

Miljöbilar i Stockholm

Nyhetsbrev 2/2019 | Tema: Upphandling

Miljöbilar
i Stockholm
25 år!

Påverka genom inköp

Bli klimatsmart på nätet

E-handeln fortsätter att växa kraftigt och branschen räknar med att försäljningen fördubblas under en femårsperiod. Samtidigt måste ökningen av transporterna bromsas. Vilka krav kan ställas och vad kan kunden göra?

- Samlade inköp. Om möjligt undvik många små leveranser. Ett paket istället för fler är smart.
- Om kunden får prova och känna på varan innan beställning så minskar returerna. Ställ krav på showroom istället för att beställa många par skor i olika storlekar för säkerhets skull.
- Beställ hellre till ett ombud på gångavstånd än leverans hem till dörren om varan inte är tung och skrymmande. Leverans till dörren innebär alltid ökade transporter.
- Behövs beställningen imorgon? Om inte, välj långsammare frakt som innebär bättre fyllningsgrad och optimalare rutter för transportfordonen.
- De allra flesta företag som vänder sig till konsumenter är intresserade av kundbeteenden och åsikter. Ställ miljökrav vid kundundersökningar. Varför är inte miljöfrakt standardalternativet exempelvis?



Foto: Mikael Röhr

Med sin elassisterade cykel klarar Marie Sosson vikter på uppåt 300 kilo och tre–fyra kubiketers volym. Varma eller kylta leveranser är heller inga problem.

Åkeriet som tror på cykeln

Sveriges grönaste åkeri kallar Movebybike sig. Som cykelåkeri brukar man bara el och muskelkraft för att ta sig fram.

– Vi växer kraftigt och har passerat 100 anställda, säger Johan Wedin, en av delägarna.

Från en blygsam start finns Movebybike nu i sex svenska städer.

– Det här handlar inte om cykelbudsverksamhet utan om distribution i stort format med cykel. Vår senaste, egenutvecklade modell kan ta upp till fyra kubikmeter last, säger Johan Wedin.

Movebybikes största problem är inte snön som de flesta tror, just nu handlar det mest om fordonsbrist.

– Men fler cyklar är på väg och vi anställer folk varje vecka. I år har vi växt åttafaldigt. I Stockholm har vi 25–30 anställda

och vi ska bli betydligt fler. Det är faktiskt jättelätt att hitta intresserad personal.

Varm mat

I Stockholm levererar företaget mat till förskolor och dagliga verksamheter på främst Kungsholmen och Östermalm efter att ha vunnit en kommunal upphandling. Jeppe Larsen, medgrundare och Stockholmsansvarig tog kontakt med staden efter att det inte kommit in några giltiga anbud vid första utlysningen av mattransporterna:





– Upphandlingen var full med bilspecifika krav som uteslöt lastcyklar. Serviceförvaltningen var lyhörda och insåg att det fanns konkurrensbegränsande krav i utlysningen så vi fick en chans att delta i andra omgången. Att i samband med bilkrav skriva in ”gäller ej cykel” är ett enkelt sätt att låta cykelåkerier vara med, berättar Jeppe Larsen.

– Ett annat problem i upphandlingar är ofta att de saknar logistiskt helhetsperspektiv. Ingen har tittat på rutterna som går kors och tvärs över städerna. Det missgynnar cyklern.

Cykelupplägg

Bilburna åkerier levererar ofta till dörr från en stor terminal långt utanför stan vilket innebär långa körsträckor. Movebybikes upplägg är istället små terminaler centralt – så kallade hubbar.

– Till hubbarna kommer godset från den stora terminalen med miljöbil. Sedan kör vi ut med cykel. Varje hubb försörjer en radie på ungefär fyra kilometer beroende på topografi och vilken befolkningstäthet området har, säger Johan Wedin.

– Två av våra cyklar kan matcha tre Mercedes Sprinter skåpbilar. Anledningen är att man med cykel alltid kan ta sig fram. Vi kör både kortare sträcka och kommer tätare intill leveranspunkterna, säger han.

2 000 portioner

Jonny Lettisen är administrativ gruppchef på Utbildningsförvaltningen/Campus Konradsberg. Härifrån levereras cirka 2 000 portioner med cykel varje skoldag till Thorildsplans gymnasium. Han var först skeptisk till att leverera skolmat med cykel:

– Det var ett ganska tufft första år för att få allting på plats. Främst när det gäller att slippa tunga lyft och att matcha cyklar och matkantinerna som är ganska tunga och höga. Men nu funkar cyklarna bättre än bilen, det här är framtiden, tycker Jonny Lettisen idag.



Foto: Mikael Röhr

En speciell ramp har tagits fram för att det ska gå att lasta de tunga och höga matkantinerna i Stockholm.

Gör upphandling miljöeffektivare

- Upphandlingsteam som ”lirar”
- Rejäl resurser för uppföljning
- Särskilda kontraktsvillkor



Det är några erfarenheter av hur upphandlingar kan bli effektivare och mer miljövänliga från de senaste åren.

– Bara i Stockholm köper staden och dess bolag in varor och tjänster för 32 miljarder kronor. Därför kan vi som sysslar med upphandling göra stor skillnad för miljön, säger Per Erik Österlund, upphandlingsexpert på Miljöbilar i Stockholm.

– De flesta nya upphandlingar kopieras oftast bara på de tidigare. Den största utmaningen är att vända på alla stenar och tänka nytt om vi ska nå målet – en fossilfri stad år 2030.

Och här är det bråttom att agera eftersom upphandlingar oftast löper på två plus två år.

– Redan i de upphandlingar som träder i kraft om fem–sex år måste alla transporter vara helt fossilfria. Därför måste vi börja redan nu!

Cyklern omvärderad

– Ett nytänk är cykelleveranser i innerstan. Förutom skolmat som är igång kan det handla om exempelvis sotning eller andra servicetjänster där cyklern ersätter bilen och minskar trängsel och parkeringskrångel, säger Per Erik Österlund.

Det är viktigt att plocka bort krav som backkamera och alkolås ur listan, annars diskvalificeras cyklerna automatiskt. Dessutom måste stan delas in i mindre sektorer.

Nya villkor

– Det gäller att vara uppfinningsrik om man ska få med sig de mindre leverantörerna. De små företagen har inte möjlighet att hålla lager eller att köpa in till exempel miljöfordon innan de vet att de säkert rott hem en upphandling, säger Per Erik.

I sådana fall kan ”särskilda kontraktsvillkor” användas – helt i linje med lagen om offentlig upphandling, LOU. Istället för att ställa krav att ett företag ska ha miljöfordon från start, kan man exempelvis skriva in att företaget ska skaffa minst



Foto: Lennart Johansson
Per-Erik Österlund ställer miljökrav på transporter i Stockholms stads upphandlingar.

ett sådant inom sex månader och ytterligare ett inom 18 månader.

– Det har vi gjort för de fyra flyttfirmor vi anlitar för kommunala kontorsflyttar och det har betytt att de gått från noll till åtta fossilfria transportfordon på 18 månader.

Öppen dialog

– LOU är en verktygslåda där vi måste lära oss att använda

alla verktyg som finns. Ett sånt verktyg är förhandlingsupphandling – att samla intresserade leverantörer för en diskussion om en gemensam målbild och kravspecifikationer innan upphandlingsrundan.

– Det är ett bra verktyg för oprövade upphandlingsområden. Vi testar den nu för en diskussion med byggbolag om fossilfria arbetsmaskiner inför de stora byggplaner som finns i Stockholm.

Men LOU innehåller också vissa begränsningar. En sådan är proportionalitetsprincipen. Vid exempelvis upphandling av kontorsmöbler är transporter av dessa en mindre del. Kan vi då ställa miljökrav även på transporter när vi upphandlar kontorsmöbler?

– Det här är en gråzon som måste redas ut om vi ska nå ett fossilfritt Stockholm till år 2030, tycker Per Erik Österlund.

Fungerande team

Internt är ett fungerande upphandlingsteam det viktigaste för att en upphandling ska falla väl ut och miljömässigt ta kliv framåt.

– De kommunala upphandlarna och experterna på olika förvaltningar måste jobba i team och ha förtroende för varandra om upphandlingsförandet ska kunna förnyas. En gemensam målbild och rejält med avsatt tid för uppföljning av kraven behövs för att upphandlingarna ska nå ända fram. Stickprov fungerar sällan, det krävs ordentliga genomgångar med leverantörerna över tid och här måste experter och upphandlare hjälpas åt.

Hur ladda för social hållbarhet?



Elbilar är framtiden. Samtidigt har Amnesty larmat om livsfarliga arbetsförhållanden och barnarbete vid utvinningen av vissa metaller till bilarnas batterier. Går det att via upphandlingar kombinera miljökrav med långtgående sociala krav på råvaror?

Kobolt är en viktig komponent i elbilarnas litiumjonbatterier; där metallen utgör cirka fyra procent av batteriets vikt.

En stor del av jordens koboltleveranser kommer från det så kallade ”kopparbältet” i Kongo-Kinshasa, ett av världens mest konfliktfyllda och korruptionstyngda länder. En femtedel av brytningen sker hantverksmässigt av familjer som helt saknar skyddsutrustning och ofta med inslag av barnarbete.

– Hållbara produkter ska inte fläckas av människorättskränkningar. Både som konsument och inköpare måste man använda sin påverkanskraft genom att ställa frågor om hur det ser ut i leverantörskedjan, säger Ulrika Sandberg som arbetar på Amnesty i Sverige, som sakkunnig på företag och mänskliga rättigheter.

Transparent teknik

Amnestys larm har inte klingat ohörda bland fordonsproducenterna. Men arbetet är fortfarande i startgroparna. Det finns ett antal projekt på gång för att säkerställa leveranserna av socialt hållbar kobolt.

Responsible Cobalt Initiative är ett kinesiskgrundat där bland annat Volvo, BMW och Daimler ingår tillsammans med kinesiska metallurgijätten Huayou Cobalt.

Den senare har tillsammans med Ford och IBM startat ”Congo cobalt blockchain project”. Det är ett första försök att med transparent IT-teknik märka upp, spåra och säkra ansvarsfull produktion och bearbetning under koboltens långa väg från Kongo-Kinshasa via Kina och Korea fram till monteringen i Fords bilar i USA.

Blockkedjeteknik

Blockkedjeteknik är ett sätt att säkerställa en produkts spårbarhet genom en lång leverantörskedja. Det kan till exempel minska risken för att falska certifieringar läggs till efterhand när en vara säljs vidare.



Livsfarliga arbetsförhållanden samt barnarbete, främst vid sortering av mineralerna, är vanligt förekommande i Kongo-Kinshasa.

Foto: Amnesty International and Afreewatch

Spårbarhet

– Ännu är det svårt att få kontroll över metallflödena från så avlägsna platser. Helst vill vi arbeta med certifierade smältverk men som upphandlare har man bara ett avtalsförhållande med underleverantören, säger Peter Nohrstedt, hållbarhetschef på SKL Kommentus.

– Det finns alltid en juridisk möjlighet att ställa krav, men när det kommer till kritan saknas fortfarande full transparens inom de här områdena och dessutom finns ett motstånd på olika grunder att lämna ut alla uppgifter.

– Hoppet står till den nya blockkedjetekniken när det gäller spårbarhet och ursprung. Där har vi ett pilotprojekt igång i livsmedelskedjor som gäller bland annat griskött och fisk, berättar Peter Nohrstedt.

Inom Region Stockholm arbetar man så här med frågan vid upphandling av datorer där konfliktmineraler och kobolt också finns med i bilden:

– Vi har under året gjort ett tiotal IT-upphandlingar där obligatoriska rapporteringskrav adresserar ett antal risker i leveranskedjan, däribland konfliktmineraler och

kobolt. Rapporterna ger oss underlag för bedömning av hur vi bäst ska kunna följa upp avtalen, säger Kristian Hemström, biträdande hållbarhetschef.

Tilldelningskriterier

– Vi tillämpar så kallade tilldelningskriterier i IT-upphandlingarna. Exempelvis transparens, systematiskt arbete med riskanalys och riskhantering, kemikalieanvändning i produktionen och konfliktmineraler och kobolt. Anbudsgivare som lever upp till tilldelningskriterierna har större möjlighet att vinna affären.

Från Amnestys sida fortsätter också kampanjen och dialogen med företagen.

– Vår generalsekreterare Kumi Naidoo var nyligen på ett elbilsforum i Norge där han utmanade branschen att ta fram ett garanterat etiskt batteri inom fem år, berättar Ulrika Sandberg på Amnesty.

Samtidigt mångmiljardsatsar företagen globalt på forskning för batteriteknik som ska minimera eller helt eliminera behovet av sällsynta mineraler. Det etiska batteriet kan i framtiden, om och när forskningen infrias, därmed bli helt koboltfritt.

Hållbara transporter får ny nätportal

Under våren lanserar Sveriges Åkeriföretag Fair Transport – en internetportal för köpare av hållbara transporter.

– Ett initiativ som blir vägledande för offentliga upphandlingar och en viktig del i pusslet för att göra transporterna fossilfria, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth.



Foto: Transportföretagen

Lastbilar med den här loggan måste köra för hållbara transportföretag som tål att miljögranskas.

– De flesta vet hur man handlar ekologiskt och kravmärkt i mataffären, men alltför få tänker på transporter. Fair Transport ska driva på arbetet för ansvarsfulla vägtransporter, säger Rickard Gegö, vd för Sveriges Åkeriföretag.

– Idag ställer företag och organisationer allt högre krav på sina leverantörer. I takt med ökad internethandel och komplexare logistiklösningar blir transportererna ännu viktigare för hållbarhetsarbetet, säger Rickard Gegö.

Klimatplattform

Fairtransport.se blir en plattform för klimatlogistik där svenska åkerier med början i vår kan registrera sig och visa upp sitt utbud av tjänster. För att vara med krävs inte bara att företagen kör klimatsmart, trafiksäkert och erbjuder goda arbetsförhållanden. Fair Transport ska också garantera både transportköpare och slutkund att

transporten verkligen varit en hållbar affär.

De företag som ställer ut hållbarhetslöften ska därför löpande följas upp och måluppfyllnaden redovisas öppet på webbplatsen.

Hållbarhetskonkurrens

Ett av de åkerier som väntar på att registrera sig är Sundfrakt. Åkeriet är baserat i Sundsvall och har nära 400 fordon och ser klimatsmarta transporter som affärskritiska.

– Vi brukar skicka ut dubbla offerter så kan våra transportköpare se hur lite det kostar extra att ta ansvar för hållbarhet. Då väljer de flesta det alternativet, berättar Markus Sundström, vd.

– Som guldkund hos oss är köparen garanterad en 85-procentig CO₂-reduktion. Men det är viktigt att alla transportköpare lär sig att ställa teknikneutrala krav, annars kan miljösmarta samtransporter omöjliggöras, säger han.

Miljözon i Morgongåva

Från den första juli släpps endast lastbilar i den högsta miljöklassen Euro 6 in på e-handlaren Apoteas nya logistikcenter i Morgongåva. Logistikcentret är 38 000 kvadratmeter och har en kapacitet på fyra paket i sekunden. På taket finns också den största takmonterade solcellsanläggningen i landet.

– Vad jag vet är vi det första svenska företaget att införa miljözon i anslutning till lagret. Vi vill utmana andra att bli bättre tillsammans med oss, säger Pär Svärdson, vd Apotea. Åtgärden aviserades vid årsskiftet och enligt Apotea har alla transportfirmor som företaget anlitar anpassat sig till de nya reglerna.

Biogastransport Bra Miljöval

Widrikssons Åkeri har som första åkeri i Sverige fått märkningen Bra Miljöval på lastbilstransporter körda med biogas.

Märkningen tilldelas fordon som till minst 90 procent använder förnybara drivmedel. Dessutom ska transportbilarna tvättas i särskilda hallar för minsta möjliga miljöpåverkan. Bakom Bra Miljöval står Naturskyddsföreningen som också gör årliga uppföljningar.

– Detta är en av marknadens tuffaste märkningar och jag är stolt att vi nu når kriterierna, säger Christel Grip, hållbarhetschef på Widrikssons Åkeri.

Transporter som körs med biogas beräknas ge 94 procent lägre koldioxidutsläpp jämfört med en lastbil som körs på diesel. En fjärdedel av företagets bilar körs nu på biogas, resten på HVO100.



Miljöbilar i Stockholm är samlingsnamnet för Stockholms stads satsningar på att främja användning av miljöanpassade fordon och bränslen. Nyhetsbrevet är gratis och distribueras elektroniskt eller per post efter önskemål. Du kan även beställa extra exemplar. Nyhetsbrevet finns också att ladda ner från stockholm.se/miljobilar

Beställ/avbeställ via rose-marie.norlin@stockholm.se

Nyhetsbrevet Miljöbilar ges ut av **Miljöbilar i Stockholm**, Miljöförvaltningen, Box 8136, 104 20 Stockholm. **Ansvarig utgivare:** Gustaf Landahl. **Redaktör:** Anna Norberg.

Text: Bert-Ola Gustavsson. **Produktion:** BLOMQUIST.SE **Tryck:** Åtta.45 Tryckeri AB.

Upplaga: 2 000 ex. **Artikelnummer:** 17103 Miljöförvaltningen 2019-05.

I samarbete med



Stockholms stad