



STORTINGET

Innst. 433 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:178 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen og Roy Steffensen om kostnadseffektive veiinvesteringer

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kostnadseffektivitet og kvalitetskrav veier tyngre enn ulike sertifiseringsordninger i vurderinger av investeringsprosjekter på vei. Det skal ikke stilles som krav at Statens vegvesens eller Nye Veiers investeringsprosjekter skal sertifiseres i tråd med CEEQUAL eller liknende.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk

Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 178 S (2020–2021) og statsrådens uttalelse i brev 12. april 2021.

Komiteen viser til at Norge er avhengig av god infrastruktur for å kunne opprettholde både bosetting og næringsliv i hele landet, og at Stortinget og staten har et ansvar for å se til at skattebetalernes penger forvaltes på en god måte, slik at fellesskapet får mest mulig ut av hver krone som benyttes til samferdselsinvesteringer.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne viser til at alle prosjekter med en investeringsramme på over 200 mill. kroner skal sertifiseres i tråd med CEEQUAL (The Civil Engineering Quality Assessment & Awards Scheme), og flere av etatens prosjekter er allerede sertifisert etter denne ordningen. Ordningen er et internasjonalt miljøsertifiseringssystem for anleggsprosjekter som stiller krav til miljøvennlighet og bærekraft. Dette er en tilsvarende ordning som BREEAM (Building Establishment Environmental Assessment Method), som er utbredt i byggsektoren. Sertifiseringsordningen omfatter et bredt spekter av miljøhensyn, fra klima og energiforbruk via arts mangfold og kulturminner til forholdet til naboer og andre interessenter. Ordningen krever at anleggsprosjektet vurderes opp mot et sett av miljøkriterier, og hvert kriterium krever framlegging av dokumentasjon på oppfyllelse.

Komiteen merker seg at statsråden viser til at Statens vegvesen har valgt å benytte dette systemet som et verktøy for å nå NTP-målet om å bidra til å nå Norges klima- og miljømål. Videre at ved å gjennomføre CEEQUAL-sertifisering allerede fra planfasen er det mulig å oppnå en mer systematisk tilnærming til miljø- og bærekraftsutfordringene og planlegge mer kostnadseffektive tiltak i senere faser av prosjektene.

Komiteen ser at det har høye kostnader å knytte alle anleggsprosjekter opp til denne typen sertifiseringsordninger, men komiteen viser til at det er nødvendig for å nå miljø- og klimamålene som Norge har forpliktet seg til gjennom internasjonale avtaler.

Komiteen viser til at statsråden beskriver at en stor del av utgiftene til CEEQUAL-sertifiseringen påløper uansett i prosjektene gjennom oppfølging og dokumentasjon av krav og føringer gitt i lover, forskrifter og andre myndighetskrav. Hvilke kostnader som reelt sett skyldes krav fra CEEQUAL, eller som uansett vil påløpe, kan være vanskelig å anslå nærmere.

Komiteen mener det er viktig at store utbyggingsprosjekter i Norge tar hensyn til miljøet og påvirkninger de kan ha. Særlig er det viktig at skader og forurensning minimeres eller elimineres. Dette ansvaret har både anleggssektoren og entreprenører fulgt opp, og komiteen mener sertifiseringsordningen vil styrke dette arbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er enige med forslagsstillerne i behovet for mer kostnadseffektive veiinvesteringer og at dette, samt kvalitetskrav, skal veie tungt i vurderinger av investeringsprosjekter. Flertallet mener samtidig at det også er andre viktige momenter som må vektes høyt, som trafiksikkerhet, naturens egenverdi, klimamål og bruk av dyrka jord.

Flertallet viser i den forbindelse til statsrådets svar til komiteen av 12. april 2021, og støtter betraktningen om at CEEQUAL vil være et nyttig verktøy i det videre arbeidet for en mer bærekraftig veisektor, og som også vil bidra til en mer kostnadseffektiv gjennomføring. På sikt vil dette kunne bety reduserte kostnader for prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at Norge er et langstrakt land og avhengig av god infrastruktur for å kunne opprettholde både bosetting og næringsliv i hele landet. Utbygging av samferdselsinfrastruktur er et fellesskapsansvar i Norge, og det er bred enighet om at det finansieres av fellesskapet. Disse medlemmer mener derfor det tillegges Stortinget og staten et ansvar å se til at skattebetalernes penger forvaltes på en god måte, slik at fellesskapet får mest mulig ut av hver krone som benyttes til samferdselsinvesteringer.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen i 2020 vedtok at alle prosjekter med en investeringsramme på over 200 mill. kroner skal sertifiseres i tråd med CEEQUAL, og flere av etatens prosjekter er allerede sertifisert etter denne ordningen. Ordningen CEEQUAL (The Civil Engineering Quality Assessment & Awards Scheme) er et internasjonalt miljøsertifiseringssystem

for anleggsprosjekter som stiller krav til miljøvennlighet og bærekraft. Dette er en tilsvarende ordning som BREEAM, som er utbredt i byggsektoren.

Disse medlemmer kjenner til at denne sertifiseringsordningen omfatter et bredt spekter av miljøhensyn, fra klima og energiforbruk, via artsmangfold og kulturminner til forholdet til naboer og andre interessenter. Ordningen krever at anleggsprosjektet vurderes opp mot et sett av miljøkriterier, og hvert kriterium krever framlegging av dokumentasjon på oppfyllelse. Vurderinger og dokumentasjonen skal gjennomgå og godkjennes av en godkjent tredjepart. Kriteriene kan brukes på de ulike fasene i et anleggsprosjekt, fra planfase via prosjektering til utbygging separat, eller på prosjektet som helhet.

Disse medlemmer viser til at det er kostnadsdrivende å knytte alle anleggsprosjekter opp til denne typen sertifiseringsordninger. For CEEQUAL-sertifisering er kostnaden basert på størrelsen på kontrakten, og vil dermed øke med størrelsen på utbyggingsprosjektet. De fleste større veiutbygginger i Norge har en kostnad i milliardklassen, dermed vil det bety at millioner av kroner vil bli brukt på CEEQUAL-sertifisering alene. Disse medlemmer mener det er unødvendig å bruke en masse penger på en sertifiseringsordning som eies og drives fra England.

Disse medlemmer mener det er viktig at store utbyggingsprosjekter i Norge tar hensyn til miljøet og påvirkninger de kan ha. Særlig er det viktig at skader og forurensning minimeres eller elimineres. Det ansvaret har både anleggssektoren og entreprenører fulgt opp i mange år, ikke minst som følge av den strenge lovgivningen vi allerede har i Norge. Det er derfor unødvendig kostnadsdrivende av Statens vegvesen å knytte alle store prosjekter opp til en ny sertifiseringsordning. Miljøhensyn skal fortsatt tas i all byggevirksomhet i Norge, og det gjøres i tråd med gjeldende lovgivning.

Disse medlemmer viser videre til at også Nye Veier allerede tar et betydelig klima- og miljøansvar. Eksempelvis i anbudene for utbyggingen av E6 gjennom Hedmark var pris vektet bare 25 pst., og klima- og miljøavtrykket var på sin side vektet betydelig. Nasjonal transportplan har også generelle og overordnede føringer på klima og miljø, CO₂-utslipp i anleggsperioden og i valg av byggematerialer. Det er for eksempel derfor det kommer til å bli mye tre i Mjøsbrua.

Disse medlemmer mener Statens vegvesen og staten for øvrig skal ha som hovedprioritering å forvalte fellesskapets midler på en best mulig måte, da må kostnadseffektivitet og kvalitet veie tyngst. Internasjonale sertifiseringsordninger skal ikke vektlegges for skattefinansierte utbyggingsprosjekter. Disse medlemmer mener Stortinget skylder norske skattebetalere å få mest mulig ut av hver skattekrone.

På den bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kostnadseffektivitet og kvalitetskrav veier tyngre enn ulike sertifiseringsordninger i vurderinger av investeringsprosjekt på vei. Det skal ikke stilles som krav at Statens vegvesen eller Nye Veiers investeringsprosjekter skal sertifiseres i tråd med CEEQUAL eller liknende.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at bransjeforeningen Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg (EBA) støtter krav om CEEQUAL i større anleggsprosjekter. Ifølge EBA oppfattes systemet som velfungerende og gir forutsigbarhet og bidrar til lønnsomme prosjekter. Bransjen trenger felles måleverktøy for å kunne lede an i det grønne skiftet. EBA mener at CEEQUAL har en stor fordel ved at det kan gi bransjen en felles oppfatning og plattform rundt hva bærekraft er. At alle forholder seg til det samme systemet, kan bidra til bedre langsiktighet i satsingene, og at det konkurreres på like villkår.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at flere bransjeaktører er urolige for dokumentasjonskravene som vokser kraftig i alle typer av anleggsprosjekter. Dyre tiltak som CEEQUAL fører til at folk må plukkes ut fra ordinære arbeidsoppgaver for å gå lange kurs for å bli Assessors osv. Det er lite hensiktsmessig for utbyggingene og anleggsvirksomheten, og bidrar kun til å fordyre prosjektene.

Disse medlemmer viser til at CEEQUAL er noe de største entreprenørene i det norske anleggsmarkedet har kjempet frem, i tillegg til andre krav som andre og

mindre aktører neppe vil være i stand til å innfri. Slike sertifiseringsordninger vil gjøre veibygging og annen infrastrukturbygging mye dyrere, og være en konkurransemessig ulempe for små og mellomstore norske entreprenører.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at kostnadseffektivitet og kvalitetskrav veier tyngre enn ulike sertifiseringsordninger i vurderinger av investeringsprosjekt på vei. Det skal ikke stilles som krav at Statens vegvesen eller Nye Veiers investeringsprosjekter skal sertifiseres i tråd med CEEQUAL eller liknende.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:178 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen og Roy Steffensen om kostnadseffektive veiinvesteringer – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. mai 2021

Helge Orten

leder

Arne Nævra

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/953-5

12. april 2021

**Representantforslag - Dok 8:178 S (2020-2021) fra
stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild
Bruun Gundersen og Roy Steffensen**

Jeg vil vise til representantforslag 178 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun Gundersen og Roy Steffensen om kostnadseffektive veiinvesteringer.

Representantene ber om at Stortinget ber regjeringen sørge for at kostnadseffektivitet og kvalitetskrav veier tyngre enn ulike sertifiseringsordninger i vurderinger av investeringsprosjekter på vei. Det skal ikke stilles som krav at Statens vegvesens eller Nye Veiers investeringsprosjekter skal sertifiseres i tråd med CEEQUAL eller liknende.

Vurdering:

Jeg vil vise til at CEEQUAL (The Civil Engineering Quality Assessment & Awards Scheme) er et internasjonalt miljøsertifiseringssystem for anleggsprosjekter der målsettingen er å gjøre disse mer miljøvennlige og bærekraftige.

Ordnningen krever at utbyggingsprosjektet vurderes opp mot et sett av kriterier for ulike miljø- og bærekraftstemaer, og hvert kriterium krever framlegging av dokumentasjon på oppfyllelse. Noen av kriteriene er obligatoriske for alle prosjekter som skal sertifiseres, andre er valgfrie avhengig av om de er relevante for det aktuelle prosjektet eller ikke. Kriteriene kan brukes på de ulike fasene i et anleggsprosjekt, fra planfase via prosjektering til utbygging separat, eller på prosjektet som helhet ('whole project').

For å sikre at alle CEEQUAL-sertifiserte prosjekter følger de samme retningslinjer for sertifisering og for å gjøre sertifiseringsprosessen forutsigbar og troverdig, må vurderingene som assessoren/ assessor-teamet gjør gjennom en verifisering av en uavhengig tredjepart. Inntil det er etablert en norsk verifikator (tredjepart), må det utarbeides en engelsk beskrivelse av dokumentasjonen, men selve dokumentasjonen er på originalspråket. Kontraktspråket endres imidlertid ikke som følge av krav til CEEQUAL.

Jeg vil vise til at Statens vegvesen har valgt å benytte dette systemet som et verktøy for å nå NTP-målet om å bidra til å nå Norges klima- og miljømål. Både etatens toppmål for klima og miljø og CEEQUAL bygger på FNs bærekraftsmål. Ved å gjennomføre CEEQUAL-sertifisering allerede fra planfasen, er det mulig å oppnå en mer systematisk tilnærming til miljø- og bærekraftsutfordringene, og planlegge mer kostnadseffektive tiltak i senere faser av prosjektene.

Styrken i CEEQUAL-sertifiseringen er også at det setter krav til dokumentasjon og etterprøvbarehet for gjennomførte miljøtiltak, og den uavhengige tredjeparts verifikasjonen av denne dokumentasjonen bidrar til dette. Ordningen omfatter et bredt spekter av miljø- og bærekraftstemaer og innebærer en balansering av økonomiske, samfunnsmessige og miljømessige hensyn. Det innebærer også et krav om en kontinuerlig forbedring av miljøprestasjonen. Ved å tilpasse allerede eksisterende krav til dokumentasjon av miljøtiltak i vegprosjektene i dag, mener Statens vegvesen at de også vil kunne oppfylle mange av kravene som stilles av CEEQUAL uten vesentlig kostnadsøkning.

I Statens vegvesen er det foreløpig lagt til grunn at ordningen skal gjelde for prosjekter med kostnadsramme over 200 mill. kr og med kontraktsinngåelse etter 1. januar 2021. I første omgang gjelder kravet for anleggsfasen separat, men noen av etatens prosjekter har på eget initiativ valgt å legge 'whole project' til grunn for sertifiseringen. Hovedansvaret for å gjennomføre tiltak og dokumentere at aktuelle CEEQUAL-krav tilfredsstilles vil ligge hos entreprenøren. Denne må ha en sertifisert «assessor» til å gjennomgå og dokumentere at miljøkriteriene er oppfylt i prosjektet. Dette kan eventuelt skje i samarbeid med kvalifiserte fagpersoner hos byggherre.

De økonomiske utgiftene til CEEQUAL-sertifisering i vegprosjekter er knyttet til avgifter til rettighetshaverne, normalt i underkant av 0,05 pst. av investeringskostnadene i prosjektene, og utgifter bl.a. til utarbeidelse av dokumentasjon. Utgiftene vil være forholdsvis større i mindre enn i større prosjekter. Erfaringer fra to vegprosjekter utført av Skanska AS for Statens vegvesen med kostnadsrammer på henholdsvis ca. 1,5 mrd. og 3,4 mrd. kr, viser at disse utgiftene samlet har ligget i størrelsesorden 1 mill. kr inkludert avgifter til CEEQUAL-sertifiseringen. Dette tilsvarer mellom 0,03 og 0,07 pst. av investeringskostnaden. En stor del av disse utgiftene påløper uansett i prosjektene gjennom oppfølging og dokumentasjon av krav og føringer gitt i lover, forskrifter og andre myndighetskrav. Hvilke kostnader som reelt sett skyldes krav fra CEEQUAL eller som uansett vil påløpe kan være vanskelig å anslå nærmere.

Det samme gjelder utgifter til gjennomføring av miljø- og bærekraftstiltak som følge av CEEQUAL. I mange tilfeller vil gjennomføring av disse tiltakene som f.eks. redusert bruk av betong, redusert massetransport, økt gjenbruk osv. også innebære kostnadsbesparelser. Statens vegvesen, Bane NOR, Nye Veier AS og SINTEF Community har inngått samarbeid med Grønn Byggallianse for å gjøre verktøyet CEEQUAL lettere tilgjengelig for det norske markedet. Prosjektet skal fremme CEEQUAL som verktøy for langsiktig tenkning og planlegging gjennom alle prosjektfaser for å tilrettelegge for mer bærekraftige løsninger.

Formål med prosjektet er:

- Samle og systematisere erfaringer i bransjen
- Definere utviklingsbehov og gjennomføre:
 - Utarbeidelse av generelle CEEQUAL-kurs på norsk for å hjelpe bransjen med bruk av CEEQUAL for plan- og byggefasen separat
 - Utarbeide en veileder som beskriver standard dokumentasjon og anbefalinger av arbeidsprosesser for å oppnå mer bærekraftige infrastrukturprosjekter i Norge

Denne prosessen, i tillegg til erfaringer som vil bli gjort med gjennomføring av CEEQUAL i forbindelse med igangsatte prosjekter, vil bidra til at sertifiseringsprosessen vil bli mer effektiv og målrettet enn den er i dag.

Statens vegvesens vurderer at CEEQUAL vil være et nyttig verktøy i det videre arbeidet for en mer bærekraftig vegsektor, og som også vil bidra til en mer kostnadseffektiv gjennomføring. Statens vegvesen er dermed av den oppfatning at CEEQUAL på sikt vil bety reduserte kostnader for prosjektene. Jeg slutter meg til disse vurderingene.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi
Statens vegvesen

