

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.registrator@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets redovisning av arbetet med miljöledning 2023

Sjöfartsverket lämnar bilagd rapport för sitt miljöledningsarbete 2023, i enlighet med förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Bilagan har även lämnats in till Naturvårdsverket genom det webbaserade rapporteringssystem som genererar rapporten.



Joel Smith
Tf. Generaldirektör

Redovisning av miljöledningsarbetet 2023

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

Sjöfartsverket

Del 1. Miljöledningssystemet

Basfakta

Antal årsarbetskrafter:

1 276 åa

Antal kvadratmeter:

61 752 m²

Miljöcertifiering, miljöpolicy och miljöutredning

1. Är myndigheten miljöcertifierad?

Ja, endast ISO 14001

2. Hur lyder myndighetens miljöpolicy?

Sjöfartsverkets miljöpolicy är integrerad i den verksamhetsövergripande policyn, vilken presenteras nedan.

”Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som levererar hållbara sjövägar och värnar liv och miljö.

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

Vårt arbete utgår från kundens och samhällets behov och utförs inom ramen för vårt uppdrag från regering och riksdag baserade på de transportpolitiska målen. Det betyder att vi erbjuder säkra, tillgängliga och effektiva sjövägar och moderna tjänster för våra kunder idag, men även att vi strävar efter att utveckla våra verksamheter för att möta framtida utmaningar och krav. Därigenom bidrar vi till sjöfartsnäringens utveckling och dess framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle. För att Sverige ska fungera väl under kris och krig har Sjöfartsverket också viktiga uppgifter inom ramen för totalförsvaret.

Vår strävan att uppnå en effektiv och långsiktigt hållbar verksamhet som lever upp till våra kunders och ägares krav förutsätter att:

- Allt arbete i Sjöfartsverket präglas av affärsmässighet inom ramen för den statliga värdegrunden och de lagar och internationella konventioner som styr vår verksamhet. Vårt förtroende i omvärlden bygger på att varje anställd har rätt kompetens för sina arbetsuppgifter, är opartisk när han eller hon utövar sitt arbete och att vi följer gällande lagar, regler och interna styrande dokument.
- Våra beslut är sakligt grundade och innefattar bedömning och värdering av risker och konsekvenser. Vi ska

alltid sträva efter att välja den mest kostnadseffektiva lösningen.

- Vi har ett förhållningssätt som präglas av vår värdegrund öppenhet, professionalism och engagemang med stort fokus på leverans.
- Vi bedriver ett systematiskt och uthålligt säkerhets-, kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöarbete som utförs i samverkan av engagerade och ansvarstagande ledare och medarbetare.
- Vi arbetar systematiskt med informationssäkerhet enligt ett ledningssystem som bland annat innebär att behöriga personer, när dom behöver, har tillgång till information som är riktig och att händelser kan spåras. God informationssäkerhet lägger också grunden för digitalisering och innovation.
- Vi ska arbeta för att ha en god förmåga och robusthet att motstå hot och risker, förebygga sårbarheter och delta i ett starkt totalförsvar för Sverige.
- Vi arbetar systematiskt med hälsofrämjande arbete i syfte att bibehålla och utveckla god hälsa och välbefinnande hos våra medarbetare.
- Vi arbetar för att skapa ett öppet och tolerant arbetsklimat som skapar tillit, välkomnar alla och motverkar diskriminering och trakasserier.
- Vi minskar vår negativa miljöpåverkan genom att minska resursförbrukning, våra utsläpp till luft, mark och vatten och hanterar vårt avfall enligt gällande regelverk och målsättningar.
- Vi bidrar till att minska sjöfartens och transportsystemets negativa miljöpåverkan genom att skapa positiva incitament och effektivt gemensamt resursutnyttjande.
- Vi har en väl fungerande samverkan internt och med våra externa samarbetspartners. Vi samarbetar med andra myndigheter och intressenter inom offentlig sektor för att uppnå större samlad samhällsekonomisk nytta.
- Vi förbättrar kontinuerligt våra verksamheter i alla dess dimensioner genom att sätta mål och regelbundet följa upp, utvärdera och vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå målen. Vår framgång vilar på att vi på ett icke-dömande sätt systematiskt lär oss av våra avvikelser.

Genom att alltid leva efter vår verksamhetspolicy bidrar vi till att stärka Sjöfartsverkets anseende och förbättrar därigenom såväl vår förmåga att påverka i angelägna frågor som vår möjlighet att attrahera och behålla engagerade medarbetare som vill bidra till ett hållbart samhälle.”

3. Vilket år uppdaterade myndigheten senast sin miljöutredning?

2022

Aktiviteter, mål, åtgärder och måluppfyllelse

Direkt miljöpåverkan

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

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Genom myndighetens kärnverksamheter tillhandahåller Sjöfartsverket farleder och sjögeografisk information, lotsar fartyg till och från hamn, säkerställer system för att navigera rätt och undvika olyckor, håller hamnarna vinteröppna i hela landet och bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Sjöfartsverkets aktiviteter som har en betydande direkt negativ miljöpåverkan utgörs av:

- Förbränning av fossila bränslen för drift av fartyg, helikoptrar och bilar
- Användning av kemikalier för underhåll av fartyg, helikoptrar och fastigheter
- Aktivitet i skyddade områden (säsong- och platsbundet, kan vara till exempel sjömättningsverksamhet och

isbrytning)

- Förorenad mark (risk för förorening av mark från pågående och tidigare verksamhet som till exempel oljedrivna reservkraftsgeneratorer, och tidigare använda varv och verkstäder)

I myndighetens miljöutredning motsvarar miljöaspekter aktiviteter. De betydande miljöaspekterna återfinns inom nio verksamhetsområden/processer. Miljöaspekternas betydelse har i Sjöfartsverkets miljöutredning bedömts utifrån kriterier inom "Energi- och materialflöden", "Åverkan på fysisk miljö", och "Risker och möjligheter för betydande miljöpåverkan". Direkta och indirekta miljöaspekter har bedömts på samma sätt och kriterierna baseras på de nationella miljömålen och Sjöfartsverkets aktiviteter.

Ange inom vilka kategorier mål har upprättats för direkt miljöpåverkan:

- * Tjänsteresor
- * Övriga transporter och maskiner
- * Energianvändning

5a. Vilka mål har myndigheten upprättat för aktiviteter med en direkt betydande påverkan på miljön?

Sjöfartsverket tillämpar mål- och resultatstyrning i styrkortsmodell där miljö är ett av fem perspektiv i modellen. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, mål och förbättringsaktiviteter. Perspektivet miljö bidrar till hänsynsmålen inom de transportpolitiska målen. De långsiktiga miljömålen till 2027 för direkt miljöpåverkan är:

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

För målen avseende koldioxid togs handlingsplaner tagits fram under 2020, vilka ska vara en grund för arbetet med att nå målen till 2027 och för resterande miljömål togs en handlingsplan fram 2021. Handlingsplanerna ska visa vägen för Sjöfartsverkets arbete med målen och även kartlägga vilka aktiviteter som behöver genomföras på olika nivåer inom verksamheterna för att målen ska uppnås. Aktiviteter för att uppnå miljömålen till 2027, hanteras vidare i verksamhetsplaneringen. Fastställda mål och förbättringsaktiviteter i verksamhetsplaneringen avseende 2023 är i ett urval, relaterat till de långsiktiga målen om koldioxidutsläpp, energiförbrukning och koldioxidutsläpp från tjänsteresor följande:

1. Koldioxidutsläpp

- a) Anpassning av körstilen för att minska bunkerförbrukning för lotsbåtarna.
- b) Undersöka möjligheten till minskad bunkerförbrukning genom att nyttja drönare för isrekognosering.
- c) Undersöka hur väl motorer för lotsbåtar kan anpassas för delvis metanoldrift.

2. Energiförbrukning

- a) Byta ut befintliga värme- och ventilationssystem mot effektivare lösningar.
- b) Undersöka möjligheten att mäta energiförbrukning på ett mer strukturerat sätt.
- c) Utredda möjligheten till att respektive verksamhet bär sina egna elkostnader. En aspekt i utredningen är att öka incitamentet till minskad energianvändning.

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

- a) Mätning av bränsleförbrukningen för minibussar och fortsatt bevakning att tidigare minskning på 10

procent kvarstår.

- b) Undersöka om utbildningar inom processen Lotsning kan ske på distans, vilket skulle minska resandet.
- c) Slussar och kanaler har haft som målsättning att köpa in elbilar till verksamheten i Trollhättan.

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

Under 2023 har en recertifiering genomförts för ISO 14001:2015.

Nedanstående numrering följer de ovanstående listade interna miljömålen och baseras på den rapportering som gjorts i verksamhetsuppföljningen avseende 2023.

1. Koldioxidutsläpp

- a) I maj 2023 anordnades en tävling där lotsstationerna tävlade om högst besparing med avseende på bunkerförbrukning. Svartklubben vann med en besparing på nästan 18 procent jämfört med deras egen förbrukning från maj 2022. På delad andraplats kom Oxelösund och Helsingborg med en besparing på nästan 17 procent.
- b) I april 2023 testades drönare för isrekognosering ombord på isbrytaren Atle. De första testerna visade sig initialt kunna ge en besparing på 970 ton koldioxid per isbrytare och säsong. Ytterligare tester kommer att ske under 2024.
- c) Under hösten 2023 har en 16 liters metanolmotor testats och utvärderats. Arbetet fortskrider under 2024. Hur stor andel av lotsbåtarna som eventuellt kommer att byggas om är ej beslutat.

2. Energiförbrukning

- a) På anläggningen Johannisborg har de sett över och bytt ut ventilationssystemet. I slutet av 2023 uppgavs arbetet med att byta ut både ventilation och uppvärmning på anläggningen Rosenhill vara i slutfasen.
- b) Arbete har pågått med att ta fram beslutsunderlag i frågan.
- c) Arbete har pågått med att ta fram beslutsunderlag i frågan.

3. Koldioxidutsläpp för tjänsteresor

- a) Mätningar har genomförts under 2023 och analys pågår.
- b) Inga utbildningar bedömdes kunna genomföras på distans under 2023. Möjligheten fortsätter att bevakas under 2024.
- c) Under 2023 har fyra elbilar beställts. Dessa levereras i början av 2024 och ersätter då fyra dieseldrivna fordon.

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

Koldioxid

Drygt 90 procent av Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp kommer i dagsläget från fartygsflottan och cirka 10 procent från helikopterflottan. Övriga utsläpp kommer framförallt från uppvärmning och tjänsteresor. Under 2023 har arbetet med att minska koldioxidutsläppen från fartygsflottan fortsatt med varierande resultat. Minskade koldioxidutsläpp kan ses inom flera affärsområden samtidigt som isbrytningen har ökat med 5 procent mellan 2022 och 2023. Detta förklaras av att Sjöfartsverkets utsläpp skiftar kraftigt mellan enstaka år till följd av det varierande behovet av isbrytning. Med en metod framtagen i samarbete med SMHI, kan myndigheten nu analysera isbrytarnas bränslebehov utifrån isens utbredning. Variationer mellan åren jämnas då ut och effekten från genomförda insatser för att minska koldioxidutsläppen blir tydligare. När utsläppen normaliserats med hänsyn tagen till isutbredning ökar utsläppen med 10 procent. Ökningen förklaras delvis av att normaliseringsmetoden inte tar hänsyn till isens karaktär där slutet av 2023 var en särskilt svår säsong jämfört med tidigare år. Sjöfartsverkets totala koldioxidutsläpp för 2023 är 36 844 ton.

Tjänsteresor

Efter ett minskat resande under pandemiåren ökar nu resandet igen. Under 2023 var utsläppen från Sjöfartsverkets tjänsteresor 4 procent högre jämfört med 2017. Ökningen beror delvis på att längre flygresor ökat till följd av fler internationella möten där fysisk närvaro krävs.

Nedanstående numrering följer de tidigare listade interna miljömålen och baseras på den rapportering som gjorts i verksamhetsuppföljningen avseende 2023.

1. Koldioxidutsläpp

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

2. Energiförbrukning

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

3. Koldioxidutsläpp från tjänsteresor

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

Indirekt miljöpåverkan

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

Sjöfartsverkets aktiviteter som har en betydande indirekt och negativ miljöpåverkan utgörs av:

- Förbränning av fossila bränslen för drift av fartyg (Sjöfartsverket arbetar för att minska förbränning av fossila bränslen från handelssjöfarten bland annat genom incitament i farledsavgiften och genom att arbeta för digitala anlop.)
- Elanvändning vid fastigheter (Sjöfartsverket använder grön el, men även grön el innebär ingrepp i miljön)
- Materialanvändning i fartyg och fastigheter
- Muddring och dumpning

De inköp och upphandlingar som görs och som relaterar till aspekterna bedöms ha betydande indirekt miljöpåverkan.

Ange inom vilka kategorier mål har upprättats för indirekt miljöpåverkan:

Upphandling

5b. Vilka mål har myndigheten upprättat för aktiviteter med en indirekt betydande påverkan på miljön?

Forskning och innovation (FoI) samt Miljödifferenterade avgifter som bidrar till Sjöfartsverkets övergripande mål 2027 "Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten". Externt fortsätter Sjöfartsverket att arbeta med miljödifferenterade farledsavgifter där målet är att öka andelen anslutna fartyg med 1 procent varje år fram till 2027.

Sjöfartsverkets tidigare miljömål för upphandlingar, och som också gällt för 2023, har varit att det ska ställas miljökrav i minst 50 procent av alla upphandlingar/avtal för produkter 2027.

Utöver det har Sjöfartsverket haft som målsättning 2023 att Inköp och Miljö- och hållbarhetsenheten ska samarbeta kring miljökrav i minst fyra upphandlingar. Vidare har det funnits ett uppdrag via myndighetens miljöhandlingsplan att se över rutinen för miljökrav vid upphandlingar.

6b. Vilka åtgärder har myndigheten vidtagit för att nå målen för indirekt miljöpåverkan?

Nedanstående punkter följer de ovanstående listade interna miljömålen och indirekta miljöaspekterna.

Forskning och innovation (FoI):

Den forskning och innovation som Sjöfartsverket bedriver ligger i linje med myndighetens strategiska utvecklingsarbete, med syftet att skapa ett stabilt och hållbart Sjöfartsverk över tid. Ett av de satsningsområden som Sjöfartsverket uttalat när det gäller myndighetens inriktning av FoI är framtidens fartygsflotta, där arbetet mot ökad fossilfrihet för Sjöfartsverkets flotta ingår som en central del. Ett annat satsningsområde inom FoI är "Minska föroreningarna i haven", där målet är att förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet utsläpp till vatten från våra fartyg och operationella verksamhet samt utsläpp till vatten från spridning av föroreningar p.g.a. infrastrukturarbeten såsom muddring. De FoI-insatser som vi gör syftar också till att ge oss bättre underlag för miljökonsekvensbeskrivningar vid infrastrukturåtgärder. Sjöfartsverkets FoI-arbete ligger även i linje med bland annat Agenda 2030:s mål 9.5 (förbättra forskningen), de transportpolitiska målen, regeringens exportstrategi, regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och EU:s Östersjöstrategi.

Myndigheten strävar efter att prioritera projekt som bidrar till minskad miljöpåverkan från sjöfarten både i projekt som Sjöfartsverket deltar i beredningen av nationella FoI-medel i Trafikverkets FoI-portfölj Sjöfart. När Sjöfartsverket tar en aktiv samt ledande del i internationella projekt och för in hållbarhetstänket, så medför det att fler aktörer i Europa inspireras och tar in ett hållbart förhållningssätt i sina strategier. Sjöfartsverket har under 2023 fortsatt samverka tillsammans med representanter för sjöfartsbranschen inom programmet "Effektivare anlop genom digitalisering", vilket bedöms skapa goda förutsättningar för optimerade och miljöeffektiva fartygsanlop till de svenska hamnarna.

Miljödifferenterade avgifter:

Sjöfartsverkets avgiftsmodell förändrades 2018, vilket innebar bland annat att miljöincitamentet gick från att omfatta en parameter (NOx), till att inkludera fem parametrar (NOx, CO2, SOx och partiklar, kemikalier samt vatten och avfall) via indexet Clean shipping index (CSI). Utvecklingsarbetet med miljöincitamentet har fortsatt och fokus under året har varit de nya internationella riktlinjerna för CO2 samt hur CSI ska hantera olika båtottenfärger. Arbetet kommer att fortsätta tillsammans med IVL och övriga medlemmar inom CSI's tekniska kommitté, för att skapa ett incitament som ger en så stor positiv miljöeffekt som möjligt. Verket kommer även fortsatt under 2024 använda sig av Clean shipping index och de parametrar som är inkluderade där.

Miljökrav vid upphandling:

Miljö- och hållbarhetsenheten samt inköpsavdelningen har samverkat och under året genomfört en större revidering av rutinen för miljökrav vid upphandlingar.

7b. Redovisa hur väl målen för indirekt miljöpåverkan har uppfyllts

Nedanstående punkter följer de ovanstående listade interna miljömålen och indirekta miljöaspekterna.

Forskning och innovation (FoI):

Minskad miljöpåverkan genom det övergripande målet till 2027 "Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten" har inletts och bör verka åt rätt håll.

Miljödifferenterade avgifter:

De miljödifferenterade avgifterna kommer fortsätta att gälla under 2024 och då IVL sedan 2021 tagit över ansvaret för Clean shipping index kommer Sjöfartsverket fortsatt medverka i den tekniska kommittén samt ta del av den forskning som bedrivits där påverkan av sjöfart på havsmiljön studeras. Sjöfartsverket kommer under 2024 även ingå i forskningsprojektet Exit tillsammans med IVL och Chalmers där bl.a. miljödifferenterade styrmedel analyseras.

Miljökrav vid upphandlingar:

Under 2023 ställdes miljökrav i 3 av 19 upphandlingar avseende varor/produkter (16 procent).

Inköpsavdelningen och Miljö- och hållbarhetsenheten har vidare samverkat i sex upphandlingar samt tagit fram en reviderad rutin för miljökrav vid upphandlingar. Aktiviteterna i verksamhetsplaneringen 2023 avseende miljökrav vid upphandlingar har därmed uppnåtts.

Åtgärder - kunskap och IT

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

Totalt 22 personer i Sjöfartsverket har under 2023 utbildats internt till miljörevisorer enligt ISO 14001:2015.

Sjöfartsverkets webbutbildningar med miljöanknytning, som uppdaterades och återlanserades under 2019, är fortfarande aktuella. Under 2023 har sammanlagt 405 registreringar av genomförd utbildning registrerats uppdelat enligt följande:

- 155 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning om Sjöfartsverkets integrerade ledningssystem enligt ISO9001 samt ISO14001.
- 109 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i kemikaliehantering.
- 141 personer har genomfört en webbaserad grundläggande utbildning i avfallshantering.

Hösten 2023 påbörjades en utbildningsinsats avseende grundläggande utbildning i farligt gods, ADR S. Totalt har 29 personer utbildats och arbetet fortgår under 2024.

Under senare år har Sjöfartsverket infört ett centralt kemikaliehanteringssystem för myndighetens kemikalier, undantaget hushållskemikalier, och skapat en tillhörande organisation med central styrning i ett kemikalieråd samt internt utbildade kemikaliesamordnare. Rollen som kemikaliesamordnare kombineras med befintlig tjänst inom verksamheten och under 2023 har Sjöfartsverket på 51 platser haft kemikaliesamordnare. Våren 2023 genomfördes flertalet workshops tillsammans med kemikaliesamordnarna, där dessa utbildades inom relevanta lagkrav med avseende på miljö. Kemikaliesamordnarna har till uppgift att lokalt arbeta för bättre kemikaliehantering och för att sprida kunskap i sina respektive områden och verksamheter.

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

FollowMe-print används på Norrköpingskontoret och är nu infört på de orter där det är möjligt.

Multifunktionsskrivare är utbytta enligt livscykel, alla skrivare går ner i sparläge när de inte används. Dubbelsidig skrift är inställd som standard och skrivarna är även gjorda av återvunnet material. Sjöfartsverket har fasat ut många äldre modeller av PC som hade högre kWh förbrukning, arbete fortgår enligt livscykel.

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

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

Kommentar

11. Kommentar om del 1 i redovisningen

Under 2023 har det skett en översyn av Sjöfartsverkets miljömål. Detta har resulterat i att från och med årsskiftet 2023/2024 tas målet avseende energi tas bort och upphandlingsmålet formuleras om.

Del 2. Uppföljning av miljöledningsarbetets effekter

Tjänsteresor och övriga transporter

Utsläpp från tjänsteresor och transport

	Mängd CO ₂ (kg)	Mängd CO ₂ per årsarbetskraft (kg)
1.1a Flygresor under 50 mil	58 139	45,563
1.1b Bilresor	706 484	553,671
1.1c Tågresor	975	0,764
1.1d Bussresor	0	0
1.1e Maskiner och övriga fordon	35 354 100	27 706,975
1.3 Flygresor över 50 mil	319 578	250,453
1.2 Sammanlagda utsläpp av koldioxid 1.1a-e (exklusive flygresor över 50 mil)	36 119 698	28 306,973

Summering av utsläpp från tjänsteresor (1.1a-d och 1.3)

Mängd CO ₂ (kg)	Mängd CO ₂ per årsarbetskraft (kg)
1 085 176	850,451

Beskrivning av insamlat resultat

1.4 a) Beskriv vad som påverkat resultatet i positiv riktning

Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Koldioxidutsläppen har ökat med 5 % mellan 2022-2023. Ökningen kan primärt tillskrivas isbrytarna, vilket delvis förklaras av en svår vintersäsong i slutet av året.

Uppgiften gällande koldioxidutsläpp för tågresor har kraftigt ökat mellan 2022-2023. Detta förklaras av att leverantören förändrat sina beräkningsmetoder och från och med 2023 även inkluderar inköpt el.

För delar av verksamheten har koldioxidutsläppen minskat mellan 2022-2023. Minskningen avser Sjöfartsverkets bilresor med 4 procent, delar av fartygsflottan, lotsbåtar 4 procent, helikopter med 5 procent samt fossil värme med 14 procent och fossil kyla med 12 procent.

1.4 a) Beskriv vad som påverkat resultatet i negativ riktning

Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Se svar ovan.

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

Bilresorna avser antal hyrbilstillfällen. Tjänsteresor med buss och med egen bil har inte kunnat sammanställas med rimlig arbetsinsats, men myndigheten bedömer att kvantiteten är liten och planerar därför inte att åtgärda bristen.

1.5 Hur är uppgifterna framtagna?

- * Eget uppföljningssystem
- * Uppskattning (förklara på vilket sätt i kommentarsfältet)

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

1.6 Uppföljningsmått i svaren på frågorna är baserade på:

Andra sätt eller metoder (beskriv i kommentarsfältet)

1. 1 a,b (hyrbil) och c samt 1.3 har tagits fram via leverantörsuppgifter. 1.1 b (tjänstebil, leasad bil och taxi) och 1.1 e har tagits fram genom eget uppföljningssystem. Taxiresornas koldioxidutsläpp har beräknats utifrån de kostnader som bokförts på särskilt konto genom ett medelvärde för bränslepris.

Energianvändning

2.1 a) Verksamhetsel - årlig energianvändning i kilowattimmar (kWh) totalt, per årsarbetskraft och per kvadratmeter (m²)

	kWh	kWh/å.a.	kWh/m ²
Verksamhetsel	0	0	0

2.1 b) Övrig energianvändning - årlig energianvändning i kilowattimmar (kWh) totalt, per årsarbetskraft och per kvadratmeter (m²)

	kWh	kWh/å.a.	kWh/m ²
Fastighetsel	2 235 273	1 751,781	36,198
Värme	7 859 219	6 159,263	127,271
Kyla	249 750	195,729	4,044

Summering av energianvändning (2.1a-b)

Mängd kWh (kWh)	Mängd kWh per årsarbetskraft (kWh/å.a.)	Mängd kWh per kvadratmeter (kWh/m ²)
10 344 242	8 106,773	167,513

Energianvändning utanför lokaler

Energianvändning utanför lokaler, kWh:

13 199 807 kWh

Beskriv vilken typ av energianvändning utanför lokaler som avses:

Överlag domineras energianvändningen utomhus av verksamhetsel (till fartyg, båtar, utebelysning och avisning av slussar), men även fjärrvärmens till isbrytare som ligger vid kaj är betydande.

Normalårskorrigerering

2.2 Är värmeförbrukningen normalårskorrigerad?

Nej

Andel förnybar energi

2.3 Sammanlagd andel förnybar energi av den totala energianvändningen (anges i procent).

99 %

Verksamhetsel (%)	Fastighetsel (%)	Värme (%)	Kyla (%)	Eventuell energianvändning utanför lokaler (%)
	100	97	100	100

2.4 Har krav ställts på produktionsspecificerad förnybar el i myndighetens gällande avtal?

Ja

2.5 Har energianvändningen minskat som ett resultat av samverkan med myndighetens fastighetsägare?

Nej

Beskrivning av insamlat resultat

2.6 a) Beskriv vad som påverkat resultatet i positiv riktning

- * Trender
- * Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Energianvändningen har minskat mellan 2022-2023, varav störst minskning noterades i januari 2023. Minskningen förklaras av ökad medvetenhet till följd av de höga elpriserna vintern 2022-2023.

2.6 a) Beskriv vad som påverkat resultatet i negativ riktning

Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Energianvändningen utanför lokaler har ökat med 3 % mellan 2022-2023, se anmärkning 2.6 b). Ökningen förklaras av att issäsongen i början av 2023 var mild och därmed var en del fartyg landanslutna till elnätet under en längre period än normalt.

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

Uppgiften för energianvändningen utanför lokaler för 2022 har uppdaterats, då fler uppgifter nu tillkommit. Den faktiska siffran för 2022 är 12 759 615 kWh.

2.7 Hur är uppgifterna framtagna?

- * Eget uppföljningssystem
- * Leverantörsuppgifter
- * Uppskattning (förklara på vilket sätt i kommentarsfältet)

Sjöfartsverket redovisar inte längre verksamhetsel och fastighetsel uppdelat, vilket beror på att uppdelningen varit osäker. I totalsumman saknas en mindre andel el från fastigheter som myndigheten hyr och där elavtalet ingår i hyran.

Miljökrav i upphandlingar

3.1 Andel upphandlingar och avrop där miljökrav ställts av det totala antalet upphandlingar och avrop

Totalt antal (st)	Antal med miljökrav (st)	Andel med miljökrav (%)
141	48	34

3.2 Antal upphandlingar över tröskelvärde där energikrav enligt förordningen (2014:480) om statliga myndigheters inköp av energieffektiva varor, byggnader och tjänster har ställts

Antal upphandlingar över tröskelvärde

1 st

Kommentar till redovisningen av antal upphandlingar över tröskelvärde:

-

Om krav enligt förordningen om statliga myndigheters inköp av energieffektiva varor, byggnader och tjänster inte har ställts vid upphandlingar över tröskelvärde, ange skälen för det.

-

3.3 Har myndigheten ställt energikrav vid nytecknande av hyresavtal eller inköp av byggnader?

Har myndigheten ställt energikrav vid nytecknande eller inköp?

Nej

Om nej, ange skälen för det:

Annat (beskriv i kommentarsfältet)

Överväganden angående energikrav har inte genomförts under processen som lett till avtal.

3.4 Ekonomiskt värde av registrerade upphandlingar och avrop med miljökrav av det totala värdet av registrerade upphandlingar och avrop per år

Totala värdet (kr)	Värdet med miljökrav (kr)	Andel med miljökrav (%)
1 040 838 979	789 743 832	76

Beskrivning av insamlat resultat

3.5 a) Beskriv vad som har påverkat resultatet i positiv riktning.

-

3.5 a) Beskriv vad som har påverkat resultatet i negativ riktning.

Övrigt (beskriv i kommentarsfältet)

Andelen upphandlingar med miljökrav var 2023 lägre jämfört med 2022.

Skillnaden beror på en variation av upphandlingar mellan åren.

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

-

3.6 Hur är uppgifterna framtagna?

Eget uppföljningssystem

Frivilliga frågor

Frågor om antal resfria möten och antal tjänsteresor

	Antal (st)	Antal/å.a. (st)
Antal resfria/digitala möten totalt och per årsarbetskraft	55 301	43,339
Antal tjänsteresor totalt och per årsarbetskraft	15 573	12,205

Förklaring till resultatet - antal digitala möten och antal tjänsteresor

Hur är uppgifterna framtagna?

Eget uppföljningssystem

Beskrivning av insamlat resultat

Antal digitala möten baseras på totala mötesinloggningar till ett Skypemöte på server.

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

-

Frågor om energi

Har myndigheten en strategi för sitt energieffektiviseringsarbete, innefattande nulägesanalys, mål samt handlingsplan med åtgärder, som utgör grunden för energieffektiviseringsarbete?

Ja

Producerar myndigheten egen förnybar energi?

Ja

Om ja, hur mycket?

51 739 kWh

Specificera typ av energi

Solel till fyrar som inte är anslutna till elnätet.

Frågor om avrop

Har myndigheten vid avrop mot statliga ramavtal ställt egna miljökrav utöver ramavtalets krav, där så har varit möjligt?

Nej

Om ja, ange vilka ramavtal det gäller, omfattning i kronor och antal, samt vilka miljökrav som ställts

-