

**Vedlegg 4a**

# **Anleggsbeskrivelse – Del A**

**Transporttjenester Follo 2025  
Ruteområde 3 Drøbak**

## Innhold

<b>1. INNLEDNING</b>	<b>3</b>
1.1 BUSSANLEGG	3
1.2 SJÅFØRFASILITETER	3
<b>2. BESKRIVELSE AV DRØBAK BUSSANLEGG</b>	<b>3</b>
2.1 DRØBAK BUSSANLEGG	3
2.2 KAPASITET/INNHOLD – HOLTERKOLLVEIEN 3B	4
2.3 TILRETTELEGGING AV ANLEGGET	4
<b>3. DRIFT AV DRØBAK BUSSANLEGG</b>	<b>4</b>
3.1 BRUK AV ANLEGGET TIL ANDRE FORMÅL	4
3.2 DRIFTSKOSTNADER	5
3.3 HANDLINGSPLAN FOR BUSSANLEGG	5
<b>4. AVTALEFORHOLD</b>	<b>5</b>
<b>5. BRUK AV ANDRE BUSSANLEGG</b>	<b>6</b>
5.1 FORUTSETNINGER	6
<b>6. ENERGIINFRASTRUKTUR</b>	<b>6</b>
6.1 INNLEDNING	6
6.2 EIERSKAP TIL INFRASTRUKTUR	6
6.3 OPPSTARTSFORBEREDELSE PÅ BUSSANLEGG	7
6.4 ANSVARSMODELL	8
6.5 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV LADE- ELLER FYLLEINFRASTRUKTUR	9
6.6 LADEINFRASTRUKTUR UTENFOR BUSSANLEGG	10
6.7 GENERELLE KRAV FOR ENERGIINFRASTRUKTUR	11
<b>7. SJÅFØRFASILITETER</b>	<b>12</b>
7.1 TILBUDTE FASILITETER	12
<b>8. BILAG</b>	<b>13</b>

# 1. Innledning

## 1.1 Bussanlegg

1.1.1 Ro 3 har to mulige løsninger for bussanlegg.

- a) Basistilbud: Bygge nytt bussanlegg på tomt Holterkollveien 3b
- b) Opsjon: Gjenbruke bussanlegg i Holterkollveien 1, og at parkering av busser for fyller- eller ladeinfrastruktur etableres på Holterkollveien 3b.

Opsjon er beskrevet i vedlegg 12. Dersom opsjonen utløses og at Oppdragsgiver likevel finner det hensiktsmessig å bygge nytt anlegg i kontraktperioden, skal dette løses med endringsordre.

Operatøren for Ro 3 er forpliktet til å leie og bruke Drøbak 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 4.3. Operatøren oppfordres til å sette seg godt inn i fremleieavtalen samt øvrige bilag.

1.1.2 Fiberkabler eller tilsvarende

Ruter sikrer fiberkabler eller tilsvarende inn til dataskap på bussanlegget. Ytterligere bestykning med ytterligere dataskap og patchepaneler besørger av operatør.

## 1.2 Sjåførfasiliteter

Oppdragsgiver stiller sjåførfasiliteter, i form av pauserom og toaletter, til disposisjon for Operatør, se kapittel 7. Oppdragsgiver er leietaker og ikke eier av disse fasilitetene. Operatør har ikke nødvendigvis 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 delt med andre brukere er for eksempel der Oppdragsgiver har avtale om bruk av eksisterende fasiliteter på jernbanestasjoner, bryggeterminaler eller ved andre virksomheter.

# 2. Beskrivelse av Drøbak bussanlegg

Det gis i det følgende en kort beskrivelse av anlegget. I basistilbudet er det kun Holterkollveien 3b som skal benyttes.

## 2.1 Drøbak bussanlegg

2.1.1 Holterkollveien 3B

- Eier: Bussanlegg AS
- Adresse: Holterkollveien 3B, 1448 Drøbak, Gnr. 14 bnr. 6, Frogn kommune
- Byggeår: Ikke bygget, planlagt oppført 2024/2025
- Tomteareal: 21 720 kvm
- Bygningsareal: 2 760 kvm

## 2.2 Kapasitet/innhold – Holterkollveien 3b

### 2.2.1 Uteområder

Beskrivelsen av uteområdet gjelder kapasitet på planlagt anlegg. Denne prosessen er pågående, slik at endringer kan forekomme.

- Parkeringskapasitet ute til 56 normalbusser
- Parkeringsplass til ca. 68 personbiler, inkludert 12 pikettbiler

### 2.2.2 Verksted

- 3 verkstedspor à 40 meter med opptil 6 verkstedsplasser (18 m per plass)
- Eget PKK spor med grav, bremsetester og cross-check
- Lager, kontor og møterom, pauserom – sistnevnte delt med vaskehallasatte, samt tilgang på hovedspiserom i 2. etasje
- 2 garderober for hhv. kvinner og menn, delt med vaskahallasatte, arealfordelingen kan justeres ved ev. økt fremtidig kvinneandel
- Sveiserom, delevaskerom, areal for annet verkstedarbeid
- Tekniske rom

### 2.2.3 Vaskehall

- Ett vaskespor med våt- og tørrsone. Planlagt adskilt med vegg og hurtigport.
- Kontor, pauserom, lager, moppevaskerom
- Tekniske rom

### 2.2.4 Administrasjon

- Kontor, møterom, lager
- Trafikklederkontor, veskerom, hittegodsrom og oppgjørsrom
- Kantine
- Stillerom, sosiale soner, bakhage
- Treningsrom med garderober

## 2.3 Tilrettelegging av anlegget

2.3.1 Holterkollveien 3b skal tilrettelegges for elektriske, hydrogen- eller biogassbusser innen oppstartsdato. Tilrettelegging for fyll- og ladeinfrastruktur er beskrevet i vedlegg 4, kapittel 6.

2.3.2 Parkeringsoppstilling må følge planlagt parkeringsoppstilling. Se bilag i 4.8.

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

2.3.4 Operatør skal, senest 15 måneder etter idriftsettelse av nytt bussenlegg, svanemerke (eller tilsvarende merkeordning) vaskehall i Holterkollveien 3b.

## 3. Drift av Drøbak bussenlegg

### 3.1 Bruk av anlegget til andre formål

Bussanlegget i Drøbak skal som hovedregel kun benyttes av busser på Kontrakten for Ro 3. 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. Se vedlegg 4b.

## **3.2 Driftskostnader**

3.2.1 Det er ikke estimert driftskostnader for nytt bussanlegg i Holterkollveien 3b.

## **3.3 Handlingsplan for bussanlegg**

3.3.1 Oppdragsgiver har ambisiøse bærekraftsmål og vil at dette gjenspeiles i måten anleggene drives på. Bussanlegg er et viktig element innenfor kollektivtrafikken, og skal derfor fremstå representative og miljøvennlige.

3.3.2 Operatør har utarbeidet en forpliktende handlingsplan for hvordan drift og vedlikehold skal gjennomføres, samt hvordan miljø- og klimabelastningen skal reduseres på bussanleggene i hele kontraktperioden. Innholdet i handlingsplanen er nærmere beskrevet i vedlegg 4b kravskjema. I bilag 4.23 finnes det et eksempel på en enkel disposisjon til en handlingsplan som inkluderer eksempler på mål, tiltak og indikator.

3.3.3 Revisjon og oppfølging av handlingsplanen  
Handlingsplanen skal revideres minimum én gang per år i kontraktperioden. Videre skal Operatør utarbeide en rapport hvert år som inneholder status basert på målene i handlingsplanen, en vurdering av status og eventuelle behov for tiltak. Rapporten vil være underlag for et årlig oppfølgingsmøte med oppdragsgiver.

3.3.4 Handlingsplanens tilknytning til kvalitetssystemer  
For å sikre gjennomføring av mål og planer, skal Operatørens sertifiserte styringssystemer i kontraktperioden omfatte bussanlegget.

Oppdragsgiver forbeholder seg rett til innsyn og dokumentasjon på Operatørens oppfyllelse av dette arbeidet. Handlingsplanens mål skal være en integrert del av et relevant sertifisert styringssystem så langt det er praktisk gjennomførbart.

3.3.5 Bruk av system for oppfølging  
Operatør skal bruke Ruters til enhver tid gjeldende system for forvaltning, drift og vedlikehold av bussanlegg. I systemet skal det legges inn blant annet måltall for utvalgte indikatorer fra handlingsplanen basert på oppdragsgivers databehov.

3.3.6 Kontaktperson for handlingsplanen  
Det skal være én dedikert kontaktperson hos operatør for oppfølging av handlingsplanen pr. ruteområde.

## **4. Avtaleforhold**

4.1.1 Operatør skal fremleie anlegget av Oppdragsgiver på de vilkår som fremkommer av Fremleieavtalen, se bilag 4.3

## 5. Bruk av andre bussanlegg

### 5.1 Forutsetninger

- 5.1.1 Operatør står fritt til å skaffe 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 kontraktperioden.
- 5.1.2 Operatør kan imidlertid ikke tilby et bussanlegg Operatør allerede leier av Oppdragsgiver. Oppdragsgiver har tatt denne beslutningen for å likebehandle tilbydere i konkurransen, samt sørge for at det er tilstrekkelig kapasitet ved de øvrige anleggene til å håndtere fremtidig trafikkvekst.
- 5.1.3 Alle anlegg skal være iht. offentlige bestemmelser og krav.

## 6. Energiinfrastruktur

### 6.1 Innledning

- 6.1.1 Operatøren velger selv, ut fra sitt valg av drivlinje, hva slags infrastruktur som må bygges på bussanlegget (ev. endeholdeplass). På eiendom Holterkollveien 3b er det god plass, og operatøren står fritt til å velge batterielektrisk, hydrogen eller biogass, eller en kombinasjon av disse.
- 6.1.2 Operatøren velger selv hvilket utstyr som skal benyttes og hvilken strategi som passer best for sitt konsept for bussdrift. Operatøren har beskrevet sine konsept/løsninger i vedlegg 4b.
- 6.1.3 Elbussene skal lades i Holterkollveien 3b og 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
  - Strømtilførsel og fundament til ladepunkter og ladestasjoner
  - Nettstasjon for nedtransformering av spenning fra høy- til lavspenning.
  - Eventuelt tilleggsutstyr for drift og overvåking av ladeutstyr
  - Ladestasjoner (teknisk hus, likeretter og ladestolpe med pantograf eller trådløs lading) utenfor bussanlegg
- 6.1.4 Busser som skal bruke biogass ev. hydrogen for framdrift, kan fylles i Holterkollveien 3b eller ved egnet lokasjon utenfor bussanlegg. Med fyllinfrastruktur menes:
- Utstyr for lagring og fylling av biogass
  - Utstyr for lagring og omtapping av hydrogen
  - Eventuelt produksjonsutstyr for hydrogenproduksjon (elektrolyseanlegg)
  - Eventuelt tilleggsutstyr for drift og overvåking av hydrogenfyllinfrastruktur og hydrogenproduksjon

### 6.2 Eierskap til infrastruktur

- 6.2.1 Oppdragsgiver har søkt og fått økonomisk støtte av Klimasats til etablering av

energiinfrastruktur for Follo-kontraktene og må dokumentere kostnader for etablering av infrastrukturen.

Operatørs kostnader knyttet til innkjøp, etablering, bygging og uttesting av infrastrukturen fremkommer i vedlegg 4b.

#### 6.2.2 Eierskap til ladeinfrastruktur

Etter endt kontraktperiode vil oppdragsgiver overta eierskap til all ladeinfrastruktur vederlagsfritt.

#### 6.2.3 Eierskap til biogass og hydrogenutstyr

For biogass eller hydrogen skal fylleutstyr fjernes ved kontraktens slutt, og det er ingen krav til eierskap av infrastrukturen. Oppdragsgiver forbeholder seg rett til å kunne kjøpe ut eller overta anlegget ved kontraktens utløp. Oppdragsgiver vil varsle operatør senest 12 mnd før kontraktens sluttdato.

#### 6.2.4 Det er Operatørs ansvar å sikre stabil og tilfredsstillende drift og vedlikehold av infrastrukturen, samt utføre reparasjoner i hele kontraktperioden. Operatøren skal selv dekke kostnadene ved dette.

### 6.3 Oppstartsforberedelser på bussanlegg

#### 6.3.1 Drøbak bussanlegg v/Holterkollveien 3b kan tilrettelegges for elektriske-, hydrogen- eller biogassbusser og Oppdragsgiver forventer at Operatøren må utføre anleggsarbeider for å få etablert tilstrekkelig nødvendig energiinfrastruktur på bussanlegget.

#### 6.3.2 Det er ikke etablert ladeutstyr for elbuss eller fylleanlegg for biogass på bussanlegg Drøbak.

#### 6.3.3 Anleggsarbeider som er nødvendig for å bygge fylle- eller ladeinfrastrukturen vil ledes og koordineres av Operatør. Operatør vil ha rollen som Byggherre etter byggherreforskriften for sin bygging av sin energiinfrastruktur. Operatørens arbeider kan måtte koordineres med andre arbeider på bussanleggstomten i regi av bussanleggseier 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.

#### 6.3.4 Oppdragsgivers ansvar:

Programledelse for koordinering av bygging av ladeinfrastruktur mellom bussanleggseier, grunneier, netteier, Operatør og Oppdragsgiver.

Besørge strømtilførsel opp til 5 MVA effekt tilgjengelig for lading av elbusser. Strømtilførsel leveres på 22 kV til operatørens koblingsstasjon.

Oppdragsgiver bekoster og besørger rammesøknad/tillatelse. Ruter ivaretar og bekoster «ansvarlig søker»-rollen, mens operatør er ansvarlig for å levere prosjektering til alt nødvendig underlagsmateriale og ansvarsretter til søknadsprosessene helt frem til mottatt ferdigattest.

#### 6.3.5 Anleggskonsesjon

Oppdragsgiver har søkt om 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. Søknad om anleggskonsesjon er vedlagt i bilag 4.10.

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.

## 6.4 Ansvarsmodell

- 6.4.1 Operatøren er ansvarlig for å velge lade- eller fyllinfrastrukturen, 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 ladeinfrastruktur på Drøbak bussanlegg kommer frem av figuren under.



**Ansvarsmodell Follo**  
– med anleggskonsesjon

Figur 1 – Ansvarsmodell med levering på høyspenning 22kV (– med anleggskonsesjon)

- 6.4.2 Utdypende 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 fordelingstavler, Skinnepakker og kabelføringer, likerettere og ladeutstyr. (ved bruk av anleggskonsesjon inkluderer dette nettstasjoner med transformatorer og høyspenningsanlegg)
  - Prosjektering av overnevnte.
  - Elektroteknisk grensesnitt med netteier i tråd med valgt ansvarsmodell.
  - Inngå nettleieavtale med netteier, og strømavtale med leverandør av strøm.
  - Ved bruk av anleggskonsesjon må Operatør utpeke en driftsleder iht FSE §6. Driftslederen skal ha kvalifikasjonskrav etter FEK §7 1. ledd. Om driftsleder leies inn fra underentreprenør skal dette foretaket tilfredsstillende FEK og være registrert i Elvirksomhetsregisteret.
- 6.4.3 For hydrogen vil Oppdragsgiver dekke anleggsbidrag på lik linje med ladeinfrastruktur.



- 6.4.4 For biogass har ikke oppdragsgiver noen forpliktelser eller ansvar for noen del av infrastrukturen.
- 6.4.5 Operatørens risiko for grunnforhold  
Oppdragsgiver tar risiko for ukjente hindringer i grunn. Kjente hindringer inkluderes i operatørens tilbud. Se bilag 4.8 for kart over kjent infrastruktur.
- 6.4.6 Forurenset masse  
Operatøren bør ikke legge til grunn forurenset masse på Drøbak Bussalegg.
- 6.4.7 Søknad om rammetillatelse  
For Drøbak Bussanlegg vil Oppdragsgiver søke om rammetillatelse på et enkelt ladekonsept bestående av utelukkende plug-in ladere. Se bilag 4.18. Operatøren skal i vedlegg 4b beskrive sine endringer fra søknaden. Oppdragsgiver vil etter tildeling av kontrakt justere tiltaket i tråd med Operatørens tilbud og sende søknad på endring på rammetillatelsen. Operatøren må i en periode på to måneder delta på samordningsmøter for en omforent søknad om endring på rammetillatelsen. Operatør skal derfor i sin ressursplanlegging legge til grunn at det vil forekomme endringer, og at man i samordningsfasen må kunne revidere og omprosjekttere, samt supplere med oppdaterte informasjon. Kostnader for dette, og mindre endringer på foreslått løsning, er inkludert i Operatørens sitt tilbud.

Operatør er ansvarlig for å levere prosjektering til alt nødvendig underlagsmateriale og ansvarsretter relevant for endringen og kommunens krav for ansvarlig søker å kunne forestå en komplett søknad.

Med nødvendig underlag inkluderer minimum:

- Situasjonsplaner med inntegnet tekniske bygg og annen relevant infrastruktur, parkering, springkurver, fundamenter, trekkerør, kulverter, kantstein, mv (i pdf og et redigerbart format dwg, i 2D eller 3D).
- Tekniske tegninger av relevant utstyr (lader, likeretter, galger, tanker, inngjerderinger, snutetak, etc) Målsatt og med riktig fargevalg for anlegget.

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

## **6.5 Drift og vedlikehold av lade- eller fylleinфраstruktur.**

- 6.5.1 Operatøren har ansvar for drift og vedlikehold av all energiinfrastruktur og skal sørge for service- og vedlikeholdsavtaler for å ivareta en høy oppetid og lav verdiforringelse av lade-/fylleanlegg. Ved endt kontraktperiode skal Oppdragsgiver ha rett til å tre inn i en evt. drift og vedlikeholdsavtale Operatøren har inngått. Gjelder også drift og vedlikehold ved bruk av eventuell endeholdeplasslading
- 6.5.2 Alle hovedtavler skal ha mulighet for tilkobling av aggregat. Tilkoblingsfelt skal dimensjoneres ut fra hovedvern på anlegget. Felt skal merkes for aggregattilkobling.
- 6.5.3 Drift og vedlikehold av el-anlegget på hele bussanlegget  
I forbindelse med oppstart gjennomføres en befaring og tilstandskontroll av el-anlegget, befaringen oppsummeres i en protokoll hvor ansvar overføres fra bussanleggseier til operatøren. Nødvendige investeringer under kontraktperioden bekostes av operatør.

Operatør har ansvar helt frem til grensesnitt mot netteier.

## 6.6 Ladeinfrastruktur utenfor bussanlegg

- 6.6.1 Oppdragsgiver har søkt om rammetillatelse for pantograflading ved noen få lokasjoner. Ved alle lokasjonene er det tilgjengelig et maks effektuttak fra strømmettet. Status for rammesøknad/tillatelse, samt tilgjengelig effekt er angitt per lokasjon i tabellen som følger:

Lokasjon	Status på rammesøknad	Linje	Rute-område	Tilgjengelig effekt	Bilag
Bekkevold	Rammetillatelse gitt 22.08.22	505	3	450 kVA	4.11
Drøbak Brygge	Rammetillatelse gitt 03.10.22	500	3	450 kVA	4.12
Seiersten	Rammetillatelse gitt 14.02.23	500,505 510,561, 576	1,2,3	866 kVA	4.13
Sonsveien Stasjon	Rammetillatelse gitt 09.12.22	545A/B	4	450 kVA	4.14
Vinterbro Senter	Rammetillatelse gitt 18.04.23	520,570	1,2	450 kVA	4.15

I bilag 4.11 - 4.15 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.

- 6.6.2 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.
- 6.6.3 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).
- 6.6.4 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 det enkelte bilag om rammetillatelser.
- 6.6.5 Oppdragsgiver vil sørge for leieavtale av grunn og bekoste leiekostnadene.
- 6.6.6 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 grensesnittmatrisene.

## **6.7 Generelle krav for energiinfrastruktur**

- 6.7.1 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.
- 6.7.2 Personell som skal benyttes til drift og service av utstyret må ha nødvendige autorisasjoner og kompetanse.
- 6.7.3 IP-klasse skal være i henhold til klimatiske forhold på stedet utstyret skal monteres, inklusive normale vedlikeholdstiltak som snørydding og rengjøring av lade-/fylllestasjon, fundament og vei/fortau rundt installasjonen
- 6.7.4 Støy  
Operatøren er ansvarlig for at fyll-/ladestasjonen oppfyller offentlige myndigheters krav til støy på det aktuelle stedet.
- 6.7.5 Design  
Lade-/Fylllestasjonen skal ha et stilrent design og passe inn på bussanlegget eller i bymiljøet/lokalmiljøet ved bruk av endeholdeplass. Avhengig av lokasjon, må det påregnes tilpasninger i utforming/bekledning og plassering av tekniske hus og lade-/fylllestyr.
- 6.7.6 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 kontraktperioden kan det bli aktuelt for Oppdragsgiver å få tilgjengeliggjort data i sanntid fra ladeinfrastrukturen gjennom et egnet grensesnitt. Endelig arkitektur avtales i samråd med Oppdragsgiver gjennom en endringsordre.
- 6.7.7 Nettleie  
Operatøren skal inngå nettleieavtale med netteier.
- 6.7.8 EE-avfall  
Operatør skal sørge for at avfallsforskriften ivaretas for ladeutstyret.
- 6.7.9 FDV  
Operatøren er ansvarlig for å utarbeide helhetlig dokumentasjon for fylllestasjonen og/eller ladeinfrastrukturen. Endelig omfang avklares i forbindelse med oppstartforberedelsene. Operatøren skal utnevne en FDV-ansvarlig for å ivareta kravene. Nødvendig FDV-dokumentasjon for drift skal være levert 14 dager innen oppstart rutekjøring. Endelig dokumentasjon skal være levert senest 1 måned etter oppstart.

Dette inkluderer, men begrenses ikke av:

- Kabellister
- Utstyrsliste
- Enlinjeskjema

- Tegninger
- FAT og SAT rapporter, med tilhørende sjekklister
- Brukermanualer
- Samsvarserklæringer
- Kalkulasjonsrapporter/beregninger

FDV skal leveres elektronisk og holdes løpende oppdatert i kontraktsperioden.

#### 6.7.10 Solceller

Bussanleggenes varighet gjør investeringer i solcellepaneler usikker både økonomisk og miljømessig i et livssyklusperspektiv. Operatør vil derfor ikke kunne montere solcelleanlegg på driftsbygninger på bussanlegget. Med driftsbygninger menes bygg for verksted, vaskehall og administrasjon.

På Drøbak bussanlegg vil anleggseier etablere solceller på taket på driftsbygning, med en estimert strømproduksjon på 105,8 MWh/år. Det påregnes +/- 10 % pga. variasjon i vær.

## 7. Sjåførfasiliteter

### 7.1 Tilbudte fasiliteter

Oppdragsgiver tilbyr følgende fasiliteter til Operatørens benyttelse i kontraktsperioden, som vist i tabellen nedenfor. 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.

Sted	Toalett	Pauserom	Tiltenkte linjer i denne kontrakten	Klart til oppstart
Bekkevold	x		505	x
Drøbak brygge	x	x	500, 500N	x
Oslo bussterminal	x	x	500, 505	x
Seiersten	x	x	505	x
Tusenfryd	x		505	x

*\*Kolonnen som heter «sikret til oppstart» beskriver sjåførfasiliteter som Oppdragsgiver pdd 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*

Oppdragsgiver stiller sjåførfasiliteter til disposisjon for Operatør. Oppdragsgiver er leietaker og ikke eier av disse fasilitetene. Operatør har ikke nødvendigvis 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 delt med andre brukere er for eksempel der Oppdragsgiver har avtale om bruk av eksisterende fasiliteter på togstasjoner, bryggeterminaler eller ved andre virksomheter. Det kan også skje endringer underveis i kontraktsperioden.

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

#### 7.1.1 Vask og vedlikehold av sjåførfasilitetene

Det er primært to utleiery av sjåførfasilitetene til Oppdragsgiver. Disse er ansvarlig for oppfølging, vedlikehold og renhold av fasilitetene. Kostnaden for vask og normalt vedlikehold viderefaktureres Operatør prosentvis i forhold til antall avganger fra hver fasilitet. 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 utleiery. Oppdragsgiver oppfordrer Operatør til å sette seg godt inn i bilag 4.5 for informasjon rundt regelverket for bruk.

For å gi en indikasjon på kostnadsnivået for vask og vedlikehold, presenteres snittprisen per år for henholdsvis en fasilitet med kun toalett og et med pauserom og toalett, per 2022.

Fasilitet	Vedlikeholdskostnad (per år, 2022)	Renholdskostnad (per år, 2022)	Renholds-frekvens (per uke)
Toalett	15 000 kr	44 000 kr	4
Pauserom	20 000 kr	70 000 kr	5

Av de tilbudte lokasjonene er det kun Oslo bussterminal som er i drift, her dekkes kostnader til drift og vedlikehold gjennom anløpsavgiften til Oslo bussterminal.

Kostnadene fra 2022 i tabellene 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.

## 8. Bilag

- Bilag 4.3 Fremleieavtale for Drøbak bussanlegg
- Bilag 4.5 Retningslinjer for bruk av sjåførfasiliteter
- Bilag 4.8 Underlag og kartskisser Drøbak Bussanlegg
- Bilag 4.10 Søknad om anleggskonsesjon Drøbak
- Bilag 4.11 Rammetillatelse Bekkevoll
- Bilag 4.12 Rammetillatelse Drøbak Brygge
- Bilag 4.13 Rammetillatelse Seiersten

## **Vedlegg 4a Anleggsbeskrivelse – Del A**

Transporttjenester Follo 2025 Ruteområde 3 Drøbak

Bilag 4.18 Rammesøknad Drøbak Bussanlegg

Bilag 4.22 Drøbak premissnotat ladeinfrastruktur

Bilag 4.23 Disposisjon for handlingsplan (eksempel)