

Intern klima- og miljørapport 2025



Innhold

Sammendrag (KI generert).....	4
Innledning.....	5
1.1 Miljøfyrtårnordningen.....	5
1.2 Føringer.....	5
1.3 Organisering.....	6
1.4 Involvering av ansatte	6
1.5 Resultatoppfølging (datagrunnlag).....	6
1.5.1 Årlig klimagassregnskap.....	7
2. Vesentlighetsanalyse	7
3. Reise og transport.....	7
3.1 Transport – Statens naturoppsyn.....	8
3.1.1 Igangsatte tiltak	8
3.1.2 Vurdering av mål og behov for nye tiltak.....	10
3.2 Tjenestereiser.....	10
3.2.1 Reisevirksomhet i Miljødirektoratet	11
3.2.2 Flyreiser	12
3.2.3 Tjenestereiser mellom Oslo og Trondheim	15
3.2.4 Digitale møter	16
3.2.5 Miljøsertifiserte hoteller	16
3.2.6 Vurdering av mål og behov for nye tiltak.....	17
3.3 Ansattes reise til og fra jobb	18
3.3.1 Reisevanedata	19
3.3.2 Holdninger og ønsker	21
3.3.3 Igangsatte tiltak	22
3.3.4 Vurdering av mål og behov for nye tiltak.....	22
4. Innkjøp.....	23
4.1 Mål for 2026	24
5. Gjenbruk og avfall	25
5.1 Hvordan håndterer vi avfall, inkludert gjenvinning og reduksjon av avfallsmengde..	25
5.2 Praksis for gjenvinning og reduksjon av avfallsmengde	25
5.3 Mål og resultater for 2025 og mål for 2026	26
6. Bygg og energi	27
6.1 Arealbruk per ansatt	28
6.2 Miljøavtrykk i Helsfyr-prosjektet.....	28
6.3 Mål og resultater for 2025 og mål for 2026	29

7. Klimagassregnskap	29
8. Naturfotavtrykk	30
Vedlegg 1: Klimagassregnskap knyttet til ombygging av Miljødirektoratets kontor på Helsefyr, utarbeidet av Entra 08.04.2025.....	32
Vedlegg 2: Bærekraftsrapport ombruk og anskaffelse inventar 30.06.2025.....	34

Sammendrag (KI generert)

Formål: Rapporten viser hvordan Miljødirektoratet arbeider systematisk med miljøledelse, klimagassreduksjon og bærekraft i egen virksomhet. Den beskriver mål, tiltak og resultater innen transport, innkjøp, avfall, bygg, energi og naturfotavtrykk.

Miljøpolitikk: Miljødirektoratet skal ha en helhetlig og kunnskapsbasert miljøledelse som bidrar til redusert klima- og naturpåvirkning, etterlevelse av lovkrav og styrking av samfunnsansvar. Virksomheten skal kontinuerlig forbedre sin miljøprestasjon, redusere utslipp fra transport og drift, fremme bærekraftige anskaffelser, og sikre ansvarlig ressursbruk, energioptimalisering og innovasjon.

Miljømål 2026:

- redusere utslipp fra transport gjennom økt elektrifisering i Statens naturoppsyn (SNO)
- redusere utslipp fra tjenestereiser og øke bruk av digitale møter
- øke miljøvennlige arbeidsreiser for ansatte (sykkel, gange, kollektiv)
- sikre klima- og miljøkrav i alle relevante anskaffelser
- redusere restavfall og øke sorteringsgraden
- redusere energibruk og areal per ansatt

Veien videre i 2026:

- etablere metode for å rapportere naturfotavtrykk
- ytterligere elektrifisering av SNOs transportmidler
- styrket datakvalitet og økt omfang i klimagassregnskapet
- videreutvikling av avfallsoppfølging med helårsdata
- energieffektivisering og plan for nye kontorlokaler i Trondheim
- gjennomføre en pilot basert på VSME-standard – EU-standard for frivillig bærekraftsrapportering for naturfotavtrykk
- økt bruk av nullutslipps- og miljøkrav i anskaffelser

Innledning

Miljødirektoratet jobber systematisk med bærekraft som en del av vår virksomhetsstyring og interne drift. I denne rapporten beskriver vi våre innsatsområder, gjennomførte tiltak og oppnådde resultater. Vi setter også nye mål og redegjør for planlagte tiltak fremover. På områder der omstilling tar tid, som innen transport og reisevirksomhet, setter vi prosessmål. Dette gjør vi fordi langsiktige endringer krever mål utover ett år, og prosessmål innenfor den årlige planperioden fungerer som nødvendige steg på veien mot et mer langsiktig resultatmål.

Miljødirektoratets overordnede mål og tiltak for å redusere egen miljøbelastning er beskrevet i vår [interne miljøpolitikk](#). Denne politikken vil bli revidert våren 2026. I denne rapporten som omhandler våre ulike innsatsområder - reisevirksomhet, innkjøp, avfall og bygg og energi – viser vi til målene i vår interne miljøpolitikk.

1.1 Miljøfyrtårnordningen

Miljødirektoratet er sertifisert etter [Miljøfyrtårnordningen](#). Det betyr at direktoratet har dokumentert og fått bekreftet at vi jobber systematisk og målrettet med miljøledelse, bærekraft og samfunnsansvar. Vi rapporterer hvert år på klima- og miljødata for foregående år. Miljødirektoratet er sertifisert etter kriteriene for *hovedkontormodellen* som betyr at vi rapporterer separat for Trondheim og Oslo på avfall og energibruk, men samlet på innkjøp, reisevirksomhet og arbeidsmiljø. Miljødirektoratets øvrige lokalkontor er ikke en del av Miljøfyrtårn-ordningen, men er fortsatt en del av vår interne klima- og miljøpolitikk.

1.2 Føringer

I [hovedinstruksen fra Klima- og miljødepartementet \(KLD\) for 2026](#) står følgende føring;

Bærekraftig virksomhet: Miljødirektoratets oppgaver skal bidra til å nå aktuelle bærekraftsmål. Miljødirektoratet skal arbeide systematisk og helhetlig for å redusere sine klimagassutslipp og naturfotavtrykk i alle deler av virksomheten, og vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten. Departementet forventer at Miljødirektoratet identifiserer sin klimapåvirkning, setter mål og iverksetter tiltak for reduksjon i klimagassutslipp på kort og lang sikt. Dette inkluderer oppfølging av et miljøledelsessystem som etterlever kjente standarder for oppfølging av dokumentering av virksomhetens miljøarbeid (eksempelvis ISO14001, Miljøfyrtårn, EMAS etc.). Hvordan Miljødirektoratet arbeider for en bærekraftig virksomhet skal synliggjøres i virksomhetens kommunikasjon og i styringsdialogen, herunder rapportering på virksomhetens utslipp og måloppnåelse.

I 2024 ga regjeringen et signal til alle statlige virksomheter om å arbeide systematisk med klima, natur og energi. Dette signalet ble gitt i form av en fellesføring til virksomhetene;

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk.

Det er et mål med systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. Miljødirektoratet skal følge opp dette målet. I dette arbeidet skal det tas hensyn til ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver og kostnadseffektivitet. Miljødirektoratet skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten. Miljødirektoratet skal gjøre systematiske vurderinger av egen energibruk og ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger, samt øke energifleksibiliteten der dette er relevant.

Det vil si at virksomhetene er oppfordret til å kartlegge miljøpåvirkning, sette i verk tiltak og rapportere hva som er gjort. Departementet forventer at vi setter mål og tiltak for reduksjon i klimagassutslipp på kort og lang sikt. Dette skal synliggjøres i virksomhetens interne kommunikasjon og i styringsdialogen. Denne rapporten publiseres på miljodirektoratet.no.

1.3 Organisering

Miljødirektoratet organiserer det interne miljø- og bærekraftsarbeidet i et tverrfaglig team med et formalisert mandat som er forankret i toppledergruppen. Teamet har følgende hovedoppgaver:

- bidra til at organisasjonen etterlever vår intern klima- og miljøpolitikk
- ha oversikt over status på nøkkelområder
- kommunisere aktiviteter, opplæring og bevisstgjøring etc. knyttet til intern klima- og miljøpolitikk overfor medarbeidere i direktoratet, herunder ev. involvering av tillitsvalgte
- ivareta Miljøfyrtårn; årlig rapportering og resertifisering hvert 3. år
- rapportering ifm. årsrapport til KLD

1.4 Involvering av ansatte

For å oppnå reduksjon i vår klima- og miljøpåvirkning, er vi avhengige av at ansatte er med på å bidra til å redusere fotavtrykket. Ansatte bidrar ved å etterleve føringene gitt i Intern klima- og miljøpolitikk. Vi sikrer kjennskap til klima- og miljøpolitikk hos ansatte gjennom:

- nyhetsartikler på intranett
- informasjon til medarbeidere gjennom seksjonsledere
- egen side på intranett
- årlig bærekraftsundersøkelse

1.5 Resultatoppfølging (datagrunnlag)

Vi må ha innsikt for å forstå aktiviteten innen våre innsatsområder. Samtidig har vi ikke data over tid og heller ikke klare metoder for innsamling og analyse på alle områder. Vi jobber derfor med å utvikle metode for innhenting av data for bruk i analyse og

forbedringsarbeid knyttet til internt miljø- og bærekraftsarbeid. Arbeidet med å løfte vår systematiske tilnærming fortsetter i 2026.

1.5.1 Årlig klimagassregnskap

Miljødirektoratets klimagassregnskap følger utviklingen i virksomhetens utslipp over tid og videreutvikles fortløpende i takt med bedre datatilgang og økt omfang. Siden publiseringen av det første regnskapet i starten av 2025 er datagrunnlaget betydelig styrket, særlig for drivstofforbruk, flyreiser og ansattes reiser til og fra jobb. Regnskapet omfatter nå også utslipp fra strøm- og fjernvarmeforbruk samt togreiser. Arbeidet synliggjør at utslipp fra feltaktivitet i SNO og tjenestereiser med fly utgjør hoveddelen av virksomhetens klimafotavtrykk, og det pågår et systematisk arbeid både med å forbedre datakvalitet og vurdere nye utslippskategorier. I 2026 styrkes innsatsen ytterligere gjennom bedre systemer for datahåndtering.

2. Vesentlighetsanalyse

En vesentlighetsanalyse er en **kartlegging og en vurdering** av hvordan en virksomhet påvirker klimaet, miljøet og menneskene både i og rundt virksomheten. En vesentlighetsanalyse skal sikre at virksomheten jobber med de mest relevante bærekraftstemaene. Dette bidrar til økt transparens og ansvarlighet, og hjelper virksomheten med å prioritere ressurser og tiltak som har størst betydning for både interne og eksterne interessenter.

Miljødirektoratet gjorde en enkel vesentlighetsanalyse ved resertifisering av Miljøfyrtårn høsten 2024.

3. Reise og transport

Miljødirektoratets mål:

"Vi jobber for å redusere miljø- og klimapåvirkningen fra vår reise- og transportaktivitet i tråd med samfunnsmålene vi forvalter og utreder underlag til."



Innen reise og transport har Miljødirektoratet tre overordnede aktiviteter:

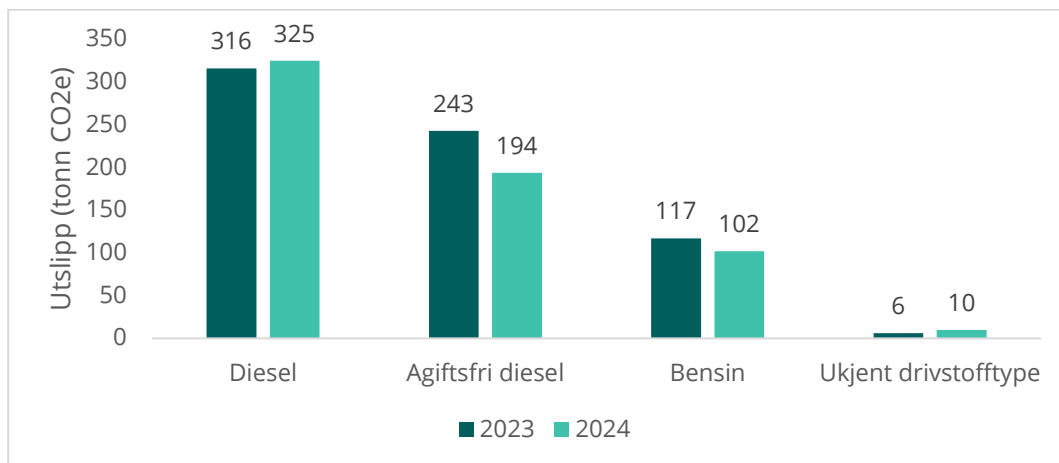
- Statens naturoppsyn (SNO) sitt transportbehov i tjeneste
- Tjenestereiser
- Ansattes reiser til og fra jobb

Drivstofforbruket som følge av SNO sitt transportbehov og tjenestereiser med fly er de to aktivitetene med desidert størst tilknyttet utslipp i Miljødirektoratet sitt klimagassregnskap.

3.1 Transport – Statens naturoppsyn

SNO er avhengig av å bruke båter, tjenestebiler, snøscootere og motorisert skjøtselsutstyr for å gjennomføre sitt arbeid ute i felt. De fleste av disse transportmidlene bruker i dag fossilt brensel. Figur 1 viser utslipp fra drivstofforbruket fordelt på diesel, avgiftsfri diesel, bensin og ukjent drivstofftype. Diesel brukes i biler, avgiftsfri diesel brukes til større båter og traktorer, og bensin brukes i mindre båter med påhengsmotor, snøscootere, ATV'er og andre småmaskiner. Tallene for 2025 er dessverre ikke klar, så derfor viser vi kun 2023 og 2024.

SNOs transportaktivitet - og dermed drivstofforbruk - er i stor grad styrt av hendelser og vil derfor variere fra år til år. I år med gode forhold for jervsporing vil snøscooterbruken være vesentlig høyere enn i år med dårlige sporingsforhold. Større oppdrag, som uttak av villrein med skrantesjuka i Nordfjella, medfører også økt kjøreomfang. Tilsvarende vil mengden tips om ulovlige garnfiske eller ulovlig motorferdsel i utmark påvirke den totale kjørelengden per sesong. Denne variasjonen gjør det krevende å fastsette presise resultatmål for effektivisering av kjøremønstre og øvrig feltaktivitet.



Figur 1: Utslipp fra drivstofforbruk per drivstofftype i 2023 og 2024. (Utslipp fra 2025 er ikke inkludert, fordi tallgrunnlaget er forsinket)

3.1.1 Igangsatte tiltak

De to overordnede tiltakene for å redusere drivstofforbruket til SNO er elektrifisering av transportmidler og reduksjon av transportbehovet gjennom bedre rutiner og samhandling. Endring i kjøremåte, særlig for båter, kan også bidra til å redusere drivstofforbruket.

For reduksjon av transportbehovet jobber SNO kontinuerlig med digitalisering av ulike funksjoner og operasjoner i feltarbeidet, og dette vil på sikt føre til mer effektivitet og noe mindre behov for transport. Dette gjelder introduksjon av elektronisk kjørebok,

elektroniske varslere, viltkameraer, og bedre samordning av oppgaver gjennom planlegging og loggføring i felles systemer.

Det største potensialet for utslippskutt fra SNO sin virksomhet ligger i å omstille kjøretøys-, fartøys- og maskinparken til nullutslipp. I henhold til [Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport](#) som tredde i kraft 1. januar 2023, skal alle nye kjøretøy som anskaffes av det offentlige være nullutslipp. Forskriften innebærer imidlertid noen unntaksmuligheter.¹ Dersom man benytter seg av en eller flere av unntaksmulighetene innebærer dette jmf. forskriftens § 5 en umiddelbar rapporteringsplikt.

Per i dag tilfredsstiller ikke de fleste tilgjengelige helelektriske alternativer de funksjonskrav SNO har til transportmidler. Viktige faktorer for kjøretøyenes anvendelighet i felt er for eksempel krav til trekkeevne, rekkevidde, framkommelighet, lademuligheter o.l. Utviklingen går imidlertid raskt, og det antas at elektriske alternativer fortløpende vil bli mer tilgjengelige.

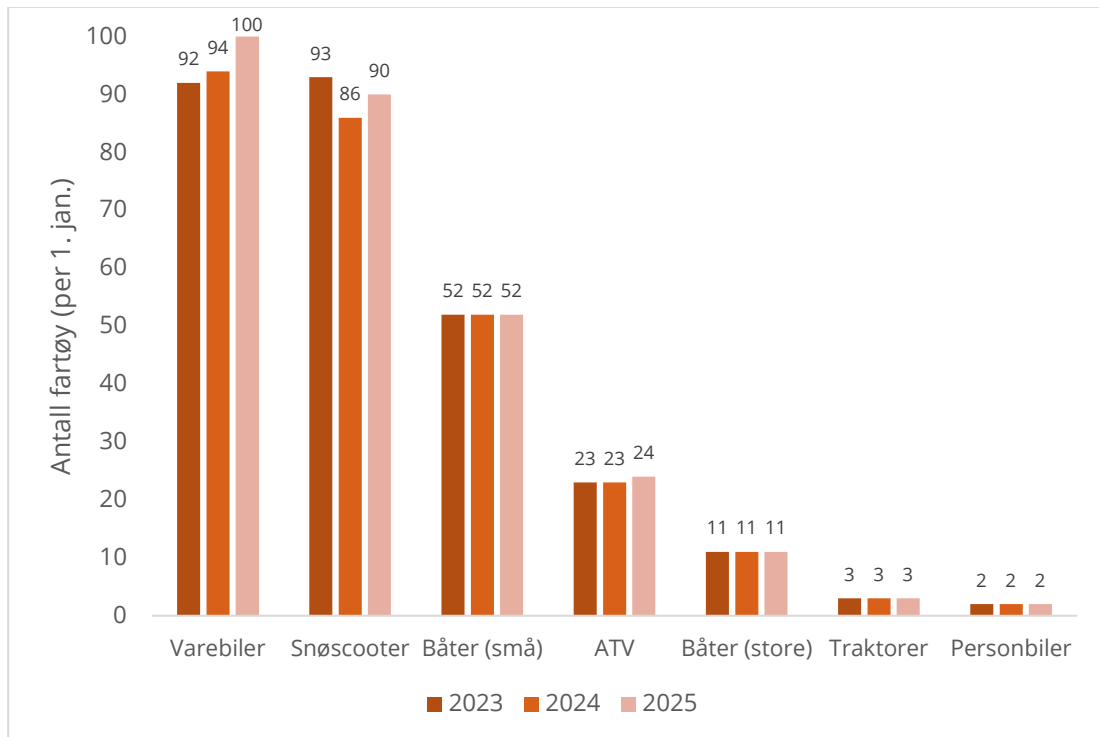
SNO sine tre personbiler er elektriske, og i 2025 ble det anskaffet 13 elektriske varebiler, en elektrisk snøscooter, en elektrisk ATV og fire elsykler. I samme periode er antall fossile varebiler redusert med fem. SNO leaser bilene de bruker og kan dermed fortløpende tilpasse seg når mer miljøvennlige og anvendelige biler kommer på markedet. Leasingperioden er redusert fra fem til tre år for oftere å kunne anskaffe de mest egnede bilene.

Når det gjelder båter gjør SNO sitt geografiske virkeområde, bruksbehov og kjøremønster det vanskelig å benytte elektriske fartøy, noe som er enklere for fartøy med for eksempel faste kjøreruter. Det jobbes med en overgang fra en del større, til flere mindre båter i de områder hvor stor båt ikke er nødvendig. Dette reduserer forbruket av drivstoff.

¹ Forskriftens § 4. Unntak fra miljøkrav tillater at miljøkravet kan fravikes dersom:

- a. primærbehovet for anskaffelsen ikke kan dekkes ved kjøretøy som definert i § 3
- b. tilstrekkelig ladeinfrastruktur ikke er tilgjengelig
- c. buss som bruker biogass
- d. behovet skal dekkes ved anskaffelse av brukt kjøretøy og markedet ikke kan tilby brukt kjøretøy som oppfyller kravene i § 3
- e. virksomheten er bundet av en rammeavtale inngått før forskriftens ikrafttredelse som hindrer dem i å anskaffe kjøretøy som oppfyller kravene i § 3.

Anskaffelse av kjøretøy som ikke kan oppfylle miljøkrav i § 3, skal uansett ha lavest mulig CO₂ utslipp og muligheten for bruk av biogass kan vurderes.



Figur 2: Miljødirektoratets transportmidler

3.1.2 Vurdering av mål og behov for nye tiltak

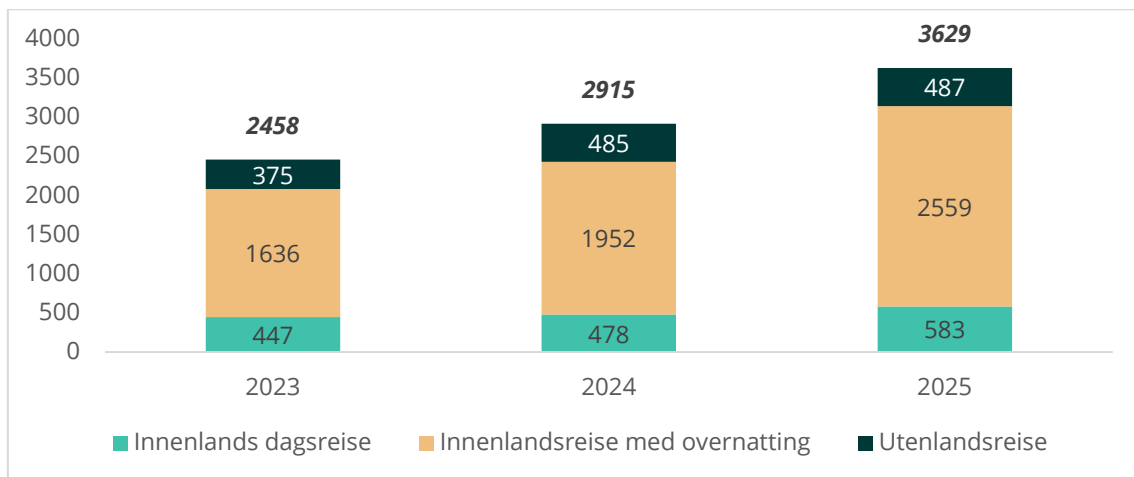
Forholdene beskrevet ovenfor gjør det krevende å tallfeste omstillingsmål for SNO sin virksomhet. For å kunne sette konkrete omstillingsmål for elektrifisering av SNOs transportmiddelpark, som utgjør en betydelig del av Miljødirektoratets samlede utslipp, er det nødvendig å ha en realistisk forståelse av både barrierer og eventuelt potensial for omstilling. SNO har solid intern kompetanse på markedsutviklingen i de enkelte kjøretøy-, båt- og maskinsegmentene. Som et første steg kan denne kompetansen brukes til å identifisere eksisterende barrierer for elektrifisering av ulike typer transportmidler i løpet av 2026, inkludert en beskrivelse av barrierene i lys av funksjonskravene innen de enkelte innsatsområdene.

3.2 Tjenestereiser

Ved siden av utslippene fra SNO sine transportmidler, er klimagassutslipp fra tjenestereiser Miljødirektoratets største utslippskilde. Mange ansatte i Miljødirektoratet har behov for å reise i tjenesten, og bredden av reisemål reflekterer bredden i etatens fag- og oppgaveområder. For å få et godt datagrunnlag for å analysere Miljødirektoratets reisevirksomhet, har vi måttet kombinere data fra forskjellige kilder, herunder uttrekk fra Egenia (vårt reisebyrå), reiseregninger i SAP, og Miljødirektoratets bærekraftsundersøkelse. Alle opplysninger har blitt anonymiserte før uttrekk.

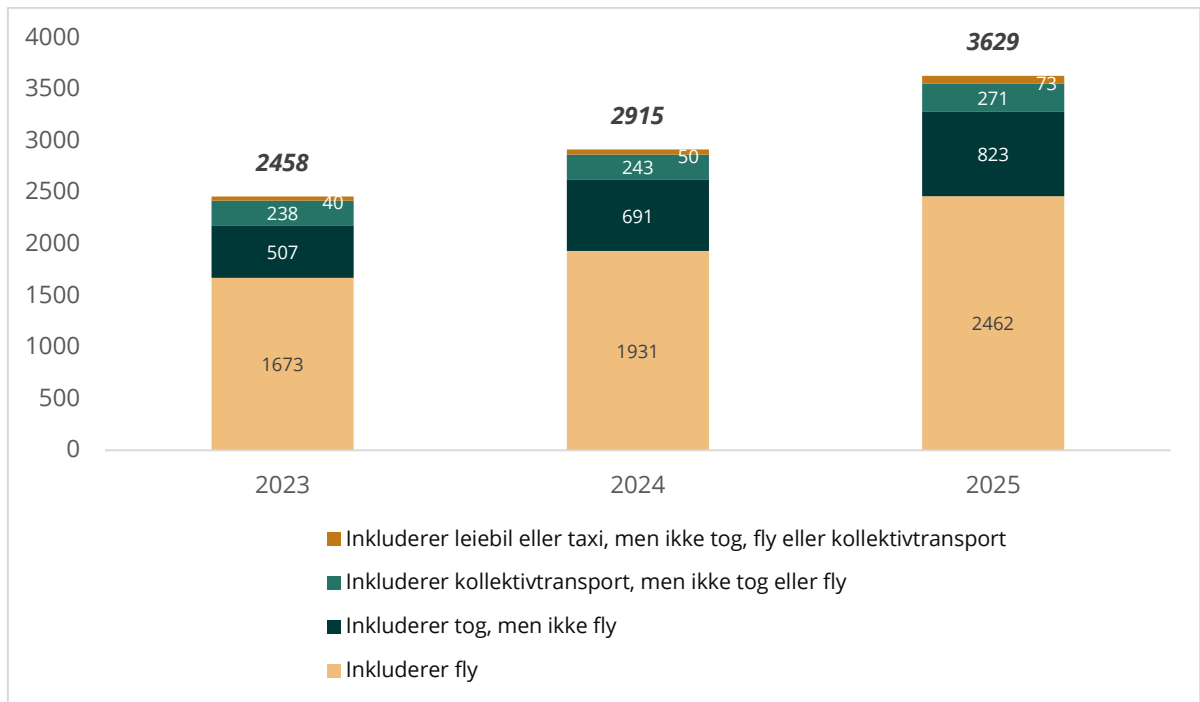
3.2.1 Reisevirksomhet i Miljødirektoratet

Figur 3 viser en klar trend om at *antall* reiser øker for hvert år. I 2025 er det innlevert 3629 reiseregninger med bruk av fly, kollektivtransport, leiebil og/eller taxi. Reiser med kjøregodtgjørelse er ikke inkludert. Dette er en økning på 24 % fra 2024. Det har vært en særlig stor økning innen dagsreiser og innenlandsreiser med overnatting. Figur 3 viser fordelingen av reiseregninger med eller uten overnatting innenlands og utenlands. Tallene må sees i lys av at det har vært 7 % økning i antall utførte årsverk fra 2024 til 2025.



Figur 3: Fordeling av reiseregninger, m/u overnatting, innland/utland

Figur 4 viser hvilke transportmidler som er ført i reiseregningene. Én reiseregning kan inneholde flere ulike transportmidler, for eksempel kan en reise foretas med fly den ene veien og tog den andre veien, og det kan kjøres taxi og buss til flyplassen. Blant disse transportmidlene har flyreiser de desidert største utslippene per personkilometer. Figur 4 er hierarkisk bygd opp, slik at reiseregninger som inkluderer flyreiser trekkes ut først som egen kategori. Disse reisene kan også inneholde andre transportmidler, men inneholder som minimum en flyreise. Deretter er det reiser som minimum inneholder tog, men ikke fly, og så videre.



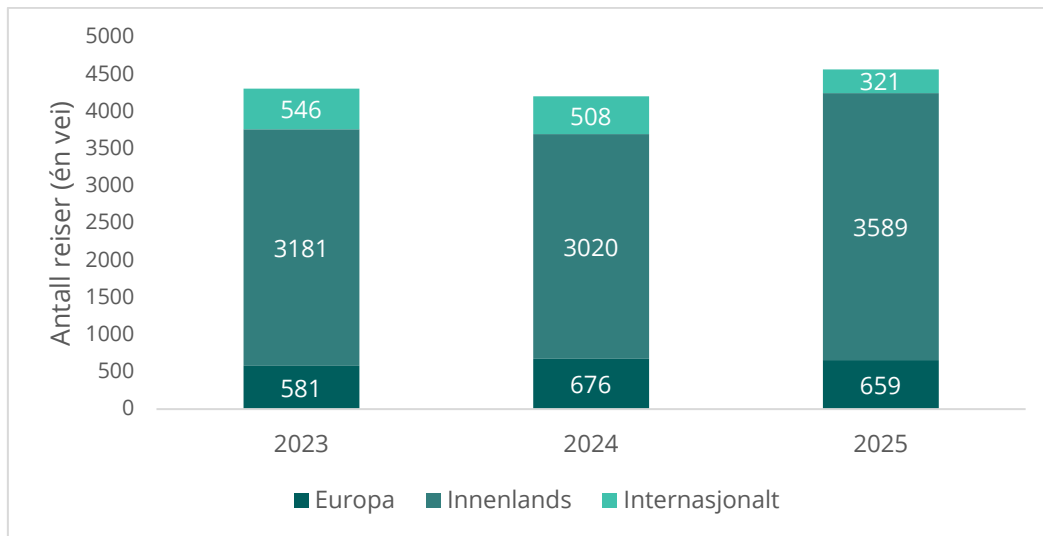
Figur 4: Fordeling av reiseregninger etter transportmiddel

3.2.2 Flyreiser

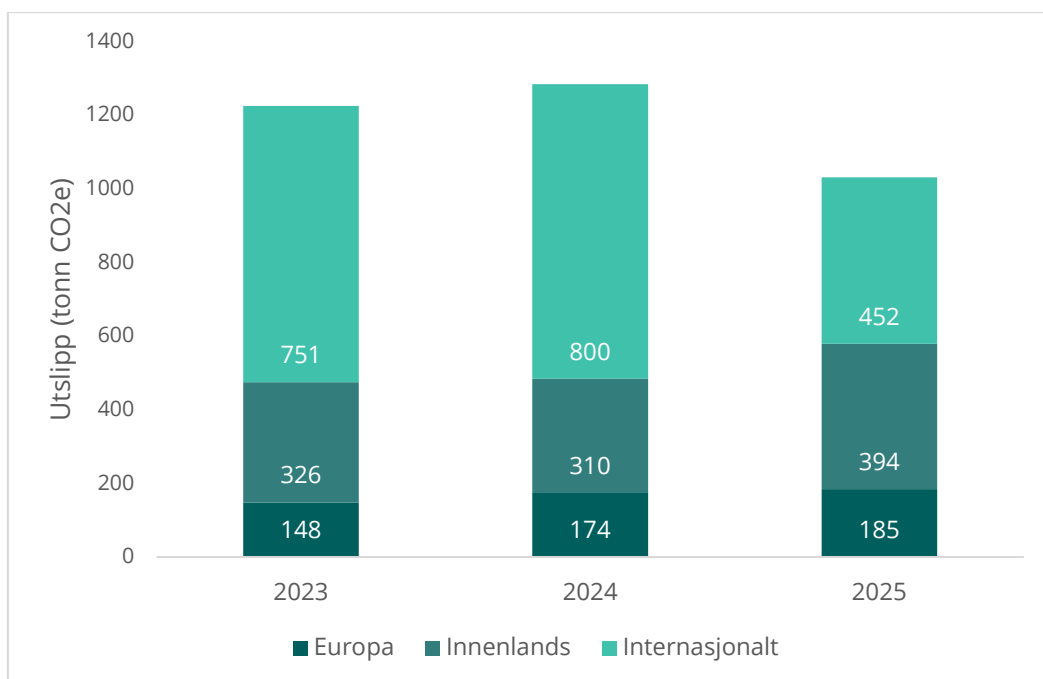
I 2025 gjennomførte Miljødirektoratet i snitt 20 flyreiser per arbeidsdag, og i snitt for året seks flyreiser per ansatt.

Flyreiser innenlands utgjorde 79% av alle flyreiser i Miljødirektoratet i 2025. Likevel utgjør innenlandsreiser bare ca. 38% av utslippene fra flyreiser samme året. Det er særlig reiser til destinasjoner utenfor Europa som leder til en betydelig del av utslippene fra flyreiser, ca. 45% i 2025, på tross av at antallet bare utgjør 7% av alle flyreisene. Årsaken til dette er naturligvis at lange flyreiser har høyere utslipp enn korte flyreiser. Tross en økning fra 2024 til 2025 i antall flyreiser, var det en reduksjon i utslipp på hele 20%. Dette skyldes en reduksjon i internasjonale flyreiser utenfor Europa fra 508 reiser i 2024 til 321 reiser i 2025.

Figur 5 viser hvordan antall flyreiser fordeler seg mellom reiser innenlands i Norge, i Europa og internasjonalt. Figur 6 viser tilhørende utslipp til disse flyreisene. I motsetning til Figur 3 og 4, vises her antall reiser *per reisevei* basert på tall fra Egencia. Det vil si at én flyreise kun representerer én reisevei (reisevei fra startpunkt til slutt punkt uansett antallet mellomlandinger).

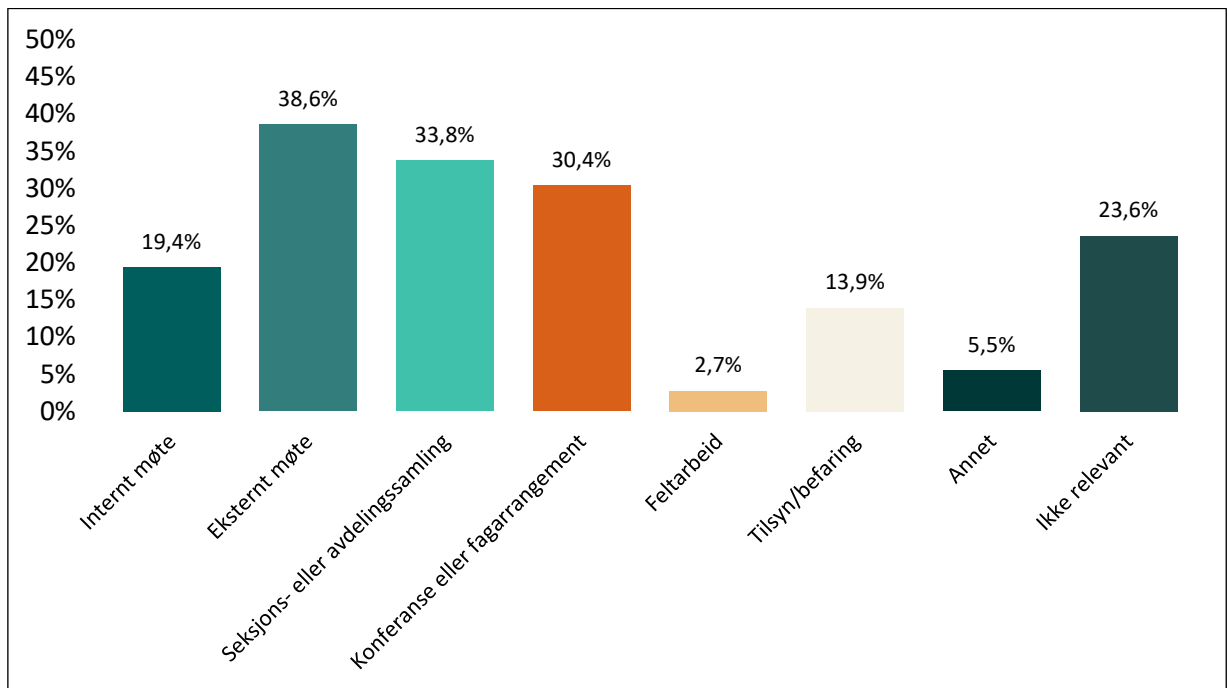


Figur 5: Antall flyreiser per reiseområde



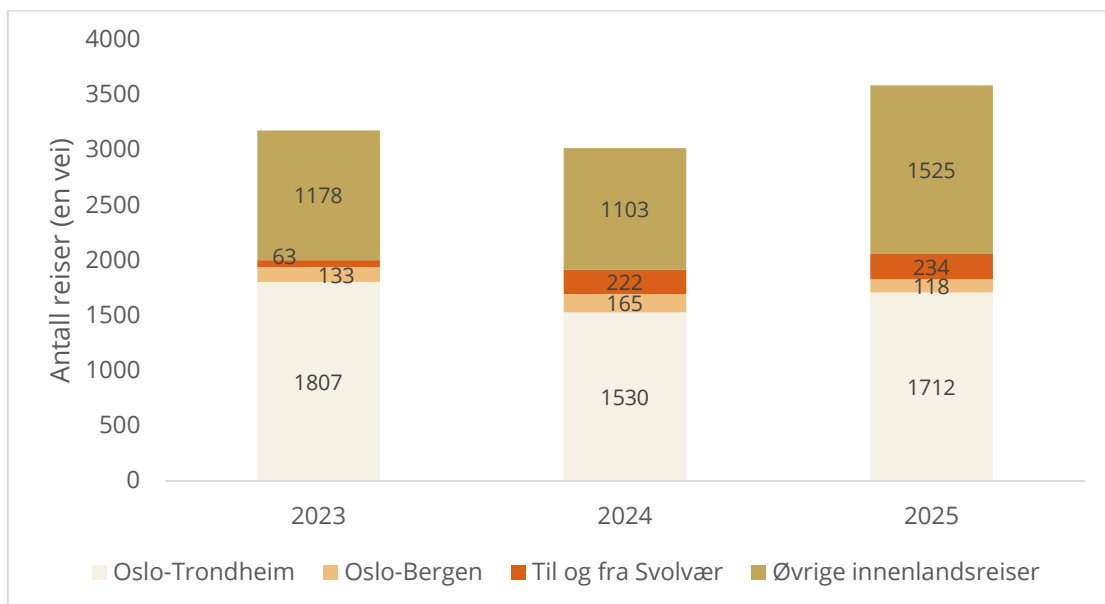
Figur 6: Klimagassutslipp fra flyreiser per reiseområde

I Miljødirektoratets bærekraftsundersøkelse 2025 ble ansatte spurt om formålet til tjenestereiser med fly (flere valg mulig). Hver femte respondent svarte interne møter som reiseformål, og hver tredje respondent svarte seksjons- eller avdelingssamlinger.



Figur 7: Fordeling av svar på formål med flyreiser i tjeneste fra Miljødirektoratets bærekraftsundersøkelse 2025. 'Ikke relevant' dersom ansatte ikke har hatt tjenestereiser.

Figur 8 viser flyreiser innenlands fordelt på strekningene Oslo og Trondheim, Oslo og Bergen, reiser til/fra Svolvær og øvrige innenlandsreiser. Halvparten av Miljødirektoratet sine flyreiser innenlands er mellom Oslo og Trondheim. Siden Senter mot marin forsyning (Marfo) ble en del av Miljødirektoratet 1. januar 2024, så har det vært en økning på ca. 90 flyreiser per år til/fra Svolvær.



Figur 8: Flyreiser innenlands, utvalgte strekninger

Fra Oslo er det togforbindelse til flere større byer både innenlands og utenlands, herunder Trondheim, Bergen, Stavanger, København og Stockholm. Tabell 1 viser antall flyreiser fra Oslo på strekninger med togalternativ.

Tabell 1: Antall flyreiser fra Oslo til Trondheim, Bergen, Stavanger, København og Stockholm

År	Trondheim	Bergen	Stavanger	København	Stockholm	Total
2023	1587	166	83	13	17	1866
2024	1467	162	98	53	49	1829
2025	1582	148	139	17	30	1916

3.2.3 Tjenestereiser mellom Oslo og Trondheim

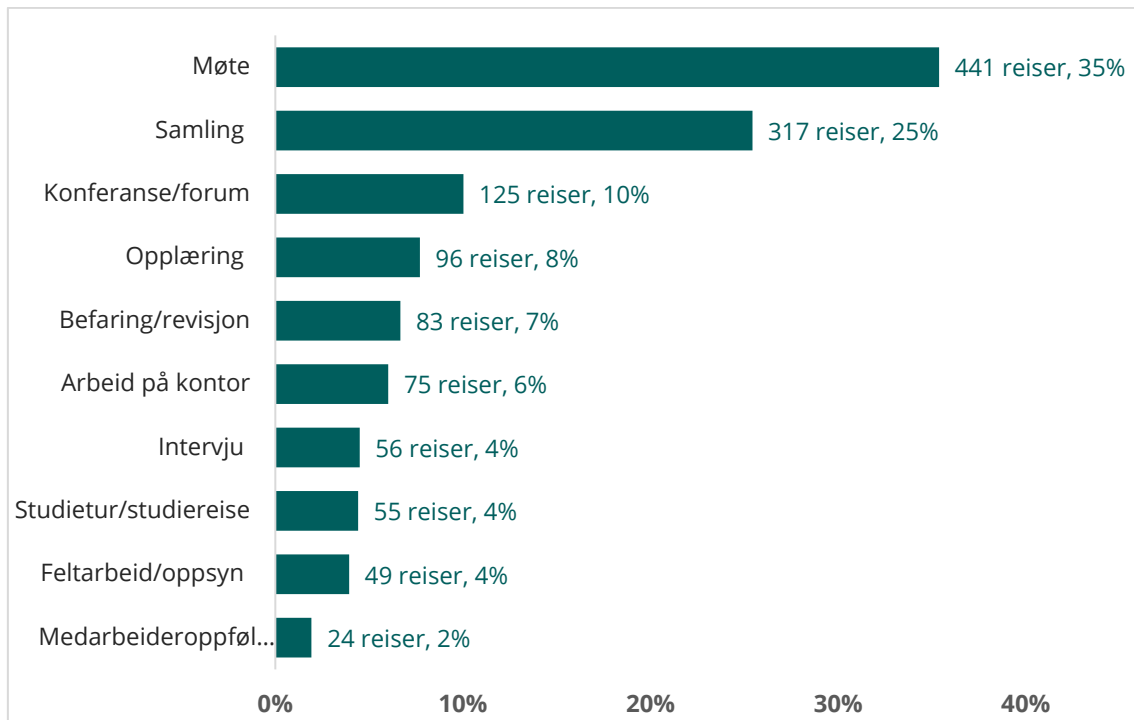
Vi har særlig fokus på reisene mellom kontorene i Oslo og Trondheim. Strekningen Oslo-Trondheim er den travleste² og mest utslippsintensive³ flystrekningen i Norge og den tredje travleste i Europa⁴ med rundt 40-45 daglige flybevegelser mellom byene. Strekningen er på europatoppen i antall flyvninger for flystrekninger der det også er direkteforbindelse med tog. Dovrebanen har dessverre vært stengt ved flere anledninger som følge av naturhendelser. Etter ekstremværet Hans høsten 2023 var strekningen ute av drift, og vinteren 2025 ble Dovrebanen stengt ved Otta på grunn av skader på jernbanebrua. Når tog ikke er et tilgjengelig alternativ, gjenstår fly som den eneste reelle reisemuligheten. Dette forklarer at det ble gjennomført flere flyreiser enn togreiser i disse periodene.

Blant flyreisene mellom Oslo og Trondheim - som utgjør nær halvparten av alle innenlandsflyreisene, oppgis ulike formål i reiseregningene. Figur 9 viser hvilke formål som er registrert, og hvordan disse fordeler seg. Hele 69 % av reisene har minst ett internt formål (møte, medarbeideroppfølging, samling, opplæring, arbeid på kontor eller intervju), og møter og samlinger er de vanligste årsakene til reisene. En reise kan ha flere formål. Det er samtidig viktig å være oppmerksom på formålene er hentet fra fritekst i reiseregninger, noe som gjør datagrunnlaget usystematiske og forbundet med usikkerhet. Ansatte kan f.eks. ha hatt flere formål med en reise, eller benyttet generelle betegnelser som "møte" der et mer presist formål, som en medarbeidersamtale, kunne vært angitt.

² Statistikkbanken, tabell 08511: Lufttransport. Flybevegelser og seter mellom norske lufthavner 2009M01—2023M04. (2023). Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/statbank/table/08511/>

³ Klenner, J., Muri, H., & Strømman, A. H. (2022). High-resolution modeling of aviation emissions in Norway. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 109, 103379. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103379>

⁴ Tracking the busiest routes in Europe. (06.11.25). flightradar24.com. <https://www.flightradar24.com/blog/aviation-news/airline-news/airline-routes/tracking-the-busiest-routes-in-europe/>



Figur 9: Reiseformål for flyreiser mellom Oslo og Trondheim som angitt i reiseregningene (2025).

Miljødirektoratets bærekraftsundersøkelse 2025 inneholdt fritekstspørsmål om årsaker og motivasjoner for å velge fly fremfor tog mellom Oslo og Trondheim. En KI-generert oppsummering av svarene viser at årsakene i hovedsak henger sammen med utfordringer knyttet til tidsbruk i forhold til familieforhold og logistikk, søvn og komfort på toget samt møtetidspunkt og arbeidsplanlegging som ikke er tilpasset togtabellen.

3.2.4 Digitale møter

I Miljødirektoratets bærekraftsundersøkelse 2025 ble de ansatte spurt om noen av tjenestereisene deres i 2025 (uavhengig av strekning og transportmiddel) kunne ha blitt erstattet med digitale møter. 12 % av de ansatte svarte ja på spørsmålet.

3.2.5 Miljøsertifiserte hoteller

Miljødirektoratet tilstreber overnattinger ved miljøsertifiserte hotell. Når hotellopphold bestilles gjennom Egencia er andelen miljøsertifiserte hoteller jevnt over høy. I 2022 var andelen på 88,6%, og denne andelen har økt jevnt hvert år til 96,4% i 2025. I vår avtale med Egencia finnes det verktøy for å måle hvor godt vi oppfyller statens innkjøpsregler og vår egen reisepolitikk. Disse verktøyene gjør det også enkelt å følge med på miljøkonsekvensene av våre reiser.

Fra tidligere år vet vi at andelen miljøsertifiserte hotell blir mindre når opphold bestilles utenom reisebyråavtalen. For å beregne andelen miljøsertifiserte hoteller på reiser som bestilles utenfor reisebyråavtalen må det gjøres en manuell klassifisering og telling av

hotellopphold i SAP. Dette er et tidkrevende arbeid, og har ikke vært prioritert til årets rapport.

Miljødirektoratet bør ha som mål å øke andelen hotelldøgn som bestilles via reisebyråavtalen. Egenciportalen er bygd opp slik at den ansatte blir informert om hvilke hoteller som er miljøsertifisert, og det antas å være et godt tiltak for å redusere miljøbelastningen av våre reiser ytterligere. I noen tilfeller er det behov for overnatting i forbindelse med tilsyn eller oppdrag på steder der det ikke finnes tilgjengelige miljøsertifisert hotell. Dette medfører at vi ikke kan oppnå 100 % resultat knyttet til overnattinger på miljøsertifiserte hoteller.

3.2.6 Vurdering av mål og behov for nye tiltak

Å redusere Miljødirektoratets klimagassutslipp fra tjenestereiser handler i hovedsak om å redusere flyreiseaktiviteten. Fremfor å sette mål for antall eller andeler av tog- og kollektivreiser av de samlede reisene, bør man derfor heller sette mål for å redusere antall flyreiser og legge best mulig til rette for at disse kan erstattes med digitale møter eller reiser med tog eller annen kollektivtransport. Eventuelle reduksjonsmål for flyreiser bør strekke seg over et lengre tidsperspektiv slik at målet tillater kontinuerlig oppfølging og tiltak styrkes over tid.

3.2.6.1 Internasjonale flyreiser

Datagrunnlaget som ligger til grunn for denne analysen gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å foreslå et tallfestet mål for internasjonale reiser. Etatsledelsen bør likevel undersøke om det finnes grunnlag for å tallfeste et eventuelt reduksjonsmål, særlig fordi dette er flyreiser med størst klimafotavtrykk. En tilnærming kan for eksempel være å se nærmere på årsakene for reduksjon i antallet internasjonale reiser i 2025 sammenlignet med årene før.

3.2.6.2 Flyreiser mellom Oslo og Trondheim

For innenlandsreisene gir de tilgjengelige datakildene et mer solid grunnlag for å fastsette mål, særlig for reisene mellom Oslo og Trondheim. Et langsiktig mål om 20 % reduksjon i antall flyreiser på denne strekningen innen 2035, sammenlignet med 2025, innebærer en årlig reduksjon på omtrent 2,5 %. Dette vurderes som et realistisk mål og er i tråd med forutsetningene i Miljødirektoratets analyse for *Klimatiltak i Norge (2026)*⁵, hvor flyreiser gradvis erstattes av digitale møter og togreiser på strekninger med direkte-tog. Samtidig forutsetter målet at det settes i verk relevante tiltak og at utviklingen følges opp

⁵ *Klimatiltak i Norge 2026*: Veivalg og utslippsbaner mot 2050 (10. februar 2026). Miljødirektoratet.

<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2026/februar-2026/klimatiltak-i-norge-2026/>

Se særlig tiltak *T02 Økt bruk av hjemmekontor og digitale møter* og *T05 Transportmiddelskifte fra fly til jernbane og ekspressbusser*.

systematisk. Det er også viktig å være klar over at en fortsatt økning i antall ansatte vil innebære en noe større prosentvis reduksjon per ansatt.

3.2.6.3 Flyreiser på strekninger med direkte-tog

I tillegg til reisene mellom Oslo og Trondheim har Miljødirektoratet også en betydelig andel flyreiser på strekninger med direkte togforbindelser, blant annet til og fra Oslo, Bergen, Stavanger, Stockholm og København. Siden disse flyreisene påvirkes av mange av de samme tiltakene som er nødvendige for å nå reduksjonsmålet for flyreiser mellom Oslo og Trondheim, kan det fastsettes et tilsvarende reduksjonsmål også for disse strekningene. Med riktig utforming kan tiltakene samtidig bidra til interne kulturendringer som demper den generelle veksten i antall flyreiser.

3.2.6.4 Flyreiser på øvrige strekninger

For å sikre at reduksjon av flyreiser på de nevnte strekningene ikke motvirkes av økt flyaktivitet på andre strekninger (såkalte rebound- eller forskyvningseffekter), bør det også vurderes et mål om nullvekst eller, som et minimum, fastsette et tak for øvrig flyreiseaktivitet.

3.2.6.5 Oppsummering av mål for redusert flyreiseaktivitet

Toppledelsen skal i 2026 diskutere tiltak knyttet til reisebehov og reiseaktivitet. Aktiv involvering av de ansatte vil være en nøkkelfaktor for å lykkes med tiltakene som blir identifisert. Bærekraftsundersøkelsen inneholder allerede gode eksempler på ansattes innspill til mulige tiltak, og kommende undersøkelser kan videreutvikles i samme retning.

3.3 Ansattes reise til og fra jobb

Miljødirektoratets mål:

"Vi skal legge til rette for miljøvennlig reise til og fra jobb. Dette innebærer at det skal bli mer attraktivt å velge miljøvennlige transportmidler samtidig som bruk av utslipps- og energiintensive transportmidler skal gjøres mindre attraktivt."



Miljødirektoratet skal ikke bestemme hvordan ansatte reiser til og fra sitt kontorsted, men kan fremme miljøvennlige transportformer ved å legge til rette for disse. Det er i hovedsak gjort tiltak for å fremme miljøvennlig reise for kontorene i Oslo og Trondheim.

Det er krevende å gi presise anslag på hvordan reiser til og fra jobb fordeler seg på forskjellige transportmidler, men spørreundersøkelser som retter seg mot de ansattes reisevaner kan gi noen gode indikasjoner, slik som Miljødirektoratet sin bærekraftsundersøkelse for 2025, som blant annet inneholdt spørsmål om ansattes

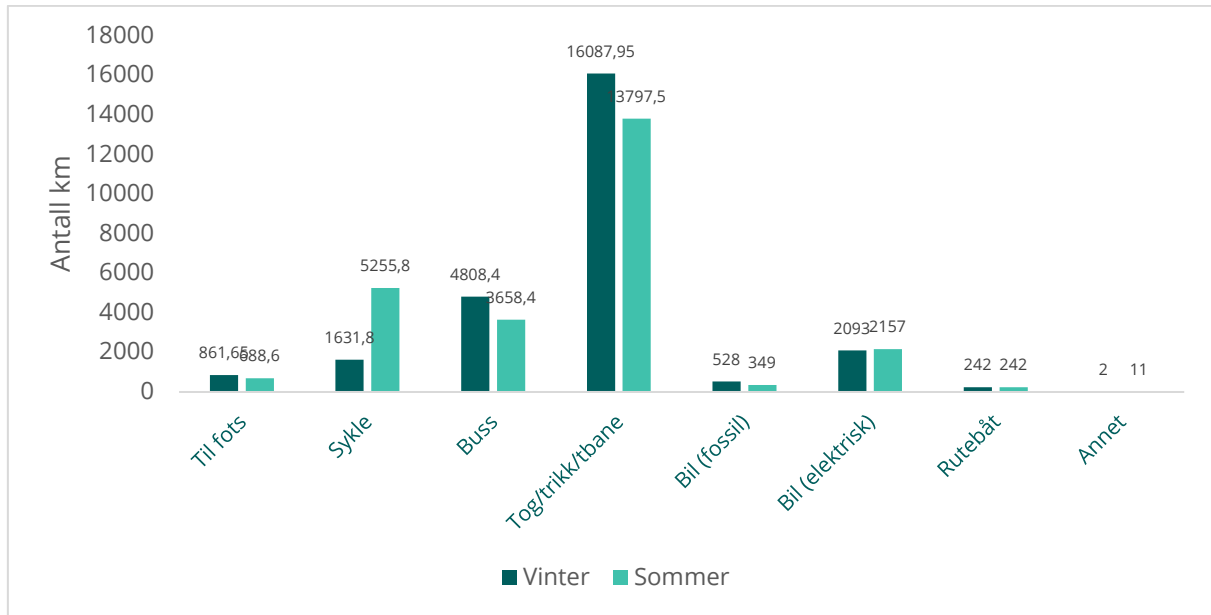
reisevaner til og fra jobb. Fordelingen av kilometer på ulike transportformer vises per by i Figur 3, 4 og 5.

3.3.1 Reisevanedata

Dataene fra bærekraftsundersøkelsen viser fordelingen av transportmidler målt i reiste kilometer i en vanlig arbeidsuke. Dette er relevant fordi utslippene bestemmes av distansen som faktisk kjøres, og ikke av hvor mange enkeltreiser som gjennomføres. Lange pendlingsreiser vil derfor ha større betydning for utslippene enn korte reiser. Det er viktig å være oppmerksom på at fordelingen per transportmiddel basert på kilometer **ikke** kan tolkes som en fordeling basert på antall reiser. Samtidig er det nettopp antall reiser som gir nyttig informasjon for utforming av eventuelle tiltak. Neste års bærekraftsundersøkelse bør derfor innhente data både om valg av transportmiddel, andel av kilometer og antall reiser.

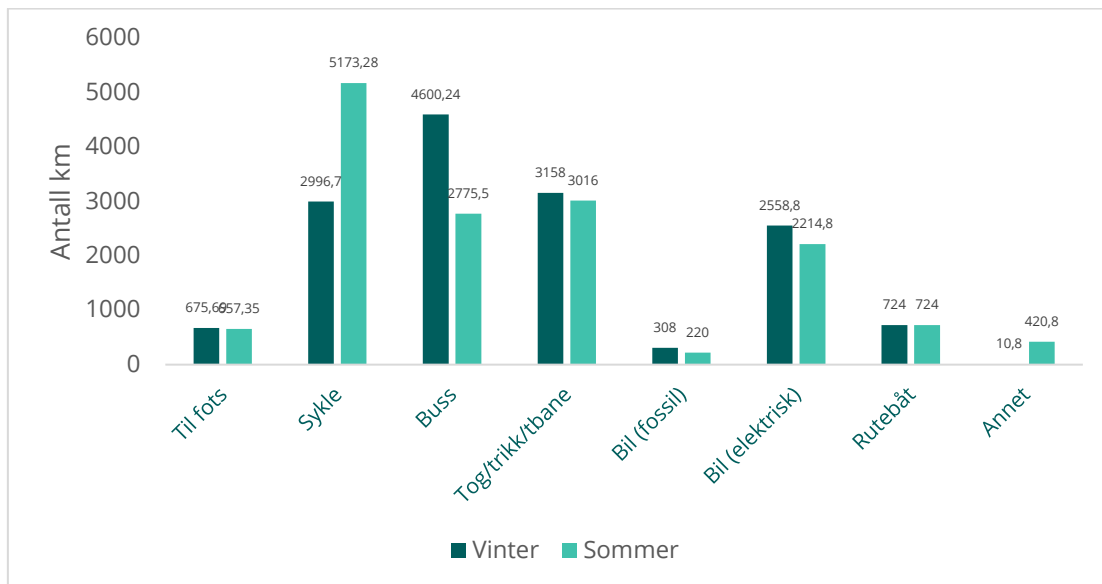
På tross av begrensningene kan noen overordnede vurderinger gjøres. Bil brukes i større grad på lengre avstander, mens gang og sykkel typisk benyttes på kortere reiser, ofte under 5-7,5 kilometer. Det innebærer at sykkel sannsynligvis utgjør en høyere andel av reiser enn av reiste kilometer, og at færre reiser skjer med bil enn kilometerfordelingen isolert sett skulle tilsi.

For ansatte i Oslo viser dataene at 50-60 % av de reiste kilometerne skjer med tog, trikk eller T-bane. Dette skyldes særlig enkelte lange kollektivreiser blant dem som bor i Stor-Oslo. Sykling utgjør rundt 20 % av kilometerne på sommeren, men faller til om lag 6% om vinteren. Det tyder på at mange sykkelreiser om sommeren flyttes til tog, trikk, T-bane eller buss når det er vinter. Bilreiser står for mindre enn 10 % av de reiste kilometerne, og andelen er stabil gjennom året.



Figur 10: Ansattes reise til og fra jobb – Oslo

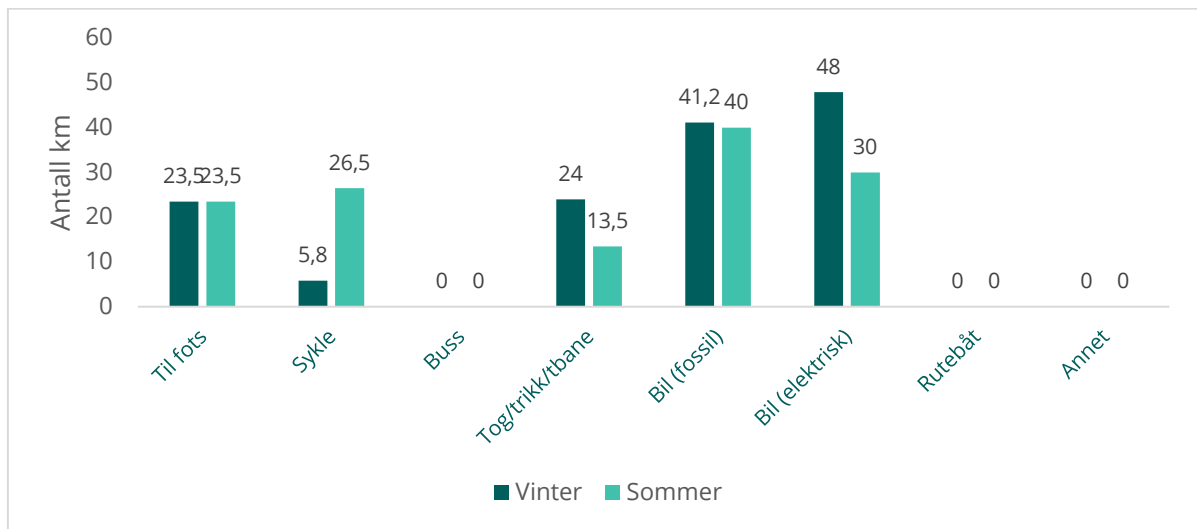
I Trondheim utgjør sykkel om lag 35 % av de reiste kilometerne om sommeren. Også her ser vi et tydelig sesongskifte, der mange ansatte går over fra sykkel til buss i vintermånedene. På vinterstid faller sykkelandelen til rundt 20%. Bil står for om lag 15 % av de reiste kilometerne gjennom året.



Figur 11: Ansattes reise til og fra jobb - Trondheim

Reisevanene til ansatte i Svolvær og Tromsø ble analysert samlet av hensyn til personvern. På grunn av få respondenter er resultatene mer sårbare for enkeltbesvarelser og må tolkes med varsomhet. Mellom 50 og 60% av de reiste kilometerne skjer med bil, avhengig av sesong. Dette er forventet gitt lengre avstander og begrensede kollektivtilbud. Det er også et tydelig sesongskifte: om lag 20% av kilometerne reises med sykkel om sommeren, mens

sykkelandelen faller til rundt 4% om vinteren. Skiftet i transportmiddel mellom sommer og vinter går i hovedsak mellom sykkel og elbil.



Figur 12: Ansattes reise til og fra jobb - Svolvær

3.3.2 Holdninger og ønsker

I bærekraftsundersøkelsen ble de ansatte også spurt om motivasjoner og ønsker knyttet til reisevanene deres. En KI-generert oppsummering av svarene på spørsmålet " hva er viktig for deg ved valg av transportmiddel for reise til jobb?" viser at reisetid og kostnad er de viktigste årsakene til valg av transportmiddel. Miljøhensyn nevnes også som årsak til valg av kollektiv og sykkel, og mange ønsker å gå, løpe eller sykle for trim og frisk luft. I tillegg nevnes faktorer som vær og føre, tilrettelegging av sykkelparkering, garderobe og dusj, og tilgjengelighet, hyppighet og punktlighet for valg av kollektive løsninger.

De ansatte ble også spurt hvordan Miljødirektoratet kan gjøre det attraktivt å velge mer klimavennlige transportformer til jobb. En KI-generert oppsummering av svarene viser et veldig tydelig bilde: ansatte ønsker seg først og fremst bedre tilrettelegging for sykkel, økonomiske støtteordninger til sykkel og kollektiv, og signaler fra ledelsen om at valg av gang og sykkel belønnes.

Bedre sykkel fasiliteter er det mest nevnte tema. For sykling foreslår ansatte en rekke konkrete tiltak som vil gjøre sykling mer attraktivt:

- Tilstrekkelig plass for sykkelparkering
- Lademulighet for elsykkel og ladeskap til batterier
- Garderober med dusj, tørkemulighet og nok skap til sykkel- og arbeidstøy
- Utstyr i sykkelrommet: såpe, børster, verktøy, spylestasjon

I tillegg nevnes ordninger som gir flere ansatte mulighet å bruke el-sykkel, som tilskudd, leasingavtale eller låne-/leieordning for el-syklar.

Svarene viser også at sykkelSERVICE er populært – og kapasiteten er sprengt. Her pekes på:

- Gratis service for alle, ikke bare “førstemann til mølla”
- Service på vinteren i tillegg til vår/høst
- Refusjonsordning dersom ansatte bruker eksternt verksted
- Støtte til piggdekk/vinterdekk og vedlikeholdsmidler

Tilrettelegging for kollektiv handler både om økonomi og tilgjengelighet.

Forslag til tiltak som Miljødirektoratet kan gjennomføre:

- Sponse eller subsidiere månedskort (Ruter, AtB, tog)
- Rabatter / støtteordninger gjennom bedre avtaler med kollektivselskaper
- Kontorplassering nært kollektivknutepunkt – unngå plassering som krever bil

3.3.3 Igangsatte tiltak

Kontorene i Oslo og Trondheim ligger begge sentralt plassert, som gjør det mulig for mange ansatte å reise til jobb ved bruk av sykkel, gang og kollektiv. I Svolvær er muligheten for bruk av kollektivtransport derimot noe begrenset. I Oslo og Trondheim tilbys parkering, men ordningene med rimeligere parkeringsavgift er fjernet. I dag er det markedspris for parkering.

Miljødirektoratet legger til rette for gang og sykkel i Oslo og Trondheim med gode fasiliteter som sykkelgarasje, mulighet med elsykkellading (foreløpig kun i Oslo), sykkelvask og garderober med dusj og håndkleservice. I Svolvær er det garderobe med dusj. I tillegg har Bedriftsidrettslaget (BIL) sammen med Miljødirektoratet tilbudt enkel sykkelSERVICE til alle ansatte både vår og høst.

Ved søk etter ny leiekontrakt i Trondheim er nærhet til kollektivtrafikk, tilgang til sykkelgarasje med elsykkellading, parkering for lastesykler, sykkelvask og garderober med dusj og håndkleservice vektlagt.

3.3.4 Vurdering av mål og behov for nye tiltak

Hovedfunnene fra bærekraftsundersøkelsen er:

- det er en del bilkjøring til kontoret i Trondheim (i hovedsak med elbil)
- det skjer et skifte bort fra sykkel på vinterstid
- en stor andel av kilometerne i Svolvær/Tromsø gjøres med bil, herunder også fossil bil

I fravær av data om transportmiddelandelene i antall reiser er det krevende å tallfeste konkrete mål. Det overordnede målet for virksomheten er likevel å redusere reiser med bil til og fra jobb der det er mulig, jmf. mål i Intern klima- og miljøpolitikk.

Ved siden av å lokalisere kontorene i nærhet av kollektivknutepunkt, er det mest virksomme tiltaket for å øke kollektivandelen å redusere kostnadsforskjellene mellom bil

og kollektiv. Gitt at subsidiert parkering allerede er fjernet, kan det være et effektivt tiltak å redusere kostnaden for periodebilletter for kollektivtransport. Både AtB og Ruter har ordninger rettet mot arbeidsgivere og bedrifter.⁶ Det kan også legges enda bedre til rette for elsykler og lastesykler, som har et stort potensial for å erstatte biler.

For bilreiser der sykkel og kollektiv ikke er et reelt alternativ, kan Miljødirektoratet legge til rette for samkjøring. Dette kan for eksempel gjøres gjennom en egen kanal på Innsida eller ved bruk av tredjepartsapper.⁷

Det er også et potensial for å øke sykkelandelen i både Oslo og Trondheim, særlig på vinterstid. Tiltak som leder til økt gang og sykling kan også bidra til økt trivsel og sunnhet blant ansatte. Forutsetningene for dette er til stede, og forholdvis enkle tiltak kan bidra til dette målet. Det er også mulig at sommerandelen for sykling kan økes i både Oslo og Trondheim. Miljødirektoratet skal i 2026 vurdere og iverksette konkrete tiltak for å øke sykkelandelen med utgangspunkt i tiltakene foreslått av ansatte (kap. 3.3.2).

4. Innkjøp

Miljødirektoratets mål:

"Vi skal sikre at Miljødirektoratets innkjøp best mulig bidrar inn i det grønne skiftet, og fremmer hensyn til klima og miljø i alle anskaffelser."



I tråd med anskaffelsesregelverket skal vi innrette vår anskaffelsespraksis slik at den er med å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremmer klimavennlige løsninger der det er relevant⁸ og det skal som hovedregel stilles krav til klima- og miljøhensyn i alle anskaffelser over terskelverdi⁹. Ved gjennomføring av anskaffelsesprosesser i Kontrakter og anskaffelser (KOA) må hver enkelt gjøre en aktiv vurdering av om det stilles krav eller kriterier til klima- og miljøhensyn. Unntak fra reglene skal alltid begrunnes.

Vinteren 2025 gjennomførte vi markedsdialog for å kartlegge hvor modent markedet var for vekting av klima- og miljøhensyn i årets kommende anskaffelser. Tilbakemelding fra undersøkelsen gjør at vi nå har lagt inn minimumskrav om bruk av nullutslippsteknologi ved bruk av personbil i flere anskaffelser.

⁶ Både AtB og Ruter har ordninger rettet mot arbeidsgivere, se: <https://www.atb.no/hjemjobbhome/> og <https://bedrift.ruter.no/home>

⁷ <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-3/>

⁸ <https://lovdata.no/lov/2016-06-17-73/S5>

⁹ <https://lovdata.no/forskrift/2016-08-12-974/S7-9>

Ved innkjøp av SNOs bekledning og utstyr legges det vekt på lang levetid, kvalitet og funksjonalitet, etter systematisk utprøving i felt. Dette følger retningslinjene i intern klima- og miljøpolitikk.

Ved kjøp av møbler blir det vurdert om det kan gjøres enkeltanskaffelser for gjenbruk. Statens innkjøpssenter har jobbet med en slik fellesavtale for staten, men denne er på nåværende tidspunkt utsatt.

Kurs og konferanser som arrangeres utenfor Miljødirektoratet sine lokaler bestilles via Statens innkjøpssenter sine fellesavtaler. For disse avropene er det lagt inn standardformulering om at vegetarmat skal tilbys som standard ved våre arrangement. Avtalen benyttes for alle arrangement over 10 deltagere og der det finnes en leverandør på ønsket lokasjon. Fra desember 2026 har Statens innkjøpssenter besluttet å ikke videreføre denne avtalen.

Miljødirektoratet bruker ellers de statlige fellesavtalene som Statens innkjøpssenter inngår og forvalter. Gjennom disse avtalene er det stilt krav til miljø, klima og sosial bærekraft, noe som sikrer at disse hensynene også ligger til grunn for våre innkjøp.

4.1 Mål for 2026

For å få bedre oversikt over etterlevelsen av tildelingskriterier og øvrige klima- og miljøkrav i våre anskaffelser, jobber vi i 2026 for å utvikle analyser som belyser vår praksis på bruk av krav eller tildelingskriterier knyttet til klima- og miljøhensyn.

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring, DFØ har utviklet egen kriterieveiviser for veiledning til bærekraftige krav. I tillegg til å henvise til denne i aktuelle anskaffelser, skal vi i 2026 utarbeide en egen oversikt med aktuelle krav og kriterier tilpasset anskaffelsene til Miljødirektoratet.

I 2026 behandler Stortinget revisjon av lov og forskrift om offentlige anskaffelser, og vi vil følge opp eventuelle endringer i vår interne anskaffelsespraksis. Her vil det bli stilt krav om at alle virksomheter skal ha en egen anskaffelsesstrategi som bl.a. skal inneholde rutiner for oppfølging av klima- og miljøhensyn.

Vi fortsetter samarbeidet med kantineleverandørene for å tilstrebe at det serveres bærekraftige matvarer på våre kontorlokaler. For 2026 har vi følgende tre oppfølgingspunkt:

1. Oppfordre til redusert bruk av oppdrettsfisk
2. Gjennomgang av juice- og melk avtalen
3. Få lagt inn vegetar som hovedalternativ ved bestilling av møtemat

5. Gjenbruk og avfall

Miljødirektoratets mål:

"Vi skal ha høy grad av sortering av avfall, og skal årlig fastsette konkrete mål for sorteringsgrad og for å redusere avfallsmengden."



5.1 Hvordan håndterer vi avfall, inkludert gjenvinning og reduksjon av avfallsmengde

I Miljødirektoratet er det lagt til rette for sortering av avfall i alle etasjer og regelmessig veiing av hver enkelt avfallskategori. På miljøstasjonene sorteres avfall i kategoriene papir, plast, metall/glass, matavfall og restavfall. Papp, tekstiler, trevirke og elektrisk avfall bringes direkte til avfallsrom for veiing.

Huseierne i Oslo og Trondheim har i samarbeid med leietakerne i 2025 fått på plass systemer for individuell veiing av avfall fra hver enkelt leietaker, og eventuelt fra deler av leietakernes arealer. I Grensesvingen 7 (Oslo) er det inngått avtale med leverandøren Carrot. I Brattørkaia 15 (Trondheim) leveres systemet av leverandøren Reen, foreløpig i en prøveperiode på ett år, med signaler om videreføring.

Tidligere ble avfallet veid samlet for alle leietakerne i huset og fordelt utfra arealbrøk. Dette gjorde det vanskelig å måle virkningen av de tiltak som ble gjennomført. De nye systemene gjør det mulig å måle mengden av eget avfall og ta ut rapporter som viser utviklingen over tid for hver enkelt leietaker. I Trondheim har SNO fått en egen inndeling, for å skille feltrelatert avfall fra normalt kontoravfall.

Grunnlaget for å kunne sette mål og følge opp disse med handlingsplaner, er vesentlig forbedret etter at vi fikk på plass systemer og rutiner for veiing av avfall per bruker. Vi kan nå lese av utviklingen fra dag til dag og kontinuerlig vise Miljødirektoratets medarbeidere resultatene av deres bidrag til et rent og rikt miljø. Vi har fått større innsikt i hva som kastes og at det er viktigere å følge de absolutte mengdene av sortert og usortert avfall enn sorteringsgraden. For 2025 har vi ikke en fullstendig tallserie, men i 2026 vil vi kunne måle for alle månedene. Med dette vil vi i årene fremover også utvikle en bedre forståelse slik at vi er bedre i stand til å sette konkrete mål for avfallssortering og sorteringsgrad.

5.2 Praksis for gjenvinning og reduksjon av avfallsmengde

Avfall som skal gjenvinnes leveres til Norsk gjenvinning i begge byer.

Reduksjon av restavfall

Miljøstasjoner samlet ved alle sosiale soner, sammen med redusert bruk av individuelle søppelbøtter, er tiltak som øker sorteringsgraden og reduserer restavfall. Det forekommer likevel en del feilsortering, og det er derfor behov for tiltak som tydeliggjør sorteringsfraksjonene og motiverer ansatte til å sortere riktig.

Møbler og inventar

I 2024 og 2025 ble et større parti møbler og inventar gitt bort og avhendet grunnet flytting i Oslo. Vi legger til rette for gjenbruk av møbler og inventar, ved at overskuddsmateriell selges når mulig. Møbler og inventar som vi ikke har kjøpere til, blir gitt bort til ansatte eller levert til godkjent mottak for gjenvinning.

Klær og feltutstyr

SNO bruker ulike typer uniformert feltbekledning i sitt arbeid. Når de avslutter arbeidsforholdet, leveres all bekledning og feltutstyr inn til SNO sentralt, slik at det som er av brukbar kvalitet kan brukes videre av andre. Utstyret blir da enten sendt ut til oppsynspersonell etter behov eller fordelt videre på SNOs årlige avdelingssamling i et "bruktmarked". Innsparingene som følge av ombruk er beregnet til ca kr 500 000.

Brukte klær av utgått uniformering leveres inn til SNO sentralt som fjerner SNO-logoen og sender klærne videre til Universitetssykehuset i Nord-Norge. Der blir de brukt av markører i større katastrofeøvelser med andre nødetater i Tromsø.

IT-utstyr

Hyppig bytte av mobiltelefoner har negativ virkning på miljøet og skaper avfall. Vi anskaffer telefoner som forventes å ha en levetid på minimum tre år. Seksjon for brukerkontakt og innkjøp vurderer om mobiltelefoner skal repareres eller byttes. Alle ansatte med mobil betalt av Miljødirektoratet får dekket reparasjon av knust mobilskjerm, bytte svakt batteri eller defekt del på mobiltelefonen. Det er svært få telefoner dette gjelder, anslagsvis 20 stk. per år. Vi reparerer så langt det er mulig, unntaket er om telefonen er blitt så ødelagt og kostnaden ved å reparere langt på vei møter pris på ny telefon.

Når det gjelder PCer kjøper vi de i dag med 5 års garanti. Gamle PCer blir sendt til en leverandør for sirkulær håndtering. Der blir de sikkerhetslettet, testet og solgt videre til egnet formål.

5.3 Mål og resultater for 2025 og mål for 2026

For 2025 er resultatene for hele året basert på arealmessig fordeling mellom leietakerne.

Tabell 2: Mål og resultat 2025 og mål 2026 for avfall, både mengde og sorteringsgrad.

Avfall	Mål 2025	Resultat 2025	Mål 2026
Antall kilo restavfall*			
Oslo	7 500 kg	6 800 kg	6 700 kg
Trondheim	7 500 kg	3 974 kg	3 800 kg
Svolvær	Ikke fastsatt	516 kg	450 kg
Kildesorteringsgrad**			
Oslo	75 %	76 %	75%
Trondheim	75 %	70%	75%
Svolvær	75%	55%	75%

*Antall kilo restavfall gjelder prosentandelen til direktoratet av den totale mengden restavfall i byggene.

Mål settes ikke for restavfall for 2026 da vi jobber med å utvikle innsikt og potensial for restavfallsmengde.

** Kildesorteringsgraden inkluderer alle leietakere og kantinene

Total mengde restavfall i Oslo er anslått til 6 800 kg i 2025, dvs. godt under målet på 7 500 kg. Entra har grovt anslått at Miljødirektoratet sin andel av avfallsmengden i bygget har vært rundt 80 %, herunder mengden restavfall. Tilsvarende arealbrøk som i 2024 (61%) er ikke benyttet, da en del arealer har stått ledige i 2025, og tallet må derfor leses med noe forsiktighet.

I Trondheim deler vi avfallsrom med flere leietakere og bygg. Brattørkaia 15A står for 33% av avfallet til rommet, og Miljødirektoratet har 68,2% av dette. Avfallstallene er dermed fordelt etter arealbrøk. Handelshøyskolen BI står for en stor andel av avfallet som sendes inn, og det kan være en lavere kildesorteringsgrad blant studenter. Leser vi tall fra Reen har vi siden 1. april hatt en sorteringsgrad på 74,4 % og restavfallsmengde på 1820 kg. I juni innførte vi en egen fraksjon på SNO, her var sorteringsgraden på 94,2% og restavfallsmengden på 41,9 kg. Per 1. april 2025 endte det med en sorteringsgrad på 76,3% og 1861,9 kg restavfall.

Avfallet i Svolvær er ikke spesifisert per leietaker. Miljødirektoratet leier et relativt lite areal i bygget og har dermed liten påvirkningskraft på kildesorteringsgraden, men har tiltak i egne lokaler for å øke intern sorteringsgrad.

6. Bygg og energi

Miljødirektoratets mål:

"Miljødirektoratet skal ha kontorlokaler som ivaretar klima og miljø, med særlig fokus på utslipp i levetiden, energi og arealbruk."



6.1 Arealbruk per ansatt

Trondheimskontoret

Leiekontrakten i Brattørkaia 15 går ut 28. februar 2028. Det er påbegynt prosesser for å inngå en ny leiekontrakt. Det vil bli lagt vekt på å implementere arealbesparende arbeidsplasskonsepter i et miljømerket bygg og finne tilhørende arealeffektive lokaler. Vi vil bestrebe oss på å få til maksimal gjenbruk av inventar og møbler der det er hensiktsmessig for langsiktig bruk. Målet for arealbruk per ansatt er 16-18 kvm.

Oslo-kontoret

Miljødirektoratet har i 2025 redusert leiearealet i Grensesvingen 7 med 675 m², fra 12 021 m² til 11 346 m². Det er i tillegg frigjort en hel etasje på til sammen 2 197 m² som kan tilbakeføres til Entra hvis de lykkes i å få inn nye leietakere. Totalt vil vi da spare 2 872 m², eller 23,9 % av opprinnelig areal, og nå målet på 17,9 kvm per ansatt.

Svolvær-kontoret

Svolvær er i en spesiell situasjon da det er et kontor med få ansatte og dermed blir arealbruk per ansatt naturlig noe høyere enn de andre kontorene. Dagens leieavtale går ut i 2028 og vi kommer ifm ny leiekontrakt til å vurdere hvordan vi kan sette mål for arealbruk per ansatt gitt forutsetningene.

6.2 Miljøavtrykk i Helsfyr-prosjektet

I forbindelse med prosjekt for arealreduksjon og nytt arbeidsplasskonsept på Miljødirektoratets kontor på Helsfyr, har vi hatt et sterkt fokus på å holde klimagassutslipp nede og gjøre minimalt av fysiske inngrep for å redusere miljøpåkjenningen. Møbler gjenbrukes i hovedsak både internt og eksternt, og nye innkjøp prioriterer miljømerkede produkter. Rapportene er utarbeidet på tidspunktet for innflytting, og endringer i bygg eller møblering som er gjort i etterkant er derfor ikke inkludert i evalueringen av prosjektets utslipp.

Klimagassregnskap utarbeidet av Entra, vedlegg 1, viser et klimagassutslipp på 5,3 kg CO₂e per kvadratmeter for ombyggingen (6., 7. og 8. etasje). Til sammenligning ligger en hovedombygging på 151,8 kg CO₂e per kvadratmeter. Ombyggingen har hatt et 97% lavere klimagassutslipp enn en normal hovedombygging.

Bærekraftsrapporten fra møbelanskaffelsen, vedlegg 2, viser at prosjektet har gjenbrukt totalt 948 møbler internt, 418 møbler ble kjøpt brukt og 867 møbler ble kjøpt nytt, av disse er 848 miljømerket. Ved å benytte eksisterende inventar, og kjøpe brukt, har prosjektet redusert klimagassutslippet med 71.219 kg CO₂e. Innkjøpt nytt inventar har et klimagassutslipp på 54.598 kg CO₂e. Sammenlignet med et komplett nyinnkjøp har prosjektet oppnådd en 56,6% reduksjon av CO₂e.

6.3 Mål og resultater for 2025 og mål for 2026

Tabell 3: Mål og resultat 2025 og mål 2026 for energibruk

Energibruk per m ²	Mål 2025	Resultat 2025	Mål 2026
Oslo	78 kWh	66,5 kWh	65 kWh
Trondheim	63 kWh	68,1 kWh	63 kWh
Svolvær	80 kWh	196,6 kWh	Må vurderes når vi har mer innsikt

Rapporteringen på energiforbruk inneholder både strøm og forbruk av fjernvarme. På dette området jobber vi også med en forbedring knyttet til rapportering og innsikt i tall.

I Trondheim er energiforbruket noe høyere enn forventet, grunnet at sjøvannspumpen som gir varme til huset måtte repareres i starten av året. Det ga økt bruk av fjernvarme i en periode over tre måneder.

I både Oslo og Trondheim er det gjort en utskiftning til energibesparende LED-belysning. Huseiere overvåker kontinuerlig temperaturen i byggene for å optimalisere energibruken. I Trondheim benytter huseier vannbåren varme, og bygget er sertifisert passivhus, Breeam very good. Ved inngåelse av ny leiekontrakt fra 2028, vil vi stille krav om at lokalene skal være energieffektive.

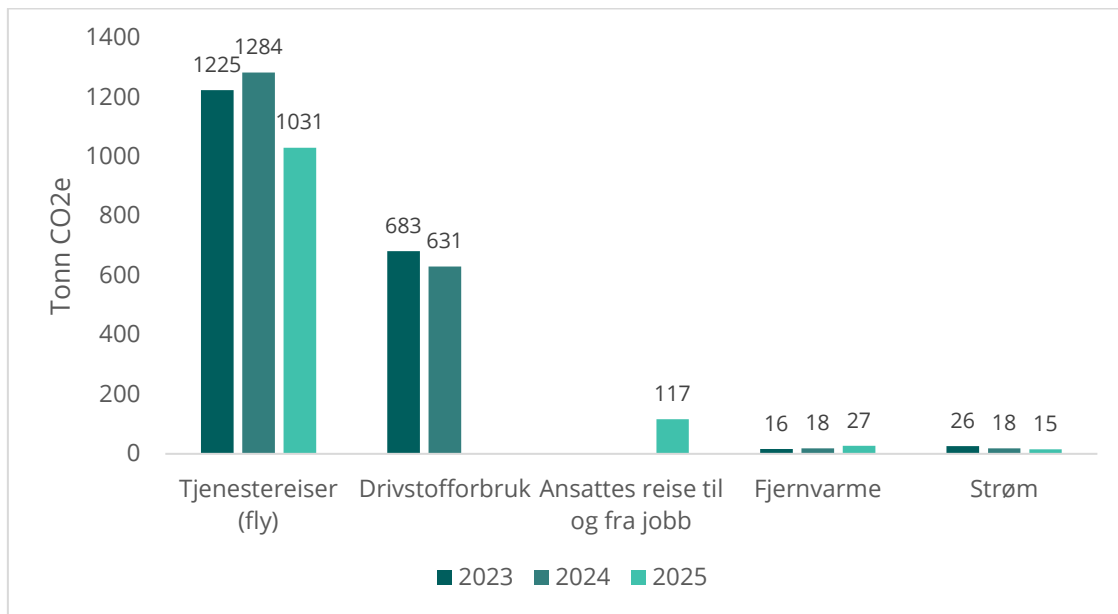
For Svolvær har vi tidligere hatt tall på strøm knyttet til energibruk og måltallet for 2025 ble satt knyttet til strømforbruk. Resultat for 2025 inneholder også fjernvarme, i tillegg til strømforbruk.

7. Klimagassregnskap

Flere av virksomhetens innsatsområder medfører klimagassutslipp, og klimagassregnskapet følger utviklingen i disse utslippene over tid. Arbeidet med regnskapet er en kontinuerlig prosess der både datakvalitet og omfang gradvis forbedres.

I starten av 2025 publiserte Miljødirektoratet sitt første klimagassregnskap, som omfattet utslipp for 2023 og 2024. Gjennom 2025 har vi videreutviklet regnskapet ved å forbedre datagrunnlaget for drivstofforbruk og tjenestereiser med fly, samt inkludert utslipp fra ansattes reiser til og fra jobb. I tillegg omfatter klimagassregnskapet nå utslipp fra strøm- og fjernvarmeforbruk, og tjenestereiser med tog.

Det er særlig drivstofforbruk knyttet til feltoppdrag i SNO og tjenestereiser med fly som står for en stor del av virksomhetens utslipp. Dette skyldes både omfattende internasjonalt arbeid og geografisk spredte lokasjoner. En nærmere omtale av drivstofforbruk og reiseaktivitet finnes i kapittel 3, hvor også tiltak for utslippsreduksjon beskrives.



Figur 13: Resultater fra klimagassregnskapet for Miljødirektoratet. Tall for 2025 for drivstofforbruk er ikke inkludert grunnet manglende tallgrunnlag. Ansattes reise til og fra jobb inngår i regnskapet for første gang i 2025.

Vi har i 2025 også vurdert muligheten for å inkludere utslipp knyttet til kantinemat, IT-utstyr og servertjenester. Datagrunnlaget er foreløpig ikke tilstrekkelig til å beregne utslipp for disse kategoriene, men det arbeides med å forbedre informasjonsgrunnlaget i de ansvarlige enhetene. Selv om utslippene ennå ikke inngår i regnskapet, er det oppmerksomhet rundt fotavtrykket fra disse aktivitetene.

Hovedutfordringen i arbeidet med å inkludere flere utslippskilder er tilgang til relevante og pålitelige data, både internt og fra leverandører. Dette handler blant annet om prioritering og kapasitet til systematisk datainnsamling. I 2026 vil vi derfor styrke arbeidet med bedre systemer for datahåndtering for eksisterende utslippskilder, noe som også vil legge til rette for å innhente data for nye kilder.

8. Naturfotavtrykk

Naturfotavtrykk er beskrevet i Miljødirektoratets veiledning på [bærekraftsrapportering for statlige virksomheter](#), men arbeidet med å operasjonalisere begrepet i vår interne styring har hittil vært begrenset. I tråd med fellesføringen i [Rundskriv D-1/26](#) har vi startet et utviklingsarbeid for å etablere en systematisk tilnærming til rapportering av naturfotavtrykk. Målet er å definere begrepet i vår kontekst, utvikle relevante indikatorer og etablere en baseline for rapportering.

For å styrke arbeidet vurderer vi å kjøre en pilot basert på VSME-standard – EU-standard for frivillig bærekraftsrapportering. Piloten skal gi en helhetlig oversikt over miljøpåvirkning, inkludere vesentlighetsanalyse og skape bedre kobling til eksisterende rapporteringsarbeid. Den vil også bidra til å utvikle en modell som kan deles med andre og styrke rollen som veileder overfor andre statlige aktører.

I 2025 har vi prioritert å avklare roller og ansvar, og utarbeide en utviklingsplan for piloten. Fra 2026 er målet å gjennomføre piloten, og vurdere hvordan vi kan integrere metodikken i virksomhetsstyringen, og sikre at Miljødirektoratet har kompetanse til å rapportere naturfotavtrykk og øvrige bærekraftsområder på en standardisert måte.

Vedlegg 1: Klimagassregnskap knyttet til ombygging av Miljødirektoratets kontor på Helsfyr, utarbeidet av Entra 08.04.2025



Miljødirektoratet G7

Klimagassberegninger

Dato: 08.04.2025
Nettoareal: 5235 m²

Klimagassutslipp fra dette prosjektet:

5.3

kg CO₂e/m²

Samlede resultater

Totale klimagassutslipp er summen av beregnede og estimerte utslipp. Beregnede utslipp er klimagassutslipp kalkulert med en spesifikk utslippsfaktor pr. kvadratmeter, kg eller lignende. Estimerte utslipp er klimagassutslipp kalkulert basert på utslippsfaktor pr. krone.

Datatype	kg CO ₂ e	%
Klimagassutslipp		
Beregnede utslipp	26 598.0	96.2%
Estimerte utslipp	1 037.8	3.8%
Sum kg CO ₂ e	27 635.9 kg CO ₂ e	
	5.3 kg CO ₂ e/m ²	

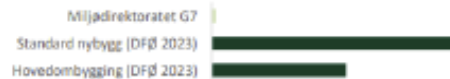


■ Beregnede utslipp ■ Estimerte utslipp

Kun beregnede klimagassutslipp

kg CO₂e/m² sammenlignet med et tilsvarende nybyggprosjekt og rehabprosjekt, kun bygningsdel "2 Bygning" fra bygningsdelstabellen

Prosjekt	kg CO ₂ e/m ²	Reduksjon i dette prosjektet
Miljødirektoratet G7	4.8	
Standard nybygg (DFØ 2023)	278.0	-98%
Hovedombygging (DFØ 2023)	151.8	-97%



Detaljerings av klimagassberegningene

Viser beregnede og estimerte klimagassutslipp innenfor hver bygningsdel og kapittel i bygningsdelstabellen

Bygningsdelstabellen	Beregnet	Estimert	Totalt
Sum totalt	26 598.0	1 037.8	27 635.9
1 Rigg og drift		135.4	135.4
2 Bygning	24 281.5	877.6	25 159.1
20 Riving	512.0	49.4	561.4
22 Bærende konstruksjoner	0.0	0.0	0.0
23 Yttervegger	0.0	0.0	0.0
24 Innervegger	17 880.7	660.5	18 541.1
25 Dekker	5 888.8	135.3	6 024.1
26 Yttertak	0.0	0.0	0.0
27 Fast inventar	0.0	32.5	32.5
28 Trapper, balkonger mm.	0.0	0.0	0.0
29 Annet	0.0	0.0	0.0
3 VVS-installasjoner	2 316.5	24.9	2 341.4
4 Elkraftinstallasjoner	0.0	0.0	0.0
5 Ekom og automatisering	0.0	0.0	0.0
6 Andre installasjoner	0.0	0.0	0.0
7 Utendørs	0.0	0.0	0.0



■ 1 Rigg og drift
■ 2 Bygning
■ 3 VVS-installasjoner
■ 4 Elkraftinstallasjoner
■ 5 Ekom og automatisering
■ 6 Andre installasjoner
■ 7 Utendørs

Kun beregnede klimagassutslipp i kapittel "2 Bygning"

Viser fordeling av beregnede klimagassutslipp (uten estimerte utslipp) i kapittel "2 Bygning"

Estimerte utslipp er ikke inkludert i dette avsnittet

Bygningsdel	kg CO ₂ e	%
20 Riving	512.0	2.1%
22 Bærende konstruksjoner	0.0	0.0%
23 Yttervegger	0.0	0.0%
24 Innervegger	17 880.7	73.6%
25 Dekker	5 888.8	24.3%
26 Yttertak	0.0	0.0%
27 Fast inventar	0.0	0.0%
28 Trapper, balkonger mm.	0.0	0.0%
29 Annet	0.0	0.0%
Sum nye materialer (ekskl. riving)	23 769.5 kg CO ₂ e 4.5 kg CO ₂ e/m ²	



- 20 Riving
- 22 Bærende konstruksjoner
- 23 Yttervegger
- 24 Innervegger
- 25 Dekker
- 26 Yttertak
- 27 Fast inventar
- 28 Trapper, balkonger mm.
- 29 Annet

Kun beregnede klimagassutslipp fordelt på materialtype

Viser fordeling av beregnede klimagassutslipp (uten estimerte utslipp) på materialtype.

Estimerte utslipp er ikke inkludert i dette avsnittet

material	nytt	riving
Sum	23 769.5	512.0 kg CO₂e
Gips	3 065.6	163.3
Trestender	18.2	
Stålstender	1 628.1	3.9
Isolasjon	1 032.6	13.5
T-profil	645.8	
Glassvegg	8 400.2	331.3
Trevirke		
Stål		
Gulvteppe	5 243.0	
Laminat dør	511.7	
Betong		
Armering		
Klikkvinyl		
Asfalt tekking		
Teglstein		
Leca		
Ståldør		
Glassdør		
Belegg		
Parkett		
Maling	2 485.1	
Sparkling	739.2	
Foldevegg		
Strekkløst		
Flis		
Flytsparkel		
Fermacell		



Vedlegg 2: Bærekraftsrapport ombruk og anskaffelse inventar 30.06.2025

Tlf.: 73 58 05 00
post@miljodir.no
www.miljodirektoratet.no
Postboks 5672 Sluppen,
7485 Trondheim

Besøksadresse Trondheim:
Brattørkaia 15, 7010 Trondheim

Besøksadresse Oslo:
Grensesvingen 7, 0661 Oslo



Miljødirektoratet er et statlig forvaltningsorgan underlagt Klima- og miljødepartementet.

Vi jobber for et rent og rikt miljø. Hovedoppgavene våre er å redusere klimagassutslipp, forvalte norsk natur og hindre forurensning.



Miljø-
direktoratet

BÆREKRAFTSRAPPORT OMBRUK OG ANSKAFFELSE INVENTAR
30 06 2025

INNHold

OPPSUMMERING og INTRODUKSJON.....	3
OMBRUKSKARTLEGGING.....	4
Metode og tilnærming.....	5
GJENNOMFØRT OMBRUK.....	6
Internt ombruk.....	6, 7
Eksternt ombruk.....	8
BÆREKRAFTIGE ANSKAFFELSER.....	9, 10
SAMLET RESULTAT - EFFEKTEN.....	11
Klimategassregnskap.....	12
Ombruk internt og eksternt.....	12
Bærekraftige inventaranskaffelser.....	13
ØKONOMI.....	14
Metode og resultat.....	14
FERDIGRESULTAT.....	15



OPPSUMMERING

Miljødirektoratet sitt prosjekt i Grensesvingen på Helsefyrt har fra starten av hatt høye miljøambisjon som å ikke anskaffe nytt inventar med mindre det ikke er mulig å anskaffe på brukmarkedet. Følgelig har det vært ønskelig å utnytte potensialet i ombruk av eksisterende inventar samt anskaffe inventar på brukmarkedet.

Videre har ambisjonen vært at mest mulig av nyanskaffet inventar, som utgjør et mindre antall møbler, skal ha miljømerking.

Denne rapporten oppsummerer arbeidet med ombruk og bærekraftig innkjøp.

Miljødirektoratet har gått gjennom en nedskjæring og arealeffektivisering av kontorarealene i forbindelse med omorganiseringen og flytting internt i bygget. Følgelig ble betydelig andel av inventaret frigjort fra tidligere arealer og direkte ombrukt i de tre revitaliserte etasjene som nå huser Miljødirektoratet.

Fokuset på internt ombruk og anskaffelser av brukt inventar, eksternt ombruk, viser betydelige klimagassbesparelser. Videre er valg av miljøsertifiserte produkter ved anskaffelser av nytt inventar avgjørende i forhold til karbonfotavtrykket nyproduksjon av inventar avgir.

INTRODUKSJON

Ombruk av produkter og komponenter har stor klimagevinst. Tidligere miljørapporter Romlaboratoriet har utarbeidet viser at ombruk av inventar kan gi store klimagassbesparelser pr. enhet i forhold til å anskaffe ny innredning. Faktisk er den største besparelsen i prosjektene nettopp på ombruk av produkter, komponenter og møbler. I tillegg spares store mengder avfall ved ombruk. Og, som om ikke det er nok er det også store økonomiske besparelser å hente.

Sirkulære tiltak reduserer behovet for nye materialuttak, reduserer klimautslipp, reduserer mengden avfall og reduserer økonomiske kostnader.

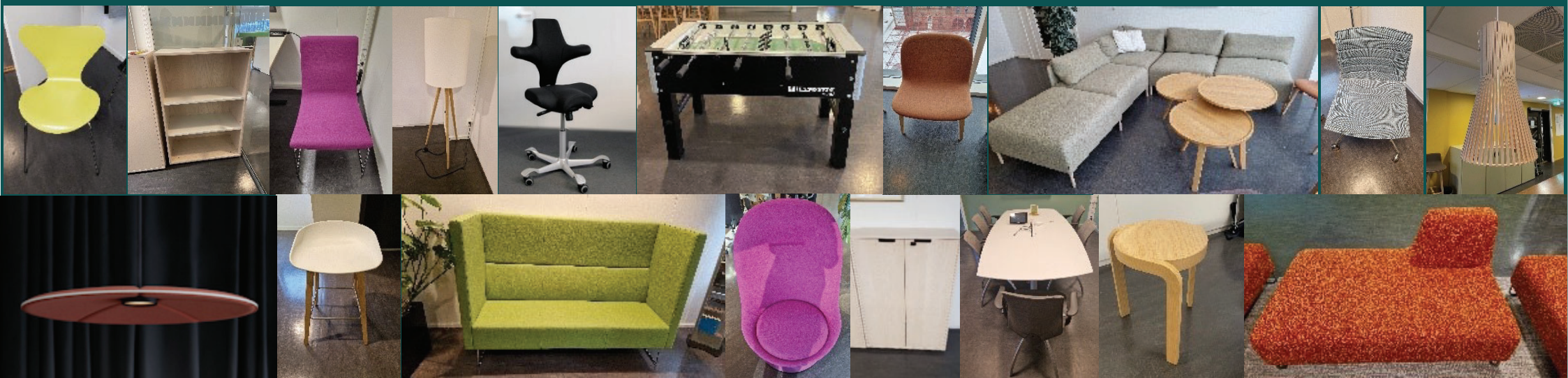
Dette til tross - foreløpig er det allikevel lite som brukes på nytt generelt sett.

80% av fotavtrykket til ethvert produkt eller prosjekt skjer i designfasen. Det er derfor avgjørende å definere miljøambisjoner innledningsvis i ethvert prosjekt og sørge for å ha gode samarbeidspartnere, verktøy og rutiner for å kunne realisere ambisjonene.

Definisjon av begreper:

Ombruk betyr at noe brukes på nytt, men ikke nødvendigvis i sin originale form eller farge. Du kan trekke om, lakke, male eller redesigne.

OMBRUKSKARTLEGGING

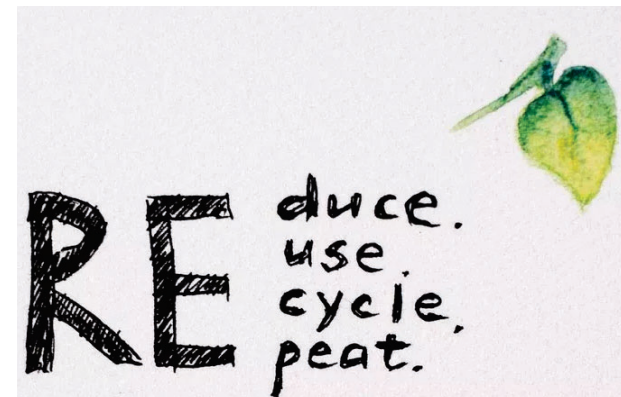


Metode og tilnærming

Ombrukskartleggingen ble gjennomført ved fysiske befaringer i Miljødirektoratet sine lokaler på Helsfyr. Ved gjennomføring av ombrukskartlegginger var det fokus på følgende for å identifisere ombrukbarhet:

- **Interne ombruksambisjoner** – Prosjektets målsetning og ambisjon for realisering av ombruk.
- **Kost/nytte** – Inventar som gir kostnadsbesparelse ved ombruk sammenlignet med kjøp av nytt produkt.
- **Restlevetid** – Inventar med høy kvalitet, lite slitasje og skader, og lang levetid.
- **Miljøeffekt** – miljøbesparelser der nye anskaffelser ville medføre store utslipp eller andre miljøproblemer.

Summering av effekt i denne rapporten er gjort på samtlige møbler som er ombrukt samt nyanskaffelser. Effekten er basert på verdier utarbeidet av EPD Norge, EPD'er fra møbelprodusenter og epd'er fra tilsvarende inventar.



GJENNOMFØRT OMBRUK

EKSISTERENDE INVENTAR

(internt ombruk)

Prosjektet har ombrukt totalt 945 møbler internt.

SITTEMØBLER	Type sittemøbel	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassbesparelser pr. type sittemøbel (kg. CO2e.)
Håg05	Kontorstol	353	44,76	15 800,28
HågCredo	Kontorstol	7	44,76	313,32
HågCapisco	Kontorstol	42	33	1386
Fritz Hansen 7'er stol	Møte/gjestestol	42	23	966
Alias Rollingframe	Møteromsstol	27	36,2	977,4
HågVisit 05	Møteromsstol	24	34,2	820,8
Sitland Classic	Møteromsstol	25	89	2225
Arper Catifa 46	Møteromsstol	2	43,5	87
Hay AAC 09	Lenestol	10	68,3	683
Fora Form Planet	Lenestol	10	81	810
Hay AAS 32	Høy krakk	2	41	82
Alki Kuskoa	Høy krakk	42	11	462
Swedese Spinn	Krakk	6	0,72	4,32
Fatboy Sacosekk	Sacosekk	1	53	53
L K Hjelle Ugo	3-seter sofa	3	90	270
L K Hjelle Ugo	2-seter sofa	7	70	490
Offecct hjørnesofa	Sofa	4	135,9	543,6
Mitab Mute	Alkovesofa	1	195	195
Totalt		608		26 160,08



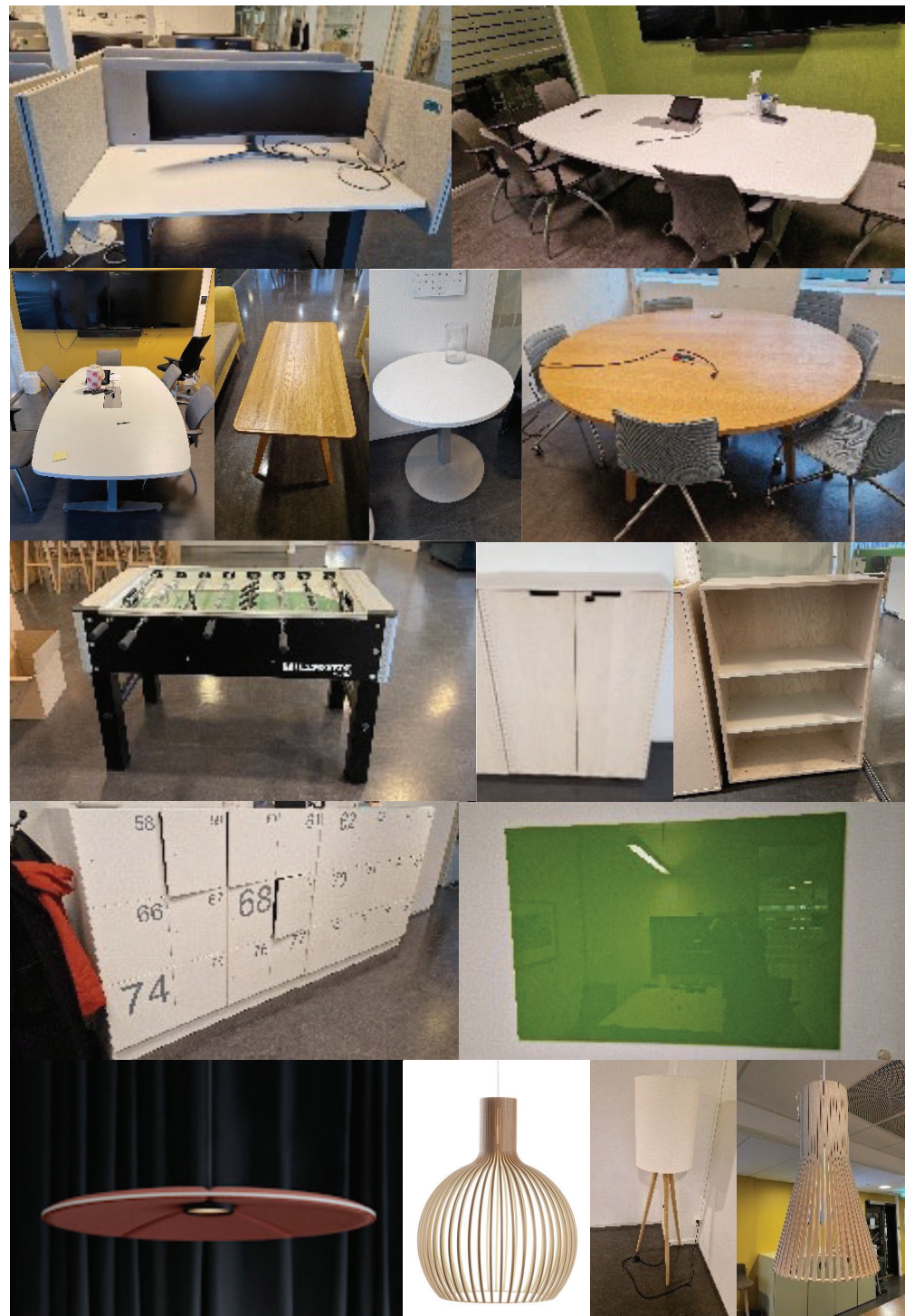
BORD	Type bord	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassbesparelser pr. type bord (kg. CO2e.)
Kinnarps Serie P, 160x80cm.	Hev/senk arbeidsbord	56	82,66	4 628,96
Møtebord 230x110cm.	Møtebord	1	105	105
Møtebord 225x110cm.	Møtebord	1	105	105
Møtebord 240x95cm.	Møtebord	1	110	110
Møtebord 240x113cm.	Møtebord	1	115	115
Bord 400x90cm.	Høyt bord	3	190	570
Karl Anderson Mill, 120x60cm.	Sofabord	2	27,88	55,76
Karl Anderson Mill, 60x60cm.	Sofabord	1	23,5	23,5
Karl Anderson Mill, ø60cm.	Sofabord	21	22,5	472,5
Avlastningsbord 80x60cm.	Bord	2	36	72
Kinnarps Serie E, ø70cm.	Sofabord	1	25,5	25,5
Karl Anderson Eight, ø98cm.	Sofabord	1	29,2	29,2
Fotballspill, 140x100cm.	Fotballspillebord	1	89	89
Totalt		92		6 401,42

OPPBEVARING *	Type oppbevaring	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassbesparelser pr. type oppbevaring (kg. CO2e.)
Skap m. slagdør, 120x80x40cm.	Kontorskap	177	-26,42	4 676,34
Åpen reol, 120x80x40cm.	Bokhylle	6	-22	132
Personlig oppbevaring	Personlige skap	10	25,5	255
Totalt		193		5 063,34

TAVLER	Type tavle	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassbesparelser pr. type tavle (kg. CO2e.)
Lintex glasstavle, 200x100cm.	Veggmontert skrivetavle	27	41,7	1 125,9
Totalt		27		1 125,9

BELYSNING	Type belysning	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassbesparelser pr. type belysning (kg. CO2e.)
Gulvlampe	Gulvblampe	3	24,9	74,7
Abstracta Lily ø120cm.	Pendel	3	10,31	30,93
Secto Design Kontro 6000	Pendel	1	46,2	46,2
Secto Design Secto 4201	Pendel	16	66,9	1 070,4
Secto Design Octo 4240	Pendel	2	24,3	48,6
Totalt		25		1 270,83

Oppbevaring *
Skap med slagdør og åpen reol har finér overflate som absorberer klimagasser. Derfor negativt fortegn i kolonnen "Klimagassutslipp ved nyproduksjon". Siden tabellen viser klimagassbesparelser ved ombruk er tallene i kolonnen "Sum klimagassbesparelser pr. type oppbevaring" positive.



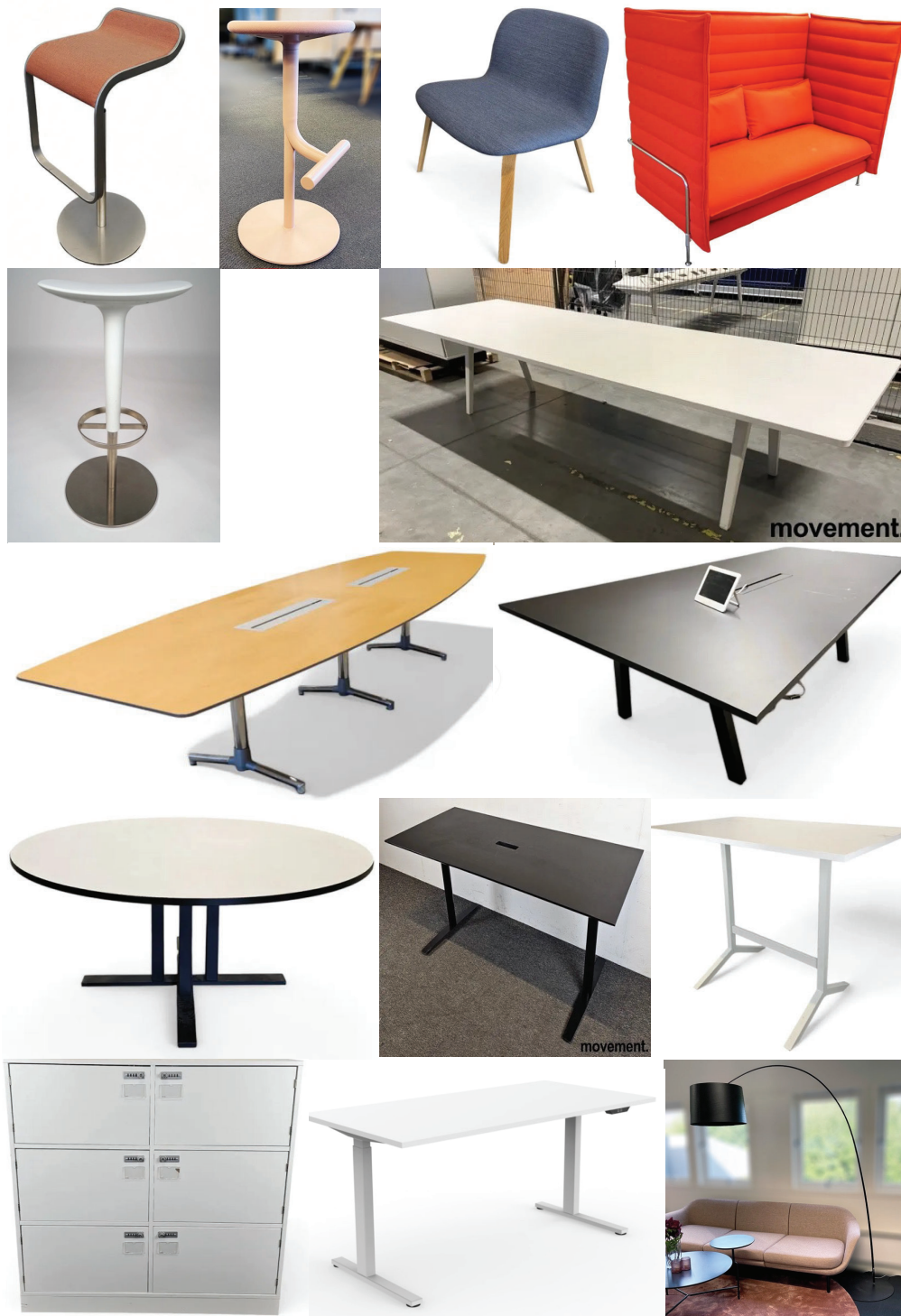
EKSTERNT OMBRUK
*Prosjektet har ombrukt totalt 418 møbler eksternt.
 (innkjøp av brukt inventar)*

SITTEMØBLER	Type sittemøbel	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagass-bespraelser pr. type sittemøbel (kg. CO2e.)
Lapalma Lem	Høy krakk	2	10,7	32,1
Arper Babar	Høy krakk	3	36,5	109,5
Magis Tibu	Høy krakk	3	36	108
Muuto Visu	Lenestol	4	85,3	341,2
Vitra Alcove	2-seter alkovesofa	1	89	89
Totalt		13		679,8

BORD	Type bord	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassbesparelser pr. type bord (kg. CO2e.)
Arbeidsbord, 160x80cm.	Hev/senk arbeidsbord	331	85,4	28 267,4
Vitra Joyn, 320x100cm.	Møtebord	2	123	246
Fora Form Colonade, 288x150cm.	Møtebord	1	273	273
Ragnars R5 Work Meeting, ø160cm	Møtebord	1	0	0
Svenheim Trapes, 220x160/100cm.	Møtebord	1	85	85
Fora Form Next, 340x120cm.	Møtebord	1	130	130
Lammhults Funk, 140x70cm.	Høyt bord	1	33	33
Svenheim bord, 180x80cm.	Høyt bord	1	80	80
Totalt		339		29 114,4

OPPBEVARING	Type oppbevaring	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagass-besparelser pr. type oppbevaring (kg. CO2e.)
Duba B8, 117x120x40cm.	Personlige skap	53	22,5	1 192,5
Duba B8, 117x90x40cm.	Personlige skap	12	15,3	183,6
Totalt		65		1 376,1

BELYSNING	Type belysning	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagass- besparelser pr. type belysning (kg. CO2e.)
Foscarini Twiggy Floor	Gulvblampe	1	27	27
Totalt		1		27



BÆREKRAFTIGE INVENTARANSKAFFELSER

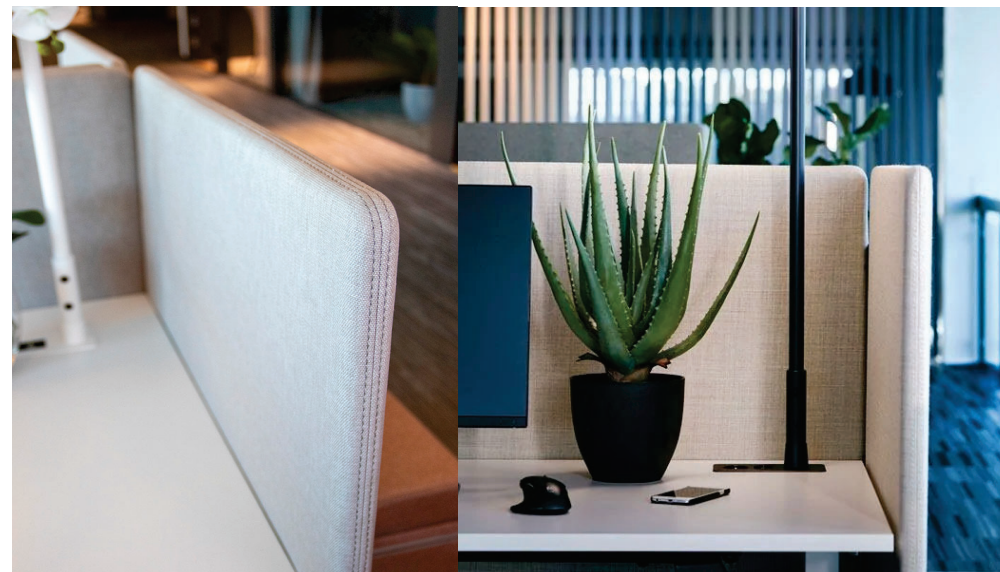
Av 867 stk. nyanskaffet inventar er hele 848 stk. miljømerket.

Prosjektet har prioritert bærekraftig inventar ved innkjøp, og undersøkt en rekke nye innovative produkter med hensyn til produksjonsmetoder, materialbruk og egenskaper som er i tråd med prosjektets miljøfokus. Følgende har blitt vurdert:

- **Miljømerking** – det er bevisst valgt inventar som tilfredsstiller strenge krav ifht. anerkjente miljøsertifiseringer
- **Energibesparende lyskilder** – i all supplerende belysning, som pendler og gulvlamper, og belysning i podder, er det benyttet LED lyskilder. De har opptil 22 års levetid, noe som medfører lavere driftskostnader. I tillegg bruker LED lyskilder opptil 90% mindre energi enn konvensjonelle lyspærer.



MÖBELFAKTA



KLIMAGASSUTSLIPP VED NYINNKJØP

SITTEMØBLER	Type møbel	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassutslipp pr. type sittemøbel (kg. CO2e.)
Håg Creed 6060	Kontorstol	35	44,76	1 566,6
Totalt		35		1 566,6

BORDSKJERMER	Type skjerm	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassutslipp pr. type bordskjerm (kg. CO2-ekv.)
Gøtessons ScreenIT A30, 160x65cm.	Bordskjerm	282	21,1	5 950,2
Gøtessons ScreenIT A30, 80x65cm.	Bordskjerm	410	11,2	4 592
Totalt		692		10 542,2

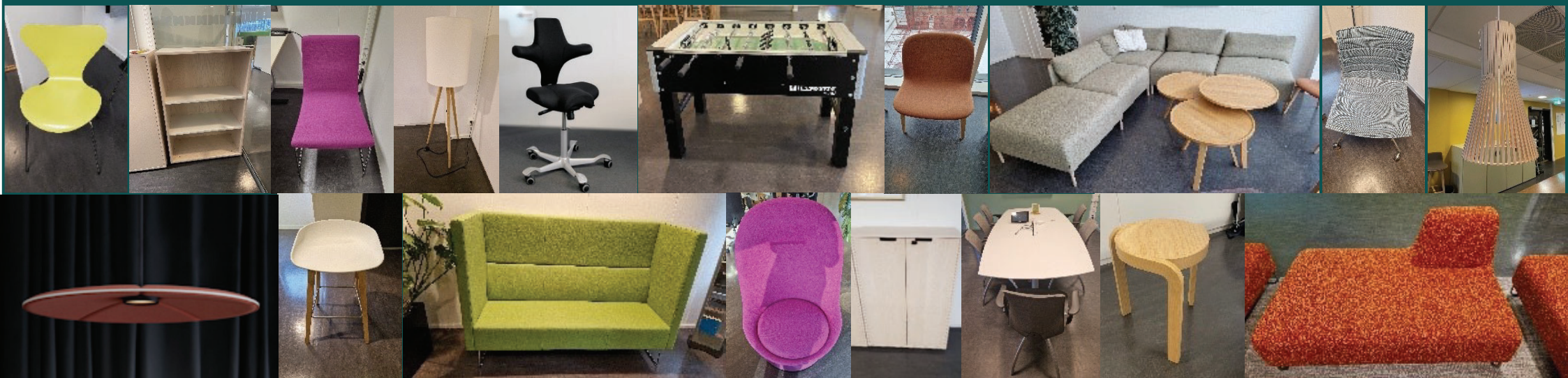
PODDER	Type pod	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassutslipp pr. type pod (kg. CO2e.)
HushOffice, Hush FreeS	1 pers. pod	8	1070	8 560
HushOffice, Hush FreeXM	1-2 pers. pod	13	2210	28 730
HushOffice, Hush FreeM	1-4 pers. pod	2	1630	3 260
Totalt		23		40 550

BELYSNING	Type belysning	Antall	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassutslipp pr. type belysning (kg. CO2e.)
Vitra Akari 26A	Pendel	10	10,4	104
&Tradition Flowerpot VP1	Pendel	9	22,5	202,5
Totalt		19		306,5

GARDINER OG SKINNER	Type tekstil / skinne	Antall m2/m /stk	Klimagassutslipp pr. enhet ved nyproduksjon (kg.CO2e.)	Sum klimagassutslipp pr. type gardin og skinne (kg. CO2e.)
Svensson Textil	Grain	100,8	2,8	282,24
Svensson Textil	Mint	562,8	1,54	866,71
Fischer	Enkel 1-spors	105,3	2,3	242,19
Totalt		97		1 391,14



SAMLET RESULTAT - EFFEKTEN



KLIMAGASSREGNSKAP

OMBRUK INTERNT OG EKSTERNT

Ombruk av inventar har stor klimagevinst. Ved å dokumentere klimaeffekten og synliggjøre utslippsreduksjon ser man den konkrete nytten ved summen av enkle tiltak. Klimagassutslipp relatert til et produkt bør beregnes i et livsløpsperspektiv som inkluderer miljøpåvirkning for hele verdikjeden - fra råvareutvinning, transport, produksjon, distribusjon og bruk til avfalls-håndtering.

Metode

For å belyse klimagevinstene ved ombruk er det gjort en avgrenset analyse for å estimere klimagassbesparelse på ombrukt inventar. Det er benyttet miljødeklarasjoner for det spesifikke produktet eller tilsvarende produkt med samme materiale, funksjon og kvalitet. EPD'ene er hentet fra EPD Norge, EPD'er fra møbelprodusenter for de aktuelle produktene og fra tilsvarende inventar.

Systemgrensen er satt til produktfasen (livsløpsfaser A1-A3) som inkluderer råvarer, transport og produksjon. Utslipp i senere faser antas å være likt for nye og ombrukte produkter, og er derfor ikke tatt med.

Det er heller ikke inkludert klimagassutslipp relatert til mellomlagrings,- og transportbehov som oppstår ved ombruk grunnet lite datagrunnlag. Disse utslippene antas også å være små i forhold til besparelsene oppnådd i produksjonsfasen.

Resultat

Totalt er det ombrukt 1363 møbler: 945 eksisterende møbler og 418 anskaffet brukt gjennom Miljødirektoratets ramme-avtalepartnere. Beregningene som er gjort for klimagassbesparelser viser at prosjektet har oppnådd betydelige utslippskutt. Totalt sett utgjør intern og ekstern ombruk av inventaret rapporten har dokumentert, en klimagassbesparelse på 71 219 kg CO2e ved ombruk istedenfor å anskaffe nytt inventar.

EKSISTERENDE INVENTAR (internt ombruk)	Antall	Sum klimagassbesparelser pr. møbeltype (kg. CO2e.)
Sittemøbler	608	26 160
Bord	92	6 401
Oppbevaring	193	5 063
Tavler	27	1 126
Belysning	25	1 271
Subtotal		40 021
EKSTERNT OMBRUK (innkjøp av brukt inventar)	Antall	Sum klimagassbesparelser pr. møbeltype (kg. CO2e.)
Sittemøbler	13	680
Bord	339	29 114
Oppbevaring	65	1 376
Belysning	1	27
Subtotal		31 197
TOTAL BESPARELSE		71 219

BEREGNET KLIMAREGNSKAP VISER EN BESPARELSE PÅ

71 219 kg. CO2e

ved ombruk istedenfor å anskaffe nytt inventar

BÆREKRAFTIGE INVENTARANSKAFFELSER

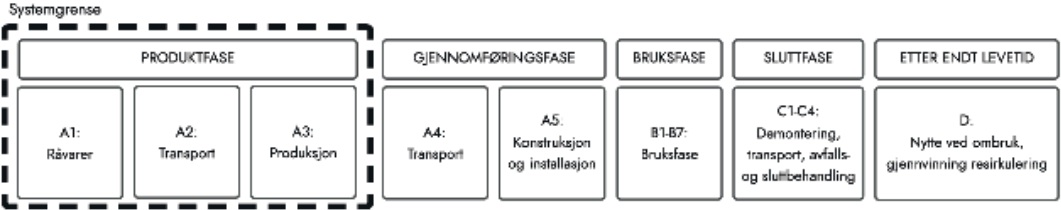
Ved å velge produkter som er miljøsertifiserte sikrer man at forsvarlig produksjonsmetoder som reduserer karbonfotavtrykket er benyttet og bruk bærekraftige materialer samt at de er produsert med hensyn til miljøet. Møblene er ofte fri for skadelige kjemikalier, noe som kan bidra til et sunnere innemiljø. Videre er inventaret laget av materialer som er designet for å vare lenge, noe som reduserer behovet for hyppige utskiftninger. Ved å velge miljøsertifiserte møbler, støtter man bedrifter som prioriterer miljøvennlige og etiske produksjonsmetoder, og det kan bidra til en større bevissthet rundt bærekraftige valg.

Metode
For å belyse klimagassutslippene ved anskaffelse av nytt inventar er det gjort en avgrenset analyse for å estimere klimagassutslippene. Det er benyttet miljødeklarasjoner for det spesifikke produktet eller tilsvarende produkt med samme materiale, funksjon og kvalitet. EPD’ene er hentet fra EPD Norge, EPD’er fra møbelprodusenter for de aktuelle produktene og fra tilsvarende inventar.

Som ved beregning av klimagevinsten ved ombruk er systemgrensen også her satt til produktfasen (livsløpsfaser A1-A3) som inkluderer råvarer, transport og produksjon. Utslipp i senere faser antas å være likt for nye og ombrukte produkter, og er derfor ikke tatt med.

Resultat
Totalt er det anskaffet 867 stk. nytt inventar gjennom Miljødirektoratets rammeavtalepartnere. Beregningene som er gjort for klimagassutslipp viser en klimebelastning på 54 598 kg. CO2e. Klimagassutslippene hadde med stor sannsynlighet vært betydelig høyere dersom det ikke hadde vært fokus på bærekraftige valg og miljøsertifisering ved anskaffelse av nye møbler.

BÆREKRAFTIGE INVENTARANSKAFFELSER	Antall	Sum klimagassutslipp pr. møbeltype (kg. CO2e.)
Håg Creed 6006 kontorstoler	35	1 567
Gøtessons bordskjermer, 160x65cm. og 80x65cm.	692	10 542
HushOffice podder, Hush Free S, XM og M	23	40 550
Vitra Akari og &tradition VP1 pendler	19	307
Svensson Tekstil Grain og Mint gardiner	61	1 391
Fischer 1-spors skinne	36	242
TOTALT UTSLIPP		54 598



Fokus i prosjektet har vært å oppnå en så høy ombruksgrad som mulig. Gjennom høyt fokus på videreføring av eksisterende inventar og innkjøp av brukt inventar, har vi unngått klimagassutslipp på 71 219 kg CO2e. Samtidig måtte det gjøres noen nyinnkjøp av inventar på grunn av høy slitasje eller egnethet for formålet. Nyinnkjøpt inventar har et estimert klimafotavtrykk på 54 598 kg CO2e. Prosjektet har hatt 53% lavere klimagassutslipp, sammenlignet med 100% nyinnkjøp. Prosjektet oppnådde 61% ombruk av inventar basert på antall enheter.

Hva er en EPD?
«En miljødeklarasjon er et kortfattet dokument som oppsummerer miljøprofilen til en komponent, et ferdig produkt eller en tjeneste på en standardisert og objektiv måte. Forkortelsen EPD brukes både i norsk og internasjonal sammenheng. EPD står for Environmental Product Declaration. En EPD lages på grunnlag av en livsløpsanalyse (LCA) etter ISO 14040-14044. De standardiserte metodene som sikrer at miljøinformasjon innen samme produktkategori lar seg sammenlikne fra produkt til produkt, uavhengig av region eller land.» - EPD Norge

ØKONOMI

Prosjektet har realisert ombruk av totalt 1363 møbler. Ombruket av inventar, eksisterende og eksternt, har realisert betydelige kostnadsbesparelser og har erstattet en stor andel nye produkter. Det er beregnet at kostnadsbesparelsen ved unngått nyinnkjøp er på kr 8 021 804.- ekskl. mva.

Metode

Beregning av økonomisk besparelse ved ombruk i prosjektet, er begrenset til de prioriterte produktene i rapporten. For å angi kostnader ved anskaffelse av nytt inventar, er referansepriser for tilsvarende produkter funnet fram fra prislister på de samme eller tilsvarende produkter samt ved søk på ulike nettsider.

Resultat

Kostnadsbesparelsene beregnet i dette prosjektet gir en tydelig indikasjon på det store potensialet for økonomiske besparelser ved ombruk fremfor å kjøpe nytt.

BEREGNET TOTAL KOSTNADSBESPARELSE:

KR. 8 021 804.- ekskl. mva.

ved ombruk istedenfor å anskaffe nytt inventar

EKSISTERENDE INVENTAR	Antall ombruk	Pris pr. enhet	Pris totalt
Kontorstoler	402	10 375	4 170 750
Gjestestoler	42	2 920	122 640
Møteromstoler	78	7 000	546 000
Lenestoler	20	7 050	141 000
Høye krakker	44	1 990	87 560
Lave krakker	6	2 700	16 200
Saccosekk	1	2 520	2 520
Sofaer	15	16 300	244 500
Arbeidsbord	56	5 200	291 200
Møtebord	4	11 400	45 600
Høyt bord	3	25 200	75 600
Sofabord	26	5 400	140 400
Avlastningsbord	2	4 600	9 200
Fotballspillebord	1	6 280	6 280
Skap	177	2 800	495 600
Åpen reol	6	2 020	12 120
Personlig oppbevaring	10	11 200	112 000
Glasstavler	27	4 900	132 300
Gulvlamper	3	2 900	8 700
Pendler	22	5 660	124 520
Subtotal kr. eks. mva	945		6 784 690
EKSTERNT OMBRUK	Antall nytt brukt	Pris pr. enhet	Pris totalt
Høye krakker	8	1 990	15 920
Lenestoler	4	7 050	28 200
Sofa	1	16 175	16 175
Arbeidsbord	331	2 749	909 919
Møtebord	6	11 500	69 000
Høye bord	2	6 500	13 000
Personlige skap	65	2 800	182 000
Gulvlamper	1	2 900	2 900
Subtotal kr. eks. mva	418		1 237 114

FERDIG RESULTAT

