

**§ 20****Gemensamma miljökrav vid upphandling av  
entreprenader**

Hemställd från trafiknämnden

KS 2023/1196

**Beslut**

1. Miljökrav vid upphandling av entreprenader 2024 fastställs att gälla för samtliga upphandlingar av entreprenader inom stadens nämnder, enligt bilaga 1 till utlåtandet, dock ska upphandling av entreprenader i staden som innehåller transporter följa den mer ambitiösa nivån från kommunfullmäktiges tidigare beslut om lätta och tunga fordon vid upphandling (Dnr KS 2020/1422 och 2021/436).
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge berörda bolagsstyrelser i staden i uppdrag att godkänna Miljökrav vid upphandlingar av entreprenader 2024, enligt bilaga 1 till utlåtandet, dock ska upphandling av entreprenader som innehåller transporter i staden följa den mer ambitiösa nivån från kommunfullmäktiges tidigare beslut om lätta och tunga fordon vid upphandling. (Dnr KS 2020/1422 och 2021/436)
3. Trafiknämnden ska i övrigt beakta vad som framgår av utlåtandet.
4. Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenörer (dnr 2017/002047) ersätts av detta dokument, vilket påverkar kraven för nya upphandlingar.
5. Trafiknämnden medges rätt att genomföra smärre revideringar i miljökraven för att följa teknikutvecklingen.

**Reservationer**

Samtliga ledmöter för Moderaterna och Kristdemokraterna reserverar sig till förmån för det egna förslaget.

Samtliga ledamöter för Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna förslaget.

**Ärendet**

Kommunstyrelsens utlåtande behandlas. Utlåtandet gäller Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader.

I debatten yttrar sig, se bilaga 2.

**Förslag till beslut**

Borgarrådet Strömgren (MP), Ulf Walther (S) och Tobias Johansson (V) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsen förslag.

Destiny Zandi Lindgren (KD) och borgarrådet Wedin (M) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Moderaternas förslag till beslut i kommunstyrelsen.

Gabriel Kroon (SD) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Sverigedemokraternas förslag till beslut i kommunstyrelsen.

**Beslutsordning**

Ordföranden ställer förslagen mot varandra finner att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.

## **Signerat av**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Kerstin Lena Irene,Tillkvist	2024-02-05
Anna Cecilia,Brinck	2024-02-05
Olle Emil Olof,Burell	2024-02-05
Clara Julia,Lindblom	2024-02-05



## Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader

Hemställen från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Miljökrav vid upphandling av entreprenader 2024 fastställs att gälla för samtliga upphandlingar av entreprenader inom stadens nämnder, enligt bilaga 1 till utlåtandet, dock ska upphandling av entreprenader i staden som innehåller transporter följa den mer ambitiösa nivån från kommunfullmäktiges tidigare beslut om lätta och tunga fordon vid upphandling (Dnr KS 2020/1422 och 2021/436).
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge berörda bolagsstyrelser i staden i uppdrag att godkänna Miljökrav vid upphandlingar av entreprenader 2024, enligt bilaga 1 till utlåtandet, dock ska upphandling av entreprenader som innehåller transporter i staden följa den mer ambitiösa nivån från kommunfullmäktiges tidigare beslut om lätta och tunga fordon vid upphandling. (Dnr KS 2020/1422 och 2021/436)
3. Trafiknämnden ska i övrigt beakta vad som framgår av utlåtandet.
4. Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenörer (dnr 2017/002047) ersätts av detta dokument, vilket påverkar kraven för nya upphandlingar.
5. Trafiknämnden medges rätt att genomföra smärre revideringar i miljökraven för att följa teknikutvecklingen.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

#### Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden i Stockholms stad har tillsammans med exploateringsnämnden, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket samt i dialog med branschföreträdare tagit fram ett förslag till reviderade miljökrav i upphandlingar av entreprenader.

I revideringen har en anpassning gjorts till ändrade EU-krav och teknikutveckling samt till de berörda organisationernas klimat- och miljömål. Revideringen innebär att i korthet att inblandningskravet på andel förnybart drivmedel skärps och att en årsvis ökning av kravnivåer fram till 2030 förs in i kravdokumentet. Krav på fordon skärps. Ett krav på andel nollutsläppsfordon och klimatkrav på stål och betong skärps från

2025 och ett klimatkrav på asfalt läggs till. I övrigt föreslås förtydliganden, högre krav på redovisning och uppdaterade drivmedelsstandarder.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret. Trafikkontoret har även haft löpande dialog under framtagandet av kraven. Se mer under rubriken ärendet.

*Stadsledningskontoret* anser att förslaget till reviderade miljökrav i upphandling av entreprenader utgör ett konkret verktyg i arbetet för att nå stadens miljö- och klimatmål. Kontoret ser positivt på tillvägagångssättet som använts i arbetet gällande samarbete mellan de tre största kommunerna, berörd statlig myndighet samt i dialog med branschen, och ser att denna samarbetsmodell gärna får användas kring andra upphandlingar. Kontoret vill se att de gemensamma kraven ska inarbetas i det kommande programmet för inköp, men att tidigare beslut kring lätta och tunga fordon ska fortsatt gälla och att krav gällande nollutsläppsfordon inarbetas i dokumentet så snabbt det är tekniskt och kommersiellt möjligt. Stadsledningskontoret anser att kravnivåerna bör öka successivt under kontraktstiden till 2030.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

Sedan många år har Stockholms stad, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket haft gemensamma miljökrav för entreprenader. Det har varit en viktig gemensam bas för att kunna skärpa miljökraven och ge incitament för hela entreprenadbranschen. Jag är därför glad och stolt över att vi nu reviderar och uppdaterar kraven tillsammans med de övriga aktörerna.

Trafikkontoret har i samverkan med exploateringskontoret tagit fram förslaget tillsammans med de övriga aktörerna. En omfattande remittering har gjorts av förslaget och dialog med branschen har också skett, vilket är positivt för att ha möjlighet att på ett bra sätt upphandla utefter de nya kraven.

Revideringen innebär i korthet att inblandningskravet på andel förnybart drivmedel skärps och att en årsvis ökning av kravnivåer fram till 2030 förs in i kravdokumentet, detta oaktat reduktionsplikten. Det innebär att Stockholm, Göteborg, Malmö och Trafikverket fortsätter att ta ansvar för att gemensamt minska klimatutsläppen från entreprenader, trots att regeringen brister i den frågan.

Krav på fordon skärps. Ett krav på andel nollutsläppsfordon och klimatkrav på stål och betong skärps från 2025 och ett klimatkrav på asfalt läggs till. I övrigt föreslås förtydliganden, högre krav på redovisning och uppdaterade drivmedelsstandarder. Stockholm kommer fortsatt att ha höga krav på drivmedel och energianvändning hos våra fordon och därför kommer staden även framgent att ställa högre krav på detta än de gemensamma miljökraven kräver.

Med dessa nya gemensamma miljökrav blir det lättare att driva på utvecklingen och jag ser fram emot hur våra förvaltningar kan arbeta vidare mot bättre entreprenader.

## Bilagor

1. Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader 2024 (Förslag till reviderade krav), KS 2023/1196-1.1
2. Jämförelse befintliga och reviderade krav, KS 2023/1196-1.2
3. Motiv- och konsekvensanalys, KS 2023/1196-1.3
4. Redovisning av remissynpunkter och bemötande av dessa, KS 2023/1196-1.4

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis avslå förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

Stockholm behöver minska utsläppen av växthusgaser. Både för att skapa en bättre levnadsmiljö för de som bor och besöker Stockholm, men också för att vi måste ta vårt ansvar för att minska den globala uppvärmningen. Det var därför vi under det grönbåa styret förra mandatperioden togs fram ambitiösa och viktiga klimatmål för Stockholm till år 2030 i form av Klimatkontrakt 2030.

Men de nya lokala miljökraven vid upphandling av entreprenader som nu föreslås, bland annat i form av skärpta inblandningskrav på andelen förnybart drivmedel för entreprenader är enligt vår mening inte rätt väg att gå. Användningen av biodrivmedel och reduktionsplikt är medel för att minska koldioxidutsläppen, inte ett mål i sig.

Det finns fler och mer effektiva sätt att minska utsläppen än genom att höja inblandningskravet på andelen förnybara drivmedel. Sveriges största städer borde göra mer för att underlätta och skynda på elektrifieringen genom snabbare utbyggd laddinfrastruktur. Inte införa särkrav på entreprenader som ofta har verksamhet på fler platser och med fler aktörer än endast med dem som sätter särkraven.

Trots motiv- och konsekvensanalysen menar vi på att det behövs ytterligare analys över av kostnadsutvecklingen och de eventuella kostnadsökningarna det kan innebära vad gäller de nya föreslagna miljökraven, tillsammans med en analys över klimatnyttan. Den mest utmanande delen att bedöma menar förvaltningen själv är hur tillgång och priser för förnybara drivmedel kommer att utvecklas. Ändå är det på detta område som de största förändringarna av de gemensamma miljökraven ska ske. Det är inte tillräckligt i en tid då bränslepriserna spelar en avgörande roll för kostnadsutvecklingen i flera av stadens projekt.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 17 januari 2024

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Johan Paccamonti (alla M), som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis bifalla hemställan från trafikverket om Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader
2. Därutöver anföra följande:

Klimatkraven vid anläggningsupphandlingar är långtgående och i vissa avseende tveksamma sett till sin nytta på miljö och utsläpp jämfört med den ökade ekonomiska kostnaden som entreprenörerna övervältrar på staden. Samtidigt skapas högre inträdesbarriärer när enbart de största bolagen har en verklig ekonomisk möjlighet att delta som huvudentreprenör. Kraven på förnybart i drivmedel bör sänkas väsentligt och ligga i paritet med den nationella reduktionsplikten avseende biodrivmedel.

Ålderskraven på maskinerna riskerar, som flera entreprenörer, att leda till ett orimligt utbyte av dugliga maskiner. Kravet på arbetsmaskiner bör ses utifrån ett livscykelperspektiv inte enbart ett driftsperspektiv.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

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

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

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

### *Bakgrund*

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

Revideringen av kraven innebär en skärpning av flera av kraven och en generell uppdatering samt anpassning av nuvarande krav till EU-krav och teknikutveckling samt de olika organisationernas klimat- och miljömål. I förslaget föreslås bl.a. en stegvis ökning (trappa) för ökad inblandning av förnybar energi (drivmedel) fram till 2030 som innebär att krav ställs i enlighet med stadens mål för att bli en fossilbränslefri organisation 2030. Kravet är utformat att gälla andelen förnybart drivmedel utöver reduktionsplikten vilket innebär att det inte direkt påverkas av hur denna kommer att utvecklas framöver. För att uppfylla kravet kan el från förnybara energikällor och/eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel som



inte omfattas av reduktionsplikten användas. För höginblandade och rena biodrivmedel gäller att de ska vara utanför reduktionsplikten. Om de genom lagändring förs in i reduktionsplikten kan en förändring av kravet ske. Övriga drivmedel som är tillåtna är specificerade i kravdokumentet. Krav på kemiska produkter och material förändras inte i denna revidering eftersom den nuvarande nivån anses tillräcklig.

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

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

- Inblandningskrav på förnybart<sup>1</sup> drivmedel (50 %) utöver reduktionsplikten från och med 2024 samt en årsvis ökning av kravnivåer fram till 2030 (trappa)
- Skärpt krav för lätta fordon till Euroklass 6 från och med 2024
- Krav på nollutsläppsfordon<sup>2</sup> (personbilar och lätta lastbilar) från och med 2024
- Klimatkrav på material och varor
- Krav på CO<sub>2</sub>-utsläpp för tillverkad asfaltmassa från 2024/2025
- Nya kravnivåer på CO<sub>2</sub>-utsläpp för tillverkad armering och cement/betong från 2025

I övrigt:

- Numrerade kapitel och förtydliganden i kravtexten
- Poängterat att det är både miljö- och klimatkrav
- Uppdatering av drivmedelsstandarderna
- Hållbarhetsbesked och miljövarudeklarationer
- Justerat definitioner gällande arbetsmaskiner och lagt till för nollutsläppsfordon
- Ökat redovisningskraven för att underlätta uppföljningen.

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

*Ärendets beredning*

---

<sup>1</sup> El från förnybara energikällor och/eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel

<sup>2</sup> ”Nollutsläppsfordon/-arbetsmaskiner/-TSA” är här definierat som ett fordon/arbetsmaskin/TSA som under drift inte släpper ut koldioxid.

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

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

#### *Analys och konsekvenser*

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

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

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

Under framtagandet av de reviderade kraven har konsekvenser, och avvägningar av kostnader och effekter gjorts fortlöpande och för vissa frågor har särskilda arbeten genomförts för att klargöra huruvida föreslagna krav är rimliga, kostnadsdrivande och genomförbara. En motiv- och konsekvensanalys (bilaga 3 till utlåtandet) redovisar konsekvenser av förslagen. Den mest utmanande delen att bedöma har varit hur

tillgång och priser för förnybara drivmedel kommer att utvecklas då detta är starkt beroende av hur reduktionsplikten kommer att förändras. Andra omvärldsfaktorer som inflation och oroligheter i vår omvärld är också svårbedömda.

### *Ekonomi*

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

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2023 följande.

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

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 31 augusti 2023 har i huvudsak följande lydelse.

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

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

#### *Uppföljning och efterlevnad*

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

Kontoret anser att kraven med tillhörande vägledning och stöddokument utgör ett viktigt stöd för både beställare och entreprenörer när kraven tillämpas i upphandlingar. Att kraven är gemensamma för de ingående parterna och att de utgör ett samlat kravdokument är en styrka. De bidrar till att förenkla kravställandet och uppfyllandet av dessa för beställarorganisationerna och de entreprenörer som lämnar anbud. Samarbetet mellan städerna och Trafikverket innebär att miljökraven får ett stort genomslag och omfattar entreprenadupphandlingar i storleksordningen 65-70 miljarder kronor (2021) per år. Att kraven skärps stegvis och med framhållning ger viktig tid för omställning för branschen för att kunna möta kraven och planera investeringar i nya maskiner och fordon samt anpassa sina organisationer. Kontoret föreslår att, inom samarbetet med Trafikverket, Malmö och Göteborgs stad, kunna göra smärre revideringar och uppdateringar av kraven. Syftet är att vid behov kunna göra mindre ändringar för att spegla ny teknik och följa ändringar lagstiftning i kraven utifrån omvärldens utveckling och förutsättningar. Mer omfattande ändringar eller ändringar som påverkar kravnivåerna kommer lyftas till trafiknämnden och kommunfullmäktige för beslut.

#### *Kommunikation och information*

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

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

## Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret. Trafikkontoret har även haft löpande dialog under framtagandet av kraven. Se mer under rubriken ärendet.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 december 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I Budget 2024 anges att för att uppnå inriktningsmålet Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning ska staden ha som mål att halvera konsumtionsutsläppen till 2030 och inom ramen för stadens rådighet, såsom exempelvis upphandlingar och inköp, vidta åtgärder för att nå målet.

I Budget 2024 anges som direktiv till samtliga nämnder och bolagsstyrelser att miljö- och klimatkrav ska ställas i upphandlingar, så att det blir möjligt att nå stadens mål om att bli klimatpositiv 2030 samt bidra till stärkt biologisk mångfald. Kommunfullmäktige har gett exploateringsnämnden och trafiknämnden i uppdrag att fasa ut fossila bränslen i upphandlingar av transporter, entreprenader och arbetsmaskiner till 2030 och att säkerställa avtalsvillkor som möjliggör uppföljning samt att entreprenadverktyg och -maskiner som utgångspunkt ska vara eldrivna i nya upphandlingar.

Stadsledningskontoret anser att förslaget till reviderade miljökrav i upphandling av entreprenader utgör ett konkret verktyg i arbetet för att nå målen. Det är särskilt betydelsefullt att de reviderade kraven även syftar till att begränsa klimatpåverkan. Genom att ställa miljökrav driver staden på för att minska klimatpåverkan vid offentlig konsumtion.

Stadsledningskontoret ser positivt på det tillvägagångssätt som använts i arbetet med att ta fram de reviderade kraven. Samarbetet mellan Sveriges tre största städer och Trafikverket, i dialog med företrädare för branschen samt remissförfarande, borgar för att kraven är väl avvägda och att branschen är väl insatt i de villkor som kommer att gälla framöver. Denna typ av samarbetsmodell kan med fördel appliceras på andra upphandlingsområden där de största beställarorganisationerna i landet kan stärka efterfrågan och öka utbudet av hållbara varor och tjänster.

För att kraven ska få avsedd effekt krävs att de får genomslag i stadens upphandlingar av entreprenader. Stadsledningskontoret anser att de gemensamma miljökraven för entreprenader ska inarbetas i, och vid tillämpning harmonisera med, kommande förslag till reviderat program för inköp med tillhörande tillämpningsanvisning.

Stadsledningskontoret anser att de gemensamma miljökraven vid upphandling av entreprenader ska godkännas av kommunfullmäktige. Dock bör det poängteras att kraven inte fullt ut motsvarar de krav på bilar och tunga fordon i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad som kommunfullmäktige tidigare har beslutat om, dels i november 2021 (Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad, dnr KS 2021/436), dels i juni 2021 (Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad, KS 2020/1422). Därför föreslår stadsledningskontoret att tillämpningen i Stockholms stad av kraven vid upphandling av entreprenader som innehåller transporter harmoniseras utifrån kommunfullmäktiges tidigare beslut om lätta och tunga fordon vid upphandling.

Stadsledningskontoret förutsätter att beställargruppen i vägledningen tar med information om att kraven i Stockholms stads upphandlingar ska kompletteras med krav på nollutsläppsfordon och arbetsmaskiner när det är tekniskt och kommersiellt möjligt, avseende:

- krav på en högre andel nollutsläppsfordon för lätta lastbilar
- krav på nollutsläppsfordon för tunga lastbilar och arbetsmaskiner.

Stadsledningskontoret anser att kravnivåerna bör öka successivt under kontraktstiden till 2030 och föreslår att trafiknämnden, i samråd med kommunstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden, ska utveckla vägledning för uppföljning av kraven samt ta fram lämpliga och gemensamma krav på viten som kan användas i olika typer av entreprenadupphandlingar samt förslag på incitamentsmodeller för att driva på omställningen till nollutsläppsfordon/-arbetsmaskiner i stadens avtal.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader 2024, enligt bilaga 1, fastställs att gälla för samtliga upphandlingar av entreprenader inom stadens nämnder och bolagsstyrelser, men att kraven vid upphandling av entreprenader som innehåller transporter ska harmoniseras utifrån kommunfullmäktiges tidigare beslut om lätta och tunga fordon vid upphandling. Kontoret föreslår att trafiknämnden ska beakta vad som framgår av tjänsteutlåtandet och att nämnden medges rätt att genomföra smärre revideringar i miljökraven för att följa teknikutvecklingen. Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader (dnr 2017/002047) föreslås upphöra att gälla.