

## Innspill til nasjonal handlingsplan for bærekraft

Bane NOR takker for muligheten til å gi innspill, og ønsker å benytte denne anledningen til å fremme behovet for mer kunnskap om samlet belastning innen bærekraftsområdet.

### **Bane NOR ønsker å ta en sentral rolle i fremtidens bærekraftige transportsystem.**

Og da er det viktig for oss at de målene vi planlegger for i dag, er basert på et faglig dekkende grunnlag. Dette er nødvendig for å kunne ta de riktige valgene.

Vi vet i dag en god del om globale fotavtrykk innen enkelte områder, men det er også mye vi ikke vet. Og det vi ikke vet, kan vi - av og til - ha litt vondt av.

---

Som statlig foretak blir Bane NOR styrt i tråd med eierskapsmeldingen. Som respons på dette har vi satt oss høye ambisjoner innen bærekraft. Vi har styrket arbeidet med compliance og seriositet, og vi videreutvikler vårt miljøarbeid.

Et viktig prinsipp i vår foretaksstyring, er **risiko- og konsekvensbaserte beslutningsprosesser**. Det forutsetter at vi kjenner vår påvirkning – også globalt.

Klimautslipp er ofte en god indikator på ressursbruk, og dermed fotavtrykk i en større sammenheng. Klimaanalyser av våre prosjekter viser at opptil 80% av utslippene stammer fra materialbruk. Derfor er materialer et viktig område å arbeide med. Men vi måles ikke på dette, fordi utslippene skjer utenfor landegrensene.

Vi måles derimot på våre **direkte utslipp** i Norge. For vår del gjelder det mindre enn 0,1% av Norges utslipp, og en ganske lav %-andel i prosjektene. Det er et paradoks.

Kunnskapen er ganske god i dag når det gjelder klimadrivere innen bygningsmaterialer. **Men vi mangler informasjon om andre produktgrupper og materialstrømmer, - både «opp- og nedstrøms»** i verdikjeden.

Som et eksempel kan vi nevne **IKT-utstyr**:

Transportsektoren er på vei inn i en elektrifisert og digitalisert tidsalder. Hvilke totale fotavtrykk etterlater denne utviklingen? Dette vet vi lite om. **Valgene og beslutningene i dagens transportplanlegging hensyntar derfor ikke disse perspektivene.**

En analog problemstilling gjelder energibruk. **All generert elektrisitet gir fotavtrykk** i større eller mindre grad. Naturinngrep, masseforflytninger og materialbruk er effekter vi kjenner, selv for vår egen, fornybare el-produksjon. En storstilt elektrifisering, slik vi planlegger for i dag, vil kreve mer utbygging av produksjons- og distribusjonsnettene.

Selv *fornybar* energi ville vært betydelig dyrere dersom alle fotavtrykk hadde blitt medregnet. Dette må vi ta stilling til når vi snakker om bærekraft.

**Vi må snakke om *hvordan* vi skal benytte vår – tross alt, begrensede, grønne energi mest mulig samfunnsnyttig framover.**

Vi mangler som sagt kunnskap for å kunne ta stilling til alt dette. Men vi mangler også metodisk grunnlag for å utrede samlet belastning. **Vi anbefaler derfor at den nasjonale handlingsplanen diskuterer hvordan vi skal oppnå en felles, faglig forståelse av våre globale fotavtrykk.**

Både som foretak og som transportsektor, trenger vi denne kunnskapen. Det vil hjelpe oss med å velge de løsningene som **totalt sett tillater mest mulig effektiv bruk av areal, energi og materialer** – i sum.

Et felles kunnskapsgrunnlag vil være til stor hjelp for oss som ønsker å gjøre en forskjell.

---

Til slutt noen konkrete råd til arbeidet:

- Få etablert en **tydelig målstruktur med rød tråd mellom bærekraftsmålene, nasjonale miljømål og tilhørende nøkkeltall** som enkelt kan brytes ned fra nasjonalt nivå til sektor- og virksomhetsnivå. Slik kan virksomheten selv se sin rolle og sitt bidrag i det store bildet.
- Dernest – **gi tydelige forventninger til offentlige virksomheter** relatert til disse målene. Offentlige anskaffelser kan være et kraftfullt virkemiddel om de samordnes.
- Sørg også for et **entydig begrepsbruk og gode definisjoner** – fortrinnsvis så nære gjeldende regelverk som mulig. Da blir det lettere for oss å knytte bærekraftsarbeidet opp mot øvrige foretaksstyring.

Bane NOR kommer gjerne tilbake med utdypende informasjon om disse temaene.

Med vennlig hilsen

Gry Dahl  
Fagansvarlig ytre miljø  
Konsernstab Sikkerhet og kvalitet

**Kopi:** Karsten Boe

## Vedlegg: Oppsummert – svar på departementets spørsmål

### **Hvordan kan en nasjonal plan gjøre det enklere for dere å arbeide med bærekraftsmålene?**

- God beskrivelse av nasjonale fotavtrykk/samlet belastning
- Utpeking av vesentlige produktområder
- Reell verdisetting og prising av areal-, ressurs- og energibruk
- Tydelig rød tråd mellom nasjonale bærekraftsambisjoner, nasjonale miljømål og forventninger til off. virksomheter
- Tilpassede KPI'er som naturlig kan deles opp i sektor- og foretaksansvar
- Entydig begrepsbruk og definisjoner – så nært regelverk som mulig

### **Hvor er vi i dag, hvor vil vi og hvordan kommer vi dit?**

Se besvarelse i pkt. 1.

### **Hvilke dilemmaer møter din sektor, og hvordan skal vi tilnærme oss disse?**

- Vi måles på områder som ikke nødvendigvis er det mest vesentlige for oss som foretak (eksempel direkte vs. indirekte klimautslipp)
- Manglende kunnskapsgrunnlag gjør at vi ikke klarer å prioritere etter prinsipp om vesentlighet
- Verken prising eller nasjonale føringer gir insentiver for omfattende energieffektivisering
- Manglende prising av miljø- (og øvrige bærekrafts-)verdier gir misledende kost-nytte-vurderinger

### **Hvilke konkrete tiltak bør regjeringen vurdere i handlingsplanen**

- Felles initiativ for å dokumentere nasjonale fotavtrykk i en internasjonal sammenheng, og beskrive samlet belastning fordelt å sektor og tema
- Forøvrig (ikke nevnt i innlegget):
  - Gjennomgå regelverk for gjenbruk, avfalls- og massehåndtering for å fremme forsvarlig sirkulærøkonomi – med målsetning og aktiv innsats for å unngå ulovlig eksport og økokriminalitet
  - Felles krav eller føringer til offentlige virksomheter til å samarbeide om mål, strategier og krav i off. anskaffelser