

Sammanställning av av remissvar och Beställargruppens bemötande

Bilaga 4

Datum: 2023-08-23

Synpunkterna från:

Branschen	Branschen nationellt (Webbinarie)
Sthlm stad	Stockholm stad
Gbg Stad	Göteborgs stad
Malmö Stad	Malmö stad
TRV	Trafikverket

B/S/G/M/TRV	Remissinstans	Delkrav	Framförda synpunkter	Beställargruppens kommentar
Branschen	Peab Asfalt AB	Drivmedel/K	Varför är inte klimatkraven på drivmedel samordnade i tabell 1.8.1 och TRVs krav på andel förnybart 40% från och med 2023? (står under tabellen)	Det är för att enbart Trafikverket har uppdaterat krav från 2023.
Branschen	Peab Asfalt AB (2)	Drivmedel/K	Avsnitt 1.8.1 "klimatkrav på drivmedel": Tidplanen är tuff med hänsyn till tillgång på biodrivmedel. Har TRV/Beställargruppen säkerställt att volymerna kommer att finnas tillgängliga på marknaden? 1.9.1 Redovisningskrav: Se övriga synpunkter.	En utredning/analys har genomförts som ligger till grund för kravnivåerna. Trafikverket har gjort anpassningar av kraven i de delar av landet där tillgången kan vara lägre.
Branschen	Peab Asfalt AB (2)	Arbetsmaskiner	Ålderskraven på arbetsmaskiner driver ett utbyte av maskiner i orimlig ekonomisk takt och motiverar inte att använda resurser miljömässigt effektivt sett till livscykel. Val av bränsle har en större klimatnytta. Remixer borde vara undantaget ålderskrav med anledning av att produktionen är relativt liten i omfattning samt att det inte finns nya maskiner att köpa på marknaden.	Kravens nivå har sett till vad som är rimligt gällande branschens förmåga, förutsättningar och marknadsutbud. Avvägningar har gjorts. De skärpta kraven är avsedda för störstäderna innebär det att det finns en avsättning för äldre maskiner utanför dessa. När ålderskraven utformades framkom inte att denna typ av utrustning behöver hanteras separat. Om det är fler aktörer som kommer med samma synpunkt behöver vi stämma av detta igen.
Branschen	Peab Asfalt AB	Material och varor	1.27.1 "Massor, infästningsdetaljer, varor enbart bestående av naturliga sten och bergmaterial (exempelvis kantsten) och varor Är undantagna kravet." Vad är det för material som innefattas avseende "naturliga sten och bergmaterial"? Önskar förtydligande. Avses t ex jungfrulig bergkross? Vad avses med "naturliga"? Redovisningskrav: Vad avses med datablad? Är det säkerhetsdatablad eller annan specifikation?	Naturliga är sådant som tas direkt från naturen ex. jungfrulig bergkross. Tanken med att datablad var att identifiera produkten med ett produktdatablad som läggs till handlingarna, men meningen tas bort igen.
Branschen	Peab Asfalt AB (2)	Allmänt/Övrigt	I kravförslaget tas ingen/liten hänsyn till resursförbrukning sett ur ett livscykelperspektiv. Den totala miljöpåverkan kan förbättras genom att väga in alternativt såsom återanvändning av asfalt, både genom inblandning av returafsalt i asfaltmassa samt tillverkningstekniker in-situ, exempelvis remixingteknik. De ökade redovisningskraven (generellt) kommer att ställa stora krav på resurser hos entreprenörerna avseende administration och därmed även ökade kostnader.	Återanvändning beror av projektets förutsättningar och anges i andra kontraktsdokument och/ eller som plats-specifika krav. Redovisning behövs precis som för andra krav.
Branschen	Peab Anläggning AB	Förutsättningar och tillämpning	Text om att krav gäller och ska vara uppfyllt under hela entreprenadens genomförande behöver förtydligas: -För kemiska produkter, material och varor bör kravet vara uppfyllt när produkten används alternativt byggs in. Om kraven skärps efter detta men under projektiden kan det inte gälla redan använda/inbyggda produkter? Även förtydliga hur det ska hanteras i slutredovisning. -För drivmedel, fordon och arbetsmaskiner bör kravet vara uppfyllt när maskin/fordon/drivmedel används i entreprenaden? Om kraven skärps efter detta men under entreprenadtiden kan det inte gälla redan använt drivmedel/använda fordon/maskiner? Även förtydliga hur det ska hanteras vid slutredovisning.	Idag står det att använda lätta fordon, tunga fordon och arbetsmaskiner, tillika drivmedel, som berörs av kraven, ska dokumenteras. I övrigt hänvisas till vägledningen. Det står att kravet gäller kemiska produkter som används och material och varor som byggs in. Förteckning ska finnas och ingå i slutdokumentationen.
Branschen	Peab Anläggning AB	Drivmedel	Biogas borde förtydligas på samma sätt som i redovisningsmallen. HVO har förtydligats så det borde även biogas göra. Använd ordet biogas mer då det signalerar förnybart på ett annat sätt än fordonsgas. Förtydliga vad som menas med "Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster." -Vilken typ av transporter menas? Inom arbetsområdet eller ut ur arbetsområdet? Gäller kravet bara transporter av schakt och fyllnadsmassor, ej tex drivmedel till asfaltläggare, vältar och andra fordon/maskiner som inte transporterar schakt- och fyllnadsmassor? -Vilken typ av konsulttjänster menas? Inom arbetsområdet eller utanför arbetsområdet? Gärna ett eller flera exempel. Förtydliga vad som menas med "Kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden, vilket innebär att kravet ökar årligen." -Menas att kravet ska vara uppfyllt det år som drivmedlet tankas i fordonet eller maskinen, eller det år det förbrukas? Har man mobila tankar på arbetsplatsen, räknas då datum för påfyllnad i tank eller påfyllnad från tank till maskin eller datum då drivmedlet förbrukas? Kvitton kommer alltid redovisa datum för påfyllnad/inköp av drivmedel.	Vi avser förtydliga biogas om inte i kraven, så i vägledningen. Mall för redovisning är under uppdatering och ska vara klar i höst. Transporter och tjänster som omfattas av uppdraget, dvs ingår i entreprenaden. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadstyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Kraven inkluderar av entreprenören anlitate underentreprenörer och -leverantörer, deras organisationer och den verksamhet som de bedriver inom ramen för den verksamhet som uppdraget från beställaren gäller. Kravet ökar successivt under kontraktstiden.
Branschen	Peab Anläggning AB	Lätta fordon	Förtydliga vad som menas med "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." -Menas att kraven endast gäller fordon och maskiner som transporterar schakt- och fyllnadsmassor? Inga andra fordon och arbetsmaskiner behöver redovisas? Vilken typ av konsulttjänster menas?	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadstyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen. Krav på konsulttjänster avser de konsulter som används inom arbeten kopplat till planläggning, byggskede och underhåll.

Branschen	Peab Anläggning AB	Tunga fordon	<p>Förtydliga vad som menas med "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."</p> <p>•Menas att kraven endast gäller fordon och maskiner som transporterar schakt- och fyllnadsmassor? Inga andra fordon och arbetsmaskiner behöver redovisas? Vilken typ av konsulttjänster menas?</p> <p>Förtydliga vad som menas med "Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda tunga fordon inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet samt de som medgivits dispens eller inte omfattas av kraven."</p> <p>•Menas att fordon som levererar material och varor till arbetsområdet ska redovisas? Den typen av uppföljning görs inte idag och är väldigt administrativt krävande att få till.</p>	<p>Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.</p> <p>Krav på konsulttjänster avser de konsulter som används inom arbeten kopplat till planläggning, byggskede och underhåll.</p>
Branschen	Peab Anläggning AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Behövs ett snabbt förtydligande över nivåer för tunga fordon / arbetsmaskiner i tabellen, då det är långa ledtider i att få fram sådana. Här behövs stor framförhållning. Alternativt ett datum för när ett sådant krav ska sättas och börja gälla? Kan knappast vara aktuellt för 2024?</p> <p>Många fordon som idag används för persontransport inom projekten är klassade som lätta lastbilar. Kravet riskerar att styra mot tyngre och mer utsläppsdrivande fordon, snarare än elektrifiering, om kraven på lätta lastbilar är väsentligt lägre än för personbilar.</p>	<p>Det arbetas med att ta fram handlingsplan där kravnivåer för tunga fordon och arbetsmaskiner. Kraven kommer ta hänsyn till den långa omställningstiden.</p>
Branschen	Peab Anläggning AB	Material och varor/K	<p>Förtydliga vad som menas med "Kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden."</p> <p>•För kemiska produkter, material och varor bör kravet vara uppfyllt när produkten används alternativt byggs in. Om kraven skärps efter detta men under projektstiden kan det inte gälla redan använda/inbyggda produkter? Även förtydliga hur det ska hanteras i slutredovisning.</p> <p>Förtydligande behövs om hur kemiska produkter, material och varor ska slutredovisas, bla om vilken klassning som ska anges för produkterna med koppling till stycket ovan. Ska klassning redovisas för när produkten användes/byggs in eller klassning vid tidpunkt för slutredovisning fyllas in?</p> <p>Betong/asfalt Kommer regelverk som godtar klimatförbättrad betong steg 2 är vara godkänt av alla beställare i kontrakt där sådan betong behöver användas för att uppfylla kraven?</p> <p>Kan man läsa kraven som att många vanliga betongklasser är undantagna? (fotnot 10 i tabell 1.27.2) Vad kommer kraven då ge för effekt?</p>	<p>Det står att kravet gäller kemiska produkter som används samt material och varor som byggs in. Förteckning ska finnas och ingå i slutdokumentationen. Mallar finns för detta. Detaljfrågor får avgöras i uppdraget/projektet.</p> <p>Vi avser göra en justering så att klimatförbättrad betong steg 2 kan klara kraven.</p> <p>Undantag som anges gälla för betong i vissa miljöer bedöms inte vara nödvändiga och kommer tas bort.</p>
Branschen	Peab Anläggning AB	Allmänt/Övrigt	<p>Önskvärt om även kommunala beställare hanterar kraven i större projekt på samma sätt som Trafikverket, dvs att för projekt över 50Mkr bör samma krav gälla i kommunala upphandlingar som i Trafikverkets upphandlingar exempelvis krav på klimatkalkyl.</p> <p>Viktigt att ev. viten och bonusar kopplade till kraven blir relevanta. Vid för låga nivåer riskerar det att bli lönsamt att bryta mot kraven och då försinner poängen med dem.</p> <p>Viktigt med en enhetlig uppföljning av kraven mellan både olika projekt och olika beställare, så entreprenören vet vad som förväntas gällande uppföljning och redovisning. Idag upplevs stora skillnader mellan projekt och beställare trots likartad kravställning i kontraktet.</p>	<p>Avsikten med kraven är att alla beställare ska samordna kravställning så långt som möjligt, likaså uppföljningen.</p> <p>Bonusar och viten är upp till varje beställare att bestämma om.</p>
Branschen/Sthlm	Marbit AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Kravet på 10% nollutsläppsfordon för lätta lastbilar redan 2024 kommer vara svåruppnått för mindre och mellanstora företag vilket kan ge en snedviden konkurrens.</p> <p>Kravet innebär att alla entreprenörer måste ha plats och möjlighet avseende elkapacitet på sina befintliga etableringar att sätta upp laddstolpar. Äger entreprenören inte sin egen fastighet och mark så är de även beroende av hyresvärdens godkännande.</p> <p>Det kommer också bli svårt för oss och liknande företag som har många underentreprenörer inne, då även de måste ha råd och möjlighet att köpa in sådana bilar och att sätta upp laddstolpar. På löpande ramavtal är det svårt att beräkna hur många och vilken typ av underentreprenörer som behövs så att på förhand veta hur många eldrivna fordon som behövs är omöjligt och därigenom är även kravet svåruppnått.</p> <p>Då lätta lastbilar är en stor investering så anser vi att små och medelstora företag riskerar att få det tufft att hinna med den omställningen ekonomiskt redan till nästa år.</p> <p>För tyngre lätta lastbilar lastade med tunga arbetsmaskiner som exempelvis används vid potthåslagning är det tveksamt om det finns eldrivna alternativ som klarar av att användas en hel arbetsdag med ibland långa körsträckor och användning av saftblandare. Bilarna kommer ju i många fall (främst på löpande kontrakt) att användas till kontrakt/arbeten åt andra beställare och bilarna måste därför klara av att användas till fler än ett ändamål och utan att behöva laddas under arbetsdagen.</p> <p>Ett krav på nollutsläppsfordon för lätta lastbilar behöver skjutas fram några år tills bilar och infrastruktur har kommit längre och alla entreprenörer hinner få en chans att anpassa sig.</p>	<p>Kraven är inledningsvis låga och hänsyn har tagits till marknadens förutsättningar exempelvis har statistik från branschorganisationen Maskinentreprenörerna använts.</p> <p>Kraven omfattar ej tunga fordon och arbetsmaskiner.</p> <p>Trafikverket har en modell där det avrundar neråt, det betyder att det måste finnas 10 lätta lastbilar i entreprenaden för att kravet på 10% ska falla ut. Trafikverket har även gjort anpassningar av vissa krav i de delar av landet där tillgången på laddstationer kan vara lägre.</p>
Branschen	Tuve Bygg AB	Allmänt/Övrigt	<p>Vi handlar en hel del material från utlandet så kraven för transporter kan ställa till det om fordonsflottan utomlands inte uppfyller kraven.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uthyraren av arbetsmaskiner har för lite tid på sig för att ställa om sin maskinpark till godkända maskiner. Snart är det 2024. • Kraven på minskat CO2 utsläpp för betong och stål från och med 2025 ligger för nära i tid. För att industrin kan ställa om, behöver det skapas rätt förutsättningar från regeringens håll så industrin kan ställa om sin produktion (tillgång till mer elektricitet bland annat) 	<p>Kraven är utformade på ett sätt som gör det möjligt för samtliga aktörer inom EU att uppfylla dem.</p> <p>Utsläppsklasserna är ett europeiskt regelverk. Samma krav bör gälla för alla leverantörer oavsett nationstillhörighet. Lika villkor är viktigt för sund konkurrens. Arbetsmaskiner omfattas inte av kraven på nollutsläpp ännu.</p> <p>Trafikverket kommer göra en översyn av klimatkrav på material.</p>
Branschen	DrivkraftSverige/Ebba Tamm	Drivmedel	<p>Synpunkter kopplat till Drivmedelstabellen: Diesel Mk1 är uppdaterad: SS 155435:2022 ED95 uppdateras inom kort. SS EN 15940 publiceras troligen i augusti EN standard för alkylatbensin har just varit ute på omröstning. När den publiceras dras den nationell SS standarden in.</p> <p>Uttrycket rena biodrivmedel brukar inte användas, utan höginblandade biodrivmedel är ett vanligare uttryck. De är inte helt rena biodrivmedel utan för HVO t.ex. är kravet >98% förnybart för att få skattefrihet.</p>	<p>I promemoriern mm används rena och höginblandade biodrivmedel men i Energimyndighetens frågor och svar används enbart höginblandade.</p> <p>Vi avser att hålla kvar vid befintlig skrivelse i nuläget.</p>
Branschen	CRAMO AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>En av de produkter som Cramo hyr ut till entreprenörer som berörs av kravet "nollutsläppsbil", är billiflitar. Dessa billiflitar faller under "lätta lastbilar" där det är krav på 10% nollutsläppsfordon för 2024. Vi vill bara skicka med kommentaren att inom denna produktgrupp finns det i dag inga alternativ som uppfyller kraven på nollutsläpp.</p> <p>Har ni ytterligare frågor är ni välkomna att kontakta Adam Hedebratt adam.hedebratt@cramo.com</p>	<p>Om billiflitar används så får kraven uppfyllas genom andra lätta lastbilar. Förutsatt att en bilyft är en lätt lastbil med en kran/korg fast monterad på flaket. Sannolikt klarar inte dessa fordon kraven på totalvikt (3,5 ton) i elfutförande. Synpunkten medför ingen justering av kraven men viktigt att följa.</p>

Branschen	Svevia AB	Drivmedel/K	<p>Klimatkrav</p> <p>Angående transporter till och från arbetsområdet, är det alla leveranser av material? Det behöver förtydligas. Gäller kravet även ex. lätta lastbilar som kör ut en padda, eller Ahlsell som levererar rördelar? Spelar det någon roll om det är en tung lastbil eller en lätt som utför transporten av material?</p> <p>Redovisning av förbrukade mängder är svårt att få exakt då olika underentreprenörer utför arbete/ timme utan att ha exakt logg på förbrukad mängd för ett visst genomfört arbetsmoment. Hur uppföljning ska ske behöver därför beaktas utifrån svårigheter att fånga relevanta data.</p>	<p>Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen. Detta avgörs av respektive beställare. Här anges ramarna.</p> <p>Redovisning av förbrukade mängder kan vara baserade på både fakturaunderlag och på schabloner och ska kunna verifieras. Det står om det i vägledningen.</p>
Branschen	Svevia AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Kommuner vill att hybridfordon räknas med faktor 0,25, men Trafikverket i sina upphandlingar klassar hybrider med faktor 0,5. Det blir lite förvirrande för branschen. Det vore bra om stora kommuner och Trafikverket kan enas om samma faktor för hybridfordon.</p> <p>De krav som ställs på nollutsläppsfordon och -maskiner är i en takt som inte motsvaras av utbyggnad av laddningsmöjligheter.</p> <p>På en fast etablering (Anläggningsprojekt), så kan man kanske dra ut el som kan ladda maskinerna. Men de som jobbar mest med underhåll och ofta bara är ett skift på varje objekt har inte den möjligheten.</p> <p>Kravet på nollutsläppsfordon fungerar i "storstadsmiljö" med korta körsträckor, men inte i kontrakt med ex. långa inspektionsresor.</p>	<p>Elhybrider kan inte tillgodoräknas för nollutsläppskrav för lätta fordon. Däremot kan laddhybrider räknas som en faktor 0,5. För tunga fordon och arbetsmaskiner har vi aviserat att hybrider kan räknas som 0,25.</p> <p>Laddningsmöjligheter har beaktats och är mer problematiskt utanför storstäderna. Trafikverket kommer att ha anpassningar i kraven utifrån sk. vita fläckar där publik snabbladdning saknas.</p>
Branschen	FRAKTEDJAN AB	-	Ingen synpunkt.	
Branschen	Systra	-	Jag och en kollega har tittat på dokumenten och har inget att tillägga. Vi tycker att det är väldigt bra tillägg och förtydliganden.	
Branschen	Mark & Energibyggarna AB	Förutsättningar och tillämpning	<p>Fråga angående tillvägagångssätt för avsteg.</p> <p>"Beställaren kan medge avsteg från kraven i situationer där en strikt tillämpning av de tekniska kraven, och den miljönöta de ger, inte står i rimlig proportion till de kostnader detta medför."</p> <p>Önskemål om text hur entreprenören gör för att avsteg skall godkännas? Hur ansöker man om avsteg, på byggmöte/startmöte/ i mejl?</p>	<p>Entreprenören får ansöka om dispens. Trafikverket har regler/rutin för detta, se hemsida. I storstäderna får man vända sig till repletive projektledare.</p>
Branschen	Mark & Energibyggarna AB	Miljöplan	<p>Vad gäller grundkravet så behöver ni i text förtydliga om det skall vara ett separat dokument eller om det går att beskriva i en Projektplan (Kvalitet- och miljöplan) med exempelvis tillhörande kontrollplaner. Det är svårt för entreprenören att tyda och framförallt märks detta då beställarens konsulter/byggläsuppföljare skall kontrollera oss. Krav i nya uppdateringen måste gå hand i hand med texter under AFC.224. (och i TDOK 2016:0032)</p> <p>"1.5 Grundkrav Entreprenören ska vid entreprenadens startmöte presentera en skriftlig objektsanpassad miljöplan för beställaren."</p> <p>Konsulter/byggläsuppföljare har ofta svårt att hålla isär dokumenten, därav förtydliga ert krav avseende miljöplan för båda parter skull.</p> <p>Önskemål om förtydliganden:</p> <p>"Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster."</p> <p>Förtydliga konsulttjänster i detta sammanhang, svårt att kontrollera och följa upp annars.</p> <p>"I de fall biodrivmedel används för att uppfylla eventuella klimatkrav måste det, för det aktuella drivmedlet, finnas ett hållbarhetsbesked utfärdat av Energimyndigheten i enlighet med Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen." Är detta ngt som leverantören för drivmedlet tillhandahåller då vi efterfrågar det?</p> <p>Undantag? "För Trafikverket gäller detta krav för investeringsprojekt mindre än 50 mkr samt för underhållsentreprenader oavsett storlek. För krav på investeringsprojekt större än eller lika med 50 mkr (för ytterligare information) se Trafikverkets riktlinje "Klimatkrav i planläggning, byggskede, underhåll och på teknisk godkänt järnvägsmateriel", TDOK 2015:0480." Kravet i sin helhet gäller alltså inte alla Trafikverksentreprenader? Finns det ngt liknade undantag i storstadsregionerna, beroende på kontraktsumma?</p>	<p>Miljöplanen brukar vara separat men kan också vara integrerad i projektplanen (kvalitets- och miljöplan). Vi avser förtydliga detta i vägledningen.</p>
Branschen	Mark & Energibyggarna AB	Drivmedel	<p>Önskemål om förtydliganden:</p> <p>"1.12 Redovisningskrav Använda lätta fordon, som berörs av kraven, ska dokumenteras och vid anmodan kunna redovisas i en förteckning (fordonstyp, märke, modell, registreringsnummer och utsläppsklass (Euroklass) samt drivmedel) enligt i ett av beställaren anvisat format. Förteckningen ska hållas uppdaterad av entreprenören.</p> <p>Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda lätta fordon inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet samt de som medgivits dispens eller inte omfattas av kraven (exempelvis lätta tvåvägsfordon)."</p> <p>Detta redovisningskrav måste förtydligas, tolkning bland konsulter/byggläsuppföljare förekommer. Vår fråga är (och de måste uttryckas i text) om samtliga lätta fordon/personbilar skall inkluderas i kravställning/förteckning? Ex. Alla tjänstemäns och yrkesarbetares personbilar/förmånsbilar som används för transporter till och från jobbet/arbetsområdet?</p>	<p>Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen. Kravet gäller de konsulttjänster som ingår i entreprenaden.</p> <p>Drivmedelsleverantören bör kunna tillhandahålla information om att drivmedel har ett hållbarhetsbesked. Vidare finns det en lista över aktörer med hållbarhetsbesked på Energimyndighetens hemsida.</p> <p>Trafikverket ställer krav på en klimatkalkyl i investeringsåtgärder > 50 mkr, där man räknar på %-reduktion av CO₂e för hela entreprenaden.</p>
Branschen	Mark & Energibyggarna AB	Lätta fordon	<p>Önskemål om förtydliganden:</p> <p>"1.12 Redovisningskrav Använda lätta fordon, som berörs av kraven, ska dokumenteras och vid anmodan kunna redovisas i en förteckning (fordonstyp, märke, modell, registreringsnummer och utsläppsklass (Euroklass) samt drivmedel) enligt i ett av beställaren anvisat format. Förteckningen ska hållas uppdaterad av entreprenören.</p> <p>Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda lätta fordon inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet samt de som medgivits dispens eller inte omfattas av kraven (exempelvis lätta tvåvägsfordon)."</p> <p>Detta redovisningskrav måste förtydligas, tolkning bland konsulter/byggläsuppföljare förekommer. Vår fråga är (och de måste uttryckas i text) om samtliga lätta fordon/personbilar skall inkluderas i kravställning/förteckning? Ex. Alla tjänstemäns och yrkesarbetares personbilar/förmånsbilar som används för transporter till och från jobbet/arbetsområdet?</p>	<p>Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden.</p> <p>Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda lätta fordon inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet samt de som medgivits dispens eller inte omfattas av kraven. Beställaren avgör omfattning beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering.</p> <p>Om yrkesarbetaren använder sitt fordon i tjänsten så omfattas det av kraven. Resor mellan hem och arbetsplats omfattas inte. Vi förtydligar i vägledningen.</p>
Branschen	Mark & Energibyggarna AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Önskemål om förtydliganden:</p> <p>"1.21.1 Krav i upphandlingar som görs från och med 2024 Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA ska uppfylla andel enligt tabell nedan.</p> <p>Trafikverket har krav på andel nollutsläpp personbilar 40 % och andel lätta lastbilar 10 % för 2023. "</p> <p>Lite otydligt om kravet endast gäller i Trafikverksentreprenader eller även i Storstadsregionerna, varför har man isf. lagt till markerad text?</p>	<p>Kravet i tabellen gäller Trafikverket och storstäderna från 2024. Texten är för att visa att Trafikverket redan har ett krav för/från 2023.</p>

Branschen	Mark & Energibyggarna AB	Kemiska produkter	<p>Önskemål om förtydliganden: Enligt grundkrav ska "Entreprenören ansvarar för att kemiska produkter uppfyller kraven nedan innan de används i entreprenaden. Entreprenören ska tillämpa miljöbalkens produktvalsprincip vid val och användning av kemiska produkter: 1. Kemiska produkter ska i första hand klara Trafikverkets kriterier för grupp A. 2. Om det inte är möjligt att uppfylla Trafikverkets kriterier för grupp A får kemiska produkter som klarar kriterierna för grupp B användas.</p> <p>Förtydliga att entreprenader/projekt i Storstadsregionerna skall nyttja Trafikverkets TDOK och system för att granska produkter som skall användas. Annars läser man kravet som att det endast gäller Trafikverketsentreprenader. Om det är så det är tänkt? Lätt att tolka bland konsulter/byggsplatsuppförare/entreprenörer.</p> <p>Produktvalsanalys och farobedömning är Trafikverkets mallar, kopplade till TDOKar – skall dessa även nyttjas i storstadsregionerna?</p> <p>Mer texter för projekt/entreprenader där Beställaren inte är Trafikverket efterfrågas.</p>	<p>Dokumentet i sin helhet gäller för både Trafikverket och storstäderna, förutom där texter anger något annat för Trafikverket. Kravet på kemiska produkter och material och varor utgår från Trafikverkets gruppering, men det finns även en lathund för hur de olika bedömningsystemen hänger ihop, dvs om storstäderna använder tex BVB, Basta osv.</p> <p>Det går bra att använda Trafikverkets mallar om inte annat anges i projektet. Det kan förtydligas i Vägledningen.</p> <p>Trafikverkets kemikaliehanteringssystem är enbart till för TRVs entreprenörer, men det är öppet för alla att användas i produktvalsyfte.</p>
Branschen	Mark & Energibyggarna AB	Material och varor	<p>Samma kommentar/önskemål likt ovan samt: Otydlig numrering under stycket "1.27.2 Klimatkrav på material och varor". Numrering 1-11. ?</p>	<p>Dokumentet i sin helhet gäller för både Trafikverket och storstäderna, förutom där texter anger något annat för Trafikverket. Kravet på kemiska produkter och material och varor utgår från Trafikverkets gruppering, men det finns även en lathund för hur de olika bedömningsystemen hänger ihop, dvs om storstäderna använder tex BVB, Basta osv.</p> <p>Det går bra att använda Trafikverkets mallar om inte annat anges i projektet. Det kan förtydligas i Vägledningen.</p> <p>Trafikverkets kemikaliehanteringssystem är enbart till för Trafikverkets entreprenörer, men det är öppet för alla att användas i produktvalsyfte.</p> <p>Numereringen stämde inte (som påpekades) inte i det jämförande dokumentet mellan befintliga krav och kravförslag. I utkastet är det rubrik 10.1.2.</p>
Branschen	Göteborg energi AB	Kemiska produkter	<p>Skärpta krav: miljöanpassad hydraulolja: Det finns många aktörer som använder de gemensamma miljökraven för entreprenader men dock inte använder Trafikverkets kriterier för bedömning av kemikalier. För oss är texten för omfattande och svåräst. Hänvisning till Trafikverkets egna listor bör läggas i ett separat stycke. Det hade varit önskvärt om det istället hänvisades till de regelverk bedömningen baseras på. På den muntliga presentationen exemplifierades det hade varit önskvärt om det stod med i kravtexten vilka system som omfattas och även att kravnivån framgår direkt i texten (t ex accepteras och rekommenderas för Byggsvarubedömningen). För en entreprenör kan den nuvarande skrivningen samt som i 2018 års version ge upplevelse av spretiga krav. Att särskilja de faktiska kraven från Trafikverkets egna hade gjort det tydligare.</p>	<p>Trafikverkets gruppering och kriterier baseras på BASTAs kriterier. Sedan finns det redan en hänvisning till en översättningsnyckel för de som använder sig av andra system såsom BVB, Sunda Hus etc. Mer om detta finns i vägledningen.</p>
Branschen	Göteborg energi AB	Allmänt/Övrigt	<p>De gemensamma miljökraven saknar krav och/eller mål avseende cirkularitet av material. På sidan "Miljökraven vill åstadkomma" hade t.ex. följande kunnat läggas till: Minskad miljö- och klimatpåverkan genom ökad cirkularitet av material, alternativt ökad återanvändning och återvinning av material.</p> <p>Detta är relevant inte minst avseende schaktmassor, och här borde entreprenörerna kunna spela en viktig roll. <i>OBS bild från Presentationen! (ej kravdokument)</i></p>	<p>Masshantering och återanvändning beror av projektets förutsättningar och anges i andra kontraktsskildokument och/eller som plattspecifika krav.</p>
Branschen	Skanska Sverige AB	Drivmedel	<p>Är acceptans av MK3 diesel en försämring? Varför denna ändring? Finns en konsekvensanalys för miljö och klimat av den här förändringen?</p>	<p>Det har tidigare varit förbjudet att använda MK3 vilket inte längre bedöms som relevant. Skillnaderna mellan Mk1 och Mk3 är relativt små och med ökade krav på fordonen utsläppsklass (dvs Euro 6/IV) är skillnaden i avgasutsläpp små. Förändringen möjliggör användandet av MK3, det är inget krav på att Mk3 måste användas.</p> <p>Se Regeringsuppdrag att belysa skillnader i hälso- och miljöpåverkan av att använda diesel av miljöklass 1 och miljöklass 3 (Trafikverket publikation 2012:178).</p>
Branschen	Skanska Sverige AB	Drivmedel/K	<p>Tillämpa miljöbonus som ex. " Trafikkontorets anvisning för miljöbonus i trafikkontorets entreprenader" 2022-04-14. https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/Trafikkontorets-anvisning-for-miljonus-i-trafikkontorets-entreprenader_2022-04.pdf</p>	<p>Det är upp till varje beställare att bestämma om bonus.</p>
Branschen	Skanska Sverige AB	Tunga fordon	<p>Tillämpa miljöbonus som ex. " Trafikkontorets anvisning för miljöbonus i trafikkontorets entreprenader" 2022-04-14. https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/Trafikkontorets-anvisning-for-miljonus-i-trafikkontorets-entreprenader_2022-04.pdf</p>	<p>Det är upp till varje beställare att bestämma om bonus.</p>
Branschen	Skanska Sverige AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Tillämpa miljöbonus som ex. " Trafikkontorets anvisning för miljöbonus i trafikkontorets entreprenader" 2022-04-14. https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/Trafikkontorets-anvisning-for-miljonus-i-trafikkontorets-entreprenader_2022-04.pdf</p>	<p>Det är upp till varje beställare att bestämma om bonus.</p>
Branschen	Skanska Sverige AB	Material och varor/K	<p>Klimatkrav på material och varor: Vi anser att betongpålar bör inkluderas i de material som har krav på EPD. Betong/asfalt: Vi anser att kravet på <0,62 kg CO2e/kg cement bör tas bort i sin helhet. Kravställningen bör istället sättas på betongen och variera beroende på vilket användningsområde betongen har samt vilken hållfasthetsklass, exponeringsklass etc. som krävs. Branschföreningen Svensk Betong har tagit fram en vägledning för Klimatförbättrad betong. https://www.svenskbetong.se/component/edocman/?task=document.viewdoc&id=60&Itemid=1 I denna vägledning finns fyra nivåer för klimatförbättrade produkter, de varierar med användningsområde, exponeringsklass, hållfasthetsklass samt vctekv. Vi anser att kravställningen bör baseras på Svensk Betongs vägledning Klimatförbättrad betong, förslagsvis nivå 2 till 2025, (tabell 1, sid 16). För högre nivåer kan kraven innebära att standarder så som AMA och SS13 7003 frångås. För att en kravställning på högre nivåer skulle vara möjlig krävs det att beställaren frånskriver sig dessa standarder och tillåter lägre cementklinkermängder (idag krav på >65 %) än dagens SS137003 tabell 9, dvs att man kan leverera på funktionskrav godkänd karbonatiserad frysprovning. Beläggning/asfalt: Kraven är för lågt ställda.</p>	<p>Införandet av klimatkrav material är en harmonisering med Trafikverkets krav som har funnits sedan några år tillbaka. Det har startats upp en vidareutveckling av betongkraven.</p> <p>Grundkraven (2024) för asfalt är medvetet tillåtande. Det görs för att fånga såväl stora som små leverantörer i förändringsarbetet och i större delen av landet.</p>
Branschen	Skanska Sverige AB	Definitioner	<p>" Trafikkontorets anvisning för miljöbonus i trafikkontorets entreprenader" 2022-04-14. https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/Trafikkontorets-anvisning-for-miljonus-i-trafikkontorets-entreprenader_2022-04.pdf</p> <p>Svensk Betongs vägledning Klimatförbättrad betong: https://www.svenskbetong.se/component/edocman/?task=document.viewdoc&id=60&Itemid=1</p>	<p>Inget som vi lägger med som definition.</p>

Branschen	Skanska Sverige AB	Allmänt/Övrigt	<p>Vi anser att uppföljning är viktigt och avgörande för kravens verkan. Entreprenörer som följer kraven ska inte riskera att förlora konkurrenskraft. Det behöver vara tydligt vilka incitament/viten som kommer med kraven.</p> <p>För att driva branschen mot minskade utsläpp är det viktigt med tydliga och förutsägbara krav samt att kostnadstäckning ges för merkostnader.</p> <p>Exempelvis kan upphandlingar som innehåller incitament för elektrifiering driva snabb utveckling av utsläppsfria transporter. Grundkrav kan kompletteras med option som medger tilläggsersättning vid exempelvis användande av utsläppsfria tunga transporter. Detta ger förutsägbar efterfrågan av utsläppsfria transporter vilket i sin tur innebär att såväl åkerier som entreprenörer kommer att öka omställningstakten och investera i dessa fordon. Ett tillägg på i storleksordningen 10-15% kan i dagsläget täcka merkostnad för elektriska transporter i många anläggningsprojekt redan idag.</p> <p>När det gäller utsläppsfria anläggningsmaskiner är utbudet och tillgången på den svenska marknaden i flera led beroende av långsiktig och förutsägbar efterfrågan och kravställande. Det är därför viktigt att redan idag skapa efterfrågan och incitament att investera även i utsläppsfria anläggningsmaskiner, för att driva utvecklingen och successivt kunna ställa krav även där.</p> <p>Vi anser att kraven behöver revideras oftare. Utvecklingen går fort i vissa fält, speciellt avseende klimatpåverkan och elektrifiering.</p>	<p>Kraven förutsätter en uppföljning av beställaren, och hur det görs är upp till beställaren att bestämma om, likväl om viten.</p> <p>De utvecklade kraven som tagits fram för nollutsläpp och förnybart har ambitionen att vara långsiktiga för att underlätta för branschen. Samtidigt ser vi att det är svårt att förutspå utvecklingen på området och att kraven behöver därmed ses över regelbundet.</p>
Branschen	ME – Maskinentreprenörerna Sverige AB	Miljöplan	<p>1.5 Grundkrav - förtydliga att miljöplanen inte behöver skickas med i anbudet utan ska finnas tillgängliga först till startmötet. Det minskar antal dokument som behöver förberedas och bifogas i anbudet, vilket underlättar för både beställare och anbudsgivare.</p> <p>1.5.4 om redovisning av en "extra" klimatåtgärd gäller inte för Trafikverket. Vi anser att denna punkt ska utgå helt (dvs även tas bort för storstadskommunerna). Risken är att ett godtyckligt krav leder till spekulationer i anbudet och skapar osund konkurrens.</p> <p>1.6 nämner redovisning av miljöplanen vid byggstart, men det borde vara vid startmötet (dvs lika som under punkt 1.5).</p> <p>1.6.1 utgår till följd av resonemanget i punkt 1.5.4 ovan.</p>	<p>Det står inte att miljöplanen ska skickas med i anbudet då det kan bero på typ av upphandling.</p> <p>Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.</p> <p>Miljöplanen ska presenteras på startmötet och uppfylla ställda krav och hålla tillräcklig kvalitet i samråd med beställaren (vilket i praktiken innebär att den ska vara granskad och godtagen) innan arbetet påbörjas. Byggstart borttaget.</p>
Branschen	ME – Maskinentreprenörerna Sverige AB	Drivmedel/K	<p>1.8.1 Förtydliga att höginblandade och rena biodrivmedel utanför reduktionsplikten är t ex HVO100, eftersom det i närtid kommer vara det mest använda biodrivmedlet i fordon och arbetsmaskiner. Hållbarhetsbesked från Energimyndigheten kan vara relevant i stora projekt, men för den enskilda maskinentreprenören borde det vara tillräckligt med Miljöinformation från drivmedelsleverantören.</p>	<p>Förtydliganden om att HVO 100 (eller 98+) är ett höginblandat biodrivmedel kan göras i vägledningen och/eller i Frågor&Svar på hemsidan.. Energimyndigheten har lista över aktörer med hållbarhetsbesked. Miljöinformation är inte tillräcklig som verifierat.</p>
Branschen	ME – Maskinentreprenörerna Sverige AB	Lätta fordon	<p>1.11.1 Texten "kraven ska tillämpas på..." kan inte omfatta arbetsmaskiner eftersom de inte Euroklassas enligt avgasnormer för lätta fordon. Ta bort ordet arbetsmaskiner på 2 ställen. Vi föreslår att kraven tillämpas på gruppen "motorfordon" (lag 2001:559).</p>	<p>Grundkraven förändras på två av varandra oberoende sätt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lätta fordon ska uppfylla Euro 6 2. Vad kraven omfattas har förtydligats. <p>Givetvis ska inte Euro 6 tillämpas på arbetsmaskiner.</p>
Branschen	ME – Maskinentreprenörerna Sverige AB	Tunga fordon	<p>1.14.2 Texten "kraven ska tillämpas på..." kan inte omfatta arbetsmaskiner eftersom de inte Euroklassas enligt avgasnormer för tunga fordon. Ta bort ordet arbetsmaskiner på 2 ställen. Vi föreslår att kraven tillämpas på gruppen "motorfordon" (lag 2001:559).</p>	<p>Grundkraven förändras på två av varandra oberoende sätt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tunga fordon ska uppfylla Euro VI 2. Vad kraven omfattas har förtydligats. <p>Givetvis ska inte Euro VI tillämpas på arbetsmaskiner.</p> <p>Det finns ett eget avsnitt för krav på arbetsmaskiner, "7 Arbetsmaskiner".</p>
Branschen	ME – Maskinentreprenörerna Sverige AB	Arbetsmaskiner	<p>Allt för hårda ålderskrav (skärpta krav i känsliga områden) kan medföra resursbrist vid perioder av hög arbetsbelastning, t ex snöröjning.</p>	<p>Detta är inte någon förändring mot befintliga krav. Vi har inte fått in information om att kraven inte fungerat i en sådan omfattning att en revidering är aktuell.</p>
Branschen	ME – Maskinentreprenörerna Sverige AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Maskinentreprenörerna är gärna delaktiga i att ta fram kravnivåerna för nollutsläpps-arbetsmaskiner. Viktigt att förtydliga hur kraven i tabellerna 1.8.1 "andel förnybart drivmedel" och tabell 1.21.1 "andel nollutsläppsfordon" ska förhålla sig till varandra. Ska energin som går till nollutsläppsfordon räknas med i andel förnybart drivmedel?</p>	<p>Det finns ett bakomliggande tänk mellan drivmedelskrav och fordonskrav (se vägledning). Elen som används i nollutsläppsfordon kan också bidra till att uppfylla kravet om förnybart (se mall).</p> <p>Dialog har förts med ME i framtagande av kraven. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör omfattningen där transporter av schakt- och fyllnadsmassor oftast är de mest frekventa och betydande. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen.</p> <p>Betongkraven är under utveckling. Krav på betong förordas.</p> <p>Vi avser göra en justering så att klimatförbättrad betong steg 2 kan klara kraven.</p>
Branschen	ME – Maskinentreprenörerna Sverige AB	Allmänt/Övrigt	<p>På många ställen i dokumentet står det att "Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor." Vad avses med den formuleringen?</p>	<p>Dialog har förts med ME i framtagande av kraven. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör omfattningen där transporter av schakt- och fyllnadsmassor oftast är de mest frekventa och betydande. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen.</p> <p>Betongkraven är under utveckling. Krav på betong förordas.</p> <p>Vi avser göra en justering så att klimatförbättrad betong steg 2 kan klara kraven.</p>
Branschen	Heidelberg Materials Cement Sverige AB	Material och varor/K	<p>Det står "≤ 0,62 kg CO2e/kg cement"</p> <p>Jag vill göra er uppmärksamma på att formellt brukar "cement" tolkas som cement i enlighet EN 197-1 vilket bland annat ger krav på AVCP System 1+ enligt Byggproduktförordningen. I betongstandarderna skiljer man därför på cement resp bindemedel. Ett bindemedel är ett vidare begrepp vilket förutom cement (enligt EN 197-1) även inkluderar att betongtillverkarna själva tilläts blanda ut med tillsatsmaterial såsom granulerad masugnslagg, flygaska etc. Skillnaden ligger i hur det kvalitetssäkras. Därför är det bättre att ni skriver "≤ 0,62 kg CO2e/kg bindemedel" för det är väl det ni avser förutsätter jag.</p>	<p>Varje beställare avgör hur kravställandet och uppföljningen ska ske. Kraven läggs in i AF-mallar och/eller som bilaga i upphandlingar.</p> <p>Gällande avsteg och dispenser, se vägledning. Absoluta tal kan inte anges då entreprenader skiljer sig åt och det är upp till varje beställaren att fatta sina beslut efter egna underlag.</p>
Branschen	BioDriv Öst	Förutsättningar och tillämpning	<p>Vi ser mycket positivt på att Beställargruppen i inledningen anger att dessa miljökrav ska gälla i alla entreprenadupphandlingar som gruppens organisationer gör. Det ger en tydlig signal till marknaden att leverantörer successivt behöver ställa om till fordon, arbetsmaskiner och drivmedel med mindre klimat- och miljöpåverkan om de vill vara leverantörer till någon av Beställargruppens organisationer. Denna omställningseffekt kommer sannolikt också att spilla över på marknaden i andra delar av landet och därmed underlätta för andra både offentliga och privata beställare runt om i landet att kunna ställa liknande offensiva miljökrav i entreprenadupphandlingar.</p> <p>Samtidigt undrar vi hur Beställargruppens respektive organisationer ska säkerställa att säkerställa att kraven faktiskt ställs och inte minst följs upp i samtliga upphandlingar. Detta eftersom det i det urval av upphandlingar som EcoLoop tog upp i sin utvärdering visade det sig att krav på drivmedel inte ställts i en upphandling, samt att det i många upphandlingar saknats en god uppföljning från beställarsidan. Vi vill således understryka vikten av att de gemensamma miljökraven faktiskt tillämpas och följs upp i respektive organisation.</p> <p>I både befintliga och förslag till nya krav finns en formulering om att beställaren kan medge avsteg från kraven ifall miljönyttan inte står i rimlig proportion till de kostnader de medför. I den vägledning som hör till kraven finns några exempel på situationer där dispens/avsteg kan medges. Det kan dock fortfarande efter att ha läst dessa exempel vara svårt att avgöra hur stor kostnad i förhållande till miljönytta som är OK för att medge avsteg. När vägledningen inte är mer konkret öppnar det för subjektiva bedömningar, som kan variera mycket från fall till fall. Det skulle nog underlätta för både beställare och utförare ifall det fanns några tumregler eller liknande att förhålla sig till, exempelvis att det kan vara OK att medge avsteg för en maskin som används färre än x timmar, ett fordon kör mindre än x mil, eller ifall kostnaden för att uppfylla avtalet ökar med x %. Detta skulle nog kunna göra att bedömningen för när det är OK att göra avsteg kan bli något mindre subjektivt.</p>	<p>Varje beställare avgör hur kravställandet och uppföljningen ska ske. Kraven läggs in i AF-mallar och/eller som bilaga i upphandlingar.</p> <p>Gällande avsteg och dispenser, se vägledning. Absoluta tal kan inte anges då entreprenader skiljer sig åt och det är upp till varje beställaren att fatta sina beslut efter egna underlag.</p>

Branschen	BioDriv Öst	Drivmedel/K	<p>Vi ser mycket positivt på att kraven på andel förnybart drivmedel endast gäller drivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten. Det säkerställer en viss klimatnytta, som inte är beroende av reduktionspliktens framtida nivåer. Det gör även att kraven ligger i linje med den kravställning på förnybara drivmedel som finns i BioDriv Öst upphandlingsvägledning, som tillämpas av ett flertal kommuner och regioner i östra Mellansverige, men även på andra håll i landet.</p> <p>Vi ser också mycket positivt på att kraven på andelen förnybart drivmedel höjs successivt över tid. Att presentera en tabell för vilken andel förnybart drivmedel som ska gälla år för år ger också utförarna den förutsägbarhet de behöver för att ställa om till fossilfrihet.</p> <p>Vi tolkar meningen "Kravet avser genomförandeåret oavsett tidpunkt för kontraktet" som att ett kontrakt som startar exempelvis 2024 och sträcker sig till 2028 behöver utföras med minst 50 % förnybart drivmedel 2024-25, för att sedan under 2026-27 utföras med minst 70 % förnybart drivmedel och 2028 med minst 90 % förnybart drivmedel. Om detta är avsikten så kan det kanske vara läge att formulera meningen så här i stället, för att undvika eventuella feltolkningar av hur kravet gäller över tid: "Kravet avser genomförandeåret, oavsett tidpunkt för kontraktstart."</p> <p>Det är också bra att ni tagit höjd för att förändringar av kravet kan ske ifall höginblandade och rena biodrivmedel genom lagändring kommer att börja omfattas av reduktionsplikten.</p>	<p>Varje beställare avgör hur uppföljningen ska ske. Trafikverket och storstäderna gör uppföljningar idag. Detta är viktigt och det är troligt att dessa även kommer att öka för att säkerställa efterlevnaden.</p> <p>Vi beaktar en omformulering.</p>
Branschen	BioDriv Öst	Drivmedel/K	<p>Redovisningskrav</p> <p>Vi undrar vilken redovisningsmall som Beställargruppens organisationer kommer att använda för att följa upp kraven, samt ifall den mallen kommer att uppdateras i samband med att de nya miljökraven börjar gälla? Den mall vi hittar på Trafikverkets hemsida ligger under rubriken "Miljökrav där Stockholm, Göteborg eller Malmö är beställare": https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ff71d52c21574cf099f38ca0a5f686c8/mall_redovisning_drivmedel_2019_skyddad.xlsx</p> <p>Vi på BioDriv Öst har tagit fram en liknande mall, där leverantörer kan fylla i både fordon och drivmedel i samma mall och där andel förnybart drivmedel som inte omfattas av reduktionsplikt enkelt kan följas upp. https://biodrivost.se/Publikationer/Upphandling/Details/2952 (Excel-mallen Leverantör). Mallen uppdateras årligen med hänsyn till ev justeringar i reduktionsplikt och förnybart innehåll i olika förnybara drivmedel. Ett par skillnader i våra respektive mallar är att vi har annorlunda uppräkningsfaktorer för några av drivmedlen. Bland annat tillämpar vi uppräkningsfaktor 0,8 för E85, 0,95 för ED95, 0,96 för gasformig fordonsgas och 0,65 för flytande fordonsgas och 1,5 för vätsgas från förnybara källor – baserat på förnybart innehåll samt energieffektivitet för respektive drivmedel. Vi kommer under året att uppdatera vår mall med en filik för redovisning av arbetsmaskiner.</p> <p>Vi tror det skulle finnas en stor poäng med att leverantörer runt om i landet inom entreprenad/transportbranschen i så stor utsträckning som möjligt möter samma/liknande mallar för uppföljning. Vi på BioDriv Öst skulle därför gärna samverka med er i Beställargruppen kring utformning av uppföljningsmall. Om ni är intresserade av det, hör i så fall gärna av er till oss för att diskutera hur vi kan samverka kring detta!</p>	<p>Det finns två mallar idag, en för Trafikverket och en för storstäderna.</p> <p>Vi tar gärna inspel och ser på mallen.</p>
Branschen	BioDriv Öst	Lätta fordon	<p>Vi välkomnar att ni skärper kraven från Euro 5 eller senare till Euro 6 eller senare.</p> <p>Vi noterar att kraven på CO2-utsläpp uttryckta i g/km är slopade. Det kan förvisso innebära att större och mer energiförbrukande fordon än nödvändigt används. Men givet de skarpa och offensiva miljökraven på andel förnybart drivmedel och "nollutsläppsfordon/maskiner/TSA" anser vi det fullt rimligt att inte tillämpa några krav på CO2-utsläpp i g/km på lätta fordon. Det förenklar även för leverantörerna, samt i samband med uppföljning, att inte behöva följa upp detta.</p>	
Branschen	BioDriv Öst	Tunga fordon	<p>Vi välkomnar att ni skärper kraven från Euro V eller senare till Euro VI eller senare.</p>	
Branschen	BioDriv Öst	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Vi ser mycket positivt på att tillämpa kravställning som innebär att utförarna behöver ha en viss andel fordon och arbetsmaskiner med låg klimat- och miljöpåverkan.</p> <p>Vi anser också att de andelar som har satts som förslag för personbilar respektive lätta lastbilar för 2023-2030 ser rimliga ut.</p>	
Branschen	BioDriv Öst	Allmänt/Övrigt	<p>Se all text i enkät</p> <p>Vi tycker dessa förslag till uppdaterade miljökrav i all väsentligt är väldigt bra, att stora offentliga beställare som Trafikverket, Stockholms stad, Göteborgs stad och Malmö stad ställer skarpa miljökrav är en viktig förutsättning för att kunna ställa om branschen till fossilfrihet!</p>	
Branschen	Bellmans Åkeri	Förutsättningar och tillämpning	<p>En grundförutsättning för att få till allt vad som har med rapportering och dokumentering att göra är från beställare i alla led gemensamt tar fram någon form av "system" så att denna hantering blir likställd eller åtminstone att vi som leverantörer och rapporterande del får en möjlighet att från "våra" system och mallar kunna migrera in vår befintliga data utan ytterligare handpåläggning. Samt ur de krav som ställs ligger i nivå med det som kan antas som rimligt att få fram/ha koll på.</p> <p>Om inte "branschen" lyckas med detta så kommer inte leverantörskedjan i slutändan ha ekonomisk möjlighet att tillgodose alla kommande krav utan någon form av vettig ersättning.</p> <p>Som ett förslag ifall det tar tid att få fram en för branschen etablerad gemensam arbetsform, så kan det var av vikt att ha en möjlighet att separat prissätta eller att det finns en fast procentuell avsett kostnad/peng i kommande kontrakt för att verka som möjliggörare/kvalitetsäkrare att detta väl så viktiga arbete/dokumentering blir gjort. Och en ytterligare vinning med ett sådant tillägg är att det kanske inte genas alltför mycket och att det i sig blir en konkurrensfördel, som i sig är mycket negativt till oss som gör det som "ska" göras.</p>	<p>Vi beaktar detta, även om det inte kommer med i kraven. En möjlighet är att leveransplaner ses över så att de inkluderar redovisande dokument. Entreprenören ska ändå kunna redovisas sin dokumentation under entreprenadens gång och beställarens ska kunna göra stickprovskontroller.</p> <p>Trafikverket jobbar med ett projekt ELSA/BEast som kommer möjliggöra digital rapportering av miljödata.</p>
Branschen	Bellmans Åkeri	Systematiskt miljöarbete	<p>Certifiering bör/ska vara krav.</p>	<p>Vi har inget krav på certifiering, däremot har vi nu med att om entreprenören har ett tredjeparts certifierat miljöledningssystem som omfattar den del av verksamheten som utför arbeten enligt kontraktet så uppfylls kraven.</p>
Branschen	Bellmans Åkeri	Drivmedel/K	<p>Här måste det säkerställas att infrastruktur och tillgång finns på plats och är etablerat över en hel region innan det blir någorlunda görbart, både ur ett logistiskt hållbart samt ekonomiskt perspektiv</p>	<p>Klimatkravet som sådant har funnits förut, och det har inte inkommit någon återkoppling om att infrastruktur eller tillgång varit ett problem.</p> <p>Vi ser också att infrastrukturen gällande el är under utbyggnad och tillgången på hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel ökar. Trafikverket har gjort anpassningar av vissa krav i de delar av landet där tillgången på förnybart och laddinfrastruktur kan vara lägre.</p> <p>Vid utformning av kraven har marknadens mognadsgrad varit ett viktigt kriterium.</p> <p>Kravens nivå har sett till vad som är rimligt gällande branschens förmåga, förutsättningar och marknadsutbud. Avvägningar har gjorts.</p>
Branschen	Bellmans Åkeri	Lätta och tunga fordon, Arbetsmaskiner	<p>Här bör det för det första vara så att marknaden är mogen gällande utveckling och tillgång på de fordon och maskiner som "ska" användas samt att det finns en rimlig ekonomisk grund för inköp samt den ekonomiska förmågan. Innan detta är i rimliga proportioner så måste dessa krav flyttas framåt och inte redan från 2024 höjas/kravställas. (2024 – 50%)</p>	

Branschen	Bellmans Åkeri	Allmänt/Övrigt	<p>Bra att jobba utifrån att ta fram "regionella" krav för att verka i förutsättningskapande syftet, detta så att inte det ska var mer lönsamt att inte leva upp till redan nu ställda och framtiden kommande krav. Samt för att det ska vara likställt och ekonomiskt försvarbart samt planerbart att leva upp till dessa krav.</p> <p>Gå inte för många steg framåt vad gäller viljor och krav innan förutsättningar för genomförande och efterlevnad finns på plats. Detta skapar ej konkurrensmässiga, ur både tillgång på resurser samt ekonomiska villkor för leverantörssidan att leva efter.</p> <p>När det blir dags att införa nya krav, så bör det göras i utpekade och prioriterade projekt som en start för att sedan succesivt införas.</p>	<p>Kravens nivå har sett till vad som är rimligt gällande branschens förmåga, förutsättningar och marknadsutbud. Avvägningar har gjorts.</p> <p>Trappor har därför införts för både drivmedelskrav och nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA. Kraven på nollutsläpp omfattar än så länge enbart lätta fordon.</p>
Branschen	NCC	Förutsättningar och tillämpning	<p>Det behöver finnas ett ekonomiskt incitament som står i paritet till de ökade kostnader som de efterfrågade åtgärderna innebär.</p> <p>För större projekt är det lämpligt att ställa funktionskrav i likhet med hur Trafikverket ställer krav i stora projekt, istället för detaljkrav.</p> <p>En välkommen approach är att man även öppnar upp för att skapa ekonomiska incitament för att minska klimatpåverkan mer än den kravsatta nivån.</p> <p>Bra att om det finns ett miljöledningssystem som omfattar verksamheten så uppfylls kraven.</p>	<p>Det är upp till varje beställare att bestämma om bonus, eller andra ekonomiska incitament.</p> <p>Att ställa funktionskrav blir ännu mer komplex och kräver mer uppföljning.</p>
Branschen	NCC	Systematiskt miljöarbete		
Branschen	NCC	Miljöplan	<p>Kravet inom 1,5 är oprecist och behöver förtydligas.</p>	<p>Att miljöplanen ska kommuniceras och implementeras är ett viktigt faktum för efterlevnad av kraven. Vägledningen förklarar detta.</p>
Branschen	NCC	Drivmedel/K	<p>Kravet på förnybart drivmedel är helt rätt men det finns exempelvis svårighet hur man skall hantera det faktum vi idag kan ha maskiner som ibland kör med fossil drivmedel och ibland fossilfritt att de kan behöva tömma tanken innan de kör in till projekt med krav på fossilfrihet.</p> <p>För redovisningen ser vi att man behöver lyfta in den utvecklingen som just nu pågår inom BEast 4.0, Peppol och ELSA. Manuell hantering av data är kostnadsdrivande och kan innebära brist i spårbarhet och kvalitet. Genom digital hantering av data säkras vi en god uppföljning av kraven samt minskar risken för oseriösa aktörer.</p>	<p>Vi får utgå från att tanken är tom, det blir annars en detaljstyrning.</p> <p>Vi utgår från att man på sikt ska kunna samla ihop data mer digitalt och automatiskt.</p>
Branschen	NCC	Lätta fordon	<p>Det behöver vara tydligt hur dokumentationen av fordon ska göras. Eftersom fordonlistorna används för verifiering behöver det vara tydligt när ett fordon skall listas in i en fordonlista och inte. Exempelvis hur man ska hantera fordon som är i projektet under kortade tid (exempelvis 1 dag).</p>	<p>Använda lätta fordon och arbetsmaskiner, som berörs av kraven, ska dokumenteras och kunna redovisas i en förteckning. Förteckningen ska hållas uppdaterad av entreprenören.</p> <p>Undantag och avsteg beror på beställare och projekt.</p> <p>Generellt finns ingen differentiering på hur många timmar ett fordon användas för att omfattas av kraven. Om fordonet omfattas enligt definitionen så ska de uppfylla kraven.</p> <p>I vissa mycket stora projekt kan det förekomma att beställaren har infört en minsta driftstid då det inte är rimligt att alla fordon/arbetsmaskiner bokförs.</p>
Branschen	NCC	Tunga fordon	<p>På samma sätt som för lätta fordon, så behöver det vara tydligt hur dokumentationen ska göras.</p>	<p>Använda lätta fordon och arbetsmaskiner, som berörs av kraven, ska dokumenteras och kunna redovisas i en förteckning. Förteckningen ska hållas uppdaterad av entreprenören.</p> <p>Undantag och avsteg beror på beställare och projekt.</p>
Branschen	NCC	Arbetsmaskiner	<p>På samma sätt som för lätta fordon, så behöver det vara tydligt hur dokumentationen ska göras.</p>	<p>Använda lätta fordon och arbetsmaskiner, som berörs av kraven, ska dokumenteras och kunna redovisas i en förteckning. Förteckningen ska hållas uppdaterad av entreprenören.</p> <p>Undantag och avsteg beror på beställare och projekt.</p>
Branschen	NCC	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Innan man ställer krav på elektrifiering i ett projekt bör beställaren ha gjort en analys över om det är lämpligt att i detta projekt ställa krav på elektrifiering. Faktorer såsom tillgång på el, vilken strömstyrka som finns tillgänglig mm behöver utredas.</p> <p>Även entreprenören måste tillhandahållas tillräcklig information och tid för att i anbudsskedet kunna bedöma möjligheten och förbereda för att elektrifiera projektet. Hänsyn behöver tas till tid för processer som ligger utanför entreprenörens rådighet, exempelvis tider för att etablera elförsörjning. Detta behov har lyfts fram inom anläggningsforums projekt Kravställning för fossilfria byggarbetsplatser där Trafikverket medverkat (Skiss rapport 20220111 (trafikverket.se))</p> <p>Bra om beställaren ställer krav på elektrifiering på ett sätt som driver branschen att elektrifiera de maskiner och fordon där energianvändningen är störst och där dagens kravställning inte har lett till någon omställning hittills. Ett förslag är att ha specifika krav för gruppen fordon och större arbetsmaskiner då dessa vanligtvis har bränslemotorer idag. Här går dessutom utvecklingen trögt och omställningen till elektrifiering av dessa kommer kräva stora förändringar i projektet, så som att använda energilager. Risken finns annars att kraven inte ger den utveckling som önskas och branschen skjuter den "svåra" omställningen på framtiden. Till exempel är det synd om en entreprenör som satsar på att använda elektriska grävmaskiner likställs med en annan entreprenör som hyr in elektriska vibbomslifvar. Elektriska lifvar är betydligt enklare att hitta och använda jämfört med en grävmaskin. Framför allt ser kostnadsbilden för maskiner och el-infrastruktur helt olika ut.</p> <p>Beställaren måste ställa krav på elektrifiering på ett sätt som gör det möjligt att följa upp projekten och med en metod där det går att bevisa när entreprenörer inte klarat kravet på elektrifiering. Här ser vi att digitalisering är en nyckel. Att följa upp kraven med hjälp av fordons- och maskinlistor kan vara vanskligt av flera skäl:</p> <p>1) Alla maskiner och fordon är inte med på listorna, exempelvis att det står i AF att maskiner och fordon som är inne i projektet under 100 h inte ska vara med på listan. Finns det inte en risk att entreprenörer</p>	<p>Analys har gjorts, och beställaren bör ge tillräcklig information i förfrågningsunderlag för att anbudsgivaren ska kunna räkna på detta.</p> <p>Krav på nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA är delvis nytt och därför delvis en trappa då tunga maskiner har en eftersläpning på marknaden.</p> <p>I anbudsskedet bör entreprenören göra avvägningar om vilka alternativ som är bäst gällande köpa/åga/hyra.</p> <p>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.</p> <p>Det arbetas med att ta fram handlingsplan för elektrifiering, där kravnivåer för tunga fordon och arbetsmaskiner ingår. Kraven kommer ta hänsyn till de parametrar som nämns i synpunkten.</p> <p>En uppföljning med ELSA/BEast kan möjliggöra att börja följa upp på föreslaget sätt.</p>

Branschen	NCC	Material och varor/k	<p>Armeringsstål och stålprodukter/väg och broräcken</p> <p>Det behöver förtydligas om det är medelvärde som åsyftas eller om det är absoluta värden (dvs att ingen produkt får överskrida). Nivåerna för armering skulle kunna sänkas till lägre nivåer.</p> <p>Betong</p> <p>Det behöver förtydligas vilka cementbaserade produkter som omfattas (ex sprutbetong, markstabilisering, betong enligt betongstandard cementbruk, cementslurry etc).</p> <p>Det behöver förtydligas om det är medelvärde som åsyftas eller om det är absoluta värden (dvs ett maxvärde som gäller för alla produkter).</p> <p>Generellt tuffare kravnivåer att klara. Det kan finnas tillfällen där tekniska kraven (exponeringsklass) kräver betong med högre klimatavtryck.</p> <p>För prefab borde man även ställa krav på prefab (EPD initialt)</p> <p>Beläggning/asfalt:</p> <p>Man har gått mot att ha flera asfaltsorter. Dock saknas några huvudtyper av asfalt. Eftersom inte alla är med finns det risk att man i vissa fall kan välja asfaltmassa som inte finns upptagen och undviker därmed krav. Det finns förstas en väldig massa asfaltsorter men av huvudtyperna saknas ABD (dränerande eller öppen) och PGJA (gjutasfalt). ABD för 2024 kan följa ABS. PGJA kan behöva mer utredning men förstagsvis 60 kg CO2eq per ton (se S-P-03250 - Asphalt mixtures from Stockholm mastic asphalt plant - Arlanda (envirodec.com)). För att täcka upp eventualiteter kan man ha en "Övrig" med öppen text som "bestäms i enskilda entreprenader". Alternativt kan man försöka fånga övriga med en formulering i stil med: "Övriga asfaltsorter eller asfaltbenämningar skall sorteras efter huvudgrupperna i tabell xy efter likhet.". T.ex. om en entreprenör lägger TSK så kan kraven på ABS gälla.</p> <p>Noterna under tabellen har blivit lite sammanblandade och behöver förtydligas: efter ABT står det ABS också; AG finns under ABb. Varför undantas mjukasfalt fram till 2025? Om det är så man skall tolka tabellen? Det finns EPD:er för mjukasfalt så de kan krävas redan nu.</p> <p>Bra att de kräver EPD:er. Det finns två undantag (moder/dotter EPD samt 10 % regeln (cement/betong branschen). 10 % regeln är undantagen för asfaltsmassor. Det vi ser inom asfalt och sten är att det finns en risk att man inte kräver publicerade EPD:er. Skickar man in en moder/dotter EPD så kan man inte se</p>	<p>Det finns en planerad översyn av betongkraven. Det är inte rimligt att använda sig av medelvärderna. I de fall krav ska ställas på "prefab" så behöver kraven anpassas till olika produktgrupper. En annan skillnad är att för platsgjuten betong anges krav i kg CO2-ekv/m3 medan de för betongprodukter anges i kg CO2-ekv/ton.</p> <p>Ja, det stämmer gällande asfalt. Orsaken är att dessa produkter är relativt små till volym och där tillgången på EPD i dagsläget är begränsad. Vår ambition är att inledningsvis introducera krav på EPD för PGJA och vid kommande revideringar ansätta kravnivåer. Kravnivåer kan även tillkomma för massa till TSK (tunnslaktsbeläggning). För mjukasfalt har vi allt för begränsat underlag för att i dagsläget ansätta kravnivå. Därför kommer det först 2025.</p> <p>Möjligheten att använda dotter-EPD från tredjepartsgranskat verktyg kommer finnas kvar. Vi har tidigare kommunicerat att det är ok att använda den typen av verifierat och det är ett verifierat som används mycket inom just asfaltsbranschen.</p>
Branschen	NCC	Allmänt/Övrigt	<p>Bra med gemensamma riktlinjer. Samsyn och långsiktighet viktigt för att aktörer skall våga satsa.</p> <p>Det finns en del otydliga formuleringar i texten som är av mer språklig karaktär.</p>	
Branschen	Dynapac	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Tycker förslaget om att ha andel nollutsläpps arbetsmaskiner % är något märkligt. Arbetsmaskiner är en varierande flora av maskiner från små till mycket stora och som används i väldigt varierande antal timmar under en entreprenad. Använd några små elmaskiner några få timmar under entreprenaden så får man ganska stor andel % arbetsmaskiner med nollutsläpp. Har inget bra enkelt färdigt förslag om hur det skulle kunna se ut, men någon princip med %-antalet kW-arbetsminuter som nollutsläppsmaskiner används under entreprenaden kanske vore rättvisare. Olika arbetsmaskiner använder mer eller mindre % av sin installerade effekt under sitt arbete, så det blir heller inte helt rättvist. Det finns heller ingen standard för hur man anger installerad effekt på en elektrisk arbetsmaskin. Risk finns också beroende på hur man utformar kravet och ev incitament att man använder en liten elektrisk arbetsmaskin ett större antal timmar än man hade behövt göra med en större effektivare fossilmaskin.</p>	<p>Kraven är utformade för att driva på utveckling mot nollutsläpp men med så enkel uppföljning som möjligt. Det pågår ett arbete med att börja krävställa uppföljning med ELSA/BEAs då kan det bli möjligt att börja följa upp på förslaget sätt.</p>
Branschen	NCC Industry AB	Hydraulvätska	<p>Hej, jag skulle vilja poängtera att produkterna som finns med på SP's lista med godkända hydrauloljor endast är godkända utifrån miljökraven och baserar sig på information som leverantören skickat in. Rise granskar/testar inte om de tekniska kraven uppfylls.</p> <p>Ni sa i presentationen att de var testade även i produktion. Det kanske de är, men Rise garanterar inget och hänvisar till leverantören/tillverkaren för detta.</p>	<p>SS 155434:2020 Hydraulvätskor - Tekniska krav, miljöegenskaper och provningsmetoder. Basstandarder ställer tekniska krav se bilaga A, och om hydrauloljan är märkt med SS 155434 i tillägg så innebär det att den är miljöanpassad.</p>
Branschen	Svensk Betong	Allmänt/Övrigt	<p>Tyvärr har vi hamnat i en situation där vi i betongbranschen inte har fått möjlighet eller förutsättningar att svara på detta kravförslag. Vi på Svensk Betong har fått kännedom om förslaget från Byggmateriellindustrierna först idag (2023-04-05) dvs inget som vi fått kännedom om tidigare eller blivit kontaktade om på annat sätt.</p> <p>Att minska klimatpåverkan är högt prioriterat inom vår bransch och många åtgärder pågår. Då kravförslaget innehåller kravställande på betong, fordon m.m. är det av yttersta vikt att vi får möjlighet att gå igenom detta för att återkomma med synpunkter. För att vi ska kunna göra det behöver vi också skicka ut till våra medlemsföretag för inspel så att detta inte riskerar att hanna fel på något sätt.</p> <p>Tyvärr finns det ingen möjlighet för oss att hinna detta under påskhelgen till den deadline som ni satt upp om 11 april. Dessutom har vi heller inte haft möjlighet att delta i det seminarium som ni hållit om detta då vi inte fått någon information.</p>	<p>Se inkomna frågor och svar under övriga rader kopplade till Svensk betong.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Förutsättningar och tillämpning	<p>Den här meningen var märklig: "En entreprenör som har förslag på utveckling som minskar miljöpåverkan ska de ta initiativ till en diskussion med beställaren."</p> <p>Det borde kanske stå: "En entreprenör som har förslag på utveckling som minskar miljöpåverkan välkomnas att initiativ till en diskussion med beställaren."</p>	<p>Texten är något justerad.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Systematiskt miljöarbete	<p>Ena stunden gäller kraven för den upphandlade verksamheten, och i nästa stund ställs krav på entreprenörens övergripande arbete. Vi tycker att det vore lämpligt att renodla kraven så att dessa enbart gäller för de upphandlade entreprenaderna.</p> <p>Vad gäller rutiner tycker vi att det kan få framgå att rutiner inte behöver vara separata dokument i ett ledningssystem. Om entreprenören väljer att formulera hur de hanterar betydande miljöpåverkan, i text en miljöplan för entreprenaden, så är det tillräckligt. Särskilt med tanke på att betydande miljöpåverkan skiljer sig avsevärt från ett projekt som innebär förbättring av VA-systemet i centrala Malmö jmf med bygge av 2 mil ny motorväg i obanad terräng, i anslutning till ett Natura2000-område.</p> <p>Det viktiga i den upphandlade entreprenaden bör vara att hantera de miljörisiker, den miljöpåverkan mm som finns i den aktuella entreprenaden, inte hur entreprenören hanterar övergripande betydande miljöaspekter.</p> <p>Och att upprätta nya rutiner för varje enskild entreprenad är onödigt tungt administrativt. Särskilt med tanke på att projektplan/miljöplan ändå ska upprättas och den efterfrågade informationen ändå ska ingå där.</p>	<p>Texten är något justerad.</p>

Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Miljöplan	<p>Här har ni två skrivningar som motsäger varandra. Dels skriver ni: "Entreprenören ska vid entreprenadens startmöte presentera en skriftlig objektsanpassad miljöplan för beställaren...." Ni skriver lite längre ner, under avsnittet "1.6 Redovisningskrav": Miljöplanen ska dokumenteras och kunna redovisas för beställaren innan påbörjat entreprenadarbete (byggstart) och på anmodan under hela entreprenadstiden.</p> <p>TrV har det senaste kortat in tiden från tilldelning till startmöte. Under våren 2023 har det ibland varit så kort tid som en (1) dag, från att överklagandetiden gått ut tills det är dags för startmöte. Att på en dag ta fram en projektsanpassad miljöplan, som är värd något, det låter sig knappast göras, dvs att klara ev att arbeta i enlighet med den första skrivningen ovan är svårt. Här vore det vettigt att bara ha med skrivningen om "innan entreprenadstart...". Det skulle möjliggöra att entreprenörerna kan ta fram bra, projektsanpassade miljöplaner i enlighet med kravställningen.</p> <p>1.7 Avvikelse från... Den andra punkten här innebär ju inte att det gjorts en avvikelse rörande kravet att upprätta och ajourhålla en miljöplan, dvs vad avsnittet handlar om. Avvikelser mot miljöplanen ska givetvis anmälas till beställaren men en avvikelse mot tex användning av fordon som inte uppfyller ställda krav på Euro-klass innebär ju inte en avvikelse mot kravet att upprätta en miljöplan. den andra punkten i 1.7 bör således kunna tas bort.</p>	<p>Miljöplanen ska presenteras på startmötet och uppfylla ställda krav och hålla tillräcklig kvalitet i samråd med beställaren (vara granskad och godtagen) innan arbetet påbörjas. Detta ska vara i paritet med AB/ABT där det står under kap 2 § 1 Utförande "Entreprenören skall sedan avtalet ingåtts upprätta kvalitets- och miljöplan för entreprenaden....." Byggstart har tagits bort.</p> <p>Undantag eller korta ledtider kan förekomma pga omständigheter och får hanteras i det specifika projektet. Det är dock olyckligt om vi inte ger förutsättningar för entreprenören att förbereda sig.</p> <p>Om den specifika avvikelsen rapporteras så uppfyller man miljökravet. Däremot kompletterar vi med en formulering angående miljöplanans uppdatering.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Drivmedel/K	<p>Här har det smugit sig in en lite märklig mening. "Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor." Avser ni följande: "Kraven ska som minimum tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenadens transporter av schakt- och fyllnadsmassor." ?</p> <p>Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster. Gäller detta även för de konsulttjänster som beställarens konsulter utför i entreprenaden och är det entreprenörens sak att säkerställa det i så fall?</p> <p>När det kommer till andel el från förnyelsebara energikällor så undrar vi hur detta ska kunna efterlevas och säkerställas för den el som de anställda laddar sina elfordon med på hemmaplan. Är avsikten att entreprenörerna ska kräva in de anställdas elavtal? Hur ska det kunna redovisas hur mycket el som använts av respektive bil i varje entreprenad?</p> <p>För förnyelsebara bränslen ska kraven uppfyllas per år. Innebar det att en entreprenad som löper över 2024-2025 ska klara 50% både 2024 och 2025 eller skulle det fungera att entreprenaden på totalen når 50% för de två åren? Säg att det köps in 1000 m3 drivmedel 2024 och lika mycket 2025 (sammanlagt 2000 m3). Om 50% av dessa är förnyelsebart, spelar det då någon roll om det köps in 500 m3/år eller 1000 m3 år 2024?</p> <p>Förtydliga gärna vad ni avser med: *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.</p> <p>Om vi köper ren HVO100 så omfattas den inte av reduktionsplikten? Men om samma HVO är inblandad i diesel vi köper så omfattas den av reduktionsplikten?</p>	<p>Se tidigare frågor och svar. Beställarens konsulter styrs av egna avtal. Nej, det är inte rimligt att kräva in anställdas elavtal. Trafikverket kommer inte göra skillnad på förnybar el och annan el av uppföljningstekniska skäl. Data om elmängd kan fås från färddata. Totalen under de två åren är rimligt ur ett beställare- och projektperspektiv. Det diskuteras inom politiken att rena höginblandade skulle tas in i reduktionsplikten under en period, därav denna brasklapp för då hade kraven behövt ändras för att göra nytta. Nu blir det dock inte på detta sätt. HVO100 omfattas inte av reduktionsplikten: men när den blandas in i ett fossilt drivmedel så omfattas den av reduktionsplikten och kan inte användas för att uppfylla kravet om förnybart.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Lätta fordon	<p>Som det nu är skrivet så är det inte ok att köra eldrivna lätta fordon. De uppfyller inte Euro6, och kan väl inte ens testas enligt den testmetod som gäller för Euro6.</p> <p>Vore det klokt att skriva in något om att miljöklass EL också är ok?</p> <p>Gäller kraven även för de privata bilar som personalen använder för att ta sig till och från jobbet? Skrivningen "Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda lätta fordon inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet" gör det möjligt att tolka att även privata bilar som används för transport till och från jobbet omfattas av de här kraven. Eller vilka transporter är det som avses?</p> <p>Är det rimligt/möjligt att ställa krav på vilka fordon personalen använder för att ta sig till jobbet?</p>	<p>Vi kan se på att göra ett förtydligande att nollutsläppsfordon (dock ej laddhybrider eller hybrider) inte behöver uppfylla kravet på utsläppsklass (Euro 6/VI) eller ålderskravet (arbetsmaskiner) om fler ser det behovet. Alternativt förtydliga i vägledningen.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Tunga fordon	<p>Omfattas även de konsulter som beställaren anlitar för arbeten i entreprenaden? Meningen "Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor." är lite märkligt formulerad.</p> <p>Se tidigare anmärkning på samma formulering.</p> <p>"Kraven gäller även fordon och arbetsmaskiner som används i samband med konsulttjänster." Omfattas även de konsulter som beställaren anlitar för arbeten i entreprenaden?</p> <p>Omfattas eldrivna lastbilar av Euroklass VI eller senare klass? Eller borde det skrivas in att det är ok med eldrivna lastbilar?</p>	<p>Se ovan. Konsult som leverantör till entreprenören omfattas (som underleverantör). Skälighet får beställaren avgöra.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Arbetsmaskiner	<p>Inga kommentarer Hur räknas fordon som till del kan använda fordonsgas för framdriften? Tex de bilar som konverteras så att de har en gastank och där gasen bidrar till framdriften även om bilen inte kan köras på enbart gas. Den där meningen om "...som minimum transporter av schakt..." är med även här och kan få förtydligas även här.</p>	<p>Enbart fordon som är klassade som gasfordon enligt trafikregistret räknas som gasfordon. Beställaren avgör omfattning av fordon för transporter vilket kommer förtydligas i vägledningen.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Material och varor	<p>Här vore det önskvärt att skriva in att "Av beställaren anvisade och/eller levererade material och varor antas uppfylla ställda krav. Entreprenören behöver inte säkerställa att kraven uppfylls". Eller något åt det hållet. Idag ska vi säkerställa att material som krävs och/eller levereras av beställaren också uppfyller de av beställaren ställda kraven. Det är orimligt att vi ska fråga om vi får använda de material som beställaren kräver att vi ska använda.</p>	<p>För material och varor som anvisas och/eller tillhandahålls av beställaren krävs inget verifierat på klimatprestanda, men det ska göras en hänvisning till beställarens leverantör.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Material och varor/K	<p>Klimatkraven sägs omfatta även drivmedel men det finns i tabellen eller texten inga drivmedel eller krav på drivmedel angivna. Vore det vettigt att ta bort det där med drivmedel? För några produkter sägs det att krav kanske kommer att införas. Ta gärna bort de delarna nu och uppdatera istället kravdokumentet när ni inför krav på tex klimatprestanda för broräcken.</p>	<p>Klimatkravet på drivmedel avser andelen förnybart som ligger under Drivmedel, se rubrik 4.1.1, inte under material och varor.</p>

Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Definitioner	<p>Miljöansvarig är, med nuvarande skrivning, den hos beställaren som är ansvarig? Eftersom beställaren är att se som verksamhetsutövaren och då är skyldig att säkerställa efterlevnad av tex grundvattensänkningar, utsläpp till vatten vid vattenverksamheter där beställaren sökt tillstånd för entreprenaden osv. Ni definierar ju också "miljökontaktperson" vilken är den hos entreprenören som kan svara på diverse miljörelaterade frågor.</p> <p>Vore det vettigt att förtydliga definitionen av miljöansvarig så att det står så här: "Miljöansvarig är den hos beställaren som har ett formellt (organisatoriskt) ansvar för miljökraven i entreprenaden och dess verksamhet enligt befattningsbeskrivningar, arbetsordningar och delegeringar, samt har relevanta befogenheter för detta."</p>	<p>Ja, den som är ansvarig och har fått ansvaret och befogenheterna hos entreprenören dvs i sin egen organisation (och verksamhetsutövning).</p> <p>Vi justerar formuleringen.</p>
Branschen	Infrastruktur Sverige AB	Allmänt/Övrigt	<p>I ett flertal entreprenader har vi nu sett beställarens representanter komma i riktigt gamla fordon, bilar med körförbud etc. Samtidigt ställs det höga krav på oss entreprenörer. Vi har inget emot höga krav, vi driver redan nu på mot en omställning av fordonsflottan genom incitament i bilpolicy etc. Men många gånger blir det svårt för oss som jobbar med miljöfrågorna att, rent pedagogiskt, förklara varför det är ok att beställarens representanter kör i bilar från förra årtusendet, bilar med körförbud osv.</p> <p>Att behöva lägga mycket administrativ tid på att reda ut om vi får använda produkter som beställaren krävställer att vi ska använda, och som dessutom levereras av beställaren, det är också något som känns märkligt.</p> <p>Vi ser gärna att ni i de är kravdokumenten också visar att ni i beställarens vägskäl lägger samma krav. Det skulle underlätta för oss.</p>	<p>Om beställaren krävställer specifika material kan man göra en hänvisning till beställarens leverantör.</p> <p>Materialförteckningen är också till för den som tar över anläggningen (tex drift och underhållsförvaltning). De behöver veta vad för material och varor som använts vid reparation och utbyte.</p>
Branschen	Svensk Betong	Drivmedel/K	<p>Vi har inte granskat kraven på fordon i detalj men en generell synpunkt är att den nya kraven förutsätter tillgång till bränslen, laddning mm. vilka kan skilja sig beroende på geografisk placering, särskilt i områden utanför tätorter.</p>	<p>Vi är medvetna om detta, och anser att vi tagit hänsyn till det. Trafikverket som har entreprenader utanför storstäderna, där dessa parametrar är mest kritiska, har tagit fram geografiskt anpassade krav.</p>
Branschen	Svensk Betong	Material och varor/K	<p>Vi ser positivt på att klimatkrav på betong skärps från 2025 i syfte att ytterligare reducera klimatpåverkan men att det samtidigt förutsätter en utveckling, tex en tillräcklig tillgång på cement och andra bindemedel som möjliggör produktion av betong som uppfyller kraven.</p> <p>När det gäller kravet på cement och $\leq 0,62$ CO₂e/kg cement kan vi konstatera att det inte finns något sådant cement idag. För att gå från dagens krav på 0,70 till 0,62 krävs en utveckling och förmodligen en förflyttning från CEM II/A (max 20 % ersättning) till CEM II/B (21-35 % ersättning). Om det finns krav på sulfatresistens vilket det ofta gör enligt AMA behöver även en standardförändring (SS 134204 Nationella sulfatresistenta cement) göras. Det arbetet har förvisso redan initierats, men visar att det kan finnas många aspekter som behöver beaktas. Därtill förutsätter kravet att det finns tillräcklig tillgång på råmaterial (SCM och annat) mm.</p> <p>Vi anser att kravet ska anges per kg bindemedel (nu står det cement), dvs $\leq 0,62$ CO₂e/kg bindemedel. Det ger en möjlighet att uppfylla kravet genom att beräkna bindemedelkombinationens CO₂ avtryck.</p> <p>Kravet på betong anges enbart som ett enda värde, dvs 260 kg CO₂/m³. För att skapa drivkraft för klimatreduktion för alla betongkvaliteter föreslår vi att kravet i stället differentieras och att möjligheten att synkronisera med Svensk Betongs Vägledning undersöks.</p> <p>Vi ställer oss frågande till de undantag som görs för betong just i exponeringsklasserna XD1, XD3 samt XS3 som samtliga relaterar till risk för armeringskorrosion i kloridhaltig miljö. Vi är därför intresserade av den motivering som ligger som grund för detta. Enligt studier finns inget som tyder på att kraven i dessa exponeringsklasser skulle vara svårare att uppnå med klimatförbättrad betong jämfört med "typisk betong" utan klimatreduktion. Däremot ser vi att det fortfarande behövs mer kunskap om frostbeständighet i exponeringsklass XF4 där det skulle kunna bli svårare att uppnå kravet med klimatförbättrad betong.</p> <p>Vi önskar därför en dialog med Beställargruppen angående kravställningen på betong samt undantagen i syfte att gemensamt hitta en kravställning som syftar till en mer optimal total klimatreduktion samtidigt som vi säkerställer betongens beständighet i vissa aggressiva miljöer.</p>	<p>Det finns inte skäl att byta rakt av gällande /kg bindemedel istället för /kg cement. Vi kan behöva titta på tillämpningar där cement och/eller andra bindemedelskombinationer används och undersöka inom vilka områden klimatkrav behövs (stabilisering, k/c-pelare mm).</p> <p>Betongkravet används istället för cementkravet, tills ovan utretts. Krav endast på betong är motiverat av; a) Att det är materialet betong eller en funktion i betong som beställs, vi har inte skäl att lägga oss i leverantörens recept. b) att använda mer av ett klimatförbättrat cement eller bindemedel gör ingen klimatnytta.</p> <p>Det är intressant att koppla till Svensk Betongs vägledning. Det ingår i utvecklingsarbetet. Dialog hölls nyligen mellan Trafikverket och Svensk Betong.</p> <p>Fotnot om exponeringsklasser tas bort. Undantaget behövs inte.</p>
Branschen	Volvo Construction Equipment	Arbetsmaskiner	<p>1.17.1 Krav i upphandlingar som görs från och med 2024 Beställargruppen förslag: Arbetsmaskiner får inte vara äldre än 12 år tillverkningsåret oräknat. Arbetsmaskiner vars motorer uppfyller kraven enligt Steg IV eller senare Steg-krav får användas även om ålderskravet inte är uppfyllt. Volvo CE förslag: Skärp till Steg V (motsvarande EURO 6) eller senare.</p>	<p>Steg V skulle innebära en stor begränsning i vilka arbetsmaskiner som kan användas. Vid kommande revideringar kan Steg V bli aktuellt.</p>
Branschen	Volvo Construction Equipment	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>1.21.1 Krav i upphandlingar som görs från och med 2024 Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA ska uppfylla andel enligt tabell nedan. Beställargruppens förslag: Inga särskilda krav på arbetsmaskiner i nuläget, ska kompletteras senare. Volvo CE förslag: 2026: 10% 2027: 15% 2028: 20% 2029: 25% 2030: 30%</p>	<p>Volvos förslag tas med till handlingsplan nollutsläpp tunga fordon och arbetsmaskiner. I nuläget endast krav på personbilar och lätta lastbilar.</p>
Branschen	Sveriges Åkeriföretag	Systematiskt miljöarbete	<p>Bra med krav på systematiskt miljöarbete under hela kontraktstiden. Fair Transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Alla certifierade företag uppfyller uppsatta krav och följs löpande upp via en tredjepartsgranskning. Certifieringen säkerställer på så sätt att transporterna utförs på ett ansvarsfullt sätt i linje med certifieringens syfte och mål, det vill säga för goda arbetsvillkor, ökad trafiksäkerhet och ett ständigt arbete för lägre utsläpp och minskad klimatpåverkan. Fair Transport är därför ett bra sätt att visa att företaget har ett systematiskt hållbarhetsarbete och kan därmed vara ett bra sätt att underlätta kravställningen. Krav på Fair Transport-certifiering kan därför vara värt att överväga. https://fairtransport.se</p>	<p>Vi har generellt inte krav på certifiering. Trafikverket till exempel täcker in dessa frågor i andra kravdokument.</p>
Branschen	Sveriges Åkeriföretag	Drivmedel/K	<p>Klimatkrav på drivmedel. Krav på en viss andel drivmedel utanför reduktionsplikten är bra då offentlig sektor i sina upphandlingar bör gå före i klimatarbetet och därför sträva efter en allt högre additionell klimatnytta. Växthusgasreduktionen som drivmedlet har bör också på något sätt vägas in för att styra mot de drivmedel som ger största möjliga klimatnytta, men utan att detta skapar för stora svårigheter för de som ska rapportera drivmedelsanvändningen. Aktörer som kan leverera en högre klimatnytta än vad minimikraven anger bör på något sätt premieras för det för att ytterligare uppmuntra satsningar på fossilfria alternativ.</p> <p>För att möjliggöra den successiva ökningen av andelen drivmedel utanför reduktionsplikten utifrån det osäkra läge som vi nu ser på energi- och drivmedelsmarknaden är det avgörande att upphandlande aktör fullt ut tar merkostnaden för detta och att kostnadsförändringar indexregleras med täta intervall.</p> <p>Det bör också framkomma om klimatkraven kan komma att påverkas om reduktionsplikten förändras.</p> <p>Vid upphandling bör hänsyn tas till om godkända drivmedel för att uppfylla kraven finns tillgängliga på rimligt avstånd i förhållande till vart fordonen ska köras. Viktigt att betänka att mindre åkerier inte alltid har möjlighet att själva handla något av dessa drivmedel i bulk om publik infrastruktur saknas. Därför är det viktigt att kommunerna som står bakom dessa miljökrav för entreprenader också aktivt arbetar för att möjliggöra utbyggnationen av ladd- och tankinfrastruktur för förnybara drivmedel när det kommer till exempelvis markupplåtelse, plan- och bygglovsprocesser etc.</p>	<p>Det är upp till varje beställare att bestämma om bonusar och viten (premiering), liksom hur avtalen skrivs gällande kostnadsökningar (indexregleringar).</p> <p>Det framgår redan hur klimatkraven kan komma att påverkas av att reduktionsplikten förändras.</p> <p>Vi har tagit en hänsyn till detta, och det har inte inkommit någon återkoppling om att infrastruktur eller tillgång varit ett problem. Vi ser också att infrastrukturen gällande el är under utbyggnad och tillgången på hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel ökar.</p>

Branschen	Sveriges Åkeriföretag	Drivmedel/K	<p>Redovisningskrav</p> <p>Det är viktigt att redovisningen sker på ett standardiserat sätt och att möjlighet ges att göra det enligt branschstandard för datakommunikation.</p> <p>Företagen bör ha möjlighet att redovisa uppgifter om klimatreduktion för de specifika drivmedelsprodukter som har använts om dessa uppgifter finns att tillgå. Reduktionen från ett visst drivmedel bör därmed inte begränsas av att schablonvärden måste användas, men att schablonvärden får användas om mer exakta data inte finns tillgängligt. Det bör finnas möjlighet att lämna redovisning av använda volymer på annat sätt än via ett specifikt formulär så länge som alla uppgifter som efterfrågas levereras, exempelvis via rapport från klimatberäkningsverktyg för transporter såsom SÅ Klimat Calc. Uppgifter från klimatberäkningsbertyg likt SÅ Klimat Calc bör också kunna användas för att styrka tankade volymer av redovisade drivmedel om det via verktyget kan visas att tankdata har överförts direkt från drivmedelsleverantören och inte ändrats i efterhand.</p> <p>Krav på uppföljning av fordon och drivmedel via SÅ Klimat Calc skulle kunna underlätta uppföljningen väsentligt för såväl de som upphandlar transporttjänsten som för de som utför den. https://klimat.akeri.se/</p>	<p>Arbete pågår att börja krävställa rapportering av miljödata enligt ELSA/BEast på Trafikverket.</p> <p>Målet är att standardisera redovisning och rapportering så mycket som möjligt, likaså automatisera data, dock är schablonberäkningar fortsatt nödvändiga i vissa fall.</p>
Branschen	Sveriges Åkeriföretag	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Begreppet nollutsläppsfordon blir i detta fall missvisande. Detta eftersom att det i definitionen står att Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA här är definierat som ett fordon/arbetsmaskin/TSA som under drift inte släpper ut koldioxid (oavsett fossilt eller biogent ursprung på elen) trots att fordon som drivs med fordonsgas sedan räknas med som nollutsläppsfordon trots att de har fysiska utsläpp av koldioxid (om än dock lägre än från dieselfordon). Det är bra att fordonsgas inkluderas som alternativ för den strängaste utsläppsklassen då det går i linje med kraven för miljözon klass 3. De bör därför inte exkluderas utan snarare bör benämningen nollutsläppsfordon ändras samt en ny beskrivning tas fram för denna nya benämning. Ett alternativ kan vara att hänvisa till fordon som uppfyller kraven för miljözon klass 3, alternativt benämna det som lågutsläppsfordon istället för nollutsläppsfordon. Det bör också förtydligas när kraven för tunga fordon och arbetsmaskiner förväntas att tillkomma. För att möjliggöra detta är det också viktigt att de kravställande kommunerna möjliggör och påskyndar en utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för dessa alternativ.</p>	<p>Vi delar er synpunkt att gasfordon inte formellt är ett nollutsläppsfordon men det står därför definierat att: Fordon som kan drivas med fordonsgas eller annan gas än gasol räknas med faktor 1 som nollutsläppsfordon. Vi kan göra ett förtydligande att gasfordon inkluderas i vägledningen. Det är inte aktuellt att kalla de lågutsläppsfordon.</p>
Sthlm stad	SHIS Bostäder	-	Tack för inbjudan att delta. Stiftelsen SHIS Bostäder avstår från möjligheten att delta.	
Sthlm stad	S:t Erik Försäkrings AB	Allmänt/Övrigt	<p>Vid skador på egendom ersätter försäkringsbolagen vad det kostar att återställa byggnaden med rationella metoder och material. Om kraven leder till ökade återställandekostnader innebär detta en risk för att Beställaren kommer att få stå en större del av skadan själv. Påpekandet sker för att öka medvetenheten i denna del.</p> <p>Vad avser kraven i stort är dessa inriktade på att minimera klimatpåverkan. Det saknas dock krav på material/metoder som kan användas för att byggnader bättre ska kunna motstå klimatförändringar nu och i framtiden. Sådana krav skulle på sikt minska Beställarens kostnader över tid.</p>	<p>Ej relevant fråga för de gemensamma miljökraven. Handlar om utformning och hör inte samman med dessa krav.</p>
Sthlm stad	Socialförvaltningen	Förutsättningar och Miljöplan	<p>Misstänker att miljökraven bifogas förfrågningsunderlagen i samband med upphandlings- Bra kompletteringar.</p>	
Sthlm stad	Socialförvaltningen	Definitioner	<p>Bra om euroklass 6 och VI (för låtta och tunga fordon) kan definieras på ett enkelt sätt som vägledning och på svenska.</p>	<p>Dessa definieras av EU-förordningar, se vägledning.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Förutsättningar och tillämpning	Bra att utöka kraven även till klimatkrav	
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Systematiskt miljöarbete	<p>Borde utöka begreppet till systematiskt miljö- och klimatarbete, eftersom klimatkravet får större betydelse.</p> <p>Bra tillägg att om det finns ett tredjeparts certifierat miljöledningssystem som omfattar den del av verksamheten som utför arbeten enligt kontraktet så uppfylls kraven.</p>	<p>Kravet baseras på ett standardiserat arbetsätt som inte fullt finns än för klimatarbetet, men kan beaktas i en framtid. Klimatkrav är ett miljökrav och är en del av/i miljöarbetet.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Miljöplan	<p>1. Hur miljökompetens ska kunna verifieras behöver beskrivas.</p> <p>2. Underlag behövs, såsom en mall, som ska fyllas i kopplat till negativ miljöpåverkan, för att förtydliga kravet.</p> <p>3. Bra att utöka kraven.</p>	<p>Det står om detta i vägledningen. Det finns riktlinjer och mallar för en miljöplan hos de olika beställarna.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Drivmedel (Tunga fordon och transporter)	<p>KF beslut 20210614 tunga fordon ska ställas i Stockholm stad: Alltid använda Avancerad eller Spjutspets som utgångspunkt. Se bilder i enkät.</p> <p>KF beslut transporttjänster 20211108 ska ställas i Stockholm stad: Alltid använda avancerad eller spjutspets som utgångspunkt.</p> <p>Nytt klimatkrav i Stockholm stad för arbetsmaskiner, med realistiska målnivåer.</p>	<p>Detta är gemensamma baskrav och kan och bör kompletteras med tilläggskrav av enskild beställare.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Drivmedel/K	<p>Bra med redovisningskrav, men ta fram ett exempelformulär som ligger som bilaga.</p> <p>Arbetsmaskiner/TSA berörs vi av. För övriga fordon har vi redan klimatkrav genom KF beslut. I Stockholm stad har vi redan krav på 100% förnybart drivmedel och omfattas av kraven "avancerad" och "spjutspets" redan nu.</p>	<p>Mall finns redan för fordon, maskiner och drivmedel. Den kommer att uppdateras.</p> <p>Detta är gemensamma baskrav och kan och bör kompletteras med tilläggskrav av enskild beställare.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Är det realistiskt att alla fordon är nollutsläpp 2030? Svårt att följa upp kravet "andel fordon". Vad avses? Drifftid, körd sträcka eller bara att fordonet används vid ngt tillfälle? Och hur ska detta redovisas?</p>	<p>Ja det är guppens bedömning för personbilar. Andel baseras på antal idag. En mall för redovisning kommer att tas fram till stöd för redovisning.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Kemiska produkter	<p>Stockholms stad ställer krav på Byggsvarubedömningen Rekommenderad, Accepterad nivå. Ändra kapitel 9 så att det omfattar kraven för både trafikverket och städerna. Idag syns bara Trafikverkets krav, Trafikverkets krav kan finnas i bilaga precis som Stockholm stads krav.</p>	<p>Krav på BVB ställs inte generellt i Stockholm stad. Kemikaliekraven är harmoniserad med EU-lagstiftning och olika bedömningsystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningsystemen.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Hydraulvätska	<p>Skärpta krav; miljöanpassad hydraulolja</p> <p>Samtliga städer omfattas av skärpta krav och det bör framgå att detta krav ställs i städerna (återkommande punkt).</p> <p>Hydrauloljan behöver dessutom ha egen punkt alternativt i gå under krav för arbetsmaskiner. Kravet berör inte bara hantering av kemikalier på plats utan är ett krav för arbetsmaskiner.</p>	<p>Det finns förklarar under definitioner och i vägledningen.</p> <p>Kravet på hydraulolja är ett krav på kemisk produkt och gäller alla fordon/arbetsmaskiner/TSA.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Material och varor	<p>Stockholms stad ställer krav på Byggsvarubedömningen Rekommenderad, Accepterad nivå</p> <p>Ändra kapitel 10 så att det omfattar kraven för både trafikverket och städerna. Idag syns bara Trafikverkets krav, Trafikverkets krav kan finnas i bilaga precis som Stockholm stads krav.</p>	<p>Krav på BVB ställs inte generellt i Stockholm stad. Kemikaliekraven är harmoniserad med EU-lagstiftning och olika bedömningsystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningsystemen.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Material och varor/K	Dessa material berör främst trafikverket. Städerna berörs av fler material som vi kommer ställa klimatkrav på som är flera andra (spont, stälrorspålar osv). Därför bör denna punkt vara som en bilaga för trafikverket.	<p>Detta är gemensamma baskrav som ställer krav på de mest klimatpåverkande materialen och varorna. De kan kompletteras av enskild beställare.</p>
Sthlm stad	AB FAMILJEBOSTÄDER	Allmänt/Övrigt	Det bör framgå tydligt i alla kapitel där "skärpta krav i känsliga områden" anges att Stockholms, Göteborgs och Malmö stad alltid tillämpar kraven för känsliga områden.	Det finns förklarar under definitioner och i vägledningen.
Sthlm stad	Stockholms Stadshus AB	-	Stockholms Stadshus AB avstår från att svara på remissen.	

Sthlm stad	Kulturhuset Stadsteatern	-	Vi avstår från yttra oss och förlitar oss på Trafikkontorets kompetens inom området.	
Sthlm stad	Kyrkogårdsförvaltningen	-	Kyrkogårdsförvaltningen har inga synpunkter på kravförslag och fortsatt process.	
Sthlm stad	Farsta stadsdelsförvaltning	Allmänt/Övrigt	Förvaltningen ställer sig bakom föreslagna uppdateringar och har inget att erinra. Förvaltningen bedömer att den föreslagna uppdateringen gällande bas eller grundkrav dels bidrar till en ökad tydlighet vad gäller de miljökrav som staden ställer på entreprenader, utförare av aktuella tjänster, dels underlättas stadens uppföljning av aktuella entreprenader, vilket i sin tur bedöms bidra till att staden på ett kostnadseffektivt sätt kan uppnå ökad miljö- och klimatnytta.	
Sthlm stad	S:t Erik Markutveckling AB	-	S:t Erik Markutveckling AB avstår från att besvara kontorsremissen.	
Sthlm stad	Kulturförvaltningen	-	Vi har inga synpunkter på detta.	
Sthlm stad	Stadsrevisionen, revisionskontoret	-	Avstår från att lämna synpunkter, då de ska vara beroende.	
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Förutsättningar och tillämpning	Fastighetskontoret delar i huvudsak de förslag och bedömningar som utkastet till kontorsremiss föreslår. Syftet med förslaget är att åstadkomma en ökad miljö- och klimatnytta på ett kostnadseffektivt sätt vid genomförandet av entreprenader. Förslaget gäller också samtliga underentreprenörer, i alla led, och deras organisationer och den verksamhet som underentreprenörerna bedriver inom ramen för den verksamhet som uppdraget från beställaren gäller. Fastighetskontoret uppfattning är att utkastet innehåller väl genomarbetade förslag och instämmer i bedömningen. Särskilt positivt ställer sig Fastighetskontoret till utkastets förslag att förteckningar och dokumentation ska inhämtas och redovisas för beställaren innan påbörjat entreprenadarbete (byggstart) och att dessa ska hållas uppdaterade och tillgängliga under hela entreprenadtiden. Fastighetskontoret ställer sig bakom förslagen men ser samtidigt en risk att en skärpning av kraven och den korta tiden till omställningen kan göra det svårt för branschen, och då särskilt mindre entreprenörerna, att hinna förbereda sig vilket kan resultera i att entreprenörer har svårt att inkomma med anbud och då överväger att inte vara med och lämna ett anbud.	Positivt kommenterat. Kraven är utformade för att både bidra till målen och vara gångbara för alla entreprenörer. Vi ser inte att ändringarna är så omfattande eller att omställningstiden är för kort för någon entreprenör att delta i anbud eller uppfylla.
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Systematiskt miljöarbete	Förslag/tillägg: Det föreslås att entreprenören ska bedriva ett systematiskt miljöarbete som är relevant och aktuellt för den offererade delen av företagets verksamhet. Dess arbete ska vara uppfyllt och finnas tillgängligt under hela entreprenadens genomförande. Kommentar: Fastighetskontoret stödjer förslaget och ställer sig positivt till kravet att "kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden".	Kravtexten justeras.
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Miljöplan	Förslag/tillägg: Det föreslås att den objektsanpassade miljöplanen som entreprenören vid startmöte skriftligen ska presentera ska utökas och även innehålla en utökad beskrivning om hur kompetensen säkerställs, åtgärder för att förebygga miljöpåverkan och miljörisiker inom ramen för entreprenaden. Hur miljö- och klimatkrav samt miljö- och klimatmål ska uppnås. Kommentar: Fastighetskontoret stödjer förslaget och ställer sig positivt till de nya kraven och att "Miljöplanen ska hållas uppdaterad av entreprenören under hela kontraktstiden."	Nuvarande text anses tillräcklig. Stöd finns i vägledning. Man kan vid startmötet fråga entreprenören hur miljökompetensen säkerställs.
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Drivmedel	Förslag/tillägg: I förslaget specificerar vilka drivmedel som är tillåtna att användas och att dessa krav avser genomförandåret, oavsett tidpunkt för kontraktet. Vidare föreslås ett utökade redovisningskrav. Kommentar: Fastighetskontoret stödjer förslaget och ställer sig positivt till det utökade redovisningskravet och särskilt den del som avser entreprenörens slutdokumentation med förteckning över använda mängder och kvaliteter av el och drivmedel. Däremot ser Fastighetskontoret samtidigt en risk att den korta tiden till omställningen kan försvåra genomförbarheten för mindre entreprenörer och resultera i att svårigheter att delta i upphandling och lämna ett anbud.	I drivmedelsmallen ska drivmedel och mängder framgå. Kraven är utformade för att inte vara konkurrenshämmande. Kravet bedöms inte ha en avgörande inverkan på deltagande i upphandling och tid för att lämna anbud.
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Lätta fordon	Förslag/tillägg: Grundkraven ska gälla från och med 2024 berör fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden, i samband med konsulttjänster samt inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet. Redovisningskravet innebär att Entreprenören ska tillhandahålla en uppdaterad förteckning. Kommentar: Fastighetskontoret stödjer förslaget och ställer sig särskilt positivt till den utökade delen som berör arbetsmaskiner som används i samband med konsulttjänster.	Krav på konsulter, se vägledning. De omfattas bara när de ingår i entreprenaden.
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Tunga fordon	Förslag/tillägg: Grundkraven ska gälla från och med 2024 och vara uppfyllt under hela kontraktstiden. 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. Kommentar: Fastighetskontoret stödjer förslaget om att "kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden". Särskilt positivt ställer sig Fastighetskontoret till den utökade delen som berör arbetsmaskiner som används i samband med konsulttjänster.	
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Arbetsmaskiner	Grundkrav Förslag/tillägg: Grundkraven ska gälla från och med 2024 och har utökats med krav på arbetsmaskiner med två motorer Kommentar: Fastighetskontoret har inget att tillägga och stödjer förslaget. Skärpt krav Förslag/tillägg: Grundkraven ska gälla från och med 2024 och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden. Förteckningen ska hållas uppdaterad av entreprenören. Kommentar: Fastighetskontoret har inget att tillägga och stödjer förslaget	
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Förslag/tillägg: Nytt delkrav har tillkommit angående Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA som här definieras som ett fordon/arbetsmaskin/TSA som under drift inte släpper ut koldioxid (oavsett fossilt eller biogent ursprung på elen). Kommentar: Fastighetskontoret har inget att tillägga.	
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Kemiska produkter	Förslag/tillägg: Det föreslås en utökning av riskanalys om det föreligger risk för påverkan på mark och vatten och att de grundkrav som gäller för kemiska produkter ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden. Kommentar: Fastighetskontoret har inget att tillägga och stödjer förslaget	
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Kemiska produkter	Skärpta krav; miljöanpassad hydraulolja Förslag: Tidigare redovisningskrav har utökats med krav om att innehålla säkerhetsdatablad för märkningspliktiga kemiska produkter som byggts in i anläggningen ska biläggas kemikalieförteckningen och ingå i slutdokumentationen. Kommentar: Fastighetskontoret har inget att tillägga och stödjer förslaget	
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Material och varor/K	Förslag/tillägg: Grundkravet har utökats till att gälla och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden. I förslaget har ett förtydligande tillkommit på undantagna massor. Förutom att klimatkraven utökats och redovisningskrav skärpts så innehåller även utkastet nytt stycke som förklarar syftet med klimatkraven Kommentar: Fastighetskontoret anser att det är viktigt att ställa nya klimatkrav för att bidra till en minskning av utsläpp av växthusgaser i linje med dagens omvärldskrav (EU-direktiv, nationella klimat- och miljömål) liksom städernas och Trafikverket egna mål etc Fastighetskontoret har därmed inget att tillägga och stödjer förslaget	
Sthlm stad	Fastighetskontoret	Allmänt/Övrigt	Fastighetskontoret ställer sig positivt till de föreslagna tilläggen och finner dessa som effektiva för att uppnå största möjliga miljö- och klimatnytta genom krav som är tydliga, relevanta och som går att följa upp	

Sthlm stad	Skarpnäck stadsdelsförvaltning	-	I dialog med stadsmiljöenheten har de framkommit att förvaltningen inte har några synpunkter på förslaget.	
Sthlm stad	Stadsbyggnadskontoret	-	Avstår från att yttra sig över rubricerad remiss då förslagen inte bedöms omfatta kontorets upphandlingsverksamhet.	
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Förutsättningar och tillämpning	1.3 Stycke 1; det är inte förutsägbart/transparent vilka påföljder som avvikelser innefattar. Eventuella viten/sanktioner bör framgå. Detta är särskilt viktigt för att främja en sund konkurrens och säkerställa att leverantörerna uppfyller ställda villkor, särskilt eftersom det är vanligt förekommande med brister utifrån de kontroller som genomförts, t.ex. andel förnybart drivmedel. Stycke 2; avsteg från krav – kan inte stryka krav utan omförhandling. Förslagsvis ta bort skrivning eller beskriv vilka krav som kan komma att omförhandlas i så fall.	Viten och påföljder bestäms av respektive beställare. Även uppföljningen sker utifrån och av beställaren. Avsteg/dispenser måste prövas i det enskilda fallet se vägledningen och kan endast medges om de ställs i relation till uppdraget och till hela upphandlingen.
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Systematiskt miljöarbete	2.1 Förtydliga kravet att entreprenören ska tillämpa ett dokumenterat miljöledningssystem för att underlätta uppföljning. Skriva "entreprenörens" verksamhet istället för "företagets".	Kravet som rubriken syftar till är ett systematiskt miljöarbete och under redovisning står att det ska vara dokumenterat. Vi har kompletterat med: Kraven uppfylls om det finns ett tredjeparts certifierat miljöledningssystem. Bra förslag på utbyte av ord, justeras.
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Miljöplan	Inga synpunkter. 3.4. punkt 4. Varför gäller inte kravet om redovisning av en klimatåtgärd Trafikverket också?	Trafikverket har ett annat upplägg för klimatkrav än storstäderna. SE TDOK 2015:0480. Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Drivmedel/K	Klimatkrav Kraven på andel förnybart drivmedel är på en ok nivå om branschen inte klarar högre nivåer. Viktigast att andelen är 100% år 2030.	
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Lätta fordon	5.1.1 Bör förtydliga vad som menas med krav i upphandlingar som görs från och med 2024. Är det att upphandlingarna påbörjas, annonseras eller att avtalen börjar gälla från 2024? Grundkrav bör även ställas på maximalt skattegrundande utsläppsvärde enligt beslut från Kommunfullmäktige (KS 2021/436) på krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad på spjutspetsnivå, minst på basnivå. I övrigt bra med Euroklass 6 och i linje med KF:s krav.	Kraven införlivas i upphandlingar, och gäller det år som kontraktet är skrivet. Detta är gemensamma baskrav som kompletteras av varje enskild beställare. Fordonskraven som är beslutade i Stockholm är exempel på tilläggskrav.
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Tunga fordon	Bra med krav på Euro VI och i linje med KF:s krav.	
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Arbetsmaskiner	7.2 Otydligt att gäller krav i upphandlingar som görs från och med 2024 – förtydliga om de påbörjas, annonseras eller avtal tecknas från och med 2024? 7.3 "på anmodan" borde tas bort och beskriva istället när uppföljning av kraven ska ske så att även vi som beställare säkerställer att de följs upp.	Kraven införlivas i upphandlingar, och gäller det år som kontraktet är skrivet. Ordet anmodan tas bort. I vägledningen står om verifiering och uppföljning.
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Kraven på andel nollutsläppsfordon för lätta lastbilar bör vara högre i trappan under 8.1.1 till 2030 för att harmoniseras med beslut från Kommunfullmäktige (KS 2021/436) på krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad på spjutspetsnivå. Andel nollutsläppsfordon för tunga lastbilar behöver ställas som krav i trappan under 8.1.1 enligt beslut från Kommunfullmäktige (KS 2020/1422) på krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad på spjutspetsnivå. Krav bör ställas åtminstone från och med 2026-2030. Krav på nollutsläppsfordon krävs även för att uppnå målet om utsläppsfri innerstad 2030 och miljözon 3 som kommer börja gälla 2024-2026 i Gamla stan och delar av city. Detta bör även skrivas in som information i de gemensamma miljökraven, även om KF ännu inte fattat beslut om vilket område som omfattas. Kan Stockholms stad ha en trappa med högre krav än övriga av denna anledning? Ofta ställs inga ytterligare miljö- och klimatkrav på transportererna än de gemensamma miljökraven, därmed är det viktigt att höja miniminivån i alla upphandlingar för att nå stadens utsläppsmål, förbättra luftkvaliteten och minska bullret.	Sådan information eller lagkrav skrivs inte in i de gemensamma kraven, men kan tas med i vägledningen. Högre krav kan ställas av varje beställare i den specifika upphandlingen. <i>Gällande Miljözon klass 3: Stockholms stad har fått i uppdrag att utreda införandet och gränsdragningen av miljözon klass 3 i Gamla Stan och ytterligare ett område i city. Om/när Stockholms stad beslutat att införa en ny miljözon i staden så är det leverantörens skyldighet att utföra kontraktarbetet i enlighet med nya lagkraven.</i>
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Kemiska produkter	Är kraven förenliga med målen i stadens Kemikalieplan och kan de följas upp i miljöbedömningssystemet Byggarubedömningen (BVB)?	Ja, det är dem och kan följas upp där. Översättningsnyckeln finns på Trafikverkets och de gemensamma miljökravens webbsida.
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Material och varor/K	Bör inte kraven specificeras från 2024 då de nya kraven börjar gälla alternativt endast skriva ut kraven som gäller from 2025?	År 2020 ändras till 2018 (rättas) och är för att få med historiken, och kravnivån gäller fram till och med 2024 och nästa kravnivå gäller från 2025 och framåt. Ingen ändring genomförs gällande avvikelser eftersom det inte framkommit några problem kopplat till detta. När det gäller viten är det upp till varje beställare att bestämma om.
Sthlm stad	Stadsledningskontoret	Allmänt/Övrigt	Det står avvikelser från kravet under respektive krav vilket bedöms vara onödigt och i vissa fall även olämpligt för att det kan tolkas som att övriga krav inte behöver uppfyllas om de inte har specificerats. Istället bör det framgå vad avvikelser/avtalsbrott får för påföljder och eventuellt om något anses vara ett allvarligt avtalsbrott. Stadsledningskontoret ser att det behövs viten/sanktioner kopplade till ställda krav samt helst även en incitamentsmodell om entreprenörerna t.ex. har fler nollutsläppsfordon. Viktigt att ta med cirkulär masshantering i de gemensamma kraven. Även att kravställa att det icke-farliga bygg- och rivningsavfallet (med undantag för jord och sten) ska återanvändas, materialåtervinnas eller återvinnas på annat sätt i enlighet med Stockholms stads handlingsplan för cirkulärt byggande. Förtydliga gärna namnet på kraven, t.ex. gemensamma miljökrav på entreprenader inom bygg- och anläggningssektorn så att kraven inte används i andra entreprenader. Det är idag lite otydligt och kraven används felaktigt i vissa entreprenadupphandlingar. En konsekvens- och kostnadsanalys bör ingå inför beslut i trafiknämnden (Stockholms stad). Kraven ska upp för beslut i Kommunfullmäktige. Detta har stämts av med ledningen.	Masshantering och återanvändning beror av projektet och lokala förutsättningar och anges i andra kontraktsdokument och/eller som plats specifika krav. Krav av denna typ kan dock tas med av respektive beställare i tillägg. Namn på kraven ändras inte, de är främst framtagna och avsedda för anläggningsentreprenader. Se kapitel 1, under omfattning. En konsekvens- och kostnadsanalys kommer biläggas när förslag går upp till KF.
Sthlm stad	Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning	-	Spånga-Tensta har inget att erinra i ärendet.	
Sthlm stad	SGA Fastigheter AB	-	SGA Fastigheter har inga synpunkter på remissen.	
Sthlm stad	SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB	Förutsättningar och tillämpning	Omfattning och avgränsning avseende typer av entreprenadtjänster borde framgå tydligare av dokumentets rubrik/underrubrik för att bli en tydliga sammanblandning med miljökrav vid husbyggnadsentreprenader. Vore också bra med en kommentar om vad en "entreprenad" är i dessa sammanhang. SISAB har fleråriga förvaltnings- och ramavtal som gäller exempelvis snöröjning eller mindre markarbeten som beställaren gör avrop från kontinuerligt. Är det då förvaltnings-/ramavtalet eller är det varje avrop som anses vara en entreprenad? Detta kan ha betydelse för om/hur ofta man ska begära in miljöplan mm. Hur man ska se på detta kan säkert variera mellan olika beställare och uppdrag och kan vara svårt att precisera, men det borde om möjligt kommenteras.	Namnet på kraven samt inledningen anger omfattning. Sedan kan de även användas i husentreprenader, eller driftentreprenader med eventuella anpassningar. I vissa underhålls-entreprenader kan en generell miljöplan godtas över tid. Beställaren bestämmer.

Sthlm stad	SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB	Miljöplan	Vore bra med en kommentar om begreppet "objektsanpassad". Om man har ett förvaltnings-/ramavtal om t ex snöröjning eller mindre markarbeten – kan då en miljöplan för hela ramavtalet gälla som objektsanpassad miljöplan? Det är sällan rimligt att en miljöplan görs inför varje avrop. Under punkt 3.1.4, Entreprenadens miljö- och klimatmål för entreprenaden, används begreppet "det aktuella projektet" i stället för "entreprenaden". Gäller det alltså inte exempelvis en förvaltningsentreprenad? Det borde om möjligt förtydligas.	Namnet på kraven samt inledningen anger omfattning. Sedan kan de även användas i husentreprenader, eller driftentreprenader med eventuella anpassningar. I vissa underhålls-entreprenader kan en generell miljöplan godtas över tid. Beställaren bestämmer. Vi ser över ordvalet.
Sthlm stad	SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB	Drivmedel/K	Underlaget anger att Hållbarhetsbesked "ska finnas", är det möjligt att förtydliga vem och hur? Räcker det att det finns hos leverantören av drivmedlet? Vilka entreprenader omfattas? Dessa förtydligande skulle med fördel kunna göras i underlaget för att öka förståelsen.	Leverantören ska kunna tillhandahålla ett hållbarhetsbesked. Vi ser på om detta kan klargöras, om inte annat i vägledningen. Kravet gäller där det framgår av förfrågningsunderlaget till entreprenaden.
Sthlm stad	SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB	Lätta och tunga fordon	Vad menas med "kravet ska tillämpas på drivmedel/fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor"? Kan det tolkas som att det är OK att utesluta andra typer av transporter/maskiner från kravet, eller är det felskrivet? Kravet gäller även "fordon vid konsulttjänster" – det finns många typer av konsulttjänster, en definition/avgränsning vore bra.	Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen. Kravet gäller de konsulttjänster som ingår i entreprenaden.
Sthlm stad	SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	8.1 Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA - Grundkrav Möjligt lite svårt att första hur kraven hänger ihop med tidigare kapitel. Ska det tolkas som att "övriga procent (t ex 60% av personbilarna 2024) ska uppnå de krav som finns i avsnitten ovanför? Vore bra med ett förtydligande.	Andel (%) nollutsläppsfordon avser andel av samtliga personbilar, lätta lastbilar osv. som tabellen visar. Lätta fordon delas här upp i personbilar och lätta lastbilar.
Sthlm stad	SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB	Allmänt/Övrigt	Generellt kan sägas att SISAB i första hand utgår från de krav gällande drivmedel, fordon, arbetsmaskiner och produkter som beslutats i Stockholms stad. Klimatkraven i Stockholm avseende fordon och arbetsmaskiner är mer långtgående än remissförslagens krav, åtminstone när det gäller staden som organisation, som har målet att vara helt fossilfri 2030. Stadens mål innefattar alla entreprenader upphandlade av staden. I övrigt har SISAB sedan flera år i stort sett tillämpat de krav som funnits i tidigare versioner av dokumentet, och avser att fortsätta utgå från den nya versionen i tillämpliga delar. SISAB vill dock peka på en del eventuella oklarheter ovan som möjligen skulle kunna tydliggöras. Oklarhet kring vad förslaget avser, ett RAM-avtal eller tillämpning vid enskilt projekt.	Detta är gemensamma baskrav som kompletteras av varje enskild beställare. Fordonskraven som är beslutade i Stockholm är exempel på tilläggskrav.
Sthlm stad	Östermalms stadsdelsförvaltning	Förutsättningar och tillämpning	Saknas konsekvensbeskrivning om kraven inte uppfylls, och hur detta följs upp systematiskt. Behövs en gemensam strategi för uppföljning av kraven. Vid avvikelser behöver konsekvenserna framgå. Väldigt övergripande kravdokument som delas med Göteborgs stad, Malmö Stad och Trafikverket. Stockholms stad behöver upprätta ett kompletterande kravdokument som överensstämmer med Stockholms stads mål, vision och styrdokument, på liknande sätt som bland annat Trafikverket gjort.	De gemensamma kraven kan appliceras i upphandlingar som gäller både ramavtal och enkilda upphandlingar. Varje beställare får göra sin riskanalys och bedöma konsekvenserna av om kraven inte efterlevs eller uppfylls, och så till vida eventuella viten. Ett kompletterande kravdokument ligger utanför dessa krav.
Sthlm stad	Östermalms stadsdelsförvaltning	Systematiskt miljöarbete	Kraven går inte i linje med Stockholms stads övergripande mål och styrdokument, exempelvis miljöprogram och klimathandlingsplan. Frågor om miljöpåverkan, klimatutsläpp samt kemikalier behöver inkluderas. På vilket sätt och i vilken utsträckning har dessa mål tagits hänsyn till vid framtagandet?	De gemensamma kraven har beaktat nationella och lokala miljö- och klimatmål. Tagit del av olika utredning och underlag. Dock är de lagda på en generell basnivå som går att applicera på i princip alla entreprenader. De kan alltid kompletteras av beställaren.
Sthlm stad	Östermalms stadsdelsförvaltning	Miljöplan	Positivt med en utsett ansvarig för miljöplanen.	
Sthlm stad	Östermalms stadsdelsförvaltning	Drivmedel	Det bör definieras krav på drivmedel som används av utländska transporter.	Kraven på drivmedel gäller för alla transporter som ingår i entreprenaden. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen. Kravet gäller de konsulttjänster som ingår i entreprenaden.
Sthlm stad	Östermalms stadsdelsförvaltning	Drivmedel/K	Utsläppstrappan: 2020 är basår, trots att kraven börjar gälla 2024. Bedömningen är att kraven inte följer utvecklingen på marknaden. Kraven behöver vara väl förankrat med marknaden.	År 2020 ändras till 2018 (rättas) och är för att få med historiken, och kravnivån gäller fram till och med 2024 och nästa kravnivå gäller från 2025 och framåt.
Sthlm stad	Östermalms stadsdelsförvaltning	Lätta fordon	Jämförelser görs med amerikanska fordon, trots att det är utsläppsmängden som bör regleras.	Eftersom dessa fordon inte har någon utsläppsklass inom EU kan vi inte reglera utsläppsmängden via krav på utsläppsklass. Ålder på fordonet är en alternativ metod som bedöms ge ett acceptabelt skydd.
Sthlm stad	Stockholm Parkering	-	Stockholm Parkering har läst igenom kontorsremissen och har inga synpunkter att lägga till.	
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Miljöplan	3.1 (punkt 4) "En beskrivning av minst en åtgärd som ska genomföras för att minska klimatpåverkan utöver de klimatkrav som ställs på drivmedel och material. Åtgärden ska vara mätbar och riktas mot de verksamheter/ anläggningar som bedöms innebära störst klimatpåverkan i det aktuella projektet." Det blir spretigt att ställa klimatkrav på olika sätt. NDS tycker det är svårt att följa upp det här kravet och ställer många andra krav på klimatreducering. Varför avstår Trafikverket kravet och ska vi hålla samma linje?	Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Drivmedel/K	Punkt 4.1 i beskrivning av syntetiska dieselbränslen bör "HVO" bör ersättas med "HVO100". 4.1 "Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster." Otydligt vad omfattningen av kravet är – är det drivmedelsförbrukning för transporter inom arbetsområdet (men inte utanför)? Ingår förbrukning från leveranser till och bortforsling från arbetsområdet? Ingår åkeriernas förbrukning? Ingår underentreprenörernas transporters förbrukning till och från arbetsområdet? Inkluderas båtar/fartygs drivmedelsförbrukning? Så som kravdokumentet är skrivet idag exkluderas dessa väl?	Under baskravet (miljö) så namngavs HVO oavsett kvalitet som ett exempel. Kommer tas bort. Exempel ses över i vägledningen.

Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Lätta fordon	<p>5.1.1. "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." Otydligt vad omfattningen av kravet är – är det alla fordon och arbetsmaskiner inom arbetsområdet (men inte utanför)? Ingår fordon som gör leveranser till och bortforsling från arbetsområdet? Ingår åkeriernas fordon? Ingår underentreprenörernas fordon till och från arbetsområdet?</p> <p>5.2 Gällande redovisningskrav föreslås att även besiktningens giltighet, vikt, årsmodell, deklarerad bränsleförbrukning och typ av hydraulvätska (om aktuellt) tas med.</p>	<p>Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen. Kravet gäller de konsulttjänster som ingår i entreprenaden.</p> <p>Kraven på redovisning är kopplade till vilka krav som ställs. Ej relevant att följa upp delar som inte krävställs.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Tunga fordon	<p>6.1.2 "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." Otydligt vad omfattningen av kravet är – är det alla fordon och arbetsmaskiner inom arbetsområdet (men inte utanför)? Ingår fordon som gör leveranser till och bortforsling från arbetsområdet? Ingår åkeriernas fordon? Ingår underentreprenörernas fordon till och från arbetsområdet? Texten bör också flyttas upp till 6.1.1. då det inte endast gäller för fordon för transport av geoteknisk utrustning.</p> <p>6.2 Gällande redovisningskrav föreslås att även besiktningens giltighet, vikt, årsmodell, deklarerad bränsleförbrukning och typ av hydraulvätska (om aktuellt) tas med.</p>	<p>Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen. Kravet gäller de konsulttjänster som ingår i entreprenaden.</p> <p>Kraven på redovisning är kopplade till vilka krav som ställs. Ej relevant att följa upp delar som inte krävställs.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Arbetsmaskiner	<p>7.2.1 Hur ser man på maskiner som har livslängd kvar? Det är ett slöseri på resurser att byta ut maskiner som fungerar till nya. Kan det vara bra att ha ett undantag för specialmaskiner eller maskiner som har en användning under ex. 100 h? Vi får in många avvikelser för arbetsmaskiner som har en högre ålder än tillåtet.</p> <p>7.3 Gällande redovisningskrav föreslås att även besiktningens giltighet, vikt, årsmodell (motorålder), deklarerad bränsleförbrukning och typ av hydraulvätska tas med.</p>	<p>Då de skärpta kraven är avsedda för områden som bedömts som känslig, vilket bland annat inkluderar storstäderna, innebär det att det finns en avsättning för äldre arbetsmaskiner utanför dessa områden. Det finns flera möjligheter för en arbetsmaskin som inte klarar kraven. Den kan användas inom andra områden (grundkrav/skärpta krav eller hos annan användare). Det är även möjligt att genomföra motorbyte eller uppgradering.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>8.1.1. Matrisen - samma krav som ställs på lätta lastbilar bör också ställas på tunga lastbilar och arbetsmaskiner. Trappan bör vara mer ambitiös – 2030 bör nivån vara på (minst) 50 % nollutsläppsfordon (för lätta och tunga lastbilar samt arbetsmaskiner). Nuvarande nivåer ger en liten målbild som inte kommer ge tillräckliga incitament till entreprenörer att vågar satsa på omställningen. Dessutom bör nivåerna regleras utifrån genomförandearbetet oavsett tidpunkt för kontraktet, inte utifrån upphandlat år.</p> <p>8.1.1 Vad menas med faktor (faktor 1, faktor 0,5) under "Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA (som får räknas med)?"? Hur ska man räkna med faktorerna? Ska det vara drivet av st fordon/maskiner eller beräknat på annat sätt (exvis watt)? Detta för att en litet fordon/arbetsmaskin med en låg effekt inte ska väga lika tungt som en stor kranbil/borrrigg eller liknande.</p> <p>8.1.1 "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." Eftersom det tidigare i texten står att krav på nollutsläppsfordon endast gäller för personbilar och lätta lastbilar så kommer kravet inte att tillämpas på några transporter, det är endast tunga fordon som hanterar schakt- och fyllnadsmassor.</p> <p>8.1.1 Är det relevant att ställa krav på personbilar för stadens entreprenader? Vi från NDS bedömer att det är en liten betydelse.</p> <p>8.2 Gällande redovisningskrav föreslås att även besiktningens giltighet, vikt, årsmodell, deklarerad bränsleförbrukning/effekt och typ av hydraulvätska (om aktuellt) tas med.</p> <p>Hur ska entreprenören särskilja elanvändningen från eldrivna arbetsmaskiner från resterande elanvändning på arbetsplatsen? Är det tillräckligt att göra en schablonberäkning? Vad är rimligt</p> <p>9.1 Staden använder Byggarubedömningen för bedömning av kemiska produkter och material. Systemet med grupp A, B, C, D används inte, stadens entreprenörer kan inte leta sig fram på TRVs hemsida för en översättningsnyckel. Behövs en allmäntlig beskrivning istället för beskrivning av TRVs system.</p>	<p>Det arbetas med att ta fram handlingsplan där kravnivåer för tunga fordon och arbetsmaskiner ingår. Då det krävs en större investering att öka antalet nollutsläppsfordon har vi valt att ha samma kravnivå hela kontraktperioden.</p> <p>Faktorn används för att tillgodoräkna sig laddhybrider som en andel för att uppfylla kravet nollutsläpp. Syftet är att stimulera en stegvis övergång till nollutsläpp.</p> <p>Se svar ovan.</p> <p>Detta är gemensamma baskrav som kompletteras av varje enskild beställare. Fordonskraven är beslutade i Stockholm är exempel på tilläggskrav.</p> <p>Information kan hämtas från färdatorerna.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Kemiska produkter		<p>Krav på BVB ställs inte generellt i Stockholm stad.</p> <p>Kemikaliekraven är harmoniserad med EU-lagstiftning och olika bedömningsystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningsystemen.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Material och varor	<p>10.1 Staden använder Byggarubedömningen för bedömning av kemiska produkter och material. Systemet med grupp A, B, C, D används inte, stadens entreprenörer kan inte leta sig fram på TRVs hemsida för en översättningsnyckel. Behövs en allmäntlig beskrivning istället för beskrivning av TRVs system.</p>	<p>Krav på BVB ställs inte generellt i Stockholm stad. Kemikaliekraven är harmoniserad med EU-lagstiftning och olika bedömningsystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningsystemen.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Material och varor/K	<p>10.1.2 Fotnot 1 till tabell – beskrivning om vad stegen A1 till A3 avser bör inte ligga som fotnot till "Armeringsstål" utan i kolumnbeskrivningen "Produkt/material (avser produktskede A1-A3)".</p> <p>-Klimatkrav på material och varor ---Cement/betong Ställ krav på EPDer för betong.</p> <p>Kravnivån på 0,62 kg CO₂e/kg cement är en nivå som marknaden inte klarar av just nu, är det möjligt 2025?</p> <p>Fotnot 10: "Kustområden och områden som uttryckligen kräver betong i exponeringsklass XD1, XD3 samt XS3 framtagna för korrosiv miljö är undantagna från detta krav." bör tas bort. Det går att uppfylla kraven även för dessa exponeringsklasser. Vi hämmar innovationshöjden för branschen genom denna skrivelse.</p>	<p>Vi beaktar förslag.</p> <p>Vi ställer krav på EPD för betong.</p> <p>En vidareutveckling av betongkraven är på gång.</p> <p>Fotnoten kan tas bort: Det kan ha varit relevant att ha med texten 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 borde det inte behövas ett undantag.</p> <p>Tidigare regelverk styrde mer eller mindre till användning av en viss cementsort (i praktiken ofta Cementas Anläggningscement) men i och med att andra inblandningar gjorts möjliga så finns inte längre den begränsningen.</p>

Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Definitioner	<p>Arbetsmaskiner: Följande stycke är krångligt skrivet och svårförstått, med fyra på varandra efterföljande kolon, beskrivningen behöver förenklas:</p> <p>"Följande utrustningar är exkluderade från klimatkraven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handhållna redskap: redskap som har en referenseffekt på mindre än 19 kW och som används i utrustning som uppfyller minst ett av följande villkor: - Dess torrvtikt, inklusive motorn, understiger 20 kg och den uppfyller följande villkor: - Den bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för. <p>Förslag på omskrivning:</p> <p>"Handhållna redskap som har en referenseffekt på mindre än 19 kW och som uppfyller minst ett av följande villkor är exkluderade från klimatkraven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dess torrvtikt, inklusive motorn, understiger 20 kg - Den bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för." 	<p>Här var det ett fel i remissversionen, texten har justerats enligt med förordningen EU 2016/1628.</p> <p>Se ny definition för Handhållen utrustning.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Norra djurgårdstaden)	Allmänt/Övrigt	<p>Bestäm om euroklass ska uppges i romerska eller arabiska siffror (Euro VI eller Euro 6) och se över generellt i dokumentet.</p>	<p>Lätta fordon definieras enl. EG nr 715/2007 och tunga fordon enl. EG nr 595/2009, se vägledning till kraven, och då med numeriska siffror, men för att kunna skilja på låtta och tunga fordon i skrift används 6 för låtta och VI för tunga. Detta används även av kommissionen vid kommunikation av regelverket se exempelvis Commission proposes new Euro 7 standards (europa.eu)</p> <p>The proposal replaces and simplifies previously separate emission rules for cars and vans (Euro 6) and lorries and buses (Euro VI). The Euro 7 standards rules bring emission limits for all motor vehicles, i.e., cars, vans, buses and lorries under a single set of rules. För Euro 7 använder kommissionen enbart 7 oavsett om det är låtta eller tunga (men Euro 7 föreslås gälla både låtta och tunga i samma lagstiftning).</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Miljöplan	<p>3.1 (punkt 4) "-En beskrivning av minst en åtgärd som ska genomföras för att minska klimatpåverkan utöver de klimatkrav som ställs på drivmedel och material. Åtgärden ska vara mätbar och riktas mot de verksamheter/anläggningar som bedömts innebära störst klimatpåverkan i det aktuella projektet."</p> <p>I projekt med en i övrigt hög kravbild avseende klimat kan det bli spretigt att även få in klimatkrav genom GME. Det blir besvärligt med en delad uppföljning. Möjligen kan det rekommenderas att detta krav integreras med en samlad kravbild vid högre kravnivå.</p>	<p>Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Drivmedel	<p>Punkt 4.11 beskrivning av syntetiska dieselbränslen bör "HVO" bör ersättas med "HVO100".</p> <p>4.1</p> <p>"Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster. 11</p> <p>Det är ottydligt vad omfattningen av kravet är - är det drivmedelsförbrukning för transporter inom arbetsområdet (men inte utanför)? Ingår förbrukning från leveranser till och bortforsling från arbetsområdet? Ingår åkeriernas förbrukning? Ingår underentreprenörernas transporters förbrukning till och från arbetsområdet? Avser kraven även transporter av material utöver massor? Bör drivmedelsförbrukning för båtar/fartygs inkluderas?</p> <p>Sammantaget förordar exploateringskontoret en tydlighet kring detta för att undvika konflikter i produktion. Förslagsvis används en tydlig punktlista som visar vad kraven avser.</p>	<p>Under baskravet (miljö) så namngavs HVO oavsett kvalitet som ett exempel. Kommer tas bort.</p> <p>Exempel ses över i vägledningen.</p> <p>Text gällande transporter formuleras om, se ovan svar.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Lätta fordon	<p>5.1.1</p> <p>"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. 11</p> <p>Se kommentar 4.1.</p>	<p>Se tidigare synpunkt och svar.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Tunga fordon	<p>6.1.2</p> <p>"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. 11</p>	<p>Se tidigare synpunkt och svar.</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Arbetsmaskiner	<p>Se kommentar 4.1.</p> <p>7.2.1 Hur ser man på maskiner som har teknisk livslängd kvar? Är det slöseri på resurser att byta fungerande maskiner mot nya? Vi får in många awikelser för arbetsmaskiner som har en högre ålder än tillåtet.</p> <p>7.3 Gällande redovisningskrav föreslås att även vikt, årsmodell (motorålder), deklarerad och faktisk bränsleförbrukning och typ av hydraulvätska tas med.</p>	<p>Då de skärpta kraven är avsedda för områden som bedömts som känslig, vilket bland annat inkluderar storstäderna, innebär det att det finns en avsättning för äldre arbetsmaskiner utanför dessa områden.</p> <p>Det finns flera möjligheter för en arbetsmaskin som inte klarar kraven. Den kan användas inom andra områden (grundkrav/skärpta krav eller hos annan användare). Det är även möjligt att genomföra motorbyte eller</p>
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>8.1.1. Matrisen - samma krav som ställs på låtta lastbilar bör också ställas på tunga lastbilar och arbetsmaskiner. Uppsatta politiska mål går inte att nå med nuvarande kravambition. För att relisera målen krävs en mer ambitiös trappa med en 2030-nivå på (minst) 50 % nollutsläppsfordon (för låtta och tunga lastbilar samt arbetsmaskiner).</p> <p>8.1.1 Vad menas med faktor (faktor 1, faktor 0,5) under "Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA (som får räknas med)."? Hur ska faktorerna beräknas? Ska det vara drivet av antal fordon/maskiner eller beräknat på annat sätt (såsom effekt/hästkrafter)? Detta för att en litet fordon/arbetsmaskin med en låg effekt inte ska väga lika tungt som en stor kränbil/borrhög eller liknande.</p> <p>8.1.1 "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."</p> <p>Eftersom det tidigare i texten står att krav på nollutsläppsfordon endast gäller för personbilar och låtta lastbilar så kommer kravet inte att tillämpas på transporter, det är endast tunga fordon som hanterar schakt- och fyllnadsmassor.</p>	<p>Det arbetas med att ta fram handlingsplan där kravnivåer för tunga fordon och arbetsmaskiner ingår.</p> <p>Då det krävs en större investering att öka antalet nollutsläppsfordon har vi valt att ha samma kravnivå hela kontraktperioden.</p> <p>Faktorn används för att tillgodoräkna sig laddhybrider som en andel för att uppfylla kravet nollutsläpp. Syftet är att stimulera en stegvis övergång till nollutsläpp. Kravtext något redigerad. En mall kommer att tas fram, som ser till antal och typ.</p>

Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	8.2 Gällande redovisningskrav föreläs att även vikt, årsmodell, deklarerad och faktisk bränsleförbrukning/effekt och typ av hydraulvätska (om aktuellt) tas med. Hur ska entreprenören särskilja elanvändningen från eldrivna arbetsmaskiner från resterande elanvändning på arbetsplatsen? Är det tillräckligt att göra en schablonberäkning? Vad är rimligt administrativt att kräva av entreprenören? Förtydligande krävs.	En mall kommer att tas fram, som ser till antal och typ. Alla nya fordon och arbetsmaskiner har någon form av färd dator som också kan avläsas på distans (via något fleet management program). Via den funktionen kan antal kWh avläsas (även innan ELSA finns på plats).
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Kemiska produkter	9.1 Staden använder Byggarvarubedömningen för bedömning av kemiska produkter och material. Systemet med grupp A, B, C, D används inte, stadens entreprenörer kan inte leta sig fram på TRVs hemsida för en översättningsnyckel. Behövs en allmängiltig beskrivning istället för beskrivning av TRVs system, eller kompletterande information om vad TRVs system motsvarar i Byggarvarubedömningen/BASTA/Sunda hus.	Krav på BVB ställs inte generellt i Stockholm stad. Kemikaliekraven är harmoniserad med EU-lagstiftning och olika bedömningssystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningssystemen.
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Material och varor	10.1 Staden använder Byggarvarubedömningen för bedömning av kemiska produkter och material. Systemet med grupp A, B, C, D används inte, stadens entreprenörer kan inte leta sig fram på TRVs hemsida för en översättningsnyckel. Behövs en allmängiltig beskrivning istället för beskrivning av TRVs system, eller kompletterande information om vad TRVs system motsvarar i Byggarvarubedömningen/BASTA/Sunda hus.	Krav på BVB ställs inte generellt i Stockholm stad. Kemikaliekraven är harmoniserad med EU-lagstiftning och olika bedömningssystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningssystemen.
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Material och varor/K	10.1.2 Fotnot 1 till tabell - beskrivning om vad stegen A1 till A3 avser bör inte ligga som fotnot till "Armeringsstål" utan i kolumnbeskrivningen "Produkt/material (avser produktskede A1-A3)". -Klirnatkrav på material och varor ---Cement/betong Ställ krav på EPDer för betong. Fotnot 10: "Kustområden och områden som uttryckligen kräver betong i exponeringsklass XD1, XD3 samt X53 framtagen för korrosiv miljö är undantagna från detta krav." bör tas bort. Det går att uppfylla kraven även för dessa exponeringsklasser. Vi hämmar innovationshöjden för branschen genom denna skrivelse.	Se tidigare synpunkt och svar. Ändrar enligt förslag. Vi ställer krav på EPD för betong Det pågår en vidareutveckling av betongkraven. Fotnoten kan tas bort: Det kan ha varit relevant att ha med texten 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 borde det inte behövas ett undantag. Tidigare regelverk styrde mer eller mindre till användning av en viss cementsort (i praktiken ofta Cementas Anläggningscement) men i och med att andra inblandningar gjorts möjliga så finns inte längre den begränsningen.
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Definitioner	Arbetsmaskiner: Följande stycke är krångligt skrivet och svåröversatt, med fyra på varandra efterföljande kolon, beskrivningen behöver förenklas: "Följande utrustningar är exkluderade från klimatkraven - Handhållna redskap redskap som har en referenseffekt på mindre än 19 kW och som används i utrustning som uppfyller minst ett av följande villkor1 - Dess torrvikt, inklusive motor, understiger 20 kg och den uppfyller följande villkor1 - Den bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för.	Här var det ett fel i remissversionen, texten har justerats enligt med förordningen EU 2016/1628. Se ny definition för Handhållna utrustning.
Sthlm stad	Exploateringskontoret (Bygg o upphandling)	Allmänt/Övrigt	Källhänvisning till krav och kravnivåer saknas i dokumentet. Hur har man kommit fram till de nivåer som ställs krav på?	De gemensamma kraven har beaktat nationella och lokala miljö- och klimatmål. Tagit del av olika utredningar och underlag, och på det sättet kommit fram till kravnivåer, som är baskrav.
Sthlm stad	Stockholms vatten	-	SVOA har inget gemensamt svar att lämna på denna remiss med vårt interna DNR 235VOA437. Vi har granskat dokumentet på flera instanser inom bolaget och välkomnar den nya uppdateringen. Det är mycket bra och tydliga ändringar och bra och relevanta krav. Inga noteringar eller kommentarer till det skrivna har lämnats.	
Sthlm stad	AB STOCKHOLMSHEM	Miljöplan	3.1 pkt 4 Varför gäller inte kravet Trafikverket, krav klimatmål/åtgärd? Vad menas med en beskrivning där det inte rör drivmedel samt material, här behöver man specificera för att tydliggöra vad entreprenören ska redovisa i sin miljöplan. Vad ska mätas och hur ska detta ske? Det måste bli tydligare, eller att det ges exempel på det för bättre förståelse.	Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
Sthlm stad	AB STOCKHOLMSHEM	Drivmedel	4.1 Grundkrav Oklart om varför kravet gäller specifikt för de som nämns, och även varför bara konsulttjänster. Detta ska och bör gälla alla? 4.2.1 Finns det förelägg till formuläret?	Drivmedel ska uppfylla standarder för att få användas. Det finns en drivmedelsmall på hemsidan.
Sthlm stad	AB STOCKHOLMSHEM	Lätta fordon	5.1.1 Schakt- och fyllnadsmassor transporteras oftast med tunga fordon? Se även kommentar 4.1.	Kravet om förnybart gäller även tunga fordon. Kan uppfyllas med nollutsläppsfordon.
Sthlm stad	AB STOCKHOLMSHEM	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Vi anser att detta krav bör komma tidigare i dokumentet?	Ordningen har ingen betydelse.
Sthlm stad	AB STOCKHOLMSHEM	Material och varor	10.1 grundkrav, specificera gärna om de olika systemen som finns ex. BVB, Sundahus, Svanen kan användas, samt nivåer som accepteras.	Det som efterfrågas finns i översättningsnyckeln på Trafikverkets och de gemensamma miljökravens webbsida.
Sthlm stad	AB STOCKHOLMSHEM	Definitioner	Känsligt område – stämmer detta för Stockholm?	Ja, se definition.

Sthlm stad	Norrmalms stadsdelsförvaltning	Förutsättningar och tillämpning	<p>Förvaltningen saknar konsekvensbeskrivning om kraven inte uppfylls, och hur detta följs upp systematiskt. Vid uppföljning av kraven finns behov av en gemensam strategi. Vid avvikelser behöver konsekvenserna framgå.</p> <p>Oklarhet kring vad förslaget avser, ett RAM-avtal eller tillämpning vid enskilt projekt.</p> <p>De kompletterande kraven i egna upphandlingar inom Stockholms stad behöver tas fram centralt inom staden.</p>	<p>De gemensamma kraven kan appliceras i upphandlingar som gäller både ramavtal och enkla upphandlingar. Varje beställare får göra sin riskanalys och bedöma konsekvenserna av om kraven inte efterlevs eller uppfylls, och så till vida eventuella viten.</p> <p>Uppföljning är viktigt och organiseras av beställaren, som också bestämmer om text viten om inte kraven uppfylls.</p>
Sthlm stad	Norrmalms stadsdelsförvaltning	Systematiskt miljöarbete	<p>Kraven behöver gå i linje med Stockholms stads övergripande mål och styrdokument, exempelvis miljöprogram och klimathandlingsplan. Frågor om miljöpåverkan, klimatutsläpp samt kemikalier behöver inkluderas (bl.a. i enlighet med Byggsäkerhetsbedömningen). Önskar tydlighet kring i vilken utsträckning Stockholms stads mål tagits hänsyn till vid framtagandet av kraven.</p>	<p>De gemensamma kraven har beaktat nationella och lokala miljö- och klimatomål. Tagit del av olika utredning och underlag. Dock är de lagda på en generell basnivå som går att applicera på i princip alla entreprenader oavsett plats i landet. De kan alltid kompletteras av beställaren.</p>
Sthlm stad	Norrmalms stadsdelsförvaltning	Miljöplan	<p>Förvaltningen ser positivt på att det finns en utsett ansvarig för miljöplanen.</p>	
Sthlm stad	Norrmalms stadsdelsförvaltning	Drivmedel/K	<p>Vid inköp av utländska transporter behöver drivmedlet som används vara hållbart och uppfylla krav.</p> <p>Utsläppstrappan: 2020 är basår, trots att kraven börjar gälla 2024. Bedömningen är att kraven inte följer utvecklingen på marknaden. Kraven behöver även vara väl förankrat med marknaden.</p>	<p>Se tidigare synpunkt och svar.</p>
Sthlm stad	Norrmalms stadsdelsförvaltning	Lätta fordon	<p>Jämförelser görs med amerikanska fordon, trots att det är utsläppsmängden som bör regleras.</p>	<p>Eftersom dessa fordon inte har någon utsläppsklass inom EU kan vi inte reglera utsläppsmängden via krav på utsläppsklass. Ålder på fordonet är en alternativ metod som bedöms ge ett acceptabelt skydd.</p>
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Förutsättningar och tillämpning	<p>•2.2. Omfattning och avgränsning, sista stycket: Trafikkontoret Stockholm stad behöver kunna ställa andra krav som t.ex. högre eller kompletterande även i området som inte definierats som "känsligt område".</p> <p>•2.3 Avvikelse och avsteg, näst sista stycket: Här behöver det förtydligas att beställarorganisationen måste godkänna alla förändringar. Entreprenören kan inte tillåtas göra ändringar som inte är godkända av beställaren.</p>	<p>Detta framgår i inledningen, "Kraven utgör en generell basnivå som ska upprätthållas under hela entreprenadens genomförande och kontraktstid. I enskilda projekt och uppdrag kan beställaren dessutom ställa högre och/eller objektspecifika miljökrav." Dock är hela Stockholm definierat som känsligt område, se definition.</p> <p>Gällande godkännande så har det varit en diskussion huruvida beställaren ska godkänna dokument eller bara granska och godta text miljöplanen eftersom den också ska uppdateras vid förändring.</p>
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Systematiskt miljöarbete	<p>•2.2 Redovisningskrav: Uppfyller alla certifierade miljöledningssystem kraven?</p> <p>•2.3 Avvikelse från kravet anses föreligga om: Trafikkontoret Stockholm stad har haft problem med att entreprenören menar att deras miljöplan ingår i deras projektplan.</p>	<p>Ja, det får man utgå ifrån, de kan också kontrolleras med stickkontroller.</p> <p>Miljöplanen kan ingå i projektplanen, bara alla uppgifter kommer med.</p>
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Miljöplan	<p>•3.1 Grundkrav, punkt 2: Var kommer sådant som inte är definierat i gemensamma miljökrav i t.ex. förorenad mark, buller, lakvatten, mikroplaster? Är det här?</p> <p>•3.1 Grundkrav, punkt 4: Vem bedömer vilka verksamheter/anläggningar som innebär störst miljöpåverkan i projektet?</p> <p>•3.1 Grundkrav, punkt 4: Ett krav som upplevs otydligt är det som gäller entreprenörens miljö- och klimatomål där "en beskrivning av minst en åtgärd som ska genomföras för att minska klimatpåverkan utöver de klimatkrav som ställts på drivmedel och material" ska redovisas av entreprenören. För Trafikverket gäller inte detta krav och ett undantag för trafikkontoret är också önskvärt för infrastruktur (avdelningen infrastruktur ansvarar bl.a. för att genomföra ny- och reinvesteringar i stadens gator, torg och parker).</p>	<p>Gemensamma miljökraven är baskrav, de exempel som nämndas är plats/objektspecifika krav och beror av entreprenad.</p> <p>Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.</p>
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Drivmedel/K	<p>•Kravet om ökad användning av förnybara drivmedel bedöms vara ambitiöst och infrastrukturavdelningen på trafikkontoret ser svårigheter i upptrappningen av detta krav i föreslagen takt, samtidigt som det ses som en förutsättning för att nå stadens övergripande krav om att vara en fossilfri organisation till år 2030.</p> <p>•Båtunderhåll anser att den stegrande skalan på andel förnybart bränsle kan ställa till det vid optionsår på kontraktet, det blir svårt att kalkylera och risk för spekulationspriser.</p> <p>•Eitåt ur Gemensamma miljökrav: "Kravet avser genomförandeåret oavsett tidpunkt för kontraktet" Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: Detta innebär att kravet ökar årligen. Hur ska L kalkylera vid optionsår? Kravet är inte kalkylerbart och öppnar upp för spekulation. Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter:</p> <p>•3.3 Avvikelse från kravet anses föreligga om: Formuleringen kring avvikelse behöver förtydligas. Bör vara tydligare att om man inte når upp till kraven på minst andel förnyelsebart drivmedel så är det en avvikelse. Det gör det lättare för trafikkontoret att hantera i entreprenaduppföljningen om det är glasklart vad som menas.</p> <p>•3.3 Avvikelse från kravet anses föreligga om under *: Är inte första meningen en upprepning? Förstår inte andra meningen. Vi har ju reduktionsplikt. Är punkten redan inaktuell?</p>	<p>Trappan för förnybart drivmedel har tagits fram utefter underlag och utredningar samt omvärldsbevakning.</p> <p>Trappan är till för att våra klimatomål ska nås. Beställaren kan möjligen göra anpassningar i längre kontrakt och ställa krav på att samma mängd förnybart gäller hela kontraktperioden.</p> <p>Vi anser att en avvikelse omfattas av den angivna, möjligen kan detta förtydligas i vägledningen.</p> <p>Gällande reduktionsplikten se tidigare svar.</p>
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Lätta fordon	<p>•Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Vad menar man med detta krav? Måste förtydligas för att kunna följas upp.</p>	<p>Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen.</p>
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Tunga fordon	<p>•Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor." samma som ovan, tydligt formulerat svårt att följa upp.</p> <p>Citat ur Gemensamma miljökrav: "Tunga fordon som för sin uppgift på arbetsplatsen drivs med el, och använder förbränningsmotor för sin förflyttning/framdrift ska uppfylla Euro V. Fordonets förbränningsmotor får i sådant fall ej användas under arbete eller för att framställa el."</p> <p>Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter:</p> <p>•Kravet låter bra, men fungerar dagens tunga hybridfordon på detta sätt? Är detta krav möjligt? Tvingar L att använda dieseldrivna maskiner istället för hybrid.</p>	<p>Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen.</p> <p>Gällande synpunkt 2: Detta kan exempelvis handla om en kran där kranen drivs med el (från elnätet) men det fordon som kranen är monterat på är dieseldrivet. Det är två helt fristående drivlinor så detta ska inte förväxlas med en hybrid.</p>

Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Arbetsmaskiner	Grundkrav Citat ur Gemensamma miljökrav: "Arbetsmaskinens förbränningsmotor får i sådant fall ej användas under arbete eller för att framställa el." Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: Leverantören måste alltså använda en maskin med endast förbränningsmotor om el inte är tillräckligt för arbete. Är det detta som menas? Skärpt krav Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: • 8 års åldersgräns är kostnadsdrivande på entreprenaden. 8 år är rimligt för att få en bra finansiell ekonomi med avskrivningstiden då TKs driftkontrakt är upp till 7 år och maskinen köps/tillverkas ofta strax/året innan. Citat ur Gemensamma miljökrav: "Ålderskravet gäller ej för nollutsläppsarbetsmaskiner." Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: Inget annat krav gäller heller för nollutsläppsarbetsmaskiner.	En arbetsmaskin som inte kan användas inom känsliga områden kan användas där grundkraven ställs. Arbetsmaskinen har därmed ett värde även efter 6 år.
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Citat ur Gemensamma miljökrav: "Fordon som kan drivas med fordonsgas eller annan gas än gasol räknas med faktor 1 som nollutsläppsfordon." Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: Fossilt ursprung. Detta kan släppa ut koldioxid och går emot stadens mål. Citat ur Gemensamma miljökrav: "Laddhybrider i alla kategorier som räknas med en faktor 0,5 som nollutsläppsfordon." 2030 kan L alltså ha alla laddhybrider lättlastbil fast köra på diesel och aldrig ladda. Detta behövs inte för att stimulera för att gå över till el. Svagt krav. Citat ur Gemensamma miljökrav "8.3 Avvikelse från kravet anses föreligga om: Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: • Borde inte understigande av användande av minst andel nollutsläppsfordon vara en avvikelse? Förtydliga/lägg till avvikelse. Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: Saknar krav på handhållna arbetsmaskiner, alla handhållna motordrivna maskiner ska vara drivna med elmotor utan bränslemotor. Minimumkrav i alla gatudriftens upphandlingar senaste åren.	Fordon/maskiner som kan drivas med fordonsgas eller annan gas än gasol kan användas för att uppfylla kraven om andel nollutsläppsfordon. Över 90 procent av fordonsgasen i Sverige är idag biogas. Antalet gasfordon kan anses vara begränsat, syftet med inkluderingen av gasfordon i kraven om nollutsläppsfordon är att inte utestänga de aktörer som valt att investera i gasfordon. Inkluderingen ligger i linje med att regeringen under 2021 meddelade att gasbilar fortsatt ska klassas som miljöbil hos statliga myndigheter. Vidare, ju högre kravet på andel nollutsläppsfordon blir desto mindre utrymme lämnas till laddhybrider. Krav på nollutsläpp arbetsmaskiner är under utveckling. Kravet på förnybart gäller parallellt, och då vill man nog gärna köra på el annars blir det onödigt dyrt eftersom alternativet till att köra på el 2030 är att tanka 100 % HVO100. Handhållen utrustning (arbetsmaskiner) är oomvända, se ny definition. Dessa är undantagna för Trafikverket. Bra att storstäderna har dessa krav, De kan räknas med drivmedelsmässigt men räknas med som nollutsläppsmaskiner. Undantaget på TRV kopplat till drivmedel? Är det ok att handhållna maskiner används för att uppfylla En avgränsning för att göra det mer hanterbart.
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Material och varor	• Warför undantag för infästningsdetaljer?	
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Material och varor/K	Armeringsstål och stålprodukter/väg och broräcken Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: • Är rostfritt bättre ur ett LCA perspektiv som armering? • En EPD säger väl bara hur mycket som släpps ut, så då blir det väl ingen gräns för fler stålprodukter. Cement/betong Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: • 20.1.2 Klimatkrav på material och varor. 4. Är det tillräckligt? Asfalt Trafikkontoret Stockholm stads synpunkter: • Trafikkontoret önskar nivåer för längre fram tiden. Avvakta trafikverkets förslag.	För att ställa ett prestandakrav behöver man ha ett utgångsläge att basera kravet på. EPD:er ger en bild av lämpligt utgångsläge. Att ställa krav på EPD:er är alltså steg 1 innan prestandakrav kan ställas. När prestandakrav ställs används sedan EPD som verifierat. Betongkraven är under utveckling. Det har startats upp en vidareutveckling av betongkraven.
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Definitioner	• Krav på elektrifierade handhållna maskiner bör kunna ingå.	Handhållen utrustning (arbetsmaskiner), se ny definition. Eldrivna sådana kan räknas med drivmedelsmässigt i storstäderna, men inte räknas med som nollutsläppsmaskiner.
Sthlm stad	Trafikkontoret Stab, Strategienheten	Allmänt/Övrigt	Vi behöver säkerställa att Gemensamma miljökrav inte krockar med kraven i Bygg AMA. • Det nya förslaget till Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenaders bedöms som helhet vara välformulerat och tydligt. Delar behöver dock ses över. Det finns delar som kunde tolkas olika, vilket kan leda till problem i tillämpningen. • Trafikkontoret behöver säkerställa att dessa miljökrav inte krockar med de krav vi har i Teknisk handbok och Bygg AMA. • Kraven är primärt framtagna för entreprenader, bör kompletteras med krav för tjänsteleverantörer. • Infrastrukturen anser att det är bra att kraven skärps i enlighet med förslaget för att kontoret ska nå ställda miljömål framåt.	Kraven ska inte strida mot AMA. Konsult som leverantör till entreprenören omfattas, se Inledning.
Sthlm stad	Stockholms Hamn AB	Förutsättningar och tillämpning	Kraven utgår enligt Förutsättningarna en generell basnivå. Stockholms Hamnar ser dock att kraven är på en hög nivå. Det skulle vara en fördel att ha ett mer flexibelt kravställande, med till exempel krav på bas-, mellan- och hög nivå, att välja utifrån egen bedömning och aktuell entreprenad.	De Gemensamma kraven är baskrav, som kan kompletteras/anpassas av varje enskild beställare.
Sthlm stad	Stockholms Hamn AB	Miljöplan	Kravet att entreprenören ska redovisa minst en åtgärd för att minska klimatpåverkan utöver klimatkrav på drivmedel och material kan sannolikt vara svårt att uppfylla i varje enskild entreprenad. Klimatkrav på drivmedel och material måste ändå vara de mest väsentliga.	Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
Sthlm stad	Stockholms Hamn AB	Drivmedel/K	Förklara "TSA". Förklara "TSA". -Klimatkrav Osäkerhet råder angående reduktionsplikten framöver. Kravet på andel förnybart drivmedel (%) behöver sannolikt ställas utifrån "andel fordon som drivs med förnybara drivmedel".	TSA finns förklarat under definitioner. Se ovan svar gällande Reduktionsplikten.
Sthlm stad	Stockholms Hamn AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Otydligt hur detta krav ska samverka med kraven på drivmedel under avsnitt 4. Vätgasdrivna fordon med förbränningsmotor är inte nollutsläppsfordon när det gäller utsläpp av luftföroreningar som till exempel NOx.	Förbränningsmotorer för vätgas är under utveckling och sannolikt inte aktuellt för lätta fordon. Vätgas behöver vara förnybart om det ska bidra till kraven på andel förnybart. Gruppen anser att kravet är genomarbetat och fungerar idag. Se ovan svar.
Sthlm stad	Stockholms Hamn AB	Kemiska produkter	Kraven utgår från Trafikverkets kriterier, även om hänvisning görs till andra bedömningsystem. Det hade varit bra med en tydlig korsreferens/formulering om andra bedömningsystem i dokumentet Gemensamma miljökrav för entreprenader, inte bara på webbsida.	
Sthlm stad	Stockholms Hamn AB	Material och varor	Stockholms Hamnarnas bedömning är att information (till exempel i form av miljövarudeklarationer) inte alltid finns tillgänglig från materialleverantörernas sida för att kraven ska kunna uppfyllas. Varje upphandling är också situationsbaserad vilket kan innebära att kraven inte kan vara möjliga att ställa i varje enskild upphandling. I vissa situationer är det brist på material.	I de fall EPD-krav ställs finns underlag på att det finns sådana på marknaden. Kraven även framtagna för att driva på att EPD:er tas fram. Beställaren kan alltid göra avsteg från kraven i det specifika fallet.

Sthlm stad	Stockholms Hamn AB	Allmänt/Övrigt	<p>Kraven är sannolikt kostnadsdrivande. En uppskattning av storleken på högre kostnader till följd av kraven hade varit värdefull.</p> <p>Har en marknadsanalys genomförts för att stämma av nivån på kraven med leverantörsmarknaden? Städerna som helhet och Trafikverket är relativt stora aktörer för upphandlingar av entreprenader. Enskilda bolag inom till exempel Stockholms stad är små aktörer vilket kan göra det svårt att kravställa enligt förslaget i mindre upphandlingar.</p> <p>Det hade varit värdefullt med klargörande/gemensamt synsätt om hur avvikelser från kraven ska hanteras och värderas, i form av till exempel viten.</p>	<p>Ja, ökade krav kan innebära investeringar i ny teknik, extra resurser och därmed ökade kostnader. En naturlig följd av ökat kravställande.</p> <p>Kraven har tagits fram utefter vad marknaden kan erbjuda, likaså sett till ett konkurrensperspektiv. Avstämning har skett med branschen.</p> <p>Viten och bonusar råder respektive beställare över.</p>
Sthlm stad	Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning	Miljöplan	<p>Förvaltningen anser att åtgärder för minskad klimatpåverkan bör redovisas i sin helhet och inte reduceras till att "minst en åtgärd" ska beskrivas.</p> <p>Förvaltningen föreslår följande formulering under punkt 5 i avsnittet En beskrivning av hur miljöplanen och dess innehåll ska kommuniceras, implementeras och följas upp med berörd personal i entreprenaden, egen såväl inhyrd.</p> <p>Förvaltningen bedömer att avfallshanteringen fått liten plats i kravförslaget. Det finns en ständig återkommande problematik med entreprenaders avfallshandling, det är därför viktigt att avfallsfrågan hanteras mer konkret, exempelvis avseende farligt avfall och byggavfall.</p>	<p>Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.</p> <p>Förslag på omformulering beaktas.</p> <p>Krav på avfall styrs till stor del av lagkrav (som måste uppfyllas och som vi inte upprepar). Hanteringen påverkas av lokala förutsättningar.</p>
Sthlm stad	Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning	Allmänt/Övrigt	Förvaltningarna anser att vid revidering av dokument av denna art bör positionerna när det avser miljö- och klimatkrav flyttas fram genom att högre krav ställs för att uppfylla de höga miljö- och klimatkrav som staden ställer, detta då entreprenörerna är en förlängd arm av staden. Därutöver har förvaltningen ingen erinran.	
Sthlm stad	AB Svenska Bostäder	Allmänt/Övrigt	Svenska Bostäder är generellt positiva till förändringarna i de gemensamma kraven och anser att det är av stor vikt att parterna tillsammans driver på anläggnings- och byggbranscherna i Sverige. Många av kraven är väldigt detaljerat beskrivna för att möjliggöra styrda upphandlingar, men bolaget rekommenderar istället att syftena med respektive krav tydliggörs för parternas olika organisationer/projekt istället vid behov ska kunna ställa övergripande funktionskrav. I många fall kan funktionskrav med ett tydligt syfte leverera samma resultat som detaljerade krav men till en lägre kostnad och ofta med en lägre administrativ börda för både beställaren och utföraren.	<p>Syftet framgår av inledning.</p> <p>Att ställa funktionskrav blir ännu mer komplex och kräver mer uppföljning.</p>
Sthlm stad	Serviceförvaltningen	Allmänt/Övrigt	<p>Serviceförvaltningen anser att det är viktigt att de krav vi ställer i entreprenader följer de EU-direktiv som finns som gör det möjligt att nå mål såväl inom EU som nationella och lokala klimat- och miljömål. Serviceförvaltningen genomför totalt sett få entreprenadupphandlingar och då handlar det om att vi framför allt stöttar våra stadsdelar med olika typer av parkentreprenader. Serviceförvaltningen deltar sällan i upphandling av stora bygg- eller anläggningsentreprenader.</p> <p>Serviceförvaltningen är positiva till att kraven vid entreprenadupphandlingar höjs, då det ger staden bättre förutsättningar att nå stadens höga klimat- och miljömål.</p>	<p>I vägledningen finns referenser till EU-lagstiftning.</p> <p>Ambition är att kraven ska vara anpassade efter städernas upphandlingar, dels mindre och dels längre bl.a drift- och underhållsentreprenader.</p>
Sthlm stad	Äldreförvaltningen	Allmänt/Övrigt	<p>Detta förslag gäller krav som ska ställas på de entreprenader som stadens förvaltningar upphandlar. De entreprenadupphandlingarsom äldreförvaltningen genomför avser vård- och omsorgsboenden, som i vissa fall även kan innehålla platser för korttidsboende eller profilboende. Även om det under inledningen (punkt 1.1) till kravförslaget står att förslaget gäller i alla upphandlingar av entreprenader noterar förvaltningen att förslaget är utarbetat efter entreprenader inom bygg, fastighet eller trafik. De kravförslag som tas upp gäller i hög grad arbetsmaskiner, fordon och drivmedel. Detta ingår i regel inte i den vård- och omsorgsverksamhet som äldreförvaltningen upphandlar. Med tanke på den inriktning som förslaget har bedömer inte förvaltningen att dessa krav ska gälla inom upphandlingen av vård- och omsorgsboenden. De krav som ställs i de entreprenadupphandlingar som äldreförvaltningen genomför utgår från Stockholms stads miljöprogram. Enligt gällande upphandling ska entreprenören senast 18 månader efter driftstart följa tolv punkter från miljöprogrammet som är relevanta för dem. Med utgångspunkt från ovanstående har äldreförvaltningen svårt att bedöma hur detta förslag är tillämpligt och avstår därmed från att lämna vidare synpunkter på förslaget.</p>	
Sthlm stad	Micasa Fastigheter i Stockholm AB	Allmänt/Övrigt	Det är bra att staden har gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader och Micasa Fastigheter instämmer i föreslagna förändringar. Micasa Fastigheter ser dock svårigheter med att uppfylla Stockholms stads krav om koldioxidutsläpp och fossilfri innerstad om inte nivån i detta dokument skrivs om.	<p>De gemensamma kraven har beaktat nationella och lokala miljö- och klimatmål. Kravens ambition är att vara i linje med dessa, men råder inte över städernas mål. Plats specifika krav får läggas till för/av respektive beställare.</p>
Sthlm stad	Södermalms stadsdelsförvaltning	Allmänt/Övrigt	<p>Stadsdelsförvaltningen anser att det är positivt att de uppdaterade miljökraven reviderats utifrån EU-direktiv och gällande nationella och lokala klimat- och miljömål. Det är enligt förvaltningen också bra att det i de uppdaterade kraven framkommer att de även syftar till att minska klimatpåverkan.</p> <p>Enligt förvaltningen är det viktigt att det vid kommande upphandlingar är tydligt vilka miljökrav som ska ställas, det vill säga om det är "Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader" eller om staden ska tillämpa ytterligare miljökrav.</p> <p>Det är enligt förvaltningen också viktigt att det klargörs vilka mallar och checklistor som ska användas vid uppföljning av ställda krav. Enligt förvaltningen är det angeläget att de uppdaterade gemensamma miljökraven, samt de uppföljningsdokument som ska användas, arbetas in i trafikkontorets projekthandbok. Miljökraven och uppföljningen av dessa kommer då in som en naturlig del vid exempelvis genomförandet av parkupprustningsprojekt.</p> <p>Förvaltningen bedömer att de uppdaterade miljökraven eventuellt kan komma att innebära dyrare entreprenader samt färre anbudslämnare vid upphandling i ett inledande skede.</p>	<p>Mallar finns och ska utvecklas för nollutsläppsfordon.</p> <p>Trafikkontorets projekthandbok ska utvecklas med avseende på miljöaspekter.</p> <p>Ökade kostnader kan vara en sannolik konsekvens av skärpta krav och för att nå stadens mål.</p>
Sthlm stad	Utbildningsförvaltningen	Allmänt/Övrigt	Utbildningsförvaltningen ställer sig positivt till utredningen i stort eftersom den ligger i linje med stadens mer ambitiösa miljö- och klimatmål. Utbildningsförvaltningens kommentarer har fyllts i bifogat svarsdokument från Trafikkontoret.	
Sthlm stad	Utbildningsförvaltningen	Förutsättningar och tillämpning	<p>Tydliggör att kraven gäller från och med 1 januari 2024 vid inledning. Det nämns inte först några kapitler bakom mitt i kravtexten och då anges endast 2024 (underförstått 1 januari?).</p> <p>1.3 Avsteg och avvikelser</p> <p>Beställaren kan medge avsteg från kraven i situationer där en strikt tillämpning av de tekniska kraven, och den miljönytta de ger, inte står i rimlig proportion till de kostnader detta medför. Anledningen till möjlighet för avsteg är att inte hindra den tekniska utvecklingen genom bindande regler.</p>	<p>Se varje delkrav för när de gäller.</p> <p>Kraven blir gällande när de införs i respektive kontrakt.</p> <p>Omformulering görs, ordet tekniska tas bort.</p>

Sthlm stad	Utbildningsförvaltningen	Systematiskt miljöarbete	2.2 Redovisningskrav (enligt bilaga 1) / 1.3 Redovisningskrav (enligt bilaga 2) Om det finns ett tredjeparts certifierat miljöledningssystem som omfattar den del av verksamheten som utför arbeten enligt kontraktet så uppfylls kraven. Kraven uppfylls om det finns ett tredjeparts certifierat miljöledningssystem som omfattar den del av verksamheten som utför arbeten enligt kontraktet.	Omformulering beaktas.
Sthlm stad	Utbildningsförvaltningen	Miljöplan	3.1 Grundkrav (enligt bilaga 1) / 1.5 Grundkrav (enligt bilaga 2) 3. En beskrivning av vilka miljö- och klimatkraven är och hur de ska uppnås inom entreprenaden. -Generella miljökrav (kraven i detta dokument samt eventuella tillkommande generella krav) Förtydliga eventuella tillkommande generella krav? Syftar man till eventuella tillkommande retroaktiva krav? Eller är det upp till varje enskild upphandling att ta ansvar för? 3.2 Redovisningskrav (enligt bilaga 1) / 1.6 Redovisningskrav (enligt bilaga 2) Miljöplanen ska dokumenteras och kunna redovisas för beställaren innan påbörjat entreprenadarbete (byggstart) och på anmodan under hela entreprenadstiden. Miljöplanen ska dokumenteras löpande och kunna redovisas för beställaren innan påbörjat entreprenadarbete (byggstart) och på anmodan under hela entreprenadstiden.	Tillkommande generella krav kan exempelvis vara krav på spillberedskap som tillämpas som ett generellt miljökrav av någon beställarorganisation.
Sthlm stad	Utbildningsförvaltningen	Drivmedel/K	Reduktionsplikten är under diskussion för justering hos Regeringen. Kan eventuell ändring påverka kravförslaget? 4.2.1 Redovisningskrav (enligt bilaga 1) / 1.9.1 Redovisningskrav (enligt bilaga 2) Entreprenören ska i slutdokumentationen lämna en forteckning av använda mängder och kvaliteter av el och drivmedel. Kan bli utmaning vid mindre projekt där entreprenören använder samma tankning till flera olika projekt respektive olika fordon till samma projekt.	Kraven påverkas ej av sänkt reduktionsplikt. Kraven ställs på förnybart utanför reduktionsplikten. Om reduktionsplikten förändras så att HVO 100 faller inom reduktionsplikten så kan kraven behöva förändras (se asterix i kravförslaget). Vi kommer bara veta att en viss mängd förnybart använts (inköp och/eller schablonberäkningar) utefter redovisningen (eller via stickkontroller). Det får vara okej tills rapportering har digitaliserats.
Sthlm stad	Utbildningsförvaltningen	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	8 Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA (enligt bilaga 1) / nummerat (enligt bilaga 2) Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA är här definierat som ett fordon/arbetsmaskin/TSA som under drift inte släpper ut koldioxid (oavsett fossilt eller biogent ursprung på elen). Enligt definitionen ska ovanstående fordon/maskiner inte släppa ut koldioxid. I tillhörande text anges övriga fordon med faktorordning. Förslag på mer lämplig formulering: Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA är här definierat som ett fordon/arbetsmaskin/TSA som i huvudsak under drift inte släpper ut koldioxid (oavsett fossilt eller biogent ursprung på elen). För undantag se stycke 8.1.1 (bilaga 1) / 1.21.1 (bilaga 2). Generellt kan uppföljning fram till 2030 bli utmaning vid mindre projekt där entreprenören använder samma tankning till flera olika projekt respektive olika fordon till samma projekt.	Ja, men man får ändå räkna med vissa nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA (som bidrar) utefter en faktor för att gynna en elektrifiering. Omformulering beaktas.
Sthlm stad	Utbildningsförvaltningen	Material och varor	10.1.2 Klimatkrav på material och varor (enligt bilaga 1) / 1.27.2 (enligt bilaga 2) 3. kan tillkomma 6. kan tillkomma 8. tillsvidare 9. kan tillkomma 11. kan tillkomma Vad är orsaken till att krav formuleras med kan tillkomma samt tills vidare? Är kraven under bearbetning med nya direktiv? Syftar man då till retroaktiva krav som kommer påföras per automatik eller läggs ansvaret på enskilda enheten att systematiskt följa upp kommande ändringar? 10.2 Redovisningskrav (enligt bilaga 1) / 1.28 (enligt bilaga 2) Mer korrekt benämning vore produktnamn istället för namn.	Omformulering beaktas. Tabellen kommer att uppdateras (likaså fotnoter). Tills vidare har berott på att ett visst utvecklingsarbete pågår och att krav kommer att uppdateras längre fram, osäkert dock när. Tanken med att datablad var att identifiera produkten med ett produktdatablad som läggs till handlingarna, men meningen tas bort igen.
Sthlm stad	Utbildningsförvaltningen	Allmänt/Övrigt	Fel numrering i hela bilaga 2. Numrering stämmer ej överens med kravförslag (bilaga 1).	Ja, rätt numrering finns i det enkla utkastet. Det stod också ett OBS längst upp i jämförelsetabellen.
Sthlm stad	Skärholmens stadsdelsförvaltning	Allmänt/Övrigt	Förvaltningen är positiv till föreslagna skärpta miljökrav, vilket bidrar till stadens omställningsarbete mot Fossilfritt 2030. Förvaltningen ser samtidigt att skärpta krav riskerar bli kostnadsdrivande för de entreprenörer som nämnden avser köpa in, vilket kan påverka nämndens prioritering av budget inom berörda verksamhetsområden.	
Sthlm stad	Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning	-	Förvaltningen har inget att erinra i ärendet.	
Sthlm stad	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Förutsättningar och tillämpning	Positivt att det tydligt beskrivs att kraven även innefattar klimatkonsekvenser.	
Sthlm stad	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Systematiskt miljöarbete	Bra med påminnelse om att miljöplanen ska implementeras och följas under hela kontraktstiden	
Sthlm stad	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Miljöplan	Bra att tydliggöra vikten av kommunikation med personal samt att redovisning av reduktion av klimatpåverkan har lagts till på kravlistan.	
Sthlm stad	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Drivmedel	Bra med påminnelse och förtydligande i tabellen för entreprenad och upphandlande organisation.	
Sthlm stad	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Arbetsmaskiner	Bra med förtydligande av tabell.	
Sthlm stad	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Positivt med nya krav på % andel nollutsläppsmaskiner och fordon.	
Sthlm stad	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Material och varor/K	Asfalt. Bra med förtydligande.	
Sthlm stad	Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning	Allmänt/Övrigt	Förvaltningen ser positivt på de nya föreslagna uppdateringarna av miljökraven. Förvaltningen uppskattar förtydligandet av de ökade kraven staden ställer på exempelvis andel förnybart drivmedel hos entreprenörer, där förbrukningen ska gå från dagens krav på 20 procent förnybart till 100 procent år 2030, samt krav på viss andel nollutsläppsfordon från och med 2024 för personbilar och lätta lastbilar. En ytterligare uppdatering är klimatkravet på asfaltstillverkning där CO2-utsläpp kommer att gälla från 2024/2025. Uppdateringen sätter även större fokus på kommunikation av miljökraven till entreprenadens anställda samt underleverantörer, vilket förvaltningen ser som en av de viktigaste delarna i arbetet med att nå stadens miljömål.	
Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Förutsättningar och tillämpning	Stycket "Beställaren kan medge avsteg från kraven i situationer där en strikt tillämpning av de tekniska kraven, och den miljönöta de ger, inte står i rimlig proportion till de kostnader detta medför." kan öppna för påtryckning om att avsteg ska göras. Meningen bör strykas, alternativt omformuleras så att om leverantören kan visa på större klimatnytta till lägre kostnad så kan det finnas utrymme för den flexibiliteten.	Mening justerad.

Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Drivmedel	<p>" Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster." Kraven bör tillämpas på alla transporter inom entreprenaden för att undvika otydlig gränsdragning.</p> <p>Till tabellen i 4.1.1 bör läggas till "med additionell klimatnytta som inte omfattas av reduktionsplikten" för att förtydliga.</p> <p>Ändra drivmedelskraven så att de istället går efter drivmedelslagen (2011:319) samt uppfylla Svensk Standard SS/EN 228:2012 + A1:2017. Detta då drivmedelkrav kan ändras och listan snabbt bli inaktuell.</p> <p>4.2.1, redovisningskrav ska även gälla för entreprenörens underentreprenör.</p>	<p>Text gällande transporter justeras något.</p> <p>Eftersom det ligger utanför reduktionsplikten är det additionell nytta. Behöver inte skrivas ut.</p> <p>Både drivmedelslagen och standarder kan förändras. Vi försöker hålla listan uppdaterad.</p> <p>I inledningen står att kraven även gäller för underentreprenörer.</p>
Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Lätta fordon	<p>Här vill vi dela upp lätta fordon i två grupper, Personbilar och Lätta lastbilar. Utvecklingen och förutsättningarna för dessa skiljer sig åt, och kraven för personbilar bör vara hårdare än för lätta lastbilar.</p> <p>"Personbilar ska inte vara behäftade med Malus enligt Vägtrafikskattelagen och uppfylla utsläppskravet motsvarande Euro 6 eller senare Euro-krav." och "Lätta lastbilar upp till 3,5 ton och minibussar (fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen) ska uppfylla utsläppskraven motsvarande emissionsklass Euro 6 eller senare Euro-krav. Fordon är tillåtna som enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister har ett skattegrundande utsläppsvärde enligt WLTP på 214 gram koldioxid per kilometer, eller högst 290 gram koldioxid per kilometer enligt WLTP om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för ett förnybart drivmedel."</p> <p>Förtydliga i 5.1.1 att det är ytterligare krav på lätta fordon i Stockholm.</p>	<p>Kraven på Euro 6 är kopplat till fordonens avgasutsläpp. Klimatrelaterade krav ställs i annan ordning.</p> <p>Beställarorganisationerna har möjlighet att ställa högre miljö- och klimatkrav i sina upphandlingar.</p> <p>Eventuellt tillägg av att för Stockholm stad gäller särskilda krav för personbilar och lätta lastbilar.</p>
Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Tunga fordon	<p>6.1.1, Tunga fordon bör klara Euro VI även om de bara använder förbränningsmotor för förflyttning/framdrift. I hela Stockholm innerstad gäller miljözon 1, där endast tunga fordon med lägst Euro VI får trafikera zonen. Det riskerar skapa otydlighet gentemot leverantörerna om de gemensamma kraven för entreprenader är lägre än de lagstadgade kraven för miljözon 1 som gäller i Stockholms innerstad. Annars kan de inte använda i Stockholm och andra kommuner som har regler enligt Miljözon 1</p> <p>6.2. Kraven ska även gälla för UE.</p>	<p>De gemensamma miljökraven är baskrav, Stockholm får och kan ställa skarpare krav.</p> <p>Andra lagkrav, som miljözonskrav, ska alltid uppfyllas.</p>
Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>För enkelhetens skull kan åren sammanfogas i två-års-intervall för att förenkla för entreprenören. Revidera "Kraven för nollutsläppsfordon/arbetsmaskin ... avser kontraktår". En del kontrakt kan vara mycket långa. För långa kontrakt innebär förslagen i tabellen att andelen nollutsläppsfordon blir jämförelsevis låga under senare delen av kontraktperioden.</p> <p>Förvaltningen anser att kraven på andelen nollutsläppsfordon bör öka även under själva kontraktperioden. Det betyder att entreprenören behöver investera i fler nollutsläppsfordon under pågående kontraktperiod.</p> <p>I förslaget definieras nollutsläppsfordon som helektrifierade, bränslecells/vätsgasdrivna fordon och fordon som kan drivas med fordonsgas eller annan gas än gasol. Dessutom räknas laddhybrider till hälften som nollutsläppsfordon och när det gäller tunga lastbilar räknas elhybrider till en fjärdedel som nollutsläppsfordon. Miljözon 3 ska införas i Gamla Stan och delar av innerstaden under år 2024 enligt Stockholms stads budget år 2023. För att få trafikera miljözon 3 ska tunga fordon vara elfordon, bränslecellsfordon, gasfordon (minst Euro VI) eller laddhybrider (minst Euro VI). Miljöförvaltningen anser att det är enklare, tydligare och bättre ur miljösynpunkt om samma definition av nollutsläppsfordon gäller i de gemensamma kraven för entreprenader som i miljözon 3. Elhybrider bör uteslutas och är att betrakta som ett snålare förbränningsfordon. Tekniken driver inte mot elektrifiering och en elhybrid ska inte förknippas med nollutsläpp.</p>	<p>Se tidigare synpunkt och svar.</p> <p>Entreprenören måste kunna räkna på vilka fordon och arbetsmaskiner som ska användas vid upphandling och anbud, därför avser kraven vid upphandling.</p> <p>Vi är inte redo att ställa krav på tunga fordon ännu, vi vill ej föregå pågående utredningsarbete. Att elhybrider får räknas in som 0,25 gäller enbart för tunga fordon och arbetsmaskiner och är en övergångslösning som branschen påtalat som viktig i samband med dialoger vid framtagandet av kraven.</p> <p>Kraven är baskrav och måste kunna fungera i hela landet. Andra lagkrav, som miljözonskrav, ska alltid uppfyllas.</p>
Sthlm stad	Miljöförvaltningen	Material och varor/	<p>Cement/betong</p> <p>Förvaltningen vill betona nyttan av klimatförbättrad betong och dess viktiga roll för att minska utsläppen vid byggnation. Utvecklingen inom betongindustrin mot produkter med allt mindre klimatpåverkan går mycket fort. Mot bakgrund av den utvecklingen bör kravnivåerna revideras efter 2025 för att styra mot nya produkter på marknaden med lägsta klimatpåverkan</p>	<p>Det har startats upp en vidareutveckling av betongkraven.</p>
Sthlm stad	Arbetsmarknadsförvaltningen	Allmänt/Övrigt	<p>Arbetsmarknadsförvaltningen är positiv till att staden i sina upphandlingar ställer miljökrav där sådana krav har en naturlig koppling till upphandlingsföremålet och kraven bidrar till minskad negativ miljöpåverkan vilket är en viktig del för ett hållbart samhälle. Förslagna revideringar är en anpassning till utvecklingen i teknik mm. De är en skärpning av gällande gemensamma miljökrav i entreprenadupphandlingar. I praktiken får förslaget en begränsad/ liten påverkan för nämnden. Arbetsmarknadsnämnden upphandlar inte entreprenadtjänster såsom byggande, drift och underhåll av infrastruktur, eller mark- och anläggningsarbete, där dessa krav ställs. Arbetsmarknadsförvaltningen hänvisar till miljöförvaltningens svar (dnr 2023-6770) och synpunkter som lämnas från berörda bolag inom staden.</p>	
Sthlm stad	Idrottsförvaltningen	Allmänt/Övrigt	<p>Förvaltningen är positiv till föreslagna skärpta miljökrav, vilka är i linje med stadens ambition att uppnå en fossilbränslefri organisation 2030.</p> <p>Förvaltningen ser samtidigt en risk med att ställa krav på tunga fordon som ska uppfylla euroklass 6 eller senare med start 2024, då det kan bli kostnadsdrivande och en utmaning ekonomiskt för mindre entreprenörer och påverka konkurrensen på marknaden.</p>	<p>Ja, ökade krav kan innebära investeringar i ny teknik, extra resurser och därmed ökade kostnader. En naturlig följd av ökat kravställande.</p>
Sthlm stad	Hägersten – Älvsjö Stadsdelsförvaltning	Miljöplan	<p>Förvaltningen ställer sig bakom Hässelby-Vällingbys åsikter i sin helhet enligt nedan:</p> <p>Åtgärder för minskad klimatpåverkan bör redovisas i sin helhet och inte reduceras till att "minst en åtgärd" ska beskrivas.</p> <p>Förvaltningen föreslår följande formulering under punkt 5 i avsnittet En beskrivning av hur miljöplanen och dess innehåll ska kommuniceras, implementeras och följas upp med berörd personal i entreprenaden, egen såväl inhyrd.</p> <p>Förvaltningen bedömer att avfallshanteringen fått lite plats i kravförslaget. Det finns en ständigt återkommande problematik med entreprenaders avfallshantering, det är därför viktigt att avfallsfrågan hanteras mer konkret, exempelvis avseende farligt avfall och byggavfall.</p>	<p>Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.</p> <p>Vi ser över text om kommunikation.</p> <p>Krav på avfall styrs till stor del av lagkrav (som måste uppfyllas och som vi inte upprepar). Hanteringen påverkas av lokala förutsättningar.</p>
Sthlm stad	Hägersten – Älvsjö Stadsdelsförvaltning	Allmänt/Övrigt	<p>Förvaltningarna anser att vid revidering av dokument av denna art bör positionerna när det avser miljö- och klimatkrav flyttas fram genom att högre krav ställs för att uppfylla de höga miljö- och klimatkrav som staden ställer, detta då entreprenörerna är en förlängd arm av staden. Därutöver har förvaltningen ingen erinran.</p>	<p>Detta är gemensamma baskrav. De kan och bör kompletteras med tilläggskrav av enskilda beställare.</p>

Sthlm stad	Internt Sthlm/Explo	Definitioner	Arbetsmaskiner/handhållna redskap: Nu läser jag det så här men jag vet inte om det är korrekt? Handhållna redskap: redskap som har en referenseffekt på mindre än 19 kW som används i utrustning där dess torrvikt, inklusive motorn, understiger 20 kg och som bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för. Givet att jag förstört vilka handhållna redskap som undantas rätt, hur ska sista meningen tolkas? Det innebär även att vissa andra utrustningar, under 19 kW, undantas om de väger under 20 kg oavsett om de bärs eller störs.	Handhållen utrustning (arbetsmaskiner), se ny definition. De omfattas gällande kravet på arbetsmaskiner (miljökravet), men är undantagna för Trafikverket gällande nollutsläppsfordon (klimatkravet). Handhållen utrustning (arbetsmaskiner), se ny definition. De omfattas gällande kravet på arbetsmaskiner (miljökravet), men kan inte räknas med som nollutsläppsmaskiner (klimatkravet). Eldrivna sådana kan räknas med drivmedelsmässigt i storstäderna.
Gbg Stad	Göteborg Energi AB	Kemiska produkter	Det finns många aktörer som använder de gemensamma miljökraven för entreprenader men dock inte använder Trafikverkets kriterier för bedömning av kemikalier. För oss är texten för omfattande och svåräst. Hänvisning till Trafikverkets egna listor bör läggas i ett separat stycke. Det hade varit önskvärdt om det istället hänvisades till de regelverk bedömningen baseras på. På den muntliga presentationen exemplifierades byggvarubedömningssystem, det hade varit önskvärdt om det stod med i kravtexten vilka system som omfattas och även att kravnivån framgår direkt i texten (t ex accepteras och rekommenderas för Byggvarubedömningen). För en entreprenör kan den nuvarande skrivningen samt som i 2018 års version ge upplevelse av spretiga krav. Att särskilja de faktiska kraven från Trafikverkets egna hade gjort det tydligare.	Regelverket för kemiska ämnen är i grunden komplicerat. 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 harmoniserad med EU-lagstiftning och olika bedömningssystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningssystemen.
Gbg Stad	Göteborg Energi AB	Allmänt/Övrigt	<i>OBS de verkar ha sett på powerpointen...lagt med en sida därifrån.</i> De gemensamma miljökraven saknar krav och/eller mål avseende cirkularitet av material. På sidan "Miljökraven vill åstadkomma" hade t.ex. följande kunnat läggas till: Minskad miljö- och klimatpåverkan genom ökad cirkularitet av material, alternativt ökad återanvändning och återvinning av material. Detta är relevant inte minst avseende schaktmassor, och här borde entreprenörerna kunna spela en viktig roll.	Masshantering och återanvändning beror av projektets förutsättningar och anges i andra kontraktspunkter och/eller som plattspecifika krav.
Gbg Stad	Gryaab	Förutsättningar och tillämpning	Eftersom storlek och omfattning på våra entreprenader varierar tycker vi att det är bra att möjligheten kvarstår för avsteg från kraven där vi bedömer att de inte står i rimlig proportion till de kostnader de medför.	
Gbg Stad	Gryaab	Miljöplan	Vi ser svårigheter med hur entreprenören kan uppfylla och redovisa kravet på minskad klimatpåverkan, samt hur vi ska kunna kontrollera uppfyllelsen. 4. Entreprenörens miljö- och klimatmål för entreprenaden. - En beskrivning av minst en åtgärd som ska genomföras för att minska klimatpåverkan utöver de klimatkrav som ställs på drivmedel och material. Åtgärden ska vara mätbar och riktas mot de verksamheter/ anläggningar som bedömts innebära störst klimatpåverkan i det aktuella projektet.	Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
Gbg Stad	Gryaab	Drivmedel	Alkylatbensin Varför ställer vi inte krav på att alla bensindrivna arbetsmaskiner ska drivas med alkylatbensin i stället för att särskilja dem? - Alkylatbensin ska användas för motorerna i bensindrivna arbetsmaskiner och arbetsredskap i de fall dessa inte är försedda med katalytisk avgasrening. Vi ser svårigheter med att kontrollera konsulter som ofta använder privata bilar. - 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.	Alkylatbensin är märkbart dyrare än konventionell bensin vilket gör ett generellt krav kostnadsdrivande. Den hälsomässiga nyttan med alkylatbensin finns framförallt i motorer som saknar katalytisk avgasrening. Krav på konsulter ingår, då de är en leverantör till projektet, se inledning. Bilarna kan också följas upp via vägtrafikregistret.
Gbg Stad	Gryaab	Lätta och tunga fordon, Arbetsmaskiner	Generell synpunkt för alla fordon och arbetsmaskiner: Fyller fordon/arbetsmaskiner de senaste avgaskraven (exempelvis efter konvertering) samt trafiksäkerhetskraven borde fordon och arbetsmaskiner få användas oavsett ålder. På detta sätt blir den totala klimatnyttan större globalt.	Arbetsmaskiner vars motorer uppfyller kraven enligt Steg IV eller senare Steg-krav får användas även om ålderskravet inte är uppfyllt.
Gbg Stad	Gryaab	Material och varor	I våra projekt, oavsett om det är en total- eller utförandeentreprenad ställer vi som beställare krav på materialets prestanda och utformning i en teknisk beskrivning som är avsedd för det specifika objektet.	För fordon är kraven kopplat till utsläppsklass och inte ålder. Vi har inget ålderskrav för lätta fordon. Ja, andra krav på material ställs också i kravdokument. Här är det miljö- och klimatkrav. Materialkrav kan finnas i olika upphandlings-/kravdokument.
Gbg Stad	Gryaab	Material och varor/K	Eftersom materialets hållfasthet och prestanda varierar beroende på objektets specifika användningsområde anser vi att 10.1.2 Klimatkrav på material och varor kan vara vanskligt att tillämpa.	Se ovan. Kombinationen av kvalitetstekniska och miljö- och klimatkrav gör det möjligt.
Gbg Stad	Gryaab	Allmänt/Övrigt	Vi skulle vilja se en ökad ambitionsnivå avseende återbruk och avfallshantering. Vi skulle vilja att de krav som hänvisar till Trafikverkets kravställning lyfts in i Kravförslag för att undvika hänvisning i flera steg. Texter som hänvisar till vad olika beställare som T ex Trafikverket tillämpar eller ej, anser vi ska tas bort. Kort checklista för uppföljning av krav skulle vara önskvärdt.	Avfallshantering är mycket styrt av lagstiftningen. Kraven, som tillämpas för och i olika beställarorganisationer, är en överenskommelse mellan Städerna och Trafikverket, och utgår till viss del från Trafikverkets kravställningar, därav också vissa referenser och kommentarer. Det finns en vägledning som stöd och mallar till kraven. Vi beaktar förslag.
Gbg Stad	Göteborgs Stats Leasing	Drivmedel/K	Svårt att följa upp redovisningskrav samt vilket bränsle använder entreprenader.	En utmaning men det går. Redovisning av förbrukade mängder kan vara baserade på både fakturaunderlag och på schabloner och ska kunna verifieras. Det står om det i vägledningen. BEAST/ELSA är ett pågående initiativ för att underlätta uppföljningen. Drivmedelsleverantören bör kunna tillhandahålla information om att drivmedel har ett hållbarhetsbesked. Vidare finns det en lista över aktörer med hållbarhetsbesked på Energimyndighetens hemsida.
Gbg Stad	Göteborgs Stats Leasing	Lätta fordon (Hydraulvätska)	För lätta fordon finns inga krav på vilket sett ska dom redovisa användning av rätt miljöanpassad hydraulolja så som på arbetsmaskiner med miljövarudeklaration. Säkerhetsdatablad kan inte anses som trovärdigt dokument som intyg för innehållet i hydraulsystem då dessa lätt finns att tillgå via internet och inte på något sätt är kopplat just till aktuellt fordon.	Kravformuleringen ändras ej. Den miljövarudeklaration som Maskinentreprenörerna och Maskinleverantörerna tagit fram har ingen legal betydelse (den har dock delvis tagits fram för att hjälpa maskinägaren att verifiera miljöprestanda). Den är ett intyg från tillverkaren eller generalagenten. En tillverkare eller generalagent för lätta lastbilar kan också lämna ett intyg på typ av hydraulolja som används. Även för dessa miljövarudeklarationer är det viktigt att bedöma om de är korrekta eller ej. Det är ingen principiell skillnad för en lätt lastbil
Gbg Stad	Göteborgs Stats Leasing	Tunga fordon	För tunga fordon finns inga krav på vilket sett ska dom redovisa användning av rätt miljöanpassad hydraulolja så som på arbetsmaskiner med miljövarudeklaration. Säkerhetsdatablad kan inte anses som trovärdigt dokument som intyg för innehållet i hydraulsystem då dessa lätt finns att tillgå via internet och inte på något sätt är kopplat just till aktuellt fordon.	Stöd för kontroll och referens till SP-listan finns i vägledningen.

Gbg Stad	Göteborgs Stats Leasing	Hydraulvätska	Skärpta krav; miljöanpassad hydraulolja Säkerhetsdatablad kan inte anses som trovärdigt dokument som intyg.	Säkerhetsdatablad avser främst kemiska produkter. Se ovan. Tillverkaren/generalagenten och/eller miljövarudeklarationen anger vilka hydraulolja som används, sedan kan man verifiera i SP-listan om hydrauloljan är godkänd enligt standarden. Prov av oljan kan också tas av och analyseras om det är oklart.
Gbg Stad	Liseberg AB	Förutsättningar och tillämpning	Det är positivt att förslaget skiljer på miljökrav och klimatkrav. Liseberg ställer sig positiva till alla delkrav med kommentarer till nedan.	
Gbg Stad	Liseberg AB	Miljöplan	I punkten 1 Grundkrav uppfattar vi det som otydligt om det är hela platsorganisationens kompetens med hänsyn till miljökraven som ska redovisas och om då alla på plats ska ha kompetens om miljökraven. Om så är fallet är det ett för långtgående krav.	Ingen ändring. Miljöplanens omfattning behöver anpassas till det specifika projektet.
Gbg Stad	Liseberg AB	Drivmedel/K	Lisebergs uppfattning är att kraven på drivmedel är för skarpa och kan komma att bli allt för kostnadsdrivande. Det finns en risk för att den höga kravnivån kan komma att missgynna SME.	Kan inte anbudens anpassas utifrån kraven på förnybart. Kraven är samma för alla. Beställaren betalar.
Gbg Stad	Liseberg AB	Lätta fordon	Det är bra ned förtydligandet att kraven även gäller konsulttjänster.	
Gbg Stad	Liseberg AB	Tunga fordon	Det är bra ned förtydligandet att kraven även gäller konsulttjänster.	
Gbg Stad	Liseberg AB	Allmänt/Övrigt	Liseberg tycker att det borde vara ett grundkrav att entreprenören ska inkomma med plan för att minimera antalet transporter och ha en effektiv logistikplanering.	De gemensamma miljökraven är baskrav. Kraven är utformade för att inte vara konkurrenshämmande.
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Förutsättningar och tillämpning	Bra med klimat-tillägget, och tydligare också med den nya uppdelningen, inga synpunkter på innehåll i övrigt.	
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Systematiskt miljöarbete	Bra med tillägget kring aktualitet och att det ska gälla "hela kontraktstiden" då vissa entreprenader kan sträcka sig över lång tid. Man kan tänka sig ett tillägg kring att samma krav gäller eventuella anlitade underentreprenörer, och att deras miljöarbete också ska kunna redovisas under hela kontraktstiden.	Omfattning av underleverantörer framgår av inledningen.
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Miljöplan	Bra med tydligare struktur, eventuellt kanske man ska lägga till något exempel/eller hänvisa till några exempel under punkt 4. Den kan nog annars upplevas som svårtolkad, då den inte är storleksklassad på något sätt. Vilken omfattning pratar vi om?	Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Drivmedel/K	Klimatkrav, bra med de skärpta kraven. Redovisningskraven viktiga att följa upp.	
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Lätta och tunga fordon, Arbetsmaskiner	Bra skärpningar, i övrigt inga synpunkter	
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	I huvudsak bra skärpningar med en invändning. Att fordon som drivs med fordonsgas eller annan gas än gasol räknas med faktor 1 som nollutsläppsfordon är märkligt då fordonsgas kan bestå av fossilgas, bör ändras till att i stället gälla fordon som drivs på Biogas (faktor 1) och Svanenmärkt gas (faktor 0,5).	Anledningen till att vi har valt att inkludera gasfordon i definitionen av nollutsläpp är en harmonisering med de tidigare politiskt beslutade kraven kring miljöbil och lågutsläpande fordon. Exempelvis har regeringen tidigare aviserat att gasbilar ska klassas som miljöbil hos statliga myndigheter, biogas har fått skattebefrielse fram till och med 2030 (HVO har bara fått tillfälliga och korta perioder av skattebefrielse), metan har haft en särställning i EU kraven kring infrastruktur för alternativa drivmedel. Gasbilar har även haft begränsade möjligheter att användas bensin (mindre bränsletank). Ett dieselfordon som kan körs på HVO kan med enkelhet övergå till diesel utan några konsekvenser på räckvidd eller prestanda. Vidare, kommer gasfordon sannolikt att försvinna över tid på grund av nya EU krav på CO2 utsläpp från fordon.
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Kemiska produkter	Skärpta krav; miljöanpassad hydraulolja Bra ändringar, i övrigt inga synpunkter	
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Material och varor/K	Staden har ambitiösa mål om minskad klimatpåverkan från inköp i miljö- och klimatprogrammet. Till delmål 4 under miljömålet för klimatet finns indikatorerna Utsläpp av växthusgaser ur ett livscykelperspektiv från ny- och ombyggda byggnader i egen regi samt vid nyexploatering på mark med markanvisningar samt Utsläpp av växthusgaser ur ett livscykelperspektiv från anläggningar i egen regi samt vid nyexploatering på mark med markanvisningar. Båda indikatorerna har målvärden för år 2025 som innebär minst 50 procent lägre utsläpp jämfört med 2020 och målvärden för år 2030 som innebär minst 90 procent lägre utsläpp jämfört med 2020. Förvaltningen kan inte se att kravförslagen är tillräckligt långtgående för att gå i linje med målen i miljö- och klimatprogrammet och bedömer att de behöver skärpas ytterligare för att ge staden bättre förutsättningar att nå målen.	De gemensamma kraven är baskrav. I inledningen öppnar vi upp för att högre krav kan ställas. <i>Kraven utgör en generell basnivå som ska upprätthållas under hela entreprenadens genomförande och kontraktstid. I enskilda projekt och uppdrag kan beställaren dessutom ställa högre och fler plats- och/eller objektspecifika miljökrav.</i>
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Definitioner	Bra förklaringar, i övrigt inga synpunkter	
Gbg Stad	Miljöförvaltningen	Allmänt/Övrigt	Det viktigaste är, när kraven väl är ställda och entreprenaden klar, att det finns en kunnig och välorganiserad organisation som kan följa upp ett kraven efterlevs. Bra med rubriksättning som förtydligar omfattningen och avsteg.	Ja, uppföljning av kraven är alltid av vikt, oavsett krav. Det är upp till beställaren att följa upp kraven.
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Förutsättningar och tillämpning	Bra med rubriksättning som förtydligar omfattningen och avsteg.	
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Systematiskt miljöarbete	Bra att entreprenören ska bedriva ett systematiskt miljöarbete samt att kravet ska vara uppfyllt och gälla under hela kontraktstiden.	
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Miljöplan	Bra att miljöplanen ska hållas uppdaterad av entreprenören under hela kontraktstiden och att en beskrivning av hur miljökompetens säkerställs krävs.	
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Drivmedel/K	Det är svårt att följa upp redovisningskravet och vilket bränsle som entreprenader använder utifrån kvitton. Det krävs resurs för uppföljning.	
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Lätta och tunga fordon	Säkerhetsdatablad finns att tillgå via internet. Säkerhetsdatablad kan inte anses som trovärdigt dokument som intyg för innehållet i hydraulsystem eftersom det inte är på något sätt kopplat till det aktuella fordonet. Det krävs resurs för att följa upp.	Tillverkaren/generalagenten och/eller miljövarudeklarationen anger vilka hydraulolja som används, sedan kan man verifiera i SP-listan om hydrauloljan är godkänd enligt standarden. Mer om detta finns i vägledningen.
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Arbetsmaskiner	Bra att ställa krav på arbetsmaskiner. Det kan dock innebära svårigheter att granska kraven på arbetsmaskiner längre ner i entreprenörkedjan. Det krävs resurser för uppföljning.	
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Bra att krav ställs på nollutsläppsfordon. Det är rimliga krav att ställa på personbilar och lätta lastbilar för kommande åren.	
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Kemiska produkter	Bra att en dokumenterad produktval och farobedömning gör innan produkten används samt att en riskanalys tas fram av entreprenören.	
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Material och varor	Cement/betong Bra att kravnivåer på CO2 – utsläpp för tillverkade cement har tagits fram. Detta kräver resurser vid upphandling och uppföljning. Asfalt Bra att kravnivåer på CO2 – utsläpp för tillverkade asfaltmassa har tagits fram. Detta kräver dock resurser vid upphandling och uppföljning.	Ja, ökade krav och uppföljning kan medföra extra resurser och kompetens, eventuellt kostnader. Detta gäller alla krav som tillförs upphandlingen.
Gbg Stad	Göteborgs Stads Parkering AB	Allmänt/Övrigt	Bra krav och tydliga krav. Alla dessa krav innebär att mycket tid behöver läggas på uppföljningen av all dokumentation under kontraktstiden. Det krävs även resurs vid upphandlingen av entreprenader. För att kunna uppfylla dessa krav krävs resurser i bolaget.	
Gbg Stad	Göteborgs Hamn AB	Miljöplan	Punkt 4 gällande Entreprenörens miljö- och klimatmål för entreprenaden ställer GHAB tvetsamt till om det ska gälla alla typer och storlekar på entreprenader? Och som är utöver de klimatkrav som ställs på drivmedel och material? Är det rimligt att ställa detta på ex en mindre entreprenör som utför en viss del i en entreprenad?	Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
Gbg Stad	Göteborgs Hamn AB	Drivmedel/K	I syfte att underlätta för entreprenörer (samt beställare) önskar GHAB att det tas fram gemensamma mallar som biläggs de gemensamma miljökraven i stället för hänvisning till Trafikerkets hemsida.	Mallar finns framtagna och hittas på hemsidan. Vi vill dock undvika att bilägga dessa då de kan komma att uppdateras efterhand.

Gbg Stad	Göteborgs Hamn AB	Lätta och tunga fordon	Utveckla gärna vad som menas med att "kraven gäller även fordon och arbetsmaskiner som används i samband med konsulttjänster"? Önskvärt att det finns förslag på mall för redovisning som bilaga till de gemensamma miljökraven.	Kraven inkluderar av entreprenören anlitate underentreprenörer och -leverantörer . Vi kan se på att ge exempel på konsulttjänster (tex framkärande av geoteknisk utrustning eller arbetsmaskiner, fordon för mätutrustning) i vägledningen. Mallar finns framtagna. I Vägledning finns hänvisningar till mallar.
Gbg Stad	Göteborgs Hamn AB	Arbetsmaskiner	Ålderskravet är inte nytt men GHAB har upplevt att gällande grundkrav har skapat en hel del diskussioner vad som menas med tillägget om att "tillverkningsåret oräknat". Ett förtydligande i grundkravet eller i vägledningen vore önskvärt. Önskvärt att det finns förslag på mall för redovisning som bilaga till de gemensamma miljökraven.	Mallar finns som kan användas på Trafikverkets och storstädernas hemsidor. Tillverkningsåret oräknat, innebär att du börjar räkna antal från året tillverkning. Vi kan se på att lägga med exempel i vägledningen. Om en arbetsmaskin är tillverkad år 2013 och den får användas i 12 år, tillverkningsåret oräknat kommer den att kunna användas till och med år 2025 (2013+12). Det spelar ingen roll vilken månad arbetsmaskinen är tillverkad under 2013.
Gbg Stad	Göteborgs Hamn AB	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Önskvärt att det finns förslag på mall för redovisning som bilaga till de gemensamma miljökraven.	Mall ska tas fram.
Gbg Stad	Göteborgs Hamn AB	Kemiska produkter	En generell åsikt från GHAB är att det ska vara enkelt för en entreprenör att göra rätt och att det ska vara enkelt för en beställare att kontrollera att entreprenören gör rätt. Kemiska produkter med hänvisning till Trafikverkets kriterier för grupp A, B, C och D är inte enkelt att förstå. Så som GHAB har förstått gruppindelningarna är att dessa hänvisar till PRIO-ämnena PRIO U och PRIO R, dvs grupp A innehåller inga PRIO ämnen över angivna haltgränser för kriterierna, grupp B innehåller Prio R men inte Prio U osv. GHAB önskar att detta avsnitt skrivs på så sätt att en entreprenör eller beställare kan förstå gruppindelningen utan att behöva gå igenom Trafikverkets dokumentation. GHAB anser vidare att det vore önskvärt med ett förslag på mall för redovisning av kemiska produkter finns framtagna och som bilägs de gemensamma miljökraven.	Regelverket för kemiska ämnen är i grunden komplicerat. 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 harmoniserad med EU-lagstiftning och olika bedömningsystem. Det finns en hänvisning till en översättningsnyckel gällande bedömningsystemen. Mallar finns framtagna och på hemsidan. Vi vill dock undvika att bilägga dessa då de kan komma att uppdateras efterhand.
Gbg Stad	Göteborgs Hamn AB	Material och varor	Cement/betong – GHAB noterar att i fotnot nr 10 är det tillagt exponeringsklasserna XD1, XD3 samt XS3 men att dessa inte är markerade som "tillagd text" i Bilaga 2. GHAB ser positivt på att detta tillägg är gjort då det ger en tydlighet till undantaget. GHAB funderar dock på om inte även exponeringsklass XF4 bör vara med?	Fotnoten tas bort. Det var relevant att ha med texten 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 borde det inte behövas ett undantag. Tidigare regelverk styrde mer eller mindre till användning av en viss cementsort (i praktiken ofta Cements Anläggningscement) men i och med att andra inblandningar gjorts möjliga så finns inte längre den begränsningen.
Gbg Stad	Göteborgs Hamn AB	Allmänt/Övrigt	Generellt är dokumentet och kraven inte enkla att följa och förstå för en entreprenör eller beställare. Önskvärt är att det tas fram mallar som kan användas för redovisning i stället för de hänvisningar som görs i dokumentet till mallar på Trafikverkets hemsida. För att kraven ska användas och följas upp måste det vara enkelt för en entreprenör, oavsett storlek på anlitate entreprenör, att förstå kraven. Förslag på mallar som bilägs dokumentet är ett sätt.	Mallar finns framtagna och hittas på hemsidan. Vi vill dock undvika att bilägga dessa då de kan komma att uppdateras efterhand.
Gbg Stad	Kretslopp och vatten	Förutsättningar och tillämpning	Förvaltningen Kretslopp och vatten ställer sig bakom att ställa högre och ökande miljö- och klimatkrav i upphandling av entreprenörer då detta är nödvändigt för att nå förvaltningens långsiktiga miljö- och klimatmål samt i förlängningen även stadens. Att gå samman flera stora aktörer och ställa samma krav hjälper också branschen i stort att ställa om. Förvaltningen skickar med ett önskemål om att hitta ett gemensamt system för sanktionsavgifter och bonussystem kopplat till kraven för att även likställa uppföljningen av dem inom Göteborgs Stad eller mellan alla parter samarbetet. I övrigt tycker vi förslagen på uppdaterade krav är bra och har inget ytterligare att tillägga.	Bonusar och viten är upp till varje beställare att bestämma om. Att hitta ett gemensamt system vore bra men är något som ligger utanför själva kravuppdateringen just nu.
Gbg Stad	Kretslopp och vatten	Allmänt/Övrigt	Standardisering av sanktionsavgiften. Som det är nu är det upp till respektive förvaltning och bolag att själva bestämma den. Vissa har den, andra har det inte. Det bästa vore om det var konsekvent och kostade lika mycket så att det inte blir förvaltning A tar 10 000 för en avvikelser mot hydrauloljan, B tar 2 500 kr och C tar ingenting. Kan bli svårt för entreprenörer att förstå systemet (vissa av dem arbetar mot flera förvaltningar) och skapa förtroende. (Sedan kanske inte alla typer av avvikelser går att standardisera men exemplet med hydraulolja är ett där det är möjligt, likaså om man inte uppfyller korrekt motorklass, sent inkommen miljöplan etc.)	Att hitta ett gemensamt system vore bra men är något som ligger utanför själva kravuppdateringen just nu.
Gbg Stad	Kretslopp och vatten	Allmänt/Övrigt	1.21.1 Behöver förtydligas så att den är enklare att förstå (genom att lägga till ett exempel).	Det kommer ett avsnitt om nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA i uppdateringen av vägledningen.
Gbg Stad	Inköps- och upphandlingsförvaltningen	Förutsättningar och tillämpning	Återinförande av bonussystem Återinför bonussystemet om man har en arbetsmaskin/foron som är bättre än kraven. Tydlig bonusklausul vid elektrifierade arbetsmaskiner och lastbilar. Som man tolkar 1.21.1 så är det krav som ska uppfyllas men det ser inte ut att ge några incitament att göra mer än precis kraven (vilket ett återinförande av bonussystem skulle göra). Kraven är anpassade för större entreprenörer och kanske inte är tillämpbara på ramavtal för exempelvis servicearbeten och mindre entreprenörer. Under rubriken Inledning där det står "gäller i alla upphandlingar av entreprenörer som dessa organisationer gör" föreslås en notering om att det för servicearbeten och mindre entreprenörer kanske är lämpligare att välja specifika krav som är aktuella. Det skulle minska risken för att hela dokumentet per automatik hamnar som en bilaga bara för att ordet entreprenörer finns med i rubriken och att upphandlande myndighet ställer krav som inte är lämpliga att ställa på mindre aktörer inom mindre mogna branscher.	De gemensamma miljökraven är i första hand utvecklade för entreprenadstjänster såsom byggande, drift och underhåll av infrastruktur samt mark och anläggningsarbeten. För andra entreprenörer behöver beställaren göra en bedömning av vilka krav som är relevanta.
Gbg Stad	Inköps- och upphandlingsförvaltningen	Drivmedel/K	Tillgången på biodrivmedel och oklarhet kring skattesubvention gör att systemet är känsligt för påverkan som den enskilda entreprenören inte kan göra något åt, så det behöver finnas en god dialog och flexibilitet som tillåter avsteg vid sådana tillfällen där brist på biodrivmedel uppstår. Förslagsvis bör detta tas upp i anslutning till kravet eller i början av dokumentet.	I inledningen står beskrivet om eventuella avsteg.
Gbg Stad	Inköps- och upphandlingsförvaltningen	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Vi föreslår att lägga texten om nollutsläppsfordon under respektive del i stället för att stå separat så att läsaren direkt kan läsa på typ av fordon och sen se alla krav som gäller för den typen. Vi bedömer att kravet på 100 % utsläppsfria personbilar kommer att behöva anpassas och sänkas vid flera projekt. Arbeten där man behöver dra ett släp eller lokala föreskrifter som inte tillåter användandet så som förbud mot elbilar i tunnlar kan vara sådant projekt. Det kan behövas anges i kravet att sådana avsteg kan behöva göras och hur de ska hanteras.	Vi väljer att ha kvar eget avsnitt om nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA. Varje beställare kan anpassa kraven i/för det specifika projektet.

Gbg Stad	Inköps- och upphandlingsförvaltningen	Allmänt/Övrigt	Det är viktigt att kontinuerlig uppföljning sker så att upphandlande myndighet inte skapar osund konkurrens och en eventuell falsk bild av den verkliga nivån på och miljönyttan av de entreprenader som genomförs. Det finns inga viten kopplat till de gemensamma miljökraven för entreprenader utan det här behöver sättas för varje enskilt projekt. Frågan är om och hur ofta det kommer göras i praktiken. Vi föreslår att det finns några riktlinjer eller en guide för hur viten kan användas i samband med de gemensamma miljökraven för entreprenader.	Kravens nivå har beaktats så att osund konkurrens inte ska uppstå. Viten är upp till varje beställare att bestämma om.
Gbg Stad	Renova	Förutsättningar och tillämpning	1.1 Det är utmärkt att de tre städerna och Trafikverket fortsätter samarbetet. Det innebär i praktiken att flera mindre kommuner i storstadsregionerna kan tillämpa samma krav vilket innebär en effektivisering av den kravställande delen av miljöarbetet.	
Gbg Stad	Renova	Miljöplan	3.1 punkt 1-4. Viktigt att beställaren tar sig tid att genomföra uppföljning på åtgärden. Punkt 1. En beskrivning av hur miljökompetensen säkerställs dvs vilken kompetens som finns med hänsyn till miljökraven och vilken kompetens som finns tillgänglig på plats. Renova menar att det inte helt enkelt att bedöma om kravet är uppfyllt. Vägledande exempel hade varit bra. Punkt 4. Entreprenören ska beskriva en miljö- eller klimatåtgärd utöver grundkraven. Det är bra att de tre städerna har kravet att entreprenören ska genomföra minst en klimatåtgärd utöver de krav som ställs på drivmedel och material. Kravet ska vara mätbart. Renova menar att även i det här fallet skulle lite vägledning vara till nytta för beställare och entreprenör.	Ev. stöd och exempel, beaktas i vägledningen. Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
Gbg Stad	Renova	Drivmedel/K	Klimatkrav 4.1.1 Minst angiven procent av den samlade energianvändningen per år, avseende fordon och arbetsmaskiner, ska bestå av ifrån förnybara energikällor och/eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten. Bra med kravet att minst 50 % av drivmedlet ska vara förnybart 2024-2025 för entreprenadens samlade energianvändning och att kravet höjs till 70 % 2026, särskilt nu, då reduktionsplikten är ifrågasatt. Om biodrivmedel används ska entreprenören kunna redovisa ett Hållbarhetsbesked för drivmedlet. Försvarande omständigheter kan finnas. Det kommer bli svårt att få helt exakta redovisningar av drivmedel om insatsen av flera maskiner/fordon under kort tid.	
Gbg Stad	Renova	Lätta fordon	Grundkrav. 5.1.1 Lätta fordon ska uppfylla Euroklass 6 eller senare Euro-krav. Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda lätta fordon inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet . Renova menar att det är ett enkelt och tydligt krav.	
Gbg Stad	Renova	Tunga fordon	Grundkrav. 6.1.1 Tunga fordon ska uppfylla Euroklass VI eller senare Euro-krav. Redovisningskravet gäller enligt 6.2 samtliga i entreprenaden använda tunga fordon. Renova finner kravet rimligt och enkelt.	
Gbg Stad	Renova	Arbetsmaskiner	Grundkrav Arbetsmaskiner får inte vara äldre än 12 år tillverkningsåret oräknat. Skärpt krav 7.2.1 Kravet i känsliga områden, dvs hela Göteborg, innebär att i de upphandlingar som görs från 2024 ska maskinerna inte vara äldre än sex år tillverkningsåret oräknat. Det innebär att maskinerna ska vara tillverkade från 2018 och framåt eller att maskinerna uppfyller kraven enligt Steg IV eller senare Steg-krav om ålderskravet inte är uppfyllt. Kravet är inte relevant för nollutsläppsmaskiner. Kravet är bra.	
Gbg Stad	Renova	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	8.1.1 Förslagen innehåller än så länge bara krav på personbilar och lätta lastbilar. Kravet att 40 % av personbilarna och 10 % av de lätta lastbilarna ska vara nollutsläppsfordon är bra. 2026 höjs siffran till 50 % och 15 % för respektive kategori. I kravförslaget står följande på sid 12: -Helelektrifierade, bränslecells/vätska drivna fordon räknas med en faktor 1 som nollutsläppsfordon. -Fordon som kan drivas med fordonsgas eller annan gas än gasol räknas med faktor 1 som nollutsläppsfordon. Betyder kravet att fordon som använder fordonsgas kan jämföras med nollutsläppsfordon? Har vi missförstått formuleringen eller är det en felaktig? Renova ifrågasätter om det är rimligt att jämföra ett gasfordon med ett nollutsläppsfordon . Fordonsgas innehåller en mindre del fossilgas. Då skulle ett fordon som tankar 100 % biogas vara bättre än ett nollutsläppsfordon ur klimatsynpunkt. Det stämmer inte heller med definitionen av nollutsläppsfordon. Vi menar att 0,75 hade varit en rimligare faktor för biogasfordon och om fordonsgas används att faktorn blir 0,5 då syftet med kraven är att uppnå fler nollutsläppsfordon anser vi det vara en lämpligare vinkning av klimatrestanda.	Gasfordon inte formellt är ett nollutsläppsfordon men det står därför definierat att: Fordon som kan drivas med fordonsgas eller annan gas än gasol räknas med faktor 1 som nollutsläppsfordon. Fordon/maskiner som kan drivas med fordonsgas eller annan gas än gasol kan användas för att uppfylla kraven om andel nollutsläppsfordon. Över 90 procent av fordonsgasen i Sverige är idag biogas. Antalet gasfordon kan anses vara begränsat, syftet med inkluderingen av gasfordon i kraven om nollutsläppsfordon är att inte utestänga de aktörer som valt att investera i gasfordon. Inkluderingen ligger i linje med att regeringen under 2021 meddelade att gasbilar fortsatt ska klassas som miljöbil hos statliga myndigheter.
Gbg Stad	Renova	Kemiska produkter	9.1.1 Renova stödjer kravet att Entreprenören ansvarar för att kemiska produkter uppfyller kraven nedan innan de används i entreprenaden och att Entreprenören ska tillämpa miljöbalkens produktvalsprincip vid val och användning av kemiska produkter. Entreprenören ska hålla en uppdaterad förteckning och vid anmodan kunna redovisa de kemiska produkter som används, med namn, faroklass, mängd mm. Skärpta krav; miljöanpassad hydraulolja 9.2 Hydraulvätskor som används ska uppfylla miljöbalkens krav i Svensk Standard SS 155434. Det betyder att i Göteborg ska bara dokumenterat bionedbrytbara hydraulvätskor användas. Idag finns ca. 125 produkter enligt Rise med godkända miljöegenskaper. Renova ställer sig bakom kravet.	
Gbg Stad	Renova	Definitioner	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA är här definierat som ett fordon/arbetsmaskin/TSA som under drift inte släpper ut koldioxid (oavsett fossilt eller biogent ursprung på elen). Den här definitionen är bra men tillämpas inte fullt ut i förslaget (se 8.1.1 s 12.)	Ja, men man får ändå räkna med vissa nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA (som bidrar) genom en faktor som är framtagna för att gynna/möjliggöra en stegvis övergång till nollutsläpp.
Gbg Stad	Stadsfastighetsförvaltningen	Förutsättningar och tillämpning	Vägledningsdokumentet finns ej tillgängligt. Hade helst velat ge synpunkter även på vägledningsdokument.D321	Befintliga krav och vägledning finns på hemsidan. Den uppdaterade vägledningen planeras att publiceras under 2024.
Gbg Stad	Stadsfastighetsförvaltningen	Drivmedel	kap 4.1 Grundkrav. Drivmedel ska uppfylla följande krav och kriterier: Diesel Mk3: SS-EN 590:2022 -Varför sänker vi kraven på diesel och tillåter Diesel Mk3? Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster. -Minimumnivåerna bör inte specificeras i ett kravdokument utan istället i ett vägledningsdokument. Om minimum anges är det risk att det är den nivå som kommer att gälla.	Det är en EU-anpassning. Det har tidigare varit förbjudet att använda Mk3 vilket inte längre bedöms som relevant. Skillnaderna mellan Mk1 och Mk3 är relativt små och med ökade krav på fordonen utsläppsklass (dvs Euro 6/IV) är skillnaden i avgasutsläpp små. Förändringen möjliggör användandet av Mk3, det är inget krav på att Mk3 måste användas.
Gbg Stad	Stadsfastighetsförvaltningen	Lätta och tunga fordon	Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Minimumnivåerna bör inte specificeras i ett kravdokument utan istället i ett vägledningsdokument. Om minimum anges är det risk att det är den nivå som kommer att gälla.	Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen.

Gbg Stad	Stadsfastighetsförvaltningen	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Kraven för nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA ska mätas som andel av totalt antal fordon eller arbetsmaskiner i respektive grupp och avser kontraktår. -Att mäta antal säger inget om hur många timmar de lägger i projektet.	Av upphandlingstekniska skäl är det svårt att följa upp antal timmar/maskin.
Gbg Stad	Stadsfastighetsförvaltningen	Allmänt/Övrigt	Önskar sidnummer samt att varje kapitel börjar på ny sida.	Kapitelnummer har införts och sidnummer kommer att finnas i publicerat dokument. Kapitel kommer att börja på ny sida osv..
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Förutsättningar och tillämpning	Dokumentet känns lättläst med god disposition. Texten är genomarbetad och reflekterande. Kraven kring att nå klimatneutralt till 2030 är skarpare än tidigare dokument och detta är något vi ser som positivt.	
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Systematiskt miljöarbete	Vi ställer oss tveksamma till om entreprenören kan sakna systematiskt miljöarbete under kontraktstiden. Eftersom systematiskt miljöarbete är en förutsättning att ens ingå ett avtal.	Systematiskt miljöarbete är inte alltid ett kvalificerande krav i en upphandling utan hanteras olika av olika beställare. Förslag är kompletterat med om att ett certifierat miljöledningssystem finns så uppfylls kraven.
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Miljöplan	3.1 Bra att ni tog bort juridisk miljöansvar, oklar betydelse.	
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Drivmedel	4.1 Vi har inte granskat rimligheten gällande drivmedelskrav.	
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Lätta fordon	5.1. Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster. -Första meningen är motsägelsefull, blandar ihop drivmedel och fordon. Otydligt vad som menas.	Konsulttjänster (leverantörer) som ingår i entreprenaden omfattas av kraven.
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Tunga fordon	6.1.2 Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster. -Första meningen är motsägelsefull, blandar ihop drivmedel och fordon. Otydligt vad som menas.	Se ovan.
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Arbetsmaskiner	7.1.3 Hänvisa till kapitel 11 "Se vidare definitionen av arbetsmaskiner i bilagan 11 till kraven".	Hänvisning till bilagan står i inledningen.
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA är här definierat som ett fordon/arbetsmaskin/TSA som under drift inte släpper ut koldioxid (oavsett fossilt eller biogent ursprung på elen). Vi anser att meningen bör skrivas om i och med att det sker upprepningar i texten och att den är svåräst. 8.1 Se över definitioner på fordonstyper i löpande text. Hur används de olika faktorerna, ange räkneexempel? 8.1.1 Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster. -Första meningen är motsägelsefull, blandar ihop drivmedel och fordon. Otydligt vad som menas. -Vi anser att bygg- och anläggningstransporter och maskiner på byggarbetsplatsen också ska ingå som krav. -Förtydliga vad konsulttjänster innebär. 8.2 Inte korrekt att använda ordet drivlina. Innebörden av drivlina avseende motordrivna fordon är bland annat motor, kraftöverföring, drivaxel och hjul. 9.3 Är redovisningsmallar ett exempel eller krav?	Vi beaktar era synpunkter och ser på förtydliganden och exempel i vägledningen. Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA (som bidrar) får räknas med utefter en faktor för att gynna en elektrifiering och för att driva på utveckling mot nollutsläpp. Gällande transporter kommer texten formuleras om.
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Kemiska produkter	10.1.2 Tabelltext ovanför tabellerna. Har samma format på hänvisningsnummer till tabellerna. Vi föredrar upplägget som den andra tabellen i avsnittet har.	Redovisningen är ett krav men mall ett exempel.
Gbg Stad	Exploateringsförvaltningen	Definitioner	Inkonsekvent källhänvisning i bilaga 11.	Beaktas.
Gbg Stad	AB Framtiden	Drivmedel/K	Göteborgs Stad och därmed Framtidenkoncernen har som mål att minska klimatpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt med 90% till 2030, samt att elektrifieringsgraden för arbetsmaskiner på och transporter till byggarbetsplatsen är 10% 2025 och 70% 2030. Många städer har eller håller på att ta fram liknande mål. I nuvarande förslag så stöds inte denna ambitionsnivå, utan vi kommer att behöva ställa särskilda krav. Vi önskar att två nivåer införs, där den ena ligger i linje med nuvarande förslag, samt en skärpt storstadsnivå som ligger i linje med städernas högre ambitioner. På så sätt så fortsätter dokumentet att vara en samordning av kravställning istället för att varje beställare ställer egna särskilda krav.	De gemensamma kraven är baskrav. Varje beställare kan anpassa kraven i/för det specifika projektet.
Gbg Stad	AB Framtiden	Allmänt/Övrigt	För att öka tillämpbarheten i husbyggnadsprojekt så önskar vi en uppdelning av dokumentet i två tydliga separata delar, där den ena avser alla fordonsrelaterade, och den andra övriga delar som tillämpas i rena anläggningsentreprenader. Vi har redan i många år behövt hänvisa till vilka avsnitt i dokumentet som gäller i husbyggnadsentreprenader, och nu när t.ex. materialkraven utökas ytterligare, blir det ännu fler delar som överlappar med krav som ställs på annat sätt i husbyggnadsentreprenader. Såväl Framtiden som övriga husbyggnadsbeställare i staden har i AF-mallar och bilagor standardmässiga skrivningar om systematiskt miljöarbete samt miljöplaner och risken finns att man fångar upp fel krav om dessa återfinns i ett och samma dokument om Gemensamma miljökrav för entreprenader, även om vi pekar på att endast delar av dokumentet gäller. Om det fordonsrelaterade, dvs. de delar som alltid är relevanta även för husbyggnad samlas i en egen del, så minimeras risken för överlappande krav som kan missuppfattas. Då vi endast har och även framöver kommer att tillämpa de fordonsrelaterade kraven, så är det endast de vi lämnar synpunkt på.	De gemensamma miljökraven är i första hand utvecklade för entreprenadtjänster såsom byggande, drift och underhåll av infrastruktur samt mark och anläggningsarbeten. För andra entreprenader behöver beställaren göra en bedömning av vilka krav som är relevanta. Att kraven får en numrering i det nya kravdokumentet gör det enklare att hänvisa till vilka krav som gäller/inte gäller. De gemensamma kraven är baskrav. Varje beställare kan anpassa kraven, lägga till och/eller ställa högre krav i/för det specifika projektet.
Gbg Stad	Stadsbyggnad	-	Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att förslaget inte kommer att ha större påverkan för förvaltningen då vi inte upphandlar entreprenader. Förvaltningen avstår härmed att lämna svar på remissen.	
Malmö Stad	FGK/SEF/STK	Förutsättningar och tillämpning	Det kan även finnas projektspecifika krav i lokala projekt som är skarpare i tillämpningen!	De gemensamma kraven är baskrav. Varje beställare kan anpassa kraven, lägga till och/ellers ställa högre krav i/för det specifika projektet.
Malmö Stad	FGK/SEF/STK	Systematiskt miljöarbete	Aktuella dokument ska alltid finnas på arbetsplatsen, digitalt eller som fysiska dokument.	Noterat.

Malmö Stad	FGK/SEF/STK	Miljöplan	<p>Räcker klimatalkylen som redovisning?</p> <p>För krav 4. Entreprenörens miljö- och klimatmål för entreprenaden finns redovisningskravet: 1.6.1 Redovisningskrav klimat En reduktion av klimatpåverkan som resultat av genomförda åtgärder för att minska klimatpåverkan (enligt punkt 4 ovan) ska kunna redovisas.</p> <p>Det hade underlättat vid uppföljning om det angivits något om hur denna redovisning ska göras. Är det en beräkning som ska presenteras och ska isf en jämförelse göras med "status quo"? Ska denna vara baserad på faktiska data vid projektets avslut eller på uppskattningar så att den kan finnas tillgänglig från startmöte och under projekttiden?</p> <p>I avsnitt: 1.7 Avvikelse från kravet anses föreligga om: • Miljöplanen saknas eller har brister så att kontraktsvillkoret inte uppfylls. • Avvikelser från miljöplanen sker utan att detta anmälts till beställaren.</p> <p>Det anges inget om ett eventuellt fall där åtgärder presenterade under punkt 4 inte genomförts eller där reduktionen av genomförd åtgärd ej redovisats eller där redovisad reduktion i slutskede inte överensstämmer med ev tidigare uppskattning.</p> <p>Utän vidare tydlighet i vilken typ av redovisning som krävs, när den ska finnas och hur ev avvikelser från antaganden ska hanteras, kan kravet i praktiken bli relativt tandlöst.</p>	<p>Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort. FGK's klimatalkyl är inte avsedd för att redovisas i miljöplanen, det är separata dokument.</p>
Malmö Stad	FGK/SEF/STK		<p>Klimatkrav Förslag: Avancerade krav Förslagsvis addera ett krav-alternativ med "Avancerade krav". Dvs. att den som nyttjar de gemensamma miljökraven får ange om de vill använda bas-kraven (dvs. nuvarande krav) eller de avancerade kraven.</p> <p>Förslagsvis kan de avancerade kraven vara 100 % förnybart från och med 2024.</p> <p>Motivering: kanske kan det underlätta för branschen att veta att en upphandling antingen kommer att innehålla de specificerade bas-kraven eller de specificerade avancerade kraven istället för att alla upphandlande myndigheter som vill gå längre än bas-kraven tar fram olika avancerade krav.</p> <p>Förslag: förtydliga omfattning Jag upplever att beskrivningen av vilka fordon och arbetsmaskiner som omfattas av kravet är lite otydlig, går det att förtydliga? Finns det dessutom risk för att fler tillfällen än önskvärt inte omfattas av scooped Mycket positivt med det förtydligande av vilka fordon som omfattas av kravet. Skrivningen nedan ger dock fortfarande stora utrymmen för tolkning:</p> <p>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.</p> <p>Skrivningen "minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor." riskerar att skapa praxis att kravet endast gäller för dessa typer av transporter. Utöver schakt- och fyllnadsmassor borde kravet även tydligt omfatta direkttransporter av de huvudsakliga bygg/anläggningsmaterialen i entreprenaden. Det skapar en flexibilitet där det i varje projekt går att identifiera de huvudsakliga materialen, och skapar incitament för snabbare övergång till förnybart och eldrivet inom tunga transporter.</p>	<p>De Gemensamma kraven är baskrav - vi har inte för avsikt att införa avancerade krav, men de kan och bör kompletteras med tilläggskrav av enskild beställare.</p>
Malmö Stad	FGK/SEF/STK	Drivmedel/K Lätta fordon	<p>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.</p> <p>Skrivningen "minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor." riskerar att skapa praxis att kravet endast gäller för dessa typer av transporter. Utöver schakt- och fyllnadsmassor borde kravet även tydligt omfatta direkttransporter av de huvudsakliga bygg/anläggningsmaterialen i entreprenaden. Det skapar en flexibilitet där det i varje projekt går att identifiera de huvudsakliga materialen, och skapar incitament för snabbare övergång till förnybart och eldrivet inom tunga transporter.</p>	<p>Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden inklusive transporter till och från arbetsområdet. Beställaren avgör vilka transporter som omfattas. Vi ser över formulering och förtydligar i vägledningen. Kravet gäller de konsulttjänster som ingår i entreprenaden.</p>
Malmö Stad	FGK/SEF/STK	Tunga fordon	<p>Lik den för Lätta fordon.</p>	<p>Se ovan svar.</p>
Malmö Stad	FGK/SEF/STK	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Jag förstod det som att det i dagsläget inte är möjligt att ställa noll-emissionskrav som gäller för alla olika typer av arbetsmaskiner i och med att det för vissa maskin-typer saknas alternativ. Men vore det kanske istället möjligt att ställa noll-emissionskrav (i trapp-form) för vissa utvalda arbetsmaskiner (dvs. krav på de maskintyper där utvecklingen kommit längre)? Alternativt ställa ett generellt krav på noll-emission (i trapp-form) för arbetsmaskiner men sen rada upp ett antal maskintyper som undantas?</p> <p>Förslagsvis även för detta avsnitt addera ett krav-alternativ med "Avancerade krav" (se mer info under "Drivmedel"). Dvs. att den som nyttjar de gemensamma miljökraven får ange om de vill använda bas-kraven (dvs. nuvarande krav) eller de avancerade kraven.</p> <p>Staden har sett att vi kan/bör gå vidare fram kring kravet på personbilar. Det vill säga Malmö kommer förmodligen att frångå delar av de gemensamma miljökraven för personbilar i många fall – men det kanske får vara så? Det är dessutom ett stort hopp mellan 2029-2030, från 70% till 100%. Beaktar vi de ackumulerade utsläppen över åren så borde vi ju snarare försöka knuffa branschen mer i början! ...men som sagt min invändning är att för att "entreprenörerna ska känna igen kraven" bör vi ju använda dem – jag ser att vi kommer frågå dem i vissa delar på grund av för lågt ställda krav.</p>	<p>Kraven skall ses som baskrav för att kunna omfatta både storstäderna och Trafikverket. Nivån är lagd för att vara möjlig att uppfylla för entreprenörer även där laddinfrastrukturen inte är utbyggd samt på grund av att personbilar inte utgör någon stor del av en entreprenad. Har en beställare möjlighet att ett specifikt projekt ställa högre krav än det som återfinns i de gemensamma kraven, bör denne också göra det. Trappan gör det dessutom möjligt för entreprenörerna att planera sin fordonssflotta.</p>
Malmö Stad	FGK/SEF/STK	Material och varor	<p>Ska kravet från TRV även gälla för städerna? Är TRV styrande här? Se formulering om ämnen på förbudslistan.</p>	<p>Kraven är framtagna av storstäderna tillsammans med Trafikverket. Trafikverkets gruppering för kemiska produkter och material och varor har använts då den är "enklast" att förhålla sig till. Trafikverkets gruppering och kriterier baseras på BASTAS kriterier. Sedan finns det redan en hänvisning till en översättningsnyckel för de som använder sig av andra system såsom BVB, Sunda Hus etc. Mer om detta finns i vägledningen. Ändras enligt förslag.</p>
TRV	IV -2	Allmänt/Övrigt	<p>Kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden.</p> <p>Ett krav som ställs gäller alltid under hela kontraktet, denna typ av text ska inte förekomma i en kontraktsskrivning</p>	
TRV	JP-4	Förutsättningar och tillämpning	<p>Kraven har i första hand utvecklats för entreprenadtjänster, såsom byggande, drift och underhåll av infrastruktur samt mark- och anläggningsarbeten.</p> <p>Förslag: Drift och underhåll tas bort och formuleras om eftersom detta inte är entreprenader/entreprenadtjänster. Anpassa även titeln till detta.</p>	<p>Mening ändrad.</p>
TRV	IV-6	Förutsättningar och tillämpning	<p>Beställaren kan medge avsteg från kraven i situationer där en strikt tillämpning av de tekniska kraven, och den miljönyttan de ger, inte står i rimlig proportion till de kostnader detta medför.</p> <p>Ordet 'tekniska' förvirrar i sammanhanget</p>	<p>Text/formulering ses över.</p>
TRV	JP-7	Systematiskt miljöarbete	<p>I AB04 kap 2 § 2 finns krav på miljöplan. Det framgår inte hur detta krav förhåller sig till det föreslagna, om det föreslagna t.ex. uppfylls automatiskt genom kravet i AB04. Frågan är alltså om parten som ska se till att det införs ett krav på miljöpolicy m.m. uppfyller detta genom att helt enkelt använda AB04 i upphandlingen.</p>	<p>Text/formuleringar har setts över. Justeringar har gjorts i både avsnitt systematiskt miljöarbete och miljöplan. Skrivningarna har kontrollerats mot AB/ABT.</p>
TRV	UH-8	Systematiskt miljöarbete	<p>Om det finns ett tredjeparts certifierat miljöledningssystem som omfattar den del av verksamheten som utgör arbeten enligt kontraktet så uppfylls kraven. Obs särskrivning.</p>	<p>Ändras enligt förslag.</p>

TRV	JP-10	Miljöplan	Det framgår inte om punktsatserna är rubriker till de underliggande strecksatserna eller om de är kumulerande. Detta behöver tydliggöras. I punkt 4 ser det ut som att det är upp till entreprenören att bestämma vilka miljömål beställaren ska ha. Det behöver förtydligas om det är något annat som avses.	Miljöplanens struktur och punkter har arbetats om, bl.a. har punkten gällande mål förtydligats.
TRV	IV-12	Miljöplan	En namngiven miljöansvarig och en namngiven miljökontaktperson för entreprenaden. Ordet "juridiskt" är borttaget, vad är motivet till det? Tycker det är en rätt vettig fråga för att få en bild av leverantörens förståelse för miljöarbetet.	Ingen ändring. Juridiskt ansvarig fastslås först vid om det blir en rättsak. Därför har vi tagit bort ordet juridisk.
TRV	IV-13	Miljöplan	En namngiven miljöansvarig och en namngiven kontaktperson för entreprenaden. -En beskrivning av hur kompetensen säkerställs dvs vilken kompetens som finns med hänsyn till miljökraven och vilken kompetens som finns tillgänglig på plats. För en del av kraven, t ex materialkrav, krävs teknisk kompetens. Krav på fordon kan likaså kräva annan	Omfattas av befintlig skrivning. Finns möjlighet att lägga till objektspecifika krav på kompetens där det så krävs.
TRV	PL-14	Miljöplan	En redovisning av i entreprenaden identifierade betydande miljöpåverkan och miljörisiker. Svårförstådd mening som bör omarbetas för ökad tydlighet. Passiv på passiv på passiv är alltid svårt grammatiskt att förstå.	Text/formulering ses över. Punkten har omformulerats.
TRV	IV-15	Miljöplan	Redovisning och hantering av identifierade betydande miljöaspekter ska ju även hanteras i ett kontrollprogram. Ska de då även finnas med i en miljöplan?	Nej, själva hanteringen behöver inte finnas med i miljöplanen. I miljöplanen finns beskrivet vilka de identifierade betydande miljöaspekterna är. Hantering och kontroll av de betydande miljöaspekter såsom metod, frekvens etc finns med i ett kontrollprogram. Där kan även kontroller finnas på krav som har ställts av tillsynsmyndigheten etc.
TRV	IV-17	Miljöplan	Objektspecifika miljökrav, inklusive tillämpliga krav i miljölagstiftningen. Vill vi verkligen att de ska specificera alla krav från miljölagstiftning som ska tillämpas i ett projekt? Ska de då citera paragrafer ur MB med alla tillhörande förordningar el hur vill vi ha det redovisat?	Entreprenören ska kunna visa vilka lagkrav som gäller och är tillämpliga för platsen och hur de ska uppfyllas. Det kan tex vara Natura 200, strandkrav, bullerkrav osv.
TRV	UH-18	Miljöplan	För Trafikverket gäller inte kravet om redovisning av en klimatåtgärd enligt punkt 4. Oklart vad som menas (otydlig formulering).	Kravet på åtgärd under punkt 4 tas bort.
TRV	UH-19	Miljöplan	Entreprenören ska säkerställa att miljöplanen håller tillräckligt kvalitet och uppfyller ställda krav innan arbetet påbörjas och ska i samråd med beställaren dokumentera detta. Skrivfel: Ett "t" för mycket.	Rättat.
TRV	IV-20	Miljöplan	"Miljöplanen ska kunna redovisas för beställaren innan påbörjat entreprenadarbete". Ska man inte ställa kravet att miljöplanen SKA redovisas och godkännas innan påbörjat entreprenadarbete? Eller är det för strängt? Känns som att det finns risk att detta dokument aldrig blir klart annars. Synpunkten kopplar också till avsnitt 1.5 och näst sista stycket, som ju är befintlig text.	Text/formulering ses över.
TRV	IV-21	Miljöplan	Miljöplanen ska dokumenteras och kunna redovisas för beställaren innan påbörjat entreprenadarbete (byggstart) och på anmodan under hela entreprenadstiden. Entreprenören ska hålla miljöplanen aktuell och meddela eventuella avvikelser till beställaren. Uppdatering och hantering av avvikelser ska ske i samråd med beställaren och dokumenteras. Miljöplanen är ett kontraktsdokument enligt AB/ABT, texterna behöver synkas mot det och helst strykas - det räcker med text i AB/ABT, vi ska inte få in och reglera saker som redan regleras i standardkontrakten om vi inte har synnerligen starka motiv till det.	Text/formulering ses över. Kravet om miljöplan ska inte vara i strid mot AB/ABT.
TRV	UH-22	Miljöplan	"Om trafikverket är beställare gäller inte kravet på redovisning enligt punkt 4." Saknas text om undantag för Trafikverket enligt ovan.	Miljöplanens struktur och punkter har arbetats om, bl.a. punkt 4 för att förtydliga. Kommit flera synpunkter på detta.
TRV	JP-24	Drivmedel	Kraven bör rimligen följa gällande lagar på området varför jag inte förstår varför laghänvisningarna tagits bort. I den mån hänvisningar till standarder ska gälla så krävs det enligt 9:4 LOU att det ska följas av orden "eller likvärdig" vilket bör förtydligas.	Det togs bort efter synpunkt från Dirvkraft Sverige. Standarderna täcker de parametrar som anges i lagen. Skälet till att ha med krav på drivmedel är att säkerställa att de drivmedel som används är kompatibla med vad motorerna är godkända för.
TRV	IL-26	Drivmedel	Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Det blir otydligt. Som formuleringen är föreslagen kan man tolka det att kraven endast gäller för drivmedel till transporter av massor till och från arbetsområdet. Men kravet måste väl gälla även själva gräv-/maskinarbetet inom arbetsområdet.	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	IV-27	Drivmedel	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. Skrivningen behöver förtydligas och eventuellt anpassas under respektive rubrik. Hur definieras vilka fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden? Grävmaskiner? Servicebilar? Borrbandvagnar? Transporter av massor både inom och utanför arbetsområdet?	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	UH-28	Drivmedel	Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster. Risk för konflikt mot entreprenör/otydighet i hur kraven ska följas upp.	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	IV-29	Drivmedel	Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	UH-30	Drivmedel	Trafikverket har krav på andel förnybart 40 % från och med 2023. Kommentar: Gäller alltså inte 20 % för Trafikverket? Förtydliga gärna i tabellen i så fall.	Ingen ändring. Finns förtydligande under tabellen att från 2023 har Trafikverket krav på 40% andel förnybart. Se även TDOK 2015:0480

TRV	IV-31	Drivmedel	Kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden, vilket innebär att kravet ökar årsvis. Vad innebär det att kravet ökar årsvis? Säkert jag som är dåligt påläst. Kan man utläsa det från standarderna? När jag läser vidare antar jag att man syftar på 1.8.1 och tabellen. Det kanske kan tydliggöras	Text/formulering ses över. Förtydligas.
TRV	IV-33	Drivmedel/K	Hållbarhetsbesked utfärdat av Energimyndigheten ska finnas. Vid anmodan ska även kvitton och fakturaunderlag kunna uppvisas som styrker de angivna mängderna av olika drivmedelskvaliteter. Entreprenören ska i slutdokumentationen lämna en förteckning av använda mängder och kvaliteter av el och drivmedel. Löper entreprenaden över flera år, ska förbrukningen redovisas årsvis eller på beställarens anmodan. Mer pedagogiskt om styckena byter plats.	Styckena byter plats.
TRV	UH-34	Drivmedel/K	Entreprenören ska i slutdokumentationen lämna en förteckning av använda mängder och kvaliteter av el och drivmedel. Beträffande elen är det inte kvaliteten som bör följas upp, utan ursprunget.	Text/formulering ses över. I Trafikverkets upphandlingar görs ej skillnad på förnybar el och övrig el av uppföljningstekniska skäl.
TRV	IL-35	Lätta fordon	Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Det blir ottydligt. Som formuleringen är föreslagen kan man tolka det att kraven endast gäller för transporter av massor till och från arbetsområdet. Men kravet måste väl gälla även själva gräv-/maskinarbetet inom arbetsområdet.	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	UH-36	Lätta fordon	Exempel från 1.8 s. 7 men motsvarande text finns på flera ställen (se kolumn C): Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster.	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	IV-37	Lätta fordon	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. Skrivningen behöver förtydligas och eventuellt anpassas under respektive rubrik. Hur definieras vilka fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden? Grävmaskiner? Servicebilar? Borrbandvagnar? Transporter av massor både inom och utanför arbetsområdet?	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	IV-38	Lätta fordon	Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Hur många lätta lastbilar och personbilar används i entreprenader för att transportera schakt- och fyllnadsmassor? Detta borde preciseras mer specifikt kopplat till den här typen av fordon.	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	IV-40	Lätta fordon	Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda lätta fordon inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet samt de som medgivits dispens eller inte omfattas av kraven (exempelvis lätta tvåvägsfordon).	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen. Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda lätta fordon.
TRV	IV-41	Lätta fordon	...redovisas i en förteckning (fordonstyp, märke, modell, registreringsnummer och utsläppsklass (Euroklass) samt drivmedel) Krav på redovisning av drivmedel finns redan upptaget i kap 1.9. Däremot kanske man skulle behöva uppgift om fordonets vikt eftersom det avgör om det räknas som lätt eller tungt fordon. Eller finns det annat sätt att veta om fordonet ska bedömas enl kraven för lätt el tungt fordon?	Drivmedel byts ut mot drivlina. I vägtrafikregistret finns uppgifter om vikt mm.
TRV	IV-42	Lätta fordon	Använda lätta fordon, som berörs av kraven, ska dokumenteras och vid anmodan kunna redovisas i en förteckning (fordonstyp, märke, modell, registreringsnummer och utsläppsklass (Euroklass) samt drivmedel) enligt i ett av beställarens anvisat format. Är det inte mer intressant att veta vilken typ av drivlina fordonet drivs på än vilket drivmedel? Drivmedlet kan ju variera om grunden är ex-vis diesel.	Drivmedel byts ut mot drivlina.
TRV	Roger-Rang, IL-43	Tunga fordon	Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Det blir ottydligt. Som formuleringen är föreslagen kan man tolka det att kraven endast gäller för transporter av massor till och från arbetsområdet. Men kravet måste väl gälla även själva gräv-/maskinarbetet inom arbetsområdet.	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	UH-44	Tunga fordon	Exempel från 1.8 s. 7 men motsvarande text finns på flera ställen (se kolumn C): Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster. Risk för konflikt mot entreprenör/otydlighet i hur kraven ska följas upp.	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	IV-45	Tunga fordon	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. Skrivningen behöver förtydligas och eventuellt anpassas under respektive rubrik. Hur definieras vilka fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden? Grävmaskiner? Servicebilar? Borrbandvagnar? Transporter av massor både inom och utanför arbetsområdet?	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.
TRV	IV-46	Tunga fordon	Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Om vi i ett kontrakt skriver "som minimum" så är det i entreprenörens rätt att tolka det som gränsen för kraven. Texten för att ex. betongbilar och pumpar exkluderas, stryk avgränsningen.	Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.

TRV	IV-47	Tunga fordon	<p>Kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden.</p> <p>Kraven enligt ovan omfattar inte tunga tvåvägsfordon, tunga spårforon och spårbilar för tankbeläggning.</p> <p>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.</p> <p>Kravet står under rubrik om geoteknisk utrustning, viktigt att de inte skrivs in så i ett kontrakt.</p>	<p>Viktigt att ha kvar ett undantaget enbart tillämpas på fordon för geoteknisk utrustning. I remissutskicket finns dock en kursiv stil under den rubriken att andra typer av utrustning är undantagna. Dessa är generella undantag och inte kopplat till geoteknisk utrustning.</p> <p>Kommentarer gråmarkerar.</p>
TRV	IV-48	Tunga fordon	<p>Utöver fordon som klarar de generella kraven får även direktimporterade fordon från USA, som saknar Euroklass, specifikt användas för transport av geoteknisk utrustning. Dessa direktimporterade fordon får inte vara äldre än 12 år, tillverkningsåret räknat.</p> <p>Vad jag vet behövs egentligen inte dessa fordon, vi borde stryka kravet? Finns flera företag som löser transporter utan fordonen. (Vet att det inte omfattas av remissen men värt att se på)</p>	<p>Kravet skadar inte. Om vi tar bort möjligheten kommer den typen av importerade fordon inte att kunna användas. Risken för konsekvenser är för stor att ta bort utan att det ingått i remissutskicket.</p>
TRV	IV-51	Tunga fordon	<p>Redovisningskravet berör samtliga i entreprenaden använda lätta fordon inklusive de som används för transporter till och från arbetsområdet samt de som medgivits dispens eller inte omfattas av kraven (exempelvis lätta tvåvägsfordon).</p>	<p>Ja. De fordon som används inom entreprenaden (enligt definitionen av vad som omfattas) ska tas med. Redovisningskravet omfattar även de som medgivits dispens eller inte omfattas av kraven. Text/formulering ses över något. Vi ser på ett förtydligande i vägledningen.</p>
TRV	IV-53	Arbetsmaskiner	<p>Arbetsmaskiner där motorbyte eller uppgradering skett till följande utsläppsklasser får användas till och med angivet årtal.</p> <p>Det är otydligt vad som gäller när det i grundkravet står att de ska uppfylla steg IV eller senare och det i tabellen står steg III. Behöver förtydligas vad som menas här.</p>	<p>Ingen ändring. Kraven är uppbyggda i tre separata delar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ålder på arbetsmaskin 2) om motorn klarar steg IV eller senare får de användas även om de inte klarar ålderskravet 3) motorbyte/uppgradering av motor för att förlänga livslängden
TRV	IV-54	Arbetsmaskiner	<p>Kraven enligt ovan omfattar inte tunga tvåvägsmaskiner, spårgående arbetsmaskiner, vägghylor och arbetsmaskiner för tankbeläggning.</p> <p>Se tidigare synpunkt om krav tunga fordon.</p>	<p>Samtliga typer av arbetsmaskiner har möjlighet att genomgå motorbyte eller uppgradering. Kraven är uppdelade på tre separata områden 1) grundkrav, 2) skärpta krav 3) tvåväg, spårgående mfl som är undantagna från 1 och 2.</p>
TRV	IV-56	Arbetsmaskiner	<p>Förteckningen ska hållas uppdaterad av entreprenören.</p> <p>Förteckningen ska hållas uppdaterad av entreprenören.</p>	<p>Det var bara i jämförelsetabellen som det kommit in dubbelt inte i själva utkastet.</p>
TRV	UH-58	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Helelektrifierade, bränslecells/vätgas drivna fordon räknas med en faktor 1 som nollutsläppsfordon.</p> <p>Lägg till streck (-) och skriv ihop vätgasdrivna.</p>	<p>Justeras.</p>
TRV	UH-59	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Exempel från 1.8 s. 7 men motsvarande text finns på flera ställen (se kolumn C):</p> <p>Kraven ska tillämpas på drivmedel som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor. Kraven gäller även drivmedel som används i samband med konsulttjänster.</p> <p>Risk för konflikt mot entreprenör/otydlighet i hur kraven ska följas upp.</p>	<p>Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.</p>
TRV	UH-62	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Kommentar: Fordon som drivs med fordonsgas kan inte betraktas som nollutsläppsfordon även om de drivs av koldioxidneutrala bränslen. För dessa fordon bör övervägas om faktor 0,75 vore lämplig att använda i stället för 1.</p>	<p>Fordon/maskiner som kan drivas med fordonsgas eller annan gas än gasol kan användas för att uppfylla kraven om andel nollutsläppsfordon. Över 90 procent av fordonsgasen i Sverige är idag biogas. Antalet gasfordon kan anses vara begränsat, syftet med inkluderingen av gasfordon i kraven om nollutsläppsfordon är att inte utestänga de aktörer som valt att investera i gasfordon från Trafikverkets upphandlingar. Inkluderingen ligger i linje med att regeringen under 2021 meddelade att gasbilar fortsatt ska klassas som miljövänliga statliga myndigheter. Regeringen har också ansökt om och av EU kommissionen beviljats undantag från statsstödsreglerna angående skattebefrielse för biogas som motorbränsle fram till och med 2030. I Norge räknas gasfordon som nollutsläppsfordon och Upphandlingsmyndighetens spetskrav inkluderar gasfordon. Fordonsgasens och andra drivmedels klimatprestanda hanteras genom kraven på andel förnybart drivmedel samt el och reduktionskraven enligt klimatkalkyl.</p>
TRV	IV-64	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor.</p> <p>Tabellen visar kravnivåer för personbilar och lätta fordon men i texten står det "kraven ska tillämpas på fordon och arbetsmaskiner som minimum transporter av schakt- och fyllnadsmassor". Men det är väl mest tunga fordon som kör massor?</p>	<p>Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.</p>
TRV	IV-65	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>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.</p> <p>Skrivningen behöver förtydligas och eventuellt anpassas under respektive rubrik. Hur definieras vilka fordon och arbetsmaskiner som ingår i entreprenaden? Grävmaskiner? Servicebilar? Borrbandvagnar? Transporter av massor både inom och utanför arbetsområdet?</p>	<p>Texten justeras. Kraven avser arbeten som utförs inom entreprenaden. Beställaren avgör omfattning gällande fordon för transporter till och från arbetsområdet beroende på entreprenadtyp. För Trafikverket omfattas transporter av schakt- och fyllnadsmassor till och från entreprenadens lokalisering. Vi förtydligar i vägledningen.</p>
TRV	IV-67	Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA	<p>Avsaknad av en dokumenterad redovisning enligt kravet.</p> <p>Menar ni att avvikelsen gäller båda förteckningarna? Både den för "redovisning" och den för "dokumentation" som nämns i 1.21.1 Redovisningskrav? Kan tolkas som endast stycke 2.</p>	<p>Byts till dokumenterad förteckning.</p>
TRV	UH-69	Kemiska produkter	<p>Kemiska produkter får inte användas om de innehåller ämnen på Trafikverkets förbudslista i halter lika med eller över respektive ämnes egenskapskriterier, Grupp D.</p> <p>Det blir förvirrande att prata om egenskapskriterier i detta sammanhang då det rör sig om en förbudslista baserad på ämne - och inte egenskaper.</p> <p>Förslag på ny text bygger på en skrivning i TDOK 2010:310 5.4.4 GRUPP D – FÖRBJUDEN: "Produkter som innehåller kemiska ämnen som finns på Trafikverkets förbudslista i en halt lika med eller över haltnivån för respektive kriterium klassas i grupp D - Förbjuden."</p>	<p>Ändras enligt förslag.</p>
TRV	UH-70	Kemiska produkter	<p>Avvikelse från kravet anses föreligga om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kemiska produkter inte uppfyller angivna krav och kriterier påträffas. <p>Ordet "som" har fallit bort, ordet som behövs för att meningen ska ha avsedd innebörd.</p>	<p>Justeras.</p>
TRV	UH-71	Kemiska produkter	<p>Kemiska produkter inte uppfyller angivna krav och kriterier påträffas.</p> <p>Det saknas ett "som".</p>	<p>Justeras.</p>

TRV	UH-72	Material och varor	Material och varor får inte användas om de innehåller ämnen på Trafikverkets förbudslista i halter lika med eller över respektive ämnes egenskapskriterier, Grupp D. Det blir förvirrande att prata om egenskapskriterier i detta sammanhang då det rör sig om en förbudslista baserad på ämne - och inte egenskaper. Förslag på ny text bygger på en skrivning i TDOK 2012:22 5.6.4 GRUPP D – FÖRBIJUDEN: "Material och varor som innehåller kemiska ämnen som finns på Trafikverkets förbudslista26 i en halt lika med eller över haltgränsen för respektive kriterium klassas i grupp D - Förbjuden."	Ändras enligt förslag.
TRV	UH-73	Material och varor	Massor, infästningsdetaljer, varor enbart bestående av naturliga sten och bergmaterial (exempelvis kantsten) och varor tillverkade enbart av behandlat trä är undantagna kravet. Undantaget skiljer sig från vad som är undantaget i TDOK 2012:22. Bättre om det är samma krav. Om undantaget skulle utvidgas till att omfatta alla infästningsdetaljer har vi inte kontroll över vad vi undantar - vilka material och tillsatser. Undantaget bör inte utvidgas till att omfatta alla infästningsdetaljer eftersom produktvalsprincipen ska tillämpas för att minska användningen av farliga ämnen.	Ändras enligt förslag. Vi har kompletterat och lagt samma text om undantag i en mening för att hålla det lite kortare.
TRV	IV-74	Material och varor/K	Klimatkrav på material och varor "material och varor" anges i "huvudrubriken" och behöver inte upprepas.	Ändras ej. Det finns med för att förtydliga.
TRV	IV-75	Material och varor/K	Syftet med kraven är att minska klimatpåverkan från material och drivmedel som används och tillhandahålls av entreprenören. Klimatkraven enligt nedanstående tabell gäller för material som används och tillhandahålls av entreprenören i entreprenader. Det är tillverkningen som avses och inte vid användandet av materialen. Stryk 'drivmedel' pga ingår i annat avsnitt.	Det står i jämförande tabell, inte i utkastet, råkat komma med av misstag.
TRV	IV-76	Material och varor/K	Syftet med kraven är att minska klimatpåverkan från material och drivmedel som används och tillhandahålls av entreprenören. Stryk drivmedel den finns inte med i tabellen.	Det står i jämförande tabell, inte i utkastet, råkat komma med av misstag.
TRV	IV-81	Material och varor/K	Tabellen - fundera på placering av "fotnoterna" i tabellen. Kan de sättas efter hela meningen? Är osäker på skrivregler men kan annars tolkas som att t.ex. "5" gäller enbart för stängsel.	Tabellen kommer att redigeras.
TRV	IV-82	Material och varor/K	Kravet gäller i platsgjutna konstruktioner. Krav på färdiga betongprodukter kan tillkomma. Använd den korrekta termen, även platsgjutna blir ju någon gång färdiga.	Justeras.
TRV	IV-83	Material och varor/K	För många fotnoter, överväg att lägga i text i stället, särskilt där det står "... kan tillkomma...". Se över ordval; platsgjutna konstruktioner eller platsgjuten betong, dvs materialet.	Tabellen med fotnoter kommer att redigeras.
TRV	IV-84	Material och varor/K	Kravet gäller i platsgjutna konstruktioner. "Platsgjuten konstruktion" riskerar att blandas ihop definitionen av begreppet som finns i AMA, vilket kan medföra diskussion att kravet inte gäller platsgjutna "anläggningskomponenter".	Justeras.
TRV	IV-85	Material och varor/K	fotnot 6. ... undantas tillsvidare Stryk.	Justeras, stryks.
TRV	IV-86	Material och varor/K	Kustområden och områden som uttryckligen kräver betong i exponeringsklass XD1, XD3 samt XS3 framtagna för korrosiv miljö är undantagna från detta krav. Den här formuleringen bör bytas till att motsvara relevanta tekniska krav enligt de regelverk som gäller.	Justeras.
TRV	IV-87	Material och varor/K	Asfalttabellen; ABS står både i fotnot 1 och 3.	Justeras.
TRV	IV-89	Material och varor/K	Kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden. Vi kräver inte in EPD på förhand utan som verifierat för genomförd åtgärd. Egentligen kan hela texten "Kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden" tas bort.	Text/formulering ses över. "Kravet gäller och ska vara uppfyllt under hela kontraktstiden" tas bort. Vi ser på ett förtydligande i vägledningen.
TRV	IV-90	Material och varor/K	För Trafikverket gäller detta krav främst för projekt mindre än 50 mkr. För krav på investeringsprojekt större än eller lika med 50 mkr (för ytterligare information) se Trafikverkets riktlinje "Klimatkrav i planläggning, byggskede, underhåll och på tekniskodkännt järnvägsmateriel", TDOK 2015:0480. Stryk texten alternativt ersätt med: För Trafikverket gäller kraven både investerings- och underhållsverksamhet.	Text/formulering ses över.
TRV	IV-91	Material och varor/K	Entreprenören ska hålla en uppdaterad förteckning och vid anmodan kunna redovisa de material och varor som byggs in, med namn, placering, mängd samt grupp enligt Trafikverkets kriterier enligt i ett av beställaren anvisat format. Detta gäller även genomförda produktvalsanalyser och riskanalyser. Dessa samt datablad för produkter som byggs in i anläggningen ska biläggas materialförteckningen och ingå i slutdokumentationen. Fetmarkerad text överensstämmer inte med Trafikverkets nuvarande krav. Vad menar man med att "datablad" för produkter som byggs in i anläggningen ska biläggas materialförteckningen? Vilka typ av datablad är det som åsyftas. Det måste specificeras. Observera också att det inte finns motsvarande krav i Trafikverkets nuvarande kravställning. E g i Trafikverkets TDOK finns inga krav på att i slutdokumentationen bifoga "datablad" för "produkter".	Tanken med att datablad var att identifiera produkten med ett produkt-datablad som läggs till handlingarna, men meningen tas bort igen.
TRV	IV-92	Material och varor	Säkerställ att TRV:s krav stämmer med föreslagna texter. OM föreslagna texter föranleder ändring av Dessa samt datablad för produkter som byggs in i anläggningen ska biläggas materialförteckningen och ingå i slutdokumentationen. Menar man att datablad ska redovisas för samtliga material fast de tillhör grupp A el B? Menar man att kravet gäller produkter från grupp C (och E) så ange det.	Tanken med att datablad var att identifiera produkten med ett produkt-datablad som läggs till handlingarna, men meningen tas bort igen.

TRV	JP-93	Definitioner	<p>Gällande Arbetsmaskiner</p> <p>Med arbetsmaskin avses traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon*, industriella maskiner, andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och transportabel utrustning och som är försedda med el- eller förbränningsmotor.</p> <p>* spårgående maskiner och TSA</p> <p>Följande utrustningar är exkluderade från klimatkraven:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Handhållna redskap: redskap som har en referenseffekt på mindre än 19 kW och som används i utrustning som uppfyller minst ett av följande villkor: – Dess torrsvikt, inklusive motorn, understiger 20 kg och den uppfyller följande villkor: – Den bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för. <p>Det innebär även att vissa andra utrustningar, under 19 kW, undantas om de väger under 20 kg oavsett om de bärs eller styrs.</p> <p>Källa: Arbetsdokument inom Transportstyrelsens regeringsuppdrag om register för arbetsmaskiner. Definitionslistan får inte innehålla materiella bestämmelser. Flytta den rödmarkerade texten in i dokumentet, förslagsvis i stycke 1.8.1, där klimatkraven anges. Notera även att inom VO Underhåll förekommer kategorisering av arbetsmaskiner i prisbilagor. Det bör säkerställas att dessa kategoriseringar matchar så att inte samma ord får olika definitioner i olika delar av kontraktet.</p>	<p>Här var det ett fel i remissversionen, texten har justerats enligt med förordningen EU 2016/1628.</p> <p>Se ny definition för Handhållen utrustning.</p> <p>För Trafikverket är handhållen utrustning undantaget klimatkravet på drivmedel.</p>
TRV	UH-94	Definitioner	<p>Gällande Arbetsmaskiner</p> <p>Med arbetsmaskin avses traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, spårfordon*, industriella maskiner, andra anordningar som är konstruerade för att kunna röra sig eller flyttas på marken och transportabel utrustning och som är försedda med el- eller förbränningsmotor.</p> <p>Skrivfel: Ett "och" och ett "a" för mycket.</p>	<p>Justeras.</p>
TRV	UH-95	Definitioner	<p>Gällande Arbetsmaskiner</p> <ul style="list-style-type: none"> – Handhållna redskap: redskap som har en referenseffekt på mindre än 19 kW och som används i utrustning som uppfyller minst ett av följande villkor: – Dess torrsvikt, inklusive motorn, understiger 20 kg och den uppfyller följande villkor: – Den bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för. <p>Detta stycke är svårt att förstå. Det står att minst ett av de två villkoren ska uppfyllas för att ett redskap ska klassas som handhållet, något som indikerar att de båda villkoren har samma dignitet och gäller oberoende av varandra. Men när man läser det första villkoret framgår att det andra villkoret i själva verket är ett underlydande villkor under det första villkoret. Texten bör omformuleras så att det framgår vad som menas.</p>	<p>Här var det ett fel i remissversionen, texten har justerats enligt med förordningen EU 2016/1628.</p> <p>Se ny definition för Handhållen utrustning.</p>
TRV	IV-96	Definitioner	<p>Gällande Arbetsmaskiner</p> <p>Följande utrustningar är exkluderade från klimatkraven:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Handhållna redskap: redskap som har en referenseffekt på mindre än 19 kW och som används i utrustning som uppfyller minst ett av följande villkor: – Dess torrsvikt, inklusive motorn, understiger 20 kg och den uppfyller följande villkor: – Den bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för. <p>Ska undantag från krav skrivas i en lista med definitioner?</p>	<p>Här var det ett fel i remissversionen, texten har justerats enligt med förordningen EU 2016/1628.</p> <p>Se ny definition för Handhållen utrustning.</p> <p>För Trafikverket är handhållen utrustning undantaget klimatkravet på drivmedel.</p>
TRV	IV-97	Definitioner	<p>Gällande Arbetsmaskiner</p> <p>Följande utrustningar är exkluderade från klimatkraven:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Handhållna redskap: redskap som har en referenseffekt på mindre än 19 kW och som används i utrustning som uppfyller minst ett av följande villkor: – Dess torrsvikt, inklusive motorn, understiger 20 kg och den uppfyller följande villkor: – Den bärs av operatören under hela det arbete som utrustningen är avsedd för. <p>Om det ska vara kvar lite konstigt skrivet att det ska uppfylla minst ett av följande krav och sen listas bara krav... kan man inte skriva hela delen enklare?</p>	<p>Här var det ett fel i remissversionen, texten har justerats enligt med förordningen EU 2016/1628.</p> <p>Se ny definition för Handhållen utrustning.</p> <p>För Trafikverket är handhållen utrustning undantaget klimatkravet på drivmedel.</p>
TRV	UH-98	Definitioner	<p>Gällande Arbetsmaskiner</p> <p>Det innebär även att vissa andra utrustningar, under 19 kW, undantas om de väger under 20 kg oavsett om de bärs eller styrs.</p> <p>Denna förtydligande text gör faktiskt att det blir ännu svårare att förstå vad som avses. Om de båda villkoren uppfylls (utrustningen väger <20 kg och bärs av operatören) säger ju definitionen att den är ett handhållet redskap. Varför anger då den förtydligande texten att utrustning <20 kg kan undantas - oavsett om den bärs eller styrs?</p> <p>Sammanfattningsvis bör definitionen av handhållna redskap omformuleras/hydliggöras.</p>	<p>Här var det ett fel i remissversionen, texten har justerats enligt med förordningen EU 2016/1628.</p> <p>Se ny definition för Handhållen utrustning.</p> <p>För Trafikverket är handhållen utrustning undantaget klimatkravet på drivmedel.</p>
TRV	JP-99	Definitioner	<p>Gällande Entreprenad</p> <p>Hänvisningen till LOU synes felaktig</p>	<p>Text justerad och LOU borttaget.</p>
TRV	JP-100	Definitioner	<p>Förnybart drivmedel: Med förnybart drivmedel avses biobränsle, geotermisk energi, solenergi, vattenkraft, vindkraft och vägenergi enligt Lag (2011:1200) om elcertifikat.</p> <p>Definitionen är något förvanskad jämfört med i lagen om elcertifikat, där det står "Förnybar energikälla", inte drivmedel. Begreppet Förnybart drivmedel används endast på ett ställe (s.7) och under rubriken Drivmedel. Det blir inte något direkts förtydligande med den definition som valts, eftersom den avser sådana energikällor som inte är drivmedel. Om en definition behövs kan man kanske använda ex.vis definitionen av "bi drivmedel" i lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp fr vissa fossila drivmedel: "ett vätskeformigt bränsle som framställs av biomassa och som är avsett för motordrift"</p>	<p>Definitioner justerade. Det ska stå energikälla, ej drivmedel.</p>
TRV	JP-101	Definitioner	<p>Miljöansvarig är den som har ett formellt (organisatoriskt) ansvar för miljökraven i entreprenaden och dess verksamhet enligt befattningsbeskrivningar, arbetsordningar och delegeringar, samt har relevanta befogenheter för detta.</p>	<p>Definition justerad.</p>
TRV	IV-102	Definitioner	<p>Gällande Material och varor</p> <p>Lägg till information (här eller i tidigare avsnitt) om att 'Material- och varukrav' framgår i regel av AMA Anläggning och teknisk beskrivning.</p>	<p>Referens till AMA Anläggning och teknisk beskrivning har lagts till under kravet på Material och varor.</p>
TRV	IV-103	Definitioner	<p>Gällande Miljöansvarig</p> <p>Borde hänvisas till denna definition när vi kravstället redovisning av miljöansvarig i text om miljöplan?</p>	<p>Ändras ej. Det finns en hänvisning till bilagan med definitioner i det inledande kapitlet (1.2).</p>

TRV	IV-104	Definitioner	<p>Miljöansvarig är den som har ett formellt (organisatoriskt) ansvar för miljökraven i entreprenaden och dess verksamhet enligt befattningsbeskrivningar, arbetsordningar och delegeringar, samt har relevanta befogenheter för detta.</p> <p>För att vara ansvarig behöver man även ha kompetens i det aktuella sakområde - annars är inte en delegering giltig. Det räcker inte med dokumentation av arbetsordning och befattningsbeskrivning och delegering.</p>	Definition justerad/kompletterad.
TRV	JP-105	Definitioner	<p>Nollutsläppsfordon/arbetsmaskiner/TSA är här definierat som ett fordon/arbetsma-skin/TSA som under drift inte släpper ut koldioxid (oavsett fossilt eller biogent ursprung på elen).</p> <p>Källa: TDOK 2015:0480 Klimatkrav i planläggning byggskede underhåll och på tekniskt godkänt järnvägsmateriel.</p> <p>Hur kan begreppen nollutsläppsfordon, arbetsmaskiner och TSA ha den gemensamma definitionen att de inte släpper ut koldioxid? Det har kanske blivit fel i TDOK 2015:0480 (s. 16) och att det är en definition av nollutsläppsfordon som man vill ge? I så fall stryks "arbetsmaskiner/TSA" ur rubriken:</p> <p>"Nollutsläppsfordon: ett fordon/arbetsmaskin/TSA som under drift inte släpper ut koldioxid (oavsett fossilt eller biogent ursprung på elen)."</p>	Definition justerad/kompletterad.