

Bilaga 4

Sammanfattning remissbemötande

Detta dokument utgör ett övergripande bemötande av till de synpunkter som inkommit med anledning av remissförslaget till uppdatering av **Gemensamma miljökrav för entreprenader**.

Dokumentet syftar till att bemöta och förklara hur de viktigaste synpunkterna beaktats kopplat till det slutliga kravförslaget. Önskas svar på specifika synpunkter kan kontakt tas med beställarorganisationens kontaktpersoner.

Dokumentet tar upp en del med allmänt om kraven, allmänna kommentarer och synpunkter på kravförslaget och bemötande av synpunkter efter kravförslagets indelning och rubriker.

Sammanfattning

Med anledning av förslaget till uppdatering av Gemensamma miljökrav för entreprenader har ett slutligt kravförslag tagits fram av Beställargruppen, en arbetsgrupp som utgörs av representanter från Trafikverket och Stockholms (Trafikkontoret och Exploateringskontoret), Göteborgs (Stadsmiljökontoret) och Malmö Stad (Fastighets- och Gatukontoret).

Remissförslaget har beretts under ca 1 år och kommunicerades med anläggnings- och entreprenadbranschen vid en presentation i mars i år, där berörda organisationer och bolag verksamma på nationell nivå (inklusive några myndigheter och expertinstanser) var inbjudna för att lyssna, ställa frågor och lämna synpunkter.

Remissförslaget skickades också ut internt inom Trafikverket och till berörda förvaltningar och bolag i storstäderna.

Remisstiden var från 21 mars till olika datum in i april, för branschen respektive för Trafikverket och storstäderna. Inkomna synpunkter från både den externa remissen samt den interna remissen har bearbetats gemensamt inom arbetsgruppen.

Arbetsgruppen har i samverkan kommit fram till ställningstaganden och kommentarer till de ca 400 synpunkter och förslag som skickats in. Många av synpunkterna är av likartad karaktär. En majoritet uttrycker att det är positivt att kraven uppdateras och förstärks. Få är kritiska eller tycker att kraven är fel eller brister i sitt upplägg. Vissa har synpunkter på kravnivåerna, en del vill se tuffare krav och andra vill mildra kraven. Många synpunkter gäller rena textjusteringar och förtydliganden, och är av en mer redaktionell art.

På det hela är remissinstanserna positiva till förslaget även om vissa krav blivit mer komplexa (klimatkraven) i jämförelse med befintliga krav. Efter genomförd remissbehandling har en del mindre justeringar och kompletteringar gjorts. Framför allt har mindre felaktigheter rättats till och förtydliganden gjorts i språkval och disposition. Kravnivåerna har inte behövt justerats i någon större omfattning. Befintlig layout har förnyats och några definitioner har lagts till kravdokumentet.

Allmänt om kraven

De ”Gemensamma miljökraven för entreprenader” är en överenskommelse om miljökrav vid genomförande av entreprenader mellan Trafikverket och Stockholms, Göteborgs och Malmö stad. De kan anammas eller åberopas på olika sätt, i valda delar i entreprenadupphandlingar av dessa organisationer. Kraven utgör en generell basnivå som kan kompletteras av respektive beställarorganisationen. Därutöver kan det tillkomma krav som beror på förutsättningarna i den enskilda entreprenaden. Till kraven hör också en vägledning och stöddokument i form av mallar som kommer att uppdateras och kompletteras gällande tillämpningen av kraven.

Inom storstäderna biläggs ofta hela överenskommelsen till upphandlingen som då utgör ett kravdokument. Om storstäderna har krav som är hårdare följer det i tillägg till kraven. För Trafikverket är överenskommelsen om gemensamma miljökrav för entreprenader inget kravdokument, utan lyfts in i Trafikverkets krav och beslutas i riktlinje och verkställs genom att de lyfts in i upphandlingsmallar (på det sättet undviks risken för dubbelskrivningar).

Kraven omfattar inte krav i lagar eller föreskrifter (till exempel miljözonkrav eller tomgångskörning) annat än i undantagsfall där de åberopas av pedagogiska skäl. Utföraren ska i miljöplanen redovisa hur man hanterar krav på entreprenaden inklusive lagkrav.

Allmänna kommentarer och synpunkter på kravförslaget

En del mindre justeringar och kompletteringar av kravnivåer har skett efter genomförd remissbehandling. Framför allt har mindre felaktigheter rättats till och förtydliganden gjorts i språkval och disposition. Befintlig layout har förnyats och några definitioner har lagts till kravdokumentet, som till exempel för förnybart drivmedel, förnybar el och för nollutsläppsfordon/-arbetsmaskiner/-TSA.

När kraven tagits fram har ambitionen varit att formulera krav som är enkla och tydliga, miljö- och kostnadseffektiva, uppföljningsbara och som väddar till utförarens kreativitet. Rent upphandlingsmässiga aspekter, såsom konkurrensneutralitet, har också beaktats.

I dessa avvägningar har även marknadsmässiga, tekniska och ekonomiska aspekter beaktats. Vid framtagning av kraven har branschen därför involverats såväl före som i själva remissen. Kraven har anpassats så att de ska kunna efterlevas av alla entreprenörer, stora som små. I huvudsak kommer kraven att gälla från 2024. Kravtrappor har också införts för klimatkraven för att förbereda branschen om kommande ökande krav framåt i tiden.

Uppdateringar som kräver ledtider kan normalt kopplas till investeringsbehov, branschen måste ges möjlighet att kunna göra de omställningar som krävs.

Önskemål och behov av ökad uppföljning har inkommit som synpunkter och är en viktig faktor för efterlevnaden. Beställargruppen delar även denna uppfattning men har valt att överlåta ansvaret till varje beställare att bestämma, planera och prioritera uppföljningsverksamheten då detta är en verksamhetsstyrningsfråga.

Åsikter har framförts om vad som avses med avvikelser från krav. Angivna exempel i kraven avser inte vara på en detaljerad nivå eller heltäckande. Beställargruppen har vidare valt att bibehålla rubriken ”Avvikelse från kravet anses föreligga om:” för att ge konkreta exempel utifrån rent pedagogiska skäl, samt för att undvika en daglig hantering av frågor och svar.

Hela dokumentet har fått numrerade rubriker för att förenkla hänvisningar till olika delkrav.

Bemötande av synpunkter efter kravförslagets indelning och rubriker:

Förutsättningar och tillämpning

Det inledande kapitlet har efter önskemål strukturerats om och underrubriker har införts. Detta för att kunna referera till enskilda krav i dokumentet på ett spårbart sätt. Det har även förtydligats under första avsnittet att miljökraven också inkluderar klimatkrav.

Kraven har i första hand utvecklats för anläggnings- och entreprenadbranschen. Kraven gäller för entreprenadtjänster, såsom byggande av infrastruktur och mark- och anläggningsarbeten, samt drift och underhåll av infrastruktur och allmän platsmark. Texten rörande omfattningen har formulerats om och kompletterats.

Kraven omfattar de verksamheter som ingår i kontraktet inklusive underentreprenörer och -leverantörer deras organisationer och den verksamhet som de bedriver inom ramen för den verksamhet som uppdraget från beställaren gäller, vilket framgår i kravförslaget.

Förtydliganden och undantag till kraven är kommenterade som tidigare, men nu i textutor.

Under avvikelser och avsteg, förklaras förutsättningarna för när eventuella dispenser generellt kan ges, då frågor ställts om detta. Rent juridiskt kan det bara ske om de tekniska kraven och miljönyttan inte står i rimlig proportion till de kostnader dessa medför. Beställaren avgör själv, utifrån detta, vilka avsteg som kan göras, enligt ovan. Texter finns i vägledningen om detta.

Ytterligare information om syftet med kraven, tillämpning, avgränsning, uppföljning och förklaringar finns och kommer att uppdateras i vägledningsdokumentet.

Systematiskt miljöarbete

Kravet på systematiskt miljöarbete gäller den offererade verksamheten generellt. Vi har efter framförda remissynpunkter ytterligare förenklat texten.

Synpunkter har inkommit på att kravet på ett systematiskt miljöarbete bör anpassas till entreprenadens omfattning. Vi samtycker men det systematiska miljöarbetet måste kunna verifieras, d.v.s. vara dokumenterat så att det på begäran kan redovisas.

Synpunkter har framfört att kravet på det systematiska miljöarbetet bör höjas till en nivå som kräver ISO 14001-certifiering. Här har vi därför och nu infört en kommentar om att: Kraven uppfylls om det finns ett tredjepartscertifierat miljöledningssystem som omfattar den offererade delen av entreprenörens verksamhet.

I övrigt är kravet nu som innan formulerat till att omfatta de viktigaste aspekterna för ett systematiskt miljöarbete. En miljöpolicy ska finnas, liksom mål och handlingsplaner för betydande miljöpåverkan och miljörisker. Entreprenören ska kunna visa rutiner för att planera, styra och följa upp på miljökraven, samt hantera avvikelser och akuta händelser. Omfattningen ska vara relevant för den offererade delen av verksamheten.

Miljöplan

Synpunkter har inkommit på när miljöplanen ska vara framme och tillhanda. Av kravet framgår sedan innan att miljöplanen ska presenteras på startmötet och att den ska hålla tillräcklig kvalitet och uppfylla ställda krav innan arbetet påbörjas. I samråd med beställaren ska detta dokumenteras. Vi förutsätter att entreprenören tar fram planen i dialog med beställaren. Vill man ställa högre krav så kan man formalisera ett godkännande av miljöplanen. Vidare, är det en vedertagen rutin att en miljöplan såväl som en projektplan och arbetsmiljöplan ska finnas på plats innan entreprenaden startas.

Frågor och kommentarer om vem som är miljöansvarig har inkommit. Mot denna bakgrund har vi utvecklat definitionen. Oftast räcker det med att beställaren har kontakt med en miljökontaktperson. Juridiskt miljöansvarig är oftast VD och/eller med en delegering

arbetschef eller platschef. I många fall kallas den som är miljösamordnare eller kontaktperson för miljöfrågorna för miljöansvarig. Den funktionen har dock sällan den rådighet som krävs för att i praktiken kunna agera tillräckligt självständigt i projektet. I en mindre entreprenad kan de platschef och miljöansvarig var samma person.

Punkt 2 är omformulerad till "En redovisning av i entreprenaden identifierade betydande miljöaspekter och miljörisiker". Detta för att få en transparens med ett systematiskt miljöarbete och inte upprepa/förväxla med åtgärder för att förebygga en miljöpåverkan.

Punkt 3 är omstrukturerad och omformulerad till punkt 3–6 med i princip samma texter som innan gällande miljömål, åtgärder miljökompetens och kommunikation.

Tidigare punkt 4 om minst en åtgärd som ska genomföras för att minska klimatpåverkan är borttagen då den har varit många frågor runt och ansetts vara svårt att mäta och följa upp.

Ett förtydligande har lagts till under redovisningskravet om att: Miljöplanen ska dokumenteras och kunna redovisas för beställaren under hela entreprenadtiden.

Drivmedel

Kraven specificerar vilka drivmedel som är tillåtna att användas. Krav och kriterier (och senaste gällande standarder) har uppdaterats.

Diesel Mk3 har lagts till listan som en EU-anpassning. Det har tidigare varit förbjudet att använda Mk3. Skillnaderna mellan Mk1 och Mk3 är relativt små och med ett ökade krav på fordonen utsläppsklass (d.v.s. Euro 6/IV) är skillnaden i avgasutsläpp små. Förändringen möjliggör användandet av Mk3, det är inget krav på att Mk3 måste användas.

Avsikten med de tekniska drivmedelskraven har varit att öppna upp för fler bränslen och därigenom underlätta för entreprenören att kunna planera sin drivmedelsanvändning så att man i projekt som berörs av klimatkrav på drivmedel kan klara dessa.

Frågor om bonussystem har inkommit men det kan inte samordnas i kraven utan är upp till varje beställarorganisation att avgöra. Bonussystem kan vara ett bra sätt att stimulera en utveckling, men man måste också beakta att de leder till en ökad administration.

-Klimatkrav på drivmedel

Kravet på andel förnybart skärps från och med 2024. En trappa har införts för att avisera ökade krav kommande år därefter. Detta för att ta hänsyn och beakta nationella och lokala miljö- och klimatmål. Få kommentarer eller invändningar har inkommit om detta.

Beställargruppen har tagit del av olika utredningar och underlag, och på det sättet kommit fram till kravnivåer, som är baskrav. Kravnivåerna ökar successivt under kontraktperioden.

Vår bedömning är att det är möjligt att klara klimatkravet i dagsläget, men en planering krävs av entreprenören. Kravet gäller förnybart utanför reduktionsplikten, detta för att kraven ska få en faktisk påverkan och inte bara en omfördelning av mängder inom reduktionsplikten.

För hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel är det vår bedömning, efter dialog med branschen, att flertalet motortillverkare för arbetsmaskiner och tunga fordon tillåter användning av exempelvis HVO, vilket möjliggör för entreprenörerna att använda dessa drivmedel i de maskiner och fordon där det är tillåtet från tillverkaren.

För Trafikverkets beställningar finns ett mer långtgående redovisningskrav, speciellt för entreprenader, och investeringsåtgärder, över 50 miljoner kr.

I kravförslaget fanns en text gällande omfattning och transporter (tillika drivmedel). På grund av inkomna synpunkter har denna formulerats om och lagts som en kommentar om att beställaren avgör omfattningen. För Trafikverket omfattas utöver de drivmedel och fordon som används inom entreprenaden transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering.

Frågor har också ställt om handhållen utrustning kopplat till elektrifieringskrav i storstäderna. Därför har en textfras lagts till om att för Trafikverket är handhållen utrustning undantaget klimatkravet, se definition. För storstäderna ska all handhållen utrustning vara eldriven.

Under redovisningskravet har vissa redigeringar och tillägg gjorts jämfört med de befintliga kraven. Till exempel att: Entreprenören ska i slutdokumentationen lämna en förteckning av använda mängder och kvaliteter av el och drivmedel.

Lätta fordon

Kraven har skärpts till Euroklass 6 från och med 2024. Ett önskemål som redan kom upp inför uppdateringen 2018, som nu genomförts. Inga invändningar har inkommit i remissvaren.

Däremot fanns en ny inlagd text i kravförslaget om att kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även fordon och arbetsmaskiner som används i samband med konsulttjänster, vilket framkallade frågor. Dessa har besvarats och texten har modifierats och förtydligats enligt följande: Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadstyp. För Trafikverket omfattas, utöver de drivmedel och fordon som används inom entreprenaden, transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Ett tillägg har också införts om att: För Stockholm stad gäller särskilda krav för personbilar och lätta lastbilar.

Vidare har en text förts in om att en förteckning ska hållas uppdaterad av entreprenören, samt en avvikelsepunkt om den inte finns. Inga direkta synpunkter har inkommit om det tillägget, bara önskemål om att, till exempel, vikt ska läggas till i förteckningen, men en sådan uppgift återfinns i vägtrafikregistret.

Tunga fordon

Kraven har skärpts till Euroklass VI från och med 2024 genom att tidigare skärpta krav har blivit grundkrav. Inte heller här har några direkta invändningar inkommit i remissvaren. På samma sätt som för lätta fordon kom sådana önskemål redan inför uppdateringen 2018.

På samma sätt fanns här en ny inlagd text i kravförslaget om att kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även fordon och arbetsmaskiner som används i samband med konsulttjänster, vilket framkallade frågor. Dessa har besvarats och texten har modifierats och förtydligats enligt följande: Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadstyp. För Trafikverket omfattas, utöver de drivmedel och fordon som används inom entreprenaden, transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering.

Vidare har en text förts in om att en förteckning ska hållas uppdaterad av entreprenören, samt en avvikelsepunkt om den inte finns. Inga direkta synpunkter har inkommit om det tillägget.

Generellt få kommentarer. Enbart någon fråga om tunga fordon som för sin uppgift på arbetsplatsen drivs med el, och använder förbränningsmotor för sin förflyttning/framdrift, som har förklarats i svaret. Någon fråga ställdes också om miljözonskrav och att det kan bli

motstridiga krav. Svaret är där, är att det är lagkrav som alltid måste uppfyllas. Upphandlingskraven gäller enbart inom den upphandlade entreprenaden.

Arbetsmaskiner

Kraven har inte förändrats jämfört med tidigare krav. Delar av de tidigare krav som inte är relevanta längre har tagits bort. Och ett tillägg om att ålderskravet inte gäller för nollutsläppsarbetsmaskiner har lagts till (på grund av nytt delkrav) under både grundkrav som skärpta krav. Inte heller här har några direkta invändningar inkommit i remissvaren.

Ålderskraven innebär indirekt krav på motorernas miljöegenskaper (stegklasser). Utsläppen av reglerade komponenter (CO, HC, NOx och partiklar) skiljer sig inte markant mellan konventionella och förnybara/fossilfria drivmedel. Det är motorns egenskaper som har störst inverkan på utsläppen av reglerade komponenter. Det åldersrelaterade kravet innebär i praktiken att maskiner måste uppfylla stegkrav och gjort bedömningen att det är bättre att tillämpa ålderskrav.

Det har kommit in synpunkter om vilka fordon/arbetsmaskiner som uppfyller de senaste avgaskraven (exempelvis efter konvertering) och att fordon och arbetsmaskiner borde få användas oavsett ålder. Svar som lämnats är att arbetsmaskiner vars motorer uppfyller kraven enligt Steg IV eller senare Steg-krav får användas även om ålderskravet inte är uppfyllt.

Vidare har det kommit in önskemål om att det finns förslag på mall för redovisning som bilaga till de gemensamma miljökraven. Svar som lämnats är att mallar finns som kan användas på Trafikverkets och storstädernas hemsidor.

Önskemål har också inkommit om ett gemensamt bonussystem. Bonusar och viten är upp till varje beställare att bestämma om, och ligger utanför omfattningen av denna uppdatering.

Några har önskemål om att kraven på att arbetsmaskiner ska skärpas ytterligare har inte inkommit. Kravnivån är framtagen utifrån marknadsmässiga, tekniska och ekonomiska avvägningar. Detta är baskrav och beställaren kan ställa högre krav i det specifika projektet.

Redovisningskravet, med tillägg och likt ovan, har inte kommenterats.

Nollutsläppsfordon/-arbetsmaskiner/-TSA

Kravet på nollutsläppsfordon från och med 2024 är nytt för storstäderna och till för att understödja en elektrifiering och visa vägen för framtida kravställande. Många synpunkter har inkommit, beaktats och besvarats.

En del synpunkter har inkommit gällande rubriken i sig och att den indikerar noll utsläpp, men att man ändå får räkna med vissa andra nollutsläppsfordon (med en faktor). Det är för att man ska få räkna med alla som bidrar till nollutsläpp och gynna en övergång till elektrifiering.

Kraven på nollutsläpp omfattar enbart lätta fordon i nuläget. Detta bedöms inte ha en avgörande inverkan på behoven av tid och information för lämnande av anbud. Det bedöms inte heller ha en avgörande inverkan på arbetsplatsens elförsörjning. Kraven gällande tunga fordon, arbetsmaskiner och spårgående maskiner kommer att kompletteras längre fram. Omställningstider kommer att beaktas.

Kravnivåerna enligt tabellen avser kontraktsåret och gäller under hela kontraktstiden. Detta är för att kraven kan kräva en investering och entreprenören måste kunna räkna på vilka fordon och arbetsmaskiner som ska användas vid upphandling och anbud,

Kraven för nollutsläppsfordon/-arbetsmaskiner/-TSA ska mätas som andel av totalt antal fordon eller arbetsmaskiner i respektive grupp. Detta har medfört några frågor om varför man

inte räknar drifttimmar. Kraven är utformade på detta sätt för att möjliggöra en rimlig uppföljning. En mall för kommer att tas fram till stöd för redovisning. Drifttimmar (i kWh) räknas däremot med i drivmedelsmallen (kalkylen).

Kraven är utformade för att driva på utveckling mot nollutsläpp men med en så enkel uppföljning som möjligt. Det pågår ett arbete med att börja kravställa en uppföljning med ELSA/BEast då kan det bli möjligt att börja följa upp på ett mer automatiskt sätt.

Även här fanns här en ny text i kravförslaget om att kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även fordon och arbetsmaskiner som används i samband med konsulttjänster, vilket framkallade frågor. Dessa har besvarats och texten har modifierats och förtydligats enligt följande: Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadstyp. För Trafikverket omfattas, utöver de drivmedel och fordon som används inom entreprenaden, transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering.

Önskemål om krav på elektrifierade handhållna maskiner bör kunna ingå, har beaktats och lagts med under drivmedelskravet och kommenterats här. En definition har också lagts med i det slutliga kravförslaget. All handhållen utrustning ska vara eldriven och kan räknas med drivmedelsmässigt i storstäderna, men inte räknas med som nollutsläppsmaskiner. För Trafikverket är de undantagna, d.v.s. får inte räknas med alls.

Nollutsläppsfordon/-arbetsmaskiner/-TSA ska på samma sätt som lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner förtecknas. Inga synpunkter har kommit in på redovisningskravet.

I övrigt har vissa texter justerats redaktionellt efter inkomna kommentarer.

Kemiska produkter

Synpunkter har kommit in på varför vi valt Trafikverkets gruppering av kemiska produkter. En del tycker att det är komplicerat och svårt att följa upp på. Det har besvarats med att kravet på kemiska produkter och material och varor är en avvägning och utgår från Trafikverkets gruppering, då det har en logisk ordning kopplat till lagkraven och regleringar av ämnen.

Kemikaliekraven är dessutom harmoniserade med EU-lagstiftning och olika bedömningssystem. Trafikverkets gruppering är också förenlig med Miljöbalkens produktvalsprincip. Vår bedömning är att kraven möter storstädernas mål och kemikalieplaner utefter att de är baskrav som kan kompletteras.

Vi har en öppenhet gällande krav på kemikalier och material då vi hänvisar till likvärdiga system. Kraven är baskrav och beställaren kan välja att höja nivån på kravet genom att specificera annat bedömningssystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningssystemen. Mer om detta beskrivs också i vägledningen.

För att förtydliga ovan, efter frågor om detta, har en text lagts till om att storstäderna ställer (kan ställa) krav på att kemiska produkter uppfyller kraven i andra bedömningssystem på marknaden och mer information om detta finns i vägledningen.

Önskemål om stödmallar har inkommit och de finns framtagna sedan innan och ligger på den gemensamma hemsidan. Det är Trafikverkets mallar och går bra att använda om inga andra föreskrivs av beställaren. Vi vill dock undvika att bilägga dessa till kraven då de kan komma att uppdateras efterhand. En hänvisning finns med om detta i kravförslaget.

Likaså är Trafikverkets kemikaliehanteringssystem enbart till för Trafikverkets entreprenörer, men det är öppet för alla att användas i produktvals syfte.

För grupp B har en text kompletterats om att en riskanalys ska genomföras om det föreligger risk för påverkan på mark och vatten. Inga invändningar har inkommit om detta.

Under redovisningskravet har det förtydligats att säkerhetsdatablad för märkningspliktiga kemiska produkter som byggts in i anläggningen ska biläggas kemikalieförteckningen och ingå i slutdokumentationen. Inga invändningar har inkommit om detta.

I övrigt har mindre justeringar i texten gjorts efter påpekanden i remissvaren.

Gällande "Skärpta krav i känsliga områden" gäller förutom grundkraven att hydraulvätskor som används ska uppfylla miljöegenskapskraven i Svensk Standard SS 155434. Kravet har inte förändrats utan anses fortsatt relevant. Frågor har inkommit om hur kravet ska verifieras och besvarats med att stöd för kontroll finns i den s.k. SP-listan från RISE (och referens till den finns i vägledningen). Provtagning kan också vara ett sätt att verifiera hydraulvätskans kvalitet. Vidare kan en miljövarudeklaration för fordonet eller arbetsmaskinen vara ett kompletterande verifikat (de har dock tagits fram av branschen för att hjälpa maskinägaren att verifiera miljöprestanda och har ingen legal betydelse) eller ett intyg från tillverkaren eller generalagenten. Dessa kan också lämna ett intyg på vilken typ av hydraulvätska som används. För dessa miljövarudeklarationer är det dock viktigt att bedöma om de är korrekta eller ej.

Säkerhetsdatablad avser främst för kontroll av kemiska produkter, inte hydraulvätskor.

Miljöanpassad hydraulvätska är ett skärpt krav i känsligt område (storstäderna) som funnits med sedan innan, då mycket arbete i storstäderna sker väldigt vattennära, och där dag- och ytvatten snabbt rinner ut i närmaste vattendrag. Icke miljöanpassad hydraulvätska till spillvatten kan också påverka reningsverken.

Vad gäller frågor om standarden SS 155434. Det finns ingen annan standard som direkt motsvarar denna standard. Miljöegenskapskraven omfattar hela produkten och fler egenskaper än bara nedbrytbarhet. Standarden ställer också krav på tekniska egenskaper. Vissa andra standarder är bara applicerbara på en viss typ av produkter. Till exempel är olika OECD-metoder bara för enskilda mätningar av till exempel nedbrytbarhet, toxicitet osv.

Material och varor

Detta krav har formulerats likt kravet på kemiska produkter och följer även här Trafikverkets riktlinjer och produktvalsprincipen i Miljöbalken. Trafikverkets kriterier innebär krav eller likvärdiga bedömningssystem väljas som kriterier av resp. beställare.

Kravet gäller innehåll av farliga ämnen i material och varor som byggs in i anläggningen, vilket har förtydligats i rubriken.

Trafikverkets kriterier för grupp A, B och C är harmoniserade med kriterier som används av bedömningssystemen i bygg- och anläggningsbranschen. Dessa bedömningssystem får i samråd med beställaren användas för att verifiera material och varor enligt Trafikverkets kriterier. Översättningsnyckel för kriterierna finns i vägledningen.

För att förtydliga ovan, efter frågor om detta, har en text lagts till om att storstäderna ställer (kan ställa) krav på att material och varor uppfyller kraven i andra bedömningssystem på marknaden och mer information om detta finns i vägledningen.

Kravet på material och varor är gemensamma (en gemensam överenskommelse) och gäller alla projekt även om Trafikverket har mer utvecklade sådana. De är kompatibla. När Trafikverkets krav går längre, så finns det en hänvisning till TDOK 2012:22.

Vidare är kraven på material och varor förankrade med leverantörer och branschen, flera utredningar har skett och beaktats, och ses därför som gångbara. Syftet med kraven är att driva på en utveckling, på både miljö- och klimatsidan.

Vi har gjort vissa rättningar och kompletteringar till remissförslaget till exempel:

Undantag har lagts till om massor, infästningsdetaljer bestående av metall etcetera. Inga invändningar har inkommit om detta, förutom ett påpekande om att det inte helt stämde med undantagen i Trafikverkets senaste riktlinje. Det har redigerats, men fortsatt behållit en sammantagen mening om undantagen för att hålla det kort textmässigt.

-Klimatkrav på material och varor

Kravet på material och varor innefattar även klimatkrav. De har utvecklats, uppdaterats och krav på asfaltmassa har lagts till kravförslaget. Därefter har de redigerats och kompletterats till slutversionen. Syftet med klimatkravet är att minska klimatpåverkan av eller från material och varor.

Nivån på klimatkraven utgår från samma målnivåer som för de krav som Trafikverket ställer i större investeringsprojekt. Då krav på klimatkalkyl inte ställs för de mindre projekten finns i stället ställa krav på material som har störst klimatpåverkan, samt drivmedel och fordon.

Beställargruppen har tagit del av olika utredningar och underlag, och på det sättet kommit fram till kravnivåer, som är baskrav. Kravnivåerna avser kontraktets startår och gäller under hela kontraktperioden.

Föreslagna kravnivåer baseras sig på olika genomförda utredningar och underlag (framför allt av Trafikverket) och har kommunicerats med branschen. Det är vår bedömning att kraven kan uppnås och efterlevas sett till det utbud som finns på marknaden. Bedömning är att det är möjligt att klara klimatkraven i dagsläget.

Några förvaltningar inom storstäderna anser att kravnivåerna inte är tillräckligt långtgående för att gå i linje med målen i miljö- och klimatprogrammen och bedömer att de behöver skärpas ytterligare för att ge de bättre förutsättningar att nå målen. Svaret på det är att kraven utgör en generell basnivå och att beställaren alltid kan ställa högre och fler plats- och/eller objektspecifika miljökrav i det enskilda projektet.

En del har tyckt att det är bra att krav på de olika materialen har slagits fast men undrar också om kraven medför extra resurser vid upphandling och för uppföljning. Svaret är ja, att det kan medföra mer krav på resurser och kompetens, vilket gäller för alla krav som tillförs.

Vad gäller, undantag i kustområden och områden som uttryckligen kräver betong av exponeringsklasserna XD1, XD3 samt XS3, har det kommit olika synpunkter på dessa och om inte även XF4 borde vara med. Det var relevant att ha med fotnoten och undantaget tidigare då äldre versioner av AMA Anläggning användes. I och med att standarder för cement och betong utvecklats till att tillåta högre inblandning av andra bindemedel än enbart cement, samt att dessa standarder är implementerade så behövs inte längre ett undantag. Därmed har fotnoten och undantaget tagits bort i slutversionen av kravförslaget.

Det har inkommit att kravnivåerna behöver förtydligas, om det är medelvärde som åsyftas eller om det är absoluta värden. Kravet gäller liksom för övriga material för all använd betong och ska alltså inte tolkas som ett genomsnittskrav.

Frågor på om regelverk kommer godta klimatförbättrad betong steg 2 i kontrakt där sådan betong behöver användas för att uppfylla kraven. Det har beaktats och en justering har gjorts av kravnivån så att klimatförbättrad betong steg 2 kan klara kraven.

Några har påpekat att de gemensamma miljökraven saknar krav och/eller mål avseende cirkularitet av material. Vi är medvetna om detta men generella och uppföljningsbara krav är svårt att ta med för till exempel masshantering. Återanvändning beror av projektets förutsättningar och anges i andra kontraktsdokument och/ eller som platsspecifika krav.

Utöver ovan synpunkter ovan har också några redaktionella synpunkter på text och tabeller inkommit. Dessa har beaktats och redigerats i slutversionen av kravförslaget.

En referens om att kravet på asfaltsmassa baseras på AMA Anläggning och Trafikverkets ändringar och tillägg till AMA Anläggning 23 (TDOK 2023:0125) har lagts till under kravet på Material och varor. För Trafikverket gäller krav på asfaltsmassa enligt Trafikverkets ändringar och tillägg till AMA Anläggning 23 (TDOK 2023:0125). Anpassningar och tillägg med avseende på AMA kan även förekomma hos storstäderna.

Det har påpekats att några typer av asfalt saknas. Det är för att idag är det relativt små till volym och tillgången på EPD begränsad. Ambitionen är att inledningsvis introducera krav på PGJA (därför har de lagts med i tabellen) och vid kommande revideringar ansätta kravnivåer. Kravnivåer kan även tillkomma för massa till TSK (tunnskiktsbeläggning).

Kraven på material och varor är under vidareutveckling och kommer behöva uppdateras framöver. Beställargruppen har för avsikt att göra tätare kompletteringar av kravnivåerna.

Vad gäller redovisningskravet kvarstår kravet på en tredjepartgranskad miljövarudeklaration (EPD) med ett tillägg om att i stället för en sådan kan verifikat användas som tagits fram med ett tredjepartsgranskat verktyg för framtagande av miljövarudeklarationer. Vid begäran ska leverantören kunna precisera underliggande data och kvalitet. Inga synpunkter har inkommit.

I remissförslaget fanns en text om att "datablad" för produkter som byggts in i anläggningen ska biläggas materialförteckningen. Frågor om vad för datablad som åsyftas kom in. Tanken med att datablad var att identifiera produkten med ett produktdatablad som läggs till handlingarna, men meningen har tagits bort igen då man ansåg den inte är nödvändig.