

Vedlegg 4a

Anleggsbeskrivelse – Del A

Transporttjenester Oslo øst 2023

Ruteområde 2 sørøst

Innhold

1. INNLEDNING	3
1.1 BUSSANLEGG	3
1.2 SJÅFØRFASILITETER.....	3
2. KLEMETSRUD BUSSANLEGG	3
2.1 KLEMETSRUD BUSSANLEGG.....	3
2.2 KAPASITET/INNHOLD	3
3. MORTENSRUD BUSSANLEGG	4
3.1 KAPASITET/INNHOLD	4
4. DRIFT AV KLEMETSRUD OG MORTENSRUD BUSSANLEGG	5
4.1 BRUK AV ANLEGG(ENE) TIL ANDRE FORMÅL	5
4.2 DRIFTSKOSTNADER KLEMETSRUD.....	5
4.3 MILJØ- OG KLIMAHENSYN PÅ BUSSANLEGG	6
4.4 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV BUSSANLEGG	6
5. AVTALEFORHOLD	6
6. BRUK AV ANDRE BUSSANLEGG	6
6.1 FORUTSETNINGER	6
7. LADEINFRASTRUKTUR	6
7.1 INNLEDNING.....	7
7.2 EIERSKAP TIL LADEINFRASTRUKTUR	7
7.3 OPPSTARTSFORBEREDELSE PÅ BUSSANLEGG.....	8
7.4 ANSVARSMODELL.....	9
7.5 LADEINFRASTRUKTUR UTENFOR BUSSANLEGG.....	10
7.6 GENERELLE KRAV FOR LADEINFRASTRUKTUREN.....	12
8. SJÅFØRFASILITETER	12
8.1 TILBUDTE FASILITETER	12
9. BILAG	15

1. Innledning

1.1 Bussanlegg

Operatøren for Oslo Sørøst – ruteområde 2 er forpliktet til å leie og bruke både Klemetsrud og Mortensrud bussanlegg. Det er ingen restriksjoner med tanke på plassering av busslinjer på hvert anlegg, men det skal stå minst ti [10] rutesatte busser på Klemetsrud bussanlegg. Dersom opsjonen ikke utløses kan det være aktuelt å plassere driften av linje 23 på Klemetsrud. Dette vil i så fall bli håndtert med en endringsordre. Bussanleggene leies på de vilkår som er beskrevet i dette vedlegget med tilhørende bilag.

Oppdragsgiver leier og fremleier bussanleggene 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.

1.2 Sjåførfasiliteter

Oppdragsgiver stiller sjåførfasiliteter 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 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.

2. Klemetsrud bussanlegg

Det gis i det følgende en kort beskrivelse av anlegget.

2.1 Klemetsrud bussanlegg

- Eier: Bussanlegg AS
- Adresse: Klemetsrudveien 3, 1278 Oslo, Gnr. 177 bnr. 19, Oslo kommune
- Byggeår: 1998, plashall har byggeår 2000 og inneholder verksted og hyllereoler
- Bygningstype: Betongbygg + plashall
- Tomteareal: 9 904 kvm
- Bygningsareal: 699 kvm

2.2 Kapasitet/innhold

2.2.1 Uteområder

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

- Asfaltert parkeringsplass ute til ca 50 busser, kapasiteten vil variere med busstype og type ladeløsning

Vedlegg 4a Anleggsbeskrivelse – Del A

Transporttjenester Oslo øst 2023 Ruteområde 2 sørøst

- Parkering til ca 40 personbiler
- 10 el-ladepunkter (plug-in) fra Heliox og 2 el-ladepunkter (plug-in) fra Siemens

2.2.2 Verksted

- 1 verkstedspor
- Lager, kontor og møterom
- Teknisk rom

2.2.3 Vaskehall

- Ett vaskespor.

2.2.4 Administrasjon

- Kontorer
- Kantine
- Garderobe
- Lager
- Toalett

3. Mortensrud bussanlegg

- Eier: Thon Eiendom eier tomten og leier til Bussanlegg AS
- Adresse: Thomas Ulvens vei 10, 1279 Oslo, Gnr. 180 bnr. 536, Oslo kommune
- Byggeår: 2022
- Bygningstype: Betongbygg
- Tomteareal: 22 000 kvm
- Bygningsareal: 2 280 kvm

3.1 Kapasitet/innhold

3.1.1 Uteområder

- Asfaltert parkeringsplass ute til 70 busser
- Parkering til ca 63 + 3 (HC) personbiler

3.1.2 Verksted

- Fire verkstedspor med gjennomkjøring hvorav ett av sporene er for periodisk kjøretøykontroll
- Lager, spiserom og garderobe
- Tekniske rom

3.1.3 Vaskehall

- Det er ett vaskespor med våt og tørrsone

3.1.4 Administrasjon

- Kontorer
- Garderobe
- Kantine
- Toalett

4. Drift av Klemetsrud og Mortensrud bussanlegg

4.1 Bruk av anlegg(ene) til andre formål

Bussanleggene på Klemetsrud og Mortensrud skal som hovedregel kun benyttes av busser på Kontrakten for ruteområde 2 Oslo sørøst. 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 transportvirksomhet eller lignende som ikke går ut over driften på Klemetsrud.

4.2 Driftskostnader Klemetsrud

4.2.1 Årlige driftskostnader i NOK ved bussanlegget (2020kr)

Driftskostnadselement	Kostnad	Forbruk
Vann og avløp*	245 000	7 561 000 l
Strøm (elbusser)**	790 000	700 000 kWh (720 000 kWh 2021)
Strøm (untatt elbusser)	730 000	510 000 kWh
Kjemi	180 000	N/A
Renhold	100 000	N/A
Vinter- og vårvedlikehold	782 000	N/A
Avfallshåndtering	50 000	N/A
Kompressor	15 000	N/A
Annet	150 000	N/A

* Forbruk og kostnader for vann er stipulerte kostnader som forskuddsbetales. Samme forbruk og kostnad for 2020 og 2021

**Det foreligger ikke erfaringstall fra Mortensrud, da anlegget ikke tas i bruk før 2022

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.

4.3 Miljø- og klimahensyn på bussanlegg

4.3.1 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.

4.4 Drift og vedlikehold av bussanlegg

4.4.1 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.

5. Avtaleforhold

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

6. Bruk av andre bussanlegg

6.1 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.

7. Ladeinfrastruktur

Operatøren har selv valgt hvilket ladeutstyr og ladestrategi som skal etableres, foruten det som eksisterer på Klemetsrud bussdepot i dag. Operatøren har beskrevet sitt ladekonsept/løsning i vedlegg 4b.

7.1 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 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.

7.2 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. 7.4. 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.

7.3 Oppstartsforberedelser på bussanlegg

7.3.1.1 Klemetsrud bussanlegg er i dag tilrettelagt med 12 ladeplasser for elbusser. Bussanlegget kan om Operatøren ønsker, tilrettelegges for en økning av elbuskapasitet.

7.3.1.2 Mortensrud bussanlegg har ikke etablert ladeinfrastruktur for elbuss.

Oppdragsgiver forventer at Operatøren må utføre større anleggsarbeider for å legge til rette for ladeutstyret på Mortensrud bussanlegg og eventuelt Klemetsrud.

7.3.1.3 Både Mortensrud og Klemetsrud er i full operasjonell drift i dag. Det står ca 90 ledd- og solobusser samlet sett på bussanleggene. Oppdragsgiver forventer at anleggsarbeidene medfører at en del av bussene må stasjoneres utenfor bussanleggene for at anleggsarbeidene kan gjennomføres på en rasjonell og forsvarlig måte. Operatøren kan i sin tid- og faseplanlegging forutsette at 30 busser flyttes fra anleggene Klemetsrud og Mortensrud i forbindelse med avvikdrift for bygging av ny ladeinfrastruktur. Flyttingen kan forventes fra 01.05.2023. Operatøren har i vedlegg 4b lagt frem en faseplan for plassering av bussene i byggeperioden (bussene må ha tilgang til vedlikeholdsstrøm og oppstillingsplasser må være opplyst).

7.3.1.4 Ladeinfrastrukturen som er på Klemetsrud bussanlegg skal videreføres og kan benyttes videre av Operatør. Ladeutstyret er et «pliktig kjøp» ref. pkt. 1.4 i Prosedyrebeskrivelsen. Eksisterende ladeinfrastruktur må være i drift for dagens Operatør t.o.m. dag for oppstart av busskontrakt. Evt. ombygning av eksisterende ladeløsning må gjennomføres etter oppstart av ny busskontrakt, alle ombyggingsarbeider dekkes av Operatøren. Om anlegget utvides til over 2MW må tilførselen til eksisterende ladestasjoner flyttes over til eget anlegg innenfor ny konsesjonsramme. Eksisterende ladeinfrastruktur omfatter:

10 depotladere 50 kW
2 depotladere 40 kW

For detaljert informasjon henvises det til vedlagt tekniske underlag i bilag 4.5.

Det er ikke etablert ladeinfrastruktur på Mortensrud Bussanlegg. Det er etablert kulvert for strømtilførsel ladere/likereettere for å tilrettelegge for kommende ladeinfrastruktur. Se bilag 4.7

7.3.1.5 Anleggsarbeider

Anleggsarbeider som er nødvendig for å bygge ladeinfrastrukturen vil ledes og koordineres av Operatør. Operatør som 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.

7.3.1.6 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 på Mortensrud Bussanlegg
 - 4 MVA effekt tilgjengelig for lading av elbusser på Klemetsrud Bussanlegg

Strømtilførsel leveres på 11KV (10 450V) til Operatørens plassering av koblingsstasjon. (For Klemetsrud bussanlegg leveres vanlig spenning på 400V om ikke anleggskonsesjon skal benyttes)

7.3.1.7 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. Anleggskonsesjonene er vedlagt i bilag 4.15 og 4.16.

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.

Ved totalt effektbehov for ladeinfrastruktur på under 2 MW på Klemetsrud trenger ikke operatør å benytte seg av anleggskonsesjonen. Operatør har likevel det hele og fulle ansvaret for utbygging etter ansvarsmodellen i punkt 7.4, med unntak av punkt 7.4.1.2 c), e) og g).

7.4 Ansvarsmodell

7.4.1.1 Operatør er ansvarlig for å velge ladeinfrastrukturen samt dens funksjon mot øvrige leveranser. I tillegg 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 Klemetsrud og Mortensrud bussanlegg for etablering av ladeinfrastruktur

7.4.1.2 Operatøren sitt ansvar:

- a. Besørge grunnarbeider for all elektro- og ladeinfrastruktur; inkludert fundamentering (for ladegalger, likerettere og annet ladeutstyr), kulvert/trekkerør mv.
- b. Lavspenning elektroarbeider inkludert leveranse og montasje av fordelingstavler, kabelføringer, likerettere og ladeutstyr.
- c. Høyspenning elektroarbeider inkludert leveranse og montasje av nettstasjoner, ink. transformatorer og høyspenningsanlegg.
- d. Prosjektering av overnevnte
- e. Elektroteknisk grensesnitt med netteier Elvia AS er på undersiden av H3 bryter. Elvia leverer kabel frem til høyspennings tilknytningspunkt i operatørs nettstasjon.
- f. Inngå nettleieavtale med netteier, og strømvavtale med leverandør av strøm.
- g. 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.

7.4.1.3 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 4.17-4.18). 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. (Da Mortensrud bussanlegg er i en byggefase, vil det ikke i denne fasen sendes inn ny rammesøknad. Operatøren vil da ikke overta ansvarsretter, men her selvstendig søke ny rammetillatelse.)

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.

7.5 Ladeinfrastruktur utenfor bussanlegg

Endeholdeplasslading (2 stk) er tilgjengelig på Mortensrud T. Se prosedyrebeskrivelsen pkt 1.4 om overdragelse av ladeinfrastruktur. Om operatør velger å ikke ta dette i bruk i denne kontrakten må operatør demontere og videreselge dette anlegget. Om ladeutstyret tas i bruk skal pantograf byttes/bygges om til panto-opp. Se bilag 4.6 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 strømmettet.

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

Lokasjon	Status på rammesøknad	Linje	Tilgjengelig effekt	Bilag
Helsfyr T	Rammetillatelse gitt 30.09.20	76	860 kVA	4.9
Lambertseter	Rammetillatelse gitt 25.11.21	75 A, B,C	860 kVA	4.10
Mortensrud T – Utvidelse*	Rammetillatelse gitt 26.11.21	71, 72, 74 og 76	2 000 kVA	4.11
Seterbråten	Rammetillatelse gitt 06.01.22	72	450 kVA	4.12
Simensbråten**	Rammetillatelse gitt 30.10.20	23	1600 kVA	12.1
Skullerud T	Rammetillatelse gitt 05.10.21	70	860 kVA	4.13
Vika	Rammetillatelse gitt 06.10.21	70	860 kVA	4.14

* ved utvidelse av Mortensrud T, må dagens eksisterende to ladere flyttes over på ny nettstasjon

** se vedlegg 12 opsjon linje 23

I bilag 4.9 til 4.14 (og bilag 12.1) 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.

7.5.1 Ansvarsdeling for løsninger

- 7.5.1.1 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).
- 7.5.1.2 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.
- 7.5.1.3 Oppdragsgiver vil sørge for leieavtale av grunn og bekoste leiekostnadene.
- 7.5.1.4 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 byggearbeider varierer for hver lokasjon, nærmere detaljer fremkommer i grensesnittmartrisene.

7.6 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.

7.6.1.1 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 Oppdragsgiver gjennom en endringsordre.

8. Sjøførfasiliteter

8.1 Tilbudte fasiliteter

Oppdragsgiver tilbyr følgende fasiliteter til Operatørens benyttelse i kontraktperioden.

Sted	Toalett	Pauserom	Tiltenkte linjer i denne kontrakten	Klart til oppstart
Helsfyr T	X	X	76	X
Skullerud T	X	X	70, 3N	X

Vedlegg 4a Anleggsbeskrivelse – Del A

Transporttjenester Oslo øst 2023 Ruteområde 2 sørøst

Mortensrud T	X	X	71, 72, 74, 76	X
Simensbråten	X	X	23	X
Fornebu vest	X	X	24	X
Bryn senter	X		78A, 78B	
Bjørndal	X		71A, 70N	X
Bøler	X		58, 76	
Lambertseter	X		75A, B, C	
Jernbanetorget	X		71A, 74	X

**Bussen har regulering ved hhv. Bryn senter og Lambertseter senter og sjåførene vil således ha tilgang til senterets toalett i åpningstiden, dvs. 8.00-22.00 på hverdager og 9.00-20.00 på lørdager på Bryn senter og 07.00 – 23.00 mandag til lørdag på Lambertseter senter.*

Kolonnen som heter «klart 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.

8.1.1 Vask og vedlikehold av sjåførfasilitetene

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 utleier, i dette tilfelle Bussanlegg AS. Oppdragsgiver oppfordrer Operatør til å sette seg godt inn i bilag 4.2 for informasjon rundt regelverket.

8.1.2 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
Helsfyr T	145 000	170 000	7	15%
Skullerud T	11 500	45 000	3	100%
Mortensrud T	50 000	65 000	7	100%
Simens-bråten	80 000	151 000	7	48%

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. Alle sjåførfasilitetene er ikke listet opp fordi det er enkelte som ikke er bygget/tatt i bruk på nåværende tidspunkt. 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.

9. Bilag

- Bilag 4.1 Fremleieavtaler for Klemetsrud og Mortensrud 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 4.5 Teknisk dokumentasjon ladeutstyr Klemetsrud bussanlegg
- Bilag 4.6 Teknisk dokumentasjon ladeutstyr Mortensrud T
- Bilag 4.7 Kabelkanal Mortensrud bussanlegg
- Bilag 4.8 Parkeringsavtale Klemetsrud
- Bilag 4.9 Rammetillatelse Helsfyr T
- Bilag 4.10 Rammetillatelse Lambertseter
- Bilag 4.11 Rammetillatelse Mortensrud T
- Bilag 4.12 Rammetillatelse Seterbråten
- Bilag 4.13 Rammetillatelse Skullerud T
- Bilag 4.14 Rammetillatelse Vika
- Bilag 4.15 Anleggskonsesjon Mortensrud bussanlegg
- Bilag 4.16 Anleggskonsesjon Klemetsrud bussanlegg
- Bilag 4.17 Rammesøknad Mortensrud bussanlegg - tom
- Bilag 4.18 Rammesøknad Klemetsrud bussanlegg - tom
- Bilag 4.19 Underlag og kartskisser Mortensrud
- Bilag 4.20 Underlag og kartskisser Klemetsrud
- Bilag 4.21 Eksempler tid- og faseplaner Mortensrud
(Bilag 12.1 Rammetillatelse Simensbråten)