

Handläggare
Anne Ruuskanen
08-508 26 394**Till**
Trafiknämnden
2021-02-18

Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat ett förslag till "Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad". Förslaget innebär en uppdatering av stadens definition av miljölastbil, att definitionen utvidgas till flera nivåer och att nämnderna främst använder sig av Spjutspets och Avancerad. Bas föreslås utgöra ett golv när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga. Förslaget omfattar samtliga tunga fordon, d.v.s. även arbetsmaskiner.

Kontoret är generellt positivt till utökade fordonskrav, men önskar ett förtydligande gällande fordonstyper samt att man tittar närmare på om det vore bra och mer realistiskt med en differentierad kravställning och implementeringstakt. Vidare föreslår kontoret att trafiknämnden själv ska få råda över en implementeringsplan. Trafikkontoret föreslår att nämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen samt att ärendet justeras omedelbart.

Remissen

Trafiknämnden har fått remissen ”Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad” (KS 2020/1422) av kommunstyrelsen för yttrande senast den 25 februari 2021.

Förslaget innebär nya krav för tunga lastbilar i stadens upphandlingar som innefattar lastbilstransporter. Stadens definition av miljölastbil föreslås uppdateras och utvidgas till flera nivåer.

Nämnderna föreslås att använda sig av nivåerna:

- Spjutspets: Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el; samt bränslecellsfordon.
- Avancerad: Tunga fordon ska som lägst uppfylla utsläppskraven motsvarande euroklass VI eller bättre, samt för sin framdrift drivas av annat bränsle än fossilt
- Bas: Euroklass VI eller bättre. Detta är också förenligt med reglerna för miljözon 1 som gäller i Stockholm.

Förslaget är att nämnderna främst använder sig av Spjutspets och Avancerad. Bas föreslås utgöra ett golv när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga. Vidare föreslås att det ska krävas att leverantören av transporttjänsten med regelbundet tidsintervall måste redovisa vilket bränsle som tankats i fordonet så att ovanstående villkor för fordon kan följas upp.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ställer sig i huvudsak positivt till föreslagna krav och ser att det är angeläget att i upphandlingarna utöka kravställningen kring bränsle för att uppnå stadens mål för en fossilfri organisation 2030.

Kontoret delar den uppfattning som förs fram i kommunfullmäktiges budget för 2021 om vikten av att skärpa miljökraven för att verka för en fossilfri organisation 2030. I

budgeten förs också fram att fossila bränslen ska fasas ut i upphandlingar av transporter, entreprenader och arbetsmaskiner genom att inför varje upphandling undersöka möjligheten att skärpa miljökraven. Samtidigt konstateras att det är viktigt att marknadsläget noggrant stäms inför varje upphandling så att krav inte leder till hämmad konkurrens eller att lösningar som ännu inte finns tillgängliga på marknaden efterfrågas.

I syfte att utveckla kontorets upphandlingsverksamhet genomfördes en omorganisation fr.o.m. februari, där en upphandlingsenhet bildades. För att stärka kontorets kompetens inom miljöområdet pågår för närvarande rekrytering av en miljöstrateg. Dessa två förändringar syftar bl.a. till att utveckla kravställningen inom områdena klimat och miljö.

Stockholms stad, genom trafikkontoret, har i samarbete med Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket tagit fram miljökrav ("Gemensamma miljökrav för entreprenader", 2018), vilka används i kontorets samtliga entreprenadupphandlingar. Kraven berör allt från entreprenörens arbetssätt till krav på drivmedel och fordon. Kraven uppdateras i samråd med inblandade parter i syfte att hålla kraven skarpa och aktuella. Det är viktigt att stadens kravställning är tydlig gentemot leverantörerna och olika styrdokument behöver därmed samordnas.

Då kontoret ansåg att föreliggande remiss var otydlig gällande om de nya kraven även är tänkta att omfatta arbetsmaskiner efterfrågades ett förtydligande från miljöförvaltningen. Miljöförvaltningen har tydliggjort att förslaget till skärpta fordonskrav gäller för samtliga transporter, d.v.s. både lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner. Det gör att trafikkontorets verksamhet påverkas i mycket hög grad.

Inför ett beslut om införande ser kontoret behov av en konsekvens- och marknadsanalys av hur nya krav kan komma att påverka nämndens ansvarsområde, men också staden som helhet. Framförallt är det utökade krav på arbetsmaskiner som kan komma att bli svårt att hantera i ett kortsiktigt perspektiv. Det är viktigt att ta i beaktande att staden är en stor beställare och att förvaltningar och bolag vid en snabb implementeringstakt konkurrerar om ett begränsat antal fordon som uppfyller kraven. Det finns en risk för att kontoret får färre eller inga anbud i upphandlingarna och att kraven kan fördyra och försena projekten.

Kontoret ser behov av ett tydliggörande av vilka fordonstyper som berörs och önskar att man tittar närmare på om det vore bra och mer realistiskt med en differentierad kravställning och implementeringstakt. Trafikkontoret anser att det är viktigt att möta marknaden och

att en omställning med utökade krav behöver ske i rask takt men samtidigt kontrollerat. Trafikkontoret upphandlar årligen entreprenader för 1,5-2 miljarder vilka alla berörs av förslaget om utökade krav. Trafikkontoret bedömer att det är svårt att tillämpa föreslagna krav med omedelbar verkan särskilt då staden ska gynna småföretagande i sina upphandlingar. Små företag och underleverantörer har svårt att snabbt anpassa sig till denna typ av krav då det kräver investering i nya fordon. Marknaden måste hinna anpassa sig till en utökad kravställning och kontoret anser att det för entreprenörerna krävs en viss omställningstid och stegvis upptrappning av kraven.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden själv ska kunna besluta om en plan för att successivt trappa upp kraven i sina upphandlingar. Kontoret anser sig kunna bedöma marknadens mognad och de ekonomiska konsekvenserna, för att utifrån detta ta fram en implementeringsplan. Det krävs även en utredning av kontorets tillkommande kostnader avseende kravens påverkan på anbudspriser samt på kostnaderna för uppföljning. Kontoret ser dock att implementeringen bör ske i en så hög takt som möjligt för att nå ställda mål om att verksamheten ska vara fossilfri 2030.

Trafikkontoret föreslår att nämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen samt att ärendet justeras omedelbart.

Slut

Bilagor

1. Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad. Beslut och tjänsteutlåtande i miljö- och hälsoskyddsnämnden 2020-10-20