



Statens vegvesen

Notat

Saksbehandler: Kåre Rolandsen
Vår dato: 01.09.2026
Vår referanse: 26/246746-3

11 Begrunnelse for bruk av unntaksbestemmelsen i anskaffelsesforskriften § 7-9 (4) – E136 Busslommer Volsdalen/Color Line

Innledning

Anskaffelsesforskriften (FOA) §7-9 (2) stiller krav om at klima- og miljøtiltak skal vektes med 30% i anskaffelsen. Etter forskriftens § 7-9 (4), kan imidlertid tildelingskriterier erstattes med klima- og miljøkrav i kravspesifikasjon dersom det er klart at dette gir en bedre klima- og miljøeffekt. Etter (5) kan man unnta å stille krav eller kriterier hvis klimaavtrykk og miljøbelastning er uvesentlig etter anskaffelsens art.

Dette notatet er en begrunnelse og redegjørelse for, at det er klart at kravene som er satt i kontrakten vil gi en bedre klima- og miljøeffekt, sammenlignet med hva det er realistisk å kunne oppnå, ved å kun stille krav til produktleveranser.

Prosjektinformasjon

Som en del av Bypakke Ålesund skal Statens vegvesen etablere busslommer langs E136 nær Ålesund sentrum. Den vestgående busslommene blir plassert på rampen til Ellingsøyntunnelen i Volsdalsvågen, og den østgående ved Color Line stadion og Sparebanken Møre Arena. Tiltaket skal bidra til et mer effektivt og tilgjengelig kollektivtilbud i området.

Prosjektets klima- og miljøpåvirkning

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

Det de største utslippskildene i prosjektet er:

- Betong
- Armeringsstål
- Asfalt
- Direkte utslipp fra maskiner

Største påvirkning på ytre miljø er prosjektets byggematerialer og massehåndtering, og det stilles derfor krav til materialer.

Klimagassutslipp fra materialproduksjon

Betong

Lavkarbonbetong klasse B er i nesten alle tilfeller blitt bransjestandard for bestilling av betong og er krav iht. håndbok. Responsen fra markedet er at området kan levere på et krav om lavkarbonbetong klasse A og det stilles krav til dette for all konstruksjonsbetong.

Følgende krav settes:

Fasthetsklasse B35: 208 kg CO₂e pr. m³

Fasthetsklasse B45: 224 kg CO₂e pr. m³

Armeringsstål

I kontraktsmalene til Vegvesenet ligger krav til utslippsfaktor for armeringsstål på 600 kg CO₂e per tonn armeringsstål. Standardutslippsfaktor for armering i VegLCA er 566,3 kg CO₂e/tonn knyttet til livsløpsmodul A1-A3, i tillegg kommer utslipp knyttet til A4 (VegLCA har lagt opp til 1500 km). Flere nye kontrakter i Vegvesenet har satt dette kravet til 450 kg CO₂e per tonn armeringsstål for A1-A4 og Statens vegvesen setter dette som krav i denne kontrakten.

Det er i all hovedsak tre tilgjengelige leverandører på markedet. Disse har sine EPD'er liggende på EPD Norge. Kravet er satt så lavt som mulig for at alle kan kunne levere på det. Data er basert på generelle EPD-er tilgjengelig på EPD Norge, hvor det er justert for A4 for å få den prosjektspesifikke avstanden til prosjektet.

Asfalt

Ved å stille krav til maksimal utslippsfaktor, står leverandørene fritt til å velge den beste kombinasjonen av klimagassreduserende tiltak for å oppnå kravet samtidig som asfalten fortsatt tilfredsstiller kvalitetskravene. Det er foretatt en gjennomgang av alle EPD-er levert inn på kontrakter på Utbyggings- og driftsprosjekter for å få oversikt over hva utslippet i området ligger på.

Det stilles også krav til at all freseasfalt og oppgravd asfalt skal returneres til gjenbruk inn i ny varm asfalt. Dette bidrar til å oppnå høyest muligst gjenvinning av bitumen som er den mest klimagassintensive råvaren i asfaltproduksjon. I tillegg unngås ytterligere uttak av jomfruelige masser.

Direkte klimagassutslipp for maskinpark og arealbeslag

Det er svært begrenset riggareal og tilgang til strøm i anleggsområdet. Anlegget er også plassert på hver sin side av en svært høyt trafikkert Europaveg. Det vil ikke være anledning til å stille areal til lading, og det er heller ikke tilgjengelig 400V før prosjektet selv graver dette frem i forbindelse med veglysanlegget. Massetransport ut av anlegget vil hovedsakelig være til deponi svært langt unna (forurensa masser).

Siden prosjektet i sin art er så lite, og med de begrunnelse som er brukt over, stilles det ikke miljøkrav til maskiner, annet enn det som følger av Statens vegvesen standard kontraktsmal, slik som at maskiner skal være EURO 6 eller STEG 5.

Følgende krav gjelder for graving og massetransport:

All flytting av masser skal være med maskiner som tilfredsstillers EURO 6 eller STEG 5.

Konklusjon

Prosjektet har utarbeidet et konkurransegrunnlag som inkluderer flere klima- og miljøkrav ut over krav i gjeldende lovverk og utover hva som er bransjestandard. De kravene vi har stilt for klima er etter vår vurdering det beste markedet kan tilby. Miljøkravene sikrer at vi oppnår Statens vegvesens miljø- og bærekraftsmål.

På bakgrunn av ovennevnte redegjørelse anser vi det som klart, at kravene satt til klima og miljø i konkurransegrunnlaget vil gi en bedre effekt, enn hva det vil være realistisk å oppnå ved å vekte klima- og miljø med minst 30% i tildelingskriteriene.

Vilkårene i anskaffelsesforskriften § 7-9 (4) anses derfor å være oppfylt. Vi vurderer det likevel som hensiktsmessig å ta med noen tildelingskriterier som omhandler klima- og miljø, for å stimulere markedet til å tilby ytterligere klima og miljøtiltak ut over konkurransegrunnlagets minimumskrav.