

# Entreprisedagen i Vest Klima og miljø – 30% uforutsigbarhet?

Cathrine Loennecken, Direktør Anskaffelser



Vår visjon – og strategiske retning mot 2025

# Mer på skinner setter mindre spor



Vår strategiske retning mot 2025

# Mer på skinner setter mindre spor

Trondheim S

Hamar

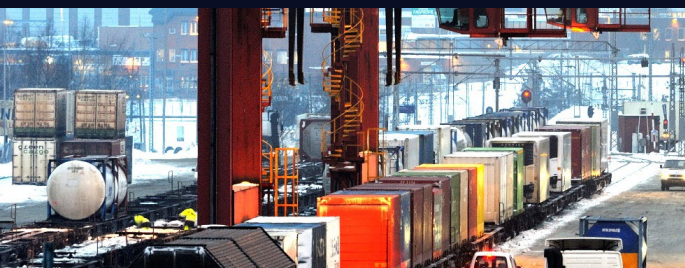
Mer jernbane for pengene

Kunden i sentrum

Bærekraftig samfunnsutvikling



# Dette er Bane NOR



# Bane NOR i tall

2022



4 247

Kilometer med jernbanespor  
2021: 4 221

2 622 Bruer  
2021: 2 618

725 Tunneler  
2021: 723



335

Stasjoner/holdeplasser  
2021: 335

4 360 Eiendommer  
2021: 4 360



15

Godsterminaler  
2021: 15

15 Verksteder  
2021: 14

15 Tømmerterminaler  
2021: 15

# En av Norges største byggherrer/innkjøpsorganisasjoner

Årlige anskaffelser	Kontrakter og rammeavtaler		Kontraktsparter	Årsverk	§§  Lov om offentlige Anskaffelser
500	1100	750	1000	130	
Årlig forbruk	Kontraktsverdi		Tilbydere	Lagerverdi materiell	Forsyningsforskriften
24 MRD	60 MRD	40 MRD	2,7	1,2 MRD	

# Entreprenørene bygger og fornyer jernbanen



# Nasjonal transportplan 2025-2036

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 er regjeringens prioriteringer for samferdsel de neste 12 årene

- Utarbeidet av departementene, som har gitt en rekke oppdrag til transportvirksomhetene
- Ikke økonomisk bindende, midlene kommer gjennom de årlige statsbudsjettene
- Rulleres hvert fjerde år





# Nasjonal transportplan er viktig for Bane NOR

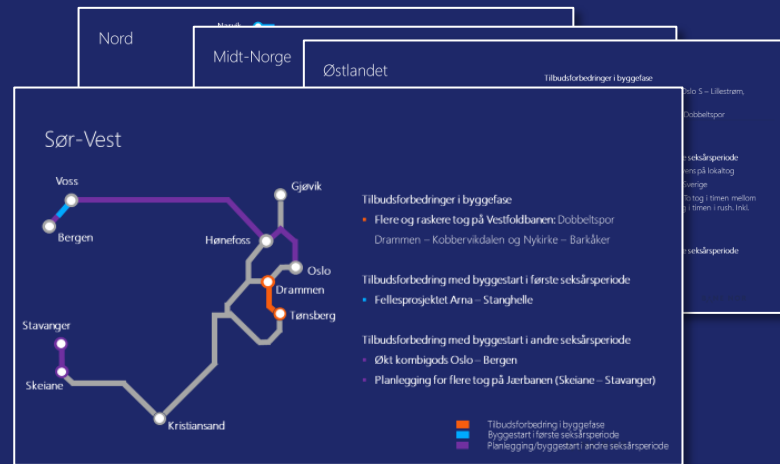
NTP er grunnlaget for prioriteringene til jernbanen og andre samferdselsformål

- Generelt store summer til jernbane, kraftig økning til vedlikehold og fornyelse
- Regjeringens prioriteringer følger i hovedtrekk våre forslag
- Meldingen er regjeringens forslag – andre partiene kommer med sine prioriteringsforslag frem behandlingen på Stortinget – kommende statsbudsjett avgjør

## Regjeringens prioriteringer

1. Vedlikehold for økt driftsstabilitet
2. Ferdigstille tilbudsforbedringene
3. Øke kapasiteten i byområdene
4. Vekst i godstransport på jernbane og militær mobilitet
5. Digital satsing for sømløse reiser og bedre bruk av data
6. Øke kapasiteten på lang sikt
7. Sentrale utredninger mot neste NTP

## Større investeringer



*Fra 1. januar 2024*

# Klima og miljø skal vektes minst 30%

*Hvor forutsigbart blir det?*



# Hovedregel

- Klima og miljøhensyn skal vektes med minst 30%
- Gjelder anskaffelser som overstiger kr 100 000\*
  - ved kunngjøring på Doffin
  - ved frivillig kunngjøring
  - ved invitasjon til deltakelse i konkurranser uten kunngjøring (under terskelverdi)

\*Endringen gjelder ikke for

- Direkteanskaffelser
- Minikonkurranser fra inngåtte rammeavtaler



# Unntak

- Tildelingskriterier kan erstattes med klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen, dersom det er klart at dette gir en bedre klima- og miljøeffekt og dette begrunnes i anskaffelsesdokumentene
- Forpliktelsen til å stille krav eller kriterier for klima og miljø gjelder ikke dersom anskaffelsen etter sin art har et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig



# Utfordringer

- Hva gir best klima og miljøeffekt?
- Ulike prosjekter – ulik klima og miljøeffekt
- Hva er markedet modent for?
- Hva er gjennomførbart innenfor prosjektets økonomiske rammer og valgte gjennomføringsmodell?
- Hvordan måle effekter i kontraktsoppfølging?



# Omstilling kreves

- Kompetanse på klima og miljø kreves bredt i byggherreorganisasjonen
- Forstå hvordan klima og miljø virker sammen med andre fagområder (teknisk, m.fl.)
- Økt behov for tidlig dialog med leverandørmarkedet
- Kompetanse må bygges hos DFØ m.fl. for gode maler og verktøy
- Felles bransjeinitiativ – f.eks utvikling av klimakalkulator



## Bane NORs tilnærming

Følger som hovedregel kravet om minst 30% vekting

Kartlegge  
miljøaspekter og  
miljøpåvirkning

Vurdere hva som gir  
best effekt

Utforme  
tildelingskriterier som  
hensyntar  
konkurranse

Kvantifiserbare

Skjønnsmessige

Allikevel kan det forutsigbare oppleves ulikt...

# Typiske miljøaspekter og miljøpåvirkninger i våre anskaffelser

Planlagt inngrep i natur  
eller dyrket mark →  
*Arealendring og  
fragmentering av natur*

Maskinbruk (diesel) på  
anleggs plass →  
*Økning i klimagasser  
Forurensning av luft  
Støyforurensning*

Forbruk av materialer (belastning  
fra produksjon og transport) →  
*Økning i klimagasser  
Uttømming av ressurser  
Arealendring  
Forurensning av luft/vann/grunn*

Design av konstruksjoner  
(bruer, stikkrenner osv.) →  
*Fragmentering av natur*

Håndtering av masser (transport og  
deponering / gjenbruk) →  
*Økning i klimagasser  
Arealendring  
Uttømming av jord- og mineralressurser*



# Typiske risikoer og uønskede hendelser i våre prosjekter

Arbeider uten tilstrekkelige miljøkartlegginger og planlagte tiltak→

*Forurensning av grunn*

*Spredning av fremmede arter*

*Arealendring / skade på natur og dyrket mark*

*Tap av kulturminner*

Svinn av materialer og kjemikalier  
pga. skader, feilkjøp, feil lagring→

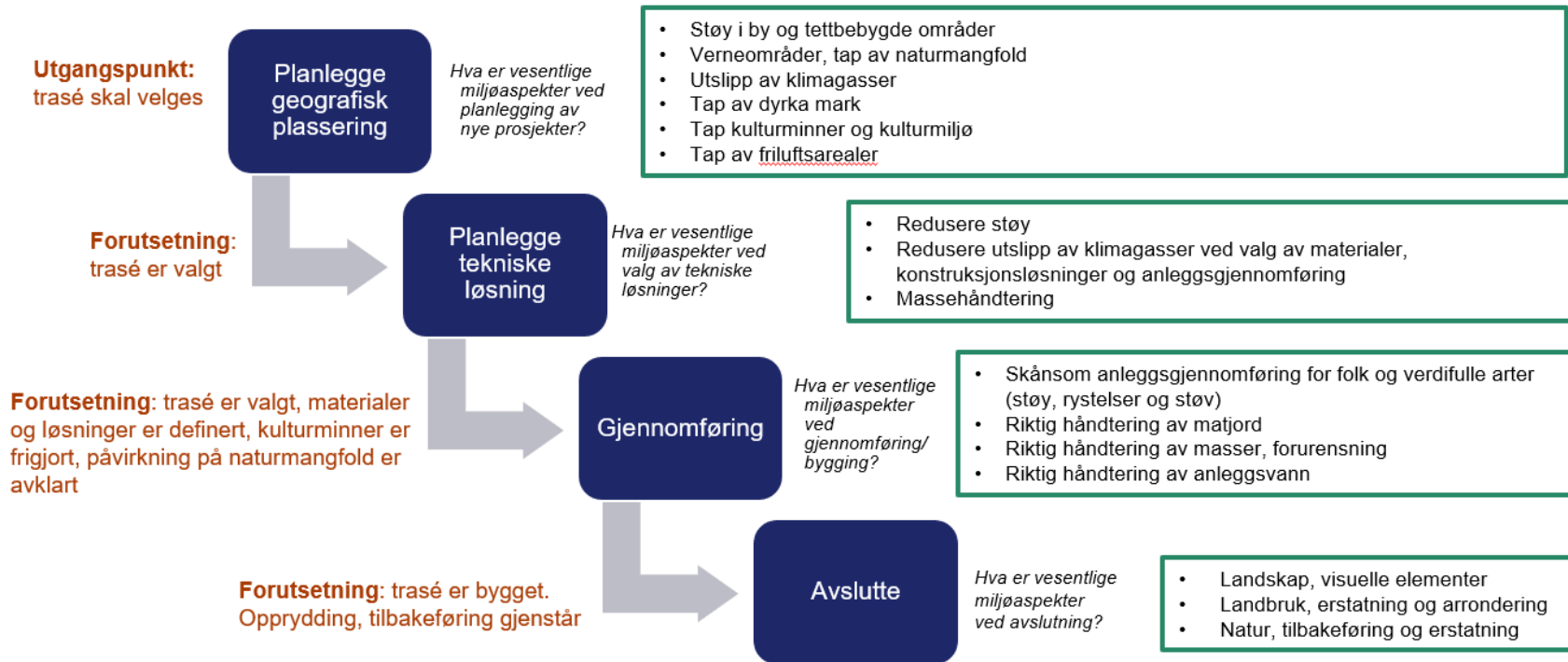
*Uttømming av ressurser*

*Økning i klimagasser*

Akuttutslipp  
olje drivstoff/kjemikalier→  
*Forurensning av grunn/vann*

Avfall på avveie→  
*Forsøpling*  
*Forurensning av grunn/vann*

# Vesentlige miljøaspekter for større utbyggingsprosjekter





*«Det er ikke miljøklassen på maskinparken, men hvor mange hundre tusen kubikkmeter med stein og masser som sprenges, transporteres, deponeres og må erstattes med pukk som utgjør miljøpåvirkningen, og hvordan logistikken planlegges og materialer brukes»*



# Breem Infrastructure – løfter hele leveransen

## Alle større prosjekter skal vurderes for egnethet for BREEAM Infrastructure sertifisering

### Rekordhøy miljøscore i Drammen

Forside > Nyhetsarkiv | > Rekordhøy miljøscore i Drammen

Av [Tormod Ugelstad](#) Sist oppdatert: 19.02.2024

♥ 61 📄 9

«Excellent» står det med stor, grønn skrift i karakterboka utbyggingsprosjektet UDK02 Kulvert og løsmassetunnel i Drammen. Prosjektet har fått det beste Breeam-resultatet noensinne for et anleggsprosjekt i Norge.



Onsdag 14. februar ble det gode Breeam-resultatet markert i Drammen. F.v.: Lise Backer (Bane NOR), Hanne Stormo (Bane NOR), Martin Rosenlund (Bane NOR), Katrine Bakke (Bane NOR), Alexander Walthne (Veidekke), Øivind Larsen (Veidekke), Lars Tangerås (Bane NOR), Heleene Mjøsund (Veidekke) og Knut Lauvålien (Veidekke)  
Foto: Anne Mette Storvik

Vi bygger nytt dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen. Når det åpner hasten 2025, vil det være sammenhengende dobbeltspor mellom Tønsberg og Oslo. Det legger til rette for raskere reiser, flere togavganger og mer utslippsfri transport.

Det er Veidekke som har vært entreprenør for den nye Drammenstunnelen, fordelt på de to totalentreprisene «UDK01 Bergtunnel og dagsone Skogser» og «UDK02 Kulvert og løsmassetunnel».

#### «Excellent»

Nå har UDK02 mottatt miljøsertifisering (BREEAM-sertifikat) for arbeidet. Prosjektet har fått betegnelsen «Excellent» og hele 83,5 prosent i poengsum – det høyeste som er oppnådd for et anleggsprosjekt i Norge.



Fra signeringen hos Grønn Byggallianse mandag. F.v. Katharina Th. Bramslev (daglig leder i Grønn Byggallianse), Gita V. Ytterborg (digtleier for bærekraft i Statens vegvesen), Gunhild Herrem Spjærneveit (direktør for bærekraft i Bane Nor) og Finn Aasmund Hobbesland (direktør samfunn og utvikling i Nye Veier).

### Stor anleggssatsing i Grønn Byggallianse – inngår samarbeid med Bane Nor, Nye Veier og Statens vegvesen

Publisert 20.05.2023 16:15

Mandag signerte Bane Nor, Nye Veier og Statens vegvesen en samarbeidsavtale med Grønn Byggallianse der de sammen skal jobbe for økt bærekraft i anleggssektoren gjennom Breeam Infrastructure.

# Takk for oppmerksomheten!

Mail: [cathrine.loennecken@banenor.no](mailto:cathrine.loennecken@banenor.no)

Mobil: 916 20248



## Bane NORs innspill til lovutvalget

- Positive til økt klima og miljøfokus i offentlige anskaffelser og dermed strengere krav
- Krav om at miljø skal vektes med minimum 30% er ikke det beste virkemiddel for å oppnå miljøgevinster
- Nødvendig med større fleksibilitet og handlingsrom for oppdragsgivere
- Bør være mulig å velge en kombinasjon av virkemidler (kvalifikasjonskrav, krav i kravspesifikasjonen, tildelingskriterier og kontraktsvilkår) som i den enkelte anskaffelse vil gi størst mulig miljøgevinst
- Bør harmonere ift. ESRS/Bærekraftsdirektivet (taksonomien), slik at virksomhetenes vesentlighetsanalyser og risikoanalyser skal legges til grunn for krav
- Nødvendig å se hen til hva som gir best klima og miljøeffekt

# Bane NORs forslag til alternativ bestemmelse

(jf. forsyningsforskriften § 7-9)

- Miljøhensyn skal vektlegges i alle anskaffelser (både over og under terskelverdi), under forutsetning av at dette er i tråd med overordnede prinsipper i anskaffelsesregelverket som forholdsmessighet og saklighet. Oppdragsgivere skal vektlegge miljø, men må avpasse vekten til totaliteten i den konkrete anskaffelsen.
- Miljøkrav og kriterier skal utformes slik at de oppnår å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger. Det er med andre ord ikke tilstrekkelig å stille et miljøkrav i to ulike trinn av anskaffelsesprosessen dersom valgte krav/kriterier ikke er egnet til å oppnå denne effekten.
- Det foreslås en begrunnelses- og dokumentasjonsplikt, for å sikre at miljøkrav er vurdert, og at man har innarbeidet miljøhensyn i anskaffelsen der potensialet for miljøbesparelser er størst.
- Løsningen bidrar til en effektiv bruk av samfunnets ressurser, og sikrer ivaretagelse av anskaffelsens særtrekk.
- På områder med vesentlig miljøbelastning bør miljøhensyn gis relevant vekt, handlingsrom ivaretas gjennom evaluering
- Tydeliggjøring av oppdragsgivers plikt til å følge opp at miljøkravene overholdes i gjennomføringsfasen, eksempelvis gjennom en handlingsplan.