

Sammanställning av vilka som svarat på remissen, översiktlig sammanställning av de framförda synpunkterna samt hur beställargruppen = "kravägarna" beaktat dem.

Synpunkterna kommer från följande utskick:

Stockholms remiss

Remissinstans	Framförda synpunkter	Beställargruppens kommentar	Åtgärder/vidare hantering
<i>Generella kommentarer och frågeställningar kring miljökraven</i>			
Stockholms Hamn	<p>Hamnens synpunkter</p> <p>Stockholms Hamnar är generellt sett mycket positiv till den förenklade och tydligare versionen av "Miljökrav vid upphandling av entreprenader". Denna version är skriven på ett tydligare sätt samt kommer bli enklare för entreprenörer att värdera och följa. Vi beklagar dock att förslagsställarna valt att inte låta bilagan "Vägledning till miljökraven" vara föremål för remissynpunkter. I nämnda dokument finns mycket viktig information som påverkar både upphandlare och anbudsgivare. Exempelvis har man i definitionsavsnittet förtydligat att miljöplanen inte behöver vara ett eget dokument utan kan vara integrerat med andra verksamhetsplaner.</p> <p>Vidare anser Hamnen att under rubriken "Systematiskt miljöarbete" bör första punkten förtydligas. Under denna punkt ställer man krav på att det ska finnas en miljöpolicy men man bör även godkänna likvärdigt dokument i de fall då en entreprenör uppfyller kraven men kanske benämner dokumentet på annat sätt.</p> <p>Vidare saknar Hamnen en riktlinje för hur avvikelser ska hanteras. I ett styrdokument av det här slaget bör det finnas riktlinjer/vägledning för hur verksamheter ska hantera avvikelser från kraven.</p>	<p>Ett likvärdigt dokument är en "policy" även om den inte tidigare kallats för detta. Vägledningen och kravdokumentet justeras avseende systematiskt miljöarbete för att likna de etablerade certifieringssystemen lite mer till strukturen.</p> <p>Avvikelser hanteras av respektive organisation enligt de rutiner som gäller. Som stöd finns en gemensam expertgrupp för likartad bedömning.</p>	<p>Vägledningen är ett levande dokument som kan komma att justeras allt efter behov. Förslag på förbättringar mottages tacksamt både innan och efter kraven börjat tillämpas skarpt. T ex kommer den expergrupp med representanter från samtliga beställare som diskuterar avvikelser att knyta nödvändig experkompetens till sig beroende på fråga.</p>

Stockholm stads idrottsförvaltning	<p>Förvaltningen ser det som en förbättring, i jämförelse med tidigare dokument, att arbeta mer med funktionskrav. Rubriken "Miljökrav vid upphandling av entreprenörer" leder tanken fel och är därmed otydlig. Det bör framgå att dessa krav avser entreprenörens fordon och maskiner. Eftersom det går att använda kraven vid upphandlingar av driftentreprenader, ramupphandlade entreprenörer m.m. ska det framgå att det syftar till kemikalier som används till fordon och maskiner. Det förekommer många andra kemiska produkter, särskilt i driftentreprenaderna. Uppföljningen är viktig och förslag på hur denna ska gå till bör finnas i vägledningen.</p> <p>Idrottsförvaltningen har i sina krav på "Miljöanpassat byggande", som ingår i förfrågningsunderlaget, lagt in kraven på entreprenörers fordon under byggprocessen.</p>	<p>Rubriken ändras för att förtydliga att det handlar om gemensamma miljökrav, en lägstanivå inom ett antal områden, ingen ambition har uttalats om att vara heltäckande inom miljöområdet.</p>	
Stockholms Stad Miljöförvaltningen	<p>Detta är Miljöförvaltningen vid Stockholms Stads svar på underhandsremiss av arbetsmaterialet till Miljökrav vid upphandling av entreprenader som Trafikkontoret, Stockholms Stad skickat. Vidare förväntar vi oss att Miljökraven senare remitteras till berörda nämnder och bolag för att sedan antas av Kommunfullmäktige i Stockholms Stad.</p> <p>Vägledningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Att beakta vägledningen under remissen är nödvändigt för att kunna ge relevant återkoppling på miljökraven. Bara vägledningen visar hur kraven ska tillämpas och styr därmed förutsättningarna för miljökraven att leda till bra resultat. <p>Upphandlingens effekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mycket viktigt att kraven tydligt skickas med redan i förfrågningsunderlaget eftersom det kan vara svårt att ställa och genomdriva skarpa krav i efterhand. I framtida krav ska ett utvärderingskrav kopplas till energi- och klimateffektivitet – Uppföljning under hela entreprenadens varaktighet är mycket viktig och förslag på hur och hur ofta uppföljning sker bör inkluderas i vägledningen. – Kraven på god beställarkompetens är mycket höga. Detta är bra och kräver utbildningsinsatser och fylligare vägledningar. 	<p>Instämmer i att kraven ställer krav på god kompetens hos beställaren och att kraven självklart skall framgå av förfrågningsunderlaget.</p>	<p>Gruppen tar med sig frågan till nästa revidering av dokumentet - anbudsutvärdering av miljö och klimatkrav.</p>

	<p>Miljökravens struktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Visa tydligt, helst i Förutsättning sida 2, att kraven alltid gäller Göteborgs, Malmö och Stockholms stad och ofta även Trafikverket. Kraven för "känsliga områden" är snarare regel än undantag, varför det vore tydligare att vända på ordningen. – Vänd på ordningen i kraven, förslagsvis Rubrik 1 – Krav i Göteborgs, Malmö och Stockholms stad samt av beställare utpekat känsligt område Rubrik 2 – Övriga områden Krav 2014: – Mycket bra att kraven visar skärpning 2014 – Bör överväga krav 2014 på alla kravområden även om det är tydligt att det är indikationer, inte alltid färdiga, kommande krav Dokumentets titel indikerar en större bredd än dagens innehåll: – Starkt fokus på energi och framför allt transporter (som förvisso är det största frågorna) riskerar att skymma övriga miljöfrågor, beroende på hur övriga miljökrav implementeras – Förtydliga i vägledningen hur och var övriga miljöfrågor kommer in – Vi föreslår istället att titeln avgränsas till att gälla upphandling av transporter och arbetsmaskiner samt kemikalier i entreprenader med fokus på miljö- och energieffektivitet. 	<p>Kraven är en överenskommelse gällande en lägsta nivå - basnivå. Den största delen av alla investeringar sker utanför Storstäderna varför det synes logiskt att grundkraven står före de skärpta kraven.</p> <p>Vägledning och kravdokument har justerats för att förtydliga bli det här med grundkrav och skärpta krav i känsliga områden.</p> <p>Se även tidigare svar.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> – Vi föreslår att kraven systematiseras på liknande sätt som Miljöstyrningsrådets handledningar riktlinjer med baskrav, avancerade krav och spjutspetskrav. Man har då möjlighet att behålla dagens ambition om att enas kring minimikrav och , men ger samtidigt en ge vägledning i möjligheterna att ställa till skarpare krav, vilket allt fler gör idag. Förslagsvis skulle nivåerna kunna omfatta: Övriga områden - generellt sett dagens förslag som syftar till att höja botten Städerna + känsliga områden – motsvarar dagens "känsliga områden". Spjutspets – kan användas i t ex profilområden, samt indikerar kommande krav 2014 om inte annat specificeras. Klimatkrav enl förslagen i Vägledningen: – Klimatkrav bör inkluderas i Miljökraven idag – Drivmedel bör redovisas efter den metod som beställare och entreprenör kommer överens om – Bör inte styra till övergripande 10%. Antingen vara olika nivåer enligt förslag eller följa övriga mål för det området. Dock önskvärt med förutsägbarhet även här. 	<p>Vi delar dessa synpunkter till stor del och har försökt att utveckla kraven i dessa riktningar. Längre än så här har vi dock ej kommit då det finns andra kriterier som skraven ska uppfylla än en förmodad miljönytta. Kostnadseffektivitet och uppföljningsbarhet är där de två viktigaste. Vi tar dock gärna en diskussion om detta och Stockholms stad har ju utmärkta förutsättningar att gå "längre" om man så önskar och därmed vinna erfarenheter som kan komma alla till del vid nästa revidering.</p>	

TK Sthlm avd avfall	Här kommer Avfalls svar på remissen. Jag tycker att den nya miljökravbilagan är mycket lättläst för våra entreprenörer vilket gör att den inte upplevs som ett väldigt tungt och svåräst/svåruppfyllt kravdokument. Den förra miljökravbilagan uppfattades ofta som svåräst och svåruppfyllt. Kraven på vad en miljöplan minst ska innehålla verkar riktigt bra och lättförstått för våra entreprenörer. Jag har inget mer att anföra mot dokumentet. Bra jobbat.		
Stockholms stads miljöförvaltning	Inkludera beskrivning av känsliga områden och att förtydliga att gäller alla städerna.	Synpunkten har beaktats och lett till vissa justeringar.	
TK Sthlm av avfall	Definition av entreprenader? Finns det någon gränsdragning. Leveranser till byggen, miljökonsulter som utför provtagning på anläggningar mm	Synpunkten har beaktats och vägledningen har justerats. Utgångspunkten är att det som ersätts i entreprenaden omfattas av kraven. Vägledning dokumentet har justerats med avseende på avgränsningar och en hänvisning till vägledningsdokumentet finns i kravdokumentet.	
Stockholms stads idrottsförvaltning	Systematiskt miljöarbete och krav på en miljöplan med uppföljning gäller generellt i entreprenader. Fordon och maskiner är alltid en del av upphandlingen. Problemet är alltid att göra en bra uppföljning.	Instämmer.	
Stockholms stads idrottsförvaltning	Se text under tidigare punkter.		
Stockholms stads miljöförvaltning	– Inkludera klimatfaktorn koldioxidkvaliteter som ett komplement till energi. Huruvida en entreprenör använder förnybara drivmedel eller inte påverkar utsläppen av CO ₂ e vilket inte tydliggöra genom att mäta energi. – Det finns ett behov av ett likartat sätt att beräkna utsläpp och energi. Vi föreslår vidare utvecklingsarbete av detta tillsammans med branschen.	Tack för detta förslag. Att lägga det till baskraven i detta läge är dock ej möjligt. Möjlighet finns dessutom redan nu att göra detta nu i de fall klimatkraven åberopes. Dessutom finns möjligheten att beakta en användning av klimatneutrala bränslen inom ramen för miljöplanen och på det viset få en bild av entreprenadens klimatpåverkan.	Fortsatt dialog med branschen.
Stockholms stads idrottsförvaltning	Ansluter till Stockholms miljöförvaltnings synpunkter		
Stockholms stads miljöförvaltning	– Föreslagna miljökrav bör kompletteras med andel förnybara drivmedel för Städerna och Spjutspets – Föreslår att ta bort stycke 3 då vi inte förstår vilka bränslen som åsyftas med "minskad energiåtgång" och då "förbättrad miljöprestanda" är alltför luddigt då drivmedel är olika bra inom olika miljöparametrar.	Denna möjlighet finns redan i form av de kompletterande klimatkraven.	

TK Sthlm avd avfall	1. Fråga. Inga krav på förnyelsebara drivmedel? 2. Drivmedel Bör det finnas något i texten som hanterar biogas, biobränslen, etanol? Detta kan ju vara i formen att beställaren ställer tuffare krav.	Kravdokumentet avser ett avtal om lägsta nivå. Alla aktörer äger rätt att skärpa kraven i sin verksamhet.	
Stockholms stads idrottsförvaltning	Ansluter till Stockholms miljöförvaltnings synpunkter		
Stockholms stads miljöförvaltning	– 200g/km respektive 250g/km är oacceptabelt högt som generella nivåer. – Både Göteborgs, Malmö och Stockholms stad har knutit sina egna fordonsinköp till statens regler gällande fordonsinköp. Den gäller således redan Trafikverket och städerna jobbar för att fler upphandlingar ska tillämpa denna definition. Därför borde denna definition användas även här för personbilar. – Lätta lastbilar bör maximalt få släppa ut 230 g/km. EU:s gränser enl ovan är 175g/km år 2014 och 147g/km år 2020. Miljöstyrningsrådets baskrav är 230g/km redan idag.	Det är möjligt för beställare att tillämpa skärpta kravnivåer där det bedöms lämpligt. Att ha väsentligt högre krav än dessa som basnivå i alla sammanhang är dock inte rimligt enligt vår mening.	Ålderskravet ändras från tio till åtta år.
TK Sthlm avd avfall	1. Inget utrymme för undantag för specialfordon? - Ordvalet "påträffas" känns inte optimalt. Ev. kan dokumenteras? (samma ordval återkommer under andra rubriker) 2. Är det total CO2 eller fossil CO2 som skall tas hänsyn till? Fordon eller motor avgörande? T.ex biogas, diesel, biogas, etanol.	Jo det finns alltid möjlighet till undantag om kostnaden ej står i rimlig proportion till miljönyttan.	
Stockholms stads idrottsförvaltning	Ansluter till Stockholms miljöförvaltnings synpunkter		
Stockholms stads miljöförvaltning	Förslag om tillägg till 2014 – Om aktörerna, tillsammans eller var för sig, antar en definition på tunga miljöfordon kan även denna komma att gälla som miljökrav 2014	Detta är i så fall en parallell process utanför kravdokumentets mandat. Det är ytterst angeläget att fordonens prestanda förbättras men då antalet "klasser" avseende användning och prestanda bland tunga fordon är så stort har vi i kravdokumentet fokuserat på dessas användning och undvikit detaljstyrning av något som entreprenören hanterar bäst själv om viljan finns.	
TK Sthlm avd avfall	1. För entreprenader som utförs i Göteborgs, Malmö och Stockholms kommun gäller denna kravnivå alltid oavsett... - Vi har en del entreprenader som innebär transporter som startar inom kommunen, men där slutdestinationen är utanför kommunen. Formuleringen kan ge upphov till missstolkning. Vad avses? 2. Fordon eller motor avgörande? T.ex diesel biodiesel, biogas, etanol, dualfuel etc.	Det som gäller är alltid det som står i kontraktet. Dvs upp till beställaren att bestämma. Avgränsningar för när miljökraven gäller har förtydligats i vägledningen.	

Stockholms stads idrottsförvaltning	Förvaltningens erfarenheter är att utbudet av vissa arbetsmaskiner med bra miljöprestanda är begränsat.	Då blir det väl till att sända tydliga signaler till entreprenörer eller bevilja undantag då.	
TK Sthlm avd avfall	Andra tänkbara bränslen ? Det är ju diesel processen eller Otto processen som är intressant. Bör framgå att kontraktvillkoren skall definieras om maskiner får användas.	Vi menar att detta är beaktat	
Stockholms stads idrottsförvaltning	Ansluter till Stockholms miljöförvaltnings synpunkter		
Stockholms stads miljöförvaltning	– Riktlinjer kring märkning, förvaring och hantering av kemikalier. Se t ex Stockholms Stads skrift "Förvara kemikalier och farligt avfall på rätt rätt".	Objektsspecifika krav från respektive beställare reglerar detta i nuläget. Detta bör även täckas in av miljöplanen. Synpunkten tas dock med i det kommande arbetet inför revideringen av kraven.	Eventuella krav på förvaring och hantering av kemikalier tas med i arbetet med nästa revidering av miljökraven.
TK Sthlm avd avfall	Kopplat till vad som är definitionen av entreprenader. Är det endast kemiska produkter som används för maskiner och fordon? Jmf. Diskmedel i boden på ÅVC. Har kraven på hydrauloljor stämts av med maskintillverkarna?	För TRV gäller kravet gäller kemiska produkter som används inom entreprenaden undantaget "Bodkemikalier som tvål, diskmedel etc. Storstäderna håller på att jobba fram motsvarande undantag. Avgränsningar av entreprenaden har förtydligats.	