

Enligt sändlista

Kopia till:

Bilaga 4. Övergripande remissbemötande avseende kompletterande miljökrav

Sammanfattning

Trafikverket har sedan slutet av 1990-talet samarbetat med storstäderna för att ställa gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader. Kraven har reviderats löpande utifrån aktuella frågeställningar, teknikutveckling och miljöproblem som ska hanteras. Förslagen till nya reviderade gemensamma krav har remissbehandlats våren 2017 och därefter bearbetats.

Utöver de gemensamma kraven ställer Trafikverket även kompletterande miljökrav, dessa är nu varit på remiss tillsammans med riktlinjen "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling".

Kraven är tänkta att börja tillämpas i upphandlingar från och med 2018.

Cirka 100 remissynpunkter har framförts. Vi har genomgående fått ta del av väl genomtänkta och konstruktiva synpunkter. Många av de framförda synpunkterna har varit av språklig och redaktionell karaktär. Ibland har det saknats skrivningar, förekommit rena felskrivningar och otydligheter i skrivningarna. Dessa har åtgärdats.

Nedan kommenterats ett urval av de synpunkter som framförts på kravtexterna och där vi bedömt det vara viktigt att ge publika kommentarer. De beskrivs antingen som allmänna synpunkter eller kopplat till respektive kravområde.

De enskilt viktigast synpunkterna handlar om möjligheten att leva upp till miljökraven för järnvägsentreprenörerna. Framtagandet av krav har skett i nära samverkan med branschen, trots det finns det en utbredd skepsis från beställarsidan om möjligheten att leva upp till kraven. Därför har ett särskilt möte genomförts för att reda ut oklarheter. Vid mötet fördes en dialog mellan beställare och utförare, vilket resulterade i att föreslagna kravskrivningar ligger fast.

Utöver denna sammanställning finns ett mer detaljerat dokument som svarar upp mot respektive framförd synpunkt. Vill du ha svar på direkta frågeställningar som inte besvarats i detta övergripande svar kan kontakt tas med Sören Dahlén på Miljöenheten vid avd. Transportkvalitet, Planering.

Allmänt

Specifika Trafikverkskrav eller...

Synpunkter har framförts om att man genom att ta fram kompletterande krav tar ett steg bort från ambitionen att tillämpa gemensamma krav tillsammans med storstäderna. Vi menar att så inte är fallet. Även nuvarande kravskrivningar innehåller ”kompletterande krav”, även om de kanske inte framgår så tydligt.

Vår ambition har alltid varit och är att i möjligaste mån hitta gemensamma kravskrivningar tillsammans med storstäderna för att underlätta för våra entreprenörer. Kompletterande krav (egna Trafikverkskrav) har vi endast formulerats där Trafikverket går längre i sitt kravställande eller där motsvarande verksamhet inte finns hos städerna, t.ex. järnväg. Trafikverket har också på flera områden legat före städerna i kravställandet, det gäller t.ex. krav på material och kemiska produkter. Där har det i städerna över huvud taget inte funnits krav, eller endast delvis gemensamma krav. Först 2018 formuleras gemensamma krav på material.

Vid beredningen av gemensamma krav har ambitionen varit att få med de stora aktörerna i arbetet, men med beaktande av att begränsa antalet samarbetsparter för att det inte ska bli alltför tungrott. Mot bakgrund av detta resonemang har vi sökt samarbete med SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) men där intresset tyvärr varit svalt.

Tankar om ett nordiskt samarbete har funnits, och det kanske blir vårt nästa steg. Hur ett sådant samarbete kan se ut måste nog övervägas, ett första steg är att etablera kontakter och kartlägga vad som görs i våra grannländer.

Användningen av begreppen gemensamma och kompletterande krav har vi valt att tillämpa i kravberedningen för att tydliggöra att vissa krav finns utanför de gemensamma kraven.

Nära dialog med branschen

Vid framtagande av såväl gemensamma som kompletterande krav har en nära dialog förts med branschen. Det har gällt tillgång på fordon av olika slag och möjligheten att klara olika kravnivåer. Tiderna för att införa kraven varierar, vissa krav ställs omgående andra har olika ledtider. Ledtider finns för krav där utförarna måste ha möjlighet att kunna anpassa sig och har tagits fram i samråd med branschen.

Hur förhåller sig olika kravdokument till varandra?

Det är viktigt att förstå skillnaden mellan Trafikverkets överenskommelse med storstäderna, våra riktlinjer för miljökrav vid upphandling av entreprenader och våra kravmallar. Av remissvaren framgår det att detta behöver förtydligas.

Överenskommelsen är just en överenskommelse, en överenskommelse mellan storstäderna (Göteborg, Malmö och Stockholm) och Trafikverket om vilka krav (kravnivån) som ska gälla och är i sig inget kravdokument.

Riktlinjen är ett internt styrande dokument som beskriver Trafikverkets krav och ambitionsnivåer och är inte det heller ett ”kravdokument”. Riktlinjen måste uppfylla överenskommelsen, men kan gå längre. Trafikverket kan ju uppfylla överenskommelsen på olika sätt, dels genom att vi använder samma krav eller genom att vi tillämpar mer långtgående krav.

Gentemot extern aktör ställs Trafikverkets miljökrav vid entreprenader i våra upphandlingsmallar (AF eller EK).

Det innebär att lydelsen i överenskommelsen inte behöver överensstämma med lydelsen i riktlinjen eller i våra upphandlingsmallar.

Det viktiga budskapet här är att när förfrågningsunderlag skickas ut ska aktuell AF-mall alltid användas, då får man med rätt krav i upphandlingen. I de fall kravmallen tas ut långt innan förfrågningsunderlaget går ut måste man kontrollera att upphandlingsmallen inte uppdaterats. (Mallarna uppdateras kontinuerligt)

Det är inte alltid heller helt lätt att läsa ut de krav som finns skrivna i våra mallar kopplat till skrivningarna i överenskommelsen och riktlinjen. Exempelvis har våra krav på systematiskt miljöarbete och miljöplan integrerats i TDOK 2016:0032 som utgör en kravbilaga i våra upphandlingsmallar, där finns i dagsläget t.ex. krav på godkännande av miljöplan.

Sedan regleras en del saker direkt genom det som skrivs i AB, ABT. Av dessa texter framgår till exempel att miljöplanen måste följas.

I sammanhanget kan nämnas att någon påpekat om det är nödvändigt att grundkraven behöver vara med i överenskommelsen, då överenskommelsen primärt utgör en överenskommelse om vilka krav som ska tillämpas inom städerna (känsliga områden) Påpekandet är korrekt, i en strikt överenskommelse hanterar vi bara krav inom städerna, men samarbetet har sedan det började även inkluderat krav utanför dessa områden. Vi använder oss av två kravnivåer; grundkrav och krav i känsliga områden. Grundkraven gäller i hela landet och att särskilda krav i känsliga miljöer gäller i storstäderna. Det är även möjligt att specificera andra känsliga miljöer i upphandlingsunderlaget. Grundkrav används ibland även utan geografisk koppling.

Redovisningskrav efter behov

I remissen framförs att varje sak som ska med i ett projekts slutredovisning, kräver en insats av såväl entreprenör som beställare. Kontroll krävs t.ex. av att efterfrågad redovisning finns, att den har rätt innehåll, hantering i leveransplaner och ev. flytt mellan system internt. Det innebär att sådant som krävs in i samtliga projekt genererar en hantering som totalt sett blir kostsam (x minuter per projekt* antal projekt/år). Det är därför nödvändigt att innan sådana krav ställs genomföra en konsekvensanalys där kostnaden ställs mot miljönyttan.

Visas upp vid anmodan, dvs. stickprov eller riktade kontroller, bör utvärderas som alternativ metod i de fall där informationen inte är nödvändig för driftskedet.

Vi håller med, det kan innebära en stor börda för projekten, vår ambition har dock varit att försöka begränsa kraven på dokumentation på flera sätt.

Dels har vi i slutversionen tagit bort vissa krav på dokumentation där vi konstaterat att informationen kan inhämtas på annat sätt. Dels har kraven i huvudsak begränsats till att dokumentationen ska finnas tillgänglig på plats.

Enbart vid sådant kravställande där det bedömts nödvändigt har krav ställts på slutlig redovisning. I samtliga fall utgör dokumentationen bevis för att man klarar de krav man ställts inför.

Konsulttjänster

Miljökrav för konsulttjänster har ännu inte utvecklats. Vissa har framfört att det känns lite märkligt att Trafikverket inte har krav på konsultverksamheten, konsulterna har mycket fältarbeten som borde omfattas av entreprenadkraven.

Vi menar att krav, redan idag, ställs på delar av konsultverksamheten samtidigt att entreprenadkraven i alla lägen inte är tillämpliga på sådan verksamhet idag.

Ingår konsulttjänsten i entreprenaduppdraget omfattas den, annars inte. På motsvarande sätt ingår endast privata fordon om de ingår i att utföra tjänsten, det innebär att privata fordon för transport till och från arbetsplats inte ingår. Detta kommer att förtydligas i vägledningen till kraven.

Trafikverket bör överväga om den del av konsultverksamheten som inte kravställs idag utgör en betydande miljöpåverkan och om införande av krav skulle leda till stor miljönytta. Är svaret ja bör Trafikverket utveckla krav.

Dispenshanteringen skärps

Synpunkter har också framförts angående dispenshanteringar, vilka fordon och arbetsmaskiner kan få dispenser?

Det kommer alltid att finnas situationer där dispenser måste kunna medges. Vår inriktning är dock att i största möjliga mån försöka undvika sådan prövningar, då de är väldigt resurskrävande. Då är det bättre att i vissa lägen ge generella undantag eller genom att förutse tänkbara problem lätta på kravnivån innan de slås fast.

En skärpning av dispenshanteringen kommer att ske så till vida att dispenser normalt ska prövas innan eller i samband med tilldelningen av uppdrag sker. Nuvarande hantering, där man kan ansöka om dispenser efter tilldelning, kommer inte att kunna ske annat än i undantagsfall. Vad vi menar med undantagsfall kommer att preciseras, ett sådant fall kan t.ex. vara efter motorhaverier mm. då uppdragets genomförande hotas.

Stöd för hantering av dispenser kommer att ses över och det ska bli tydligt för alla inblandade parter vad som ska gälla. Meningen är också att de dispensärenden som prövats ska bli allmänt tillgängliga.

Stöd till miljökraven

Kopplat till miljökraven finns vanligtvis olika typer av dokumentationskrav. I de fall det framgår av kravet att det ska ske på ett av beställaren anvisat format kommer det att finnas mallar framme innan kraven träder i kraft. Allmänt stöd kommer också att finnas i den vägledning som tas fram under våren 2018.

Konsekvensanalys av slutligt kravförslag

Vid beredningen av miljökraven har konsekvensbedömningar skett i själva processen. Aspekter som bedömts är kravens miljönytta, upphandlingsjuridik, tillgång till tekniska lösningar, kostnader m.m. I vissa fall, t.ex. för klimatkraven, har även särskilda studier genomförts för att belysa konsekvenser i ett brett perspektiv.

Inför beslut om nya miljökrav vid entreprenader sammanställs en konsekvensbedömning av de olika kraven.

Systematiskt miljöarbete och miljöplan

Orimligt att formulera ett redovisningskrav på strukturerat miljöledningssystem

Synpunkter har framförts på att man även bör ha ett redovisningskrav avseende strukturerat miljöledningssystem, som nu saknas.

Vi menar att det är orimligt att ha ett redovisningskrav på hela miljöledningssystemet. När vi ställer krav på att utföraren ska ha ett strukturerat miljöledningssystem enligt t.ex. 14001, förutsätter vi att berörd standard följs. Vid anmodan ska utföraren kunna visa upp/presentera det strukturerade miljöledningssystemet. Kraven har justerats utifrån detta.

Otydligt om när man ska ställa krav på miljöledningssystem

Synpunkter har framförts om att det finns risk för att beställaren gör olika tolkningar om när och om man ska ställa krav på att entreprenören ska ha ett miljöledningssystem, som stöd finns det endast angivet att det ska ske vid större entreprenader.

Vi menar att det ska vara upp till varje projekt att avgöra om man vill att entreprenören ska kunna uppvisa och arbeta efter ett miljöledningssystem. Kompetensen att avgöra detta måste vi själva ha, ett sådant krav kan ju kopplas till en mängd olika aspekter som t.ex. omfattningen av projektet(budget), antal underentreprenörer, vart man befinner sig och hur stor känslighet olika miljöer har.

Anledningen till att det finns två kravnivåer är att det för mindre projekt inte är vare sig tekniskt, ekonomiskt eller miljömässigt motiverat att kräva ett komplett miljöledningssystem av entreprenören.

Drivmedelskrav

Flera har framfört synpunkter på hur det ska fungera i praktiken med uppföljningar, t.ex. krav på uppvisande av kvitton och fakturaunderlag, då man ofta har flera uppdrag samtidigt och egna tankar som man fyller på då och då. Mätmetoden borde vara någon form av nyckeltal för drivmedel kopplat till byggdel eller annat. Ett nyckeltal ger troligtvis samma mätnoggrannhet som att följa upp det i detalj när du får stora mängder.

För att underlätta hanteringen tar vi fram stöd/mallar. Bland annat planeras ett särskilt formulär som innehåller en beräkningssnurra. Detta medför att det kommer att vara enkelt att fylla i uppgifter och enkelt att se om kravet är uppfyllt eller inte.

Generellt kan vi svara att uppföljning av krav företrädesvis endast ska ske med stickprov och det då är upp till utföraren att kunna visa (verifiera) att man uppfyller kontraktskraven.

Fordon och arbetsmaskiner

Varför kan kraven på fordon och arbetsmaskiner inte göras enklare?

Synpunkter har framförts om att kraven börjar bli väldigt komplicerade. Det anses rörigt med alla tillägg och specialskrivningar för vissa fordon under avsnitt 5 och 6. Speciellt när krav ska följas upp av någon som inte gör detta dagligen. För såväl tunga fordon som för arbetsmaskiner finns många varianter på krav som ger en komplicerad kontrollapparat i investeringsprojekten i synnerhet på järnvägssidan om/när kraven kontrolleras. Hade

varit genialt om det gått att samordna krav/undantag ytterligare. Kravformuleringarna bör även beakta att de som ska utföra stickproven är en miljögeneralist utan specialkompetens inom detta, vilket ger mycket inläsning varje gång. Krav ska inte ställas om vi inte avser kontrollera dessa.

Vi förstår framförda synpunkter, men har inte lyckats hitta bättre alternativa krav. Målet har varit att hålla kraven så generella och enkla som möjligt. För vissa kategorier har det dock bedömts att en alternativ hantering är nödvändig. På grund av dessa skäl har vi valt att ha generella krav och inte fordons- eller arbetsmaskinsunika krav. Att lägga krav som är utformade för en unik typ av arbetsmaskin eller unik arbetssituation skulle öka bördan på samtliga inblandade samt skapa en situation som inte kan anses vara konkurrensneutral.

Anledningen till att vissa fordon, arbetsmaskiner särbehandlas är just för att de generella kraven skulle leda till en orimlig kravnivå. De grupper som identifierats, exempelvis utrustning för tankbeläggning, utrustning som enbart används vid järnvägsentreprenader har därför lyfts ut från de generella kraven.

Det vi kan göra är att utveckla begripliga uppföljningsstöd.

Missförstånd om krav på maskiner som bytt motorer?

En synpunkt som framförts är att det på flera ställen står det att maskiner som bytt motor så kan de användas 6 år till men eftersom de flesta maskiner är speciella och används väldigt lite så är det för kort tid.

Vi förstår inte påståendet fullt ut. Ytterligare 6 år refererar till de årtal som anges i tabell 1 under kap. 6.1. Hur länge ett fordon eller arbetsmaskin får användas efter uppgradering eller motorbyte beror på till egenskaperna på den nya/uppgraderade motorn. Om en spårgående arbetsmaskin uppgraderas till Steg IV finns idag ingen bortre tidsgräns för hur länge den får användas.

Varför gör vi skillnad på krav avseende fordon för transport av geoteknisk utrustning?

För att transportera geotekniska utrustning (borrvagn) krävs ett förhållandevis stort fordon. Detta kan lösas genom två sätt. Antingen import av en stor amerikansk pickup eller en lastbil. Investeringskostnaden för en lastbil är mycket högre än för det amerikanska fordonet. Det amerikanska fordonet är direktimporterat och har därför inte en europeisk utsläppsklass. Genom att ställa ålderskrav på dessa fordon säkerställer vi en ekonomiskt och miljömässigt rimlig lösning. Idag är det inte tillåtet att använda dessa typer av fordon (men det gör entreprenörerna ändå). Att föra in dessa krav från 2018 kommer att underlätta för entreprenörerna genom att vi öppnar upp en möjlighet som inte är tillåten idag.

Vissa krav på arbetsmaskiner för tankbeläggning samt väghyvlar försvann!

Av misstag saknades krav för åren 2018-2019. För väghyvlar ska steg I tillämpas (samma som 2017) och för arbetsmaskiner för tankbeläggning 2018-2019 ska steg II tillämpas (samma som 2017). Detta har justerats.

Svårt att klara kraven vid järnvägsentreprenader

Under den föregående kravberedningen har vi haft en nära dialog med branschen om vilka kravnivåer som kan anses rimliga och vilka fordon, maskiner som ska omfattas av kraven. Syftet har varit att hitta kravnivåer som är möjliga att uppfylla men som ändå driver utvecklingen framåt och att vi inte ska hamna i en situation där uppdrag inte kan genomföras. Resultatet från detta möte är att inga kravändringar görs men att en beredskap måste säkerställas för dispenshanteringar och att ett långsiktigt arbete inleds för att successivt även kravställa dessa fordon/maskiner.

Ett viktigt konstaterande mot bakgrund av remissen är att bilden av möjligheten att klara föreslagna miljökrav vid järnvägsentreprenader skiljer sig från den bild vi fått av branschen. Flera anser att det är tveksamt om järnvägsentreprenörerna kommer att klara kraven. Kraven riskerar att utesluta vissa entreprenörer och de kommer att innebära stora investeringskostnader för specialmaskiner.

Mot bakgrund av framförda synpunkter har vi att genomfört en förnyad avstämning/dialog med branschen där medverkan även skett med personal från VO Investering, Underhåll samt Inköp och logistik.

Tunga tvåvägsfordon järnväg

Synpunkter har framförts om att fordonskrav som ska in i Generella miljökrav 2018 kommer lite sent. Hur ska entreprenören kunna anpassa sig på så kort tid, det är stora investeringar som de ska göras. Här bör man ha en övergångsperiod.

Vi menar att kraven som införs 2018 innebär en lättnad för entreprenörerna. I de krav som infördes redan 2012 fanns en skärpningstrappa angiven. Enligt denna ska tunga tvåvägsfordon uppfylla Euro IV från och med 2017. Eftersom detta är en lättnad jämfört med befintliga krav behövs ingen övergångsperiod. Vi har dock föreslagit en övergångsperiod avseende föreslagen kravskärpning från 2018 till 2024 (efter 2024 gäller Euro IV).

Fast monterad utrustning på tunga tvåvägsfordon järnväg

Det finns specialutrustning som monteras på tvåvägsfordonen och som inte nyttjas så många drifttimmar per år. Synpunkter har framförts på att det är rimligt att dessa specialutrustningar undantas från ålderskravet.

Vi föreslår ingen ändring. En dialog har förts med branschen om vilka kravnivåer som kan anses rimliga och vilka fordon, maskiner som ska omfattas av kraven, blir det ändå problem får vi hantera det med dispenser.

Enligt branschen är det inte aktuellt att en fast monterad specialutrustning flyttas från ett uttjänt tvåvägsfordon till ett nytt. Vi har därför, för enkelhetens skull, valt att hantera dessa som en enhet. Arbetsmaskinsmotorer som är fast monterade på tunga tvåvägsfordon får inte vara äldre än det aktuella tunga tvåvägsfordonet alternativt inte vara äldre än 20 år, tillverkningsåret oräknat.

Redovisningskrav på driftstimmar och formatkrav tas bort och krav på tillverkningsår tillkommer

I remissutgåvan fanns krav på att redovisa arbetstimmar per år för arbetsmaskiner. Detta, för vinterbanhållning, specifika redovisningskrav är nu borttaget. Att ha uppgifter om årlig användning är viktigt för att kunna bedöma miljöeffekterna men dessa uppgifter kommer att inhämtas från annat håll.

För vår möjlighet att göra uppföljning via stickprov är det dock nödvändigt att samtliga fordon/arbetsmaskiner finns med på listan över fordon och arbetsmaskiner som används i entreprenaden. För lätta fordon som inte kravställts har vi begränsat kravet på innehåll av fordonsuppgifter.

I den slutliga kravskrivningen har vi tagit bort kravet på redovisning enligt anvisat format. Vi menar att skrivningen inte är nödvändig, det är upp till utföraren att visa hur man uppfyller kraven. I den vägledning som tas fram kopplat till kraven kommer dock stöd att tas fram.

I remissutgåvan fanns inget krav på redovisning av ålder för lätta fordon trots att ålderskravet finns tom 2020. Dessutom saknas uppgift om tillverkningsår i redovisningskravet för tunga fordon, det gäller specifikt fordon för transport av geoteknisk utrustning.

Redovisningskravet för lätta fordon har justerats och vi har gjort ett tillägg kopplat till kraven på tunga fordon. Utöver vad som anges generellt för tunga fordon ska även tillverkningsår anges för fordon för transport av geoteknisk utrustning.

Kemiska produkter

Otydligheter i kravskrivningarna

Synpunkter har framförts om att krav i riktlinjen delvis är otydliga, dvs riktlinjen och rutinen är inte formulerade som tydliga kontraktskrav.

Vi håller med, riktlinjen och rutinen innehåller mer än bara kontraktskraven och att det därigenom kan upplevas som otydligt. Vi har justerat och skrivit ut det som är krav och sedan hänvisar vi till TDOK:arna och Trafikverkets webb för ytterligare information, stöd och hjälpmedel.

Gäller kravet om andel kemiska produkter som ska uppfylla Trafikverkets kriterier för grupp A, alla produkter?

Kravet gäller för använda kemiska produkter inklusive de icke märkningspliktiga. Att byta till icke märkningspliktiga produkter är ett viktigt steg i det aktiva produktvalsarbetet. Kemikalieförteckningen ska enligt lag vara aktuell och uppdaterad och utgöra en förteckning över de produkter som används och hanteras på arbetsplatsen. För entreprenörer som har ett systematiskt arbete med aktiva produktval kommer detta inte att vara något problem.

Val av kemiska produkter och planering av inköp görs tidigt i projektplaneringen. Det finns lagstiftning som kräver att kemiska produkter som används ska finnas förtecknade. Det är i samband med produktval och inköp som entreprenören säkerställer att kravnivån på 60 procent kommer att uppfyllas.

Kemikalieförteckningen som inlämnas vid slutdokumentationen utgör verifikat/bevis för att kravet har uppfyllts. Trafikverket kommer succesivt skärpa kravställandet så att den långsiktiga målsättningen att 100 procent klarar BASTA uppfylls. Både ett mått avseende antal och mängd har övervägts. Vi har valt antal för det är mest kopplat till det aktiva produktvalsarbetet som görs produkt för produkt. Det bedöms även vara lättare att jobba med och följa upp.

Kraven på slutdokumentationen ses över

Kemikalieförteckningen som överlämnas som slutdokumentation är förteckningen som använts under projektets genomförande och som innehåller använda kemiska produkter, både förbrukningskemikalier och inbyggda kemiska produkter. Det ska av denna förteckning framgå vilka kemiska produkter som är inbyggda. Det är dessa inbyggda kemiska produkter som sedan utgör förvaltningsdata och ska sparas i Trafikverkets system för anläggnings/förvaltningsdata.

Material och varor

Otydligheter i krav

Synpunkter har framförts om att man i riktlinjen inte bör åberopa en hel riktlinje, rutin. Det ger otydliga krav för tillämpning i upphandlingar.

Vi delar detta synsätt. Riktlinjen och rutinen innehåller mer än bara kontraktskraven och att det därigenom kan upplevas som otydligt. Vi har justerat och skrivit ut det som är krav och sedan hänvisar vi till TDOK:arna och Trafikverkets webb för ytterligare information, stöd och hjälpmedel.

Kravet gäller enbart inbyggda material

Det finns även en otydlighet kring huruvida använda och inte inbyggda material och varor omfattas? Formulering kan tolkas som att gäller samtliga material och varor som använts i entreprenaden.

Vi har justerat i kravformulering och definitioner. Kraven gäller enbart inbyggda material och varor, inte material som används under byggskedet typ stödmurar eller gjutformar etc.

Vi har även sett över kravformuleringen så att andelen snabbt går att utläsa av materialförteckningen. Ev. kan T: MALLEN justeras så att en automatisk uträkning sker. Vi undersöker olika möjligheter för att förenkla.

Valet av kravnivå har föregåtts av pilotstudier. Prestandakravet utgör ett grundkrav som gäller alla projekt. Prestandakravet kommer succesivt skärpas för att leda mot den långsiktiga målsättningen att 100 procent av produkterna klarar BASTA-kriterierna. Projekt får gärna ha prestandakrav som går längre än grundkravet. Vi behöver piloter som går före och ger indikationer på när branschen är mogen för skärpta grundkrav.

Synpunkter har framförts om att kraven är svåra att följa upp eftersom det är först i slutet som man vet antal material och då är det försent.

Val av material och planering av inköp görs tidigt i projektplaneringen. I TDOK 2012:22 framgår att entreprenören redan under projektets genomförande ska ha en materialförteckning och kunna visa hur de systematiskt jobbar med att tillämpa produktvalsprincipen. Det är vid detta arbete som entreprenören säkrar att andelen varor som planeras användas och köps in klarar kravställningen om 80 procent BASTA. Den materialförteckning som lämnas in vid projektets slutredovisning utgör beviset/verifikationen på att kravet om 80 procent är uppfyllt. Vi har tydliggjort i kravformuleringen att materialförteckningen ska finnas tillgänglig under projektets genomförande och kunna uppvisas vid ronder och revisioner. Trafikverket kommer succesivt att skärpa kravställandet så att den långsiktiga målsättningen att 100 procent klarar BASTA uppfylls. Både ett mått avseende antal och mängd har övervägts. Vi har valt antal för det är mest kopplat till det aktiva produktvalsarbetet som görs produkt för produkt. Det bedöms även lättare att jobba med och följa upp.

Kraven på slutdokumentationen har setts över

Kopplat till dessa förtydliganden har vi även sett över formulerade krav på slutdokumentationen.

Klimatkrav på material och varor

I remissen har synpunkter framförts om att det finns tveksamhet om det finns tillgång till material som klarar kraven, och då inte bara från en leverantör.

Inför de förslag som lagt avseende klimatkrav gjordes en konsekvensanalys innefattande marknadsundersökning. Bedömningen är att tillgång på material inte kommer att utgöra ett problem.

Varför räcker det inte med att ställa generella materialkrav enligt nuvarande kravdokument?

I och med att storstäderna infört materialkrav på farliga ämnen och dessa nu ingår i de generella miljökraven så är det i princip endast det nya prestanda kravet som skiljer de kompletterande kraven från de generella. Introduktionen av prestandakrav är i enlighet med intentionerna om hur Trafikverket ska ställa miljökrav. Vi ska ställa prestandaorienterade krav som succesivt tar oss mot vår långsiktiga målsättning. Föreslagna prestandakrav ska succesivt ta Trafikverket mot det långsiktiga målet att 100 procent av de material och varor som används vid anläggnings byggande klarar BASTA-kriterierna.

Klimatkrav som beslutas i Riktlinje klimatkrav har lyfts in (redovisas) i Riktlinje miljökrav för att man ska få en överblick av de krav som ställs vid entreprenader.

Ändrad kravavgränsning

För armering och konstruktionsstål står att modul 1-4 ska inkluderas. Synpunkter har framförts om varför ska A4 vara med? Det är ju transporter till bygget och det blir då en schablon vi får i EPD:n. Vi har ju inte med det i KK modellen heller så då blir det väl fel i jämförelsen eller? Ska entreprenören själv lägga till A4 i sin redovisning så att det blir rätt transportavstånd?

Vi har tagit till oss synpunkten och har ändrat kravet så att enbart modul A1-A3 inkluderas.

Vem ska granska EPD:er och finns de för aktuella material?

Kopplat till klimatkraven har redovisningskrav formulerats. Synpunkter har här framförts om att samma EPD kommer att återkomma i många projekt vilket innebär att nyttan av att hantera samma EPD i många olika projekt kan ifrågasättas, dvs. många olika projekt ska kontrollera innehållet.

Det är inte projektet som ska kontrollera EPD:erna. En central mottagningskontroll och central lagringsplats för EPD:er att inrättas hos Plkvm genom att kemikaliegranskningsfunktionen får ett utökat uppdrag från och med 2018. Varje EPD behöver på så sätt endast kontrolleras en gång.

Frågeställningar har ställts om det finns EPD:er att tillgå för samtliga berörda material.

Vi menar att detta finns helt klart för de material där krav på viss nivå finns. Undantaget konstruktionsstål, kravet finns här för att driva fram det. Projekten behöver inte kunna redovisa EPD:er förrän i slutet av entreprenaden dvs. 2020.

Vi har justerat redovisningskraven för material så att det tydligare framgår vad som gäller.

Kap 9 – Allmänna genomförandekrav

Många synpunkter har framförts på de utkast till kravformuleringar som gick ut i remissen. Främst att kraven blir otydliga och svåra att följa upp.

Anledningen till att vi tagit fram förslag till funktionella miljökrav är att det rent allmänt finns en önskan om att vi inte ska detaljstyra. Men det förutsätter helt nya och andra arbetssätt hos både beställare och utförare.

Tanken inför framtiden är att dialogen kring miljöplanen ska få ett betydligt större fokus och tyngd

För att detta ska fungera måste det vara tydligt vad beställaren förväntar sig av utföraren i dialogen. Entreprenören ska kunna visa hur man ska leva upp till kraven i det aktuella projektet och inte minst redogöra för den egenkontroll man avser att bedriva. Vid dessa möten måste miljöspecialisten själv också ha en uppfattning om vad som är acceptabla lösningar och inte. Kan föreslagna/planerade lösningar som beskrivs i planen godtas?

Ska det fungera måste Trafikverket bygga kunskap om vilka lösningar som kan betraktas som godtagbara, och när vi behöver ställa mer långtgående krav på riskanalyser och miljöeffektbeskrivningar. Det vill säga, vi måste ha en lärande organisation som ständigt utvärderar och uppdaterar möjliga lösningar och dess risker och effekter.

Miljöspecialisten måste efter dessa dialoger tillsammans med projektledningen avgöra om uppföljningar ska ske i projektets genomförande och i dessa fall vad som ska kontrolleras. För att kunna göra det behöver egna riskbedömningar göras av projekten.

Görs bedömningen, utifrån miljörisker eller av andra skäl, att en uppföljning ska ske måste en avgränsning göras. Vad som ska följas upp och när ska det ske. Genom att tillämpa ett sådant arbetssätt allokeras resurserna dit det är mest angeläget.

Stimulera nya kreativa lösningar

Genom att ställa mer funktionella krav stimulerar vi utförarna att hitta nya effektivare lösningar. Väljer man andra lösningar än de som är etablerade (accepterade av Trafikverket) måste utföraren kunna visa på de risker och effekter som åtgärden innebär.

Slutsatsen blir att vi skyndar långsamt

Efter framförda remissynpunkter inser vi att Trafikverket ännu inte är moget att införa denna typ av kravskrivningar då förutsättningar och arbetssätt ännu inte finns fullt ut för detta i Trafikverket.

Därför kommer vi i stället att testa sådana krav och arbetssätt i piloter där de bästa förutsättningarna finns och successivt utveckla vårt kravställande och våra arbetssätt.