|  |
| --- |
| Vedlegg 4a |
| 09.12.2021Versjon: 0.8 |
| Anleggsbeskrivelse |
| Oslo nordøst |

Innhold

[1. Innledning 3](#_Toc89268757)

[1.1 Bussanlegg 3](#_Toc89268758)

[1.2 Sjåførfasiliteter 3](#_Toc89268759)

[2. Beskrivelse av Brubakkveien bussanlegg 3](#_Toc89268760)

[2.1 Brubakkveien bussanlegg 3](#_Toc89268761)

[2.2 Kapasitet/innhold 3](#_Toc89268762)

[2.3 Tilrettelegging av anlegget 4](#_Toc89268763)

[3. Drift av Brubakkveien bussanlegg 4](#_Toc89268764)

[3.1 Bruk av anlegget til andre formål 4](#_Toc89268765)

[3.2 Driftskostnader 4](#_Toc89268766)

[3.3 Miljø- og klimahensyn på bussanlegg 5](#_Toc89268767)

[3.4 Drift og vedlikehold av bussanlegg 5](#_Toc89268768)

[4. Avtaleforhold 6](#_Toc89268769)

[5. Bruk av andre bussanlegg 6](#_Toc89268770)

[5.1 Forutsetninger 6](#_Toc89268771)

[5.2 Opplysninger om andre anlegg 6](#_Toc89268772)

[6. Ladeinfrastruktur 6](#_Toc89268773)

[6.1 Innledning 7](#_Toc89268774)

[6.2 Eierskap til Ladeinfrastruktur 7](#_Toc89268775)

[6.3 På bussanlegg 8](#_Toc89268776)

[6.4 Ladeinfrastruktur utenfor bussanlegg 10](#_Toc89268777)

[6.5 Generelle krav for Ladeinfrastrukturen 11](#_Toc89268778)

[7. Sjåførfasiliteter 12](#_Toc89268779)

[7.1 Tilbudte fasiliteter 12](#_Toc89268780)

[8. Bilag 14](#_Toc89268781)

# Innledning

## Bussanlegg

Operatøren for ruteområde Indre by nord-sør er forpliktet til å leie og bruke Brubakkveien bussanlegg. Anlegget leies på de vilkår som er beskrevet i dette vedlegget med tilhørende bilag.

Oppdragsgiver leier og fremleier bussanlegget videre til Operatøren. Operatøren forplikter seg til å inngå vedlagte fremleieavtale med Oppdragsgiver, se bilag 4.1. Operatøren oppfordres til å sette seg godt inn i fremleieavtalen samt øvrige bilag.

## Sjåførfasiliteter

Oppdragsgiver stiller sjåførfasiliteter i form av pauserom og toaletter til disposisjon for vinnende Operatør. Oppdragsgiver er i all hovedsak leietaker, og ikke eier av disse fasilitetene. Vinnende Operatør har ikke eksklusiv adgang til sjåførfasilitetene, men vil kunne ha delt adgang med Oppdragsgivers andre kontrakter og/eller med andre brukere der dette er ansett som hensiktsmessig av Oppdragsgiver. Sjåførfasiliteter med andre brukere er for eksempel der Oppdragsgiver har avtale om bruk av eksisterende fasiliteter på T-banestasjoner eller ved andre virksomheter.

# Beskrivelse av Brubakkveien bussanlegg

Det gis i det følgende en kort beskrivelse av anlegget.

## Brubakkveien bussanlegg

* Eier: Linstow eiendom leier til Bussanlegg AS
* Adresse: Brubakkveien 16, 1083 Oslo, Gnr. 105 bnr. 549, Oslo kommune
* Byggeår: Verkstedlokalene bygget i 1980. Anlegget ble totalrenovert i 2012 og ytterligere oppgradert i forbindelse med Romeriksanbudet i 2019
* Tomteareal: 19 630 kvm
* Bygningsareal: 4 327 kvm

## Kapasitet/innhold

### Uteområder

Beskrivelsen av uteområdet gjelder dagens kapasitet. Når anlegget er 100 % utslippsfritt kan kapasiteten påvirkes av infrastrukturtiltak som endrer den totale kapasiteten.

* Parkeringskapasitet ute til 80 normal- og leddbusser
* Parkeringsplass til ca. 50 personbiler

### Verksted

* 3 verkstedspor med opptil 9 verkstedsplasser hvorav ett spor er tilrettelagt for periodisk kjøretøykontroll
* Lager, kontor og møterom
* I 2. etg. er det fire garderober hvorav en garderobe er til damer
* Tekniske rom

### Vaskehall

* Ett vaskespor med våt og tørrsone. Sonene er ikke adskilt med vegg
* Et sporsom er adskilt med vegg for parkering av buss og for lettere vedlikehold

### Administrasjon

* Kontor, trafikklederkontor
* Lager
* Kantine med minikjøkken
* Toalett

## Tilrettelegging av anlegget

Det er planlagt at anlegget skal tilrettelegges for 100 % elbusser innen oppstartsdato. Tilrettelegging for ladeinfrastruktur er beskrevet i kapittel 6.

Dersom anlegget ikke skulle stå ferdig til oppstartsdato må Operatøren påberegne anleggsarbeider på tomten mens bussdrift pågår. Bussdriften må da koordineres med byggeprosjektet.

# Drift av Brubakkveien bussanlegg

## Bruk av anlegget til andre formål

Bussanlegget på Brubakkveien skal som hovedregel kun benyttes av busser på Kontrakten for ruteområde Oslo Nordøst. Det vil si at Oppdragsgiver skal godkjenne at anlegget benyttes av andre busser som ikke tilhører Kontrakten. Det gis imidlertid mulighet til å fremleie til underleverandører som skal utføre oppdrag på Kontrakten. Operatør har i tilbudet beskrevet om deler av anlegget skal fremleies til andre f.eks. til underleverandør som vedlikeholder bussene. Det er opplyst hvem evt. fremleietagere er, fremleieforholdets art, varighet og evt. betydning for Operatørens drift. Alle fremleieforhold forutsetter Oppdragsgivers godkjenning.

## Driftskostnader

### Årlige driftskostnader i NOK ved bussanlegget (2020)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Driftskostnadselement | Kostnad | Forbruk |
| Vann og avløp | 254 700 |  |
| Strøm (elbusser) | 2 360 500 | kWh |
| Strøm (untatt elbusser) | 1 108 300 |  kWh |
| Kjemi | 360 500 | N/A |
| Renhold | 547 600 | N/A |
| Vinter- og vårvedlikehold | 183 500 | N/A |
| Avfallshåndtering | 40 000 | N/A |
| Kompressor | N/A | N/A |
| Annet | 107 000 | N/A |

 .

Alle tall under dette punkt er innhentet av eier og dagens leietaker/operatør, og er kun veiledende. Oppdragsgiver har ikke ansvar for at de oppgitte tallene gir et dekkende bilde av kostnadene.

Vann- og strømforbruk for 2018, 2019 og 2020 er lagt ut under konkurranseinformasjon for vedlegg 4.

## Miljø- og klimahensyn på bussanlegg

### Oppdragsgivers ambisjon for miljø- og klimabelastning på bussanlegg

Oppdragsgiver har ambisiøse miljømål for kollektivtrafikken, og vil at dette gjenspeiles i måten anleggene drives på. Det vil si at miljø- og klimabelastningen som driften av anleggene forårsaker skal minimeres så langt det lar seg gjøre. For å få det til må Operatøren som drifter de enkelte anleggene ha på plass prosesser som kartlegger alt som påvirker anleggets miljø- og klimabelastning, samt beskrive og iverksette tiltak som reduserer belastningen.

## Drift og vedlikehold av bussanlegg

### Oppdragsgivers ambisjoner for drift og vedlikehold av bussanlegg

I tillegg til en ambisjon om redusert klima- og miljøbelastning for bussanleggene har Oppdragsgiver flere ambisjoner for drift og vedlikehold av bussanleggene. For å oppfylle mange av disse ambisjonene er Oppdragsgiver avhengig av et godt samarbeid med Operatøren som er brukeren av anlegget.

# Avtaleforhold

Operatør skal fremleie anlegget av Oppdragsgiver på de vilkår som fremkommer av Fremleieavtalen, se bilag 4.1.

# Bruk av andre bussanlegg

## Forutsetninger

Operatør står fritt til å skaffe til veie andre bussanlegg eller oppstillingsplasser for buss ut over det som Oppdragsgiver tilbyr for pliktig leie og bruk, dersom operatør mener det er hensiktsmessig.  Andre anleggsløsninger/parkeringsareal skal være tilgjengelig i hele kontraktsperioden.

Operatør kan imidlertid ikke tilby et bussanlegg Operatør allerede leier av Oppdragsgiver. Oppdragsgiver har tatt denne beslutningen for å likebehandle tilbydere, samt sørge for at det er tilstrekkelig kapasitet ved de øvrige anleggene til å håndtere fremtidig trafikkvekst.

Alle anlegg skal være iht. offentlige bestemmelser og krav.

Bussanlegg er et viktig element innenfor kollektivtrafikken, og skal derfor fremstå representative og miljøvennlige.

## Opplysninger om andre anlegg

Dersom operatør ønsker å benytte andre anlegg i tillegg til det som må leies av oppdragsgiver, skal operatør opplyse om følgende i anleggsbeskrivelsen:

* Fremdriftsplan for etablering av anlegg(ene)
* Gårds- og bruksnummer på eiendommen(e)
* Hvem som er eier og hjemmelshaver av tomten og anlegget(ene)
* Hvem operatøren har inngått leieavtale med
* Om det er festet tomt
* Om det foreligger risikoelementer knyttet til anlegget(ene) som kan påvirke driften av anlegget(ene) i kontraktsperioden
* Evt. tilpasninger/ombygninger som er planlagt utført frem til oppstart, samt milepælsplan for disse arbeiderne

Tegninger/kart av anlegget slik det fremstår ved tilbudsfristens utløp, samt slik det vil fremstå ved oppstart er vedlagt.

# Ladeinfrastruktur

Operatøren velger selv hvilket ladeutstyr som skal benyttes og hvilken ladestrategi som passer best for sitt konsept for elektrisk bussdrift. I sitt tilbud har operatøren beskrevet sitt ladekonsept/løsning.

## Innledning

Busser som skal lades for elektrisk framdrift (elbusser), skal kunne lades på bussanlegg. Elbussene kan i tillegg lades på terminaler eller ved endeholdeplasser hvor dette anses som hensiktsmessig. Med ladeinfrastruktur menes:

* Ladepunkter på bussanlegg (depotladere) både i form av plug-in lader og eventuell hurtigladestasjon med pantograf eller annen tilkobling
* Ladestasjoner (teknisk hus, likeretter og ladestolpe med pantograf eller trådløs lading) utenfor bussanlegg
* Strømtilførsel og fundament til ladepunkter og ladestasjoner
* Nettstasjon for nedtransformering av spenning fra høy- til lavspenning.
* Eventuelt tilleggsutstyr for drift og overvåkning av ladeutstyr

Ved en eventuell flytting av ladestasjoner utenfor bussanlegget grunnet forhold som Oppdragsgiver er ansvarlig for, eksempelvis grunnet ruteendring og krav/pålegg fra grunneier / offentlige etater (midlertidighetserklæringer mv.) dekker Oppdragsgiver dokumenterte direkte kostnader i forbindelse med flytting av ladestasjonene.

## Eierskap til Ladeinfrastruktur

Oppdragsgiver har søkt og fått tilsagn av Enova om økonomisk støtte til etablering av ladeinfrastruktur for Oslo Øst-anbudet. Et premiss for utbetaling av støtten er bla. at søker eier ladeinfrastrukturen.

Innen to måneder etter kontraktsignering gjennomføres et møte mellom Oppdragsgiver, Operatør og Enova for å lage en fremdriftsplan for innlevering av dokumentasjon og utbetaling av støtte til Oppdragsgiver. Operatør plikter i den sammenheng både å delta i møtet, og å bidra fortløpende med den dokumentasjon som Enova krever, for eksempel utslippsutregninger, budsjett, fakturaer etc. Operatøren har ikke krav på særskilt kompensasjon for dette.

Operatør er ansvarlig for å velge ladeinfrastrukturen samt dens funksjoner mot øvrige leveranser. Ansvarsmodellen er beskrevet i dette dokumentet.

Operatørs kostnader knyttet til innkjøp, etablering, bygging og uttesting av ladeinfrastrukturen fremkommer i Operatørens tilbud; Vedlegg 5, tabell 5.4. Oppdragsgiver skal betale denne summen som en engangsutbetaling til Operatør som fullt og endelig vederlag for overdragelse av eiendomsretten.

Kun den delen av ladeinfrastrukturen som etableres i forbindelse med oppstarten av kontrakten, og som skal stå ferdig til oppstarten, omfattes av eiendomsoverdragelsen. For den ladeinfrastrukturen som etableres senere forblir eierskapet hos Operatøren til kontraktens slutt, hvor eiendomsretten overføres vederlagsfritt til Oppdragsgiver for bruk i ny kontrakt.

Overdragelse av eiendomsretten gjennomføres 6 måneder etter oppstartsdato.

Etter overdragelsen vil Operatør ha en eksklusiv og vederlagsfri bruksrett til infrastrukturen i hele Kontraktsperioden. Eksklusiviteten er dog begrenset, som beskrevet i pkt. 6.5 Det er Operatørs ansvar å sikre stabil og tilfredsstillende drift og vedlikehold av infrastrukturen, samt utføre reparasjoner i hele kontraktsperioden. Operatøren skal selv dekke kostnadene ved dette.

## På bussanlegg

#### Brubakkveien skal tilrettelegges for 100 % elbusser og Oppdragsgiver forventer at Operatøren må utføre større anleggsarbeider for å få etablert tilstrekkelig ladeutstyr på bussanlegget.

#### Det er etablert ladeutstyr på bussdepot Brubakkveien. Ladeutstyr som er etablert på Brubakkveien overføres til Jernkroken bussdepot. Etablert ladeutstyr på bussanlegget skal derfor ikke medtas i dette ruteområde.

#### Anleggsarbeider som er nødvendig for å bygge ladeinfrastrukturen vil ledes og koordineres av Operatør. Operatør vil ha rollen som Byggherre etter byggherreforskriften for sin bygging av ladeinfrastruktur. Operatørens arbeider kan måtte koordineres med andre arbeider på bussanleggstomten i regi av Bussanlegg AS og plikter i den sammenheng både å delta i møter og å bidra fortløpende med den dokumentasjon som er nødvendig for kunne planlegge og koordinere arbeidene. Operatøren har ikke krav på særskilt kompensasjon for dette.

#### Oppdragsgivers ansvar:

* Programledelse for koordinering av bygging av ladeinfrastruktur mellom bussanleggseier, grunneier, Elvia, Operatør og Oppdragsgiver
* Besørge strømtilførsel opp til 8 MVA effekt tilgjengelig for lading av elbusser. Strømtilførsel leveres på 11KV til Operatørens plassering av koblingsstasjon.

#### Anleggskonsesjon

Oppdragsgiver har søkt og fått innvilget høyspennings anleggskonsesjon fra NVE. Oppdragsgiver er ukjent med Operatørens løsning for effektbehov, antall stasjoner, plassering, størrelse på transformatorer og systemspenning o.l. og har derfor tatt utgangspunkt i antakelser i sin søknad til NVE.

Operatør må søke om sine endringer fra opprinnelig søknad til NVE og må søke denne overflyttet til seg.

Dato for overføring av konsesjon avhenger av behandlingstid hos NVE.

#### Operatør er ansvarlig for å velge ladeinfrastrukturen, samt dens funksjon mot øvrige leveranser. I tillegg skal Operatør bestemme oppstillingsmønster og omfang. Innenfor de føringene og retningslinjene som Oppdragsgiver har gitt. Prinsipiell ansvarsmodell for ladeinfrastrukturen kommer frem av figuren under.



Figur 1. Prinsipiell Ansvarsmodell på Brubakken bussanlegg for etablering av ladeinfrastruktur

#### Utdype beskrivelse av Operatøren sitt ansvar i forhold til ansvarsmodellen:

* Besørge grunnarbeider for all elektro- og ladeinfrastruktur; inkludert fundamentering (for ladegalger, likerettere og annet ladeutstyr), kulvert/trekkerør mv.
* Elektroarbeider inkludert leveranse og montasje av nettstasjoner, inkl. transformatorer og høyspenningsanlegg, fordelingstavler, kabelføringer, likerettere og ladeutstyr.
* Prosjektering av overnevnte
* Elektroteknisk grensesnitt med netteier Elvia AS er på undersiden av H3 bryter. Se eksempel bilag xxx. Elvia leverer kabel frem til høyspennings tilknytningspunkt i operatørs nettstasjon.
* Inngå nettleieavtale med netteier, og strømavtale med leverandør av strøm.
* Utpeke en driftsleder iht FSE §6. Driftslederen skal ha kvalifikasjonskrav etter FEK §7 1. ledd. Om driftsleder leies in fra underentreprenør skal dette foretaket tilfredsstille FEK og være registrert i Elvirksomhetsregisteret.

#### Ladeinfrastrukturutbyggingen med unntak av nettstasjon (se avsnitt under), er underlagt Plan- og Bygningsloven og Byggesaksforskriften. Tiltaket må byggesøkes hos lokale planmyndigheter, og godkjennes av dem. Rammetillatelse er søkt og gir Operatøren et mulighetsrom hva gjelder mulige løsning. Søknad er lagt i bilag xxx. Videre byggesaksgang er Operatørens ansvar og risiko, dette inkluderer at Operatør (eller underleverandør) må påta seg evt. ansvarsretter.

#### Anlegg for overføring og omforming av elektrisk energi er unntatt fra behandling etter plan og bygningsloven, jf. pbl. § 1-3. Bygg direkte tilknyttet den daglige driften av energianlegg skal derfor ikke byggesaksbehandles. Nettstasjonen faller inn under unntaket i § 1-3, og det skal derfor ikke byggesaksbehandles av kommunen. Aktuelle bygg skal likevel utformes i tråd med relevante krav i forskrift om tekniske krav til byggverk (FOR 2017-06-19-840). Operatøren er ansvarlig for at forskriftens krav etterfølges.

## Ladeinfrastruktur utenfor bussanlegg

Endeholdeplasslading på Vippetangen for linje 60 videreføres i dette anbudet. Ladeutstyret overføres vederlagsfritt til ny operatør. Se bilag xx for teknisk dokumentasjon av ladeanlegget.

Oppdragsgiver har søkt om rammetillatelse for pantograflading ved flere lokasjoner. Ved alle lokasjonene er det tilgjengelig et maks effektuttak fra strømnettet.

Status for rammesøknad/tillatelse, samt tilgjengelig effekt er angitt per lokasjon i tabellen som følger:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Lokasjon | Status på rammesøknad | Linje | Tilgjengelig effekt |
| **Bøler T** | **Rammesøknad sendt 07.10.21** | **61 B** | **450 kVA** |
| **Grorud T** | **Rammetillatelse gitt 10.07.20** | **66 og 68** | **2000 kVA** |
| **Helsfyr T** | **Rammetillatelse gitt 30.09.20** | **66** | **860 kVA** |
| **Majorstua** | **Rammetillatelse gitt 26.11.21** | **25** | **860 kVA** |
| **Nydalen****(Tamburveien)** | **Rammetillatelse gitt 19.10.20** | **51, 56A, 56B og 58** | **860 kVA** |
| **Stovner T** | **Rammetillatelse gitt 25.11.21** | **64, 65** | **860 KVA** |
| **Økern T** | **Rammesøknad sendt 05.10.21** | **67** | **450 KVA** |

Der rammesøknad kun er sendt, men ikke gitt, kan ikke Operatør påregne bruk av endeholdeplasslading, men de er tatt med i tabellen og vil holdes løpende oppdatert av Oppdragsgiver fram til tilbudsfrist.

I bilag 4.x er grensesnittnotat, tegninger og rammetillatelse for hver lokasjon. Mulighetsrommet, samt forpliktelsene ved hver lokasjon fremkommer der.

Oppdragsgiver bemerker at rammetillatelse og reguleringsplan kan pålegge ytterligere retningslinjer og krav som begrenser mulighetsrommet.

Dersom en ladestasjon benyttes av flere Operatører, skal den operatøren som oppretter ladestasjonen først, alternativt den Oppdragsgiver bestemmer, være ansvarlig for etablering og drift av ladestasjonen. Det skal tilrettelegges for at andre kjøretøy enn Operatørens busser kan lade på ladestasjonen, og at avregning/fakturering av strøm med nødvendige opplysninger kan gjennomføres. Operatøren plikter å gi andre kjøretøy tilgang til lading på etablerte ladestasjoner, i samråd med Oppdragsgiver. Det opprettes en koordineringsavtale som regulerer ansvarsforhold for drift og tilgang til ladestasjonene.

### Ansvarsdeling for løsninger

#### Det er Operatøren som selv beslutter om han vil benytte endeholdeplasslading på en eller flere av nevnte lokasjoner. Det er også opp til operatøren å velge om de vil bygge en eller flere pantografer ved hver lokasjon (mulighetsrommet er her begrenset i rammetillatelse).

#### Oppdragsgiver bekoster og besørger rammesøknad/tillatelse, videre byggesaksgang (igangsettingstillatelse mv.) og prosess mot etater/kommune er operatørs kostnad og risiko. Grensesnitt for byggesaksgang fremkommer i bilag 4.9.

#### Oppdragsgiver vil sørge for leieavtale av grunn og bekoste leiekostnadene.

#### Oppdragsgiver vil bekoste nettilknytningskostnader (etablering av nettstasjon med tilhørende HS kabel). Øvrige arbeider, fundamenter/festepunkter og fremføring av strøm/trekkerør til ladepunkt fra Nettstasjon er operatørs ansvar og risiko. Eksakt grensesnitt for nødvendige grunn og byggearbeider varierer for hver lokasjon, nærmere detaljer fremkommer i bilag 4.9.

## Generelle krav for Ladeinfrastrukturen

Ladeinfrastrukturen skal monteres i samsvar med alle relevante offentlige lover, forskrifter, direktiver, standarder, veiledninger og retningslinjer, samt stedlige myndigheters krav og særbestemmelser, og produsentens anvisninger.

Personell som skal benyttes til drift og service av utstyret må ha nødvendige autorisasjoner og kompetanse.

#### IT-kommunikasjon

Oppdragsgiver skal på forespørsel få kostnadsfri og ubegrenset tilgang på alle data som er samlet inn i forbindelse med ladning og drift av batterielektriske busser. Oppdragsgiver skal få tilgang på dataene på et slikt format/system at det enkelt skal kunne lage rapporter og/eller statistikker.

På et tidspunkt i kontraktsperioden kan det bli aktuelt for Oppdragsgiver å be om tilgang til sanntidsdata fra CSMS over MQTT-protokollen. Endelig arkitektur avtales i samråd med Oppdragsgiver på et senere tidspunkt. I så fall blir dette arbeidet en endringsordre. I så fall blir dette en del av en senere versjon av Avtale om Digitale tjenester (ADT) og regulert i henhold til ADT sitt endringsregime.

# Sjåførfasiliteter

## Tilbudte fasiliteter

I ruteområde Indre by øst-vest planlegger Oppdragsgiver å tilby følgende fasiliteter til Operatørens benyttelse i kontraktsperioden.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Sted | Toalett | Pauserom | Tiltenkte linjer i denne kontrakten | Sikret til oppstart |
| Grorud T | X | X | 62, 63, 66, 68  | X |
| Tamburveien | X | X | 51, 56, 56B, 58 | X |
| Tveita T | X | X | 58, 61, 69 | X |
| Stovner T | X | X | 64, 65 | X |
| Helsfyr T | X | X | 68 | X |
| Haugerud (T) | X | X | 60 |  |
| Linderud T | X | X | 25 | X |
| Majorstua | X | X | 25 | X |
| Lørenskog sentrum | X |  | 67 |  |
| Økern | X | X | 67 | X |

Kolonnen som heter «sikret til oppstart» i tabellen over beskriver sjåførfasiliteter som Oppdragsgiver kan garantere til oppstart av Kontrakten. Sjåførfasiliteter som ikke er krysset av som «sikret til oppstart» er under planlegging, og kan ikke garanteres til oppstart av kontrakten.

Kontrakten har ikke eksklusiv adgang til ovennevnte areal, men må dele arealet med andre kontrakter der det forekommer. Andre kontrakter kan tilkomme i løpet av denne kontraktens varighet.

Operatøren betaler ingen leie for anvendelse av nevnte pauserom og toalettfasiliteter, men er ansvarlig for at bruken av lokalene skjer aktsomt og verdibevarende.

Med pauserom menes rom hvor sjåførene kan ta pauser og eventuelt spise. Størrelsen og innholdet på rommene vil variere etter hvor de er lokalisert og hvor mange avganger det går fra de aktuelle stedene.

### Vask og vedlikehold av sjåførfasilitetene

 Ny avtale mellom Oppdragsgiver og Bussanlegg AS legger opp til at Oppdragsgiver har ansvaret for vask og normalt vedlikehold av ovennevnte arealer. Kostnaden for vask og normalt vedlikehold viderefaktureres Operatør prosentvis i forhold til antall avganger fra hvert hvilerom og/eller toalett. Ved unormal bruk/hendelser som hærverk, tjuveri, som ikke skyldes innbrudd, osv. belastes Operatøren prosentvis i forhold til utnyttelse av sjåførfasilitetene.

Operatør skal følge rutiner for varsling og informasjon til Oppdragsgivers utleiere. Oppdragsgiver oppfordrer Operatør til å sette seg godt inn i bilag 4.2 for informasjon rundt regelverket.

### Kostnader for vaske og vedlikehold av sjåførfasilitetene (2019-tall)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Sted | Vedlikehold – antatt kostnad 2021 | Renhold – antatt kostnad 2021 | Renholds-frekvens (per uke) 2021 | Fordelingsnøkkel per 2021 |
| Grorud T |  |  |  |  |
| Tamburveien |  |  |  |  |
| Tveita T |  |  |  | 100% |
| Stovner T |  |  |  | 100% |
| Helsfyr T |  |  |  |  |
| Majorstua |  |  |  | 100%? |
| Økern T |  |  |  |  |

Kostnadene fra 2020 i tabellen over er ment å være veiledende for Operatør. Det er de faktiske kostnadene Operatør vil bli belastet. Disse kostnadene kan endres over tid som følge av for eksempel generell kostnadsøkning i samfunnet, endret behov for renhold og vedlikehold, endring av bussruter som påvirker fordelingen av kostnader eller andre forhold som påvirker kostnadene.

# Bilag

Bilag 4.1 Fremleieavtale for Brubakkveien bussanlegg med bilag

Bilag 4.2 Retningslinjer for bruk av sjåførfasiliteter

Bilag 4.3 Disposisjon for handlingsplan (eksempel)

Bilag 4.4 Støtteskjema for drift og vedlikehold på bussanlegg

Bilag xx Beskrivelser og tegninger av Brubakkveien bussanlegg

* Brubakkvien ladeinfrategninger
* DWG-tegning Brubakkveien
* Rammesøknad/tillatelse Brubakkveien

Bilag xx Beskrivelser av endeholdeplasslading