

Referat fra markeds møter - Universell utforming Oslo S, oktober 2025

Forberedelse av konkurranse for ombygging av Oslo S i Bane NORs prosjekt Universell utforming Stor-Oslo

I forbindelse med den kommende konkurransen for ombygging av Oslo S, har Bane NOR gjennomført markedsdialogmøter. Under disse møtene ble det stilt en rekke relevante spørsmål fra deltakerne. Dette dokumentet samler og presenterer svarene, med mål om å gi ytterligere innsikt i prosjektets rammer, krav og forventninger.

- Hvorfor velges totalentreprise med samspill fremfor andre modeller?

Valget om å benytte totalentreprise med samspill er basert på prosjektets kompleksitet og behovet for tett samarbeid mellom involverte aktører. Denne modellen vurderes som den mest hensiktsmessige for å håndtere prosjektets utfordringer, samtidig som den bidrar til å redusere risikoen som ellers kunne blitt uforholdsmessig stor for enten byggherren eller entreprenøren.

Prosjektet krever en integrering av kompetanse fra totalentreprenøren og rådgivere, i nært samarbeid med byggherren. En samspillsmodell legger til rette for felles problemløsning, fleksibilitet og optimal utnyttelse av samlet kompetanse. Det er behov for en totalentreprenør som kan ta styring, koordinere rådgivere effektivt og anvende sin ekspertise i samspill med byggherren for å sikre god fremdrift og høy kvalitet i leveransen.

- Hva er bakgrunnen for at prosjektet vurderer kun å søke etter en totalentreprenør?

Prosjektet vurderer kun å søke etter en totalentreprenør fordi det anses som avgjørende å samarbeide med en entreprenør som kan ta et helhetlig ansvar for prosjektet. Dette inkluderer både prosjektledelse og prosjekteringsledelse for styring av prosjekterende rådgivere. Prosjektet ønsker en entreprenør som kan ta ledelsen, drive prosjektet fremover og samtidig samarbeide godt med byggherren i et samspill.

Etter konkurransen står totalentreprenøren fritt til å velge rådgivere, enten én eller flere. Prosjektet ser dette som en fordel, da det gir entreprenøren fleksibilitet til å sette sammen den kompetansen som best støtter prosjektets mål.

- Hva er rollen til nåværende rådgiver Sweco i prosjektet?

Forutsatt at oppdraget avsluttes som planlagt, vurderer Bane NOR rådgiver Sweco som nøytralisert i forbindelse med konkurransen. Dette innebærer at Sweco kan delta som rådgiver på totalentreprenørsiden, men det er opp til den enkelte totalentreprenør å velge sine samarbeidspartnere. For prosjektet er det viktigste at den valgte totalentreprenøren velger én (eller flere) rådgivere som de selv vurderer å kunne styre godt og samarbeide best med.

- Hva er Bane NORs rolle i sporbrudd og spordisponering?

Byggherren har ansvar for å søke om både sporbrudd og spordisponering, og dette må gjøres flere år i forkant. Søknader er allerede sendt inn, men det er søkt om fleksible rammer som kan justeres i den videre detaljeringen, og det er avgjørende med god dialog med trafikkstyring for å planlegge når og hvilke plattformer som kan stenges. Forutsigbarhet er helt sentralt, og dette må også inngå som en del av samspillet med totalentreprenøren.

Første sporbrudd er planlagt til 2027. Likevel er det god prosjektering som er det viktigste – ikke nødvendigvis å holde en fast dato. Dersom prosjekteringen ikke blir ferdigstilt i tide, kan det bli aktuelt å ikke benytte det første sporbruddet.

- **Er det Bane NOR som utfører kapasitetsberegninger og håndterer ruteplanlegging i prosjektet?**

Ja, det er Bane NOR som har ansvar for kapasitetsberegninger og ruteplanlegging i prosjektet.

- **Hvem skal utføre prosjekteringen av signalanlegget på Oslo S – gjøres dette internt i Bane NOR, eller skal det engasjeres en ekstern rådgiver?**

Det er per nå ikke tatt en endelig beslutning om hvem som skal utføre prosjekteringen av signalanlegget på Oslo S. Markedet har begrenset tilgjengelig signalkompetanse knyttet til anlegget på Oslo S, og det må derfor gjøres en grundig vurdering av hva som bør håndteres internt i Bane NOR, og hva som eventuelt bør konkurranseutsettes. Interne vurderinger pågår fortsatt, og resultatet av disse vil bli tydeliggjort i konkurransegrunnlaget.

- **Er det grensesnitt mot ERTMS i dette prosjektet?**

Det er ikke grensesnitt mot ERTMS i dette prosjektet. ERTMS inngår i et separat prosjekt som etter planen skal starte opp først etter at vårt prosjekt er avsluttet.

- **Hvordan håndteres sikkerhetsvakter?**

Organiseringen av sikkerhetsvakter er et konsept som må utvikles i samarbeid mellom byggherre og totalentreprenør. Det forventes at tilbyderne i sine tilbud beskriver hvordan sikkerhetsvakter skal organiseres og integreres i prosjektgjennomføringen. Byggherren stiller ikke med hovedsikkerhetsvakter (HSV), lokale sikkerhetsvakter (LSV) eller leder for elsikkerhet (LFS). Sikkerhet har høy prioritet.

- **Hva er språkravene i prosjektet?**

Norsk skal benyttes som arbeidsspråk. Dette er viktig for å sikre godt samarbeid og samspill mellom alle fagressurser og organisasjoner – både internt i Bane NOR og eksternt – som det må kommuniseres med på Oslo S, både i planleggingsfasen og under gjennomføring. Prosjektet krever tett samarbeid og felles problemløsning, noe som fungerer best når kommunikasjonen skjer på morsmålet. I Norge er norsk morsmålet for de fleste involverte, inkludert mange av fagressursene hos Bane NOR. Språk er også en kritisk faktor for sikkerhet.

Oslo S er en stor og kompleks stasjon med svært mange reisende, og prosjektet vil involvere et betydelig antall aktører. Dette stiller høye krav til koordinering og effektiv kommunikasjon, som best oppnås gjennom bruk av norsk som arbeidsspråk.

- **Hvor lang tid varer samspillfase 1?**

Samspillfase 1 er forventet å vare i omtrent ett år.

- **Når blir en oppdatert tidsplan tilgjengelig?**

Prosjektet har som mål å publisere en oppdatert fremdriftsplan innen utgangen av året.