

Vedlegg 4a

Anleggsbeskrivelse – Del A

Transporttjenester Oslo øst 2023

Ruteområde 1 nordøst

Innhold

1. INNLEDNING	3
1.1 BUSSANLEGG	3
1.2 SJÅFØRFASILITETER.....	3
2. BESKRIVELSE AV BRUBAKKVEIEN BUSSANLEGG	3
2.1 BRUBAKKVEIEN BUSSANLEGG	3
2.2 KAPASITET/INNHOLD	4
2.3 TILRETTELEGGING AV ANLEGGET	4
3. DRIFT AV BRUBAKKVEIEN BUSSANLEGG	4
3.1 BRUK AV ANLEGGET TIL ANDRE FORMÅL	4
3.2 DRIFTSKOSTNADER.....	5
3.3 MILJØ- OG KLIMAHENSYN PÅ BUSSANLEGG	5
3.4 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV BUSSANLEGG.....	5
4. AVTALEFORHOLD	6
5. BRUK AV ANDRE BUSSANLEGG	6
5.1 FORUTSETNINGER	6
6. LADEINFRASTRUKTUR	6
6.1 INNLEDNING.....	6
6.2 EIERSKAP TIL LADEINFRASTRUKTUR.....	7
6.3 OPPSTARTSFORBEREDELSE PÅ BUSSANLEGG.....	8
6.4 ANSVARSMODELL.....	8
6.5 LADEINFRASTRUKTUR UTENFOR BUSSANLEGG.....	10
6.6 GENERELLE KRAV FOR LADEINFRASTRUKTUREN	11
7. SJÅFØRFASILITETER	12
7.1 TILBUDTE FASILITETER	12
8. BILAG	13

1. Innledning

1.1 Bussanlegg

Operatøren for Oslo øst – ruteområde 1 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.

Oppdragsgiver vil inngå avtaler med Linstow eiendom for å utvide Brubakkveien 16 til å inkludere areal til biloppstilling. I tillegg er Oppdragsgiver i samtale med Bane NOR om å leie deler av arealet på Brubakkveien 14 til oppstilling av inntil ti busser. Arealet som leies av Bane NOR vil måtte brukes sammen med Bane NOR sin buss for tog virksomhet. Det innebærer at bussene som parkeres der ikke kan stå der på dagtid når Bane NOR har buss for tog. Det vil særlig gjelde helger og i sommerperioden, men kan forekomme på andre tidspunkt. Bane NOR vil ikke parkere busser på området på kveld og natt. Bussene skal bruke inn- og utkjøring i Brubakkveien 14.

1.1.1 Fiberkabler eller tilsvarende

Ruter sikrer fiberkabler eller tilsvarende inn til dataskap på bussanlegget.

1.2 Sjøførfasiliteter

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

2. Beskrivelse av Brubakkveien bussanlegg

Det gis i det følgende en kort beskrivelse av anlegget.

2.1 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

2.2 Kapasitet/innhold

2.2.1 Uteområder

Beskrivelsen av uteområdet gjelder dagens kapasitet. Når anlegget blir fullt ut tilpasset til utslippsfri drift kan kapasiteten påvirkes av infrastrukturiltak som endrer den totale kapasiteten.

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

2.2.2 Verksted

- 2 verkstedspor a 57 meter med opptil 6 verkstedsplasser
- Seks verkstedspor for solobuss
- Lager, kontor og møterom
- I 2. etg. er det fire garderober hvorav en garderobe er til damer
- Tekniske rom

2.2.3 Vaskehall

- Ett vaskespor med våt- og tørrsone. Sonene er ikke adskilt med vegg
- Et spor som er adskilt med vegg som vil bli tilrettelagt for PKK

2.2.4 Administrasjon

- Kontor, trafikklederkontor
- Lager
- Kantine
- Toalett

2.3 Tilrettelegging av anlegget

Det er planlagt at anlegget skal tilrettelegges for 100 % elbuss 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.

3. Drift av Brubakkveien bussanlegg

3.1 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. Se vedlegg 4b.

3.2 Driftskostnader

3.2.1 Årlige driftskostnader i NOK ved bussanlegget (2020)

Driftskostnadselement	Kostnad	Forbruk
Vannforbruk adm	254 700 (totalt)	436 000 l
Vannforbruk vaskehall		5 943 000 l
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. Kostnadene reflekterer drift av i overkant av 60-65 busser på anlegget. Det er ikke andre operatører på anlegget til å dele kostnaden i verksted og vaskehall, så oppgitt forbruk anses å være representativt.

3.3 Miljø- og klimahensyn på bussanlegg

3.3.1 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. Se vedlegg 4b, kravskjema, for krav i kontrakten.

3.4 Drift og vedlikehold av bussanlegg

3.4.1 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. Se vedlegg 4b, kravskjema, for krav i kontrakten.

4. Avtaleforhold

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

5. Bruk av andre bussanlegg

5.1 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 kontraktperioden.

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.

6. Ladeinfrastruktur

Operatøren velger selv hvilket ladeutstyr som skal benyttes og hvilken ladestrategi som passer best for sitt konsept for elektrisk bussdrift. Operatøren har beskrevet sitt ladekonsept/løsning i vedlegg 4b.

6.1 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 overvåking 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.

6.2 Eierskap til Ladeinfrastruktur

Oppdragsgiver har søkt og fått tilsagn av Enova om økonomisk støtte til etablering av ladeinfrastruktur for Oslo øst-kontraktene. 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 Kontraktperioden. Eksklusiviteten er dog begrenset, som beskrevet i pkt. 6.4. 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

- 6.3.1.1 Brubakkveien kan tilrettelegges for elbusser og Oppdragsgiver forventer at Operatøren må utføre større anleggsarbeider for å få etablert tilstrekkelig ladeutstyr på bussanlegget.

Det er etablert ladeutstyr på Brubakkveien. Dette ladeutstyret er tenkt overført til Jernkroken bussanlegg før oppstartsdato. Etablert ladeutstyr på bussanlegget medtas derfor ikke i denne kontrakten.

Dagens Operatør skal flytte sin drift til Jernkroken bussanlegg når Oslo Indre By starter opp 16.04.23. Ny Operatør kan planlegge med at bygg og anleggsarbeider kan påbegynnes 15.05.23. Dog må det forventes at anlegget ikke er helt tomt innen da.

- 6.3.1.2 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.

- 6.3.1.3 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 (10 450V) til Operatørens plassering av koblingsstasjon.

- 6.3.1.4 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. Anleggskonsesjonen er vedlagt i bilag 4.14

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

Dato for overføring av konsesjon avhenger av behandlingstid hos NVE.

6.4 Ansvarsmodell

- 6.4.1.1 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

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

- a. Besørge grunnarbeider for all elektro- og ladeinfrastruktur; inkludert fundamentering (for ladegalger, likerettere og annet ladeutstyr), kulvert/trækkerør mv.
- b. Elektroarbeider inkludert leveranse og montasje av nettstasjoner, inkl. transformatorer og høyspenningsanlegg, fordelingstavler, kabelføringer, likerettere og ladeutstyr.
- c. Prosjektering av overnevnte.
- d. Elektroteknisk grensesnitt med netteier Elvia AS er på undersiden av H3 bryter. Se eksempel bilag. Ro1 – 4.16 Elvia leverer kabel frem til høyspennings tilknytningspunkt i operatørs nettstasjon.
- e. Inngå nettleieavtale med netteier, og strømvavtale med leverandør av strøm.
- f. Utpeke en driftsleder iht FSE §6. Driftslederen skal ha kvalifikasjonskrav etter FEK §7 1. ledd. Om driftsleder leies inn fra underentreprenør skal dette foretaket tilfredsstille FEK og være registrert i Elvirksomhetsregisteret.

6.4.1.3 Ladeinfrastrukturbyggingen 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 vil publiseres så fort den foreligger (Bilag 4.15). Byggesaksgang er offentlig tilgjengelig på Oslo kommunes nettside saksinnsyn. Operatør er selv ansvarlig for byggesaksgang for det som skal etableres. 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.

6.5 Ladeinfrastruktur utenfor bussanlegg

Endeholdeplasslading på Vippetangen for linje 60 videreføres i dette anbudet. **Se prosedyrebeskrivelsen pkt 1.4 om overdragelse av ladeinfrastruktur.** Se bilag 4.5 for teknisk dokumentasjon av ladeanlegget. Om utstyret ikke tas i bruk plikter operatør å demontere anlegget og videreselge dette anlegget.

Oppdragsgiver har søkt om rammetillatelse for pantograflading ved flere 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	Tilgjengelig effekt	Bilag
Bøler T	Rammetillatelse gitt 13.12.21	58	450 kVA	4.6
Grorud T	Rammetillatelse gitt 10.07.20	62, 63, 66 og 68	2000 kVA	4.7
Helsfyr T	Rammetillatelse gitt 30.09.20	66 og 68	860 kVA	4.8
Linderud T	Rammetillatelse gitt 07.01.22	25	860 kVA	4.9
Majorstuen	Rammetillatelse gitt 26.11.21	25	860 kVA	4.10
Nydalen (Tamburveien)	Rammetillatelse gitt 19.10.20	51, 56A, 56B og 58	860 kVA	4.12

Stovner T	Rammetillatelse gitt 25.11.21	64 og 65	860 kVA	4.11
Økern T	Rammetillatelse gitt 14.01.22	67	450 kVA	4.13

I bilag 4.6 - 4.13 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.

6.5.1 Ansvarsdeling for løsninger

- 6.5.1.1 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).
- 6.5.1.2 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.
- 6.5.1.3 Oppdragsgiver vil sørge for leieavtale av grunn og bekoste leiekostnadene.
- 6.5.1.4 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 byggarbeider varierer for hver lokasjon, nærmere detaljer fremkommer i grensesnittmatrisene.

6.6 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.

6.6.1.1 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 Oppdragiver gjennom en endringsordre.

7. Sjåførfasiliteter

7.1 Tilbudte fasiliteter

Oppdragsgiver tilbyr følgende fasiliteter til Operatørens benyttelse i kontraktperioden.

Sted	Toalett	Pauserom	Tiltenkte linjer i denne kontrakten	Klart 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	X
Økern	X	X	67	X

*Ruter er i prosess med å søke om ny endeholdeplass ved Tveita senter som inkluderer et toalett

** Det er fortsatt ikke besluttet hvor endeholdeplassen skal ligge, så Ruter har ikke sendt rammesøknad for bygging av ny servicefasilitet

***Det foreligger i dag en avtale med Shell om at førerne kan benytte toalettet på bensinstasjonen

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

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.

7.1.1 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 servicehus 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.

7.1.2 Kostnader for vaske og vedlikehold av sjåførfasilitetene (2021-tall)

Sted	Vedlikehold – antatt kostnad 2021	Renhold – antatt kostnad 2021	Renholds-frekvens (per uke) 2021	Fordelingsnøkkel per 2021
Grorud T*	50 000	125 000	7	52%
Tamburveien	56 000	120 000	7	53%
Tveita T	34 000	115 000	3	88%
Stovner T	43 000	142 000	3	100%
Helsfyr T	142 000	160 000	7	21%
Majorstua	43 500	106 000	5	46%
Økern T	12 000	45 000	3	40%

* Kostnadene for Grorud T omfatter ikke ny lokasjon ved Grorud terminal

** Kostnadene for Tveita T omfatter ikke nytt toalett ved Tveita senter

Kostnadene som er oppgitt for vedlikehold og renhold er de totale kostnadene for hver lokasjon. Kostnadene fra 2021 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.

8. 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 Eksempler på drift og vedlikehold på bussanlegg
- Bilag 4.5 Teknisk dokumentasjon ladeutstyr Vippetangen
- Bilag 4.6 Rammetillatelse Bøler T
- Bilag 4.7 Rammetillatelse Grorud T
- Bilag 4.8 Rammetillatelse Helsfyr T
- Bilag 4.9 Rammetillatelse Linderud T

Vedlegg 4a Anleggsbeskrivelse – Del A

Transporttjenester Oslo øst 2023 Ruteområde 1 nordøst

Bilag 4.10 Rammetillatelse Majorstuen

Bilag 4.11 Rammetillatelse Stovner T

Bilag 4.12 Rammetillatelse Tamburveien

Bilag 4.13 Rammetillatelse Økern T

Bilag 4.14 Anleggskonsesjon Brubakkveien

Bilag 4.15 Rammesøknad Brubakkveien bussanlegg – tom

Bilag 4.16 Underlag og kartskisser Brubakkveien