



POTENSIAL FOR NÆRINGSUTVIKLING

MER AMBISIØSE KLIMAKRAV TIL ANLEGGSTRANSJEN

April 2022



vital infrastruktur arena

Oppdragsgiver	Vital infrastruktur arena
Oppdragsgivers kontaktperson	Helen Roth
Rådgiver	Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika Multiconsult AS, Nedre Skøyen vei 2, 0276 Oslo
Oppdragsleder	Ketil Søyland
Fagansvarlig	Ketil Søyland
Andre nøkkelpersoner	Nora O. Schjoldager, Kjersti Kvalheim Dunham, Elisabeth Hofgaard Lycke, Heikki Eidsvoll Holmås, Elsa M. Buvik, Christopher Garman og Janicke Garman.
Illustrasjoner	Torgeir Ketilsønn Kjevik, @Torgs.Art, Arkitektstudent NTNU.
Oppdragsnummer	5200754

SAMMENDRAG

Denne rapporten er utarbeidet i et samarbeid mellom Multiconsult og Norconsult, på oppdrag fra VIA – Vital Infrastruktur Arena. Rapporten synliggjør potensialet for næringsutvikling i Norge, som følge at det stilles mer ambisiøse klimakrav til anleggsbransjen.

Anleggsbransjen bidrar til betydelige klimagassutslipp. Disse utslippene er fordelt mellom utslipp på anleggsplass (direkte) og utslipp i leverandørkjeden (indirekte). Uansett hvor utslippene skjer er påvirkningen på global oppvarming lik. Derfor bør alle utslipp reduseres uavhengig av opprinnelse. Mesteparten av anleggsbransjens klimagassutslipp er indirekte og stammer fra leverandørkjeden. Den er fordelt på mange sektorer, som eksempelvis industri og transport. Byggherrene i anleggsbransjen er premissgiver for hvilke klimakrav de forskjellige sektorene må levere på. Gjennom strengere klimakrav, kan anleggsbransjens byggherrer påvirke en stor del av klimagassutslippene i disse sektorene.

Bygg og anlegg er den kategorien hvor statlig forvaltning kjøper mest varer og tjenester. **Offentlig innkjøpsmakt er stor og påvirker over 50% av det norske anleggsmarkedet direkte.** Denne innkjøpsmakten må forvaltes best mulig for å stimulere anleggsbransjen til å utvikle seg i en grønnere retning. De bedriftene som best oppfyller det offentliges strengere krav, vil ha størst **potensial for næringsutvikling.**

Offentlige anskaffelser må endre fokus fra kun «mer vei for pengene» som tidligere har vært rådende forståelse, til «bedre og grønnere infrastruktur for pengene». I dag gjennomføres i hovedsak tiltak for klimagassreduksjoner (og andre miljøtiltak), dersom de samtidig er kostnadsbesparende. For å tilrettelegge for grønn utvikling, må det stilles dynamiske og funksjonsbaserte krav til klimagassutslipp, materialer og løsninger i anleggsprosjektene.

Kravene til klimagassreduksjon må forankres politisk ved at vedtak til nye prosjekter gis en ramme på maksimalt klimagassutslipp med tilhørende kostnadsramme. Departementene må i tildelingsbrev til sine etater og gjennom eierstyring til offentlige selskaper gi klare krav til både direkte og indirekte utslipp.

D01	2022-04-06	Endelig versjon	Nora Schjoldager og Ketil Søyland	Heikki Holmås og Kjersti Dunham	Ketil Søyland
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

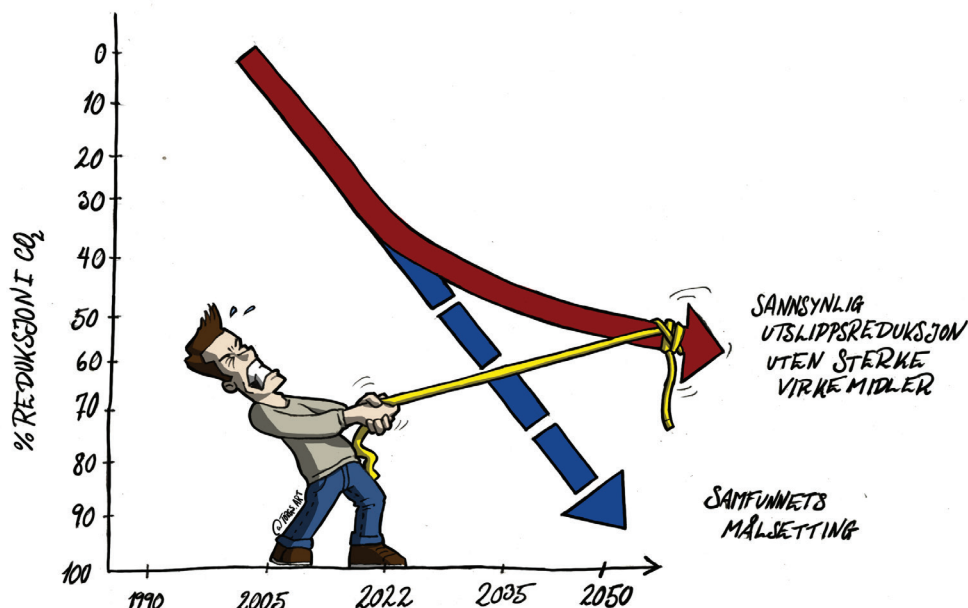
Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

ANBEFALINGER

Anleggsbransjen ønsker å redusere sine klimagassutslipp og bidra til at samfunnet når sine klimagassforpliktelser iht. Parisavtalen. Prioritering blir viktig, da de nødvendige tiltakene for å oppnå dette vil utfordre kostnadsnivået i bransjen og prosjektene spesielt. Det er viktig at rammebetingelser justeres for at enkeltbedrifter i større grad kan bidra til at Norge når sin målsetting om minimum 55% reduksjon av klimagassutslipp innen 2030, som formulert i Hurdalsplattformen.

For at Norge skal nå dette målet, må anleggsbransjens utslipp reduseres tilsvarende. Listen under oppsummerer anbefalte tiltak som er nødvendig for at bransjen kan ta sin del av utslippskuttene:

- 1. Direkte og indirekte utslipp i anleggsbransjen må likestilles.** Store offentlige infrastruktureiere og foretak med stor anleggsvirksomhet må gjennom **tildelingsbrev og eierstyring** få mål om reduksjon av både direkte og indirekte klimagassutslipp. Slike mål vil lette implementeringen av krav inn i offentlige anskaffelser.
- 2. Håndbøker og regelverk må gjennomgås med sikte på** å utforme mer funksjonsbaserte krav, som bidrar til å utnytte teknologisk utvikling og ta i bruk de mest klimaoptimale løsningene i markedet.
- 3. Kontrakter må være mer dynamiske** for raskere å kunne utnytte bransjens kunnskap og innovasjonsevne, og ikke låse prosjekter til utdaterte løsninger, materialer og metoder.
- 4. Kostnadsrammer ved politiske beslutninger** for porteføljer av prosjekter **må følges av tilhørende klimagassrammer.** Rammene må senere brytes ned på prosjektnivå.
- 5. Bransjen må redusere sine naturinngrep og ha som ambisjon å være naturnøytral.** Naturarealer som berøres bør erstattes ved å frigjøre, restaurere eller utvikle annet tilsvarende areal, i eller utenfor anlegget.
- 6. Kost/nytte-vurderinger må ligge til grunn ved valg av løsninger, materialer og metoder** for å være ressurseffektive. Klimagassreducerende tiltak som koster mindre enn 1000 kr/tonn CO₂e må gjennomføres, om praktisk mulig. Finansdepartementets CO₂e-kostnader for 1,5-gradersmålet må legges til grunn ved infrastrukturinvesteringer.
- 7. Ombrukskartlegging må gjennomføres i alle prosjekter for å øke graden av ombruk i anleggsbransjen.** Elementer som har akseptabel restlevetid må vurderes for ombruk i alle prosjekter med utbyggingskostnad over 50 mill kr.
- 8. Risiko ved utvikling og utprøving av nye løsninger/metoder for å redusere klimagassutslipp, må fordeles fornuftig.** Økt risiko bør kompenseres.



INNHOOLD

1	BAKGRUNN OG RAMMEBETINGELSER	S. 5
	1.1 Innledning	S. 5
	1.2 Målkonflikt i bygg- og anleggsprosjekter	S. 5
2	OFFENTLIGE KRAV OG BRANSJENS POTENSIAL	S. 7
	2.1 Strengere klimakrav - stort potensial	S. 7
	2.2 Mulig næringsutvikling - utvikle og bevare norske arbeidsplasser	S. 11
	2.3 Det offentliges bestillermakt - over 50% av anleggsbransjen	S. 14
	2.4 Gode forutsetninger for mange nye arbeidsplasser	S. 18
3	ANBEFALINGER	S. 19

1 BAKGRUNN OG RAMMEBETINGELSER

1.1 INNLEDNING

Denne rapporten er utarbeidet i et samarbeid mellom Multiconsult og Norconsult, på oppdrag fra VIA – Vital infrastruktur arena. Vital infrastruktur arena (VIA) er en klynge for sikker, smart og bærekraftig utvikling av veier, tunneler, broer og bane som skal gi økt sikkerhet og færre ulykker. Klyngen skal styrke medlemmenes muligheter for kommersialisering av ny teknologi og nye løsninger. Denne rapporten retter seg i hovedsak mot anleggsbransjen og utbygging av tyngre infrastruktur som veg, bane mm., som er finansiert av offentlige midler.

VIA's ambisjon er å bygge et økosystem som legger til rette for samarbeid og innovasjon på tvers av virksomheter og som gir grobunn for ny innovasjon, forskning og utvikling. VIA har også som mandat å jobbe for bedre rammebetingelser for sine medlemmer.

Eksempler og uttalelser i rapporten er i stor grad basert på erfaring gjort av Multiconsult og Norconsult som med sine mange tusen ingeniører, arkitekter og planleggere daglig leverer rådgivningstjenester til både offentlige og private kunder.

Bestillingen fra VIA:

- Beskrive potensialet for klimagassreduksjoner som ligger i å stille tøffere klimakrav i statsbudsjettet neste år og årene framover.
- Synliggjøre næringsutviklingspotensialet for norske virksomheter ved at det stilles tøffere klimakrav.
- Hvordan krav kan utformes i tildelingsbrevet til etatene for å utløse klimakutt og grønn næringsutvikling hos norske leverandører.

Rapporten er ment for å bidra inn i den politiske debatten, i det en ny regjering har utarbeidet sin plattform for sitt arbeid de neste 4 årene. Formålet med rapporten er å vise hvordan anleggsbransjen med strengere klimakrav fra det offentlige kan bidra til å oppnå følgende klimamål:

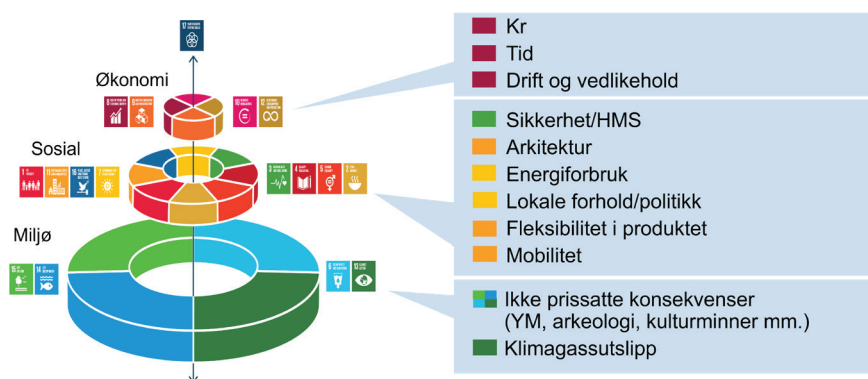
1. Delta i den internasjonale dugnaden for å redusere global oppvarming på verdensbasis, også utover Norges formelle forpliktelser.
2. Redusere Norges klimagassutslipp og oppfylle Norges forpliktelser iht. Parisavtalen.

Illustrasjoner og forside er tegnet av Torgeir Ketilsønn Kjevik

1.2 MÅLKONFLIKT I BYGG- OG ANLEGGSPROSJEKTER

I det enkelte bygg- og anleggsprosjekt er det mange mål som må veies mot hverandre. Noen av målene er lovpålagte, og må tilfredstilles uansett. Andre er prosjektspesifikke eller inneholder elementer som ønskes gjennomført. For eksempel må krav til arkitektur, mobilitet og ytre miljø bli sett opp mot kostnad og teknisk kvalitet. Bransjen opplever at det i stor grad er økonomi som er den dominerende og avgjørende faktor i beslutningsprosesser, selv om andre mål kan være tydelig uttalt og beskrevet.

Spørsmål man bør stille seg er, hvilke mål skal veie tyngst? Hvordan vektetes de forskjellige målene mot hverandre? Er samfunnet/eiere villige til å betale for et mer bærekraftig prosjekt? Svarene på disse og andre tilsvarende spørsmål er avgjørende for hvilken effekt arbeid med bærekraftig utvikling får. Figuren (figur 1-1) under illustrerer noen typiske delmål i prosjekter, sortert etter FN's bærekraftsmål.



Figur 1-1 Eksempel på prosjektmål koblet til bærekraftsmålene. Innbyrdes vektlegging av bærekraftsmålene er illustrert ved modellen fra Carl Folke et al, Stockholm Resilience Centre, Stockholm University

SENTRALE BEGREPER

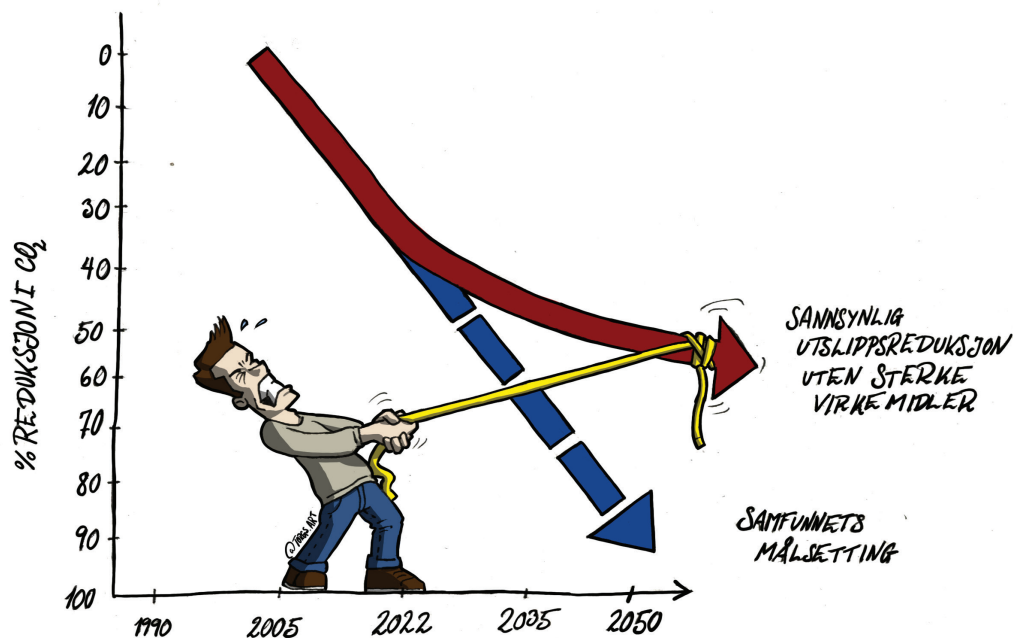
Tabell 1-1: Forklaring av sentrale begreper.

BEGREP	DEFINISJON
Direkte klimagassutslipp	Klimagassutslipp som skjer innenfor et avgrenset område som for eksempel en anleggs plass. I anleggsbransjen er dette som oftest knyttet til forbrenning av fossilt drivstoff.
Indirekte klimagassutslipp	Klimagassutslipp bundet i materialer og energi som transporteres inn til et avgrenset område som for eksempel en anleggs plass. Dette er livsløpsutslipp knyttet til produksjon og distribusjon av materialer og energi.
Norges direkte klimagassutslipp	Utslipp som genereres innenfor norske landegrenser (eller territorium) både innen kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor. Dette er utslippene som teller på Norges nasjonale klimagassregnskap og er dermed knyttet til Norges reduksjonsmål og forpliktelser.
Norges indirekte klimagassutslipp	Klimagassutslipp bundet i varer og tjenester som importeres til Norge. Dette teller på andre lands klimagassregnskap og dermed andre lands klimaforpliktelser. Men, Norge som innkjøper er med på å drive etterspørsel og påvirke produksjonsmetoden og dermed også utslippene bundet i importvarene.
CO₂	Karbondioksid er en kjemisk forbindelse. CO ₂ er en viktig del av det globale karbonkretsløpet, samt en naturlig bestanddel av atmosfæren. CO ₂ er en vesentlig drivhusgass (klimagass) som påvirker global oppvarming.
CO₂e	CO ₂ -ekvivalent er en enhet som brukes i klimagassregnskap. Enheten tilsvarer den effekten en gitt mengde klimagass (som regel kg eller tonn) har på den globale oppvarmingen over en gitt tidsperiode (som regel 100 år) relatert til CO ₂ sitt globale oppvarmingspotensial.
EPD	EPD (Environmental Product Declaration, miljøvaredeklarasjon) er et kortfattet tredjepartsverifisert dokument med transparent og sammenlignbar informasjon om produkters miljøprestasjon gjennom hele livssyklusen.

2 OFFENTLIGE KRAV OG BRANSJENS POTENSIAL

2.1 STRENGERE KLIMAKRAV - STORT POTENSIAL

Ved å redusere omfang, benytte klimasmarte materialvarianter og bedre masselogistikk har mange prosjekter oppnådd vesentlige kutt i sine direkte og indirekte klimagassutslipp. Samtidig har regelverket i samme periode gitt økte krav/sikkerhet til konstruksjoner, høyere fartsgrenser, osv. som har medført mer omfangsrike prosjekter. Dette har resultert i at prosjektene ikke har klart å redusere sine utslipp vesentlig de siste årene. I en rapport utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag for Statens vegvesen, Nye Veier og Bane NOR¹ underbygges dette. Her finner de kun 15% reduksjon i perioden 2005 til 2016. De beste prosjektene med høye ambisjoner har oppnådd noe mer. Vår erfaring er at prosjektene har gjort endringer innenfor områder som er «enkle» å endre og at de vanskeligste kuttene gjenstår. Figur 2-1 illustrerer dette ved at prosjektenes evne til videre utslippskutt flater ut om ikke nye offentlige krav og virkemidler kommer på plass.

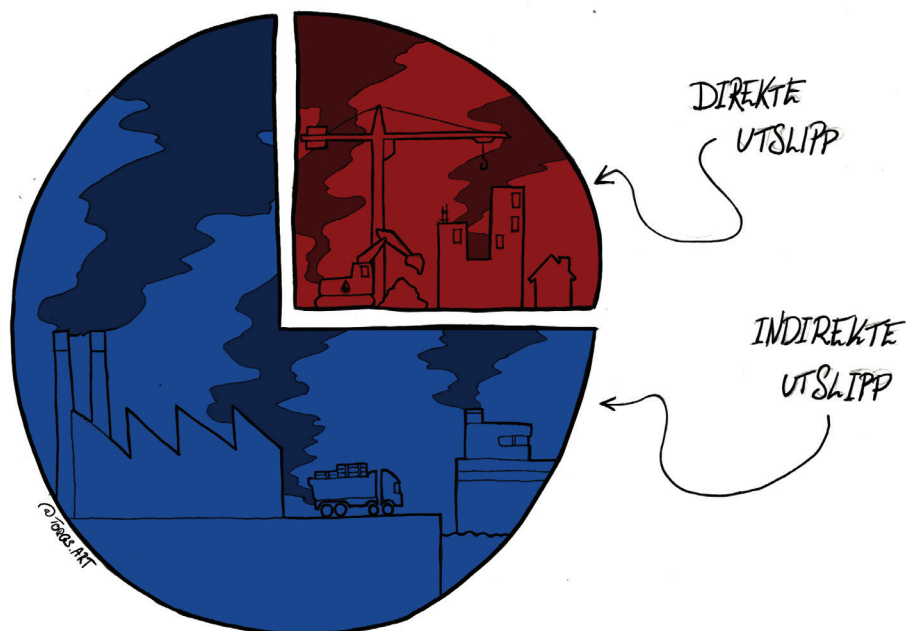


Figur 2-1 De vanskelige klimakuttene gjenstår. Virkemidler må på plass for at anleggsprosjektene skal bidra til samfunnets målsetting.

Rådgivere, entreprenører og leverandører ønsker å finne tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslippene fra prosjektene de gir bidrag til. Dette kan være enkeltstående tiltak eller tverrfaglige løsninger som alle i sum drar i riktig retning. Hvilket potensial og handlingsrom den enkelte aktør har, varierer og avhenger i stor grad av blant annet kontrakter, samarbeidsformer, risikobilde og størrelse på prosjekter.

Et klimagassbudsjett for et typisk anleggsprosjekt fordeler seg grovt sett på 25% direkte utslipp og 75% indirekte utslipp. Dette baserer seg på erfaring hos fagpersoner hos både Multiconsult og Norconsult, illustrert i figur 2-2. De indirekte utslippene fra materialene har sin opprinnelse enten i Norge eller utlandet. Noen fra kvotepliktig og andre fra ikke kvotepliktig sektor. Et klimagassbudsjett fra et anleggsprosjekt inneholder ikke data om hvor et materiale er produsert (Norge eller utlandet), men kan skille mellom direkte og indirekte klimagassutslipp for prosjektet.

¹ «Undersøkelse av klimagassutslipp ved infrastrukturbygging siden 2005», Asplan Viak aug. 2021, høringsutgave



Figur 2-2 Fordeling direkte og indirekte utslipp i et prosjekt.

Anleggsbransjen bidrar til et betydelig klimagassutslipp. Selv om deler av dette utslippet har sin opprinnelse i utlandet og ikke regnes inn på Norges forpliktelser iht. Parisavtalen, er det fremdeles et stort utslipp og alt utslipp må reduseres.

Nasjonal transportplan (NTP) har en ramme på ca. 1200 mrd. kr fordelt på årene 2022-2033, eller ca. 100 mrd. kr pr år. Størsteparten av disse midlene går til investeringer, resten til vedlikehold og rehabilitering innenfor samferdselssektoren.

I anleggsprosjekter er erfaringsmessig utslippsnivået på mellom 35-45 tonn CO₂e pr mill kr. Inkludert i dette er både direkte og indirekte utslipp, uavhengig av opprinnelse. Grovt regnet tilsvarer da NTP's årlige ramme på 100 mrd. kr ca. 3,5-4,5 mill. tonn CO₂e. I tillegg investeres det et betydelig antall mrd. kr til andre anleggsprosjekter innenfor VA, energi-produksjon/forsyning og annet. Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) har i sin siste «State of the Nation»-rapport (2021)², estimert at verdien av vedlikeholdsetterslepet for offentlige bygg og infrastruktur til ca. 3300 mrd. kr. Offentlige bygg utgjør ca. 300 mrd. av dette. Dersom man antar at denne oppgraderingen skjer over 20 år, ligger behovet for investeringer på ca.

165 mrd. kr årlig. Brukes de samme forutsetninger om klimagassutslipp pr. mill. kr investert, gir det ytterligere 6-7 mill. tonn CO₂e i årlige utslipp (uavhengig av opprinnelse), bare for å oppgradere eksisterende infrastruktur. Disse tallene indikerer at anleggsbransjen også i fremtiden vil ha stor aktivitet med potensielt store utslipp av klimagasser.

Statistikk fra SSB rapporterer ikke på klimagassutslipp fra anleggsbransjen direkte. Dette kommer frem i Miljødirektoratets rapport Klimakur 2030³, der potensialet for klimagassreduksjon er spesifisert for de enkelte sektorer som vegtransport, sjøfart, fiske, havbruk, annen transport, jordbruk, industri, petroleum og andre tiltak. Rapporten ser bare på tiltak innenfor ikke-kvotepliktig sektor. Utfordringen for anleggsbransjen er at dens aktiviteter sorterer under flere av disse kategoriene og kan ikke isoleres som en sektor.

²<https://rif.no/state-of-the-nation/>

³«Sammendrag Klimakur 2030» <https://www.miljodirektoratet.no/klimakur>

Bruk av fornybar energi i produksjon av materialer og kort reisevei til anleggsstedet gir som regel lavt klimagassutslipp pr produsert enhet, sammenlignet med alternativer der eksempelvis kullkraft benyttes. Eksempelvis har aluminium produsert i Asia en utslippsfaktor som er mer enn 4 ganger så høy som for norskprodusert aluminium. Legger man til effekt av lang transport og fabrikasjon ved bruk av ikke fornybar energi, blir ulempen ved å velge langreiste materialer og produkter større. Vi mener at det er et stort potensial for klimagassreduksjon, dersom materialer produsert med fornybar energi og lave transportutslipp til anleggsplassen «belønnes».

Prosjektene bør gis absolutte utslippskrav for alle utslipp, direkte og indirekte. Prosjekteiere bør måles mot og rapportere på et porteføljenivå som også leverer resultater iht. Norges forpliktelser satt i Parisavtalen.

Vi mener kravene som stilles til anleggsbransjen ikke bør måle hvert enkelt anlegg opp mot samfunnets forpliktelser iht. Parisavtalen. Noen anlegg vil ha et stort potensial for reduksjon og andre mindre, avhengig av muligheter for optimalisering, andel tunge byggematerialer, gjenbruk, korte/ lange transportavstander, klimatiske forhold og midlertidige tiltak som må på plass. Det er viktig å stimulere bransjens evne til å finne løsninger, materialer og helhetkonsepter. Eksempelvis kan nevnes Bærum ressursbank⁵, som har som intensjon å ta imot masser fra en rekke prosjekter. Her tilrettelegges det for mer optimal utnyttelse ved at prosjekter kan samarbeide om masser, både i tid, kvalitet og mengde.

Arealbeslag (midlertidig og permanent) i et anlegg gir også store bidrag til bransjens klimagassutslipp. Ved fjerning av naturlige områder skades ikke bare biomangfoldet, men naturens evne til å ta opp CO₂ fjernes. Nedbygging av myrområder frigjør også store mengder CO₂, som forsterker effekten av arealbeslag på klimagassregnskapet. Anleggsprosjekter og særlig infrastrukturprosjekter vil ofte medføre store arealbeslag og derfor også tilhørende klimagassutslipp.

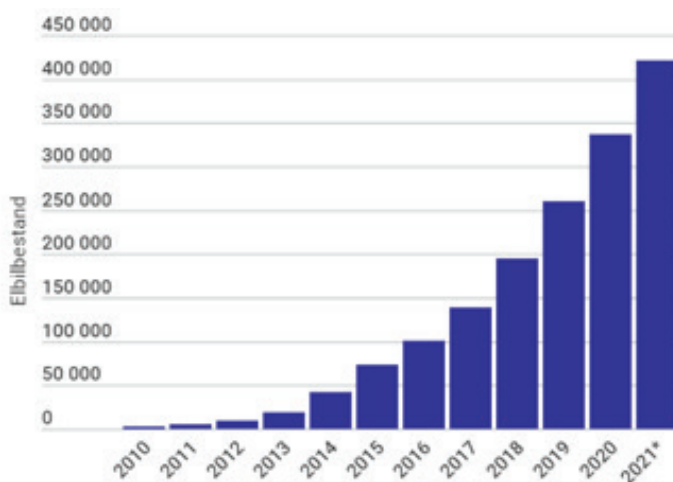
For å kunne ta ut potensialet gjennom elektrifisering av maskinparken, må byggherrene akseptere økte kostnader hos entreprenører og leverandører. Uten en slik aksept, vil elektrifiseringen kun bli gjort der kost/nytten er god.

Prosjektene direkte klimagassutslipp kan reduseres vesentlig, ved elektrifisering av anleggsmaskiner. De store entreprenørene i Norge skifter ut sin maskinpark ca hvert 5. år, i henhold til Nordea Finance - Equipment. Det ligger betydelige verdier i eksisterende maskinpark og investeringer i denne utskiftingen, som pågår kontinuerlig. Samtidig viser en statistikk fra Byggeindustrien at de 100 største entreprenørene i Norge har en fortjeneste på 4,4% i 2020⁴. 8 av 10 bedrifter har et snitt på 3,4%. Ved elektrifisering vil det kreves at entreprenørene forvalter både sine eksisterende fossildrevne maskiner, samtidig som de bygger opp en elektrisk maskinpark. Elektriske maskiner er pr. i dag også vesentlig dyrere i innkjøp. Maskingrossistenes forening anslår at forholdet er ca 2,5 ganger. Maskiner med lavt effektbehov elektrifiseres nå raskt, men det finnes ikke tilgjengelig utstyr eller teknologi til å elektrifisere de maskinene med størst utslipp og effektbehov. Det må derfor forventes at entreprenørene vil måtte opprettholde både fossile og elektriske drivlinjer i mange år. Det kan ikke forventes at entreprenørene vil ha løfteevne til å ta denne omstillingen innenfor eksisterende rammer.

⁴<https://www.bygg.no/100-storste/>

⁵<https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/samfunnsutvikling/om-baerum-ressursbank/>

Figur 2-3 viser utvikling av antall elbiler i Norge fra den spede start i 2010 og frem til i dag. Figuren er hentet fra Statistikk elbil - Norsk elbilforening⁶. Utviklingen har vært formidabel, særlig fordi teknologiutviklingen har gitt personkjøretøy som dekker behovet til en familie, varetransport og til og med taxier. Utviklingen har vært stimulert gjennom vesentlige bidrag fra det offentlige. Dette ved at elbiler har vært fritatt moms og bompenger, samt tillatt kjøring i kollektivfelt. Uten bruk av slike virkemidler, er det lite sannsynlig at teknologiutviklingen og elbilveksten hadde vært av en slik karakter. Til sammenligning vil hastigheten på elektrifisering av anleggsbransjen bli lav dersom entreprenører og leverandører skal ta denne ekstrakostnaden, innenfor sine eksisterende rammer.



Figur 2-3 Utvikling elbilbestand i Norge 2010-2021

Potensialet for utslippsreduksjoner er størst når alle aktører bidrar i alle prosjektets faser. Tabell 2-1 illustrerer dette. Tabellen er delt opp i planlegging/prosjektering, entreprenørarbeider og leverandørarbeider. Tabellen bryter opp arbeidene i løsningsvalg, materialvalg, anleggsteknikk, fremdrift, arealbeslag og mulig forskning/utvikling for å kunne identifisere hvor utslippsreduksjoner kan oppnås ved strengere krav.

Tabell 2-1 Potensial for utslippsreduksjoner ved strengere klimakrav.

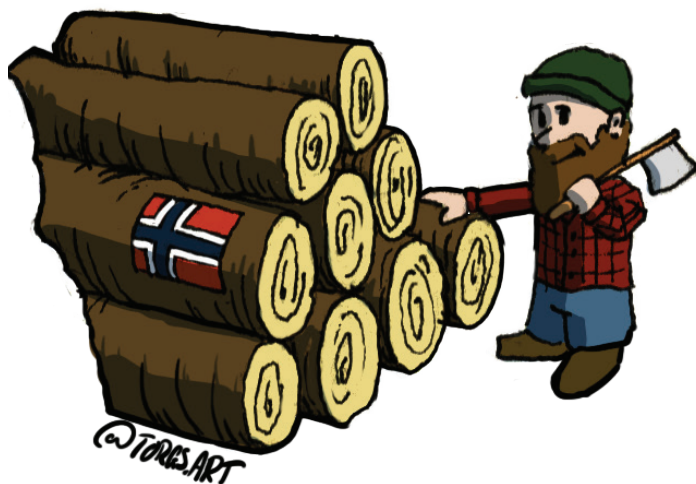
Potensial for utslippsreduksjoner ved strengere klimakrav	Planlegging/prosjektering	Entreprenørens arbeider	Leverandørens arbeider
Løsningsvalg Valg av konsept, optimalisering og gjenbruk.	++++	++	++
Materialvalg Utvikling og bruk av klimasmarte materialer.	+	++++	++++
Anleggsteknikk Maskiner, arbeidsmetode og logistikk.	++	++++	+
Fremdrift Ulike løsningskonsekvenser for total prosjekttid.	+++	++++	+
Arealbeslag Beslag av permanent og midlertidige arealer, mm	++++	+++	+
Forskning, innovasjon, utvikling Materialer, tjenester, samarbeid og kompetanse.	++	++	++

⁶ <https://elbil.no/om-elbil/elbilstatistikk/>

2.2 MULIG NÆRINGSUTVIKLING - UTVIKLE OG BEVARE NORSKE ARBEIDSPLASSE

Strengere klimakrav gir et stort potensial for næringsutvikling i den norske anleggsbransjen. Tydelige og tøffe krav kan føre til nye forretningsmuligheter og økt innovasjon. I tillegg vil krav gi konkurransefordeler for norske aktører i et internasjonalt marked. Dette kan gi gode forutsetninger for å utvikle og bevare norske arbeidsplasser.

Den norske leverandørindustrien i anleggssektoren viser allerede at de kan levere nye og mer klimavennlige produkter og løsninger. Aktørene etterspør strengere klimakrav for å fortsette den gode utviklingen. Entreprenørforeningen - Bygg og Anlegg (EBA) er tydelige på at en klimaomstilling vil kunne være en fordel for deres medlemmer i konkurranse med utenlandske bedrifter.



«Vi har tro på at strengere klimakrav for bransjen vil være en fordel for våre medlemsbedrifter, det handler til syvende og sist om kunnskap og kompetanse. Ambisiøse mål er derfor ikke bare viktig for å nå klimamålingene, men også for at norsk bygg- og anleggsnæring skal utvikle seg i riktig retning. Vi forventer at hele Europa må levere på stadig strengere klima- og miljøkrav, ikke minst fra EU. Derfor bør et lite land som Norge være først ute og tjuvstarte slik at vi får et forsprang på de andre.»

Kari Sandberg, administrerende direktør i EBA⁷

Klimakrisen er et globalt problem som betyr at Norge har et ansvar til å bidra på alle mulige måter, og ikke bare redusere de direkte klimagassutslippene som teller på eget klimagassregnskap. Mål om å redusere klimagassutslipp må vurderes i et livsløpsperspektiv, uavhengig om utslippene oppstår direkte på byggeplass eller indirekte i leverandørkjeden, innenlands eller utenlands, om de er kvotepliktige eller ikke.

Absolutte og strenge klimakrav til både direkte og indirekte klimagassutslipp vil stimulere norsk leverandørindustri til å utvikle og levere materialer og tjenester som bidrar til grønn omstilling. Produkter med lave klimagassutslipp er dessuten mer interessante i et internasjonalt marked.

⁷ <https://www.eba.no/artikler/2021/entreprenorforeningen-vil-ha-krav-om-50-prosent-kutt-av-co2-i-alle-nye-veiprosjekter/>

Ved å stille krav til indirekte utslipp i tillegg til direkte, vil norsk anleggsbransje stille sterkere i konkurranse med internasjonale aktører. Norske forutsetninger for å levere klimasmarte løsninger og materialer er gode på grunn av stor andel fornybar kraft, høy kompetanse og innovasjonsevne i tillegg til kortere reisevei for mennesker og materialer.

Norge har med sin fornybare kraftbransje, svært gode forutsetninger for å produsere materialer med lavere klimagassutslipp enn mange andre land. Dette åpner muligheter for eksport og eksponering mot nye markeder. Klimakrav til materialer er derfor et viktig argument for å beholde produksjon, og dermed arbeidsplasser, i Norge fremfor å flytte produksjonen ut av landet. En stigende karbonpris i årene som kommer vil også bidra til at norskproduserte materialer med lavere klimagassutslipp får konkurransefortrinn. Dette forsetter tilstrekkelig tilgang på fornybar kraft til industrimål.

Selv med tilgang på tilstrekkelig fornybar kraft må klimagassutslippene fra industrien reduseres ytterligere. Industrien sier selv at de resterende klimagassutslippene kan reduseres med tiltak som å elektrifisere industriprosessene, inklusiv å ta i bruk grønt hydrogen, og håndtere restutslippene med karbonfangst og -lagring⁸. Dagens karbonpris er ikke høy nok og klimakravene ikke strenge nok, til at slike investeringer lønner seg i dag. Strengere klimakrav til materialer som skal dokumenteres med EPD, eller lignende sertifisert dokumentasjon, vil være viktige tiltak.

Miljøvaredeklarasjon, EPD, er en viktig grunnstein for beregning av og rapportering på klimagassutslipp. Derfor må det stilles økte krav til EPD'er i anleggsprosjekter og utviklingen av EPD'er bør støttes gjennom f.eks. ENOVA- støtte.

Krav til indirekte klimagassutslipp vil videre ivareta klimagassutslipp som følge av transport av materialer og mennesker til prosjektene. Dette kan stimulere til bruk av lokale aktører, som kan tilby kortreiste produkter. Anleggsbransjen er svært viktig for sysselsetting i distriktene. Det arbeider ca. 315 000 ansatte i bygg- og anleggsnæringen per 2018⁹. For å ivareta og utvikle disse arbeidsplassene, må det lønne seg å velge lokale aktører. Ved strengere klimakrav vil norsk kompetanse og norske leverandører stille sterkt til tross for høyere lønnskostnader enn utenlandske aktører.

I det grønne skiftet må vi verdsette innsatsfaktorer og ressurser som materialer og energi høyere enn i «bruk-og-kast»-økonomien. En slik verdsettelse er en forutsetning for å bidra til at også anleggsbransjen går fra en lineær til en sirkulær økonomi.

Å verdsette ressurser som materialer, energi og naturarealer høyere enn vi gjør i dag er en viktig forutsetning for en sirkulær økonomi og for å unngå ressursmangel. Vi må tørre å benytte og ta oss råd til ressursoptimalisering som ofte er mer tidkrevende. I dag er det mer tids- og kostnadseffektivt å rive, kaste og kjøpe nytt enn å demontere, flytte og reparere materialer og produkter som har en restlevetid og kan benyttes andre steder. Et viktig grep for god ressursutnyttelse og en overgang til sirkulær økonomi er krav til ombrukskartlegging og pliktig bruk av elementer med akseptabel restlevetid i alle anleggsprosjekter. Dokumentasjon av ombrukte materialer har vært en utfordring, men her er det stor utvikling på gang som vil få ekstra vind i seilene med tydelige krav fra det offentlige.



⁸ <https://energiogklima.no/podkast/industriens-vei-til-nullutslipp-kan-kutte-to-millioner-tonn-i-aret/>

⁹ Tabell 1, «En verdiskapende bygg-, anlegg- og eiendomsnæring (BAE): Oppdatering 2019» - Byggballe, Grimsby, Engebretsen og Reve. <https://biopen.bi.no/bi-xmlui/handle/11250/2629396>

Ved å legge mindre vekt på total prosjekttid og mer vekt på klimavennlige løsninger, tilrettelegger vi for mer verdiskapning innenfor flere sektorer i anleggsbransjen. Det kan være viktig at anleggstid er så kort som mulig, men vi erfarer at fasen før anleggsoppstart må få tilstrekkelig tid og ressurser til å finne løsninger og metoder som gir lavest klimagassutslipp. Sirkulære og klimavennlige løsninger trenger ofte mer planlegging og undersøkelser for å kunne skreddersy ressurseffektive løsninger.

En høyere verdsettelse av ressurser kan bidra til redusert energibruk, både fossil og fornybar, dersom også indirekte klimagassutslipp inkluderes i kravene. Redusert energibruk er viktig for næringsutvikling innen anleggsteknikk fordi det fordrer en optimalisering av arbeidsmetoder og logistikk, som igjen gir bedre utnyttelse av maskinpark og reduserte kostnader. I tillegg er energieffektivisering og redusert energibruk viktige forutsetninger for det grønne skiftet i samfunnet generelt. Energieffektivisering er viktig for å frigjøre energi til elektrifisering av samfunnet som er nødvendig for å oppnå Norges forpliktelser iht. Parisavtalen.

Dynamiske og funksjonsbaserte krav, både til klimagassutslipp og løsninger, tilrettelegger for og belønner grønn utvikling.

Dynamiske og funksjonsbaserte krav tilrettelegger for innovasjon, heller enn å være et hinder slik dagens krav dessverre ofte er. Dynamiske og funksjonsbaserte krav er viktig også fordi de fleste anleggsprosjekter har svært lang tidshorisont. Funksjonsbaserte og dynamiske krav er en god måte å fange opp nye produkter og løsninger som reduserer klimagassutslippene.

Tydelige og dynamiske klimakrav med en plan for innstramning, vil gi anleggsbransjen forutsigbarhet til å investere i klimavennlige løsninger.

Deler av dagens system for tildelinger motarbeider det grønne skiftet. Vi må vri fokus fra kun «mer vei for pengene» til «bedre og grønnere infrastruktur for pengene».

I dag er pris og fremdrift de viktigste faktorene ved tildeling av større anleggsprosjekter. Som vi har argumentert for i avsnittene over, utgjør fokuset på kostnad og total prosjekttid et hinder for en grønnere anleggsbransje og dermed også for et stort norsk næringspotensial. De som kan tilby rimeligst arbeidskraft og billigst materialer der klimaeffekt ikke verdsettes, vinner ofte konkurranser fordi pris vektet høyest. Dersom fokuset vris mot å få en mer bærekraftig infrastruktur for pengene, vil dette både kunne utløse et stort næringspotensial i den norske anleggssektoren og det vil bidra til å oppnå Norges forpliktelser iht. Parisavtalen. Ved å stille krav til både direkte og indirekte klimagassutslipp, verdsettes ressurser høyere. Ved å formulere gode dynamiske og funksjonsbaserte krav vil vi raskere få en grønnere infrastruktur og utløse næringsutvikling i den norske anleggsbransjen.

Strengt klimakrav øker sjansen for at mange av de 315 000 ansatte i bygg- og anleggsnæringen bruker sin kompetanse til å utvikle klimavennlige løsninger, materialer og metoder. Da vil norsk anleggsbransje kunne fungere som en utvidet næringsklynge innen klimavennlig bygg- og anleggsbransje. Norge har, med fornybar kraft og høy kompetanse, gode forutsetninger for å utvikle og være i front for en mer klimavennlig anleggsbransje. Porters klyngeteori sier at en næringsklynge vil kunne ha en selvforsterkende vekst¹⁰. Innovasjonspress og kunnskapsspredning er viktige faktorer for selvforsterkende vekst, noe strenge klimakrav legger til rette for. Selv om bare en brøkdel av de 315 000 ansatte i BA-næringen jobber for en mer klimavennlig anleggsbransje, er dette et betydelig antall mennesker. Næringsutviklingspotensialet og påvirkningskraften til et slikt antall mennesker vil kunne gi ringvirkninger langt utenfor anleggsbransjen.

Tabell 2-2 illustrerer hvor potensialet for verdiskapning i norsk anleggsbransje som følge av strengere klimakrav er størst. Tabellen følger samme oppbygging som Tabell 2-1 og bryter opp arbeidene i kategorier som løsninger, materialer, anleggsteknikk, fremdrift, arealbeslag og mulig forskning, innovasjon og utvikling i tillegg til ulike aktører.

¹⁰<https://sni.no/h%C3%A6ringsklynge>

Tabell 2-2 Potensial for næringsutvikling i norsk anleggssektoren ved strengere klimakrav.

Potensial for næringsutvikling ved strengere klimakrav	Planlegging/ prosjektering	Entreprenørens arbeider	Leverandørens arbeider
Løsningsvalg, Valg av konsept, optimalisering og gjenbruk.	++++	+++	+++
Materialvalg Utvikling og bruk av klimasmarte materialer.	++	++	++++
Anleggsteknikk Maskiner, arbeidsmetode og logistikk.	+	+++	++++
Fremdrift Ulike løsningsers konsekvens for total prosjektid.	+++	+++	+
Arealbeslag Beslag av permanent og midlertidige arealer, mm.	+	++	+
Forskning, innovasjon, utvikling Materialer, tjenester, samarbeid og kompetanse.	+++	+++	++++

2.3 DET OFFENTLIGES BESTILLERMAKT - OVER 50% AV ANLEGSBRANSJEN

Gjennom Nasjonal Transportplan NTP tilføres offentlige etater betydelige ressurser til utbygging og drift av Norges samferdselsinfrastruktur. Tilsvarende bevilger kommuner og andre aktører årlig store summer til vedlikehold og utbygging av VA, energiprojekter og annen anleggsvirksomhet.

Bygg og anlegg er den kategorien hvor statlig forvaltning kjøper mest varer og tjenester ¹¹. Dette medfører at de store offentlige byggherrene er de tunge driverne i anleggsbransjen og dermed har stor påvirkning på bransjens arbeidsplasser og utvikling. Kravene som stilles i offentlige anskaffelser påvirker over 50% av omsetningen i anleggsbransjen direkte. I tillegg brukes krav fra det offentlige ofte av private aktører også. Det offentlige har en enorm mulighet til å legge til rette for at norsk anleggsbransje utvikler seg i en grønnere retning.

I denne sammenheng bør det være en tydelig og klar forventning til offentlige etater at arbeidet gjennomføres med så lavt klimagassutslipp som mulig (både direkte og indirekte) ¹². NTP har identifisert 5 hovedmål som i sum skal dekke utvikling av et bærekraftig transportsystem:

Kommune, fylke og stat kjøper inn varer og tjenester for om lag 600 milliarder kroner årlig. Klimabelastningen fra slike innkjøp er på rundt 16 prosent av Norges totale klimafotavtrykk.



ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



Figur 2-4 NTP overordnede mål for transportsektoren

¹¹Meld. St. 22 (2018 – 2019) Melding til Stortinget, Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser, kap. 3.5.

¹²<https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energitiltak/innkjop/>

Samferdselsdepartementet følger opp disse målene i tildelingsbrev til sine etater. Statlige foretak styres via eierstyring i sine styrer, men det antas at tilsvarende krav stilles. Eksempelvis stiller tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2022¹³ ikke-kvantitative krav angående klimagassutslipp, ved at etaten skal rapportere på hvordan den følger opp de 5 hovedmålene til bærekraft i NTP. I tillegg står det:

«Etaten skal i årsrapporten for 2022 rapportere på hvordan virksomheten bidrar til å følge opp bærekraftsmålene, bl.a. gjennom rapporteringen på målene for transportpolitikken. Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen synliggjøre vesentlige målkonflikter i styringsdialogen.» Videre i tildelingsbrevet følges det opp med formuleringer som vist i figur 2-5.

3.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

3.3.1. Prioriteringer

- Bidra med kunnskap om virkninger og kostnader og for klimatiltak som teller på det norske klimagassregnskapet for veitransport
- Vurdere kostnader og virkninger av tiltak for å redusere klimagasser som teller på det norske klimagassregnskapet fra egen anleggsvirksomhet, og drift og vedlikehold av egen infrastruktur

Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen rapportere på direkte klimagassutslipp fra vegvesenets anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold i årsrapporten. Når departementet bestiller rapporteringer på klimagassutslipp fra ulike veiprosjekter i løpet av året, er det viktig at Statens vegvesen, skiller mellom utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet og utslipp som ikke teller på dette regnskapet, slik at det blir tydelig hvordan prosjektene påvirker Norges forpliktelser.

Figur 2-5 Utdrag fra tildelingsbrev til Statens vegvesen 2022.

Legg merke til formuleringer i teksten i figur 2-5. «Bidra med kunnskap ...», «rapportere direkte klimagassutslipp...» «Vurdere kostnader og virkninger...». Her ligger det ikke andre krav enn rapportering og et ikke kvantitativt mål om at etaten skal bidra til bærekraftsmålene gjennom oppfølging av NTP-målene vist i figur 2-4.

Det skiller mellom utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet og de som ikke gjør det. Her menes det Norges forpliktelser i henhold til Parisavtalen og Lov om Klimamål (LOV-2017-06-16-60).

I planlegging av prosjekter er det mulig å sette krav til materialgrupper, optimalisere på mengder, redusere omfang og spesifisere byggemetoder. I utbygging, mye det samme, men da er det også mulig å spesifisere klimaoptimale materialer og benytte byggemetoder som ytterligere reduserer utslipp. Men, det er svært vanskelig å skille mellom utslipp som teller med for Norges forpliktelser i Parisavtalen og de som ikke gjør det. Dette fordi opprinnelse og transportbidrag på materialer og utstyr ikke kan spesifiseres spesielt og normalt ikke er kjent. Vi ser også at direkte og indirekte klimagassutslipp ofte er avhengige av hverandre. Eksempelvis kan transportavstand fra produksjonssted til anleggsplass variere i stor grad med valg av leverandør. Skal produktet med lavest total klimabelastning velges, må effekten av produksjon og transport til anleggsplass sees i sammenheng.

¹³<https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/sd/tildelingsbrev-arsrapporter-og-instrukser-samferdselsdepartementet/id749211/?expand=factbox2587672>

I praksis betyr dette at klimagass-reduksjoner kun velges dersom det samtidig er kostnadsbesparende.

I tildelingsbrevene gis det ikke økonomiske rammer som tillater at krav til reduserte klimagassutslipp kan vektlegges tyngre i valg av løsninger.

Dette er naturlig, all den tid politikere ikke vedtar at krav til klimagassreduksjoner også skal vektlegges. For eksempel gis det rammer til prosjektene E39 Rogfast og E18 Vestkorridoren i egne Stortingsproposisjoner, se figur 2-6. Her er det tydelig at prosjektene er kostnadsstyrt, da ordene *klimagass* eller *krav til reduserte klimagassutslipp* ikke nevnes i disse dokumentene (unntatt spesielle krav for Oslo kommune). Ordet kostnad er nevnt henholdsvis 39 og 32 ganger i de samme proposisjonene.



Prop. 105 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 5. april 2017,
godkjent i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*



Prop. 38 S

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av
E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 20. desember 2019,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

Figur 2-6 Utklipp av Stortingsproposisjonene for E39 Rogfast i Rogaland og E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus.

Dette betyr i praksis at prosjektene i dag er kostnadsstyrt og at andre valg som tas, er underordnet. Dette er i kontrast til NTP-målene som slår fast at NTP (og transportetatene/selskapene) skal bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål. De enkelte prosjektene får ikke klimamål som skal følges opp via disse overordnede målene. Det i seg selv er ikke problematisk i de tilfellene der reduksjon i klimagassutslipp samtidig gir kostnadsreduksjon. Utfordringen ligger i samfunnets målsetting innen 2030 ikke nås ved kun å implementere klimagassreduserende tiltak med samtidig kostnadsutt.

Infrastruktureiere som Statens vegvesen, Bane Nor og Nye Veier har til tross for manglende overordnede krav likevel utfordret bransjen til å redusere både direkte og indirekte klimagassutslipp. Det ligger ambisiøse krav til grunn i mange av de store kontraktene som det arbeides med i dag (2021-2022). Men, erfaringen er at når prosjektene overstiger sine kostnadsrammer, står kun tekniske og økonomiske rammer fast. På kuttlisten finner vi ofte viktige tiltak innenfor sosial og miljømessig bærekraft.

«Vi opplever i dag gode politiske og kontraktuelle føringer for å oppnå bedre miljøbesparelser og CO₂e-avtrykk. Men når forhold er evaluert og kontrakten er signert, er en tilbake til «det gamle» med priser først.»

Sigve Sandvik, Daglig Leder Roxel Infra AS

Statlige etater, virksomheter, fylkeskommuner, kommuner, energiselskaper og andre offentlige eiere er premissgivere for hvilke krav anleggsbransjen møter. Her ligger det et stort antall eiere som alle har utformet sine egne krav. Disse byggherrene er styrt av forskjellige departementer: Samferdselsdepartementet, Næringsdepartementet og Kommunaldepartementet. Andre premissgivere er Klima- og miljødepartementet, Olje- og energidepartementet og Finansdepartementet. I tillegg må prosjekteiere forholde seg til krav fra statsforvaltere. **Hvor ligger ansvaret for en helhetlig og et tverrfaglig kravsett som sikrer den totalt sett mest bærekraftige løsningen? Vi erfarer at en silotenkning på departementsnivå hindrer nødvendig tverrfaglig samarbeid mellom underliggende etater.**

Dette blir for eksempel tydelig i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen, der departementet ikke stiller kvantitative krav til reduserte klimagassutslipp, men kun bistand til analyser og rapportering av direkteutslipp.

De offentlige byggherrene må så raskt som mulig få krav til klimagassutslipp på porteføljenivå for å kunne redusere der det lønner seg mest. Disse må følges opp ved måling og rapportering til sine respektive departementer som igjen må koordinere kravene mellom seg. Først da vil klimagassreduksjon bli et kriterium bransjen leverer på. Vi vil også referere til innlegg i Byggeindustrien «Porteføljestyling er nøkkelen til vesentlig klimagassreduksjon i samferdselsutbygging»¹⁴ hvor Søyland og Garman fra Norconsult AS diskuterer dette temaet.

Vi mener at bestillingen til de offentlige etatene må tilpasses realiteten og hvordan prosjekter gjennomføres. Det ligger ingen konflikt i rapportering av utslipp som teller direkte på Norges utslippsforpliktelser og andre utslipp.

Vi mener følgende:

1. Etater og statlige foretak må måles på både direkte og indirekte utslipp innenfor gitte klimagassrammer med tilhørende kostnadsrammer. Rammer til maksimale klimagassutslipp må minst reduseres tilsvarende kvoter i kvotepliktig sektor som sikrer reduserte utslipp over tid.
2. Prosjekter må få både kostnads- og klimagassrammer og begge kriterier må tilfredsstilles for at prosjektet skal gjennomføres.
3. Etater og statlige foretak må få økt mulighet til å velge leverandører som leverer på krav om lavest klimagassutslipp.
4. I tildelingsbrev og gjennom eierstyring må det spesifiseres hvilken kost/nytte i (kr/tonnCO₂e) som er akseptabel. Uavhengig av kost-nytte-vurderingen må tiltak som vurderes «rimeligere» enn gjeldende karbonpris kreves gjennomført¹⁵.

¹⁴<https://www.bygg.no/innlegg-portefoljestyling-er-nokkelen-til-vesentlig-klimagassreduksjon-i-samferdselsutbygging/1401974/>

¹⁵<https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/statlig-okonomistyring/karbonprisbaner-for-bruk-i-samfunnsokonomiske-analyser/id2878113/>

2.4 GODE FORUTSETNINGER FOR MANGE NYE ARBEIDSPLASSE

Potensialet for å kutte klimagassutslipp er stort, særlig dersom indirekte utslipp inkluderes i kravsettet. Selv om anleggsbransjen ikke er en egen sektor, vil bransjens bidrag kunne måles i prosent av Norges årlige utslipp.

Bygg og anlegg er den kategorien hvor statlig forvaltning kjøper mest varer og tjenester. Offentlig innkjøpsmakt er stor og påvirker over 50% av det norske anleggsmarkedet direkte gjennom sine prosjekter. Denne innkjøpsmakten må forvaltes best mulig, for å stimulere anleggsbransjen til å utvikle seg i en grønnere retning.

Næringsutviklingspotensialet ved å stille strengere krav til reduserte klimagassutslipp, vil gi en fordel til bedrifter som benytter fornybar kraft og har klimavennlige produkter. Bærekraftig utvikling er et kunnskapsbasert arbeid og krever en bransje med høy kompetanse. Dette har norsk anleggsbransje. Om krav skjerpes, vil norske bedrifter kunne bidra til økt oppfyllelse av Norges forpliktelser i Parisavtalen.

Kravene til klimagassreduksjon må forankres på øverste nivå ved at politikere i sine stortingsproposisjoner og andre vedtak også gir en ramme på maksimalt klimagassutslipp sammen med kostnadsramme. Departementene må i tildelingsbrev til sine etater og gjennom eierstyring til offentlige selskaper gi klare krav til både direkte og indirekte utslipp.

Ingen bransjer eller sektorer kan skjermes om Norge skal nå sine utslippsforpliktelser iht. Parisavtalen og Lov om klimamål (Klimaloven). Anleggsbransjen bidrar til en betydelig prosentandel av Norges utslipp og må bidra i reduksjonsdugnaden. Bedriftene i anleggsbransjen har en fortjenestemargin i 2020 på 4.4% (8 av 10 bedrifter har 3.4%). Tiltak som reduserer fortjenestemarginen vil være vanskelige å få gjennomført, om det ikke ligger insitamenter (kort- eller langsiktige) som gjør det lønnsomt for bedriftene. For at anleggsbransjen skal bidra til samfunnets utslippsforpliktelser, må eventuelle merkostnader finansieres ved å bygge mindre, smartere eller enklere, eller at det i noen tilfeller gis økte rammer.

Det er gjort lite forskning rundt næringspotensialet for anleggsbransjen ved mer ambisiøse klimagasskrav. Gitt størrelsen på anleggsbransjen og klimagassutslippet (både direkte og indirekte) bransjen medvirker til, mener vi det vil være formålstjenlig at det gjøres ytterligere undersøkelser og datainnhenting for å bedre vurdere potensialet som ligger i dette feltet.

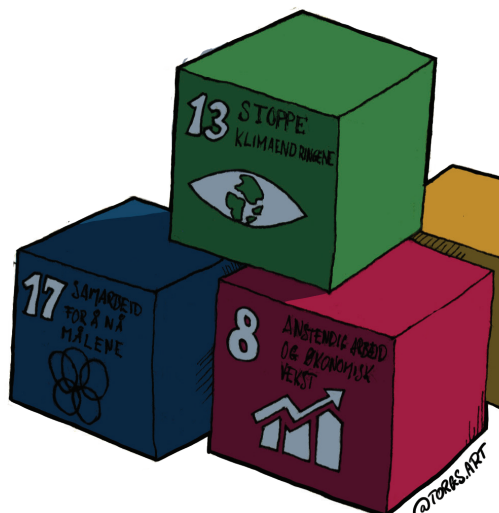


ANBEFALINGER

Anleggsbransjen ønsker å redusere sine klimagassutslipp og bidra til at samfunnet når sine klimagassforpliktelser iht. Parisavtalen. Prioritering blir viktig, da de nødvendige tiltakene for å oppnå dette vil utfordre kostnadsnivået i bransjen og prosjektene spesielt. Det er viktig at rammebetingelser justeres for at enkeltbedrifter i større grad kan bidra til at Norge når sin målsetting om minimum 55% reduksjon av klimagassutslipp innen 2030, som formulert i Hurdalsplattformen.

For at Norge skal nå dette målet, må anleggsbransjens utslipp reduseres tilsvarende. Listen under oppsummerer anbefalte tiltak som er nødvendig for at bransjen kan ta sin del av utslippskuttene:

- 1. Direkte og indirekte utslipp i anleggsbransjen må likestilles.** Store offentlige infrastruktureiere og foretak med stor anleggsvirksomhet må gjennom **tildelingsbrev og eierstyring** få mål om reduksjon av både direkte og indirekte klimagassutslipp. Slike mål vil lette implementeringen av krav inn i offentlige anskaffelser.
- 2. Håndbøker og regelverk må gjennomgås med sikte på** å utforme mer funksjonsbaserte krav, som bidrar til å utnytte teknologisk utvikling og ta i bruk de mest klimaoptimale løsningene i markedet.
- 3. Kontrakter må være mer dynamiske** for raskere å kunne utnytte bransjens kunnskap og innovasjonsevne, og ikke låse prosjekter til utdaterte løsninger, materialer og metoder.
- 4. Kostnadsrammer ved politiske beslutninger** for porteføljer av prosjekter **må følges av tilhørende klimagassrammer.** Rammene må senere brytes ned på prosjektnivå.
- 5. Bransjen må redusere sine naturinngrep og ha som ambisjon å være naturnøytral.** Naturarealer som berøres bør erstattes ved å frigjøre, restaurere eller utvikle annet tilsvarende areal, i eller utenfor anlegget.
- 6. Kost/nytte-vurderinger må ligge til grunn ved valg av løsninger, materialer og metoder** for å være ressurseffektive. Klimagassreducerende tiltak som koster mindre enn 1000 kr/tonn CO_{2e} må gjennomføres, om praktisk mulig. Finansdepartementets CO_{2e}-kostnader for 1,5-gradersmålet må legges til grunn ved infrastrukturinvesteringer.
- 7. Ombrukskartlegging må gjennomføres i alle prosjekter for å øke graden av ombruk i anleggsbransjen.** Elementer som har akseptabel restlevetid må vurderes for ombruk i alle prosjekter med utbyggingskostnad over 50 mill kr.
- 8. Risiko ved utvikling og utprøving av nye løsninger/metoder for å redusere klimagassutslipp, må fordeles fornuftig.** Økt risiko bør kompenseres.



Rapporten er utarbeidet på oppdrag av:



vital infrastruktur arena