Vestland fylkeskommune

Grunngjeving for bruk av alternativføresegna i anskaffingslova §5b: *BOA-kontrakt 4604 Bergen Os Austevoll 2027-2032*

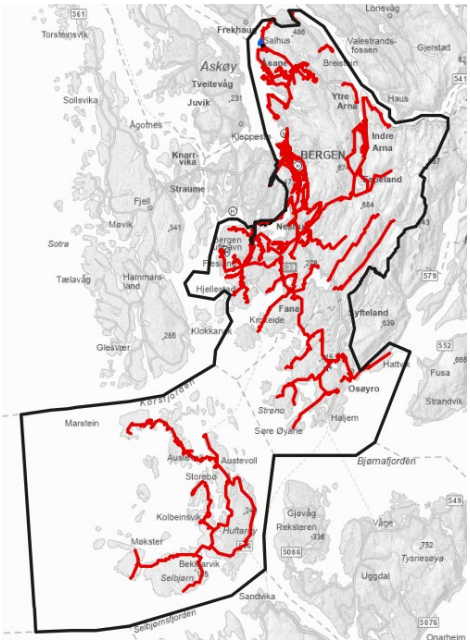
1. Innleiing

I samsvar med anskaffingslova § 5b skal klima- og miljøomsyn som hovudregel vektast med minimum 30 prosent i offentlege anskaffingar. Klima- og miljøkriterium kan kombinerast eller erstattast med klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen dersom dette gir betre klima- eller miljøeffekt. Det er òg høve til unntak dersom forpliktingane går ut over vesentlege interesser innanfor helse, sikkerheit eller beredskap, jf. anskaffingslova § 5b tredje ledd.

Dette dokumentet gjer greie for prosjektet og dei vesentlege klima- og miljøverknadene, kunnskapsgrunnlaget og marknadsdialogen, dei bindande krava i konkurransegrunnlaget og kvifor desse krava, kombinerte med eit klima- og miljøkriterium vekta 10 prosent, er vurderte å gi betre klima- og miljøeffekt enn eit klima- og miljøkriterium vekta 30 prosent åleine. Dokumentet gjer òg greie for beredskapsomsyna som avgrensar delen fossilfri vinterdrift og som medfører at tiltak knytte til vinterdrift og vinterberedskap ikkje blir evaluerte under tildelingskriteriet.

2. Prosjektinformasjon

Driftskontrakt 4604 Bergen Os Austevoll 2027-2032 (BOA) er ein driftskontrakt for drift og vedlikehald av fylkesvegar og gang- og sykkelvegar med tilhøyrande anlegg og utstyr i kommunane Bergen, Bjørnafjorden og Austevoll. Vegnettet omfattar om lag 500 km. Kontraktsperioden er 01.09.2027 til 31.08.2032, med moglegheit for forlenging på inntil 36 månadar og ein opsjon på 1 år. ÅDT i kontraktsområdet ligg på opp mot 28 000.



3. Klima- og miljøbelasting

Dei største direkte klimagassutsleppa frå driftskontrakten kjem frå maskinar og køyretøy. Erfaringstal frå tidlegare kontrakt og andre driftskontraktar i Vestland fylkeskommune viser at inspeksjon, vinterdrift, feiing, brøytestikking og kantklipp er vesentlege utsleppskjelder. For materialbruk er asfalt, vegsalt og stål mellom dei viktigaste kjeldene til indirekte utslepp.

Belastninga på ytre miljø er kartlagd i ytre miljø-planen og den tilhøyrande miljørisikovurderinga. Kartlegginga omfattar mellom anna biologisk mangfald, uønskte artar, forureining av jord og vatn, kulturminne, støy og avfall.

4. Kunnskapsgrunnlag og marknadsdialog

Krava er fastsette på grunnlag av eit samla kunnskapsgrunnlag. Vestland fylkeskommune har nytta intern fagkompetanse innan drift og vedlikehald, vinterdrift, maskinar og køyretøy, klima og miljø, materialbruk, beredskap, kontraktsoppfølging og offentlege anskaffingar. Erfaringar frå førre BOA-kontrakt, andre driftskontraktar i fylkeskommunen og relevante pilotar er vurderte saman med den prosjektspesifikke miljørisikovurderinga.

Før utlysinga er det gjennomført marknadsundersøkingar for å avklare kva løysingar som faktisk kan leverast i kontraktsperioden. Førespurnader er sende til større entreprenørar på Vestlandet og bransjeorganisasjonar. Fylkeskommunen har òg innhenta informasjon frå leverandørar av køyretøy og maskinar. Undersøkingane har særleg omfatta:

- tilgang på fossilfrie køyretøy og maskinar for dei aktuelle arbeidsoperasjonane
- teknisk kapasitet og funksjon, mellom anna rekkevidd, lastekapasitet og eigna utstyr
- leveringstid og mogleg opptrapping gjennom kontraktsperioden
- tilgang på biogass og ladeinfrastruktur for tungtransport i kontraktsområdet
- behovet for robust energiforsyning og reservekapasitet i vinterberedskapen

Marknadsdialogen og dei faglege vurderingane viser at modnadsgraden varierer mellom arbeidsoperasjonane. Krava er derfor differensierte. Det er stilt høge krav der løysingane er tilgjengelege og funksjonelt eigna, medan andre krav blir innførte gradvis. Krava er teknologinøytrale innanfor definisjonen av fossilfri energi.

5. Krav i konkurransegrunnlaget

5.1. Direkte klimagassutslepp frå køyretøy og maskinar

I konkurransegrunnlaget er det stilt krav til anten tal køyretøy eller minimum prosent av energibruk som skal vere fossilfri for dei største prosessane i driftskontrakten. Fossilfri energibruk omfattar elektrisitet, biogass og hydrogen. Biodiesel er omfatta av det nasjonale omsettingskravet og er difor ikkje rekna som fossilfri energi i denne kontrakten. Krava skal gradvis innførast med opptrappingsmodell over dei første tre driftsåra, som vist i tabellen under.

Tabell 1 Opptrappingsplan for innføring av fossilfri energibruk med krav til tal køyretøy eller minimum % av energibruk som skal vere fossilfri

Oppgåver	**Driftsår 2**	**Driftsår 3**
Inspeksjon	100 %	
Feiing av fortau og gang- og sykkelveg	100 %	
Feiing av køyreveg		50 %
Kantslått (gjeld køyretøyet)	25 %	
Arbeidsvarsling, ledebil	100 %	
Brøyting fortau og gang- og sykkelveg	1 stk.	
Brøyting og salting køyreveg	10 %	20 %
Brøytestikking	100 %	
Tilleggsarbeid med lastebil (E4 arbeid)	1 stk.	2 stk.

Opptrappinga tek omsyn til at tida frå tildeling til kontraktsstart er om lag fire månader, medan leveringstida for fleire aktuelle køyretøy og maskinar er minst seks månader. Opptrappinga gir leverandørane lik moglegheit til å planleggje og skaffe utstyr, uavhengig av kva utstyr dei disponerer på tilbodstidspunktet. Ho sikrar samtidig bindande innfasing av fossilfrie løysingar i kontraktsperioden.

Oppdragsgjevar har undersøkt kva som er tilgjengeleg av biogass og ladeinfrastruktur for tungtransport i kontraktsområdet. Det er etablert eit biogassanlegg og to ladestasjonar for tungtransport i kontraktsområdet. Vi har stilt krav om utarbeiding av ladeplan for å sørgje for at entreprenør sikrar og risikovurderer tilgang på straum for å kunne oppfylle krava i kontrakten (C2 10.7.3).

Det er stilt krav om 100 % fossilfri energibruk på dei prosessane som vi vurderer som modne med omsyn til teknologiutvikling.

Når det gjeld krav til kantslått gjeld energikravet berre for køyretøyet, fordi marknadsundersøkinga viser at det er utfordrande å finne reelle alternativ for fossilfritt kantklippaggregat. Kravet til prosent energibruk er sett basert på tilgang på biogass i kontraktsområdet, ettersom våre erfaringar og marknadsundersøkingar tilseier at traktor på biogass er mest eigna til kantslått. Det er likevel ikkje stilt spesifikt krav til energiberar, utanom at den skal vere fossilfri slik vi har definert det i kontrakten.

Oppdragsgjevar har undersøkt kva som er tilgjengeleg i marknaden på store fossilfrie feiebilar, ut i frå kva kravspesifikasjonen seier om utstyr som feiebilen skal ha for å ivareta ønska funksjon. Våre undersøkingar visar at det er mogleg å få tak i mellomstore feiebilar, medan tilgangen på store feiebilar med nødvendig kapasitet og utstyr er avgrensa.

Vi har òg undersøkt moglegheit for bruk av el-lastebil med feieutstyr, oppfyller per i dag ikkje alle funksjonskrava, mellom anna knytte til opptak av finstøv. Vår vurdering er at marknaden framleis er noko umoden på store feiebilar, og vi stillar difor krav til innføring av 50 % fossilfri energibruk i driftsår 3.

For tilleggsarbeid med lastebil er arbeidsomfanget varierande. Kravet er derfor formulert som tal køyretøy, slik at oppfyllinga er tydeleg og kontrollerbar. Det er stilt krav om eitt fossilfritt køyretøy frå driftsår 2 og to fossilfrie køyretøy frå driftsår 3.

Statens vegvesen sitt pilotprosjekt om brøyting og andre driftskontraktar i Vestland fylkeskommune har bidratt til erfaringar med brøyting av køyreveg. Brøyting av fortau og gang- og sykkelveg er det derimot lite erfaring med. Oppdragsgjevar ønskjer difor å stille krav om eit køyretøy for å bygge erfaring med teknologien utan å svekkje nødvendig vinterkapasitet.

Kontrakten opnar for særskilt avtalte innovasjons- og forbetringstiltak, jf. C2 punkt 22.2 og D1 prosess 18.4. Tiltaket må gå ut over entreprenøren sine ordinære kontraktsforpliktingar og det som allereie er tilbydd, og må gi ei dokumenterbar forbetring. Klima- og miljøtiltak kan omfattast av ordninga. Byggherren avgjer om tiltaket skal gjennomførast. Ordninga erstattar ikkje dei obligatoriske krava.

5.2 Indirekte klimagassutslepp frå materialproduksjon (A1-A4)

For materialbruk er det nytta anbefalingar frå DFØ sin kriterievegvisar og intern material- og miljøkompetanse. Det er stilt utsleppskrav der det finst eigna og etterprøvbare referansenivå. I tillegg er det stilt krav om miljødeklarasjonar (EPD) for asfalt, konstruksjonsbetong, vegsalt og strøsand, jf. C2 punkt 30.8. EPD-ane skal nyttast til kontraktsoppfølging, betre utsleppsdata og vurdering av framtidige tiltak.

5.2.1 Asfalt

Det er stilt krav om maksimum 30 kg CO2-ekv/tonn for asfaltmassar utan PMB.

Det er krav om maksimum 50 kg CO2-ekv/tonn for asfaltmassar med PMB (C2 30.8.1).

Krava er i tråd med vidarekomen ambisjonsnivå, definert i kriterievegvisaren til DFØ.

5.2.2 Betong

Det er stilt minstekrav til utslepp frå betong tilsvarande lågkarbonklasse 30 slik dette er oppgitt i siste utgåve av Norsk Betongforenings publikasjon nr. 37 (2025) (C2 30.8.1). Kravet er sett til dette nivået fordi dette er tilgjengeleg frå fleire blandeverk i regionen, og det er noko strengare enn kravet som er lagt til grunnleggande nivå i DFØ sin kriterievegvisar.

5.3 Andre miljøkrav

Oppdragsgjevar har kartlagt miljøbelastninga frå prosjektet i ytre miljø-plan og tilhøyrande miljørisikovurdering. I miljørisikovurderinga er det inkludert tiltak som skal redusere dei kartlagte miljørisikoane. Utover krav i forskrifter og vegnormalar har vi stilt følgjande miljøkrav i driftskontrakten:

- Krav om 80 % sorteringsgrad for produksjonsavfall (C2 30.3)
- Alle større maskiner skal vere utstyrt med eigna absorpsjonsmiddel, slik at trafikkfarleg søl som oljelekkasjar og liknande kan samlast opp umiddelbart (C2 30.9)
- Krav om ombruk eller materialgjenvinning av materialar dersom det er praktisk mogleg, og det kan dokumenterast at dei er fri for miljøgifter (C2 30.5)
- Rapportering på utsette og innsamla brøytestikk og merkestikk til ombruk, og kva som er levert til gjenvinning. (C2 30.9)
- Bruk av magnesiumklorid for å redusere luftforureining på utsatte strekningar på tidlegare tidspunkt enn det som er forskriftsfesta (D2 ID7.6b)
- Strøsand skal vere vaska for å redusere potensialet for luftforureining (30.8.2)
- Krav om bruk av miljøleiingssystem for verksemda (C2 30.6)

I konkurransegrunnlaget er det elles inkludert tildelingskriterium på driftsopplegget, der det blant anna vil bli lagt vekt på følgande ved evalueringa: Planlegging og gjennomføring av vinterdrifta, optimalisering av parallelle aktivitetar knytt til vinterdrift og innovative løysingar knytt til inspeksjon og utførsle av faktisk arbeid. Eventuelle miljøgevinstar frå betre driftsplanlegging kjem i tillegg til dei bindande klima- og miljøkrava.

Oppdragsgjevar legg som nemnt i tillegg til rette for særskilt avtalte innovasjons- og forbetringstiltak. Denne ordninga kan nyttast når teknologien utviklar seg i kontraktsperioden, men den er ikkje rekna inn i den garanterte klima- og miljøeffekten av krava.

5.4 Tildelingskriterium for klima og miljø

I tillegg til dei bindande klima- og miljøkrava nyttar oppdragsgjevar eit tildelingskriterium for klima og miljø vekta 10 prosent. Kriteriet skal premiere konkrete og forpliktande innfasing av utsleppsfrie maskiner og køyretøy utover minimumskrava i konkurransegrunnlaget. Oppfylling av minimumskrava gir ikkje i seg sjølv utteljing.

Det blir særleg lagt vekt på omfanget av innfasinga, tidspunkt for innfasing og planen si gjennomførbarheit. Leverandøren skal beskrive ein plan for innfasing av utsleppsfrie maskiner og køyretøy utover minimumskrava i konkurransegrunnlaget. I planen skal leverandøren mellom anna gjere greie for leveringstider, infrastruktur for lading eller fylling av gass og eventuell etablering av eigne ladarar eller fyllestasjonar.

Tiltak knytte til vinterdrift og vinterberedskap blir ikkje evaluerte under kriteriet. Denne avgrensinga må sjåast i samanheng med beredskapsvurderinga i punkt 8.

6. Oppfølging og reaksjonar

Kontrollen er støtta av krav om mellom anna miljøleiingssystem, leverandørrevisjon og innsyn, månadleg rapportering av drivstoff- og energiforbruk i HMSREG, EPD og materialmengder, registrering av maskiner i Maskinregisteret og lade- og beredskapslogistikk i vinterplanen, jf. C2 punkt 10.3, 10.7.3, 30.8, 30.11 og 30.11.3.

Krava er utforma slik at oppfyllinga kan kontrollerast gjennom dokumentasjon, rapportering, innsyn i driftsinformasjonssystem, stikkprøvar og annan kontraktsoppfølging. Entreprenøren skal dokumentere køyretøy, energibruk, materialdata og andre avtalte miljøprestasjonar.

Manglande oppfylling får kontraktsmessige konsekvensar. Dokumenterte manglar knytte til administrasjon, resultat, tilstand eller funksjon kan gi trekk etter kap. C2, pkt. 25.1. Dersom maskinar, køyretøy eller anna utstyr som er oppført i ressursplanen og forplikta til kontrakten, ikkje er tilgjengeleg, kan det ileggjast dagbøter, jf. kap. C2 pkt. 25.2. Ved brot på føresegner om ytre miljø kan byggherren stanse arbeid, setje kort frist for retting, gjennomføre tiltak for entreprenøren si rekning og nytte andre mislighaldsreaksjonar etter kap. C2 pkt. 25.3.

7. Krav kombinert med tildelingskriterium gir betre effekt

Oppdragsgjevar vurderer at klima- og miljøomsyna i denne anskaffinga blir best ivaretekne gjennom ein kombinasjon av bindande klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen og eit supplerande tildelingskriterium vekta 10 prosent. Vurderinga er gjort med utgangspunkt i anskaffingslova § 5b. Krava sikrar den kontraktsfesta hovudeffekten, medan tildelingskriteriet premierer dokumenterbar meirverdi utover minimumskrava.

Vurderinga byggjer på følgjande:

- Krava er retta mot dei identifiserte hovudkjeldene til utslepp og miljørisiko i den konkrete kontrakten.
- Marknadsdialog og intern fagkompetanse er nytta til å fastsetje nivå som er ambisiøse, funksjonelt eigna og realistiske å levere.
- Alle leverandørar må oppfylle same minsteyting, uavhengig av kva tilbod som vinn konkurransen. Klima- og miljøeffekten av minimumskrava er dermed kontraktsfesta og kan ikkje falle bort som følgje av poeng- og prisavveginga i evalueringa. Tildelingskriteriet kjem i tillegg og premierer tiltak utover dette nivået.
- Opptrappingsplanen gjer krava leverbare for heile marknaden og sikrar samtidig bindande innfasing av fossilfrie løysingar.
- Dokumentasjons-, rapporterings- og sanksjonsreglane gjer det mogleg å kontrollere oppfyllinga og reagere ved avvik.

Kravmodellen fastset eit bindande nivå for dei identifiserte hovudkjeldene til utslepp som alle moglege vinnarar må oppfylle. Opptrappinga sikrar at nivået kan leverast av den relevante marknaden, og at hovudeffekten blir realisert uavhengig av resultatet av tilbodsevalueringa. Tildelingskriteriet på 10 prosent gir samtidig konkurranse om tidlegare innfasing av utsleppsfrie maskinar og køyretøy og andre konkrete

miljøforbetringar utover minimumskrava. På denne bakgrunnen vurderer oppdragsgjevar at den samla og kontraktsfesta effekten av krava, kombinert med eit målretta tildelingskriterium på 10 prosent, er betre enn den meir usikre og relative effekten av eit klima- og miljøkriterium vekta 30 prosent åleine.

Oppdragsgjevar har stilt strenge, målretta krav for å redusere klima- og miljøverknadane frå driftskontrakten, basert på våre erfaringar og vår kjennskap til kva som er realistisk å levere i marknaden. Hovudtyngda av tiltaka er retta mot direkte utslepp frå køyretøy og maskinar fordi dette er dei største kjeldene til klimagassutslepp. Krava er differensiert med omsyn til ulik grad av risiko knytt til teknisk modenskap og målkonfliktar knytt til spesielt beredskap.

Ordninga for innovasjons- og forbetringstiltak kan gi ytterlegare dokumenterbar effekt utover både minimumskrava og dei tiltaka som blir bindande gjennom tilbodet. Denne moglege tilleggseffekten er ikkje lagd til grunn for konklusjonen om at kombinasjonen av krav og tildelingskriterium gir betre effekt.

8. Beredskap ved vinterdrift

Anskaffingslova § 5b tredje ledd opnar for unntak når klima- og miljøforpliktingane går ut over vesentlege interesser innanfor helse, sikkerheit eller beredskap. Beredskapsvurderinga gjeld avgrensinga av fossilfri energibruk for brøyting og salting av køyreveg til 10 prosent i driftsår 2 og 20 prosent i driftsår 3. Ho ligg òg til grunn for at tiltak knytte til vinterdrift og vinterberedskap ikkje blir evaluerte under tildelingskriteriet. Beredskapsvurderinga er ikkje åleine grunnlaget for å nytte eit kriterium med 10 prosent vekt i staden for 30 prosent.

Vestland fylkeskommune har utarbeida ein beredskapsplan for avdeling for infrastruktur og veg. Planen inkluderer sårbarheitsvurdering av overgang til elektriske køyretøy:

> «Ved normalsituasjon utan større hendingar og langvarige straumbrot vil det vere mogleg å ivareta drift, vedlikehalds- og beredskapsoppgåvene på fylkesvegnettet med elektriske køyretøy.
>
> Ved langvarig straumbrot vil det bli store utfordringar med driftsberedskapen på fylkesvegnettet. Det er derfor behov for ein del køyretøy på konvensjonelt drivstoff men som likevel tilfredsstiller minimumskrava til lastebil (N2 og N3), som er Euro VI-motor.
>
> Vi har ei målsetting om at fylkesvegnettet skal vere opent og trygt å ferdast på. Ved langvarig og totalt utfall av straum i det ordinære nettet har vi mange funksjonar som må ivaretakast av oss og driftsentreprenør på heile fylkesvegnettet.»

Langvarig bortfall av straum representerer ein kritisk risiko for nødetatane sin framkomst på fylkesvegnettet. Ved høg elektrifisering av drifts- og beredskapsressursar vil manglande tilgang på energi kunne medføre redusert eller bortfall av brøyting, rydding og beredskapstiltak.

Konsekvensen er at nødetatar som ambulanse, brannvesen og politi får dårlegare responstid eller i verste fall ikkje kjem fram til innsatsstaden. Dette kan føre til at hendingar utviklar seg og får større omfang enn elles, og inneber ein direkte risiko for liv

og helse i befolkninga. Framkomst for nødetatar er ein kritisk samfunnsfunksjon og må oppretthaldast også ved bortfall av straum.

Haukeland Universitetssjukehus ligg midt i kontraktsområdet og vil bli påverka av eventuelle forseinkingar i vinterdrift. Dette får ringverknadar langt utover kontraktsområdet då pasientar frå heile fylket blir transportert til Haukeland med ambulanse.

9. Kunnskapsgrunnlaget

Oppdragsgjevar vurderer at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkeleg til å konkludere med at dei bindande klima- og miljøkrava, kombinerte med eit klima- og miljøkriterium vekta 10 prosent, vil gi betre klima- og miljøeffekt enn eit klima- og miljøkriterium vekta 30 prosent åleine.

Vi har vurdert kva som er dei største kjeldene til negative klima- og miljøverknadar i anskaffinga, basert på erfaringar frå tidlegare kontrakt og andre driftskontraktar i Vestland fylkeskommune, i tillegg til prosjektspesifikke miljørisikovurderingar.

I forkant av utlysing har fylkeskommunen gjort marknadsundersøking for å finne ut kva løysingar som er mogleg å levere. Spørsmål i marknadsundersøkinga er sendt til dei største entreprenørane på Vestlandet og til ulike bransjeorganisasjonar. Vi har til dømes etterspurt kva type køyretøy og maskinar som leverast med fossilfri teknologi, kva som kan leverast frå kontraktstart og kva som eventuelt kan inkluderast i ein opptrappingsmodell over nokre år. Vi har i tillegg tatt kontakt med ulike leverandørar for å få informasjon om leveringstid på ulike køyretøy og maskinar.

10. Konklusjon

Vestland fylkeskommune har identifisert dei vesentlege klima- og miljøverknadene frå anskaffinga og fastsett bindande krav retta mot dei største utsleppskjeldene og miljørisikoane. Krava byggjer på prosjektspesifikk kartlegging, erfaring frå driftskontraktar, intern fagkompetanse og marknadsdialog med entreprenørar, bransjeorganisasjonar og leverandørar. Opptrappingsplan, dokumentasjonskrav, kontraktsoppfølging og kontraktsfesta reaksjonar skal sikre at minimumsnivået blir gjennomført. Tildelingskriteriet på 10 prosent skal i tillegg premiere konkrete og forpliktande klima- og miljøforbetringar utover minimumskrava.

På bakgrunn av den samla vurderinga meiner Vestland fylkeskommune at klima- og miljøkrava i konkurransegrunnlaget, kombinerte med eit målretta tildelingskriterium vekta 10 prosent, gir ein bindande, kontrollerbar og meir føreseieleg effekt enn det som realistisk kan sikrast gjennom eit klima- og miljøkriterium vekta 30 prosent åleine. For vinterdrift er delen fossilfri energi avgrensa, og vinterdrift og vinterberedskap er haldne utanfor tildelingskriteriet, for å ivareta vesentlege beredskapsinteresser knytte til nødetatane si framkomst og tryggleiken på fylkesvegnettet ved langvarig straumbrot. Vilkåra i anskaffingslova § 5b er etter dette vurderte som oppfylte.