

## **Miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner och fordon ingår**

**Hemställan från gatu- och fastighetsnämnden**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Gatu- och fastighetsnämndens förslag till riktlinjer avseende miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar av entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner och fordon ingår fastställs att gälla inom staden.
2. Bygg- och anläggningsentreprenader undantas från beslutet om att ställa miljökraven som obligatoriska. Samtliga upphandlingsenheter i staden uppmanas att införa miljökraven som åtminstone anbudsvärderande faktorer i bygg- och anläggningsentreprenader, för att på sikt få med dem som obligatoriska krav.
3. Gatu- och fastighetsnämndens ges i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och bolag, utreda förutsättningarna att ställa föreslagna obligatoriska krav även på bygg- och anläggningsentreprenader. Uppdraget ska återrapporteras så att de eventuella kraven kan införas under 2005.
4. Gatu- och fastighetsnämnden får befogenhet att genomföra mindre revideringar av upphandlingskraven för att följa den tekniska utvecklingen.

**Föredragande borgarrådet Jan Valeskog** anför följande.

#### *Ärendet*

De miljökrav som gäller för arbetsmaskiner och fordon vid upphandling av entreprenader utgör en uppgradering av tidigare godkända upphandlingskrav. Grundkravet är att arbetsmaskinernas motorer skall vara godkända enligt kraven i EU/USA steg 1 eller bättre. Kraven är samordnade för Stockholm, Göteborg, Malmö och Vägverket. För transporter gäller miljözonkraven vid alla entreprenader som upphandlas.

Stockholm har tillämpat kraven som anbudsvärderande faktor och övriga städer som obligatoriska krav. Gatu- och fastighetsnämnden föreslår att Stockholm ansluter sig till att tillämpa kraven som obligatoriska, *bilaga 2*.

De viktigaste förändringarna jämfört med tidigare krav är:

- ? Möjlighet ges till att montera kvävereningsutrustning.
- ? Dieselmotordrivna maskiner skall antingen uppfylla EU/USA steg 1 eller ha både partikelfilter och katalysator.
- ? Städerna har samordnat kraven med Vägverket så långt som praktiskt varit möjligt.
- ? Trafiksäkerhetskrav motsvarande Vägverkets införs.

#### *Remisser*

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN), koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB (KcS) samt stadsdelsnämnderna i Kista, Farsta och Norrmalm.

*SLK* pekar på att kraven har utvecklats inom ramen för ett samarbete med statliga Vägverket, Göteborgs och Malmö kommuner och är väl förankrade hos mottagande bransch/potentiella anbudsgivare. För de senare torde det vara av stor betydelse att kraven i största möjliga utsträckning harmoniseras i syfte att undvika att olika krav kommer att gälla i olika kommuner/myndigheter. Detta är särskilt viktigt då kraven berör för företagen tunga investeringar. Ju fler kommuner och myndigheter som ansluter sig till dessa krav desto lönsammare blir investeringarna och desto större blir reduktionen av exempelvis kväveoxider. De krav som riktlinjerna baseras på har varit kända under en längre tid och torde därigenom inte resultera i nämnvärt högre anbudspriser för stadens nämnder.

Då de förslagna riktlinjerna även utgör ett viktigt medel för att uppnå miljöprogrammets mål om ”miljöeffektiva transporter” samt delmålet om att stadens förvaltningar/bolag vid upphandling av entreprenader ska värdesätta arbetsmaskinernas miljöprestanda, finner SLK det angeläget att kommunfullmäktige beslutar att de ifrågavarande riktlinjerna skall gälla inom staden. Enligt SLK:s uppfattning är det av väsentlig betydelse att riktlinjer med normerande karaktär har tydliga avgränsningar vad gäller tillämpningsområde och räckvidd. En extensiv tolkning av riktlinjerna ger för handen att dessa skall tillämpas vid alla tjänsteupphandlingar där fordon ingår. Då ett sådant tillämpningsområde vare sig var avsett eller har analyserats bör det tydliggöras att riktlinjerna endast skall gälla vid upphandlingar av bygg och anläggningsentreprenader samt vid upphandling av tjänster inom park- och gaturenhållning och vinterväghållning.

Effekterna av och lämpligheten i att ställa de ifrågavarande kraven även vid upphandlingar som riktas mot andra branscher bör utredas i särskild ordning. Detta utesluter dock inte att enskilda nämnder själva utvecklar miljökraven vid tjänsteupphandlingar där fordon ingår som en viktig beståndsdel vid uppdragets utförande.

MHN välkomnar förslaget till miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner och fordon ingår. Det är bra att kraven samordnas med i första hand Göteborg och Malmö. Vägverket bedriver en stor del av sin verksamhet med arbetsmaskiner på platser där inte lika många människor exponeras som i storstadsmiljöer. Därför är det inte nödvändigt att Vägverkets kravnivå överensstämmer med storstadsmiljöerna. På lastbilar, bussar och personbilar som ska användas vid entreprenader omfattar bland annat ålder och miljöklass på fordonen. I samband med att staden upprättar ramavtal med transportörer ställs andra krav – avseende bland annat användning av viss andel förnybara drivmedel i lätta fordon och lastfordon under 3 500 kg. Det är viktigt att de föreslagna kraven och kraven vid ramavtal harmoniseras med varandra.

MHN menar att beskrivningen av reglerna är komplicerad och ser gärna att reglerna presenteras på ett så enkelt och lättöverskådligt sätt som möjligt.

Koncernledningen för Stockholms Stadshus AB skickade ärendet på underremiss till Svenska Bostäder, Familjebostäder, Stockholmshem, Stockholm Parkering, Stockholm Vatten och SISAB.

Koncernledningen anser att det är av väsentlig betydelse att bestämmelser av detta slag har tydliga avgränsningar vad gäller tillämpningsområde och räckvidd. En alltför bred tolkning av riktlinjerna kan medföra att dessa skall tillämpas vid alla tjänsteupphandlingar där fordon ingår. Då ett sådant tillämpningsområde vare sig är avsett eller har analyserats bör det tydliggöras

ningsområde vare sig är avsett eller har analyserats bör det tydliggöras att riktlinjerna endast skall gälla vid upphandlingar av tjänster inom park- och gaturenhållning och vinterväghållning.

Förslaget innebär dock att även upphandling av bygg- och anläggningsentreprenader skall omfattas av reglerna. KcS menar att förutsättningarna för upphandling av bygg- och anläggningsentreprenader skiljer sig åt jämfört med upphandling av tjänster inom park- och gaturenhållning och vinterväghållning. Bygg- och anläggningssektorn arbetar med frågan om att förbättra maskinernas miljöprestanda, men har inte nått lika långt som entreprenader inom väghållning m.m.

Ett av huvuduppgifterna för koncernen är att bygga nya bostäder och arbeta med att sänka byggkostnaderna. Dessa två frågor hänger intimt samman. Höga produktionskostnader leder till höga boendekostnader. Då efterfrågan på bostäder är starkt förbunden med priset på bostäder begränsas människors möjligheter att efterfråga bostäder med höga produktionskostnader. Koncernledningen menar att frågan om bostadsproduktion är en helt avgörande fråga för stadens och regionens utveckling varför koncernen uppfattar uppgifterna om ökad bostadsproduktion och sänkta byggkostnader som koncernens kanske mest angelägna frågor. Koncernledningen gör bedömningen att ett så omfattande regelverk som föreslås riskerar att medföra högre kostnader för ny- och ombyggnation av bostäder.

Ett kraftigt uppstramat regelverk kan innebära färre anbudsgivare i samband med ny- och ombyggnad. Färre anbud leder i princip alltid till högre anbud och högre kostnader för den upphandlande enheten. Under det senaste året har vi kunnat skönja en utveckling av fler och lägre anbud, vilket resulterat i lägre produktionskostnader. Stramare regler kan även leda till att mindre företag slås ut från marknaden och allt mer produktion koncentreras till ett fåtal större anbudsgivare. Ofta är nya maskiner fråga om stora investeringar, vilket är känsligare för mindre företag. Staden och bolagen har arbetat med att förenkla och förtydliga upphandlingar för att mindre företag inte skall diskrimineras.

KcS anser att riktlinjerna avseende bygg- och anläggningsentreprenader måste föregås av en fördjupad studie hur dessa påverkar kostnader, antalet anbudsgivare, mindre företag etc. KcS föreslår att gatu- och fastighetskontoret, som tagit initiativ till ärende om stramare regler i samband med upphandling, genomför en ordentlig konsekvensanalys av förslaget rörande bygg- och anläggningsentreprenader. Analysen bör göras i samverkan med stadens bostadsbolag och företrädare från bygg- och fastighetsbranschen.

*Norrmalms stadsdelsnämnd*, som i sina entreprenadupphandlingar för gatu- och parkdriften redan tillämpat miljökraven som obligatoriska, är mycket positiv till gatu- och fastighetskontorets förslag till riktlinjer. Nämnden anser vidare att det skulle underlätta vid upphandlingar av entreprenader om staden tillämpade enhetliga krav.

*Farsta stadsdelsnämnd* ser mycket positivt på att staden tillämpar enhetliga miljökrav vid upphandlingar. Nämnden anser vidare att det skulle underlätta vid upphandlingar av entreprenader om staden tillämpade samma krav. Det ger även klara signaler till branschen. Det är även ekonomiskt riktigare att en tjänsteman, med vana från arbetsmaskinsidan hanterar och följer med i den nödvändiga sakkompetensen inom detta område, i stället för att detta ska hanteras hos olika tjänstemän med ett antal andra uppdrag utöver detta inom stadsdelsförvaltningar, tekniska förvaltningar och bolag.

Farsta stadsdelsnämnd har tillämpat de gemensamma upphandlingskraven vid upphandlingen av gatu- och parkentreprenaden. Vid den senaste upphandlingen angavs miljökraven för fordon och maskiner som obligatoriska. Några problem hos anbudsgivarna att uppfylla dessa krav fanns inte. Däremot fanns inte tillämpliga delar av Vägverkets trafiksäkerhetskrav med i förfrågningsunderlaget, vilket hade varit givet, om enhetliga krav hade funnits i staden. ~~Kista~~ *Kista stadsdelsnämnd* har samrått med övriga stadsdelar i Västerort. Nämnden anser att kraven i stort sett är bra och väl överensstämmande med de krav som stadsdelsförvaltningarna ställer vid entreprenadarbeten. För att tillämpa kraven i framtida skötselentreprenader bör de formuleras om något så att de kan ställas direkt i ett förfrågningsunderlag. Det är också viktigt att koppla kraven till ekonomiska och administrativa föreskrifter i förfrågningsunderlaget med fastställda sanktioner.

Kista stadsdelsnämnd anser även att kostnaderna för entreprenören bör beaktas. Det bör övervägas om staden är beredd att gottgöra stadsdelsnämnderna för eventuella merkostnader.

#### *Mina synpunkter*

Jag är mycket positiv till gatu- och fastighetsnämndens förslag till miljö- och trafiksäkerhetskrav. Dessutom har de förankrats på ett föredömligt sätt genom samråd med övriga svenska storstäder, Vägverket och företag i berörda branschorganisationer. Staden har dessutom tillämpat de föreslagna kraven som anbudsvärderande kriterier sedan 1998. I Göteborg och Malmö tillämpas de redan nu som obligatoriska krav.

Förslagen är mycket bra tillägg till de lagar och förordningar som styr denna typ verksamhet, så som svensk miljölagstiftning och EG:s bullerdirektiv. Eftersom olika nämnder och bolag i staden redan, i olika utsträckning, börjat tillämpa de nu föreslagna kraven leder de obligatoriska kraven till enklare hantering och på sikt troligen minskade kostnader. Kraven på arbetsmaskiner och andra fordon ingår också som en viktig del i arbetet för att minska utsläppen av kväveoxid och partiklar.

Kraven är avsedda vid upphandlingar av entreprenader och tjänster där maskiner och fordon utgör en väsentlig del av upphandlingen. Eftersom det därmed inte är fastlagt en gång för alla vid vilka upphandlingar kraven ska ställas handlar det ytterst om att använda ett gott omdöme när upphandlingskraven skall tillämpas med hänsyn till syftet med miljökraven. Den politiska viljan är givetvis den väsentligaste faktor när frågan om tillämpningen av kraven skall fastställas. Jag anser att det är en oerhörd vinst att staden kan samordna upphandlingskraven och på bred front påverka standarden för arbetsmaskiner och andra fordon.

Jag delar emellertid stadsledningskontorets och Stadshus AB:s synpunkt att effekterna av och lämpligheten i att ställa de ifrågavarande kraven även vid upphandlingar som riktas mot andra branscher bör utredas i särskild ordning. De föreslagna kraven har inte hafts med som anbudsvärderande faktor i bygg- och anläggningsentreprenader inom exempelvis stadens bostadsbolag. Vad det skulle innebära att på kort tid införa miljökraven som obligatoriska krav i dessa branscher har inte studerats tillräckligt men det finns en risk att det ökar byggkostnaderna avsevärt. Eftersom staden nu bedriver ett aktivt arbete för att få ner bygg- och boendekostnaderna anser jag det inte lämpligt att omedelbart införa de föreslagna kraven som obligatoriska krav. Då ett sådant tillämpningsområde inte har analyserats bör det därför tydliggöras att det obligatoriska kravet inte i nuläget ska gälla vid bygg- och anläggningsentreprenader. ~~Enligt stadsledningskontorets synpunkt~~ Däremot kan de övriga upphandlingsenheter i staden att införa kraven som åtminstone anbudsvärderande faktorer för att på sikt få med dem som obligatoriska krav. Jag anser också att gatu- och fastighetsnämnden ska få i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och bolag, göra en fördjupad studie av konsekvenserna att införa villkoren obligatoriska krav i bygg- och anläggningsentreprenader enligt koncernledningens förslag. I utredningen ska också möjligheten att ställa krav på användningen av alternativa bränslen ingå.

Det faktum att branscherna som berörs arbetar med miljöanpassning av maskinparken beror till största del på att de tre storstäderna börjat ställa miljökrav. När miljökrav på detta sätt införs efter att först ha informerat marknaden är inte heller erfarenheten att det leder till dyrare upphandlingar. I takt med att de samordnade kraven blir standard slutar de också att innebära

de samordnade kraven blir standard slutar de också att innebära dyrare sÄrlosningar. Det som Är kostnadsdrivande Är i stället nÄr olika krav stÄlls frÄn olika aktörer som innebÄr att speciallosningar eller att bara enstaka anbudsgivare kan uppfylla kraven. Detta innebÄr nÄstan alltid hÖgre kostnader, och Är ett viktigt skÄl att ha gemensamma miljökrav i staden.

Jag tycker också det Är oerhört glädjande att kunna fatta beslut om krav pÄ trafiksÄkerhetsfrÄmjande Åtgärder. Både kraven pÄ viss utbildning och godkÄnd utrustning borde egentligen vara sÄlvklarheter fÖr varje seriös entreprenör. Emellertid Är sÄ inte alltid fallet och dÄrför tar nu staden sitt ansvar fÖr att driva pÄ utvecklingen.

Den nuvarande majoriteten kommer under vÄren att presentera en reviderad, fÖrstärkt och mer heltäckande antidiskrimineringsklausul.

Eftersom alternativet att varje mindre Ändring i upphandlingsbilagan ska beslutas av kommunfullmäktige skulle bli oerhört tungrott föreslÄr jag att gatu- och fastighetsnÄmnden fÄr befogenhet att genomföra mindre revideringar av upphandlingskraven fÖr att fÖlja den tekniska utvecklingen.

**BorgarrÄdsberedningen** tillstyrker fÖredragande borgarrÄdets fÖrslag.

**Reservation** anfördes av borgarrÄden *Sten Nordin* (m) och *Jan Björklund* (fp) enligt fÖljande.

Vi föreslÄr borgarrÄdsberedningen föreslÄ kommunstyrelsen besluta att

1. Återremittera Ärendet
2. dÄrutöver anföra.

Att stÄlla vissa miljökrav vid upphandlingar kan vara ett effektivt sÄtt fÖr staden att bidra till minskade utslÄpp och miljömÄssiga transporter. Den utveckling som skett pÄ området innebÄr också att staden delvis tillÄmpar de föreslagna reglerna redan i dagslÄget.

Vid införande av nya och stramare regler finns emellertid anledning att iakta viss fÖrsiktighet. Ett fÖrÄndrat och mer strikt regelverk skulle kunna innebÄra fÄrre anbudsgivare, vilket pÄ sikt riskerar att hÖja kostnaderna fÖr olika entreprenader. Det Är mot den bakgrunden anmärkningsvÄrt att staden inte remitterat Ärendet till de fÖretag som berÖrs av de föreslagna fÖrÄndringarna. En sÄdan remiss skulle bidra med stÖrre kunskap och dÄrmed ge ett sÄkrare beslutsunderlag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Gatu- och fastighetsnämndens förslag till riktlinjer avseende miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar av entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner och fordon ingår fastställs att gälla inom staden.
2. Bygg- och anläggningsentreprenader undantas från beslutet om att ställa miljökraven som obligatoriska. Samtliga upphandlingsenheter i staden uppmanas att införa miljökraven som åtminstone anbudsvärderande faktorer i bygg- och anläggningsentreprenader, för att på sikt få med dem som obligatoriska krav.
3. Gatu- och fastighetsnämndens ges i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och bolag, utreda förutsättningarna att ställa föreslagna obligatoriska krav även på bygg- och anläggningsentreprenader. Uppdraget ska återrapporteras så att de eventuella kraven kan införas under 2005.
4. Gatu- och fastighetsnämnden får befogenhet att genomföra mindre revideringar av upphandlingskraven för att följa den tekniska utvecklingen.

Stockholm den 17 mars 2004

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Jan Valeskog

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ulf Fridebäck* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Gatu- och fastighetsnämndens förslag till riktlinjer avseende miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar av entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner och fordon ingår fastställs att gälla inom staden.

2. Gatu- och fastighetsnämnden får befogenhet att genomföra mindre revideringar av upphandlingskraven för att följa den tekniska utvecklingen.
3. Därutöver anføres följande.

Det är viktigt att staden har en policy när det gäller upphandlingar som både förbättrar miljön och innebär tydlighet. Majoritetens förslag innebär brister i dessa avseenden eftersom miljökraven inte avses genomföras på bred front. För att säkerställa en långsiktig förbättring av miljön i Stockholm är det självklart att dessa nya riktlinjer snarast införs och ska gälla alla entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner ingår, alltså även bygg- och anläggningsentreprenader.

Majoritetens tveksamma hållning till verkligt förbättringsarbete för miljön visar att man väljer att nedprioritera ett av sina högt satta mål om en ekologiskt hållbar storstad. Majoriteten väljer nu att inte införa obligatoriska miljökrav vilket rimmar illa med målsättningen om att minska den negativa miljöpåverkan. Kravet om ekologisk hållbarhet ställs mot bostadsbyggandet genom att man påpekar riskerna för fördyringar i byggandet. Detta innebär att man bortser från de långsiktiga vinster som hela detta förslag handlar om – en förbättrad miljö i Stockholm.

I samband med att dessa krav nu fastslås är det viktigt att staden informerar marknaden om de nya regler som införs.

## ÄRENDET

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 19 augusti 2003 följande

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets utlåtande.
2. Nämnden uppdrar åt kontoret att genomföra smärre revideringar för att följa teknikutvecklingen.
3. Nämnden överlämnar ärendet till kommunfullmäktige med hemställan att det skall gälla som riktlinjer inom staden.
4. Att användningen av alternativa bränslen ska användas som kriterium i upphandlingar i syfte att öka användningen av sådana.

Nämnden anförde därutöver följande.

Det är mycket glädjande att nämnden får ta ställning till ett dylikt ärende. I det löpande arbetet bör också användningen av alternativa bränslen användas som kriterium i upphandlingarna i syfte att öka användningen av sådana och använda stadens resurser för att driva på utvecklingen mot ett ekologiskt hållbart samhälle.

*Reservation* anfördes av *Sten Nordin m.fl. (m)*, *Ulf Fridebäck m.fl. (fp)* och *Mats Rosén (kd)*, bilaga 1.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2003 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige har beslutat om stadens övergripande inriktningsmål och prioriterade inriktningar för verksamheten i staden under 2003. En av fem övergripande inriktningsmål är ” Gör Stockholm till en ekologiskt hållbar storstad”. För Gatu- och fastighetsnämnden utgör en prioritering i verksamhetsprogram- 2003 inom detta övergripande inriktningsmål ” Vid upphandling skall tydligare miljökriterier skrivas in och vara vägledande”. Med anledning härav får kontoret framföra följande

### Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 1998-04-28 i ärende angående miljökrav vid upphandling av arbetsmaskintjänster enligt bl. a följande:

1. Godkänna kontorets tjänsteutlåtande
2. De redovisade kraven skall träda i kraft 1 januari 1999
3. Dessa krav skall utgöra anbudsutvärderande faktorer under 1998
4. Ge kontoret i uppdrag att i takt med den tekniska utvecklingen uppdatera krav och anbudsutvärderande faktorer

5. Ge kontoret i uppdrag att i samarbete med Göteborg och Malmö utarbeta tillämpningsanvisningar för genomförande
6. Hemställa hos kommunfullmäktige att miljökraven skall gälla för all upphandling i Stockholms stad

Kommunfullmäktiges behandling av ärendet 1999-04-26 resulterade inte i något genomförandebeslut för staden på det sätt gatu- och fastighetsnämnden föreslagit. Föredragande borgarråd ansåg "att de miljörelaterade upphandlingskraven bör bli föremål för en översyn. En sådan översyn bör bl.a. syfta till att klarlägga hur Vägverkets och Stockholm, Göteborg och Malmös utarbetade förslag förhåller sig till varandra och hur entreprenadbranschen ser på miljörelaterade upphandlingskrav. Miljö- och hälsoskyddsnämnden bör ges möjlighet att ge sin syn på kraven så att en aktuell bedömning kan ske av miljömässigheten. Vidare bör den praktiska tillämpningen ses över".

I avvaktan på kommande översyn har miljökriterierna tillämpats som anbudsvärderande faktor vid upphandling av entreprenader inom gatu- och fastighetskonstruktionsområdet. Den översyn som aviserades har av någon anledning inte kommit till utförande inom staden. Dock har kontoret i samråd med Göteborg och Malmö i samråd med branschens organisationer och Vägverket utvecklat och samordnat miljökraven för entreprenadupphandlingar. Dessa trädde i kraft 2002 som upphandlingskrav i Göteborg och Malmö samt som anbudsvärderande faktor vid upphandlingar inom gfk i Stockholm.

### Analys

Vid den tidpunkt när upphandlingskraven började tillämpas, fanns beslut inom EU att införa ett miljöklasssystem för arbetsmaskiner från 1 januari 1999. Eftersom förslaget till beslut varit känt i flera år hade redan en anpassning från tillverkningsindustrin skett och maskiner som uppfyllde kommande krav fanns tillgängliga på marknaden. Städernas förslag till upphandlingskrav syftade till att påskynda introduktionen av miljöanpassade maskiner i sådana miljöer som var särskilt påverkade av luftföroreningar, dvs. storstäderna. Grunden för miljökraven utgör därför de regler som gäller inom EU. För att säkerställa att nödvändiga arbeten skulle kunna utföras var det dock nödvändigt att under en övergångsperiod införa tekniska lösningar i form av avgasreningsutrustning. Detta gav möjlighet för entreprenörerna att utnyttja äldre maskiner. Den grundläggande syftet med miljökraven har fått en ökad aktualitet efter regeringens beslut att införa miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar.

Det revideringsarbete som genomfördes innebar att vissa oklarheter i första versionen kunde tydliggöras, samt att krav som inte har någon betydelse tagits bort.

Det arbete med revidering som utförts har också inneburit att en bättre samordning skett med Vägverkets motsvarande upphandlingskrav och i vissa delar är de identiska. Den modell som Vägverket tillämpar innebär att bästa miljöklass motsvarar städernas grundkrav. Detta beroende på att Vägverkets arbeten till övervägande del sker i glesbygd eller mindre tätorter. Det är orimligt att ställa storstädernas höga miljökrav i hela landet.

Stockholms modell att tillämpa miljökraven som anbudsutvärderande har inneburit ett merarbete samt också i vissa fall att icke miljöklassade maskiner erhållit uppdrag. För kontorets del och från miljösynpunkt är det en fördel om miljökraven kan ingå som ett obligatoriskt krav. Erfarenheterna från övriga städer samt synpunkter från entreprenörer pekar också mot att obligatoriska krav skulle underlätta upphandlingen av entreprenader, till gagn för alla parter.

För transporter som utförs inom entreprenaden gäller kraven för miljözon. Detta innebär att miljözonens krav även gäller utanför den egentliga miljözonen.

Ett flertal stadsdelsförvaltningar och bolag inom staden har under perioden tillämpat miljökraven vid upphandlingar av entreprenader.

### Samråd

Inför uppdateringen av dessa krav har ett flertal samrådsmöten skett med olika branschorganisationer, Vägverket och Naturvårdsverket. Två remissförfaranden genomfördes under år 2000 och innan det slutliga förslaget fastställdes genomfördes ytterligare samråd med Vägverket och branschens organisationer.

Arbetet har resulterat i att Vägverkets och städernas krav har gemensamma delar men att upphandlingssystemen fortfarande skiljer sig åt.

Branschen har medverkat på ett mer positivt sätt och är beredda även i fortsättningen medverka i fortsatta miljöförbättringar. Man anser att det är olyckligt att städerna tillämpar kraven på olika sätt och ser positivt på att Stockholm inför obligatoriska krav och i staden som helhet.

### Konsekvenser

#### *-ekonomiska*

Kontoret bedömer att införande av obligatoriska krav inte innebär några ökade entreprenadkostnader i dagens situation. I storstäderna har en anpassning av fordonsparken skett efter att miljökraven infördes 1998.

I stället förväntas en övergång till obligatoriska krav medföra en enklare hantering av förfrågningsunderlag och anbud med minskade kostnader som följd.

#### *-miljö*

Kraven på arbetsmaskiner innebär att utsläppen av kvävedioxid och partiklar minskar i förhållande till situationen före 1998, när kraven började tillämpas. Effekten blir större om staden som helhet tillämpar kraven.

Kvävedioxid och partiklar utgör i nuläget ett betydande luftföroreningsproblem i staden efter införande av miljökvalitetsnormer för dessa ämnen. På uppdrag av regeringen utreder länsstyrelsen ett åtgärdsprogram som skall leda till att normen klaras. Förslaget till miljökrav på arbetsmaskiner utgör en viktig del i ett sådant åtgärdsprogram.

#### *-måloppfyllelse*

Förslaget till miljökrav vid upphandling är en del av kontorets uppfyllande av kommunfullmäktiges övergripande inriktningsmål.

I miljöprogram för Stockholm ingår miljökrav på arbetsmaskiner som ett mål som skall klaras.

#### Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret ser det som angeläget att staden tillämpar miljökraven på ett enhetligt sätt och på samma vis som Göteborg och Malmö och i tillämpliga delar som Vägverket. En enhetlig tillämpning innebär en ökad tydlighet för berörda parter vid upphandling, vilket i sig innebär minskade kostnader. Förslaget, se *bilaga 2*, utgör ett angeläget bidrag till möjligheten att uppfylla de av regeringen beslutade miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar.

#### REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN), koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB (KcS) samt stadsdelsnämnderna i Kista, Farsta och Norrmalm.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 20 oktober 2003, har i huvudsak följande lydelse.

#### Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stockholms stad har ansvar för många verksamhetsområden där miljö- dimensionen har betydelse, exempelvis fysisk planering, avfallshantering, drift och underhåll av vägar, anläggningar och fastigheter, skötsel av grönområden och parker, tillsyn av miljöfarlig verksamhet m.m. Som en stor upphandlare av varor, tjänster och entreprenader är det av vikt att staden använder upphandlingen som ett verktyg för att uppnå en hållbar utveckling. Detta bör enligt stadsledningskontorets uppfattning ske på ett sådant sätt att insatserna i första hand fokuseras till de områden där de gör störst miljömässig nytta. Krav som påverkar företagets investeringar måste så tidigt som möjligt kommuniceras till berörd bransch i syfte att skapa förutsättningar för omställning av produktionen m.m.

När det gäller de förslagna riktlinjerna kostaterar stadsledningskontoret att dessa kan utgöra ett viktigt medel för att uppnå miljöprogrammets mål om "miljöeffektiva transporter" samt delmålet om att stadens förvaltningar/bolag ska värdesätta arbetsmaskiners miljöprestanda vid upphandling av entreprenader. Det som kan invändas emot riktlinjerna är att de går in och reglerar vilka krav som exempelvis en stadsdelsnämnd skall tillämpa vid upphandling av gatu- och parkskötsel. Mål- och resultatstyrningen inom stadens integrerade ledningssystem (ILS) samt

inom stadens integrerade ledningssystem (ILS) samt miljöprogrammet bygger på principen att det är den lokala nämnden som fastställer vägen för att uppnå fullmäktiges mål. Genom att ange vilka krav som skall ställas vid de ifrågavarande upphandlingarna kommer fullmäktige att ange såväl målet som hur detta skall uppnås.

Emellertid, är det enligt stadsledningskontorets uppfattning av stor vikt att förändringsarbeten som berör branschspecifika standarder sker på ett strukturerat och väl avvägt sätt. Om förändringen av kraven inte hålls samman och istället spretar åt olika håll blir det mycket svårt för leverantörerna att ta ställning till vilka investeringar och satsningar som skall göras. En sådan utveckling skulle inte vara samhällsekonomiskt försvarbar. De ifrågavarande riktlinjerna har utarbetats av gatu- och fastighetskontoret inom ramen för ett samarbete med Vägverket, Göteborgs och Malmö kommuner och där samråd ägt rum med branschens organisationer. Kraven har även varit kända under en längre tid och torde därigenom inte resultera i nämnvärt högre anbudspriser för stadens nämnder.

Då de ifrågavarande miljökraven bl.a. medför minskade kväveoxidutsläpp utan att entreprenadkostnaderna ökar i nämnvärd utsträckning, finner stadsledningskontoret det angeläget att kommunfullmäktige beslutar att de ifrågavarande riktlinjerna skall gälla inom staden. Gatu- och fastighetskontorets strukturerade sätt att i samråd med andra upphandlande enheter utveckla branschens miljötänkande visar enligt stadsledningskontoret på att ett offensivt miljöarbete inte behöver resultera i ökade kostnader. Inom de områden där det undvika oklarheter m.m. rörande riktlinjernas tillämpningsområde bör de dock förtydligas i enlighet med vad stadsledningskontoret rekommenderar nedan.

#### *Tillämpningsområdet*

Det kan inledningsvis konstateras att det är otydligt hur och när kraven skall tillämpas. Enligt gatu- och fastighetskontoret är avsikten att de aktuella kraven skall ställas som särskilda kontraktsvillkor vid upphandlingar av bygg- och anläggningsentreprenader samt vid upphandling av tjänster inom park- och gatuhållning och vinterväghållning. Enligt stadsledningskontorets uppfattning är det av väsentlig betydelse att riktlinjer med normerande karaktär har tydliga avgränsningar vad gäller tillämpningsområde och räckvidd. En extensiv tolkning av riktlinjerna ger för handen att dessa skall tillämpas vid alla tjänsteupphandlingar där fordon ingår. Då ett sådant tillämpningsområde vare sig var avsett eller har analyserats bör det tydliggöras att riktlinjerna endast skall gälla vid upphandlingar av bygg- och anläggningsentreprenader samt vid upphandling av tjänster inom park- och gatuhållning och vinterväghållning. Ett tillägg till att ställa kraven vid upphandlingar som riktas mot andra branscher bör utredas i särskild ordning. Stadsledningskontoret avser här tillsammans med miljöförvaltningen särskilt studera hur miljökraven kan bli mer pådrivande vid traditionella tjänsteupphandlingar. En sådan utveckling avses bedrivas i nära samarbete med berörda branscher och förvaltningar/bolag.

Detta utesluter dock inte att enskilda nämnder själva utvecklar miljökraven vid tjänsteupphandlingar där fordon ingår som en viktig beståndsdel vid uppdragets utförande.

### *Särskilda kontraktsvillkor*

Enligt lag (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU) får en upphandlande enhet ställa särskilda villkor som skall gälla för uppdragets utförande. Över tröskelvärdena skall sådana villkor anges i annonsen om upphandling (1 kap 18 b § LOU), under tröskelvärdena i förfrågningsunderlaget om de inte angetts i annonsen (6kap 10 b § LOU). Bestämmelserna gäller således villkor för hur uppdraget skall utföras. Det är inte fråga om krav på leverantören eller utvärderingskriterier utan särskilda därutöver tillkommande kontraktsvillkor. Villkoret utgör en förpliktelse som den som tilldelas kontraktet måste acceptera. Kraven prövas därmed inte i upphandlingen utan följs upp under kontraktstiden.

Enligt EU-kommissionens tolkningsmeddelande från juli 2001 om möjligheterna att ta miljöhänsyn vid offentlig upphandling kan en upphandlande enhet som särskilda kontraktsvillkor begära att prestationen som upphandlingen gäller genomförs med hänsyn till vissa miljökrav. De särskilda kontraktsvillkoren måste vara förenliga med icke-diskrimineringsprincipen och övriga för offentlig upphandling grundläggande gemenskapsrättsliga principer, d v s likabehandling, öppenhet, förutsebarhet, ömsesidigt erkännande och proportionalitet. Enligt gatu- och fastighetskontoret gäller de certifieringar (t ex EU/USA Steg 1) och olika miljöklasser för drivmedel som hänvisas till i dokumentet inom EU. I sådant fall bör det, enligt stadsledningskontoret, vara förenligt med de gemenskapsrättsliga principerna för upphandling att ställa kraven som särskilda kontraktsvillkor.

I tjänsteutlåtandet till gatu- och fastighetsnämnden anges att trafiksäkerhetskrav motsvarande Vägverket skall införas. Gatu- och fastighetskontoret har tagit fram föreskrifter som har anpassats till förhållandena i staden. Avsikten är att det är de omarbetade föreskrifterna som skall användas och inte de som finns i det aktuella dokumentet.

### Miljömärkning m.m.

I dokumentet hänvisas på ett par ställen till miljömärkning. Miljömärken visar att produkter klassas som mer miljöanpassade än jämförbara produkter inom samma produktgrupp. Märkena tilldelas på frivillig basis produkter som uppfyller särskilda kriterier i syfte att informera konsumenterna om miljöanpassade produkter. Enligt LOU får en upphandlande enhet i de tekniska specifikationerna hänvisa till kriterier för miljömärken, om kriterierna för märket har utarbetats på grundval av vetenskaplig information. Kriterierna för miljömärken skall ha antagits genom ett förfarande i vilket samtliga berörda parter deltagit och miljömärket skall vara tillgängligt för alla berörda parter. Kriterierna får inte vara utformade så att de strider mot principen om icke-diskriminering eller principerna om fri rörlighet av varor och tjänster. De upphandlande enheterna får inte enbart godta intyg på miljömärkning som bevis för att ett miljökrav som baseras på miljömärkningskriterier är uppfyllt. Den upphandlande enheten skall även godta andra typer av bevis, t ex testrapporter.

I den tekniska specifikationen i förfrågningsunderlaget är det inte tillräckligt att ange att kriterierna för Svanenmärkning eller annan motsvarande miljömärkning måste

vara uppfyllda utan den upphandlande enheten måste precisera vilka miljömärkningskriterier som avses. Att dessa kriterier är uppfyllda kan sedan styrkas genom intyg om t ex Svanenmärkning eller testrapporter. Även om de nu aktuella skrivningarna om miljömärkning inte skall ingå i förfrågnings- underlagets tekniska specifikation utan gälla som särskilda kontraktsvillkor bör, enligt stadsledningskontorets uppfattning, samma krav gälla på utformningen av texten.

I dokumentet anges att miljöoljor specificerade i en viss svensk standard skall användas när de finns tillgängliga på marknaden. I den delen kan konstateras att vid upphandlingar över tröskelvärdena kan staden endast hänvisa till en svensk standard om denna överensstämmer med europeisk standard.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade den 14 oktober 2003 att godkänna miljöförvaltningens förslag till beslut, dvs. att tillstyrka förslaget till miljö- och trafiksäkerhetskrav under förutsättning att kraven harmoniseras med stadens krav i ramavtal avseende upphandling av transporter.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Viviann Gunnarsson (mp)*, *Jan Valeskog m.fl. (s)*, bilaga 1.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande, daterat den 29 september 2003, har i huvudsak följande lydelse.

#### Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen välkomnar förslaget till miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner och fordon ingår. Det är bra att kraven samordnas med i första hand Göteborg och Malmö. Vägverket bedriver en stor del av sin verksamhet med arbetsmaskiner på platser där inte lika många människor exponeras som i storstadsmiljöer. Därför är det inte nödvändigt att Vägverkets kravnivå överensstämmer med storstädernas.

Krav på lastbilar, bussar och personbilar som ska användas vid entreprenader omfattar bland annat ålder och miljöklass på fordonen. I samband med att staden upprättar ramavtal med transportörer ställs andra krav – avseende bland annat användning av viss andel förnybara drivmedel i lätta fordon och lastfordon under 3 500 kg. Det är viktigt att de föreslagna kraven och kraven vid ramavtal harmoniseras med miljöförvaltningen menar att beskrivningen av reglerna är komplicerad och ser gärna att reglerna presenteras på ett så enkelt och lättöverskådligt sätt som möjligt. Förvaltningen pekar också på vikten av att entreprenörer informeras om de nya reglerna, och förvaltningen kan delta vid planeringen av dessa informationsinsatser.

I tjänsteutlåtandet, under avsnittet konsekvenser – miljö, sägs att kvävedioxid och partiklar i nuläget utgör ett betydande miljöproblem i staden efter införandet av miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar. Förvaltningen vill påpeka att

kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar. Förvaltningen vill påpeka att utsläpp av nämnda ämnen även tidigare har varit ett stort problem med avseende på bland annat hälsopåverkan men att miljökvalitetsnormerna gett bättre redskap att minska utsläppen av föroreningarna.

**Koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB** skickade ärendet på underremiss till Svenska Bostäder, Familjebostäder, Stockholmshem, Stockholm Parkering, Stockholm Vatten och SISAB.

**Koncernledningens** tjänsteutlåtande, daterat den 28 oktober 2003, har i huvudsak följande lydelse.

#### Underremisser

*Svenska Bostäder* anser att förslaget synes innebära långtgående förändringar i de krav som staden riktar mot entreprenörer. Bolaget efterlyser därför konsekvensanalyser avseende bland annat kostnader för förslagens införande och för småföretagare.

*Stockholmshem* anser att förslagen i sig är vällovliga men måste vägas mot befarade kostnadsökningar. Reglerna borde därför införas under en övergångstid på 3-5 år för att inte riskera att slå ut de många små entreprenörer som idag gör ett mycket förtjänstfullt och prisvärt arbete åt bolaget.

*Stockholm Parkering* kommer att så långt möjligt att tillämpa rapportens miljökrav vid entreprenadupphandlingar. Bolaget känner dock en viss osäkerhet i hur man som beställare skall kunna utöva kontroll av varje enskilt fordon på större arbetsplatser så att miljökraven efterlevs. Bolaget utgår ifrån att om bolaget har upphandlat en entreprenör som utger sig för att följa stadens miljökrav, så är det upp till entreprenören att följa dessa även om han sedan i sin tur anlitar maskiner/fordon från underentreprenörer.

*Stockholm Vatten* instämmer i förslaget att miljökrav som gäller för arbetsmaskiner och fordon vid upphandling av entreprenader ska användas som obligatoriska krav även om detta, åtminstone inledningsvis, i viss mån kan fördyra upphandlingarna. Bolaget har infört miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar av entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner och fordon ingår. Detta har skett successivt i de upphandlingar som genomförts sedan kraven infördes 1999. Vidare tillämpar bolaget Stockholms miljözon inom hela verksamhetsområdet. Kraven är obligatoriska och inte endast anbudsutvärderande krav i bolagets upphandlingar.

*SISAB* anser att de framförda förslagen till riktlinjer bra och skapar en enhetlighet i staden. Efter ett eventuellt ikraftträdande av aktuella krav bör en utvärdering genomföras.

### Koncernledningens synpunkter

Stockholms stad har ansvar för många verksamhetsområden där miljödimensionen har betydelse, exempelvis fysisk planering, avfallshantering, drift och underhåll av vägar, anläggningar och fastigheter, skötsel av grönområden och parker, tillsyn av miljöfarlig verksamhet m.m. Som en stor upphandlare av varor, tjänster och entreprenader är det av vikt att staden använder upphandlingen som ett verktyg för att uppnå en hållbar utveckling. De förslagna riktlinjerna kan utgöra ett viktigt medel för att uppnå miljöprogrammets mål om "miljöeffektiva transporter" samt delmålet om att stadens förvaltningar/bolag ska värdesätta arbetsmaskinernas miljöprestanda vid upphandling av entreprenader.

Koncernledningen anser att det av väsentlig betydelse att bestämmelser av detta slag har tydliga avgränsningar vad gäller tillämpningsområde och räckvidd. En alltför bred tolkning av riktlinjerna kan medföra att dessa skall tillämpas vid alla tjänstepphandlingar där fordon ingår. Då ett sådant tillämpningsområde vare sig är avsett eller har analyserats bör det tydliggöras att riktlinjerna endast skall gälla vid upphandlingar av tjänster inom park- och gatuhållning och vinterväghållning. Inom detta område har en utveckling skett som innebär att staden i betydande delar redan tillämpar de regler som föreslås.

Förslaget innebär dock att även upphandling av bygg- och anläggningsentreprenader skall omfattas av reglerna. Koncernledningen menar att förutsättningarna för upphandling av bygg- och anläggningsentreprenader skiljer sig åt jämfört med upphandling av tjänster inom park- och gatuhållning och vinterväghållning. Bygg- och anläggningssektorn arbetar med frågan om att förbättra maskinernas miljöprestanda, men har inte nått lika långt som entreprenader inom väghållning. Uppdragen för koncernen är att bygga nya bostäder och arbeta med att sänka byggkostnaderna. Dessa två frågor hänger intimt samman. Höga produktionskostnader leder till höga boendekostnader. Då efterfrågan på bostäder är starkt förbunden med priset på bostäder begränsas människors möjligheter att efterfråga bostäder med höga produktionskostnader. Koncernledningen menar att frågan om bostadsproduktion är en helt avgörande fråga för stadens och regionens utveckling varför koncernen uppfattar uppdragen om ökad bostadsproduktion och sänkta byggkostnader som koncernens kanske mest angelägna frågor.

Koncernledningen har med detta som bakgrund tillsatt en omfattande utredning som syftar till att vidta åtgärder för att sänka byggkostnaderna. Koncernen arbetar även intensivt med att öka bostadsproduktionen. Det senare sker företrädesvis genom bostadsbolagen.

Koncernledningen gör bedömningen att ett så omfattande regelverk som föreslås riskerar att medföra högre kostnader för ny- och ombyggnation av bostäder.

Ett kraftigt uppstramat regelverk kan innebära färre anbudsgivare i samband med ny- och ombyggnad. Färre anbud leder i princip alltid till högre anbud och högre kostnader för den upphandlande enheten. Under det senaste året har vi kunnat skönja en utveckling av fler och lägre anbud, vilket resulterat i lägre produktionskostnader. Denna positiva trend riskerar emellertid att vändas till en utveckling av stigande

na positiva trend riskerar emellertid att vändas till en utveckling av stigande produktionskostnader, till följd av högre krav från stadens sida.

Stramare regler kan även leda till att mindre företag slås ut från marknaden och allt mer produktion koncentreras till ett fåtal större anbudsgivare. Ofta är nya maskiner fråga om stora investeringar, vilket är känsligare för mindre företag. Staden och bolagen har arbetat med att förenkla och förtydliga upphandlingar för att mindre företag inte skall diskrimineras.

Nya regler kräver därtill beslut på goda grunder, som bygger på långsiktighet, tydlighet, standardisering och samråd med branschen. Koncernledningen menar att dessa förutsättningar inte är uppfyllda avseende förslaget att ställa högre krav på entreprenader inom bygg- och anläggningssektorn.

Koncernledningen anser att riktlinjerna avseende bygg- och anläggningsentreprenader måste föregås av en fördjupad studie hur dessa påverkar kostnader, antalet anbudsgivare, mindre företag etc. Analysen bör redogöra för huruvida det finns maskiner och maskinparker som motsvarar kraven, om dessa finns tillgängliga eller kräver ersättning, kostnadspåverkan för entreprenader, huruvida små och medelstora företag kan möta kraven, om bränsleinköp mm är tekniskt genomförbart och tillgängligt, samt vilka arbetsmarknadsmässiga konsekvenser som kan bli följden av en eventuell utslagning och kostnadsökning.

Koncernledningen föreslår att gfk, som tagit initiativ till ärende om stramare regler i samband med upphandling, genomför en ordentlig konsekvensanalys av förslaget rörande bygg- och anläggningsentreprenader. Analysen bör göras i samverkan med stadens bostadsbolag och företrädare från bygg- och fastighetsbranschen.

#### Bilagor, ej redovisade här

1. Svar på underremiss från Svenska Bostäder
2. Svar på underremiss från Stockholmshem
3. Svar på underremiss från Stockholm Parkering
4. Svar på underremiss från Stockholm Vatten
5. Svar på underremiss från SISAB

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade den 23 oktober 2003 att besvara remissen med Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Jan Valeskog* (s), *Ulla Dahl* (mp) och *Hans Enroth* (v), bilaga 1.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande, daterat den 3 oktober 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen ser mycket positivt på att staden tillämpar enhetliga miljökrav vid upphandlingar. Förvaltningen anser vidare att det skulle underlätta vid upphandlingar av entreprenader om staden tillämpade enhetliga krav. Det ger även klara signaler till branschen.

Norrmalms stadsdelsnämnd har tillämpat de gemensamma upphandlingskraven vid upphandlingen av gatu- och parkentreprenaden. Vid den senaste upphandlingen angavs miljökraven för fordon och maskiner som obligatoriska. Några problem hos anbudsgivarna att uppfylla dessa krav fanns inte. Däremot fanns inte tillämpliga delar av Vägverkets trafiksäkerhetskrav med i förfrågningsunderlaget, vilket hade varit givet, om enhetliga krav hade funnits i staden.

Förvaltningen är mycket positiv till gatu- och fastighetskontorets förslag till riktlinjer.

**Farsta stadsdelsnämnd** beslutade den 30 oktober 2003 att tillstyrka gatu- och fastighetskontorets förslag till riktlinjer och överlämna Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

**Farsta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande, daterat den 6 oktober 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser mycket positivt på att staden tillämpar enhetliga miljökrav vid upphandlingar. Förvaltningen anser vidare att det skulle underlätta vid upphandlingar av entreprenader om staden tillämpade samma krav. Det ger även klara signaler till branschen.

Det är även ekonomiskt riktigare att en tjänsteman, med vana från arbetsmaskinsidan hanterar och följer med i den nödvändiga sakkompetensen inom detta område, i stället för att detta ska hanteras hos olika tjänstemän med ett antal andra uppdrag utöver detta inom stadsdelsförvaltningar, tekniska förvaltningar och bolag. Farsta stadsdelsnämnd har tillämpat de gemensamma upphandlingskraven vid upphandlingen av gatu- och parkentreprenaden. Vid den senaste upphandlingen angavs miljökraven för fordon och maskiner som obligatoriska. Några problem hos anbudsgivarna att uppfylla dessa krav fanns inte.

Däremot fanns inte tillämpliga delar av Vägverkets trafiksäkerhetskrav med i förfrågningsunderlaget, vilket hade varit givet, om enhetliga krav hade funnits i staden.

**Kista stadsdelsnämnd** beslutade den 20 november 2003 att överlämna Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Mirja Särkiniemi m.fl. (s)*, *Gunilla Bhur m.fl. (v)* och *Tomas Beer m.fl. (mp)*, bilaga 1.

**Kista stadsdelsförvaltning**s tjänsteutlåtande, daterat den 4 november 2003, har i huvudsak följande lydelse.

#### Förvaltningens synpunkter

Kista stadsdelsförvaltning har som enda stadsdelsförvaltning i västerort fått rubricerat ärende på remiss. Samråd har skett med övriga stadsdelsförvaltningar i västerort.

Kraven är i stort sett bra och överensstämmer väl med de krav som stadsdelsförvaltningarna ställer vid entreprenadarbeten. De generella kraven upplevs som något mer långtgående än de som tillämpas i stadsdelsförvaltningen. Stadsdelsförvaltningarnas krav är dock mer anpassade till park- och gatuskötsel och de har använts i entreprenader sedan 1997-98, vilket innebär att de formuleringar vi använder är prövade i praktiken.

För att tillämpa kraven i framtida skötselentreprenader bör de formuleras om något så att kan ställas direkt i ett förfrågningsunderlag. Det är också viktigt att koppla kraven till ekonomiska och administrativa föreskrifter i förfrågningsunderlaget med fastställda sanktioner.

Kostnaderna för entreprenören att genomföra kraven måste också beaktas. Stora investeringsbehov för entreprenören innebär givetvis högre anbudssummor. Det bör övervägas om staden är beredd att gottgöra stadsdelsförvaltningarna för dessa merkostnader, då driftanslagen redan är i underkant, och redovisa dessa som särskilda miljökostnader.

Möjlighet att genomföra miljörevisioner är mycket viktig för att systematiskt följa upp att kraven efterlevs. Kraven på maskinerna uppfylls oftast men i bland kan det finnas brister i utbildning hos viss personal. Staden genomför nu omfattande intern och extern kompetensutbildning av olika yrkeskategorier via kompetensfonden. Våra driftentreprenörers personal borde på ett konkurrensneutralt sätt kunna omfattas av denna satsning för att snabbare tillvarata utveckling och framsteg inom hela park- och gatusektorn.

Kista stadsdelsförvaltning har just genomfört en upphandling som gäller i minst tre år. Miljökraven och de flesta trafiksäkerhetskraven finns med i upphandlingen. Ett helt genomförande i alla delar förutsätts dock ske i takt med att nya upphandlingar görs.

## RESERVATIONER M.M.

### **Gatu- och fastighetsnämnden**

Reservation anfördes av Sten Nordin m.fl. (m), Ulf Fridebäck m.fl. (fp) och Mats Rosén (kd) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

1. att återremittera ärendet
2. att därutöver anförda följande

Med hänsyn till att ärendet gäller krav vid upphandling av entreprenader och tjänster är det rimligt att det remitteras till de företag som är berörda för att bereda dessa en möjlighet att inkomma med synpunkter.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Särskilt uttalande gjordes av Viviann Gunnarsson (mp), Jan Valeskog m.fl. (s) enligt följande.

Användningen av arbetsmaskiner orsakar bullerstörningar som negativt påverkar människors hälsa och miljön. Det är därför viktigt att arbeta vidare med att minska bullerstörningar från arbetsmaskiner samt att göra maskinerna tystare. Vid inköp av maskiner ska sådana maskiner minst uppfylla de krav på ljudeffektnivåer för utomhusmaskiner som följer av EG:s bullerdirektiv 2000/14/EG. Detta direktiv har implementerats i svensk rätt genom förordningen (2001:1084) om buller från viss utomhusutrustning.

### **Norrmalms stadsdelsnämnd**

Särskilt uttalande gjordes av Jan Valeskog (s), Ulla Dahl (mp) och Hans Enroth (v) enligt följande.

Frågan om arbetsmaskiner och dess buller bör särskilt uppmärksammas. Användningen av arbetsmaskiner orsakar bullerstörningar som negativt påverkar människors hälsa och miljö Det är därför viktigt att arbeta vidare med att minska bullerstörningar från arbetsmaskiner samt att göra maskinerna tystare. Vid inköp av maskiner ska sådana maskiner mins uppfylla de krav på ljudeffektnivåer för utomhusmaskiner som följer av EG:s bullerdirektiv. Ett direktiv som också har

EG:s bullerdirektiv. Ett direktiv som också har implementerats i svensk lag genom förordning om buller från viss utomhusutrustning.

### **Kista stadsdelsnämnd**

Särskilt uttalande gjordes av Mirja Särkiniemi m.fl. (s), Gunilla Bhur m.fl. (v) och Tomas Beer m.fl. (mp) enligt följande.

Det är viktigt att beakta miljökraven vid alla upphandlingar. Det torde också vara självklart att förfrågningsunderlagen är utformade på ett sådant sätt att nämnder och styrelser i staden inte antar anbud om entreprenören har stora investeringsbehov. Alla nämnder och styrelser har ansvar för att de upphandlingar som genomförs gagnar kvaliteten. Konsekvensen för upphandlingar som baseras enbart på priset tenderar att bli dyrare i slutändan, i synnerhet om man väljer en utförare som inte kan redan vid anbudsgivningen presentera ett anbud där utföraren har beaktat både miljökraven och trafiksäkerheten.