöfartsverket arbetat med att införa ett nytt räddningshelikoptersystem, med planerat avslut innan utgången av 2015. Implementeringen har genomförts enligt plan och avslutades i oktober 2015. Det nya systemet med räddningshelikopter AW139 har väsentligt förbättrat våra förutsättningar och förmåga för att efterforska och rädda nödställda snabbare och säkrare.

Räddningshelikopter AW139 övar.
Foto: Patrik Nilsson.



Skapa framtidens sjöfart

Långsiktigt hållbar avgiftsmodell

Under året har Sjöfartsverkets analys och utredningsarbete koncentrerats kring myndighetens avgiftsmodell. I det nuvarande avgiftssystemet har Sjöfartsverket identifierat ett antal brister, inte minst vad gäller möjligheten att säkerställa affärsverkets långsiktiga finansiering. Det finns därför ett behov av att hitta en långsiktigt hållbar avgiftsmodell där myndigheten säkrar sin egen ekonomi, stöder en utveckling mot hållbar sjöfart och tar hänsyn till konkurrenskraften för svensk industri och sjöfartsnäring. I nuvarande modell finns även ett stort antal rabatter och befrielser. Dessa föreslås minska i syfte att skapa en modell som av våra kunder uppfattas som enkel, transparent och rättvis. Den nya avgiftsmodellen ska träda i kraft den 1 januari 2017 och har kommunicerats till kunderna cirka ett år dessförinnan.

De stora förändringarna i den modell för farledsavgifterna som föreslås är att en övergång sker från brutto- till nettodräktighet som avgiftsparameter samt att en passageraravgift föreslås införas. Alla individuella fartyg föreslås också betala enhetliga avgifter, så tillvida att ett fartyg i samma storleksklass betalar samma avgifter oavsett fartygstyp och antal anlöp per kalendermånad. I syfte att minska modellens konjunktürkänslighet förs en del av avgiften över från godsdelen till fartygsdelen. Definitionen av lågvärdigt gods utökas samtidigt till att omfatta fler varor, t.ex. rundtimmer. Vidare föreslås att en beredskapsavgift införs för att täcka

Sjöfartsverkets kostnader för den beredskap som upprätthålls inom lotsningsverksamheten. Detta innebär att den korssubventionering som i dag finns mellan farleds- och lotsavgifterna i stort sett upphör.

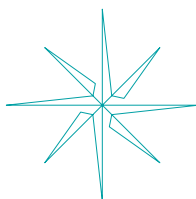
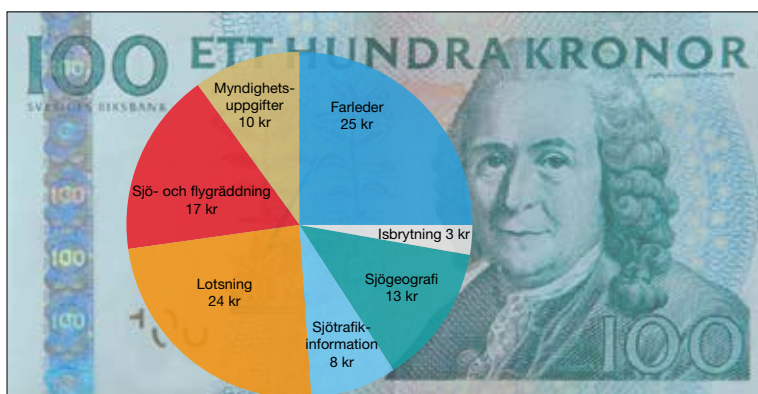
Vad gäller lotsningsavgiften föreslår Sjöfartsverket mindre förändringar som i huvudsak innebär att nettodräktighet blir avgiftsparameter enligt samma klassindelning som för farledsavgiften. Dessutom kommer den i dag obligatoriska första timmen som myndigheten debiterar benämnas startavgift för att tydliggöra de kostnader Sjöfartsverket har för att starta upp och avsluta ett lotsningsuppdrag.

Sjöfartsverket har rätt i enlighet med lots- och farledsförordningarna att ta ut lots- och farledsavgifter inklusive att agera för att minska sjöfartens miljöpåverkan. **Sjöfartsavgifterna** innefattar farledsavgifter och lotsavgifter, vilka betalas av handelssjöfarten.

Farledsavgifterna, som uppgår till cirka 40 procent av verkets totala omsättning, tas ut av fartyg som lastar/lossar gods eller lämnar/hämtar passagerare i svensk hamn. Avgiften är tvådelad och baseras på fartygens storlek och mängden lastat/lossat gods.

Lotsavgifter tas ut vid utnyttjandet av tjänsten och baseras på fartygets storlek och lotsad tid.

Vad får man för 100 kronor farledsavgift 2015?



Miljödifferentering

Den 1 januari 2015 skärptes gränsvärdena för tillåten svavelhalt i fartygsbränsle i norra Europa och Nordamerika, varför den rabatt som tidigare getts till fartyg som frivilligt drevs på ett bränsle med lägre svavelhalt än gällande regelverk nu spelat ut sin roll. Sjöfartsverket avskaffade därför den 1 januari 2015 svavelhalten i fartygsbränslet som en avgiftsparameter i farledsavgiftssystemet och ger numera enbart incitament till fartyg som vidtar kväveoxidreducerande åtgärder i de fall kväveoxidutsläppen sänks till en nivå som understiger 6 gram/kilowattimme.

I avgiftsmodellen som ska träda i kraft den 1 januari 2017 föreslår Sjöfartsverket införandet av ett miljöstyrmedel som omfattar fler ämnen än endast kväveoxider och som därmed effektivt bidrar till att minska fartygets samlade miljöpåverkan genom ekonomiska styrmedel som är samhällsekonomiskt effektiva. Sjöfartsverket upphandlar ett miljöindex, som innebär att fartyg som är anslutna till detta index och som har fått sina miljöprestanda verifierade av en oberoende part, ges en lägre farledsavgift i fartygsdelen. Den fartygsbaserade farledsavgiften föreslås indelas i fyra till fem miljöklasser beroende på poäng i det valda miljöindexet.

Förslaget innebär att fler fartyg än i dagens avgiftsmodell får dela på de medel som avsätts till fartyg som vidtagit miljöförbättrande åtgärder. Detta kan ge en relativt stor negativ finansiell effekt för vissa av de fartyg som i dag innehar rabatt för kväveoxidreducerande åtgärder och som inte vidtagit omfattande åtgärder för att minska miljöpåverkan från andra ämnen. Sammantaget bedöms den föreslagna miljödifferentieringen gynna cirka 100 fartyg mot dagens knappt 40, vilket totalt sett bedöms gynna miljön mer än Sjöfartsverkets nuvarande avgiftssystem.

Sjöfartsverket har, enligt vår instruktion från regeringen, i uppgift att svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet.

Forskning och innovation

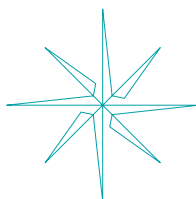
I den maritima strategin understryker regeringen att företag verksamma inom de maritima näringarna har en viktig roll där de bidrar till hållbarhet, värdeskapande, jobb, företagande och innovation.

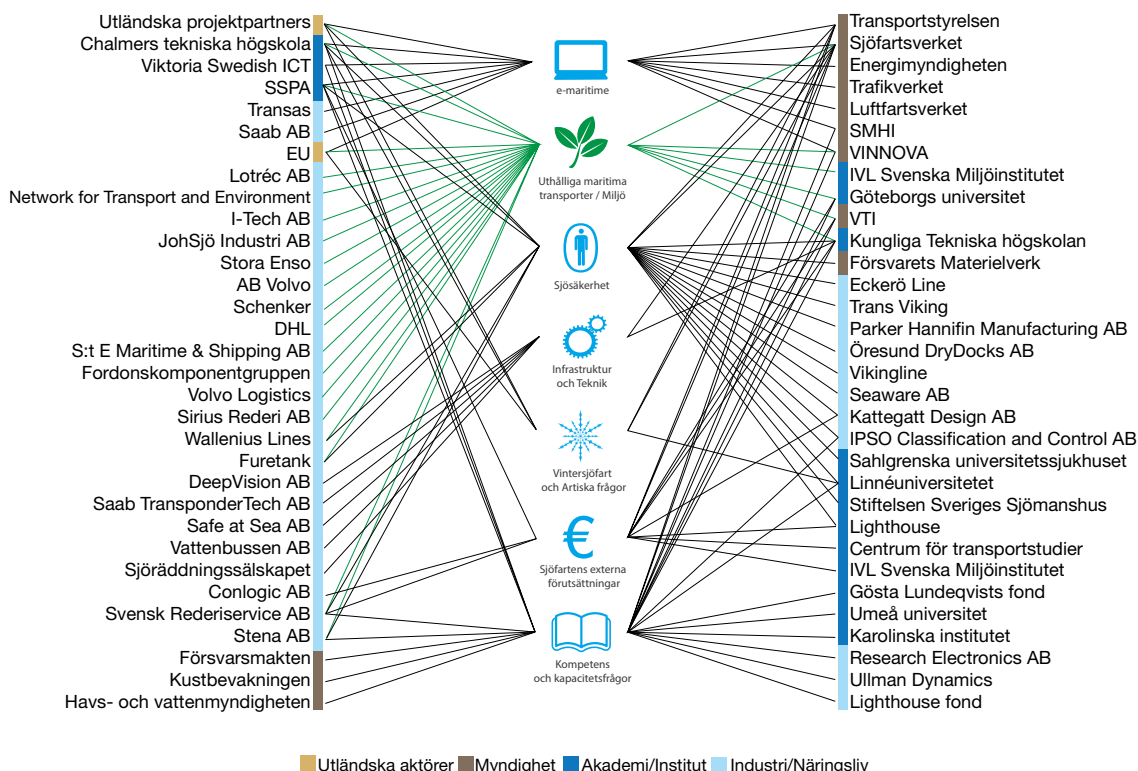
Ökade satsningar på FoI är en åtgärd genom vilken regeringen vill göra skillnad och de statliga myndigheterna spelar en viktig roll för att mobilisera medel från EU. Sjöfartsverket hanterar i samverkan med Trafikverket sedan 2014 minst 50 mkr per år i offentliga FoI-medel till sjöfarten inom ramen för den nationella planen för transportsystemet 2014-2025. Sjöfartsverkets mål för FoI-verksamheten 2015-2017 är att stärka sjö-

fartens konkurrenskraft genom forsknings- och innovationsinsatser för en långsiktigt hållbar sjöfart. Vi uppnår det genom trippel helixsamarbeten mellan näringen, akademien och den offentliga sektorn som leder till uppväxling av offentliga FoI-medel.

Under genomförandet av väsentlighetsanalysen 2015 framkom att Sjöfartsverket tydligare bör redogöra för hur myndigheten via de offentliga FoI-medlen bidrar till samhällsnyttan. Under året har vi analyserat uppväxlingen av de offentliga FoI-medlen inom sjöfartsområdet för 2013 och 2014 om 84 miljoner kronor. Myndigheten konstaterar att värdet av den totala utväxlingen uppgår till 204 miljoner kronor och att den FoI-verksamhet vi bedriver verkligen gör skillnad i praktiken.

Finansiering	2013 och 2014 (MSEK)
Offentliga medel	84
Industri/näringsliv, akademi/institut och myndigheter	16
Total nationell utväxling	100
Total internationell utväxling	104
Total utväxling	204





Sjöfartsverkets sju programportföljer och deltagande aktörer 2013 och 2014 illustrerar vårt intrikata FoI-nätverk. En lista över FoI-projekt som finansierats med offentliga medel 2015 finns på Sjöfartsverkets hemsida: Om oss/Forskning och innovation/Sjöfartens nationella FoI medel.

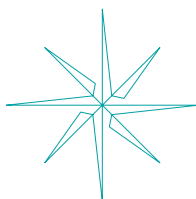
Sjöfartsverkets FoI-verksamhet stödjer omställningen till existerande och kommande lagstiftning. Stort fokus ligger på framtidens drivmedel, bränsleeffektivitet och åtgärder för att minska sjöfartens klimatpåverkan och luftföroreningar. Sjöfartsverkets programområde ”Uthålliga maritima transporter/Miljö” innefattar miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet för maritima transporter. Målet är nollutsläppssjöfart såväl nationellt som internationellt.

STM Validation Project

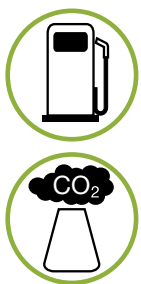
Sjöfartsverket leder arbetet med att utveckla och införa trafikledning inom sjöfartsområdet för ökad sjösäkerhet, miljöprestanda och effektivitet inom sjöfarten. Genom vårt flaggskeppsprojekt MONALISA, som avslutades med en konferens i november 2015 har vi, tillsammans med våra 39 projektpartners från 13 länder, bland annat visat på nyttorna med Sea Traffic Management (STM) såväl för Sjöfartsverkets egen verksamhet inom exempelvis isbrytning, sjötrafikledning och

Att ett fartyg delar med sig av sin information om vilken rutt man planerar att färdas kan tyckas vara en självklarhet. Så fungerar till exempel flygtrafiken. Men sjöfartens trafik är i stora delar av världens havsområden helt oreglerad. Informationen om vilken rutt ett fartyg planerar att färdas finns i de allra flesta fall bara hos respektive fartyg – och stannar oftast där. Men projektet STM (Sea Traffic Management) kan komma att ändra på det. STM innebär utveckling av ett gemensamt tekniskt format för utbyte av rutter mellan navigationsutrustning av olika fabrikat, fortsatt arbete inom området människa-/maskininteraktion samt omfattande koncepttester genom sammankopplade simulatoranläggningar runt Europa.

Läs mer på monalisaproject.eu.



lotsplanering som för sjöfartssektorn som helhet. Med STM Validation Project tar vi under 2015-2018 STM ett steg närmare införande, i form av 300 fartyg och 13 hamnar där vi demonstrerar konceptet i verkligheten, men också genom det europeiska simulatornätverk som Sjöfartsverket initierat och som etablerats i MONALISA 2.0.



Sjöfartsverkets fartyg som testbäddar

Inom ramen för EU- och FoI-projektet WINMOS har pilotprojektet med bränslebesparing ombord på isbrytaren Ymer, som påbörjades issäsongen 2013-2014, fortsatt. Testkörningar avslutades under året efter att man på en av

huvudmaskinerna konverterat den mekaniska bränsleinsprutningen till elektronisk dito s.k. common rail, något som aldrig tidigare gjorts på en maskin av denna storlek. Efter flera misslyckade tester med EGR-teknik (Exhaust Gas Recirculation) och vatteninsprutning har befintliga avgasturbiner ersatts med lättare turbiner som ger motorn tillräckligt med luft över ett effektområde. Resultatet visar en bränslebesparing på cirka 7 procent, vilket motsvarar 0,5 ton koldioxid, och även en reduktion av partiklar med 80 procent. Sjöfartsverket planerar att installera common rail på de övriga fyra huvudmaskinerna. Minskningen av kväveoxid blev endast marginell, men utsläppen ligger under gränsen för vad som är tillåtet att släppa ut enligt gällande internationella krav och nationella föreskrifter om utsläpp av kväveoxider för äldre fartyg s.k. steg I. Projektet har väckt intresse och flera privata aktörer har varit på studiebesök ombord.

Erbjuda sjömän en aktiv fritid

Under genomförandet av väsentlighetsanalysen 2015 framkom att den samhällsnytta Sjöfartsverkets sjömansservice bidrar till bör tydliggöras. Det mänskliga mötet kan inte ersättas med kommunikation på distans. Det märker Sjöfartsverket vid besök ombord på fartyg och vid myndighetens sjömansklubbar (rekreationsan-

läggningar). Sjömansservice arbetar aktivt med social hållbarhet och riktar sig till besättningar på alla fartyg som anlöper svenska hamnar, oavsett besättningens nationalitet och fartygets flagg. Hytten blir ett andra hem under långa perioder och behovet av att komma iland i samband med att fartyg lastar och lossar är stort. Miljöombytet är både nödvändigt och uppskattat.

Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO. Verksamheten kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

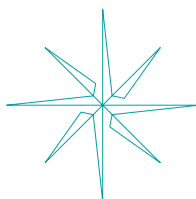
Uppdraget är att så långt som möjligt kompensera för samhällets ordinarie utbud i form av fritids- och kulturliv och behov av information, som sjömän går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. En viktig del av servicen sker genom fartygsbesök, men flera tjänster erbjuds elektroniskt och via utskick. Exempel är nyheter, hyrfilmer, TV-program, litteratur och Motionscentralen som är ett motionsrapporterings-system med syfte att motivera fler sjömän till en aktivare fritid.

Under 2015/2016 genomförs mätningar i kundnöjdhet på sjömansklubbarna. Besökarna ombuds besvara en enkät, som finns på fyra språk, om den upplevda servicen. Svaren sammanställs kvartalsvis och betyget ”mycket bra” dominerar och utgör cirka 80 procent av respondenternas svar.

Besökare på sjömansklubbar
67 707

Transporterade personer
17 923

Fartygsbesök
9 166



Arbetet med att införa fler e-tjänster har lett till att sjömansservice idag kan erbjuda att ladda telefonkort direkt vid fartygsbesöket. Det sker med hjälp av en surfplatta, som dessutom kan användas för att visa hela vårt tjänsteutbud ombord. På flera av anläggningarna är det nu möjligt för sjöfolk att låna cyklar för att lättare kunna se sig om i hamnstaden de befinner sig i. Ett uppskattat initiativ som samtidigt främjar både hälsa och miljö.

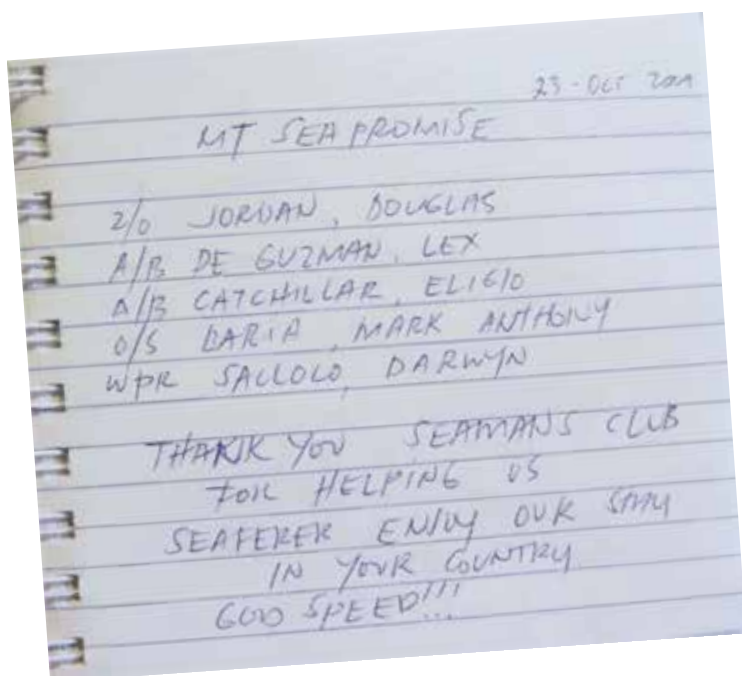
Många fartygsbesättningar är av blandad nationalitet och i vissa kulturer finns fortfarande barriärer som hindrar det sociala umgänget med personer från andra kulturer. I detta fall bidrar deltagandet i olika motionsarrangemang vår sjömansservice arrangerar till att bygga broar mellan grupperingar ombord.

De senaste åren har vi kartlagt den befintliga servicen i land. I Luleå lät sjömansservice i år stationera ett platsombud under en vecka för att identifiera behovet av service. Anlöpande fartyg besöktes och det visade sig att behovet av Sjömansservice tjänster är stort exempelvis att

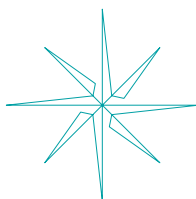
ladda telefonkort. Kartläggningen har lett till att vi har ökat antalet fartygsbesök i hamnarna Oxelösund, Landskrona, Varberg, Falkenberg och Halmstad.

Få besättningsmedlemmar har idag tillgång till internet ombord. Sjöfartsverket erbjuder fri internetuppkoppling (wifi) på myndighetens anläggningar. Förhoppningen är att sjömansservice kan agera samarbetspart för att öka tillgången av wifi i fler hamnar. En inventering som genomfördes hösten 2014 visar att, jämfört med 2010, erbjuder nästan dubbelt så många svenska hamnar fri wifi till gästande sjömän.

Fler hamnar än tidigare planerar att erbjuda tjänsten, sammanlagt 17 av 40 tillfrågade. Lika många hamnar, som i dag saknar wifi för sjömän, har emellertid inga planer på att förändra situationen. Sjömansservice noterar att det inte tycks finnas något direkt samband mellan antal anlöp i en hamn och servicen till sjömännen vad gäller tillgång till fri wifi. Flera av de hamnar som har högt antal anlöp är emellertid färjehamnar, där behovet inte är så stort. ▲



På sjömansservice anläggningar synliggörs energiförbrukningen i fastigheterna genom regelbundna mätningar av elförbrukningen. På samma sätt mäts också fordonens bränsleförbrukning. Engagemanget är stort och den ökade medvetenheten hos medarbetarna har bidragit till minskad miljöpåverkan. Mer om detta i avsnittet om ekologisk hållbarhet.





Hamnar som erbjuder fri internetuppkoppling:

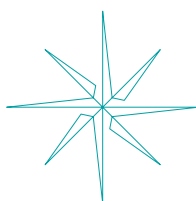
CMP Malmö, Göteborg, Hargs hamn, Karls-
hamn, Luleå, Oskarshamn, Piteå, Skellefteå,
Stockholm, Strömstad, Söderhamn, Södertälje,
Sölvesborg, Uddevalla, Umeå, Wallhamn och
Vänerhamn (Karlstad, Kristinehamn, Lidköping,
Otterbäcken och Vänersborg).

Hamnar som inte planerar att erbjuda fri internetuppkoppling: Falkenberg*, Gävle, Hallands hamnar (Varberg), Kalmar, Karls-

krona, Landskrona, Lysekil, Norrköping, Norrtälje, Simrishamn, Stenungsund, Surte, Söråker, Västervik, Ystad, Åhus och Örnsköldsvik.

* Falkenberg har erbjudit, men efterfrågan var så liten att man slutade erbjuda tjänsten.

Hamnar som planerar att erbjuda fri internetuppkoppling: Hallands hamnar (Halmstad), Mälarhamnar (Köping och Västerås), Oxelösund, Sundsvall, Trelleborg och Gotlands hamnar (Visby 2018).



Om hållbarhetsredovisningen 2015

Sjöfartsverket vill med sin hållbarhetsredovisning på ett enhetligt och transparent sätt redovisa vår påverkan på människor, miljö och ekonomi i och runt vår organisation. Som tjänsteproducerande affärsverk ser vi samverkan med våra kunder som en central del i hållbarhetsarbetet. Genom att redovisa både positiva och negativa resultat från året som gått vill vi få uppdragsgivarens och kundernas förtroende att fortsätta vårt förändringsarbete för att kunna erbjuda säkra och effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och konkurrenskraft på ett hållbart sätt.

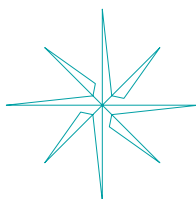
Sjöfartsverket har inte något åtagande att presentera en hållbarhetsredovisning, men hållbarhet är en central del i vår affärsidé och därför väljer vi att ta fram detta dokument.

Redovisningen är inte granskad av externa revisorer eftersom vi redovisar frivilligt utan lagkrav. Sjöfartsverket fortsätter därmed att som en av få statliga myndigheter att redovisa vårt hållbarhetsarbete. I vår årsredovisning finns mer detaljerad information om Sjöfartsverkets uppdrag beskrivet per verksamhet, styrning, organisation, ledning och resultat från året som gått. ▲

Kontaktperson

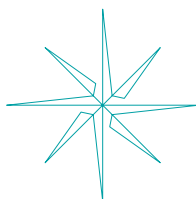
Ulrika Borg

**Redaktör för hållbarhetsredovisningen
Samhällsavdelningen**



Förkortningar

AHTS	Anchor Handling Tug Supply – fartyg innebär att det kan användas som ankarhanteringsfartyg, bogserbåt samt supplyfartyg
ADAPT	Assuring Depths of fairways for Archipelago Public Transportation
BIM	Baltic Icebreaking Management
DIS	Djupdatabasen (Sjöfartsverkets)
ELT	Emergency Locator Transmitter (nödsändare ombord på luftfartyg)
EPIRB	Emergency Position Indicating Radio Beacon (radiofyr för lokalisering av nödställda)
FAMOS	Finalising Surveys for the Baltic Motorways of the Sea
FOI	Totalförsvarets forskningsinstitut
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
IHO	International Hydrographic Organization (Internationella Hydrografiska Organisationen)
ILO	International Labour Organization (Internationella Arbetsorganisationen)
IMO	International Maritime Organization (Internationella Sjöfartsorganisationen)
Interreg	European Territorial Cooperation (Europeiskt territoriellt samarbete)
JRCC	Joint Rescue Co-ordination Center (Sjö- och flygräddningscentralen)
KBV	Kustbevakningen
MLC	Maritime Labour Convention (Internationella sjöarbetskonventionen)
MONALISA	Motorways & Electronic Navigation by Intelligence at Sea
MSB	Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap
MSW	Maritime Single Window
PIANC	Permanent International Association of Navigation Congresses
PLB	Personal Locator Beacon (portabel radiosändare för användning i luftfartyg eller livflotte)
SAR	Search and Rescue (Sjö- och flygräddning)
SGU	Sveriges Geologiska Undersökning
SJKBAS	Sjökortsdatabasen (Sjöfartsverkets)
SSN	SafeSeaNet
STM	Sea Traffic Management
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning)
VINNOVA	Verket för innovationssystem
VTS	Vessel Traffic Service (sjötrafikinformation och service till sjötrafik)
WINMOS	Winter Navigation Motorways of the Sea
WMU	World Maritime University (Världssjöfartuniversitetet)

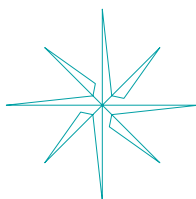


GRI-index 2015

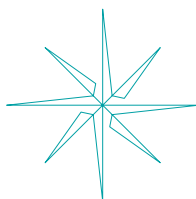
Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning utgår från de grundläggande principerna i det globala redovisningsramverket Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer, version G4. Vi låter oss inspireras av G4 på s.k. basnivå. GRI-index

beskriver var GRI-informationen kan hämtas i Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning 2015. GRI-index återfinns på Sjöfartsverkets hemsida (www.sjofartsverket.se Om-oss/Vårt hållbarhetsarbete).

GRI-index Allmänna upplysningar			
	Beskrivning	Sida	Kommentar
Strategi och analys			
G4-1	Uttalande från mest senior beslutsfattare.	4	
Organisationsprofil			
G4-3	Organisationens namn.	-	Sjöfartsverket Org. nr. 202100-0654
G4-4	Varumärken, produkter och tjänster.	12, 38-49	
G4-5	Lokalisering av huvudkontor.	-	Norrköping
G4-6	Antal länder och namn på dessa där organisationen har verksamhet.	7	
G4-7	Typ av ägarskap och legal form.	8	
G4-8	Marknader, inklusive fördelning geografi, bransch och kundtyp.	6-7, 38-49	
G4-9	Organisationens storlek, inklusive antal anställda, verksamheter, omsättning, kapital (skulder/eget kapital).	6-7, 38-49	
G4-10	Antal anställda per kontrakt, kön, region, samt fastanställda, säsongsanställda.	21	
G4-11	Anställda med kollektivavtal.	-	Ca 80 procent är anslutna till någon facklig organisation.
G4-12	Organisationens leverantörskedja.	35	Hållbarhet genom upphandling.
G4-13	Förändring i organisationens storlek, struktur, ägarskap, värdekedja.	12-14	Inga väsentliga organisationsförändringar har skett.
G4-14	Tillämpning av försiktighetsprincipen.	-	Indirekt del av G4-19.
G4-15	Externt utvecklade hållbarhetsprinciper och initiativ som organisationen stödjer.	18-19	
G4-16	Medlemskap i föreningar och branschsammanhang.	18-19	
Väsentliga aspekter och avgränsningar			
G4-17	Enheter som ingår i rapportering, och ej	7, 14, 38-49	
G4-18	Process för att definiera rapportinnehåll.	8-17	
G4-19	Identifierade väsentliga aspekter.	8-17, 20, 26-27, 34	
G4-20	Respektive aspekts avgränsningar inom organisationen.	8-17, 20, 26-27, 34	
G4-21	Respektive aspekts avgränsningar utom organisationen.	8-17, 20, 26-27, 34	
G4-22	Effekt av förändrad information från tidigare rapporter.	17	
G4-23	Förändring från tidigare avseende fokus och avgränsningar.	17	
Intressentdialog			
G4-24	Intressentgrupper.	15	
G4-25	Process för identifiering och val av intressentgrupper.	14-15	
G4-26	Beskrivning av intressentdialog.	17	
G4-27	Frågor som lyfts av intressenter och organisationens respons.	17, 20, 26-27, 44-47	



GRI-index Allmänna upplysningar, forts.			
	Beskrivning	Sida	Kommentar
Om rapporten			
G4-28	Rapportperiod	-	20150101-20151231
G4-29	Tidpunkt för senaste redovisningen	-	2014
G4-30	Rapportcykel	-	En redovisning per år.
G4-31	Kontaktpersoner	50	
G4-32	GRI innehåll och hänvisning	52-53	G4 på s.k. basnivå, men i några fall har Sjöfartsverket gjort avsteg från riktlinjerna och inte redovisat samtliga indikatorer fullt ut.
G4-33	Policy för externt bestyrkande.	50	Inte granskad av extern revisor.
Bolagsstyrning			
G4-34	Styrningsstruktur, inklusive kommittéer samt styrelse-ansvar för ekonomi, miljö- och social påverkan.	8-14	
Etik och integritet			
G4-56	Värderingar, principer och koder för uppförande.	20-25	
GRI-index Specifika upplysningar			
Social hållbarhet			
Arbetsförhållanden och arbetsvillkor			
ASPEKT: Anställning			
G4-DMA	Hållbarhetsstyrning	8-14, 20	
LA1	Antal nyrekryteringar och antal anställda som har slutat	21	
ASPEKT: Arbetsrelaterad hälsa och säkerhet			
G4-DMA	Hållbarhetsstyrning	8-14, 20	
LA6	Skador, sjukdom, olyckor	24	
LA7	Anställning som innebär hög risk för sjukdom	-	Redovisas inte i år som en följd av väsentlighetsanalys genomförd 2015.
ASPEKT: Utbildning			
LA10	Vidareutbildning och livslångt lärande för att stödja fortsatt anställningsbarhet	23	Kompetensutveckling.
ASPEKT: Mångfald och lika möjligheter			
LA12	Sammansättning av styrelse och ledning	24-25	Jämställdhet och mångfald.
ASPEKT: Lika lön för kvinnor och män			
LA13	Löneskillnader mellan män och kvinnor	-	Redovisas inte i år som en följd av väsentlighetsanalys genomförd 2015.
Ekologisk hållbarhet			
G4-DMA	Hållbarhetsstyrning	8-14, 26-28	
ASPEKT: Energi			
EN3	Energianvändning inom Sjöfartsverket	28-29	Målet att minska energianvändning med 25 procent 2012-2023 har reviderats till att minska elförbrukning.
EN4	Energianvändning utom Sjöfartverket	29	
ASPEKT: Emissioner			
EN15	Direkta utsläpp av växthusgaser	30	
EN16	Indirekta utsläpp av växthusgaser	30	
EN18	Växthusgaser, utsläppsintensitet	30	
Ekonomisk hållbarhet			
G4-DMA	Hållbarhetsstyrning	8-14, 34	
ASPEKT: Ekonomiska resultat			
EC1	Direkt ekonomiskt värde	34-35	
EC4	Finansiellt stöd från den offentliga sektorn	35	
ASPEKT: Indirekta ekonomisk påverkan)			
EC7	Utveckling och effekt av investeringar och tjänster	35	



Bilaga 1 Användning av fossila bränslen och elförbrukning

Så här har Sjöfartsverket minskat användningen av fossila bränslen och elförbrukningen under 2015 inom myndighetens verksamhet.

Fartyg

Värmessystem



Ombord på isbrytaren Ale har värmesystemet byggts om så att spillvärme från framdrivningsmaskineri återvinns för uppvärmning av fartyget. Uppskattningsvis ska detta leda till en besparing på 15-20 procent av energiåtgången för uppvärmning då fartyget är i drift.

Ventilationssystem

På isbrytaren Atle har ventilationssystemet, som är från 1974 då fartyget byggdes, moderniserats. Gamla fläktar (verkningsgrad på 60-70 procent) har ersatts med nya med bättre verkningsgrad (75-85 procent). Minskade luftflöden medför minskad användning av energi för fläktar och minskad energi för uppvärmning av luften från utetemperatur till 20°C. Åtgärderna skattas ge minskade kostnader för uppvärmning om 76 000 kr per år och minskade driftkostnader om 54 000 kr per år. 2016 planeras motsvarande åtgärder på Frej.

Ombord på arbetsfartyget Baltica har motsvarande arbete med att modernisera ventilationsystemet påbörjats. Arbetet slutförs under 2016 då även arbetsfartyget Scandica kommer att få motsvarande uppgradering. Ombord på Scandica har man under året byggt ett system för värmeåtervinning av ventilationsluft.

Motorer



Sjöfartsverket undersöker möjligheten att köra huvudmaskinerna på Ymer med variabelt varvtal. Vi uppskattar att bränsleförbrukningen ytterligare kan sänkas med ca 5 procent. Detta utöver den bränslebesparing på ca 7 procent som pilotprojektet med bränslebesparing genom konvertering till elektronisk bränsleinsprutning, common rail, som nämns under Forskning och innovation. Sammantaget minskar koldioxidutsläppen med 1,6 procent (639 ton) att jämföras med hela Sjöfartsverkets fartygsflottas utsläpp som 2015 uppgick till cirka 26 000 ton koldioxid.

Batterihybridteknik ombord på isbrytare?



Sjöfartsverkets rederi har undersökt och konstaterat att det är möjligt att implementera batterihybridteknik ombord på isbrytare med dieselelektriskt framdrivningsmaskineri och s.k. Ward Leonard reglersystem.

Sjöfartsverkets målsättning är att ett fullskaleprojekt genomförs ombord på en isbrytare av Atle-klass under 2016. Resultatet kan gagna alla typer av dieselelektriska framdrivningsmaskineri. Bränsleförbrukningen skattas minska 15-20 procent, vilket motsvarar ca 3,2 procent av hela Sjöfartsverkets fartygsflottas genomsnittliga bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (ungefär 1 300 ton koldioxid per år).

Lotsbåtar

Värmessystem



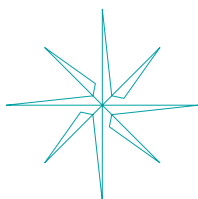
Förra året installerades elmätare i Sjöfartsverkets lotsbåtar. 2015 har vi börjat mäta elförbrukningen i våra lotsbåtar för att kunna optimera energianvändningen.

För att effektivisera energianvändningen har Sjöfartsverket initierat två pilotprojekt för uppvärmning av myndighetens lotsbåtar. Vi har installerat en luft-luft värmepump i en lotsbåt. Dessutom har vi investerat i bergvärme med syfte att möjliggöra uppvärmning av lotsbåt till kaj.

Bränsleförbrukning



För att minska lotsningsverksamhetens direkta miljöpåverkan sattes inför 2013 som ett mål att minska bränsleförbrukningen per lotstransport med 10 procent. Anpassad körteknik och fart har bidragit till målet och ett testsystem för uppföljning har tagits fram. Vid utgången av 2015 har vi minskat vår medelförbrukning med 0,6 procent, vilket motsvarar knappt 50 ton koldioxid. Detta kan jämföras med 2,7 procent 2014 och 5,3 procent 2013. Utfallet är lägre än 2014 och 2013, vilket till viss del kan bero på att andra åtgärder har prioriterats men också på att vissa lotsplatser fått en längre körsträcka till bordsningsplatsen. Minskat antal lotsningar har också bidragit negativt då möjligheten till samkörning av flera lotsar minskar.



Motorer



Efter avslutad leverans 2014 av lotsbåtar enligt ett för Sjöfartsverket nytt lotsbåtkonceptet med ny skrovform pågår redan arbete för att ta fram en framtidens lotsbåtkoncept. En förstudie planeras om förnybart bränsle i form av metanol. För att finansiera projektet har FoI-medel sökts. I samband med livstidsförlängning av äldre båtar byter Sjöfartsverket succesivt ut gamla motorer till nya med högre verkningsgrad och därmed lägre energiförbrukning. Under 2015 har 3 lotsbåtar fått nya motorer (4 år 2014).



Farleder



Utvecklingen av farledstekniken, ett identifierat fokusområde, har fortsatt i form av tester av metoder för att tända fyrar direkt från fartygen liksom prov av fjärrövervakning av utrustning i bojar och fyrar.

Utbytesprogrammet för övergång till LED-belysta farledsmarkeringar som Sjöfartsverket påbörjade 2014 har fortsatt och myndighetens målsättning är att kunna presentera resultat under 2016.

Arbetet med att förse fyrar med LED-belysning och solpaneldrift har fortsatt. Sjöfartsverket har arbetat vidare med teknikutveckling för de fall då solpaneldrift behöver kompletteras med annan energikälla såsom vindkraft. Vinsterna sker i allmänhet i form av ökad driftsäkerhet och minskat behov av underhåll snarare än i form av minskad energianvändning.

Fastigheter



Vi har fortsatt att genomföra energieffektiviserande åtgärder i egna byggnader. Vid exempelvis Sjöfartsverkets lotsstationer byter vi succesivt ut oljepannor mot bergvärme och värmepumpar. I myndighetens fastigheter vid Trollhätte kanal har vi installerat tre värmepumpar under året och i Sjöfartsverkets lokaler i Stockholm (Rosenvik) har vi arbetat med injustering av värmesystemet.



Inom Mälarprojektet har Sjöfartsverket i samband med nybyggnation i Södertälje kanal första gången ställt kravet "Miljöbyggnad". Motsvarande har myndigheten gjort vid ombyggnad vid vårt lotsområde i Göteborg

(Tångudden). Miljöbyggnad är ett certifierings-system som baseras på svenska bygg- och myndighetsregler och på svensk byggpraxis.

Tjänsteresor



29 procent av bränsleförbrukningen för våra egna tjänstebilar (miljöbilar) var miljöklassat drivmedel (jämför med 73 procent 2014, 91 procent 2013 och 94 procent 2012). Minskningen beror på att allt fler miljöbilar drivs med diesel. Vi har ett fåtal bilar som kan köras på bensin med etanol i hög inblandning.



Sjöfartsverkets sjömannsservice har fortsatt att mäta fordonens bränsleförbrukning (liter per mil). Genom ökad medvetenhet hos medarbetarna om sparsam körning är målsättningen att minska förbrukningen av fossila bränslen med 10 procent. Resultatet för 2015 blev en minskning med ytterligare 5,2 procent jämfört med 2014, vilket motsvarar 2 ton koldioxid (6,3 ton 2014). Sedan mätningarna började, i slutet av 2013, har genomsnittsförbrukningen minskat med drygt 18 procent.

Vår lotsningsverksamhet har fortsatt med en pågående övergång till bränslesnåla tjänstebilar.

Sjöfartsverkets lotsområden Göteborg och Marstarand har beställt tre elbilar (tjänstebilar) för att användas vid våra lotstransporter.

Sjöfartsverket möjliggör hållbara resor i tjänsten genom att vara användare av både elbilspoolen och elcykelpoolen vid Lindholmen Science Park i Göteborg.

IT



Vi har cirka 500 servrar i drift på 124 fysiska servrar. Antal servrar har ökat med 100 sedan 2014 främst beroende på att flera nya stora IT-system har tagits i drift. Virtualiseringsgraden har ökat betydligt under 2015 vilket medför lägre energianvändning och även minskade kapitalkostnader för IT-produktionen. Fortsatt virtualisering och utbyte av äldre utrustning har minskat energianvändningen ytterligare 15 procent under 2015. Jämfört med 2012 har vi på tre år uppnått en besparing på cirka 50 procent även om antalet system och servrar ökat avsevärt. ▲

