



Handläggare:
Peter Dahlberg, 08-508 29 323

Till
Beställargruppen
för Gemensamma miljökrav för
entreprenader

Gemensamma miljökrav för entreprenader

Svar på remiss från Beställargruppen för Gemensamma miljökrav för entreprenader.

Sammanfattning

Stockholms stad har tillsammans med Göteborg stad, Malmö stad och Trafikverket tagit fram förslag på reviderade miljökrav för upphandling av entreprenader.. Beställargruppen, som är den samverkansgrupp (med representanter från ovan organisationer) som arbetat fram revideringen har remitterat ut ett förslag på nya miljökrav.

De reviderade kraven inriktar sig mot planering och utförande av mark- och anläggningsarbeten samt byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Koncernledningen och dotterbolagen ser bl.a. att det inom de reviderade kraven finns förslag som hänvisar till Trafikverkets kriterier för kemikaliekrav och konstaterar att dessa inte harmoniserar med stadens krav, varför kemikaliekraven för städerna istället bör utgå från respektive stads kemikalieplan.

Koncernledningen är sammantaget positiv till de reviderade gemensamma miljökraven. De gemensamma miljökraven bedöms kunna medverka till att minska de klimatutsläpp som sker både i Stockholm och i landet som helhet, och stödjer stadens mål om att bli fossilbränslefritt senast år 2040.

Ärendet

Stockholms stad har med Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket tagit fram förslag på reviderade miljökrav för upphandling av entreprenader utifrån aktuella omvärldskrav, förutsättningar och teknikutveckling. De reviderade miljökraven är ute på remiss för synpunkter, vilket behandlas i detta ärende och planeras för att börja tillämpas från 1 januari 2018.

De nya kraven gäller i huvudsak planering och utförandet av mark- och anläggningsarbeten samt byggande, drift och underhåll av infrastruktur. De områden som behandlas är systematiskt miljöarbete, miljöplaner, drivmedel, lätta och tunga fordon, arbetsmaskiner, kemiska produkter samt material och varor. För kemiska produkter utgår kraven från Trafikverkets kriterier. De har också anpassats efter de

kriterier och bedömningssystem som marknaden i övrigt arbetar med. För fordon och arbetsmaskiner gäller nya krav på ålder och utsläpp. Entreprenörerna föreslås också ta fram ytterligare åtgärder för att minska klimatpåverkan utöver de klimatkrav som ställs på drivmedel och material. Framöver kommer det också att tas fram en vägledning för de nya kraven.

Beställargruppen för Gemensamma miljökrav för entreprenader har remitterat "*Gemensamma miljökrav för entreprenader*" till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Svenska Bostäder, Familjebostäder, Stockholms hem, Skolfastigheter i Stockholm, Stockholm Vatten och Avfall och Stockholms Hamn. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder anser att de uppdaterade kraven överlag är bra. Bolaget anser dock att det bör lyftas fram att uppföljning är av stor vikt och efterfrågar tydliga beskrivningar för det i den kommande vägledning som ska tas fram. Bolaget efterfrågar också tydliga beskrivningar om påföljder vid avvikelser från kraven, samt att respektive stads kemikalieplan ska gälla för kemiska produkter i Stockholms stad, Malmö stad och Göteborgs stad istället för Trafikverkets kriterier (*bilaga 1*).

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Familjebostäder anser att det är bra med gemensamma miljökrav för entreprenader och att förslaget generellt är väl genomarbetat och bra. Bolaget ser dock att det behövs en bra uppföljning i entreprenaderna för att kraven ska fungera och att det bör definieras hur den ska gå till. Enligt förslaget ska Trafikverkets kriterier gälla för kemiska produkter. Stockholms stad, Malmö stad och Göteborg stad har dock redan egna kemikalieplaner. Därför föreslås att respektive stads kemikalieplan ska gälla för städerna Stockholm, Göteborg och Malmö.

Inom de framlagda förslagen beskrivs att Trafikverkets kriterier är harmoniserade med bl.a. Byggsvarubedömningens kriterier för farliga ämnen. Det är missvisande då Byggsvarubedömningen innebär strängare miljökrav än Trafikverkets kriterier. Därför föreslår bolaget att det tas bort eller rättas. Det finns även nytillkomna krav relaterade till åtgärder för minskad klimatpåverkan från byggvaror som är ännu i utvecklingskede. För detta anser bolaget att det är bättre att uppmuntra initiativ utan att ställa specifika krav (*bilaga 2*).

AB Stockholms hems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget ser positivt på att gemensamma krav tas fram för entreprenader. I kraven som avser fordon och arbetsmaskiner är det oklart om de gäller för entreprenörens totala maskinpark, eller för de fordon och arbetsmaskiner som nyttjas i enskilda projektet. Det bör förtydligas. Bolaget anser vidare att de gemensamma miljökraven inte bör innefatta kemiska produkter. För Stockholms stads del kan en hänvisning istället ske till stadens egna kemikalieplan för 2014-2019.

Det finns även nytillkomna krav om åtgärder för minskad klimatpåverkan som inte tar hänsyn till kompetensnivå hos anlitate entreprenörer. Därför anser bolaget att dessa inte bör ingå i de gemensamma kraven på entreprenader. Incitament för att arbeta med detta finns redan i Stockholms stads Miljöprogram. Ska kravet kvarstå bör det utvecklas för att beakta hur uppföljning ska gå till och den rådighet som finns hos anlitate entreprenörer (*bilaga 3*).

Skolfastigheter i Stockholm AB:s (SISAB) remissvar har i huvudsak följande lydelse: SISAB är generellt positiv till förslagen. Bolaget anser dock att det kan bli försvårande för entreprenörerna att beskriva ytterligare åtgärder för att minska klimatpåverkan på det sätt som förslagen innebär. Det finns redan hårda krav och tilläggen kan bli svåra att hantera praktiskt.

Vad gäller klimatpåverkan från drivmedel anser bolaget att kravet på förnyelsebara energikällor kan förtydligas. Det går inte att utläsa om det ska gälla för samtliga arbetsmaskiner och fordon tillsammans, eller om det ska gälla för varje enskilt fordon och arbetsmaskin. Att redovisa inköpta volymer för drivmedel i varje specifik entreprenad anses ofta vara svårt att genomföra p.g.a. att arbetsmaskiner och fordon förflyttar sig mellan olika entreprenader. Avslutningsvis ser gärna SISAB att det sker en samordning med de nya miljökraven och de krav som finns för miljöcertifiering av byggnader (*bilaga 4*).

Stockholm Vatten och Avfall AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse: Stockholm Vatten och Avfall tycker att de uppdaterade gemensamma miljökraven för entreprenader är bra och ser inga hinder för att implementera dem de i upphandlingar som genomförs från och med 2018.

Bolaget ser dock att kraven bör kompletteras med anvisningar i den vägledning som ska tas fram för de olika kraven. Bolagets erfarenhet är att de miljökrav som Upphandlingsmyndigheten tillämpar har fått stort genomslag. Myndigheten har valt att låta Svensk Byggtjänst sätta rubrik och koder på respektive krav, vilket gör det tydligt för leverantörer (*bilaga 5*).

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse: Stockholms Hamn är i stort positiv till att kraven revideras och skärps. Vad gäller drivmedel ser bolaget för dieselbränsle att texten bör omformuleras, så att det istället för tillstånd står att ett godkännande från motortillverkaren behövs för att få använda specifika bränslen.

Bolaget ser att det behövs en översättningsnyckel för Trafikverkets kriterier för kemiska produkter och att samma krav bör gälla för kemiska produkter, material och varor. Det bör också ingå ett ansvar för entreprenörerna att informera om produkterna inte uppfyller kriterierna och att beställaren ska godkänna detta. Bolaget anser vidare att det bör förtydligas vad produktvalsanalys, farobedömning samt riskanalys innebär och att det ska vara samma krav på analys för alla produkter som inte klarar uppställda kriterier (*bilaga 6*).

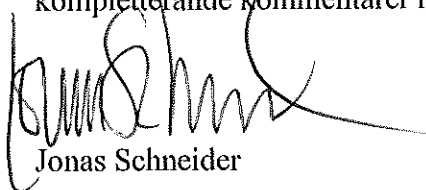
Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen ser positivt på att det sker en revidering av miljökraven för upphandling av entreprenader och att det sker gemensamt med Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket. De gemensamma miljökraven stödjer stadens mål om att bli fossilbränslefritt senast år 2040 och kan ur ett helhetsperspektiv medverka till att minska de klimatutsläpp som sker både i Stockholm och i landet som helhet.

Bostadsbolagen lyfter fram att det är viktigt att det sker en uppföljning av de krav som ställs och efterfrågar tydliga beskrivningar för det. Vidare konstaterar bostadsbolagen, SISAB och Stockholms Hamn att kemikaliekraven hänvisar till Trafikverkets kriterier och att dessa inte harmoniserar med stadens krav. Stockholms stad, Malmö stad och Göteborgs stad har egna kemikalieplaner. Därför föreslår flera av dotterbolagen att Trafikverkets kriterier ska gälla för Trafikverkets projekt och att respektive stads kemikalieplan gälla för Stockholm, Göteborg och Malmö, vilket koncernledningen instämmer i.

Bland förslagen finns även nyttillkomna krav om att entreprenörerna ska redogöra för åtgärder för minskad klimatpåverkan utöver de klimatkrav som ställs på drivmedel och material. Koncernledningen ser, liksom flera av dotterbolagen, att det är oklart vilken kompetens och rådighet de har för detta och att inriktningen istället bör vara att uppmuntra för entreprenörerna att ta egna initiativ som stödjer ändamålet. Koncernledningen anser vidare, vilket också dotterbolagen poängterar, att kraven om förnyelsebara energikällor för entreprenadfordon bör förtydligas. Det går inte att uttyda om de gäller för entreprenörens totala maskinpark, eller endast för de fordon och arbetsmaskiner som nyttjas i enskilda projekt.

Med beaktande av framförda synpunkter ställer sig koncernledningen sammantaget positivt till förslaget om reviderade miljökrav för entreprenader. För mer utförliga och kompletterande kommentarer hänvisar koncernledningen till bolagens remissvar.



Jonas Schneider

Vice VD

Bilagor

1. Remissvar AB Svenska Bostäder
2. Remissvar AB Familjebostäder
3. Remissvar AB Stockholmshem
4. Remissvar Skolfastigheter i Stockholm AB
5. Remissvar Stockholm Vatten och Avfall AB
6. Remissvar Stockholms Hamn AB



Handläggare: Maria Löfholm

Yttrande över remiss: "Gemensamma miljökrav för entreprenader" – förslag till uppdaterade krav

Svenska Bostäder har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ett kravförslag från Trafikverket, Göteborgs stad, Stockholms stad och Malmö stad.

Bakgrund

De fyra parterna har reviderat kraven utifrån de miljöproblem som ska hanteras, teknikutveckling som sker samt aktuella frågeställningar. Målet är att hitta de mest effektiva sätten att uppnå störst miljö- och klimatnytta genom tydliga och relevanta krav som går att följa upp.

Svenska Bostäders synpunkter

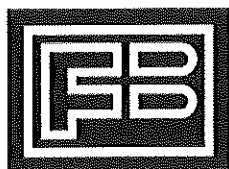
AB Svenska Bostäder anser att det uppdaterade kravförslaget är överlag bra. Bolaget har följande synpunkter:

- Att förtydliga och lyfta fram uppföljning är av stor vikt. En tydlig beskrivning i kommande vägledning efterfrågas.
- Avvikelser från kraven ska leda till "påföljder som står i relation till avvikelsernas art och konsekvensen av denna". I denna skrivning syftas troligen till att påföljderna står att finna i den egna upphandlingens underlag, vilket kan förtydligas (i vägledningen).
- Gällande kemiska produkter/material och varor har Svenska Bostäder att förhålla sig till stadens kemikalieplan (2014-2019). I bolagets egen kravställan tillämpas denna samt Byggvarubedömningen (BVB), vilket även den är initierad via stadens miljöprogram och kemikalieplan. För Göteborg, Malmö och Stockholm gäller alltså respektive stads kemikalieplan och inte Trafikverkets kriterier.

AB SVENSKA BOSTÄDER

Pelle Björklund

VD



DNR FB 2017/983
2017-09-11

KONTAKT

Helena Ulfsparre
miljöchef
08-737 22 42
helena.ulfsparre@familjebostader.com

Remissvar - Gemensamma Miljökrav för entreprenader

Bakgrund

Göteborgs, Malmö och Stockholms Stad samt Trafikverket har sedan slutet av 1990-talet samarbetat med att ställa miljökrav vid upphandling av entreprenader. Remissen berör uppdaterade miljökrav för entreprenader för drivmedel, fordon, arbetsmaskiner och kemiska produkter och nya krav för material och varor.

Det kravförslag som nu remissbehandlas är tänkt att börja tillämpas i upphandlingar från och med 1 januari 2018.

Synpunkter

Familjebostäder anser att det är bra att gemensamma miljökrav för entreprenader, med tyngdpunkt på fordon och arbetsmaskiner, uppdateras. Nya tekniker och ny kunskap gör det möjligt att nå bättre miljöprestanda. Storstadsområden som Stockholm, Göteborg och Malmö är ur miljösynpunkt känsliga områden, vilket gör det befogat att uppdatera miljökraven. Generellt verkar förslaget väl genomarbetat och bra.

Följande synpunkter på framlagt förslag önskar Familjebostäder emellerid föra fram:

Familjebostäders egen uppföljning av nu gällande krav för fordon och arbetsmaskiner visar att flera avvikelser på ställda miljökrav uppkommer i entreprenaderna. Därför vill bolaget poängtera att dessa uppdaterade krav kräver uppföljning, annars riskerar miljökraven inte uppfyllas. Hur uppföljningen ska gå till bör definieras i de uppdaterade kraven.

Enligt ”grundkravet” i förslaget ska ”Kemiska produkter” och ”Material och varor” klara kravet enligt Trafikverkets kriterier i prioriteringsordningen 1, 2 eller 3.

Kommunfullmäktige i Stockholm har dock tagit beslut om Stockholms stads Miljöprogram och tillhörande Kemikalieplan 2014-2019. Här preciseras krav att tillämpa kriterierna i enlighet med Byggvarubedömningen (BVB) vid användning av kemiska

produkter och bygg- och anläggningsmaterial. Här återfinns mer omfattande miljökrav som berör ”kemiska produkter” och ”material och varor” och det är dessa krav Stockholms stads förvaltningar och bolag har att följa. Malmö stad och Göteborg stad har liksom tagit beslut om egna kemikalieplaner. Därför föreslås att formuleringen ändras till att Trafikverkets kriterier gäller för Trafikverkets projekt, och för städerna Stockholm, Göteborg och Malmö gäller respektive stads kemikalieplaner.

I grundkravet står även att ”Trafikverkets kriterier är harmoniserade med BASTA/BETA-kriterierna, Sunda Hus och Byggvarubedömningens kriterier för innehåll av farliga ämnen”. Det är missvisande då kriterierna för BASTA och Byggvarubedömningen (BVB) innebär strängare miljökrav än kriterierna för BETA. Därför kan inte kriterierna jämföras. Formuleringen föreslås tas bort alternativt korrigeras.

Det finns även nyttillkomna krav relaterade till åtgärder för minskad klimatpåverkan från byggvaror. Dessa initiativ är viktiga men åtgärderna är ännu i utvecklingskede. Stockholms stad verkar i flera testpiloter för att utveckla ett Livscykelanalysverktyg (LCA-verktyg) för att kunna mäta emissioner av CO₂ från tillverkning av energikrävande byggvaror. Forfarande saknas miljövarudeklarationer typ III (EPD) för flera byggvaror. Familjebostäder anser därför att det i dagsläget är att föredra att uppmuntra initiativ, men utan att ställa specifika krav.

AB Familjebostäder

Anette Sand, VD

Remissvar - Gemensamma Miljökrav för entreprenader

AB Stockholmshem (bolaget nedan) får härmed avge följande remissvar över rubricerat ärende.

Bakgrund

Göteborgs, Malmö och Stockholms Stad samt trafikverket har reviderat de gemensamma miljökraven vid upphandling av entreprenader. Kraven syftar till att åstadkomma miljönytta på ett kostnadseffektivt sätt vid genomförandet av entreprenader. Kraven är gemensamt beslutade mellan städerna och trafikverket och ska gälla i samtliga upphandlingar av entreprenader som dessa organisationer genomför.

Bolagets synpunkter

Bolaget ser positivt på gemensamma krav för fordon, arbetsmaskiner och drivmedel.

I det systematiska miljöarbetet ska entreprenören ha en miljöpolicy som bland annat innehåller åtagande om att uppfylla bindande krav och en ständig förbättrad miljöprestanda. De bindande kraven hänvisar enligt kommentaren till ISO och betyder lagar och andra krav samt intressenters krav. Detta kan kanske förtydligas då alla entreprenörer inte nödvändigtvis använder sig av ISO i sin miljöledning.

I kraven avseende klimatpåverkan från drivmedel till fordon och arbetsmaskiner kan det förtydligas om 20 % av energianvändningen hänvisar till energianvändningen i entreprenörens totala maskinpark eller de fordon och arbetsmaskiner som nyttjas i det enskilda projektet.

Vad gäller kraven på Kemiska produkter, material och varor har Stockholms stad interna krav på att tillämpa kriterier i enlighet med Byggvarubedömningen (BVB). För att bevara tydligheten i stadens kravställande på sina entreprenörer anser vi att krav på kemiska produkter, material och varor i dessa gemensamma krav på entreprenader bör hänvisa till respektive organisations beslut i frågan och inte ingå i dessa gemensamma miljökrav. För Stockholms stads del kan en hänvisning ske till stadens Miljöprogram med tillhörande Kemikalieplan 2014-2019. Skulle krav saknas i aktuell organisation kan en hänvisning till trafikverkets kriterier finnas.

Det finns även nytillkomna krav relaterade till åtgärder för minskad klimatpåverkan. Att främja arbetet med att minska utsläpp är positivt, men krav på klimatrelaterat arbete bör vara projektspecifikt i detta skede för att kunna iaktta kompetensnivå hos projektet och anlita entreprenörer. Därför anser vi att även dessa krav inte bör ingå i de gemensamma kraven på entreprenader. Dock kan en generell uppmuntran att beakta

frågan väl ingå. Incitament för arbete med klimatfrågan finns redan i Stockholms stads Miljöprogram.

Skulle kravet kvarstå i de gemensamma kraven så bör de utvecklas vidare för att beakta frågan om rådighet hos anlitade entreprenörer och hur man säkerställer uppföljning av detta krav.

Stockholm, 2017-09-14

Linus Johansson
Tf VD



DNR 2017-00457
2017-09-11

Skolfastigheter i Stockholm AB

Stockholm, 2017-09-11

Vår referens: Anders Eklund

Er referens: Sara Wallin

Remiss av Gemensamma Miljökrav för entreprenader

Trafikkontoret har remitterat rubricerat ärende till koncernledningen för Stockholms Stadshus AB, som i sin tur som underremiss tillställt bland andra SISAB ärendet för besvarande.

SISAB:s synpunkter

SISAB är generellt positiv till förslaget och anser att denna gemensamma kravställning kan vara till stor hjälp för vidareutvecklingen av bolagets miljökrav vid upphandlingar av entreprenader men vill samtidigt poängtera följande.

Miljöplan, pkt 4 (beskrivning av ytterligare åtgärd för att minska klimatpåverkan...):

SISAB anser att detta tillägg kan bli försvårande för entreprenaden och beställaren. Det ställs idag redan hårda krav och ett tillägg, som inte är kontrollerat av beställaren, kan bli svårt att hantera rent praktiskt.

Drivmedel (avseende klimatpåverkan från drivmedel...):

SISAB anser att kravet på att minst 20 procent av energianvändningen ska bestå av el från förnyelsebara energikällor kan förtydligas. Gäller det för samtliga arbetsmaskiner och fordon tillsammans, eller gäller det för varje enskilt fordon och arbetsmaskin var för sig?

Att redovisa inköpta volymer för entreprenadens drivmedel i varje specifik entreprenad anses ofta vara svårt att genomföra. Detta p.g.a. att arbetsmaskiner och fordon förflyttar sig mellan olika entreprenader, särskilt vid mindre entreprenader.

Avslutningsvis ser gärna SISAB att det sker en samordning med de krav för byggskedet som tas fram av SGBC inom ramen för certifieringssystemet Miljöbyggnad.

Med vänlig hälsning

SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB

Claes Magnusson

VD



VÅR HANDLÄGGARE
JENNY BENGTSSON
UPPHANDLINGSCHEF
JENNY.BENGTSSON@SVOA.SE

REMISSVAR

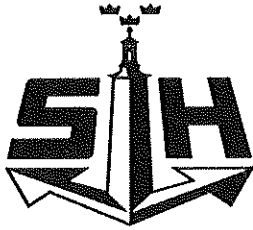
Till: Stockholm Stadshus AB
Att: Sara Wallin
105 35 Stockholm
<mailto:>

gemensamma miljökrav för entreprenader

Stockholm Vatten och Avfall tycker att förslaget till uppdaterade gemensamma miljökrav för entreprenader är bra och ser inga hinder för att implementera dem i upphandlingar som genomförs från och med 2018.

Ett starkt önskemål från vår verksamhet är att dokumentet Vägledning till kraven kompletteras med anvisningar för under vilka rubriker i de Administrativa föreskrifterna de olika kraven ska föras in. Vi ser annars en risk för att hänvisning bara görs till en bilaga utan att finnas med i dokument med högre rangordning. Vår erfarenhet är att de miljökrav som Miljöstyrningsrådet, nuvarande Upphandlingsmyndigheten, tillämpar fått stort genomslag då myndigheten valt att låta Svensk Byggtjänst sätta rubrik och koder på respektive krav. Det gör det tydligt för leverantörer vilka krav som kommer att gälla.

Krister Schultz
Verkställande direktör



Remiss beträffande förslag till "Gemensamma miljökrav för entreprenader"

Sammanfattning

Stockholms Hamn AB (nedan kallad Hamnen) ser i stort positivt på att kraven i "Gemensamma miljökrav för entreprenader" revideras och skärps. De synpunkter på förslaget som Hamnen anser viktigast att framföra är följande:

- **Drivmedel:** Den europeiska standarden EN590 bör läggas till för dieselbränsle och texten omformuleras så att det istället för tillstånd står godkännande från motortillverkaren för att få använda ett specifikt bränsle.
- **Kemiska produkter/Material och varor:** Krav bör ställas på att entreprenören ska informera beställaren om de avser att använda produkter som inte uppfyller kriterierna för grupp A respektive B, samt att beställaren ska godkänna detta innan användning. Hamnen förutsätter att en översättningsnyckel/guide tas fram, som på ett enkelt sätt visar hur produkter från olika system ska jämföras mot Trafikverkets kriterier. Samma krav avseende produkter som inte uppfyller fastställda kriterier bör gälla för såväl kemiska produkter som för material och varor.
- Krav avseende klimatpåverkan bör bara gälla projekt över en viss storlek.

Bakgrund

Stockholms Hamn AB (nedan kallad Hamnen) har via underremiss från Stadshus AB blivit inbjuden att lämna synpunkter på förslaget till "Gemensamma miljökrav för entreprenader". Nedan framför Hamnen sina synpunkter på respektive avsnitt i förslaget.

Stockholms Hamn AB:s synpunkter

Systematiskt miljöarbete, Lätta fordon, Tunga fordon, Arbetsmaskiner

Hamnen anser att texten under dessa avsnitt är bra och har inga synpunkter på förändringar.

Miljöplan

- Klimatkravet i punkt 4 bör bara gälla projekt över en viss storlek. För mindre projekt anser Hamnen att det är rimligt att beställaren utifrån projektets förutsättningar själv får avgöra om kravet ska ställas.

Drivmedel

- De motortillverkare/fordonsleverantörer som Hamnen varit i kontakt med inför ett bränslebyte för de truckar som används inom Hamnens verksamhet säger att de inte ger tillstånd för användning av specifika bränslen. De hänvisar istället till att bränslet ska uppfylla den europeiska standarden EN590. Hamnen anser att denna standard bör läggas till för dieselbränsle och att texten omformuleras så att det istället för tillstånd står godkännande från motortillverkaren för att få använda ett specifikt bränsle. Om EN-standarder för övriga bränslen brukar tillämpas bör även dessa standarder läggas till.
- Skärpta krav för känsliga områden saknas för flera avsnitt, bl a detta. Texten bör förtydligas så det framgår om endast grundkraven gäller för känsliga områden under dessa avsnitt.

Kemiska produkter

- Hamnen ser positivt på att krav på att kemiska produkter klarar vissa kriterier införs.
- I förslaget står att Trafikverkets kriterier är harmoniserade med BASTA/BETA, SundaHus och Byggvarubedömningens kriterier. Enligt SundaHus uppfyller produkter med betyg A, B och C+ i SundaHus Trafikverkets kriterier för grupp A. Vidare innebär D-betyg i SundaHus att dokumentationen är för bristfällig för en bedömning, medan grupp D enligt Trafikverkets kriterier betyder att produkten innehåller ämnen på förbudslistan. Hamnen förutsätter därför att betygen i de olika betygssystemen inte kommer att likställas med varandra och att en översättningsnyckel/guide tas fram, annars riskerar kraven bli väldigt varierande beroende på vilket materialvalssystem som används.
- Det är viktigt att det blir enkelt för entreprenörerna att jämföra produkter i olika materialvalssystem och att de inte behöver granska Trafikverkets kriterier och själv ansvara för bedömning av hur dessa uppfylls för varje enskild produkt. Den översättningsnyckel/guide som förhoppningsvis kommer tas fram måste därför vara enkel att använda, annars blir bedömningarna mycket tidskrävande och komplicerade för alla som använder andra materialvalssystem än Trafikverkets.
- För produkter som inte uppfyller kriterierna för grupp B ska – utöver produktvalsanalys och farobedömning - dessutom en riskanalys göras. För att undvika förvirring anser Hamnen att samma krav gällande analyser/bedömningar ska gälla för alla produkter som inte klarar uppställda kriterier, oavsett vilken grupp de tillhör. Texten bör även förtydligas så det framgår vad produktvalsanalys, farobedömning samt riskanalys innebär.

- Hamnen anser att krav bör ställas på att entreprenören ska informera beställaren om de avser att använda produkter som inte uppfyller fastställda kriterier, samt att beställaren ska godkänna detta innan användning.
- Hamnen anser att avsnittet med fördel kan innehålla krav för hantering och förvaring.

Material och varor

- För material och varor ställs krav på produktvalsanalys och riskanalys endast för produkter som inte uppfyller kriterierna för grupp B. En annan skillnad jämfört med kemiska produkter är att faroanalys inte behöver göras för material och varor. För att undvika förvirring anser Hamnen att samma krav bör gälla för kemiska produkter som för material och varor. Ska kraven ändå skilja sig åt måste det finnas en tydlig beskrivning av vad som klassas som kemiska produkter och vad som är att betrakta som varor och material, annars kommer olika tolkningar att göras.
- Samma synpunkter som framförts under ”Kemiska produkter” ovan gällande produkter som inte uppfyller kriterierna samt hur de olika betygssystemen ska jämföras med varandra gäller även detta avsnitt.
- Krav avseende klimatpåverkan bör bara gälla projekt över en viss storlek. För mindre projekt anser Hamnen att det är rimligt att beställaren utifrån projektets förutsättningar själv får avgöra om kravet ska ställas.

Detta remissvar har inte behandlats av Stockholms Hamn AB:s styrelse.

Stockholm 2017-09-08

Johan Castwall
VD Stockholms Hamn AB