



Datum

2023-10-31

Vår referens

Roger Knutas

Utvecklingssamordnare

Roger.Knutas@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Uppdaterade gemensamma miljökrav för entreprenader TN-2023-2306

Sammanfattning

Sedan i slutet av 1990-talet har Fastighets- och Gatukontoret (dåvarande Gatukontoret) ställt miljökrav vid upphandling av entreprenader i samarbete med Stockholms stad, Göteborgs stad och Trafikverket genom den s.k. Beställargruppen. Den senaste versionen av de gemensamma miljökraven beslutades i december 2017 för att börja gälla 2018 med en automatisk skärpning av kraven 2020.

Sedan 2021 har Beställargruppen genomfört ett omfattande arbete inför revidering av de gemensamma miljökraven genom omvärldsbevakning, seminarier med deltagare från branschorganisationer, entreprenörer och experter, dialogmöten med olika intressenter som maskin-, material- och bränsleleverantörer samt ett remissförfarande med branschen och inom städernas organisationer. Anledning till revidering av kraven är nya omvärldskrav, teknisk utveckling samt anpassning till nationella, regionala och lokala miljö- och klimatmål.

De uppdaterade kraven föreslås gälla från 2024 med kontinuerliga skärpningar över kommande år, bland annat med avseende på klimatkrav för vissa anläggningsmaterial samt krav på andel nollutsläppsfordon för att främja elektrifieringen av entreprenadmaskiner.

Kravförslaget (med kommande kompletteringar av kravnivåer för nollutsläppsfordon och material) ligger i linje med en utmanande men ändå realistisk omställning enligt de mål som finns i Malmös och de andra storstädernas miljö- och klimatprogram.

De gemensamma miljökraven behandlar generella klimat- och miljökrav i entreprenader som går att ställa utifrån en gemensam bas och är tillämpbara i hela Sverige. De gemensamma miljökraven styr framför allt omställningen av fordon, maskiner och bränslen i linje med Malmö stads miljöprogram.

Alla frågor kring klimatomställningen i entreprenader behandlas inte i de Gemensamma miljökraven. Till exempel finns det inte några krav eller riktlinjer kring återanvändning av material och massor då det styrs av lokala regler och riktlinjer i varje kommun. Parallellt med de Gemensamma miljökraven finns andra initiativ, projekt och kravställningar som rör material- och masshantering och lokala förutsättningar för nollutsläppsfordon och som inte behandlas här.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att godkänna förslag till reviderade gemensamma miljökrav i sin helhet (bilaga 1), samt

att uppdra åt FGK att komplettera de gemensamma miljökraven med avseende på tabell 3 (8.1.1) för nollutsläppsfordon samt komplettera tabell 5 (10.1.2) med skärpta klimatkrav för asfalt från 2025 i samarbete med Beställargruppen.

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse TN 231121 - Uppdaterade gemensamma miljökrav för entreprenader
- Bilaga 1 Kravförslag Gemensamma miljökrav för entreprenader(3421560) (0)
- Bilaga 2 Motiv- och konsekvensanalys(3421561) (0)
- Bilaga 3 Jämförelse nu gällande krav och slutligt förslag(3421563) (0)
- Bilaga 4 Sammanfattning remissbemötande(3421565) (0)

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2023-11-21

Beslutet skickas till

[Här skriver du vem beslutet ska skickas till efter att protokollet är justerat, ange funktion eller organisation. Uppgifterna överförs till protokoll och protokollsutdrag. I filen expediera till, på ärendekortet, anger du fullständiga uppgifter som exempelvis e-postadress, som en information till nämndsekreteraren . Om beslutet inte ska expedieras, kan denna text och rubrik tas bort.]

Ärendet

Bakgrund

Sedan slutet av 1990-talet har Malmö stad, tillsammans med Stockholms stad, Göteborgs stad och Trafikverket (dåvarande Vägverket), ställt gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader. Den senaste versionen av de gemensamma miljökraven beslutades av Tekniska nämnden 2017 med en automatisk skärpning av kraven 2020.

Syfte

Det övergripande syftet med de gemensamma miljökraven är inte att utgöra spetskrav utan att lyfta hela branschen för att åstadkomma största möjliga miljönytta på ett kostnadseffektivt sätt vid genomförandet av entreprenader. Storstäderna tillsammans med Trafikverket utgör en dominerande beställare av entreprenader i storleksordningen 65-70 miljarder kronor (2021). Den upphandlade verksamheten har en betydande miljöpåverkan och miljökraven får därför ett mycket stort genomslag. De gemensamma miljökraven gör det också effektivt och tydligt för entreprenadbranschen. De gemensamma miljökraven utgör minimikrav vid entreprenader. Det står varje organisation fritt att ställa strängare krav vid behov.

Revidering av miljökraven

Sedan 2021 har ett omfattande arbete genomförts inför revidering av miljökraven. Det har skett genom branschseminarium med deltagare från branschorganisationer, entreprenörer och beställarkollektivet, dialogmöten med olika intressenter, t ex entreprenörer, material- och bränsleleverantörer, informationsmöten för berörda förvaltningar, bolag och förbund inom

städerna samt ett remissförfarande med branschen och inom städernas organisationer.

Anledningen till revidering av kraven är nya omvärldskrav, t ex nya ISO-standarder, lagkrav och EU-direktiv, teknisk utveckling samt anpassning till nationella, regionala och lokala miljö- och klimatmål.

Krav i förslaget

De uppdaterade kraven (bilaga 1) föreslås gälla från 2024 med kontinuerliga skärpningar över kommande år, bl a i enlighet med redan gällande EU-direktiv kring miljöklasser samt ökade klimatkrav för vissa anläggningsmaterial och nollutsläppsfordon.

Sammantaget har klimatkraven skärpts samt redovisningskraven förenklats. Redovisningskraven är i största möjliga mån utformade för att stickprovskontroller av entreprenader ska kunna göras.

Jämförelse av krav

I Bilaga 2 Motiv- och konsekvensanalysen på sidan 4-8 finns en kortfattad jämförelse mellan förslaget på nya krav och de gällande kraven från 2018 och 2020.

I Bilaga 3 Jämförelse nu gällande krav och slutligt förslag finns en komplett jämförelse.

Remissförfarande

Totalt har drygt 400 synpunkter lämnats in under remissförfarandet. Beställargruppen med representanter från storstäderna och Trafikverket har gemensamt arbetat igenom samtliga synpunkter. Svaren är sammanställda på en generell nivå och återfinns i bilaga 4.

Revideringen av kravförslaget efter remissförfarandet innebär framför allt förtydliganden och ändringar som ger ökad läsbarhet. Mindre redaktionella ändringar i kraven har gjorts.

Konsekvensanalys

Det har inte kunnat påvisas att nu gällande miljökrav, genom sitt successiva införande över flera år, har inneburit någon märkbar fördyring eller minskat antal anbud. Från branschens sida har det i olika sammanhang, t ex workshops, framförts att man upplever det kostnadseffektivt och investeringssäkert att de fyra största anläggningsbeställarna i Sverige har en gemensam kravstandard än att det finns fyra olika kravdokument att uppfylla.

Under framtagande av de uppdaterade kraven har målsättningen varit att hitta det mest kostnadseffektiva sättet att uppnå största möjliga miljö- och klimatnytta genom krav som är tydliga, relevanta och som går att följa upp.

En skärpning av krav relaterade till rening av utsläpp från arbetsmaskiner och fordon är skäligen då den föreslagna utsläppsklassen, Euro 6, har funnits på marknaden sedan 2014 och är i dagsläget väl etablerad i branschen.

I denna uppdatering av kraven har fokus lagts på krav på förnybar andel drivmedel, framdrift i användningen av elektrifierade arbetsmaskiner och fordon samt olika materials klimatpåverkan. Bedömningen är, efter omfattande dialogmöten, att entreprenadbranschen, genom att transparent redovisa kontinuerligt höjda krav, kan förutse och är förberedda för att anpassa sin fordonsflotta för kommande krav.

Risikanalys

Då kraven är framtagna genom workshops och i dialogmöten med branschen och är i samklang med EU:s miljöklasser ser arbetsgruppen inte några stora hinder för kravens genomförande eller rimlighet. Tillgången på hållbara höginblandade biodrivmedel försämrades inte märkbart vid införandet av reduktionsplikten 2018 och ses inte som ett problem inför kravförslagets höjda krav på inblandning då flera nationella produktionsanläggningar för bl. a. HVO planeras/har uppförts samtidigt som reduktionsplikten tillfälligt pausats.

Vägledning för de gemensamma miljökraven

Utöver kraven finns en vägledning med mallar och förklaringar. En uppdaterad vägledning beräknas vara färdig i början av 2024 och kommer att, förutom mallar och förklaringar, bl a innehålla översättningsnycklar för olika kemikaliesystem och räknesystem för energi- och bränsleåtgång.

Nu gällande kravdokument

För ytterligare fördjupning finns nu gällande kravdokument på Trafikverkets branschhemsida (sök på ”miljökrav entreprenader”)

- Nuvarande gemensamma miljökrav
- Nuvarande vägledning

Direktlänk till dokumenten:

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/upphandling/Sa-upphandlar-vi/Forfragningsunderlag/Miljokrav-i-entreprenader/miljokrav-dar-goteborg-malmo-eller-stockholm-ar-kravstallare/>

Ansvariga

[Här kommer namnet på de chefer som i systemet har godkänt ärendet inför nämnd att hämtas in automatiskt. Du behöver bara skriva något under denna rubrik om du INTE kommer att få ärendet godkänt digitalt.]

Ansvariga

Maria Hultin Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör