

Oppsummering fra Markedsmøte for KSÅ og HAST

Til: deltakere på markedsmøte for kommende kontrakter i Hamarregionen

Dato: møtet ble avholdt den 7/2-2024

Se vedlagte presentasjon fra møtet

Møtet ble avholdt for påmeldte entreprenører i Bane NORs lokaler i Schweigaardsgate 33 og det var mulighet til å delta elektronisk på teams. Det var 44 påmeldte fra 24 ulike selskaper som deltok i markedsmøtet.

Martin Rosenlund, Leder for kontrakt og marked i utbyggingsdivisjonen, ønsket møtedeltakerne velkommen. Han fremhevet hvor viktig disse markedsmøtene er for Bane NOR for å holde entreprenørmarkedet oppdatert på kommende kontrakter og status for disse. Han fremhevet også at Bane NOR jobber nå aktivt med å innføre endringene i lovverket i våre konkurranser knyttet til ytre miljø og klima, som gjelder fra 1/1-2024.

Presentasjon av prosjektene i Hamarregionen

Kleverud-Sørli-Åkersvika (KSÅ) av prosjektleder Leif Arne Hafstad

Hamar Stasjon (HAST) av prosjektleder Magne Trønnes

Grensesnitt mellom prosjektene:

- Tidligere lå grensesnittet midt på Åkersvika, dette er nå flyttet til Sporveksel 1 på Hamar stasjon
- Det er KSÅ prosjektet som ivaretar det økte omfanget over Åkersvika

Særlig informasjon om HAST:

- Det skal være drift på stasjonen under hele byggeperioden, foruten om noen mindre brudd for påkoblinger
- En del av området for de sporene som skal fjernes (skiftetomta nærmest Mjøsa) er tenkt som boligområder, men i anleggsperioden vil deler benyttes til riggområder for entreprenør, se lysbilde 12
- Cowi er rådgiver for HAST
- Fremdriften til de ulike fasene for HAST er lagt opp for å kunne følge og utnytte samme brudd som KSÅ (frem til fase 20 på Hamar)
- Lysbilde 16 – viser bygg som er markert i blått – dette er de fredede kulturminnene inntil anleggsområdet som skal bestå

Modell for SA-4 fremvist av Thomas Nævestad

Pressiseringer i gjennomgangen

- **Installasjoner knyttet til hvert teknisk hus vil typisk være**
 - o En radiomast inkl. fundament ved de fleste tekniske hus
 - o Høyspentinnmating i teknisk hus Stange nord (TH-113.43)
 - o Føringsveier inn og ut fra teknisk hus til langsgående kabalkanaler langs spor
- Stigningsforholdene vil være størst for den nye linjen fra Ottestad og ned mot Åkersvika
- 125 meter kulvert ved Gyrod, hvor det skal etableres et nytt teknisk hus

- Etableres teknisk hus ved Tokstad
- Nordligste teknisk hus vil ligge på østsiden ved Sandvika mot Åkersvika
- Arbeidet med kryssing på Åkersvika er planlagt utført i sluttbruddet i 2027
- SÅ-4 avsluttes på sørsiden av sporveksler 1 på Hamar stasjon, rett nord for dagens planovergang til Espern industriområde

Modell for HAST fremvist av Niklas Marccusen

Omfang ble kort gjennomgått ved fremvisning av modellen:

Riggareal og lagerareal:

- o Det er tenkt lagerområde for materiell ved Vikingskipet
- o Skiftetomten og Strandsonen er tenkt benyttet til riggområde under anleggsperioden
- o Det er også planlagt en fremskutt rigg på dagens parkeringsområde for Hamar Stasjon og på 8-meterplanet ved Mjøsfronten (som i dag er benyttet til parkeringsareal)

Sør på Dovrebanen

- o Innkjør til stasjonen frem til Espern bru vil i hovedsak være basert på arbeid i brudd for å kunne opprettholde togtrafikken

Rørosbanen

- o Avgrening til Rørosbanen fra Dovrebanen, som gir en del føringer for togtrafikken og gir begrensinger i anleggsgjennomføringen
- o det skal etableres en støttemur på 250 meter for dagens hensettingsområde
- o gjennomføres ballastutskifting og sporjustering i bruddperioder
- o ny veksler ved undergang til Vikingskipet

Nord for Hamar stasjon

- o Forlengelse av uttrekkspor
- o Etablering av ny støttemur og masseutskifting i området (ved Mjøsfronten)
- o Det planlegges med at en del av arbeidet her skal utføres i tilgjengelige bruddperioder

Ny krysning ved «Victoriaundergangen» (rett sør for stasjonsbygget)

- Riving av eksisterende undergang og etablering av ny kulvert
- Denne vegen/kulverten kan ikke brukes som adkomst til anlegget
- Adkomst til anleggsområdet er vil være over nye Espern bru (som er under oppføring i dag) med tilhørende anleggsvei videre

Selve stasjonsområdet på Hamar stasjon:

- Hele stasjonen må gjennomgå en fornying – der alt skal bygges nytt
- Selve stasjonsbygningen og restauranten på Hamar skal bestå
- Rekkefølge for bygging er at en må justere de innerste sporene nærmest stasjonen først, der en da må ha adkomst over spor i drift i en periode.
- Hovedelementer er:
 - o Personkulvert under alle spor
 - o Nye plattformer med trapper og heis med adkomst til undergang

- Oppgradering av eksisterende plattformer ved stasjonen
- Bygge ny adkomster til plattformer:
- Da det skal være persontrafikk og godstrafikk i anleggsperioden, jobber vi med å prosjektere for å benytte eksisterende plattform til dette

Underbyggingsentreprise SÅ-4 (KSÅ) ved Leif Arne Hafstad

Nærføring:

- Ved Åkersvika, Ottestad og Stange må en hensynta nærføring til dagens bane i arbeidet

Skjæringer og fyllinger

- Det er ca 100 meters høydeforskjell fra Stange og ned til Hamar stasjon
- Anslagsvis halvparten av ny linje skal gå på fyllinger og resten vil ligge i skjæringer, noen steder vil disse være relativt høye
- Det har vært gjennomført en optimalisering av den nye linjen og normalprofilen til den nye linjen er justert for å få ned omfanget av underbygningsarbeidene ut fra opprinnelig plan
- Krav til plastring av syredannede masser
- En del restriksjoner knyttet til VA, rensing av spillvann og håndtering av overflatevann må ivaretas av entreprenør
- En del av omfanget i denne kontrakten vil være riving og fjerning av gammelt trasse på hele strekningen fra Kleverud til over Åkersvika, dvs. ca. 3 mil med tidligere bane

Rigg, lager, masselagring og deponi

- Leid areal ved Stange næringspark – 100 mål til mellomlagring av masse og riggareal
- Midlertidig avtak av matjord skal ligge på tilhørende eiendom og tilbakeføres etter bygging av ny linje
- Heggvin (Løten) er godkjent for de fleste typer massedeponi

Åkersvika

- Arbeidet her vil være strengt styrt av restriksjoner for arbeid i og ved naturreservatet
- Særlig vil dette ha betydning for bl.a. utslipp, støyrestriksjoner og begrensinger for arbeid i hekkeperioden
- Fyllingen over Åkersvika prosjekteres som en pælet trau – det vil utgjøre en U-konstruksjon med høye vanger for å ivareta støyskjerming i naturreservatet i etterkant av ibruktakelse
- For kryssingen med eksisterende bane i Sandvika/Åkersvika, på ca 180 meter, er denne tenkt bygget i en bruddperiode

Lysbilde 29 – viser oppdragsgivers inndeling i stedskoder i KGL/omfangsbeskrivelsen for kontrakten

Jernbanetekniske arbeider for KSÅ av Øivind Andersen

- De jernbanetekniske arbeidene for KSÅ er eksklusiv Signal, Signal bygges av rammeavtaleleverandør Siemens og styres av eget prosjekt for ERTMS
- ny linje bygges for 250 km/t, men i praksis for 210 km/t for hele strekningen

JBT-1, sørlig entrepriser fra Kleverud til Nord for Stange sentrum

- Omfatter alle normale jernbanetekniske installasjoner (spor, KL, tele, elkraft)
- i tillegg må entreprenør påberegne noe spesiell tekniske installasjoner i tunellen
- Installasjon av tekniske installasjoner på Tangen stasjon gjøres av underbyggingsentreprenør

JBT-2, nordlig entrepris for strekningen sør for Stange sentrum og over Åkersvika

- Omfatter alle jernbanetekniske installasjoner (spor, KL, tele, elkraft)
- Noe mindre i omfang enn JBT-1 og omfatter alle normale jernbanetekniske installasjoner
- Største utfordringen for jernbaneteknikkentreprenør her er tilkoplingen i Åkersvika, der en må samarbeide tett med SÅ-4 i gjennomføringen

KL/AT

- KL/AT – fornying og utskifting av KL/AT og 22kV fra Åkersvika og opp til Jessnes
- Det bygges i dag ny omformerstasjon på Jessnes, da det er behov for å bygge om og forsterke dagens strømforsyning til Dovrebanen
- Dette er et samarbeidsprosjekt mellom KSÅ, HAST og Banesjefen for strekningen
- Kontrakten skal også ivareta klargjøring for bygging av ERTMS på strekningen, og den skal være ferdig samtidig med utbyggingen av dobbeltspor fra KSÅ i oktober 2027
- Det vil være grensesnitt og behov for koordinering mot entreprenør for HAST og KSÅ

HS01 – hovedkontrakten på Hamar stasjon av Magne Trønnes

- Kontrakten omfatter alt gjenstående arbeid for underbygning, konstruksjoner og jernbaneteknikk utenom signal for ERTMS. En komplett fornying og ombygging av stasjonen
- Ny stasjon skal stå ferdig med ERTMS signalanlegg. Dagens NSI63 signalanlegget skal bygges ned, og det er behov for ombygginger frem til ferdigstillelse av prosjektet.
- Dagens spor nr 21 er vernet og skal bestå
- Det prosjekteres en ca. 60*6 meters kulvert under de nye sporene og over til fremtidig ny bydel på Espern
- Dagen parkering og busstasjon inngår ikke i kontraktsomfanget (men det er avsatt at noe av parkeringsarealet kan benyttes til rigg i perioder)
- Tekniske hus sør for stasjonen skal rives og fjernes, der en skal tilbakeføre restaurant bygget på stasjonen
- Verkstedsaktiviteten til Mantena avvikles 1.juni i 2024
- Fase 20 for Hamar stasjon er tenkt å være ferdig samtidig med at KSÅ avslutter sitt prosjekt i 2027 inkl. KL/AT.
- Det er gjort omfattende grunnundersøkelser for å få kartlagt grunnforholdene i området
- Det ligger en del føringer i det arkitektoniske uttrykket for stasjonsområdet og tilhørende konstruksjoner i prosjektet– dette er gjort for å ivareta helhetsuttrykket og de væreverdige byggene rundt stasjonen
- Det er planlagt at stasjonsområde og plattformer skal installeres med snøsmelting tilknyttet fjernvarmeanlegg

Spørsmål og innspill

- Det ble slitt spørsmål om fremdriften for KL/AT kontrakten
 - o KL/AT kontrakten – lyses ut i 2025, den skal være ferdig i Q4 2027
- De oppmøtte ønsket informasjon om tildelingskriterier for SÅ-4 og HS01
 - o Tildelingskriteriene er ikke fastsatt for disse kontraktene pr i dag
 - o SÅ-4 – jobber med å innarbeide tildelingskriteriene for ytre miljø og klima miljø

- For HS01 for HAST – vil også anleggsgjennomføringen være viktig i tildelingen av kontrakten
- De kom spørsmål fra salen., om Bane NOR vil vurdere på samme måte som SVV knyttet til de nye miljøkravene. Det ble vist til at SVV signaliserer at de tenker å innarbeide noen krav i kravspesifikasjonen og noen i tildelingskriterium.

Det kom spørsmål om fremdrift for utlysning av SÅ-4

- Prekval er planlagt ut i markedet 2/5
- Tilbudsinvitasjon er planlagt første uken i juni
- Kontrahering er planlagt i januar 2025.

Det kom spørsmål fra salen om en ville sende ut informasjon om tildelingskriterium sammen med prekvalifikasjon og det var gjort noen bestemmelser om ev. utsiling av kvalifiserte søkere:

- Tildelingskriterium vil være en del av det komplette konkurransegrunnlaget og inngå i underlaget ved utlysning av prekvalifisering
- BN har ikke bestemt noen utsiling for noen av disse konkurransene pr i dag

Informasjon om prosjektene og kontraktene fra tidligere markedsmøter/markedsdialoger for KSÅ og dialoger ligger på Prosjektsiden for KSÅ på

<https://www.banenor.no/prosjekter/alle-prosjekter/dobbeltspor-gjennom-stange-kommune/>

Bane NOR oppfordrer interesserte entreprenører til å følge med på kommende kontrakter på banenor.no, samt at de også kan finne aktuelle informasjon om prosjektene KSÅ og HAST på deres prosjektsider på banenor.no

Takk for deltakelsen.