



Statens vegvesen

Bypakke Kristiansund, Parsell RV. 70 Trollsvingen/Røsslyngveien og kollektivfelt Goma–Atlanten. 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 Rv. 70 Trollsvingen/Røsslyngveien og kollektivfelt Goma–Atlanten, har Statens vegvesen valgt å erstatte tildelingskriterier knyttet til klima og miljø med miljø- og klimakrav i konkurransegrunnlaget jf. FOA §7–9 (4). Det vil si at klima- og miljøkrav benyttes i konkurransegrunnlaget for å redusere anskaffelsens klimagassutslipp og miljøbelastning.

Dette notatet redegjør for miljø- og klimakravene 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.

Prosjektinformasjon

Kontrakten er en del av Bypakke Kristiansund som ble vedtatt i Stortinget den 3. juni 2025. Bypakke Kristiansund er et samarbeid mellom Kristiansund kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen for å utvikle et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem i Kristiansund.

Kontrakten «rv. 70 Trollsvingen – Røsslyngveien og kollektivfelt Goma–Atlanten» skal bidra til bypakkens hensikt; sammenheng mellom byutvikling og utvikling av transportløsninger og legge grunnlaget for at mer av veksten i persontransport kan tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Kontraktsarbeidet omfatter blant annet bygging av ny rundkjøring, underganger, kollektivfelt, sideveg og sykkelveg med fortau samt to parkeringsplasser.

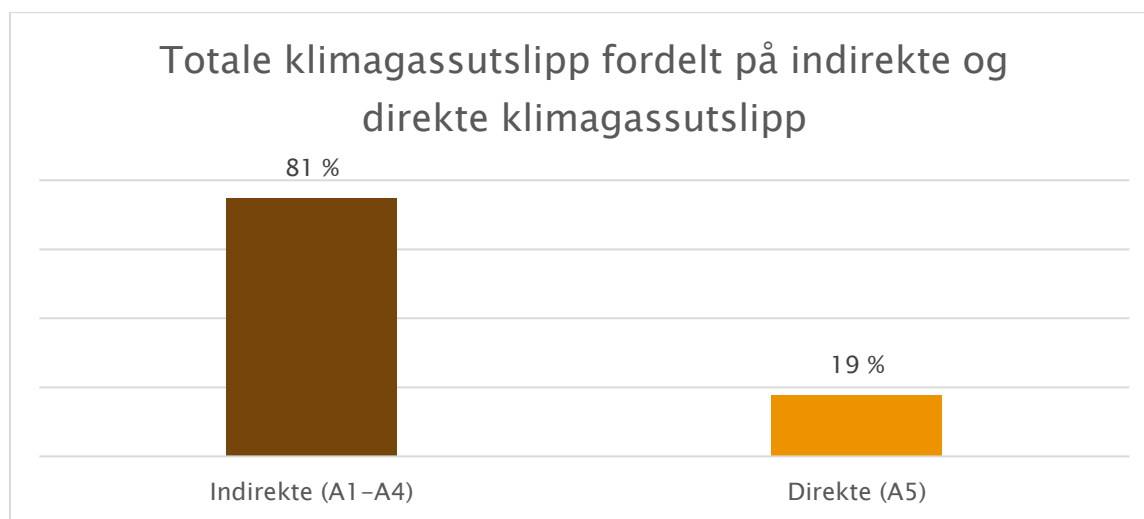
Det er utfordrende trafikkforhold (ÅDT ca.20000) på stedet og nærliggende barneskole (Folkeparken skole). Det er ikke omkjøringsmuligheter i området og riksveg 70 kan derfor ikke stenges.

Prosjekts klima- og miljøpåvirkning, inkl. estimerte klimagassutslipp

Prosjektet har foretatt en kartlegging av hvilke klimaavtrykk og miljøbelastninger prosjektet vil ha, for å identifisere hvilke tiltak som vil ha best effekt på disse utfordringene. Tiltakene er gjort om til krav ovenfor entreprenør i konkurransegrunnlaget.

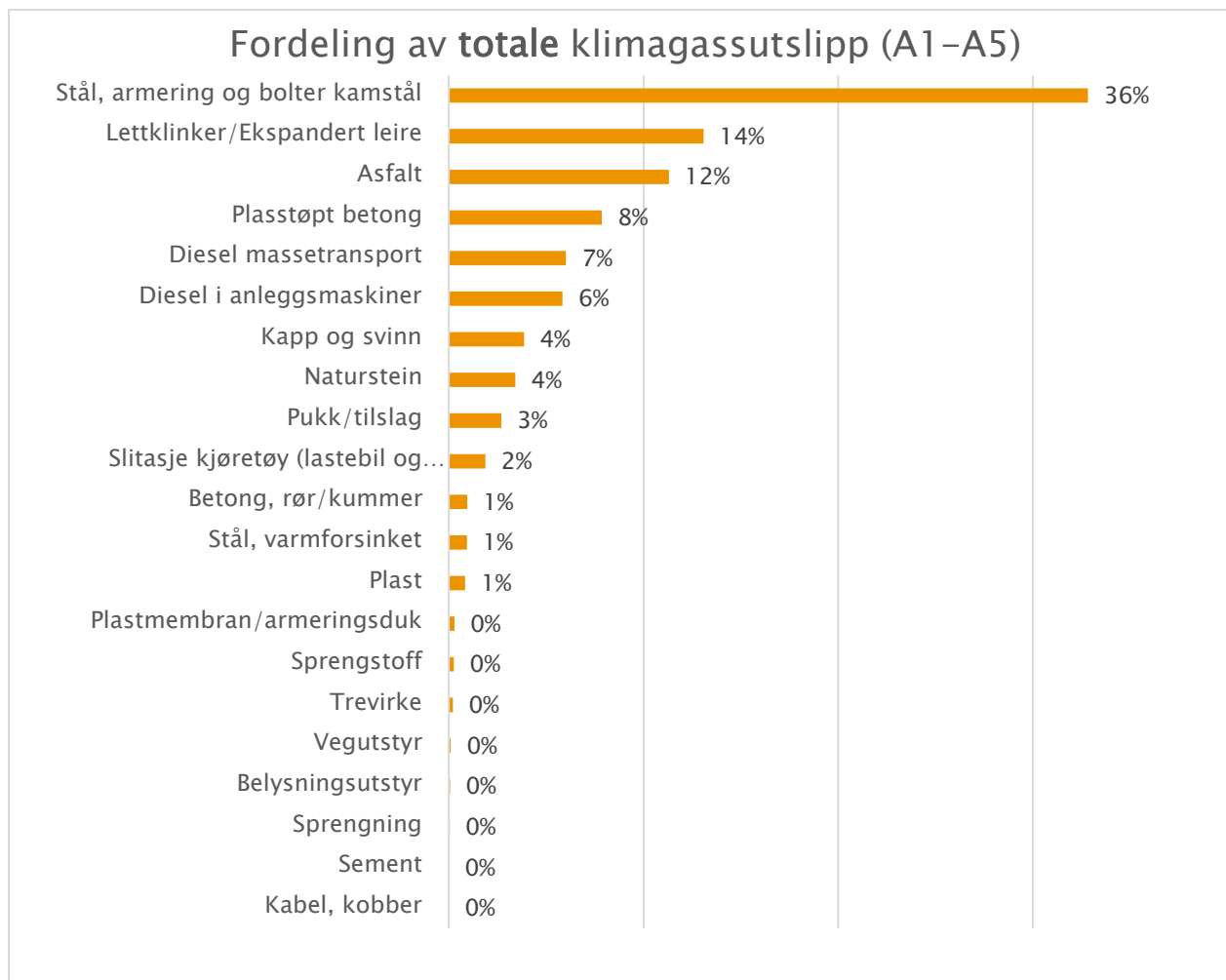
Det er utarbeidet klimagassbudsjett i klimagassberegningsverktøyet VegLCA v6.03 basert på prosjekterte mengder i D1 beskrivelse, samt standard beregning og utslippsfaktorer gitt i VegLCA. Effekten av de beskrevne kravene i dette dokumentet er ikke inkludert i beregnet klimagassbudsjett. De indirekte klimagassutslippene (materialbruk) er beregnet til å stå for 81 % av de totale klimagassutslippene. De direkte klimagassutslippene (energiforbruk og sprengstoff) er beregnet til å stå for 19 % av de totale klimagassutslippene.

Arealbuxsendring vil ikke påvirke de totale klimagassutslippene ettersom at det ikke skal forekomme arealbeslag. Fordelingen mellom de estimerte klimagassutslippene er vist i Figur 1.



Figur 1: Estimert fordeling av klimagassutslipp. Prosjektet er en utførelsesentreprise og dermed endelig prosjektert. Det vil si at estimert fordeling vil være gjeldende ved oppstart av kontrakt.

Prosjektet har kartlagt driverne for klimagassutslippet for de ulike innsatsfaktorene tilknyttet material- og energiforbruk. Beregningen viser at kamstål, lettklinker/ekspandert leire og asfalt er de tre største utslippskildene. Videre er klimagassutslipp forårsaket av konstruksjonsbetong (plasstøpt betong), massetransport og anleggsmaskiner. Rangering av utslippsdriverne er presentert i Figur 2.



Figur 2: Fordeling av totale klimagassutslipp per innsatsfaktorer som vil benyttes i gjennomføringen av prosjektet.

Utover klimagassutslipp er det identifisert flere viktige miljøtema i prosjektet. Støy og vibrasjoner i anleggsperioden vurderes som særlig relevant på grunn av nærliggende skole, boliger og høy trafikkbelastning. Videre er det luftforurensing og støv fra anleggsområdet, samt hensyn til trygg ferdsel for gående og syklende i anleggsperioden et sentralt tema. Det er også risiko knyttet til forurensing av overvann og nærliggende bekk. I tillegg er det registrert forekomster av rødlistede fuglearter og fremmede skadelige plantearter i og omkring tiltaksområdet, som det skal tas hensyn til i gjennomføringen av prosjektet.

Vurdering av hvilke tiltak som vil ha best effekt

Det er basert på klimagassbudsjettet vurdert at den største klimagassreducerende effekten kan oppnås ved å redusere utslippene fra noen av de største utslippsdriverne.

Stål, armering og bolter av kamstål er ifølge estimert klimagassbudsjett den største utslippsdriveren. Standard utslippsfaktor er 500 kg CO₂e/tonn (VegLCA). For å muliggjøre reduksjon av klimagassutslipp fra denne materialkategorien settes det et krav om maksimal utslippsfaktor på 450 kg CO₂e/tonn.

For betong er det mulig å redusere klimagassutslippene fra bransjestandard ved å bruke lavkarbon 20 eller oppnå høyere reduksjon ved å kreve betong med CCS redusert sement. Minimumskrav i Statens vegvesens håndbok N400 er at all betong som brukes i konstruksjoner skal tilfredsstille lavkarbon 20. Det er i denne kontrakten utfordret minimumskravet ved å stille et ambisiøst krav om at all konstruksjonsbetong skal være lavkarbon 50 oppnådd ved bruk av CCS eller CCU reduserte sementer.

For asfalt er resirkulert innhold og lavtemperatur vurdert for å sikre et lavere klimagassutslipp. Asfaltbransjen er i sterk utvikling mtp. utslippskutt og det bør gjenspeiles i kravene som settes i denne kontrakten. Asfaltkravene vil gi lavere klimagassutslipp ved at produksjonen foregår med lavere temperaturer. Resirkulert andel bidrar til gjenvinning av bitumen som er den mest klimagassintensive råvaren i asfaltproduksjonen og i tillegg unngås ytterligere uttak av jomfruelige masser, som gir en klimagassreducerende effekt. Disse tiltakene vil også slå positivt ut ved å gi asfalten en lavere utslippsfaktor. Det er i denne kontrakten stilt krav om lavtemperatur og spesifisert resirkulert andel, som vil gi en bedre effekt enn prosjektet ville fått uten krav.

Det er kartlagt mulighet for å sette krav til utslippsfrie anleggsmaskiner og utslippsfri massetransport. Det vurdert at det er tilgjengelig lademuligheter. Disse kravene vil bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt bedre miljøet for utførende ved at både støy- og luftkvalitet bedres.

Klima- og miljøkrav i konkurransegrunnlaget

- **Sorteringsgrad**
 - for avfall økes sorteringsgrad fra 80% til 90%.
- **Armering og bolter av Kamstål B500NC**
 - For armering, kamstål B500NC, er maksimalt tillatt klimagassutslipp 450 kg CO₂e pr. tonn (A1–A4).
- **Asfalt**
 - All returasfalt skal leveres til godkjent mottak for gjenbruk inn i ny, varm asfaltproduksjon.
 - All asfalt skal være lavtemperaturasfalt.
 - Bind- og slitelag med PMB skal ha minimum 10 % resirkulert andel.
 - Bind- og slitelag uten PMB skal ha minimum 20% resirkulert andel.
 - Bærelag skal ha minimum 20% resirkulert andel.

Asfaltforbruk skal dokumenteres med leggerapport som minimum skal inneholde informasjon om masstype, mengde i vekt og reseptnummer. Reseptnummer skal fremgå i tittel på EPD.

- **Betong**
 - All konstruksjonsbetong skal minimum tilfredsstille lavkarbon 50 iht. NB37 2025. Dette skal oppnås ved bruk av CCS eller CCU reduserte sementer.

Betongforbruk skal dokumenteres med følgeseddel og resept, som skal inneholde utslippsfaktor og lavkarbonklasse. Reseptnummer skal fremgå i EPD.

Ved bruk av produkter som inneholder CCU- eller CCS-reduerte sementer, skal det alltid leveres EPD. For produkter der GWP-reduksjon er oppnådd i CCS- eller CCU- prosesser, som inkluderer massebalansert allokering, skal det i tillegg leveres CPD og en deklarasjon fra karbonbank med prosjektnavn og unik kode for CO₂-transaksjonen. Byggherre skal kunne få innsyn i betongprodusentens system for håndtering av produkter med CCS- eller CCU-reduert sement.

- **Massetransport**
 - All transport av masser i tilknytning til prosjektet skal utføres utslippsfritt eller ved bruk biogass. Kravet gjelder alle former for transportering av masser med dumper, lastebil eller kjøretøy/maskin med tilhenger.

Utslippsfrie kjøretøy og biogasskjøretøy som benyttes til å oppfylle kravet skal være registrert som hhv. el-kjøretøy, hydrogenkjøretøy eller gasskjøretøy i kjøretøyregisteret. For utenlandsk-registrerte kjøretøy må det fremlegges skriftlig dokumentasjon på at kjøretøyet oppfyller kravene.

- **Gravemaskin**
 - For gravemaskiner med egenvekt mellom 20–30 tonn, skal minimum 50 % av maskintimene utføres elektrisk. Kravet gjelder både hjulgraver og beltegraver. Kravet gjelder ikke for etablering av riggplass til lading av elektriske maskiner.
- **Personalkjøretøy og varebiler**
 - Alle entreprenørens personellkjøretøy og varebiler med en totalvekt under 3,5 tonn som benyttes på anlegget skal være utslippsfrie. Kravet omfatter personellkjøretøy og varebiler som tilhører leverandøren og leverandørens kontraksmedhjelpere. Kravet omfatter ikke ADR-godkjente biler.
- **Tining, oppvarming, herding og tørk**
 - All tining, oppvarming, herding og tørk skal være utslippsfri eller basert på biogass, flis eller trepellets. Fjernvarme og elektrisitet anses som utslippsfrie energikilder.
- **Energiplan**
 - Det skal utarbeides en energiplan for anleggsplassen som beskriver konkrete maskiner som benyttes til ulike arbeidsprosesser. Dette skal dokumentere at det er plan for gjennomføring av de utslippsfrie kravene som er satt knyttet til maskiner og kjøretøy.

Konklusjon: begrunnelse for unntak

Statens vegvesen har identifisert de belastninger prosjektet påfører klima og miljø, og vurdert hvilke krav som utfører av prosjekt kan levere på. Prosjektet har utarbeidet et konkurransegrunnlag som inkluderer en rekke klima- og miljøkrav ut over krav i gjeldende lovverk og utover bransjestandard. Etter byggherrens vurdering vil totalen av kravene som er stilt i konkurransegrunnlaget gi en klart bedre klima- og miljøeffekt sammenlignet med å vekte klima- og miljøhensyn med 30 %. Byggherren er nå garantert å få denne effekten uavhengig av hvilken leverandør som vinner konkurransen.

Dette begrunnes hovedsakelig med at det er satt ambisiøse krav til klima og miljø for innsatsfaktorer som har stor negativ klima- og miljøeffekt i entreprisen.

På bakgrunn av ovennevnte redegjørelser anser Statens vegvesen det som klart, at kravene satt i konkurransegrunnlaget vil gi en bedre klima- og miljøeffekt enn å oppstille et tildelingskriterie vedrørende klima og miljø ved anskaffelse av Rv. 70 Trollsvingen/Røsslyngveien og kollektivfelt Goma–Atlanten. Vilåårene i anskaffelsesforskriften § 7–9 (4) anses dermed å være oppfylt.