

Vedlegg 4a

02.03.2023

Versjon: 0.9

Anleggsbeskrivelse – Del A

Transporttjenester Follo 2025
Ruteområde 1 Ski

Innhold

1	INNLEDNING	3
1.1	BUSSANLEGG	3
1.2	SJÅFØRFASILITETER.....	3
2	BESKRIVELSE AV SKI BUSSANLEGG	3
2.1	SKI BUSSANLEGG.....	3
2.2	KAPASITET/INNHOLD	3
3	DRIFT AV SKI BUSSANLEGG	4
3.1	BRUK AV ANLEGGET TIL ANDRE FORMÅL	4
3.2	DRIFTSKOSTNADER.....	4
3.3	HANDLINGSPLAN FOR BUSSANLEGG	5
4	AVTALEFORHOLD	5
5	BRUK AV ANDRE BUSSANLEGG	5
5.1	FORUTSETNINGER	5
6	ENERGIINFRASTRUKTUR	6
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.....	9
6.7	GENERELLE KRAV FOR LADEINFRASTRUKTUREN	11
7	SJÅFØRFASILITETER	12
7.1	TILBUDTE FASILITETER	12
8	BILAG	13

1 Innledning

1.1 Bussanlegg

Operatøren for **Ro1 er forpliktet til å leie og bruke Ski 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.

1.1.1 Fiberkabler eller tilsvarende

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

1.2 Sjåførfasiliteter

Oppdragsgiver stiller sjåførfasiliteter, i form av pauserom og toaletter, 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 jernbanestasjoner, bryggeterminaler eller ved andre virksomheter.

2 Beskrivelse av Ski bussanlegg

Det gis i det følgende en kort beskrivelse av anlegget.

2.1 Ski bussanlegg

- Eier: TF Eiendom AS
- **Adresse: Teglveien 13, 1400 Ski**, Gnr. 141 bnr. 70, Nordre Follo kommune
- Byggeår: Administrasjon bestående av xx brakker fra 2005 og xx brakker fra 201x. Vekstedhall er av typen xxx og bygget i 2005.
- Tomteareal: 8 252 kvm
- Tilleggsareal: ca 2500 kvm
- Bygningsareal: -- 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 38 normalbusser
- Tilleggsareal: 24 normalbusser

- Parkeringsplass til ca. 15 personbiler

2.2.2 Verksted

- 2 verkstedspor med opptil 3 verkstedsplasser
- Lager, kontor og møterom
- Tekniske rom

2.2.3 Vaskehall

- XX
- XX

2.2.4 Administrasjon

- Kontor, trafikklederkontor
- Lager
- Kantine
- Toalett

3 Drift av Ski bussanlegg

3.1 Bruk av anlegget til andre formål

Bussanlegget i Ski skal som hovedregel kun benyttes av busser på Kontrakten for Ro 1. 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 (2022)

Driftskostnadselement	Kostnad	Forbruk
Vannforbruk adm	9 165 kr	159 m ³
Vannforbruk vaskehall	174 143 kr	3032 m ³
Strøm	827 684 kr	369 355 kw
Biogass (oppvarming)	120 417 kr	
Kjemi	221 627 kr	
Renhold	509675 kr	
Vinter- og vårvedlikehold	100 000 kr	(fast avtale)
Avfallshåndtering	256 537 kr	240 m ³ (restavfall), 75 m ³ glass + Miljøskap
Kompressor	23 615 kr	
Serviceavtaler	44 300 kr	
Vedlikehold	173310 kr	
Olje- og sandfang	92 440 kr	

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 40 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 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 4.6** 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 leie anlegget av Oppdragsgiver på de vilkår som fremkommer av Fremleieavtalen, se bilag 4.1.

5 Bruk av andre bussanlegg

5.1 Forutsetninger

- 5.1.1 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.

- 5.1.2 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.
- 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 Ski bussanlegg er det liten plass, og operatøren må velge en drivlinje som de mener egner seg for bussanlegget. 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 sitt konsept/løsning i vedlegg 4b.
- 6.1.3 Elbussene skal lades på bussanlegg 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 på bussanlegg 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 kontraktsperiode 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 kontraktsperioden. Operatøren skal selv dekke kostnadene ved dette.

6.3 Oppstartsforberedelser på bussanlegg

6.3.1 Ski Bussanlegg kan tilrettelegges for elbusser, hydrogen- eller biogass og Oppdragsgiver forventer at Operatøren må utføre anleggsarbeider for å få etablert tilstrekkelig nødvendig energiinfrastruktur på bussanlegget.

6.3.2 Det er etablert fylleanlegg for biogass på Ski. Biogassanlegget inngår som en del av dagens operatørs bussdrift og skal i prinsippet fjernes ved kontraktsslutt. Nobina har avtale med Gasum som eier biogassanlegget. Det er opp til operatør å framforhandle ny avtale for biogass, enten med Gasum eller andre leverandører dersom operatøren skal benytte biogass.

6.3.3 Anleggsarbeider som er nødvendig for å bygge fyll- 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 4 MVA effekt tilgjengelig for lading av elbusser. Strømtilførsel leveres på 400V fram til lavspenningsfaner på nettselskapets transformator. Skinnepakke til hovedtavle er Operatørens ansvar.

Opptil 2 MVA leveres i en prefabrikkert nettstasjon fra netteier. Over 2 MVA kan netteier kreve plassbygd nettstasjon bygget etter RENBLAD 6002.

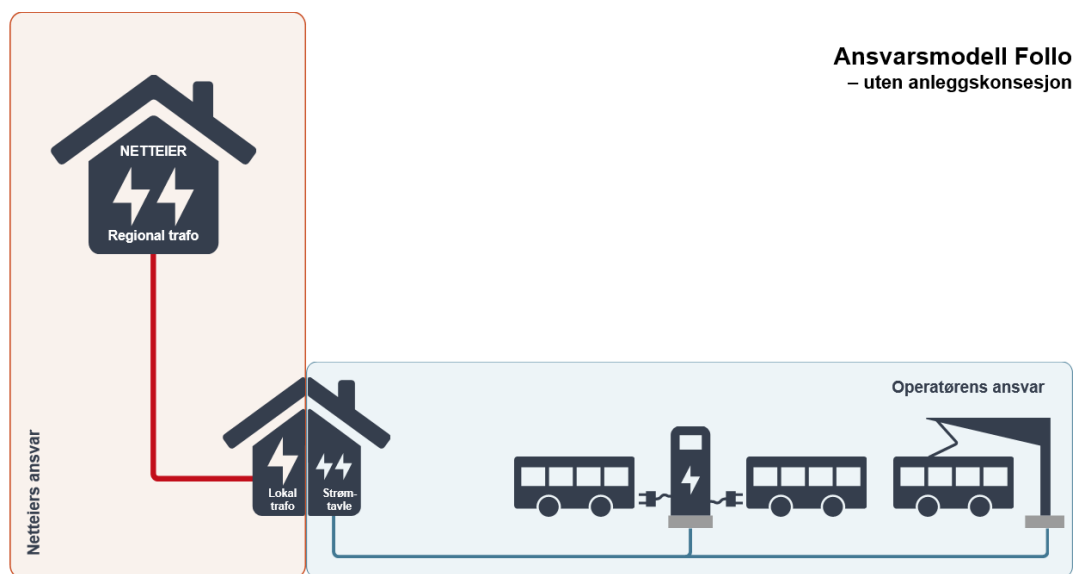
Oppdragsgiver bekoster og besørger rammesøknad/tillatelse. Ruter ivaretar og bekoster «ansvarlig søker»-rollen, mens operatør er ansvarlig for å levere prosjektering til alt nødvendig underlagsmateriale og ansvarsretter til søknadsprosessene helt frem til mottatt ferdigattest.

6.3.5 Anleggskonsesjon

Det er ikke mulighet for anleggskonsesjon på Ski Bussanlegg.

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 ladeinfrastrukturen kommer frem av figuren under.



Ansvarsmodell Follo
– uten anleggskonsesjon

Figur 1 - Ansvarsmodell med levering på lavspenning 400V (– uten 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.
- Prosjektering av overnevnte.
- Elektroteknisk grensesnitt med netteier i tråd med valgt ansvarsmodell. Ved installert effekt over 2 MW må bussoperatør bygge plassbygget nettstasjon etter REN6002 (Løsning D).
- Inngå nettleieavtale med netteier, og strømvtale med leverandør av strøm.

6.4.3 For hydrogen vil Oppdragsgiver dekke anleggsbidrag på lik linje med ladeinfrastruktur

6.4.4 For biogass og 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 xx for kart over kjent infrastruktur.

6.4.6 Forurenset masse

Operatøren bes legges til grunn tilstandsklasse 3 og utskifting av masser. Oppdragsgiver tar risiko utover tilstandsklasse 3.

6.4.7 Søknad om rammetillatelse

For Ski Bussanlegg har Oppdragsgiver søkt om rammetillatelse på et enkelt ladekonsept bestående av utelukkende plug-in ladere. Se bilag 4.16. Operatøren må 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 må 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, sporingkurver, 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 fylleinfrastuktur.

6.5.1 Operatøren har ansvar for drift og vedlikehold av all energiinfrastruktur og må 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 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	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 sendt 30.11.22	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 ladeinfrastrukturen

- 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 snørødding og rengjøring av lade-/fyllestasjon, fundament og vei/fortau rundt installasjonen
- 6.7.4 Støy
Operatøren er ansvarlig for at fylle-/ladestasjonen oppfyller offentlige myndigheters krav til støy på det aktuelle stedet.
- 6.7.5 Design
Lade-/Fyllestasjonen 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-/fylleutstyr.
- 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 Oppdragiver gjennom en endringsordre.
- 6.7.7 Nettleie
Operatøren må 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 fyllestasjonen 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
- Utstyslister
- Enlinjeskjema
- Tegninger
- FAT og SAT rapporter, med tilhørende sjekklister
- Brukermanualer

- Samsvarserklæringer
- Kalkulasjonsrapporter/beregninger

FDV skal leveres elektronisk og holdes løpende oppdatert i kontraktsperioden.

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	Sikret til oppstart*
Bjastad	x		525	
Bøleråsen	x	x	510	
Enebakk kirke	x		550	
Frogn vgs	x		510	
Hauketo	x		515	x
Seiersten	x	x	510	
Mjær	x	x	515	
Tusenfryd	x		521	
Ski stasjon	x	x	516, 520, 521, 525	x
Vinterbro senter	x	x	520	

*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 sjåførfasiliteten til Ruter. 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.

Sted	Vedlikeholdskostnad (per år, 2022)	Renholdskostnad (per år, 2022)	Renholds-frekvens
Toalett fasilitet			
Pauserom fasilitet			

For de lokasjonene som allerede er i drift, er årskostnadene for 2022 listet opp i tabellen nedenfor.

Sted	Vedlikeholdskostnad (per år, 2022)	Renholdskostnad (per år, 2022)	Renholds-frekvens	Fordelings-nøkkel *
Hauketo				
Ski stasjon				

* Fordelingsnøkkelen sier noe om andelen av kostnadene som skal bæres av operatør på denne kontrakten

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 4.1 Fremleieavtale for Ski bussanlegg med bilag
- Bilag 4.5 Retningslinjer for bruk av sjåførfasiliteter
- Bilag 4.6 Disposisjon for handlingsplan (eksempel)
- Bilag 4.7 Eksempler på drift og vedlikehold på bussanlegg
- Bilag 4.13 Rammetillatelse Seiersten
- Bilag 4.15 Rammetillatelse Vinterbro Senter
- Bilag 4.16 Rammesøknad Ski bussanlegg
- Bilag 4.20 Underlag og kartskisser Ski bussanlegg