

2023-08-31

HandläggareTomas Nitzelius
08-508 260 42**Till**Trafiknämnden
2023-10-19

Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader 2024

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslaget till reviderade miljökrav vid upphandling av entreprenader och överenskommelsen om de gemensamma miljökraven samt uppdrar åt kontoret att tillämpa miljökraven i kommande upphandlingar
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastställa miljökraven att gälla samtliga upphandlingar av entreprenader inom stadens förvaltningar och bolag.
3. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att uppdra åt trafiknämnden att, inom samarbetet, genomföra smärre revideringar i miljökraven för att följa teknikutveckling och förändringar i lagstiftning.
4. Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att genomföra smärre revideringar i miljökraven för att följa teknikutvecklingen och förändringar i lagstiftning under förutsättning att nämnden ges ett sådant uppdrag av kommunfullmäktige.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefUlrika Falk
Avdelningschef**Trafikkontoret**
StadsmiljöFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 042
Växel 08-508 27 200
tomas.nitzelius@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholmTove Nilsson
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har reviderat de Gemensamma miljökraven vid upphandling av entreprenader (Dnr T2017-0132) inom samarbetet med Stadsmiljöförvaltningen i Göteborg, Fastighets- och gatukontoret i Malmö stad och Trafikverket. I revideringen har flera av de nu, gällande kraven anpassats till EU-krav och teknikutveckling samt de olika organisationernas klimat- och miljömål. De nya kraven föreslås gälla från 1 januari 2024.

Revideringen innebär att i korthet att inblandningskravet på andel förnybart drivmedel skärps och att en årsvis ökning av kravnivåer fram till 2030 (trappa) förs in i kravdokumentet. Krav på fordon skärps. Ett krav på andel nollutsläppsfordon och klimatkrav på stål och betong skärps från 2025 och ett klimatkrav på asfalt läggs till. I övrigt föreslås förtydliganden, högre krav på redovisning och uppdaterade drivmedelsstandarder.

De gemensamma miljökraven vid upphandling av entreprenader utgör en bas- eller grundnivå som, efter beslut i kommunfullmäktige, föreslås gälla för alla förvaltningar och bolag i staden. Till dessa krav kan och bör andra krav läggas till beroende på upphandlat objekt och tillämpning. Förslaget har remitterats i en kontorsremiss till berörda förvaltningar och bolag samt branschen. Ett webinarium genomfördes i Mars 2023 där förslaget presenterades och deltagare hade möjlighet att lämna synpunkter. I kontorsremissen och övriga organisationers remisser samt förankringsprocessen med branschen och berörda förvaltningar har synpunkterna på förslaget generellt varit positiva.

Bakgrund

Trafikkontoret har i samarbete med exploateringskontoret, Stadsmiljöförvaltningen i Göteborg och Fastighets- och gatukontoret i Malmö stad samt Trafikverket reviderat befintliga miljökrav vid upphandling av entreprenader. Samarbetet sker inom en överenskommelse mellan de ingående parterna sedan 1997 om att utveckla och tillämpa kraven vid upphandlingar. Kraven ska ses som bas- eller grundkrav till vilka kompletterande krav kan ställas beroende på tillämpning och upphandlat objekt. De nu gällande kraven beslutades 2018 av kommunfullmäktige efter beslut i trafiknämnden. Som information kan nämnas att Upphandlingsmyndigheten hänvisar till kraven för upphandling av entreprenader vilket kan ses som en styrka.

Revideringen av kraven innebär en skärpning av flera av kraven och en generell uppdatering samt anpassning av nuvarande krav till EU-

krav och teknikutveckling samt de olika organisationernas klimat- och miljömål. I förslaget föreslås bl.a. en stegvis ökning (trappa) för ökad inblandning av förnybar energi (drivmedel) fram till 2030 som innebär att krav ställs i enlighet med stadens mål för att bli en fossilbränslefri organisation 2030. Kravet är utformat att gälla andelen förnybart drivmedel utöver reduktionsplikten vilket innebär att det inte direkt påverkas av hur denna kommer att utvecklas framöver. För att uppfylla kravet kan el från förnybara energikällor och/eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten användas. För höginblandade och rena biodrivmedel gäller att de ska vara utanför reduktionsplikten. Om de genom lagändring förs in i reduktionsplikten kan en förändring av kravet ske. Övriga drivmedel som är tillåtna är specificerade i kravdokumentet. Krav på kemiska produkter och material förändras inte i denna revidering eftersom den nuvarande nivån anses tillräcklig.

Förslaget till nya krav redovisas i sin helhet i bilaga 1 och innebär i korthet följande förändringar:

Väsentliga ändringar och tillägg i remitterat förslag till gemensamma miljökrav kan sammanfattas enligt nedan:

- Inblandningskrav på förnybart* drivmedel (50 %) utöver reduktionsplikten från och med 2024 samt en årsvis ökning av kravnivåer fram till 2030 (trappa)
- Skärpt krav för lätta fordon till Euroklass 6 från och med 2024
- Krav på nollutsläppsfordon¹ (personbilar och lätta lastbilar) från och med 2024
- Klimatkrav på material och varor
 - Krav på CO₂-utsläpp för tillverkad asfaltsmassa från 2024/2025
 - Nya kravnivåer på CO₂-utsläpp för tillverkad armering och cement/betong från 2025

*El från förnybara energikällor och/eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel

I övrigt:

- Numrerade kapitel och förtydliganden i kravtexten
- Poängterat att det är både miljö- och klimatkrav
- Uppdatering av drivmedelsstandarderna

- Hållbarhetsbesked och miljövarudeklarationer
- Justerat definitioner gällande arbetsmaskiner och lagt till för nollutsläppsfordon
- Ökat redovisningskraven för att underlätta uppföljningen.

En jämförelse mellan nuvarande krav och det nya förslaget finns i bilaga 2.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret i samarbete med exploateringskontoret, stadsmiljöförvaltningen i Göteborg och fastighets- och gatukontoret i Malmö stad samt Trafikverket. Förankring av förslaget har skett genom ett gemensamt webinarium med bransch och beställare i de olika organisationerna samt i arbetsgrupper och kontakter och möten med experter. Avstämningar inom staden har gjorts med stadsledningskontoret och miljöförvaltningen under arbetets gång. Materialet har därefter remitterats till bransch, nationella myndigheter och berörda förvaltningar och bolag inom respektive stad samt inom Trafikverket. Över 400 skriftliga synpunkter på remissförslaget har inkommit som har bearbetats av gruppen. En samlad redovisning av synpunkter och gruppens bemötande av dessa kommer att läggas upp på samarbetets hemsida där kraven och stöddokument finns samlade: [Miljökrav i entreprenader - \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

Gruppen har gemensamt och i samverkan kommit fram till ställningstaganden till de förslag som lämnats av olika intressenter. Det kan konstateras att flertalet synpunkter är likartade för lokala och nationella instanser. Generellt är man positiv till att kraven revideras och synpunkterna består främst i förtydliganden, förslag till skärpning av vissa krav samt allmänna synpunkter. Remissynpunkter från branschen och berörda förvaltningar och bolag och kommentarer av dessa redovisas i bilaga 4.

Analys och konsekvenser

När de gemensamma miljökraven tillämpas i stadens entreprenadupphandlingar i bidrar de direkt och indirekt till att nå flera av stadens mål inom klimat och miljö. Klimatkravet på drivmedel som innebär en ökande andel förnybart drivmedel och energi i entreprenader och klimatkraven på material bidrar till att nå målet om en fossilbränslefri organisation 2030 och ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040. Om drivmedelskravet följs fullt ut innebär det att entreprenader utförs utan fossilfria drivmedel från 2030.

Utsläppskraven på fordon och arbetsmaskiner bidrar också till att nå målen och frisk luft och en god ljudmiljö genom att modernare och renare samt mer energieffektiva fordon och maskiner används. Kraven på innehåll av kemikalier i material och kemiska produkter bidrar till att nå målet om ett giftfritt Stockholm och stadens kemikalieplan eftersom endast godkända kemiska produkter och material ska användas.

Eftersom miljökraven är gemensamma för de ingående organisationerna får de ett stort genomslag i upphandlingar av entreprenader i hela landet. De utgör ett gemensamt kravdokument som också bidrar till en tydlighet för beställare och leverantörer (entreprenörer och underleverantörer) kring vilka krav som gäller.

Under framtagandet av de reviderade kraven har konsekvenser, och avvägningar av kostnader och effekter gjorts fortlöpande och för vissa frågor har särskilda arbeten genomförts för att klargöra huruvida föreslagna krav är rimliga, kostnadsdrivande och genomförbara. En motiv- och konsekvensanalys (bilaga 3) redovisar konsekvenser av förslagen. Den mest utmanande delen att bedöma har varit hur tillgång och priser för förnybara drivmedel kommer att utvecklas då detta är starkt beroende av hur reduktionsplikten kommer att förändras. Andra omvärldsfaktorer som inflation och oroligheter i vår omvärld är också svårbedömda.

Ekonomi

Påverkan på ekonomin kopplat till omställningen av entreprenadbranschen är svårbedömd. Den är beroende bl.a. av teknikutveckling, investeringar i produktionsanläggningar för förnybara drivmedel och ny teknik. I och med att de gemensamma miljökraven ger en förutsägbarhet i kravställandet bör investeringar i nya fordon och maskiner inte självklart innebära att kostnaderna ökar på sikt eftersom effektiviseringar i drift- och underhåll bör kunna nås. Förslaget till nya krav kan innebära ökade kostnader för t.ex. förnybart drivmedel och investeringar i ny teknik. Men på sikt kan skärpta krav och elektrifiering också innebära lägre kostnader. Skärpningen sker stegvis och leverantörer därmed får möjlighet att anpassa inköp och verksamhet till kommande krav. En omställning till mer klimat- och miljömässigt anpassade entreprenader innebär förändringar i arbetssätt och kan innebära utmaningar i investeringar i nya fordon och ny teknik. Skärpta krav och ett förändrat arbetssätt kan också ge positiva effekter. En utvärdering av kraven som genomfördes 2022 visade att kravet på 20 % förnybar energi bidragit till omkring 20 % lägre utsläpp av koldioxid i de entreprenader som ingick i studien. En annan studie

gällande elektrifiering i Göteborg visade på lägre drift- och energikostnader för eldrivna arbetsmaskiner.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret anser att föreliggande förslag till reviderade miljökrav kommer att bidra till och driva på utvecklingen för att nå stadens och kontorets ambitioner och mål inom klimat- och miljöområdet. De innebär en uppdatering och skärpning samt anpassning till stadens mål, EU-krav och teknikutveckling. Eftersom kraven föreslås gälla för hela staden efter beslut i kommunfullmäktige bidrar de till enkelhet och är pådrivande i utvecklingen mot mer klimat- och miljöanpassade entreprenader.

Kontoret anser att kraven utgör konkreta verktyg i entreprenadupphandlingar som bidrar till att nå miljömålen om en fossilbränslefri organisation 2030, ett fossilbränslefritt Stockholm 2040 och ett giftfritt Stockholm samt har betydelse för målen om hållbar energianvändning och miljöanpassade transporter samt andra mål och styrande dokument.

Uppföljning och efterlevnad

En förutsättning för att reella miljöförbättringar ska uppnås är att miljökraven följs upp och att efterlevnaden kontrolleras. Det handlar, i förlängningen, om att branschen arbetar på lika villkor och att det inte ska löna sig ekonomiskt att inte följa de utfästelser som gjorts i kontrakt. Trafikkontoret har sedan tioåret ett ramavtal med tekniska konsulter för uppföljning och kontroll av kraven. Förvaltningar och bolag i staden som anmält intresse för att kunna avropa från avtalet kan använda det för sina upphandlade entreprenader.

Kontoret anser att kraven med tillhörande vägledning och stöddokument utgör ett viktigt stöd för både beställare och entreprenörer när kraven tillämpas i upphandlingar. Att kraven är gemensamma för de ingående parterna och att de utgör ett samlat kravdokument är en styrka. De bidrar till att förenkla kravställandet och uppfyllandet av dessa för beställarorganisationerna och de entreprenörer som lämnar anbud. Samarbetet mellan städerna och Trafikverket innebär att miljökraven får ett stort genomslag och omfattar entreprenadupphandlingar i storleksordningen 65-70 miljarder kronor (2021) per år. Att kraven skärps stegvis och med framhållning ger viktig tid för omställning för branschen för att kunna möta kraven och planera investeringar i nya maskiner och fordon samt anpassa sina organisationer. Kontoret föreslår att, inom samarbetet med Trafikverket, Malmö och Göteborgs stad, kunna

göra smärre revideringar och uppdateringar av kraven. Syftet är att vid behov kunna göra mindre ändringar för att spegla ny teknik och följa ändringar lagstiftning i kraven utifrån omvärldens utveckling och förutsättningar. Mer omfattande ändringar eller ändringar som påverkar kravnivåerna kommer lyftas till trafiknämnden och kommunfullmäktige för beslut.

Kommunikation och information

Samarbetsgruppen avser att ta fram ett informationsmaterial som kan möta behovet av kommunikation och utbildning för de delar som reviderats i kraven. Materialet kommer att finnas tillgängligt på den webbplats där information om kraven samlas. Den vägledning och de stöddokument som sedan tidigare finns kommer att uppdateras då kraven beslutats.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner tjänsteutlåtandet och förslaget till reviderade miljökrav vid upphandling av entreprenader 2024 samt hemställer till kommunfullmäktige att göra detsamma.

Slut

Bilagor

1. Förslag till reviderade krav
2. Jämförelse befintliga och reviderade krav
3. Motiv- och konsekvensanalys
4. Redovisning av remissynpunkter och bemötande av dessa