



Statens vegvesen

Tunneloppgradering Rv. 555 Lyderhornstunnelen. Begrunnelse for å erstatte klima- og miljøhensyn i tildelingskriterier med klima- og miljøkrav.

Innledning

Anskaffelsesforskriften (FOA) §7–9 forplikter oppdragsgiver å ta klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser. I utgangspunktet skal oppdragsgiver vekte klima- og miljøhensyn med minimum tretti prosent, jf. FOA §7–9 (2). For tunneloppgradering av lyderhornstunnelen, har Statens vegvesen valgt å erstatte tildelingskriterier knyttet til klima og miljø med klima- og miljøkrav i konkurransegrunnlaget jf. FOA §7–9 (4). Det vil si at klima- og miljøkrav benyttes for å redusere anskaffelsens klimagassutslipp og miljøbelastning.

Dette notatet redegjør for miljø- og klima kravene som er satt i konkurransegrunnlaget og begrunner hvorfor det er klart at disse kravene vil gi en bedre klima- og miljøeffekt sammenlignet med å vekte klima og miljø med 30% i tilbudsevalueringen.

Informasjon om prosjektet

Lyderhornstunnelen er en toløpstunnel i Bergen kommune på riksvei 555. Tunnelen åpnet i 1992. Lengden på tunnelen er ca. 2200 meter (begge løp). ÅDT er rundt 40 000.



Prosjektet består hovedsakelig av to oppgaver, utbedring av eksisterende kamera-anlegg og etablering av nytt AID-anlegg for hendelsesdeteksjon i tunnel ved bruk av fibersensor.

Eksisterende kamera-anlegg med tilhørende kabling er svært utsatt for overspenninger og prosjektet skal derfor implementere tiltak for beskyttelse av kameraer og switcher. Tiltakene inkluderer utjevning og overspenningsvern på energitilførsel og kommunikasjonskabler. Det skal etableres koblingsboks for overspenningsvern, tjenesteuttak og utjevning ved hvert kamera.

Nytt AID-anlegg for hendelsesdeteksjon skal benytte fibersensor for hendelsesdeteksjon av kjøretøy i begge felt i hvert løp. Fibersensor skal installeres i begge kjørefelt i veibanens bærelag for hendelsesdeteksjon. Sentralutstyr for fibersensor skal plasseres i teknisk bygg på vestsiden av tunnelen.

Hovedmengder:

- Fibersensor: 5 500 m
- Micro-Trech: 5 500 m
- Fibertilførsel: 200 m
- Skjøtebokser: 2 stk
- Gateskap: 2 stk
- Utskiftning av kamera: 12 stk
- Koblingsbokser: 28 stk
- Utjevning heng – FS-skap: 14 stk
- Finvern – OV3: 14 stk
- Finvern ethernet: 56 stk
- Reterminering av eksisterende balansert kabling: 112 stk

Begrunnelse for klima- og miljøkrav i konkurransegrunnlaget

Prosjektet har utarbeidet krav for å ivareta direkte klimagassutslipp på bakgrunn av arbeidet som skal utføres. Det er i hovedsak elektroinstallasjoner i tunnel og bruk av maskiner/kjøretøy i utførelsen som vil føre til klimagassutslipp.

Erfaringer fra tunneloppgradering vest viser at det sjelden tilbys klimagassreducerende tiltak som gir god effekt. Det vil derfor gi bedre effekt å stille konkrete krav i konkurransegrunnlaget for å oppnå bedre klimagassreducerende effekt enn det ellers ville blitt tilbudt ved vekting.

Krav er utformet for å avbøte den negative effekten fra utbyggingen på ytre miljø og klimagassutslipp, på en god og hensiktsmessig måte. Kravene er basert på hva som er gjennomførbart i det spesifikke prosjektet. Etter Statens vegvesen sin vurdering er det klart

at effekten av kravene som er stilt vil gi en bedre klima- og miljøeffekt enn hva som realistisk ville blitt oppnådd ved vekting etter FOA § 7–9 (2).

Klima- og miljøkrav

Det er stilt krav til maskiner og kjøretøy der det er ansett som mulig å stille klimagassreducerende krav til maskiner og kjøretøy. Følgende krav er tatt inn i konkurransegrunnlaget:

Ombruk

Det er kun defekte kameraer som skal byttes ut, resterende skal ombrukes. Dette sikrer mindre klimagassutslipp ved å ta vare på materialer som fremdeles har gjenværende levetid. Det er i tillegg bra for miljøet ved at det reduseres behov for nye råvarer, da naturressurser er under press, samt at det gir mindre avfall.

Elektriske maskiner

Installasjon i heng skal gjøres elektrisk. Alle lifter som benyttes i prosjektet skal være elektriske. Dette vil senke de direkte klimagassutslippene som følge av oppgraderingen. I tillegg vil dette bedre miljøet for utførende ved at både støy- og luftkvalitet bedres.

Elektriske kjøretøy

Alle kjøretøy klasse B skal være elektriske. Dette senker de direkte klimagassutslippene som følge av oppgraderingen. I tillegg vil dette bedre miljøet for utførende ved at både støy- og luftkvalitet bedres.

Sorteringsgrad

Produksjonsavfall skal ha en sorteringsgrad på minimum 90 %. Sorteringsgrad er andel kildesortert avfall (i vekt) av alt avfall. Avfallet skal sorteres på arbeidsstedet. Standardkravet i kontraktsmalen er 80 % sorteringsgrad, så krav om 90 % sorteringsgrad er skjerpet i forhold til standard.

Konklusjon

Statens vegvesen har identifisert belastningen prosjektet påfører klima og miljø. Ut ifra hva markedet kan levere og relevant erfaring, er det vurdert hvilke krav utførende kan levere på. Kravene som er stilt er ut over krav i gjeldende lovverk og utover hva som er bransjestandard.

På bakgrunn av ovennevnte redegjørelser anser Statens vegvesen det som klart, at kravene satt til klima og miljø i konkurransegrunnlaget vil gi en bedre effekt, enn hva det ville være realistisk å oppnå ved å vekte klima- og miljø med 30% i tildelingskriteriene. Vilåårene i anskaffelsesforskriften § 7–9 (4) anses dermed å være oppfylt.