

Bilaga 2

Redovisning av remissvar och kommentarer Stoc

Organisation	Remissinstans	Avsnitt
Sthlm stad	TK (innan remiss)	Allmänt
Sthlm stad	INFOmöte	Allmänt
Sthlm stad	INFOmöte	Allmänt
Sthlm stad	INFOmöte	Drivmedel
Sthlm stad	INFOmöte	Drivmedel
Sthlm stad	INFOmöte	Drivmedel
Sthlm stad	INFOmöte	Drivmedel
Sthlm stad	INFOmöte	Lätta fordon
Sthlm stad	INFOmöte	Tunga fordon

Sthlm stad	INFOmöte	Allmänt
Sthlm stad	INFOmöte	Kemiska produkter
Sthlm stad	INFOmöte	Drivmedel/K
Sthlm stad Sthlm stad	INFOmöte INFOmöte	Material och varor Material och varor
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Syst. miljöarbete
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Miljöplan
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Drivmedel+C34

Sthlm stad	Fastighetskontoret	Kemiska produkter, Material och varor
Sthlm stad	INFOmöte	Tunga fordon
Sthlm stad	TK/upphandlare	Syst. miljöarbete, Miljöplan, Drivmedel
Sthlm stad	Serviceförvaltningen	Allmänt
Sthlm stad	Kyrkogårdsförvaltningen	Allmänt

Sthlm stad

Exploateringskontoret

Allmänt

Sthlm stad

Exploateringskontoret

Syst. Miljöarbete

Sthlm stad

Exploateringskontoret

Kemiska produkter,
Material och varor

Sthlm stad

Exploateringskontoret

Syst. miljöarbete,
Miljöplan

Sthlm stad

Exploateringskontoret

Allmänt

Sthlm stad

Miljöförvaltningen

Allmänt

Sthlm stad
Sthlm stad
Sthlm stad

Miljöförvaltningen
Miljöförvaltningen
Miljöförvaltningen

Syst. miljöarbete
Miljöplan
Drivmedel

Sthlm stad

Miljöförvaltningen

Lätta fordon

Sthlm stad

Miljöförvaltningen

Tunga fordon

Sthlm stad

Miljöförvaltningen

Arbetsmaskiner

Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Kemiska produkter
Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Material och varor
Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Allmänt
Sthlm stad	Stockholms Stadshus AB	Allmänt

Sthlm stad

Stockholms Stadshus AB

Kemiska produkter

Sthlm stad

Stockholms Stadshus AB

Allmänt, Kemiska
produkter

Sthlm stad

Stockholms Stadshus AB

Allmänt, Kemiska
produkter

Sthlm stad

Stockholms Stadshus AB

Allmänt, Material och
varor

Sthlm stad

Stockholms Stadshus AB

Allmänt, Fordon och
Arbetsmaskiner, Kemiska
produkter, Material och
varor



Sthlm stad

Sthlm stad

Sthlm stad

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB

Drivmedel/K

Allmänt

Drivmedel

Sthlm stad

Stockholms Stadshus AB

Drivmedel, Kemiska
produkter, Material och
varor

Sthlm stad

Utbildningsförvaltningen

Allmänt

kholms stad

Synpunkt

Jag har nu gått igenom bifogad handling. Den är till stora delar bra. Se bilagd och markeringar i kravutkast v.1. Min största invändning jag har är att text från sida 1-4 kan tas bort i sin helhet, dels då det är felplacerat enligt AF samt då det text som inte är kontraktstext.

Den andra stora invändningen är att allt som vi begär redovisat ska finnas i AF på koden AFC./AFC.242
Tillhandahållna handlingar och uppgifter från entreprenören under entreprenadtiden. Det är alltså på fel plats.

Definiera entreprenader bättre (se LOU).

Renodla tekniska krav och/eller koppla krav till AMA-koder genom att lägga referens, hänvisning eller lista (bilaga till krav?). Tex Miljöplan till AF-kod 224. Det är viktigt att dessa inte motsäger varandra. • Att dela upp krav kan vara fördel också om kommuner vill plocka ut delkrav

SS-standard för fordonsgas? Är den för biogas?

19,3% reduktion kontra 20% inblandning? Blir det inte 23-25%? (enl. PEÖ)
Reduktionsplikten (basinblandning) i sig blir en förbättring (enl. PEÖ).
En 20%-ig inblandning utöver blir dyrt att klara...(enl. PEÖ).

Förtydliga (ännu mer) att el kan användas som fossilfritt.

EN590-standard för diesel (biodrivmedel) nämndes (uppfylls? –förstod inte)

Är Euroklass 5 lågt ställt?

Ruta som förklarar skärpta krav (nu under tunga fordon) och när de gäller är bra om den är kvar tyckte flera.
Viktigt att en definition av känsliga områden finns i kravdokumentet!

Synpunkt på text: Krav i "upphandlingar" från och med... När menar vi att det är ett upphandlingskrav resp. kontraktsskrav (villkor)? Tex. ska krav på drivmedel efterlevas under entreprenaden – kontrolleras ej vid upphandling (eller ger poäng). Vad menar vi? Kalkylerbart/kontrollerbart vid upphandling eller inte?

Stockholms hamn har många produkter i grupp B, OK? – ja om dokument kan visa på att man gjort produktval och farobedömning. (Är det ett kontraktsskrav...?) De menar också att kemkraven upplevs högre än övriga krav.

Stockholms hamn uttrycker att det kan vara svårt att uppfylla klimatkravet då de har många truckar, bytt bränsle vid upphandling men haft svårt att få godkänt för tex HVO.

Definiera! (...bland andra övriga definitioner/termer)

Vi blandar orden "byggs in" och "används" – vi bör vara tydliga med vad och när. Material som används som stöd går under "Hjälpmedel" i LOU.

Förslaget innehåller lydelsen "betydande miljörisker och miljöpåverkan". Detta kan uppfattas otydligt. Vi föreslår att, i det fall ordet "betydande" syftar till både miljörisker och miljöaspekter, så ska "betydande" skrivas ut även före ordet "miljöpåverkan".

Kravet på att entreprenören senast vid entreprenadens startmöte ska presentera en skriftlig objektsanpassad miljöplan riskerar att generera en för generell eller bristfällig miljöplan. Detta då exempelvis miljörisker samt miljöpåverkan kan vara svåra att bedöma/konsekvensutreda i ett sådant tidigt skede. Även om miljöplanen, enligt kraven, uppdateras kontinuerligt så föreligger risken att konsekvensanalysen ej uppdateras utan endast nyidentifierade aspekter och risker tillkommer och bedöms. I dessa fall baseras konsekvensanalysen av de ursprungliga riskerna och aspekterna på bristfällig information. Fastighetskontoret föreslår därför en något förändrad skrivelse som inbegriper begreppet "en första version" av miljöplan. Vidare rekommenderas ett tydliggörande om att även bedömningen av miljörisker och miljöaspekterna ska uppdateras under entreprenaden. Detta för att alltid ge betydande risker och aspekter störst prioritet.

De uppdaterade kraven innehåller ett redovisningsansvar för entreprenören gällande entreprenadens totala energianvändning. Kontoret föreslår att energianvändningen för drivmedel även ska specificeras per typ av drivmedel/energislag. Detta för att möjliggöra klimatberäkningar.

I kraven hänvisas det till Trafikverkets kriterier när det gäller kemikalier samt material och varor. Kontoret anser att det kan göra det omständigt för de entreprenörer som inte är insatta i dessa kriterier. Förvisso görs en hänvisning till "Vägledning för Gemensamma miljökrav till entreprenader". Dock föreligger risk att denna vägledning ej används. Kontoret föreslår därför att revidering sker för att även inbegripa BVBs gruppbenämningar (rekommenderas, accepteras, undviks). Alternativt att översättningstabellen gällande bedömningssystemen infogas direkt i kraven. Som sista och minst fördelaktiga alternativ ska det tydligt framgå att en översättningstabell gällande bedömningssystemen finns att finna i vägledningen. Detta i stället för lydelsen "För mer information...".

Nämn något om motorbyten på lastbilar – för det händer.

Nya synpunkter från Anika Wifreus, se mail. Många små frågor noterade i bilaga 1, gällande Systematisk miljöarbete, miljöplan o avvikelser drivmedel, se bilaga.

Serviceförvaltningen saknar kompetens att bedöma innehållet i sak i de angivna kraven, men anser att utformningen av dem är tydlig. Det är också tydligt angivet hur kravuppfyllande ska redovisas av entreprenörerna och vad som ska anses utgöra avvikelse från de ställda kraven, vilket underlättar uppföljningen. Att kraven är gemensamma för några av de största upphandlarna bidrar till att de är väl kända av entreprenörerna vilket underlättar för dem i arbetet med att lämna anbud.

Förvaltningen ställer sig bakom förslaget till "Gemensamma miljökrav för entreprenader".

I remissförslaget ställs långtgående krav på entreprenörens organisation, maskinpark, drivmedel, miljöplaner, användning av kemiska ämnen, material och varor.

Förvaltningen ser en risk i att kravlistan blir så gedigen att mindre entreprenörer inte anser att det vara mödan värt att inkomma med anbud. Faran är att antalet anbud vid upphandlingar blir så få att konkurrensen inskränkes.

Vi ser positivt på föreslagen uppdatering av Gemensamma Miljökrav för entreprenader. Vi ser dock att följande delar bör vidareutvecklas i syfte att säkerställa maximal nytta med remitterat dokument:

1. Krav och uppföljning med stöd av ISO 14 001
2. Öppenhet för olika bedömningssystem avseende kemikalier och material
3. Tydliggörande av systematiskt och objektsspecifikt miljöarbete

1. Krav och uppföljning med stöd av ISO 14 001

Miljökraven i entreprenader blir allt mer komplexa och ställer höga krav på entreprenörens miljökompetens och systematiska arbetssätt. Av detta skäl anser Exploateringskontoret att krav på ISO 14 001, eller likvärdigt, ska införas i remissen. På detta sätt stödjer det reviderade dokumentet krav på ett miljöledningssystem enligt AMA-koden AFC 222 i AMA AF 12.

Under rubriken "Systematiskt miljöarbete" i remissen ställs i dagsläget endast krav på miljöpolicy, mål & handlingsplaner samt fyra rutiner. Det är inte tillräckligt för att säkerställa ett gott miljöarbete av entreprenören under planering, genomförande och uppföljning.

I det fall krav på ISO 14 001 inte ställs på entreprenörer, föreligger risk att det inom upphandlad entreprenad saknas resurser och kompetens för att omhänderta aktuella miljökrav.

ISO 14 001 innefattar samlade krav för styrning av miljöarbetet. Ledningssystemet stödjer arbetet för att exempelvis säkerställa ledningens ansvar, dokumentstyrning, inköp av varor och tjänster samt styrning och kontroll av miljöprocesser. Inom miljöledningssystemet sker utvärdering av miljörelaterade arbetsuppgifter. Ett ledningssystem ger förutsättningar för att entreprenörerna själva tar ansvar för uppföljning via exempelvis interna revisioner eller via egenkontroller.

2. Öppenhet för olika bedömningssystem avseende kemikalier och material

Under rubriken "Kemiska produkter" och "Material och varor" finns krav att införa ett nytt miljöbedömningssystem enligt Trafikverkets kriterier. Detta krav måste revideras då vi arbetar under LOU. Text om möjlighet att välja likvärdigt system måste inkluderas.

Exempelvis beslutade Stockholm stad 2016 att använda BVB som miljöbedömningssystem eller därmed likvärdigt system.

I underrubriker till "Kemiska produkter" samt "Material och varor" redogörs för grundkrav i enlighet med Trafikverkets kriterier. Texten är av vägledande karaktär och bör flyttas till kommande reviderad vägledning. Vidare önskar Exploateringskontorets att text som redogör för Stockholms stads valda bedömningssystem inkluderas på samma sätt som texten som beskriver Trafikverkets bedömningssystem. Se textförslag nedan:

"Entreprenör ska använda kemiska produkter och fasta bygg- och anläggningsvaror som ska vara bedömda och dokumenterade i en digital loggbok i systemet Byggvarubedömningen (BVB) eller med likvärdig systematik. Eventuella undantag från miljökravet redovisas i Administrativa föreskrifter eller i beställningen om det avser ett ramavtal. BVB gäller endast om den färdiga handlingen från projektören innehåller krav på material bedömda enligt BVB."

3. Tydliggörande av systematiskt och objektsspecifikt miljöarbete

I remissen saknas krav för miljökompetens hos personalen under systematiskt miljöarbete. Ett krav som fanns med i tidigare utgåva. I remissen ställs krav på miljökompetens först under rubriken miljöplan, vilket kan riskera att kravet uppfattas som frivilligt om inte kravet ställs i anbudsskedet.

Exploateringskontoret anser att kravet på miljökompetens hos personalen ska finnas med under det systematiska miljöarbetet. I kravet ska även tydliggöras att den namngivna miljöansvariga på sidan 3 ska ha relevant miljökompetens för att driva miljöfrågor i entreprenaden.

Utöver behovet av tydlighet i krav på miljökompetens ser Exploateringskontoret att texten som redogör för det systematiska och objektsspecifika miljöarbetet måste tydliggöras. Det är otydligt vad de olika delarna innefattar och vad som ska redovisas av upphandlad entreprenör i respektive del.

Nedan redogörs för Exploateringskontorets förslag på tydliggörande.

a. Tydliggör att texten till rubriken "Systematiskt miljöarbete" på sidan 2 avser företagets generella miljöarbete. Texter på sidan 3 "Miljöplan" avser på motsvarande sätt det objektsspecifika miljöarbetet. För att tydliggöra detta bör rubriken på sidan 3 ändras till "Objektsspecifikt miljöarbete".

b. Texterna i remissen under rubriken "Objektsspecifikt miljöarbete" på sidan 3 ska inte frångå kontraktskraven i AB04. Texten "Entreprenören ska överlämna dessa planer till beställaren för granskning och godkännande, se AB04 kapitel 2 § 2" stämmer inte med texten under stycke 3 i remissen. Ändringen gäller även texter på förstasidan av bilagan "Miljöplan" daterad 2016-01-15 som ligger på Trafikverkets hemsida.

c. Tydliggör under stycket "Objektsspecifikt miljöarbete" på sidan 3 att det finns en mall för objektsanpassad miljöplan. Mallen underlättar för entreprenören att förstå vilka ingående delar som beställaren ställer krav på.

d. Det är väsentligt att objektsspecifika krav enligt det systematiska miljöarbetet ska inarbetas i miljöplanen. Under punkten 3b på sidan 3 hänvisas till "Generella miljökrav" men några sådana finns inte preciserade i dokumentet.

e. Under stycke 7, sidan 2 "Avvikelse från kravet anses föreligga om": Förtydliga texten. Förslag; "Entreprenören under kontraktstiden saknar ett dokumenterat systematiskt miljöarbete, eller om entreprenören inte arbetar efter det systematiska arbetet som de presenterat".

f. Inför ny underrubrik "Redovisningskrav" under "Systematiskt miljöarbete" och "Objektsanpassad miljöplan".

4. Övriga synpunkter på remiss

- a. Lista definitioner även i kravdokumentet och inte bara i vägledningen.
- b. Under rubriken Lätta fordon, sidan 5 står "Krav i upphandlingar som görs fr.o.m. 2018-2019". Här finns behov av tydliggörande, där det framgår att datumet avser när anbudsförfrågan skickats. Förslag: 1/1 2018 till 31/12 2019. Komplettera på motsvarande sätt för tunga fordon och arbetsmaskiner. Är dokumentet tydligt gällande utgåvans giltighet så undviks juridiska gränsdragningar när miljökraven börjar gälla. På detta sätt underlättas uppföljningen av kontraktskraven.
- c. Det är utmärkt att krav ställs på rutiner för riskhantering sidan 2 punkt 3. I den objektsspecifika miljöplanen bör det ställas krav på arbetsberedningar som ska genomföras för att minimera riskerna för olika miljöincidenter.
- d. Under stycke 3 på sidan 2 i missivet till remissen står det att de nya "Miljökrav vid upphandling av entreprenader" är föremål för remissen. Namnet användes på utgåvan från 2011-07-01 men dokumentet bör fortsatt heta "Gemensamma miljökrav för entreprenader".
- e. Under punkten 2 på sidan 2 Systematiskt miljöarbete. Tydliggör vad som menas med "Mål och handlingsplaner för betydande miljörisker...". Det är inte lämpligt att entreprenörerna ska sätta mål för de betydande miljöriskerna. Det är bättre att de gör en handlingsplan för betydande miljörisker d.v.s. med aktivitet, ansvar och tidplaner. Formulera om punkt 2. Entreprenörer arbetar mot kravställningar, inte mot mål.
- f. På sidan 2 och sidan 3 är det svårt att utläsa vilka efterfrågade dokument som avser krav på redovisning av styrande dokument (rutiner) och vilka som avser krav på redovisande dokument (oifyllda mallar). Eller är det ifylla mallar som avses? Detta måste tydliggöras i "Vägledning till gemensamma miljökrav för entreprenader".

Generellt så menar miljöförvaltningen att det är mycket bra att de generella miljökraven för entreprenader uppdateras men beklagar samtidigt att förvaltningen inte har fått möjligheten att medverka i arbetet med kompetens på miljöområdet, kemikalieområdet och drivmedelsområdet. Miljöförvaltning bör därför ingå i det fortsatta arbetet med att implementera dom nya entreprenadkraven inom Stockholms stads förvaltningar och bolag.

Miljöförvaltningen har inget att erinra mot föreslagen skrivning.

Miljöförvaltningen har inget att erinra mot föreslagen skrivning.

Miljöförvaltningen vill tillföra till nuvarande skrivning:

- Syntetiska dieselbränslen (EN 15940:2016) skall ej vara producerade av palmolja. Tillsvidare godkänner Stockholms stad syntetisk diesel tillverkad av avfall från palmolja tillverkning så kallad PFAD (palm fatty acid distillate) men det kan komma att förändras under avtalstiden. Beställargruppen föreslår en skrivning om att minst 20 procent av energianvändningen, avseende fordon och arbetsmaskiner, ska bestå av el från förnybara energikällor och /eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikt. Regeringens förslag till reduktionsplikt innebär att drivmedelsleverantörer ska se till att den bensin och diesel som de säljer bidrar en viss minskning av klimatpåverkan. Plikten ska uppnås genom inblandning av biodrivmedel och ska öka gradvis till 40 procent år 2030. Inledningsvis föreslås reduktionsnivåerna ligga på 2,6 procent för bensin respektive 19,3 procent för diesel. Dessa nivåer baseras på att inblandningen av biodrivmedel förväntas öka ytterligare till introduktionsåret 2018 jämfört med nuvarande nivå.

Miljöförvaltningen tycker att intentionen med 20 % är väl avvägd men har en synpunkt på nuvarande skrivning.

Det kommer att bli svårt för entreprenörerna att redovisa detta på ett tillfredsställande sätt om inte redovisningen blir enhetlig. Om maskinen eller fordonet både drivs med el och biodiesel så behöver det förtydligas vad procentsatsen står för. - Miljöförvaltningen föreslår att energimängden redovisas enligt Energimyndighetens schablonvärden i MJ (megajoule) för respektive förnybart drivmedel och el. Energimängden av det förbrukade drivmedlet i entreprenaden ska redovisas i MJ. Nivån ska vara 20 procent mer än fastställd reduktionspliktsnivå. Vilket innebär om en maskin går på både el och biodiesel (el-hybrid) så ska den samlade förbrukade energimängden i MJ vara 20 % mer än fastställd reduktionspliktsnivå.

- Miljöförvaltningen anser också att det redan nu bör föreslås hur denna andel skärps stegvis fram till år 2030 så att stadens och nationella klimatmål klaras.

Kraven för lätta fordon är inte uppdelade i grundkrav och skärpta krav i känsliga områden utan har endast grundkrav.

Miljöförvaltningen föreslår att det tillförs ett stycke om krav för känsliga områden med följande krav:

Krav i upphandling som görs 2018-2019

- Personbil skall klara gällande miljöbilsdefinitionen enligt 11§ Vägtrafikskattelagen (2006:227) Det är det krav som Stockholms stad använder i upphandling av transporttjänster.

- Endast lätt lastbil med koldioxidutsläpp om max 230 g CO₂/km vid blandad körning får användas. Nivån är enligt Upphandlingsmyndigheten på Bas-nivå och Stockholms stad följer normalt Upphandlingsmyndighetens kravkriterier vid våra upphandlingar.

- Lätta fordon får vara max 8 år gamla.

- Lätta fordon ska minst uppfylla Euro 5.

Ytterligare krav i upphandling som görs från och med 2020

Kravet för 2020 följer Transportstyrelsens förslag till nya miljözoner för lätta fordon enligt Miljözon 2:

- Dieselfordon ska minst uppfylla Euro 6.

- Bensin, etanol eller gasfordon ska minst uppfylla Euro 5

Förvaltningen tillstyrker detta krav för att få ett enhetlig kravställande i Stadens upphandlingar.

Miljöförvaltningen tycker att skrivningen om att tunga fordon ska uppfylla kravet om Euro 5 från 2018 och Euro 6 från 2020 är bra och enkel och lätt att redovisa. När kravet dessutom kompletteras med drivmedelskravet i känsliga områden blir det en väl avvägd utveckling mot en fossilbränslefri fordonsflotta. Kravet harmoniserar väl med transportstyrelsens förslag om miljözoner för tunga fordon.

bilaga 1 sid 7) Grundkrav i upphandlingar som görs från och med 2018-2019.

Miljöförvaltningen föreslår en höjning av grundkraven för arbetsmaskiner från Steg II till Steg III A från år 2020. Stockholm, Göteborg, Malmö och Trafikverkets gemensamma miljökrav för entreprenader har under en lång tid varit ett riktmärke för hela Sverige i upphandling av entreprenadtjänster. Det är inte troligt eller bekräftat att Stockholms kranskommuner kommer att bedöma sin kommun som "känsliga områden" där skärpta krav är motiverade. Då uppstår en situation med hög partikel (PM) och kvävedioxidutsläpp (NOx) från maskiner som arbetar i områden som gränsar till Stockholms stad. Av den anledningen föreslår miljöförvaltningen att grundkraven skräps från Steg II till Steg III A år 2020. Övrig skrivning av grundkrav är bra. Förvaltningen är medveten om att alla kraven egentligen gäller entreprenader i Stockholm, Göteborg och Malmö jämte dom som Trafikverket genomför. Av erfarenhet väljer många andra kommuner att följa dessa krav. En skärpning av grundkraven torde därför få ett genomslag.

- Miljöförvaltningen föreslår att grundkravet höjs från det föreslagna Steg II till Steg IIIA år 2020. Skärpt krav i känsliga områden i upphandlingar som görs från och med 2018-2019 (bilaga 1 sid 7)

Miljöförvaltningen har inget att erinra mot föreslagen skrivning.

Krav i upphandlingar som görs från och med 2020

Stockholms stad har problem på vissa gator med luftkvalitén. Det är framförallt partiklar och kväveoxidhalterna som är för höga på dessa gator. Miljöförvaltningen föreslår därför att stegkravet för arbetsmaskiner höjs från det föreslagna Steg III A:

- till Steg III B eller senare krav från år 2020. Det ger entreprenadsektorn nödvändig tid att investera i bättre maskiner eller motorer.

- Det är en mycket stor förbättring för luftkvalitén i detta steg, än att vara kvar med maskiner i Steg III A. Det innebär en halvering av kväveoxider (NOx) och mycket stor minskningar av Partiklar (PM). (se tabell nedan).

Grundkrav

Miljöförvaltningen har inget att erinra mot förslagen skrivning.

Skärpta krav i känsliga områden

Miljöförvaltningen har inget att erinra mot förslagen skrivning.

Redovisningskrav

Miljöförvaltningen föreslår ett tillägg till nuvarande skrivning enligt följande:

- Entreprenören ska redovisa kemikalieförteckning i ett av beställarens anvisade system.

Avvikelse från kravet anses föreligga om

Miljöförvaltningen har inget att erinra mot förslagen skrivning.

Grundkrav

Miljöförvaltningen har inget att erinra mot förslagen skrivning. Redovisningskrav

Miljöförvaltningen föreslår ett tillägg till nuvarande skrivning enligt följande:

- Entreprenören ska redovisa förteckning i ett av beställarens anvisade system.

Avvikelse från kravet anses föreligga om:

Miljöförvaltningen har inget att erinra mot förslagen skrivning.

Det är viktigt att tydliggöra för marknaden vilken målbild beställargruppen har och därför föreslår miljöförvaltningen:

- att kraven innehåller ett datum då entreprenadtjänster med fossila drivmedel inte längre är accepterat. Detta datum bör för Stockholms del vara senast 2029.12.31 eftersom staden som organisation ska vara fossilfri år 2030 enligt beslut av kommunfullmäktige.

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.

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.

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.

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.

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse: Inom de framlagda förslagen beskrivs att Trafikverkets kriterier är harmoniserade med bl.a. Byggvarubedömningens kriterier för farliga ämnen. Det är missvisande då Byggvarubedömningen 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 shems 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 anlidade 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 anlidade 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.

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

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).

Utbildningsförvaltningen är positiv till att tidigare krav ses över utifrån aktuella förändringar och förutsättningar. Det är dock mycket sällan utbildningsförvaltningen har skäl att genomföra upphandling av entreprenadstjänster såsom byggande, drift och underhåll av infrastruktur samt mark- och anläggningsarbete. Utbildningsförvaltningen har därför inga synpunkter på förslaget utan hänvisar till miljöförvaltningens svar på förslaget (dnr 2017-10526) och eventuella synpunkter som lämnas från berörda bolag inom staden.

Bemötande/svar

Kommentar; De är textform och vi har valt att ha kvar de i en sådan form. En del beställare har olika eller sin egna AF-struktur. Vi kommer dock att sätta samman en korsmatrix, mellan kraven och Trafikverkets AMA/AF-koder. Den kommer att läggas ut på hemsidan i tid med vägledningen.

Kommentar; Definitioner kommer att läggas i en bilaga till kraven.

Kommentar; De är textform och vi har valt att ha kvar de i en sådan form. En del beställare har olika eller sin egna AF-struktur. Vi kommer dock att sätta samman en korsmatrix, mellan kraven och Trafikverkets AMA/AF-koder. Den kommer att läggas ut på hemsidan i tid med vägledningen.

Kommentar: Nej - den ställer inte krav på klimatnytta utan bränslets egenskaper (innehåll av olika ämnen)

Kommentar: Reduktionsplikten och användning av höginblandade drivmedel är två separata saker. För höginblandade drivmedel finns lagkrav på minsta klimatprestanda. Att ställa ytterligare upphandlingskrav ses inte som relevant.

Kommentar: Det nämns redan att el är tillåtet att använda. Klimatkrav utgår från en CO2-reduktion.

(YH kontroll; De största och mest accepterade standarderna för dieselolja är EN 590.)

(YH förklarade på mötet att det även inkluderar lätta lastbilar/pickuper som är tyngre...ändå grundkrav)

Kommentar: Definitioner läggs in i kravdokumentet.

Kommentar: Kraven kan biläggas ett förfrågningsunderlag (FU) eller plockas in under resp. kravställning. Det avgör beställaren. Likaså blir de konstraktskrav beroende på hur tydligt en referens finns till FU:n och/eller kraven i kontraktet. Kraven är inte kvalificeringsvillkor utan krav som, om de inte följs i entreprenaden, kan vitesföreläggas, och då igen utifrån beställarens påföljdssystem.

Kommentar: Det är OK med grupp B-produkter om man gör det som krävs.

Kommentar: Möjlighet finns att ge undantag i särskilda fall.

Kommentar: definitioner har lagts in i slutet av kravdokumentet.

Kommentar: Ingen åtgärd. Vi anser att orden inte behöver definieras. Begrepp beskrivs i vägledning.

Kommentar: Beaktat. Kravet är omformulerat till " En redovisning av i entreprenaden identifierade betydande miljöpåverkan och miljörisker. Det innebär att alla risker ska hanteras. Vi lägger vidare fast en definition, kopplat till kravdokumentet, av betydande påverkan.

Kommentar: Beaktas delvis: Av redovisningskravet kopplat till Miljöplanen framgår att planen ska uppdateras. Kravet på att planen håller tillräcklig kvalitet och uppfyller ställda krav vid startmötet är således kopplat till det man då har kunskap och rådighet över. För att förtydliga kravet på Miljöplanen kommer vi att göra ett tillägg om att den ska vara aktuell. I övrigt är det brukligt att miljöplan såväl som en kvalitets-(projektplan-) och arbetsmiljöplan ska finnas på plats innan entreprenaden startas.

Kommentar: Beställarorganisationen kommer att bidra med en mall. Kravet anger nu enligt beställaren angivet format.

Kommentar: Referens till översättningnyckel (lathund) och ex. på likvärdiga bedömning kommer att anges i vägledning.

Kommentar: Ingen åtgärd: Kraven gäller för de fordon och arbetsmaskiner som används i entreprenaden, se även kravtexten om motorbyten.

Kommentar: Ansatsen är att nuvarande riktlinje uppdateras och att kraven införs i AF-mallen. Beredningen görs av förvaltargrupp miljö, en dialog förs för närvarande med den grupp som samordnar Trafikverkets upphandlingsmallar.

OK

Kommentar: Marknadsmässiga aspekter har beaktats och kraven har anpassats så att de ska kunna efterlevas av alla entreprenörer, stora som små. De är förhållandevis enkla och ska inte heller vara konkurrenshämmande.

Kommentar: Vi har delvis utgått från ISO 14001 krav men väljer att inte ställa krav på certifiering. Vi har en öppenhet gällande krav på kemikalier och material då vi hänvisar till likvärdiga system. Vi har sett över och lagt till definitioner.

Kommentar: Beställargruppen har med avseende alla förekommande entreprenörer och konkurrensskäl valt bort att ställa krav på ett certifierat ISO 14001-system utan lagt oss på en något lägre nivå. Det finns även andra system/standarder att välja på (tex. FR2000). Vi påminner om att kraven är baskrav och att beställaren alltid kan välja att höja kravet i den enskilda upphandlingen (uppdraget).

Kommentar: Vi har lagt till text om likvärdiga bedömningssystem och flyttar nuvarande text om BASTA mm till vägledning.

Kommentar: Beställargruppen har lagt kompetenskravet under miljöplanen för att få det mer uppdragsrelaterat. Texten om Miljöansvarig har kompletterats och kommer också förklaras i vägledningen. Kravet på systematiskt miljöarbete gäller den offererade verksamheten generellt, och är förtydligat i texten. Miljöplanen är alltid objektspecifik precis som en kvalitets- eller arbetsmiljöplan (det får anses vedertaget och ska inte behöva nämnas). Rubriker för redovisande dokument har lagts in.

Kommentar: En del begrepp har nu definierats i kraven (längst bak).

Kommentar: Samarbetet kring de gemensamma miljökraven är ett samarbete mellan beställarorganisationer i städerna och Trafikverket. Inhämtande av synpunkter från andra förvaltningar och aktörer har skett genom förankring dvs informationsmöten, workshops och andra kontakter med sakkunniga och experter vid behov. Miljöförvaltningen har beretts möjlighet och deltagit i detta.

Kommentar: Trafikverket kommer ta fram ett redovisningsformulär som bygger på Energimyndighetens schablonvärden. El räknas upp i formuläret med en faktor 3 för att ta hänsyn till högre energieffektivitet. Tanken är att även städerna ska kunna använda sig av det formulär (sannolikt excelbaserat). Av formuläret framgår också om kravet nåtts eller inte.

Kommentar: För upphandlingar som görs 2018-2019 gäller samma krav som idag. Orsaken till att denna tidsperiod behöver finnas med är att vi tar fram en ny överenskommelse som från och med 2018 ersätter den tidigare överenskommelsen. För krav som innebär en investering i nya fordon behöver branschen ha ledtid vilket vi har bedömt motsvara 2020. Personbilar står för en relativt sett liten andel av miljöpåverkan i en väg eller järnvägsentreprenad. Tuffa krav på personbilar riskerar att försvåra egenomförandet av entreprenaden utan någon motsvarande miljövinst. Klimatpåverkan från personbilar hanteras via de funktionella klimatkraven. Att i dagsläget hänvisa till miljöbilsdefinitionen är olämpligt eftersom Regeringen har lagt ett förslag på Bonus-Malus. Om detta antas kommer med största sannolikhet miljöbils definitionen att tas bort ur vägtrafikskattelagen. Upphandlingsmyndighetens rekommendation eller SFS 2009:1 är anpassad för inköp eller upphandling av fordon, inte genomförande av entreprenader. Vidare så är inte förslaget till miljözoner beslutat eller utrett hur en sådan zon kan komma att utformas.

Kommentar: Se rad 185, 194. För arbetsmaskiner sker inga förändringar av kraven jämfört med idag för perioden 2018-2019. Dessa krav har tagits med eftersom det är de befintliga kraven och det nya miljökravsdokumentet ersätter det befintliga från och med 2018. Anledningen till att de nya kraven förs in först 2020 är att ge branschen ledtid samt möjlighet att anpassa maskinparken till de nya kraven.

Från och med 2020 gäller ålderskrav för både grundkrav och känsliga områden. Båda kraven är uppbyggda enligt samma princip. För att maskiner med relativt god miljöprestanda (i.e. Steg IV samt Steg V) inte ska falla bort har en speciell paragraf rörande Steg IV eller senare steg-krav förts in för både grundkrav och krav i känsliga områden. Det åldersrelaterade kravet innebär i praktiken att maskiner måste uppfylla Steg IV för att få användas i känsliga områden. Vi är medvetna om att tillverkare av maskiner nyttjar den flexibilitetsmekanism och flera av de kryphål som finns i Eus regelverk för utsläpp från arbetsmaskiner. Sett till svårigheten att framförallt följa upp kraven har vi gjort bedömningen att det är bättre att tillämpa ålderskrav.

Kraven kopplade till två-motor maskiner samt motorbyte/uppgraderingsreglerna har efterfrågats av branschen och syftar till att förtydliga vad som gäller vid respektive åtgärd.

Kommentar: Vi har beaktat och sett över texten för kemikaliredovisning

Kommentar: Vi har kompetterat redovisningstexten.

Kommentar: Kraven är inga mål utan upphandlingskrav. Vägledningen kommer att beskriva målsättningar.

Kommentar: Kraven är baskrav och beställaren kan välja att höja nivån på kravet genom att specificera annat bedömningssystem.

Kommentar: Påföljder bestäms av resp. beställare genom normalt sett avtal eller kontraktet.

Kommentar: Uppföljningar bestäms av resp. beställare. Kemikalieplanen är beslutad av kommunfullmäktige och gäller oavsett dessa krav.

Kommentar: Trafikverkets kriterier innebär baskrav eller likvärdiga (ej fullständigt samma) bedömningssystem väljas som kriterier av resp. beställare. Vidare är kraven på material och varor förankrade med leverantörer och branschen och ses därför som gångbara. Syftet är att driva på en utveckling. Klimatkraven kan komma revideras om nya lagkrav utkommer.

Kommentar: Kraven gäller för de fordon och arbetsmaskiner som nyttjas i enskilda projektet (och styrs av kontraktet). Vi har med krav på kemiska produkter sedan förut. Beställaren kan alltid välja bort kravet eller specificera annat bedömningssystem. Vidare är klimatkraven anpassade efter vad vi förankrat med branschen. Hur uppföljningen ska ske bestäms av varje beställare.

Kommentar: Kraven gäller de fordon och maskiner som omfattas av entreprenadkontraktet. Se vidare rad. 385.

Kommentar: En del beställare har olika eller sin egna AF-struktur. Vi kommer dock att sätta samman en korsmatrix, mellan kraven och Trafikverkets AMA/AF-koder (ev. koder Byggtjänst). Den kommer att läggas ut på hemsidan i tid med vägledningen.

Kommentar: Beaktat. Text ändrad till godkännande.

Kommentar: Vägledning kommer att referera till översättningsnyckel i vägledning. Endast godkända produkter godtas. Huruvida avsteg kan göras, se Förutsättningar och tillämpning. Produktvalsanalys, farobedömning samt riskanalys kommer att definieras i kraven.