

Redovisning av miljöledningsarbetet 2012

Sjöfartsverket

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

Del 1 Miljöledningssystemet

Miljöcertifiering

Myndigheten är inte miljöcertifierad.

Miljöpolicy

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

- Miljöhänsyn och resurshushållning ska genomsyra Sjöfartsverkets verksamhet och vägas in i samtliga beslut.
- Sjöfartsverket ska arbeta för att minska såväl den direkta som den indirekta miljöpåverkan från handelssjöfarten och båtlivet.
- Sjöfartsverket ska främja utvecklingen av en säker, miljöanpassad och effektiv sjöfart. Med beaktande av sjöfartens och miljöfrågornas gränsöverskridande natur ska internationella lösningar eftersträvas.
- Sjöfartsverket ska ständigt förbättra verksamheten med avseende på miljön och aktivt informera omvärlden om verkets miljöinsatser. Sjöfartsverket ska i alla avseenden uppfattas som ett föredöme för sjöfarten.

Kommentar: Miljöpolicyen kommer att revideras under införandet av ett ledningssystem enligt ISO 14001. Införandeprojektet pågår och systemet planeras bli klart för förrevidering av extern revisor under 2013. Policyen måste ändras bland annat därför att Sjöfartsverket inte längre har ett sektorsansvar för sjöfartens miljöfrågor men har ett ansvar i miljömålssystemet.

Miljöutredning

Miljöutredningen uppdaterades 1998.

Aktiviteter med miljöpåverkan

Direkt miljöpåverkan

- Drift och underhåll av fastigheter, lokaler och övriga anläggningar
- Kontorsverksamhet
- Drift och underhåll av verkstäder
- Drift av isbrytare, sjömättningsfartyg och arbetsfartyg
- Drift av båtar
- Underhåll av fartyg
- Underhåll av båtar

- Resor och transporter
- Sjö och flygräddning

Indirekt miljöpåverkan
-Opinionsbildning

Miljömål

LÅNGSIKTIGA MÅL

1. Vi ska arbeta mot att uppnå en situation där vi med stöd av befintlig och utprövad teknik har farledssystem, kanaler och slussar i ett sådant skick att god tillgänglighet och transportkvalitet tillgodoses samtidigt som sjösäkerheten upprätthålls och påverkan på miljön minimeras.
2. Vi ska arbeta mot att uppnå en situation där ny och billigare teknik med minskad miljöpåverkan har fullt ut ersatt gammal teknik.
3. Vi minskar miljöpåverkan från verksamheten inom transport- och farledsservice.
4. Vi minskar miljöpåverkan från verksamheten inom lotsning och marknadsför lotsningen som en verksamhet med ett tydligt ansvar för säkerhet och miljö.
5. Fel och brister i sjögeografiska produkter ska inte orsaka eller bidra till sjö- eller miljöolyckor.
6. Trollhätte kanal ska av kunderna ses som en miljövänlig, kostnadseffektiv, säker och attraktiv transportled.
7. Vårt arbete med miljö- och klimatskydd ska bidra till att hänsynsmålen i transportpolitiken uppnås.
8. I Internationella förhandlingar i maritima frågor medverkar Sjöfartsverket till en hållbar avvägning av landets, sjöfartens och miljöns intressen.
9. Miljöpåverkan från fritidsbåtssektorn ska minska.

KORTSIKTIGA MÅL

10. Sjö- och miljöolyckor beroende på brister i farledssystemet ska vara noll under året.
11. Antalet sjöolyckor beroende på brister i lotsning ska vara noll.
12. Rederiets verksamhet och fartygsresurserna ska vara säkerhets- och miljöcertifierade.
13. Andelen saknade farligt-gods-rapporter i Safe Sea Net Sweden ska minska från 27 procent 2010 till 15 procent 2014.
14. Vår verksamhet med miljö- och klimatskydd ska år 2014 vara en central aktör som driver miljö- och klimatfrågor samt alltid blir rådfrågad om dessa.
15. Vår verksamhet med miljö- och klimatskydd ska år 2014 vara Regeringskansliets förstaval när de behöver stöd i frågor om sjöfartens miljö- och klimatpåverkan, med undantag av norm- och regelgivning.

Handlingsplan och åtgärder

LÅNGSIKTIGA MÅL

- 1-9. Genom vår ledningsprocess ska arbetet ledas mot att de långsiktiga målen uppnås. Under året har genomförts en förstudie för att införa kvalitets- och miljöledning enligt ISO 9000 och ISO 14001 standarderna i hela vår verksamhet.

Tidigare har vissa delar av Sjöfartsverket inte varit certifierade enligt ISO 9000. Förstudien har resulterat i ett fortsatt projekt för att införa ledningssystem enligt nämnda standarder under 2013. Kortsiktiga mål följs upp.

KORTSIKTIGA MÅL

10. Underhållet av sjösäkerhetsanordningar har effektiviserats och vissa farleder förbättrats.
11. T.ex. att försöka öka antalet öppensjö lotsningar - vilket också har skett. I Göteborg har processutvecklingen av Gothenburg Approach fortsatt. Rationalisering och effektiviseringar av våra lotsplatser är en pågående process.
12. Kvalitetsprocesser för säkerhet och miljö håller på att införas
13. Systemets funktion att följa upp målet har falerat under året och åtgärden har varit att försöka åtgärda bristen.
14. Sjöfartsverket har utfört uppgifterna inom miljöområdet efter vid varje tillfälle tillgängliga resurser.
15. Sjöfartsverket har svarat skyndsamt vid varje tillfälle efter förmåga och tillgängliga resurser.

Måluppfyllelse

LÅNGSIKTIGA MÅL

1-9. Målen har inte följts upp.

KORTSIKTIGA MÅL

10. Uppfyllt - inga sådana miljöolyckor har hänt
11. Ej uppfyllt - två sådana olyckor har skett under Q4.
12. Ej uppfyllt - arbetet pågår men har inte slutförts.
13. Målet har inte följts upp p.g.a. brister i uppföljningssystemet.
14. Målet har inte följts upp
15. Målet har inte följts upp

Kunskap och utbildning

Miljöfrågor tas upp under introduktionsutbildningen, men i detta ingår inget som rör miljöledningssystem.

En förstudie till att införa ett miljöledningssystem enligt ISO 14001 har genomförts under året. Under 2013 ska ISO 14001 införas så långt att systemet är förreviderat av extern part.

IT för minskad energiförbrukning

Den tidigare påbörjade ersättningen av Sjöfartsverkets fysiska servrar med virtualiserade servrar har fortsatt. I dagsläget har ett 40-tal fysiska servrar ersatts.

IT-system för planering av lotsningar och isbrytning används sedan många år för att minimera onödiga förflyttningar av lotsbåtar och isbrytare. De större isbrytarna har IT-baserade kontrollsystem för avgasrening och maskinövervakning.

Policystyrning av när datorer ska gå ner i viloläge används inte idag, men den enskilde användaren rekommenderas att göra det. Sjöfartsverket reglerar dock att miljöaspekterna ska beaktas vid anskaffning av hårdvara (t.ex. möjligheten till återvinning, energiåtgången för PC:ar, servrar, skrivare, UPS, kylanläggningar etc.) All kasserad IT-utrustning sänds till en återvinningsfirma för att minska miljöpåverkan.

Sjöfartsverket har standardmässigt konfigurerat skrivarna för dubbelsidiga utskrifter, vilket minskar pappersanvändningen.

IT för minskat antal tjänsteresor

Sedan en lång tid tillbaka finns system och verktyg för datorbaserade möten och realtidskommunikation. Under senare år har dessutom IT-system för generellt samarbete över nätet införts och används alltmer. Det omfattar både röst-, bild-, video- och dokumentsamarbete.

Sjöfartsverket har en resepolicy som säger ”innan resebeställning görs ska en prövning ske om det är möjligt att ersätta resan med telefonkonferens, live meeting eller liknande”.

Dessa insatser har medfört en minskning av antalet tjänsteresor. Sjöfartsverket överväger att formulera en kommunikationspolicy som förväntas leda till en ytterligare ökning av distansmöten.

Del 2 Uppföljning av miljöledningsarbetets effekter

Antal årsarbetskrafter och kvadratmeter

Antal årsarbetskrafter: 920

Antal kvadratmeter lokalyta: 50 800

1. Tjänsteresor och övriga transporter

Utsläpp av koldioxid

	Kg CO ₂ Totalt			Kg CO ₂ /årsarbetskraft		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Flygresor under 50 mil	40 701	72 848	67 884	44	80	69
Bilresor	436 273	548 065	526 663	474	602	536
Tågresor	3,18	2,97		0,003	0,003	
Bussresor						
Maskiner och övriga fordon	26 255 829	45 942 856	39 556 384	28 539	50 431	40 240
Sammanlagt ovan	26 732 806	46 563 772	40 150 931	29 057	51 113	40 845
Flygresor över 50 mil	186 237	120 042	137 517	202	132	140

Beskrivning av insamlat resultat

Ett aktivt arbete med att minska kostnader och med att anpassa verksamheten till aktuella uppgifter har resulterat i bl.a. färre tjänsteresor. Samtidigt har en större andel av bilresorna skett med annat än fossila drivmedel. En lättare isvinter än föregående år har minskat bränsleanvändningen framför allt för isbrytarverksamheten.

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

Hur uppgifterna är framtagna

Eget uppföljningssystem, Leverantörsuppgifter, Uppskattning (förklara på vilket sätt)

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

Uppgifter som tagits fram på annat sätt, nämligen

1.1 a, c och b hyrbil samt 1.3 genom leverantörsuppgifter. 1.1 b tjänstebil, leasad bil och taxi och 1.1 e genom eget uppföljningssystem. Taxiresornas CO₂-utsläpp har beräknats utifrån de kostnader som bokförts på särskilt konto samt genom ett medelvärde från fyra taxiföretags uppgifter om koldioxidutsläpp och motsvarande kostnader under 2012. De fyra företagens kostnader utgör 13 % av Sjöfartsverkets totala taxikostnader.

2. Energianvändning

Energianvändning i lokaler

	kWh totalt		
	2012	2011	2010
Verksamhetsel			
Fastighetsel			
Värme	25 063 003	20 227 122	0
Kyla			
Totalt	25 063 003	20 227 122	

	kWh/årsarbetskraft			kWh/m ²		
	2012	2011	2010	2012	2011	2010
Verksamhetsel						
Fastighetsel						
Värme	27 242	22 203	0	493	398	0
Kyla						
Totalt	27 242	22 203		493	398	

Energianvändning utanför lokaler

	kWh totalt		
	2012	2011	2010
El			

Normalårskorrigerig

Värmeförbrukningen är inte normalårskorrigerad.

Förnybar energi

	2012	2011	2010
Verksamhetsel	%	%	%
Fastighetsel	%	%	%
Värme	1 %	%	%
Kyla	%	%	%
Utanför lokaler	%	%	%
Totalt	1 %	%	%

Beskrivning av insamlat resultat

Ökningen från föregående år beror bland annat på att fler energislag har kunnat inkluderas i uppföljningen. Olja, fjärrvärme, fjärrkyla, gas pellets samt egenproducerad el (solpaneler) har sammanställts för första gången.

Elenergianvändningen står för mer än 80 % av energin till lokaler och verksamheter i och utanför lokalerna. Notera att drivmedel till Sjöfartsverkets fartyg och båtar inte redovisas i detta avsnitt. Vi kan inte helt skilja på om elenergin har använts till fastighet, verksamhet, värme, kyla eller utanför lokaler. Därför har alla energislag redovisats som en klumpsumma för värme trots att en del av energiåtgången (ej elenergi) har kunnat hänföras till andra kategorier. Det medför en onormalt hög siffra för värmeenergi i lokaler men orsakas bland annat av att energianvändning utanför lokaler har inkluderats i summan.

Av samma orsak anges andelen fönybar energi som procent av en klumpsumma för värme.

Att åtgärda vårt problem med att särskilja olika typer av energianvändning, vilket innebär att vi har redovisat en klumpsumma för "värme", kräver investeringar bland annat i fler elmätare. Diskussioner om förbättringar pågår men inga konkreta åtgärdsplaner finns för närvarande. Vi har ändå under året för första gången samlat in uppgifter om annan energianvändning än elenergi. Under kommande år ska ledningssystemet ses över och så småningom certifieras enligt ISO 14001. Det arbetet förväntas resultera i en förbättrad uppföljning.

Hur uppgifterna är framtagna

Eget uppföljningssystem, Leverantörsuppgifter

3. Miljökrav i upphandling

Antal upphandlingar med miljökrav

	Antal st		
	2012	2011	2010
Anskaffningar med miljökrav	16	9	18
Anskaffningar totalt	29	25	44
Andel anskaffningar med miljökrav	55 %	36 %	41 %

Värde av upphandlingar med miljökrav

	Värde kr		
	2012	2011	2010
Anskaffningar med miljökrav	1 122 528	55 120 000	219 124
Anskaffningar totalt	1 166 268	111 375 000	427 119
Andel anskaffningar med miljökrav	96 %	49 %	51 %

Beskrivning av insamlat resultat

Den statistik som redovisas är genomförda upphandlingar, inkl. upphandling av egna ramavtal. Detta innebär att det värde som redovisas för 2012 för ramavtalen är det beräknade kontraktsvärdet för hela avtalsperioden, inkl. förlängningsperioder trots att avropen kommer att ske under en fyraårsperiod. Värdet för ramavtalen bör redovisas enbart för 2012, inte de följande åren.

Av de upphandlingar som har genomförts står två upphandlingar för c:a 1060 MSEK, vilket gör att andelen upphandling med miljökrav blir väldigt hög baserat på värde.

Ramavtalen, vars värde för hela avtalsperioden har redovisats för 2012, bör redovisas med aktuellt utfall respektive år. Vi avser att undersöka förutsättningarna och möjligheterna för att följa upp utfallen inom ramavtalen årsvis. Därefter tar vi ställning till om bristen i redovisningen ska åtgärdas eller inte.

Hur uppgifterna är framtagna

Eget uppföljningssystem