



Klima- og miljø – begrunnelse iht LOA § 5b

Driftskontrakt veg– 3406 Solør 2027-2033



Innhold

1. Begrunnelse iht LOA § 5b.....	2
----------------------------------	---

1. Begrunnelse iht LOA § 5b

I 2023 gjennomførte NIRAS AS på oppdrag for Innlandet fylkeskommune et forprosjekt for å identifisere klimadrivere i driften av fylkesvegene i Innlandet. I denne rapporten har NIRAS AS funnet at den største driveren for klimagassutslipp i driftskontraktene er forbrenning av drivstoff. Rapporten anbefaler 6 tiltak for å redusere klimabelastningen knyttet til drift av fylkesveger;

1. Standardisere dataregistrering for å lettere kunne analysere driften og identifisere hvor det kan være behov for å vurdere utslippsreduserende tiltak
2. Vurdere bruk av alternative drivstoff
3. Utsette åpning av vinterstengte veier
4. Bruk av EPD for å forbedre datakvalitet i utslippsberegninger
5. Etablere lokale strøsandlager
6. Vurdere muligheter for lokal avsetning av masser

Av disse tiltakene er det pkt. 2 og 6 som er aktuelle som krav og kriterier i henhold til LOA § 5b. ved anskaffelse av driftskontraktene. De øvrige tiltakene egner seg ikke som krav og kriterier i denne anskaffelsen med følgende begrunnelse;

- Tiltak nr. 1 – tiltaket gjennomføres ved bruk av byggherrens elektroniske HMS-system, HMSREG. Kontraktens pkt. C2-17.66.2 og C2-36.3 forplikter leverandøren til å rapportere på relevante forhold inn i HMSREG. Tiltaket har i seg selv ingen klimagassreduserende effekt, men byggherren vil benytte innrapporterte data til å analysere driften og identifisere hvor det er behov for utslippsreduserende tiltak.
- Tiltak nr. 3 – når vinterstengte veger skal åpnes kan ikke besluttes av leverandøren.
- Tiltak nr. 4 – kontraktens pkt. C2-36.4 forplikter leverandøren til å levere EPD for aktuelle produkter. Tiltaket har i seg selv ingen klimagassreduserende effekt, men byggherren vil benytte innrapporterte EPDer til å forbedre datakvalitet i utslippsberegninger og identifisere eventuelle fremtidige tiltak.

De to aktuelle anbefalingene ivaretas i denne konkurransen på følgende måte:

- Tiltak nr. 2 – Det er stilt strenge krav til utslippsstandard for arbeidsmaskiner, lastebiler, personbiler og andre kjøretøy i denne kontrakten. Videre er det stilt krav om at kjøretøy som benyttes til inspeksjon og kontroll av vegobjekter, arbeidsvarsling og behandling av gravetillatelser, skal være elektriske. For kontraktsadministrasjonen er det tilsvarende stilt krav om bruk av elektrisk kjøretøy.
- Det er ikke anledning til å stille ytterligere krav til bruk av alternativt drivstoff, uten at dette går på bekostning av beredskap og tjenesten som skal leveres. Innlandet fylkeskommune er i gang med et prøveprosjekt for å undersøke om beredskap kan

ivaretas ved bruk av elektriske lastebiler til oppgaver i driftskontraktene på sommer- og vintertid. Dersom prøveprosjektet blir vellykket, vil oppdragsgiver vurdere å stille krav om dette i fremtidige kontrakter.

- Tiltak nr. 5 – Det er stilt krav om lokale strøsandlager i kravspesifikasjonen og disse opprettes i samarbeid mellom entreprenør og oppdragsgiver.
- Tiltak nr. 6 - det er stilt krav om at entreprenøren i størst mulig grad skal ombruke/gjenbruke materialer fra samme vegarbeid, bl.a. gravemasser, asfalt, betong, kantstein, skiltefundamenter, skiltemateriell og lignende. Slik regelverket er utformet i dag er ikke en driftskontrakt definert som et anleggsområde, og all overskuddsmasse må i utgangspunktet leveres til godkjent mottak. Innlandet fylkeskommune er i en prosess med å utfordre myndighet og regelverk for å få på plass en løsning for en mer bærekraftig håndtering av overskuddsmasser. Krav til lokal avsetning av masser vil innføres dersom dette blir tillatt i henhold til forurensningsforskriften.

Ut over tiltakene som nevnt over, er det stilt ytterligere krav som er forventet å redusere klimagassutslippene. Dette ved at de reduserer antall kjørte kilometer, og dermed vil redusere klimagassutslippene ytterligere. Videre er kontraktmodellen Innlandet fylkeskommune bruker tilpasset for å ivareta klima og miljøhensyn i gjennomføringen, ved at oppdragsgiver har stor påvirkning i gjennomføringen og har mulighet til å styre dersom det vurderes nødvendig. Modellen legger opp til bidrag fra leverandøren blant annet gjennom krav til fremdriftsplanlegging, der planene gjennomgås i fellesskap.

Ved å stille kravene som er stilt i kravspesifikasjonen reduseres klimagassutslippene i større grad enn ved å ha tildelingskriterier på de samme forholdene. Det er vurdert at leverandørmarkedet ikke kan levere bedre klimagassreduserende tiltak enn hva som er fastsatt som krav i konkurransen, uten at dette går på bekostning av beredskap og trafiksikkerhet i driftsområdet.

Miljøpåvirkningen fra drift av fylkesvegane er antatt å i hovedsak komme fra avfall, spredning av fremmede arter, luftforurensning i form av støv, og eventuelle tap av arts mangfold og verdifulle naturtyper i vegkantene. Samtlige av disse forholdene er ivaretatt gjennom kravspesifikasjonen. Det er vurdert at forholdene ikke kan ivaretas på en bedre måte enn slik det er lagt opp til i kravspesifikasjonen.

Ut fra det ovenstående er det Innlandet fylkeskommune sin vurdering at klima- og miljøeffekten av å stille krav i kravspesifikasjonen er større enn ved å rangere tilbudene basert på tilsvarende forhold.

Det ble gjennomført markedsdialog våren 2026, der leverandørmarkedet blant annet ble forespurt om; de kan levere mer klima- og miljøvennlige løsninger enn det som er påkrevd i kravspesifikasjonen, og utprøve tildelingskriterier på klima og miljø som kunne benyttes. I denne markedsdialogen mottok vi seks tilbakemeldinger. Av disse var tre positive til kravene og hadde ingen forslag til ytterligere tildelingskriterier. En av de hadde forslag til

tildelingskriterier, men anså de som lite forenlig med Innlandet fylkeskommunes kontraktsoppsett.

Ingen av tilbakemeldingene viste til at de foreslåtte tildelingskriteriene er utprøvd i driftskontrakter og det ble ikke gitt tilbakemelding om klima- og miljøeffekten av de foreslåtte tildelingskriteriene. Innlandet fylkeskommune har vurdert forslagene, men anser de ikke egnet med bakgrunn i at de er; lite forpliktende, ikke vil gi reell effekt, vil gå på bekostning av beredskap og trafikksikkerhet, ivaretas på en bedre måte gjennom kravspesifikasjonen, ikke er relevante for kontrakten, eller ivaretas på en bedre måte gjennom samhandlingen i kontraktgjennomføringen. Det er dermed Innlandet fylkeskommunes vurdering at de oppstilte kravene i kravspesifikasjonen vil ha en bedre klima- og miljøeffekt enn de foreslåtte tildelingskriteriene.

Tilbakemeldingene viste til at kravene på noen områder var satt for lavt i forhold til hva leverandørmarkedet kan levere. På disse punkter har oppdragsgiver tilpasset kravene i den utstrekning det er mulig uten å gå på bekostning av beredskap og tjenesten som skal leveres. Der kravene var uklare, eller noe uforpliktende, har oppdragsgiver forsøkt å klargjøre og konkretisere kravene. Utover dette var tilbakemeldingene positive til at kravene var klart utformet og mulige å levere på.

Oppdragsgiver er ikke kjent med at det har skjedd nyvinninger innen klima og miljø knyttet til drift av vegnett, noe som er bekreftet gjennom markedsdialogen og ved søk på lignende anskaffelser på Doffin.

Oppdragsgiver benytter seg på denne bakgrunn av Lov om offentlige anskaffelser (LOA) § 5 b. andre ledd tredje punktum og stiller krav til ivaretagelse av klima og miljø i kravspesifikasjonen. Strengere krav enn de som er oppstilt, eller bruk av tildelingskriteriene som er foreslått, vil gå på bekostning av vesentlige interesser innen helse, sikkerhet og beredskap, og oppdragsgiver er dermed ikke forpliktet til å stille krav eller kriterier på et slikt nivå jf. LOA § 5 b. tredje ledd.