

➔ Markedsdialog HAST

Klima og miljø

Ved: Prosjektsjef Magne Trønnes

HS01 Kontaktperson Signe Marie Løes Narum

JBT1 Kontaktperson Idun Kristine Bortne

10.09.2025

→ Agenda

- **HS01 – Hovedentreprise**
 - Kontraktstrategi
 - HS01 – Omfang UB
 - HS01 – Omfang JBT
 - HS01 – Omfang stasjonstiltak
- Kontaktpersoner

HAST-prosjektet

- Prosjektet er en del av Inter City-strekningen mellom Oslo og Hamar, og fullfører utbyggingen helt fram til og med Hamar stasjon
- Mål om at Hamar stasjon er ferdigstilt i **2030**
- Nye Hamar stasjon blir en **7 spors stasjon** med kulvert for atkomst til plattformer. Kulverten binder også byen sammen med Mjøsa og nye byutviklingsområder
- Stasjonen skal være i drift gjennom hele anleggsperioden
- Prosjektet har flere grensesnitt mot private byutviklingsaktører med samtidig utbygging
- Grensesnitt mot prosjektet KSÅ ligger nær Åkersvika naturreservat
- Verneverdig og fredet bebyggelse på stasjonsområdet skal ivaretas og brukes



Foreløpig illustrasjon pr juli 2025

→ Dobbeltspor til Hamar – siste del av indre InterCity



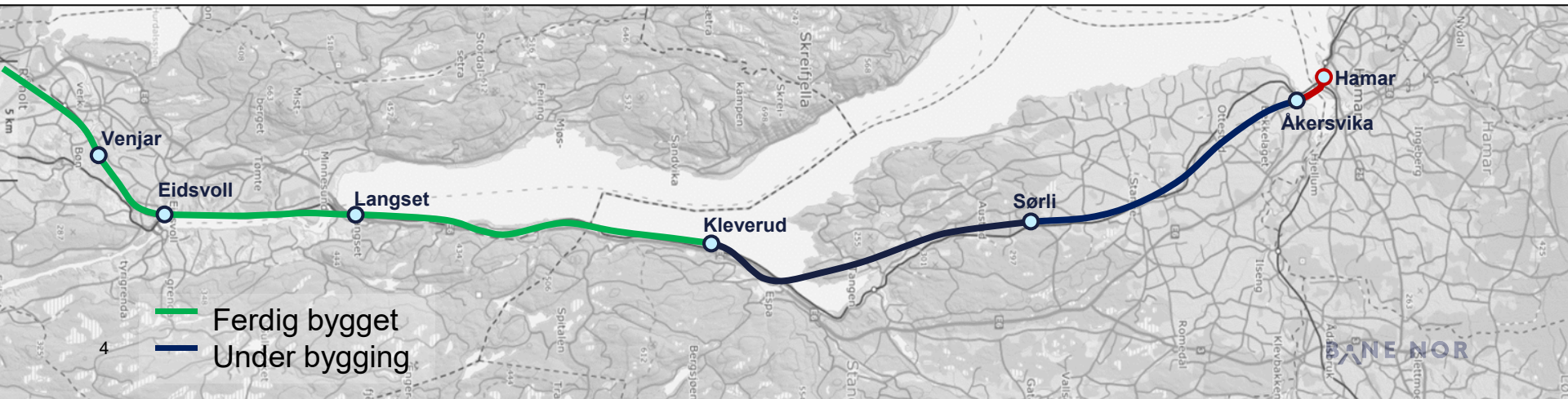
Venjar → Åkersvika

- 13 minutter redusert reisetid Oslo-Hamar
- Økt frekvens på persontog – 1 til 2 pr time
- Flere fjerntog
- Ikke tilrettelagt for økt gods



Åkersvika → Hamar stasjon

- Ytterligere redusert reisetid Oslo-Hamar
- Opptil 4 tog/time + fjerntog (T2035)
- Tilrettelegger for flere tog til Lillehammer
- Betydelig økt godskapasitet (frekvens + lengde)



HS01 – Hovedentreprise Hamar Stasjon

Kombinert utførelsesentreprise

Hamar Stasjon (HS01)

- Ny sporplan for totalt 7 spor, hvorav 6 spor til nye plattformer
- Utskifting og oppgradering av underbygning og jernbaneteknisk anlegg
- Ny kulvert under stasjonsområdet mellom by- og mjøssiden med atkomster til plattformer
- Nytt publikumsområde og ny kollektivterminal
- Entreprisen inngår i BREEAM-sertifisering for design- og anleggsfase (Ambisjon Excellent)



Foreløpig illustrasjon pr juli 2025

Kontraktstrategi

Beskrivelse	HS01 (Kombinert utførelsesentreprise Hamar Stasjon)
Type kontrakt og kontraktstrategi	Kombinert utførelsesentreprise (UB og JBT), Bane NOR-tilpasset NS 8405 Prosjektering – integrert team bestående av Bane NOR-ansatte og rådgiver

Foreløpig tidsplan for anskaffelsen	
Kunngjøring	Q4 2025
Oppstart	Q3 2026
Ferdigstillelse	Q4 2030

Anskaffelsesprosedyre iht. forsyningsforskriften §9-1(10):
Konkurranse med forhandling etter forutgående kunngjøring i 2-trinnsprosess
Adgang til å forhandle med tilbyderne om alle sider av tilbudene.

SVV og BN Prosesskode samt NS3420 vil bli benyttet for prising av tilbud.

Av de kvalifiserte leverandørene vil et begrenset antall inviteres til å levere tilbud i konkurransen.

Mulige utvelgelseskriterier: erfaring og kompetanse

HS01 Kombinert utførelsesentreprise Hamar stasjon

Omfang Underbygning

Hamar
stasjon

Underbygning

- Eksisterende masser består av sandig grus og fyllmasser
- Utført grunnundersøkelser i 2016, -18, -21, -22, -23 og -24
- Spunt for etablering av byggegrøp: ca. **9500 m**
- Jordmasser til fyllplass: ca. **160 000 m³**
- Sprengt stein til fyllplass: ca. **10 000 m³**

Konstruksjoner

- Ny stasjonskulvert under sporene med adkomst til plattformer samt Strandsonen
- Nye plattformer på stasjonen



Foreløpig illustrasjon pr juli 2025

HS01 Kombinert utførelsesentreprise Hamar stasjon

Omfang Jernbaneteknikk

Hamar
stasjon

Spor- og kontaktledningsarbeid

- Ny sporgeometri og sporforbindelser
- Ca. 7000 m nytt spor
- Nytt kontaktledningsanlegg
- Nye føringsveier
- Ca. 40 nye sporveksler

Elektro- og telearbeider

Installasjon av alle jernbanetekniske fag i de tekniske hus på stasjonen samt sporvekselvarmeanlegg, strømforsyning til KL-brytere og signalanlegg

- 3 nye tekniske bygg
- Høyspenningsanlegg
- Lavspenningsanlegg
- Teleanlegg
- SRO- anlegg -Styring, regulering og overvåking
- Informasjonssystemer for publikum og videoovervåking



Foreløpig illustrasjon pr juli 2025

HS01 Kombinert utførelsesentreprise Hamar stasjon

Omfang Stasjonstiltak

Hamar stasjon

Buss, knutepunkt, plattform etc.

Busstasjon

Ombygging av busstasjon som følge av nytt spor 1, med felles plattform mot spor 1

«Kiss&Ride» - korttidsparkering

Ny korttidsparkering og inn/utkjøring mellom Victoriaundergangen og nytt sykkelhotell

Stasjonskulvert

Gangkulvert på tvers av jernbanen med adkomst til midtplatformer. Heis, trapper, tak og publikumsfunksjoner

Rive eksisterende bygg, reetablering av fasade

Rive tilbygg til Restaurantbygget. Ny fasade etableres på verneverdig/fredet bygg

Teknisk hus

Teknisk hus på stasjonsområdet med krav om plassering og tilpasning til historisk jernbane- og bymiljø

Publikumsområder

Nye plattformer, adkomst til plattformer og stasjonsområdet
Publikumsfunksjoner, nytt dekke, publikumsadkomster, sammenhenger og grensesnitt med tilgrensende prosjekter, busstasjon, gater og fortau



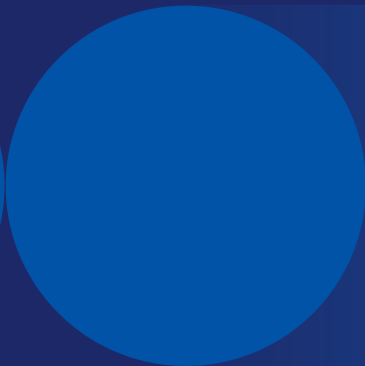
Foreløpig illustrasjon pr juli 2025

→ Kontaktpersoner

Navn	Enhet	E-post
Magne Trønnes	Utbygging, Prosjektsjef	magne.tronnes2@banenor.no
Signe Marie Løes Narum	Utbygging, Kontraktsrådgiver	signe.marie.loes.narum@banenor.no



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog



➔ **Market dialogue HAST**

Climate and environment

By: Project Manager Magne Trønnes

HS01 Contact person: Signe Marie Løes Narum

JBT1 Contact person: Idun Kristine Bortne

10.09.2025

→ Agenda

- **HS01 – Main Contract**
 - Contract Strategy
 - HS01 – Scope of Substructure Works
 - HS01 – Scope of Railway Systems
 - HS01 – Scope of Station Facilities
- Contact information

The HAST-project

- The project is part of the Inter City section between Oslo and Hamar, and completes the development up to and including Hamar station
- The aim is for Hamar station to be completed by **2030**
- The new Hamar station will be a **7-track** station with a pedestrian underpass for access to platforms. The underpass will also connect the city with Mjøsa and new urban development areas
- The station must remain operational throughout the construction period
- The project has several interfaces with private urban development actors carrying out simultaneous development
- The interface to the KSÅ project is located near the Åkersvika nature reserve
- Listed and protected buildings in the station area must be handled with care, and will remain in use throughout the project period



Tentative illustration per july 2025

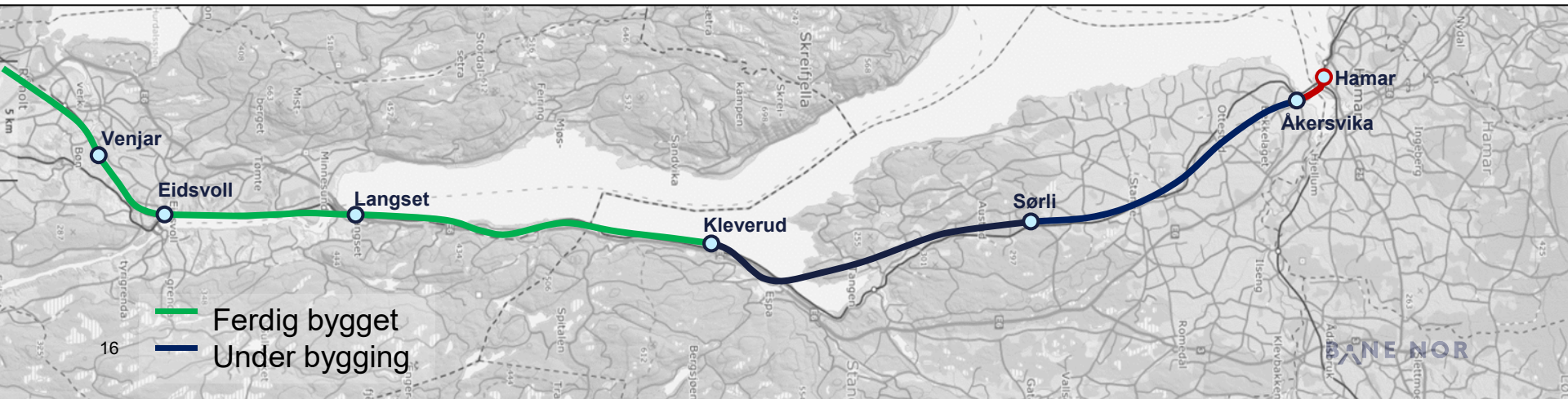
→ Dobbeltspor til Hamar – siste del av indre InterCity

Venjar → Åkersvika

-  13 minutes reduced journey time Oslo-Hamar
-  Increased frequency for passenger trains – 1 to 2 pr hour
-  Increased capacity for long distance trains
-  Does not facilitate increased capacity for freight trains

Åkersvika → Hamar stasjon

- Further reduced travel time Oslo-Hamar
- Up to 4 trains/hour + long distance trains (T2035)
- Facilitates increased frequency to Lillehammer
- Significantly increases capacity for freight trains (frequency + train length)



HS01 – Main Contract Hamar Station

Design-bid-build contact – substructure and railway systems

Hamar Stasjon (HS01)

- New track layout for 7 tracks, 6 of which connect to platforms
- Replacement and upgrading of substructure and railway systems
- New underpass beneath station with access to platforms, connecting the city and the lake
- New public areas and terminal for public transportation
- The contract will be BREEAM-certified for design and build, (Ambition Excellent)



Tentative illustration per july 2025

Contract strategy

Description	HS01 (Design-bid-build contract – substructure and railway systems)
Contract type and strategy	Construction contract NS 8405 (with BN adjustments) - substructure and railway systems. Engineering – Integrated team with Bane NOR employees and consulting engineers

Preliminary timeline	
Contract notice	Q4 2025
Commencement	Q3 2026
Completion	Q4 2030

Procurement procedure pursuant to the Procurement Regulation §9-1(10):

A competitive procedure with negotiation following prior publication, conducted as a two-stage process.

BN reserves the right to negotiate all aspects of the tenders.

SVV and BN Process Codes, as well as **NS3420**, will be used for pricing the tenders.

Among the qualified suppliers, a limited number will be invited to submit tenders.

Possible selection criteria: experience and competence.

HS01 Main Contract Hamar Station

Scope Substructure

Hamar
stasjon

Substructure

- Masses consist of sandy gravel and filling materials
- Geotechnical investigations carried out in 2016, 2018, 2021, 2022, 2023, and 2024
- Sheet piling for the establishment of the construction pit: approx. **9500 m**
- Soil to fill site: approx. **160 000 m³**
- Blasted rock to fill site: approx. **10 000 m³**

Constructions

- New station underpass beneath the tracks with access to platforms and the waterfront area "Strandsonen"
- New platforms at the station



Tentative illustration per july 2025

HS01 Main Contract Hamar Station

Scope Railway Systems

Hamar Station

Tracks and Catenary

- New track layout and track connections
- Approx. 7000 m new tracks
- New catenary system
- New cable ducts
- Approximately 40 new turnouts

Electrical and Telecommunication Works

Installation of all railway technical disciplines in the technical houses at the station, as well as track switch heating systems, power supply to catenary switchgear and signaling systems

- 3 new technical buildings
- High voltage systems
- Low voltage systems
- Telecommunication systems
- Control, Regulation, and Monitoring (CRM) systems
- Information systems for the public and for video surveillance



Tentative illustration per july 2025

HS01 - Hamar station

Scope Station Facilities

Hamar Station

Bus, Public Transport Hub, Platform etc.

Bus Station

Reconstruction of the bus station which accommodates new track 1, featuring a shared platform adjacent to track 1

«Kiss & Ride» - Short Term Parking

New short-term parking between the Victoria underpass and new bicycle-hotel

Train Station Pedestrian Underpass

Pedestrian underpass beneath tracks, providing access to middle platforms. Elevator, stairs, roof cover and passenger facilities

Demolition of Existing Buildings, reconstruction of facade

Demolition of existing extension of the Restaurant building
New facade to be established on listed/partially listed building

Technical Building

Technical building on the station, requirements for relocation and adaptation to historical railway and urban environment

Public Areas

New platforms, access to platforms and the station area
Public amenities, new surfaces, public access points, interfaces with adjacent projects, bus station, streets, and sidewalks



Tentative illustration per july 2025

→ Contact information

Navn	Enhet	E-post
Magne Trønnes	Utbygging, Project manager	magne.tronnes2@banenor.no
Signe Marie Løes Narum	Utbygging, Contract advisor	signe.marie.loes.narum@banenor.no



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog

➔ Markedsdialog HAST

Klima og miljø

→ Agenda:

→ Presentasjon av leverandør

Kapasitet og gjennomføringsstrategi

→ Dialog om enkelte miljøaspekter ved den kommende anskaffelsen:

- Klimagassverktøy (VegLCA)
- Klimavennlige anleggsprosesser
- Massehåndtering



→ Leverandørpresentasjon

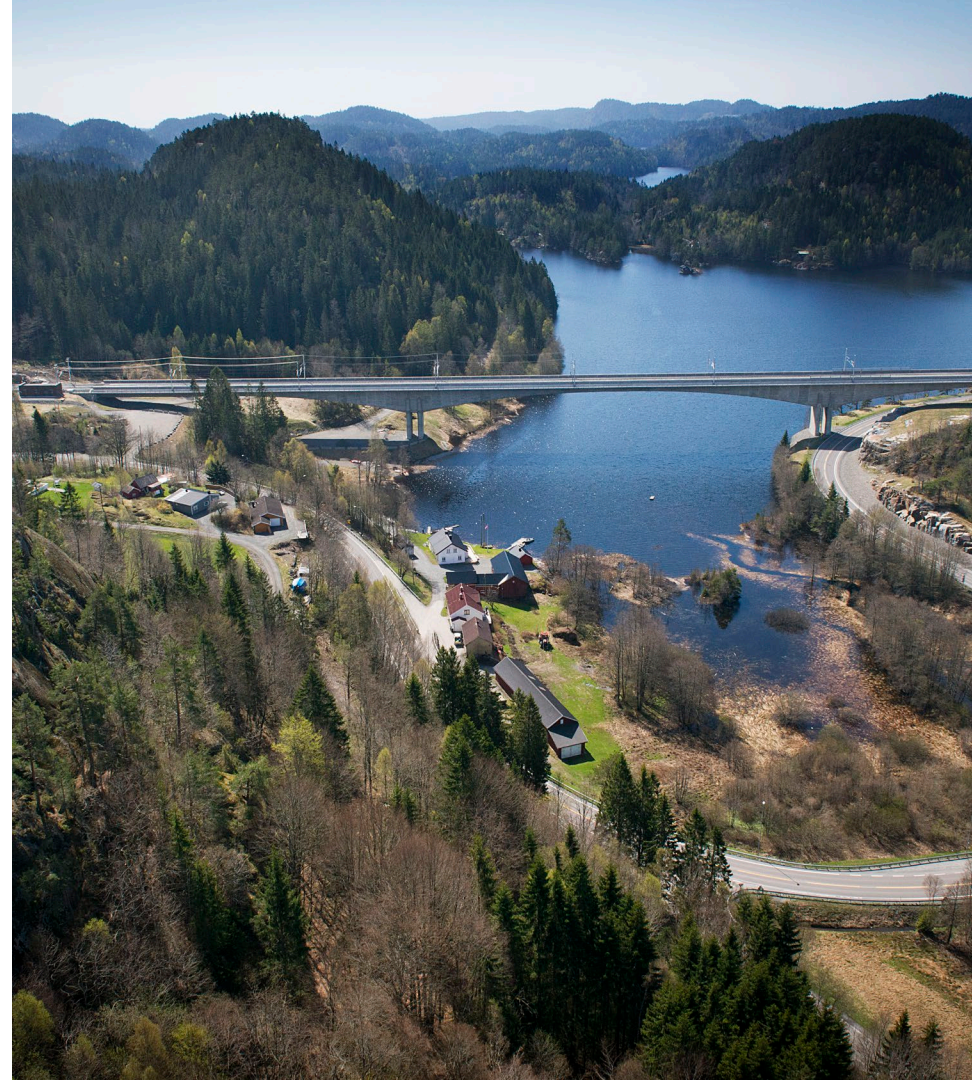
➔ Mer på skinner setter mindre spor

- Vi skal bidra til oppfyllelse av **Norges klima- og miljømål**



Mål og forventninger

- Bane NOR skal understøtte vår eiers mål og forventning til selskaper der staten er eier - hvor bærekraft er gjennomgående
- FNs bærekraftsmål og risikomulighets vurderinger skal integreres i våre strategier og daglige drift
- Vi skal balansere økonomiske, sosiale og miljømessige forhold



VegLCA

Materialproduksjon og transport står for en betydelig andel av prosjektets klimabelastning.

Bane NOR har god erfaring med bruk av VegLCA i evaluering.

Tildelingskriteriet tenkes å gå ut på at leverandørene forbedrer EPDene som er lagt til grunn i klimagassbudsjettet.



Utslippsfri anleggsplass*

På anleggsplassen er det forholdsvis lavt effektuttak. Prosjektet har likevel ambisjon om å gjennomføre på elektrisk der det er mulig.

Mye arbeider skal gjennomføres i brudd, også de store masseutskiftingene.

- Markedet for elektrisk transport og elektriske anleggsmaskiner - generell tilgjengelighet, kostnadsbilde
- Eventuelle erfaringer med tildelingskriterier på bruk av elektriske maskiner og løsninger for oppfølging



BREEAM

Prosjektet skal BREEAM-sertifiseres for Design and Construction samlet.

- Erfaringer - Utfordringer og muligheter



Informasjon om anskaffelsen

- Investeringsbeslutning forventes våren 2026*
- Opsjoner (tentativt)
 - Alternativt signalanlegg
- Insentiver
 - BREEAM
 - Optimaliseringer

Foreløpig tidsplan for anskaffelsen	
Kunngjøring	Q4 2025
Oppstart	Q3 2026
Ferdigstillelse	Q4 2030

* Forbehold i konkurransegrunnlaget. Det vurderes kompensasjon til tilbydere dersom investeringsbeslutning bortfaller.

Nytt av året:

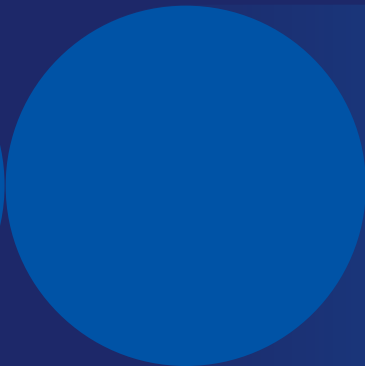
Dagens sikkerhetspolitiske situasjon i Europa og verden for øvrig taler for at Bane NOR må utøve varsomhet når man deler informasjon om kritisk infrastruktur.

Opplysninger som er taushetsbelagt i henhold til forskrift om sikring på jernbane (Sikringsforskriften) § 3-5, jf 3-3 er derfor besluttet tilbakeholdt frem til prekvalifisering av leverandører er foretatt. Informasjonen utgjør en del av kontraktutkastets Kapittel D.

→ Kapasitet og gjennomføringsstrategi



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog



Market dialogue HAST

Climate and environment

→ Agenda:

- Presentation of the Contractor
 - Capacity and Project Execution strategy
- Dialogue on certain environmental aspects of the upcoming procurement:
 - Greenhouse gas tool (VegLCA)
 - Climate-friendly construction processes
 - Mass handling



➔ Presentation of the Contractor

→ Capacity and Project Execution Strategy

➔ More on rails leaves fewer traces

- We will contribute to the achievement of Norway's climate and environmental goals.



Goals and Expectations

- Bane NOR shall support our owner's goals and expectations for state-owned enterprises – where sustainability is a core principle.
- The UN Sustainable Development Goals and risk-opportunity assessments shall be integrated into our strategies and daily operations.
- We shall balance economic, social, and environmental considerations.



VegLCA

Material production and transport account for a significant share of the project's climate impact.

Bane NOR has successfully used VegLCA for evaluation in competitions.

The award criterion is intended to require suppliers to improve the EPDs that form the basis of the greenhouse gas budget.



Zero-emission construction site*

At the construction site, power output is relatively low. Nevertheless, the project aims to carry out operations electrically wherever possible.

Many of the works will be carried out in quarries, including major mass replacements.

- The market for electric transport and electric construction machinery – general availability, cost picture
- Potential experience with award criteria for the use of electric machinery and solutions for monitoring



BREEAM

The project shall be BREEAM-certified for Design and Construction as a whole.

- Experiences – Challenges and opportunities



Information regarding the tender

- Investment decision expected in spring 2026*
- Options (tentative)
 - Alternative signalling system
- Incentives
 - BREEAM
 - Optimizations

Preliminary timeline	
Contract notice	Q4 2025
Commencement	Q3 2026
Completion	Q4 2030

*Reservation in the competition basis should the investment decision not come through.
Compensation to bidders if the investment decision is canceled is being considered.

New this year:

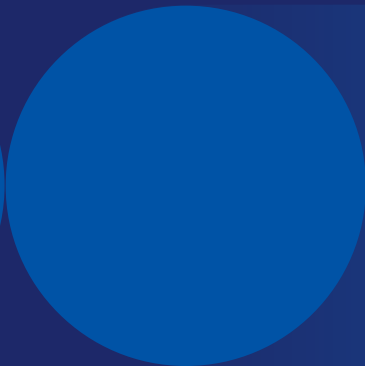
The current security policy situation in Europe and globally suggests that Bane NOR must exercise caution when sharing information about critical infrastructure.

Information that is classified as confidential under the Railway Security Regulations (Sikringsforskriften) § 3-5, cf. § 3-3, has therefore been withheld until supplier prequalification has been completed.

This information is part of Chapter D of the draft contract.



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog



Supplerende informasjon fra dialogene

Miljø

- Det foreligger en tiltaksplan. Planen har grenseverdier for blant annet utslipp og støy.
- Anleggsområdet har i dag lavt effektuttak for strøm.
- Det er per nå ikke tilrettelagt for lading, men det er muligheter i nærområdet.
- Det ses på muligheten for også å evaluere på biogass og andre klimavennlige drivstoff.
- Biodiesel vil verken telle positivt eller negativt i en evaluering.
- BREEAM er gjennomført i designfasen.
- Det planlegges å legge de største utslippsdriverne til grunn for beregning av klimagassbudsjett i VegLCA.

Teknisk info

- Det vil være nødvendig å utføre noe sprengningsarbeid i forbindelse med entreprisen.
- Signal vil være en separat kontrakt.
- Prefabrikasjon av undergangen er ikke vurdert aktuelt grunnet vannforhold.
- Dispensasjon fra teknisk regelverk for bedre miljøeffekt vil ikke vektlegges i tilbudsfasen.
- Det er ikke identifisert alunskifer i grunnen, men det kan forekomme. Det er ikke grunn til å tro at det finnes i store mengder i det aktuelle området.
- Grunnforholdene og massene på stasjonen bærer preg av at det er gammel fylling og at det har vært jernbanedrift på området i alle år. Dette har innvirkning på tilstanden til massene.

Om konkurransen

- Det vil gjennomføres minimum én forhandlingsrunde.
- Det er satt av tid til samhandlingsfase i starten av prosjektet.
- BN sikter på kunngjøring av konkurransen i november.
- Prosjektet er et investeringsprosjekt over grenseverdien for ekstern kvalitetssikring