

Miljøkrav

i kommunale anlægsopgaver på vejområdet

Asfaltbranchen halter bagefter, når det kommer til at belyse miljøpåvirkning ved asfaltproduktion. En tydeliggørelse af branchens miljøpåvirkning vil kunne hjælpe offentlige kunder med at stille konkrete miljøkrav i udbud og træffe et grønnere valg, når der skal lægges nye belægninger på landets veje. Miljøvaredeklarationer kunne være et godt sted at starte.



AF SUSANNE
CARLSEN
NCC Industry A/S
suscar@ncc.dk

Som private forbrugere har vi efterhånden lært, hvad vi skal kigge efter for at vælge de sundeste og mest miljøvenlige varer. Det skyldes de velkendte produktmærkningsordninger som fx svane- og økologimærket. På produkter med diverse mærkningsordninger er der allerede foretaget en vurdering for os omkring forbrugernes bedste valg inden for fx miljø, sundhed og dyrevelfærd.

Bygge- og anlægsbranchen er også ved at komme med på vognen gennem fx miljømærker på byggematerialer og miljøvaredeklarationer og sågar miljøcertificeringer af hele byggerier.

På vejområdet er der endnu ikke meget at komme efter, da der ikke findes miljømærkede asfaltprodukter. Alle danske asfaltproducenter, der er organiseret i Asfaltindustrien, er miljøcertificeret efter ISO 14001, så dette krav kan næppe udgøre et parameter til differentiering mellem asfaltleverandører. Det medfører, at der i de danske kommuner tænkes kreativt, når det handler om udbud i forbindelse med renoveringer og anlæggelse af veje, herunder indkøb af asfalt.

De fleste udbud indeholder velkendte krav til sociale værdier, såsom krav til elever, medarbejdere på særlige vilkår og/eller ligestilling og integration samt krav om fremsendelse af politikker på arbejdsområdet.


På miljøområdet er der eksempler på krav til an-

vendelse af støjsvage maskiner og grænseværdier for vibrationer samt krav om sikring mod forurening af jord, grundvand og vandløb/søer. Kravene er dermed klassiske miljøvilkår, der er møntet på driften af arbejdsområdet. Men der er endnu langt imellem krav, der berører miljøvenligere produkter eller produktionsmetoder. Hele processen omkring materialernes oprindelse, energiforbruget i produktionsprocessen samt logistikken og energiforbruget i vejkonstruktionen indgår derfor sjældent som parametre til bedømmelse af de indhentedede tilbud.

Kan miljøkrav i udbud medvirke til flere grønne indkøb?

Dog ses det nu, at nogle kommuner er blevet mere konkrete i deres miljøkrav ved at gøre genbrugsprocenter i asfalten eller transportafstande fra produktion til udlægningsstedet til tildelingskriterier i konkrete udbud. Herved indgår miljøpåvirkningen som et styrende krav, og det bliver ikke udelukkende billigste pris på opgaven, der afgør leverandøren af ydelsen. Hvis det med disse krav er muligt at differentiere mellem asfaltproducenterne, giver de god mening, da fx mængden af genbrugstilsætning i asfaltproduktionen har direkte indflydelse på indvinning og transport af lokale og importerede jomfruelige råvarer og raffinering af ny bitumen til asfaltproduktion.

Det generelle indtryk er, at kommunerne har prø-



vet sig lidt frem ved indkøb på vejområdet, og at de har savnet en vejledning over de relevante grønne krav, der kan stilles i forbindelse med udbud af reovering og anlæg af veje. Det er uklart, hvorvidt regeringens nyligt lancerede strategi for "Grønne indkøb for en grøn fremtid" og den kommende nye "Strategi for Bæredygtigt byggeri" kan bidrage til grønnere indkøb på vejområdet. Strategier skal følges op af konkrete handlinger, som det er uklart, om regeringen udstikker.

Miljøvaredeklarationer er et godt udgangspunkt

Asfaltproducenterne, som er organiseret i Asfaltindustrien, arbejder i øjeblikket på at få udarbejdet miljøvaredeklarationer på forskellige asfaltprodukter, som fastlægger en CO₂-udledning pr. tons produceret asfalt. Den første er allerede publiceret.

Miljøvaredeklarationen er et godt sted at starte, men den beregnede CO₂-udledning løser nok ikke alle vores problemer. Selvom den bagvedliggende standard fastlægger afgrænsningen for beregning af miljøpåvirkningen, vil nye spørgsmål nok opstå: Hvilket mål for CO₂-udledninger skal der være for asfalt? Skal hele projektet med klargøringen af underlaget, asfaltproduktion, udlægning, opmærkning og skiltningen medregnes, eller er det tilstrækkeligt med en vurdering af asfaltproduktionens miljøpåvirkning? Skal der måske overvejes levetidsbetragtninger, der kan retfærdiggøre asfaltbelægninger med en højere CO₂-udledning?

I NCC's asfaltdivision glæder man sig over, at verificerede miljøvaredeklarationer for asfaltprodukter er lige på trapperne. Faktisk har NCC allerede en certificeret proces for udarbejdelse af miljøvaredeklarationer samt et fungerende CO₂-beregningssværktøj, som viser den faktiske procentvise CO₂-reduktion, man opnår ved at vælge et mere miljøvenligt asfaltprodukt frem for en traditionel asfalt. Tallene bygger på en række faktorer under fremstillingen af asfalt, såsom mængden af genbrugsasfalt, energiforbrug, brændstoftype og produktionstemperatur. De samme faktorer som skal anvendes ved udarbejdelsen af miljøvaredeklarationer.

Vi er godt på vej

Bygherre skal dog stadig bare huske på, at miljøvaredeklarationen netop kun er en deklARATION for produktets miljøpåvirkning. Der er ikke tale om en miljømærkeordning, ligesom miljøvaredeklarationen kun dækker et lille delelement af den samlede anlægsproces. Men vi er godt på vej til at tale samme sprog og skabe et værktøj, som kan inddrage miljøpåvirkningen fra asfaltproduktion - også i kommunale anlægsarbejder. Næste skridt kunne være at få fokus på, hvordan økosystemer og biodiversitet styrkes langs vejanlæggene. ●