

Kontrakt K26-07

Kollektivtrafikk med buss i Ryfylke Nord

Vedlegg 4 – Anleggsbeskrivelse

Sammendrag

Denne anleggsbeskrivelsen omfatter bussdepotene i Sauda og Suldalsosen som skal benyttes i forbindelse med ny kjørekontrakt for Ryfylke Nord med planlagt oppstart 1. juli 2028. Beskrivelsen angir de tekniske, funksjonelle og kontraktsmessige rammene for depotene og definerer ansvarsforholdet mellom Oppdragsgiver, grunneier og bussoperatør.

Depotene skal understøtte gjennomføringen av kjørekontrakten i Ryfylke Nord. Operatøren er ansvarlig for å dimensjonere bussflåten og fordele kjøretøyene mellom depotene basert på egne driftsmessige vurderinger og kontraktens krav. Valg av materiellkonsept, energiløsning og tilhørende infrastruktur er operatørens ansvar innenfor rammene av kjørekontrakten.

Oppdragsgiver legger til grunn en modell der depotområdene eies eller leies av Oppdragsgiver og stilles til disposisjon for operatøren gjennom leie eller framleie. Operatøren får ansvar for den daglige driften av depotene, samt etablering, drift og vedlikehold av nødvendig energi- og eventuell drivstoffinfrastruktur for valgt materiellkonsept. Dette omfatter blant annet ladeanlegg, hydrogenfylling eller tilsvarende løsninger dersom dette er nødvendig for å oppfylle kontraktens krav.

Begge depotene har bygninger med sjåførfasiliteter og vaskehall som kan benyttes i bussdriften. Depotet i Sauda disponeres eksklusivt av bussoperatøren, mens depotet i Suldalsosen inngår i et næringsområde som deles med andre virksomheter. Anleggsbeskrivelsen inneholder illustrative skisser som viser mulige disponeringer av arealene, men operatøren står fritt til å etablere sin egen depotløsning innenfor de fysiske og regulatoriske rammene som er beskrevet.

Det er gjennomført innledende dialog med relevante infrastructureiere for å avklare rammebetingelser ved depotene. Den fremtidige operatøren vil være ansvarlig for videre nødvendige avklaringer med infrastructureiere og myndigheter, samt prosjektering og etablering av den infrastrukturen som kreves for det tilbudte materiell- og energikonseptet. Formålet med anleggsbeskrivelsen er å gi tilbyderne et tilstrekkelig grunnlag for å planlegge, dimensjonere og prise sine depot- og energiløsninger, samtidig som det legges til rette for like konkurransevilkår og fleksibilitet ved fremtidige operatørskifter.

Det stilles krav til at bussen skal være fullt operativt til kontraktsoppstart.

► Contents

1	Innledning	3
2	Formål	4
3	Generelt om anleggene	5
3.1	Geografiske forhold og demografi	5
3.2	Sauda	5
3.3	Suldalsosen	7
4	Planstatus/ Regulering	8
4.1	Sauda	8
4.2	Suldalsosen	12
5	Depotområde	14
5.1	Sauda	14
5.2	Suldalsosen	17
6	Elkraftforsyning og ladeinfrastruktur	20
6.1	Generelt	20
6.2	Nettilknytning	20
6.3	Energimåling	21
6.4	Etablering av ladeinfrastruktur	21
6.5	Sauda	21
6.6	Suldalsosen	21
6.7	Eierskap og kontraktsutløp	22
7	Ansvarsfordeling og grensesnitt	23
	Vedlegg 1	24
	Vedlegg 2	26

1 Innledning

Anleggsbeskrivelsen er utarbeidet med utgangspunkt i funksjonelle og kapasitetsmessige behov og er ikke ment å legge føringer på valg av nullutslippsteknologi. Dersom operatørens valgte materiellkonsept krever ladeanlegg, hydrogenfylling eller annen energi- og drivstoffinfrastruktur, er operatøren ansvarlig for prosjektering, etablering, drift, vedlikehold og myndighetskontakt knyttet til slik infrastruktur.

I anleggsbeskrivelsen benyttes følgende betegnelser på busstyper;

- Med *standard buss* menes buss i kjøretøyklasse M3 klasse II, en- og toakslede busser, 12 – 15 meter
- Med *minibuss* menes kjøretøy i klasse M2 uten ståplasser.

Når det i det etterfølgende er benyttet standardbuss og minibuss, henvises det til disse busstypene.

Standardbusser skal være nullutslippskjøretøy. Oppvarmingsløsningen kan baseres på annen energikilde enn kjøretøyets framdriftsenergi dersom operatøren kan dokumentere at klimatiske forhold eller øvrige driftsmessige krav tilsier at oppvarmingsbehovet ikke kan dekkes på en tilfredsstillende måte med tilgjengelig nullutslippsteknologi, jf. «Vedlegg 2 – Materiellbeskrivelse» punkt 2.1.

Det er ikke krav om at minibussene skal ha nullutslippsteknologi.

2 Formål

Denne anleggsbeskrivelsen angir de overordnede tekniske, funksjonelle og kontraktsmessige forutsetningene for bussdepotene i Sauda og Suldalsosen. Anleggsbeskrivelsen beskriver tilgjengelige arealer, eksisterende fasiliteter og kjente forutsetninger for eventuell etablering av energinfrastruktur. Operatøren er selv ansvarlig for dimensjonering av bussflåte, valg av materiellkonsept, energiløsning og fordeling av kjøretøy mellom depotene. Kapasitetsvurderinger og illustrasjoner i anleggsbeskrivelsen skal kun oppfattes som veiledende beskrivelser av de aktuelle lokasjonene.

Oppdragsgiver legger til grunn en modell der depotarealene eies eller leies av Oppdragsgiver og stilles til disposisjon for operatøren gjennom leie eller fremleie. Depotløsningen skal benyttes av den operatør som til enhver tid utfører kollektivtrafikk på oppdrag for Oppdragsgiver. Ved operatørskifte skal ny operatør overta bruken av depotene uten at det kreves ny avtale med grunneier.

Formålet er å sikre like konkurransevilkår mellom operatørene og legge til rette for fremtidige anbudskonkurranser uten at kritisk infrastruktur er knyttet til en bestemt operatør. Operatøren skal ha ansvar for den daglige driften av depotene innenfor de rammer som følger av kjørekontrakten. Operatøren disponerer depotene innenfor rammene av leieavtalen/framleieavtalen og denne anleggsbeskrivelsen.

Depotstrukturen er basert på lokasjoner i både Sauda og Suldalsosen. Det er imidlertid opp til ny operatør å fastsette hvordan bussflåten fordeles mellom de to depotene basert på egen analyse av ruteproduksjon, kjøretøylogistikk, tomkjøring, beredskap og øvrige driftsmessige forhold. Ny operatør må også selv vurdere behovet for antall busser som skal disponeres ved hvert depot for å oppfylle kontraktens ytelseskrav.

Operatøren har ansvar for prosjektering, etablering, drift og vedlikehold av all infrastruktur som er nødvendig for valgt materiellkonsept. Dette omfatter også myndighetsbehandling, nødvendige søknader og godkjenninger, samt videre dialog med netteier etter kontraktsinngåelse. Dersom operatøren etablerer oppstillingsplasser eller andre satellittlokasjoner utenfor hoved-depotene, er etablering, energiforsyning, nettilknytning og nødvendige avtaler knyttet til disse lokasjonene operatørens ansvar.

Denne anleggsbeskrivelsen basert på tilgjengelig informasjon om de aktuelle lokasjonene, samt eventuelle intensjonsavtaler eller tilsvarende avtalegrunnlag som foreligger på kunngjøringstidspunktet. Beskrivelsen skal gi tilbyderne et tilstrekkelig grunnlag for å planlegge, dimensjonere og prise sine løsninger.

Anleggsbeskrivelsen skal videre definere grensesnittet mellom Oppdragsgiver, grunneier og operatør, og danne grunnlag for ny operatørs vurdering av depotløsninger, logistikk, energibehov og øvrige anleggsmessige forhold knyttet til gjennomføringen av kjørekontrakten. Eventuelle oppgraderinger av det bygningsmessige, må bekostes av bussoperatør. Eventuelle ombygninger må godkjennes av Oppdragsgiver og grunneier før de påbegynnes.

3 Generelt om anleggene

3.1 Geografiske forhold og demografi

Anbudsområdet Ryfylke Nord omfatter kommunene Sauda og Suldal, samt deler av Vindafjord og Hjelmeland. Hoveddelen av ruteproduksjonen foregår i Sauda og Suldal. Depotene som inngår i denne anleggsbeskrivelsen, er lokalisert i Sauda og i Suldalsosen. Nærmere beskrivelse av de enkelte depotområdene er gitt i de etterfølgende kapitlene.

Området er preget av fjorder, dalfører, fjellområder og spredt bosetting. Dette gir et variert transportmønster med både lokaltrafikk i og rundt tettstedene og lengre ruter mellom kommunene.

Kontrakten omfatter om lag 750 000 rutekilometer per år. Omtrent 30 % av ruteproduksjonen er knyttet til skoleskyss, som utgjør en viktig del av kollektivtilbudet i regionen. Skolerutene er tilpasset skolenes start- og sluttider, men er også åpne for øvrige reisende.

Det samlede befolkningsgrunnlaget i anbudsområdet er om lag 20.000 innbyggere, fordelt på cirka 4.600 innbyggere i Sauda, 3.900 innbyggere i Suldal, 9.200 innbyggere i Vindafjord og 2.600 innbyggere i Hjelmeland. De geografiske og demografiske forholdene i regionen danner grunnlaget for rutestrukturen og de driftsmessige forutsetningene som depotene skal understøtte.

Depotområdene omfatter oppstillingsarealer for busser og minibusser, interne kjøreveger, manøvreringsarealer, sjåførfasiliteter, kontorer, toaletter, tekniske rom, vaskehall og øvrige fasiliteter som er nærmere beskrevet under den enkelte lokasjon.

3.2 Sauda

Depotet i Sauda ligger i Sjøen 32. Eiendommen består av to gårds- og bruksnumre. Oppdragsgiver har ervervet eiendommene og vil stille disse til disposisjon for ny bussoperatør i kontraktsperioden gjennom en leieavtale.

Oppdragsgiver vil tilrettelegge eiendommen for ny bussoperatør med følgende grensesnitt:

- Rive eksisterende vaskehall (rubbhall)
- Rive eksisterende verkstedbygg
- Rive eksisterende garasje (til eneboligen)
- Etablere fundament (plattning) under ny vaskehall og ny vaskehall (isolert rubbhall) for buss inkl. oljeutskiller
- Ombygging av eneboligen på eiendommen til administrasjonsbygg for ny bussoperatør

Oppdragsgiver har også ansvar for nødvendig byggesaksbehandling for ovenstående

Ny bussoperatør har ansvaret for:

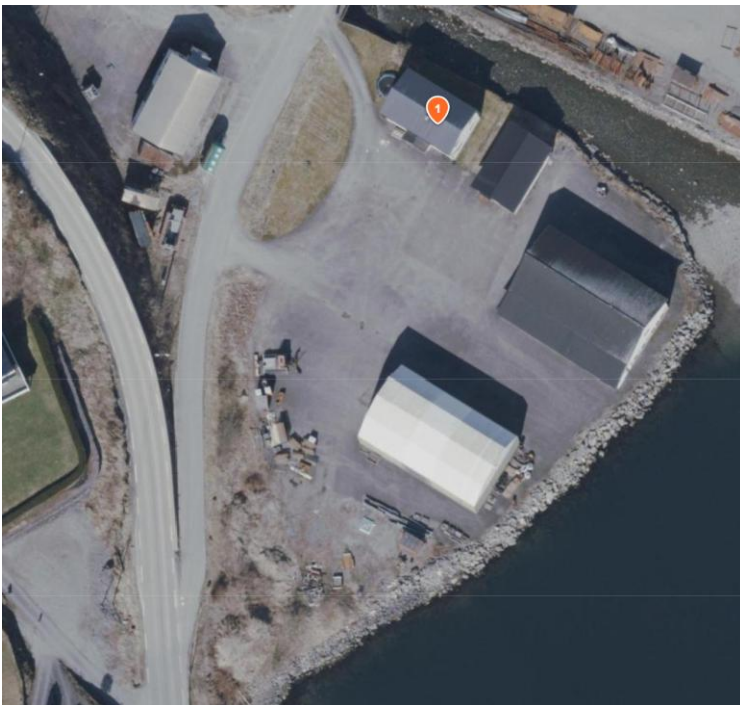
- Etablere nødvendig infrastruktur for valgt energikonsept (eksempelvis ladeinfrastruktur og ladeanlegg hvis det er el som tilbys)

Ny bussoperatør har også ansvar for nødvendig byggesaksbehandling for ovenstående

Depotområdet i Sauda stilles til disposisjon for bussoperatøren for oppstilling av busser, manøvrering, daglig drift og etablering av nødvendig energiinfrastruktur for valg energikonsept. Bussoperatøren disponerer oppstillingsarealene **eksklusivt** innenfor kontraktsperioden. Det er ikke andre aktører som har virksomhet på tomten. Eventuell etablering av ytterligere oppstillingsarealer utenfor depotområdet, er operatørens eget ansvar.

A map of the study area in Sør-Trøndelag, Norway. The map shows a network of roads, including Sjøen, Saudaelv, and Sauda. A red pin marks the location of the study site, which is situated near the intersection of Sjøen and Saudaelv. The map also shows the location of Woldene and Saudaelv. A red rectangle highlights the area around the study site.

3.2.2 Flyfoto



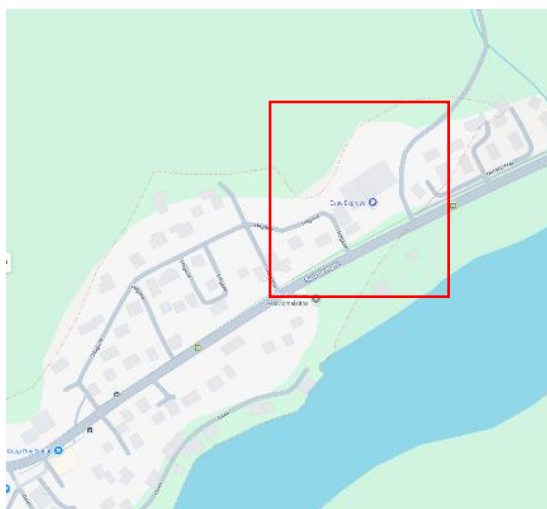
Side 6 av 27

3.3 Suldalsosen

Depotet i Suldal ligger i Suldalsosen med adresse i Suldalsvegen 1660. Eiendommen består av 2 gårds- og bruksnumre, hvorav bygget står på det ene og bussoppstillingen på det andre. Det er eksisterende busdrift der i dag med bussoppstilling for standard fossilbusser og minibusser. Det er et eksisterende bygg med tilgang til sjåførfasiliteter og vaskehall.

Depotområdet i Suldalsosen inngår i et større næringsområde hvor deler av bygningsmassen benyttes av andre virksomheter. Meca har verksted på tomten og Esso har automatstasjon der. Bussoperatøren disponerer oppstillingsområder, sjåførfasiliteter og vaskehall i henhold til gjeldende leieavtale. Enkelte arealer og funksjoner er samlokalisert med øvrige brukere av eiendommen.

3.3.1 Kart

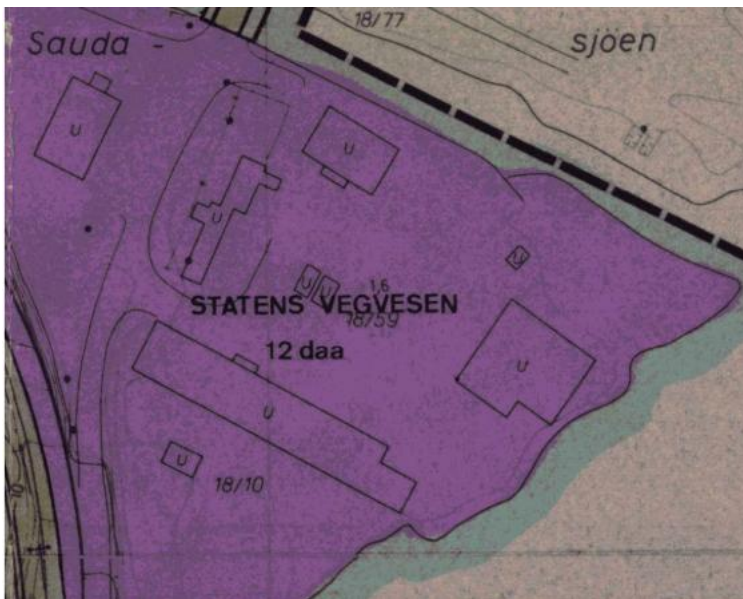


Figur 3-3 Kart over bussdepot Suldalsosen. Kilde: Google Maps

3.3.2 Flyfoto



Figur 3-4 Flyfoto over bussdepot Suldalsosen. Kilde: 1881.no



Figur 4-2 Utklipp fra plankartet

Utklipp under viser gjeldende regulering sammen med ortofoto og er tatt fra kommune kart. Ved digitalisering av gjeldende plan er omriss av eksisterende bygg ikke overført til kommune kartet.



Figur 4-3 Utklipp som viser gjeldende regulering

Følgende bestemmelser hører til næringsområdet:

Industri.

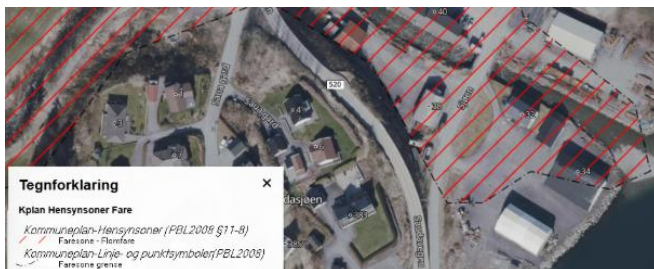
I området skal det oppføres bygninger for Statens Vegvesen med tilhørende anlegg. Inngjerding av området må anmeldes til bygningsrådet som skal godkjenne gjerdenes høyde, konstruksjon og farge.



Figur 4-4 Området er vist som nåværende næringsvirksomhet i kommuneplanens arealdel 2019-2031



Figur 4-5 Området ligger innenfor hensynssone havstigningsnivå og stormflo H320_2



Figur 4-6 Og hensynssone flomfare H320_1



Figur 4-7 Området inngår i marin grense H310_3

Følgende bestemmelser gjelder disse hensynssonene:

§ 7.2 OMSYNSSONE H310_1-3 SKREDFARE § 11-8 a

Aktsemdområde skred er vist i temakart. Det er eit kart for jord- og flaumskred, eit for snøskred og steinsprang og eit for marin grense. Sjå føresegnene § 1.7a.
Ved planlegging eller utarbeiding av nye tiltak innfor omsynssona, krevjast fagkyndig utgreiing av skredfare og ei vurdering av om arealet kan byggas ut. Utgreiinga skal gje grunnlag for å vurdere førebyggjande sikringstiltak. Nødvendige sikringstiltak mot skredfare skal vurderast og eventuelt godkjennast som ein del av byggjesaka og utførast før bygging. Nye tiltak skal oppfylle krav til sikkerheit etter plan- og bygningslova og teknisk forskrift.

§ 7.3 OMSYNSSONE H320_1 FLAUMFARE § 11-8 a

Aktsemdsdområde er vist i temakart. Sjå føresegnene § 1.7b.
Ved utbygging/tiltak i områda skal oppdaterte flaumsoneskart ligga til grunn. Nye tiltak skal oppførast og plasserast med nødvendig sikkerheit mot flaum.
For tiltak i aktsemdsdområde flaum skal det leverast fagkyndig dokumentasjon som avklarar eventuelle konsekvensar av flaum, samt ei vurdering av førebyggjande tiltak. Det skal sikrast at tiltak ikkje har negativ påverknad for miljøtilstand i/langs vassdraget.

§ 7.4 OMSYNSSONE H320_2 HAVNIVÅSTIGNING OG STORMFLO § 11-8 a

Sjå føresegnene § 1.7c
Mot sjøen skal alle nye tiltak i bølgeutsette område og i område lågare enn +3 meter over havet vurderast av fagkyndig og området sikrast.

§ 1.7 SIKKERHET (GJELD FOR ALLE UTBYGGINGSOMRÅDER), PBL § 11-9 NR. 3,6 og 8

Krav til sikkerhet i TEK 17 §7 gjeld for desse områda. NVE's retningsliner nr. 2/2011 «Flaum- og skredfare i arealplanar» skal leggjast til grunn for faglege vurderingar. Løyve til nye tiltak eller ny regulering skal fagkyndig vurderast på grunnlag av oppdatert informasjon om i kva grad nye tiltak er forsvarlege og om kva vilkår som skal gjelda.

- a. Skredområde (snøskred, steinsprang, jord-, flaum- og steinskred) er vist i kommuneplankartet.

For moglege kvikkleireområde skal NGU sitt temakart «Mulighet for marin leire» leggjast til grunn og sjekkast ut ved handsaming av planer og tiltak. I område med marine avsetjingar skal det i ROS-analysen vurderast om grunnundersøking er naudsynt før det planleggast ny utbygging. Tiltak som kan endra dreneringstilhøve eller som kan endra stabiliteten i område med marin leire, skal ikkje utførast før områdets sikkerhet er fagkyndig vurdert.

- b. Aktsemdområde for flaum er vist i plankartet. For utbygging langs sjø og vassdrag skal flaumkapasiteten til vassdraga oppretthaldast. Det skal sikrast at tiltak ikkje påverkar flaumkapasitet i andre delar av vassdraget eller nedslagsfeltet, eller at det har negativ påverknad for miljøtilstand i/langs vassdraget. For tiltak i aktsemdsområde for flaum skal det leverast fagkyndig dokumentasjon som avklarar konsekvens av flaum.
- c. Konsekvensar av forventa havnivåstigning og stormflo skal alltid vurderast i samband med planlegging av tiltak i dei områda der bygg og anlegg, teknisk infrastruktur og grønstruktur vil verta sårbare med omsyn til dette.

4.2 Suldalsosen

I kommuneplanen for Suldal 2022 – 2034 er begge eiendommer gnr/bnr.30/21 og 156 avsatt til nåværende næringsvirksomhet. I vest og nordøst er mindre deler av gnr/bnr 30/156 avsatt til nåværende LNF-område. På gnr/bnr 30/21 er det fastsatt med skravur at gjeldende reguleringsplan - planid 770107 fortsatt skal gjelde.



Figur 4-8 Utklipp fra kommuneplanen for Suldal

Eiendom gnr/bnr 30/21 er regulert i plan 770107 - reguleringsplan for Hagane_vest, vedtatt 01.07.1977.

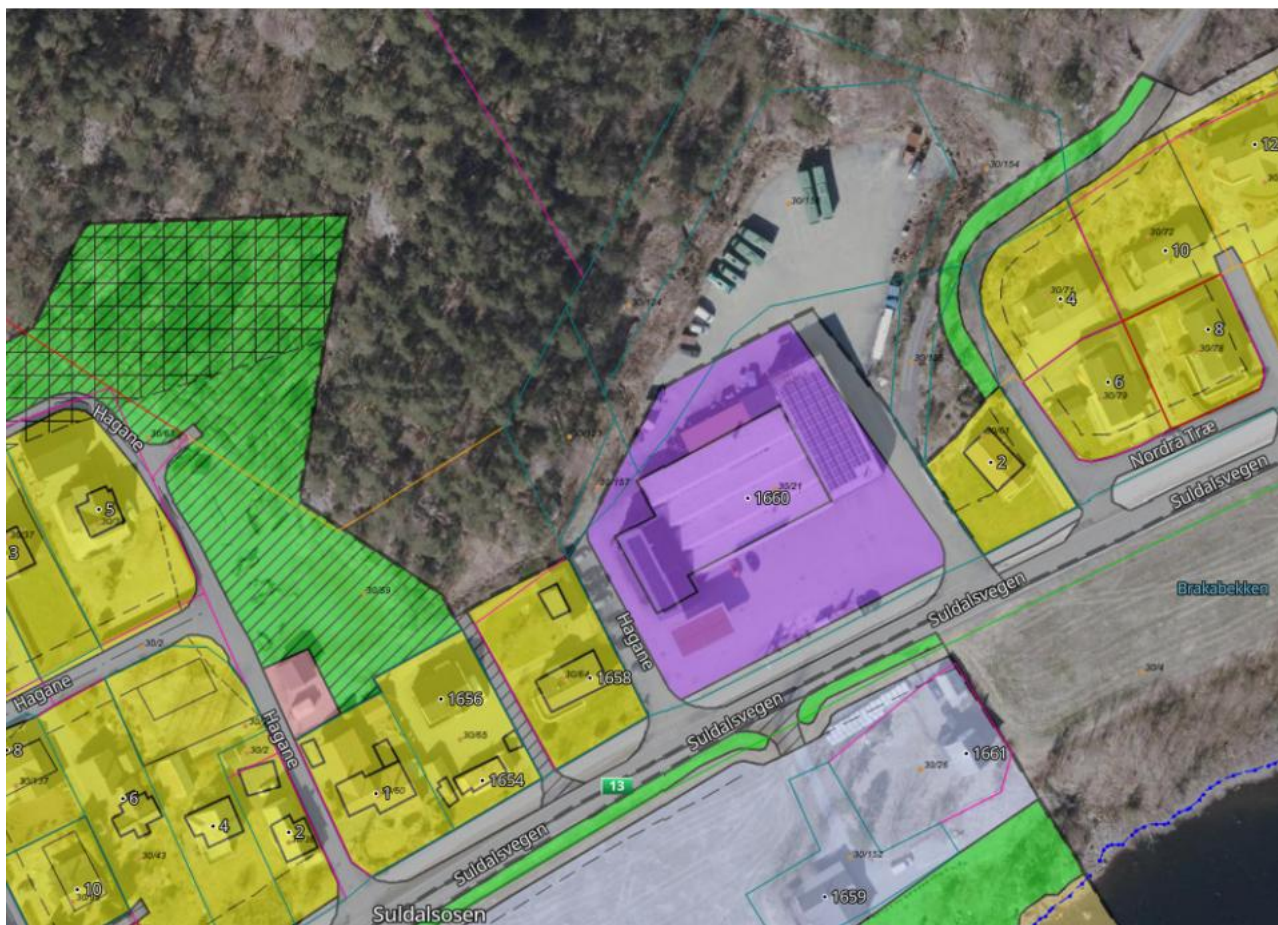
Suldalsvegen 1.660 (eiendom gnr/bnr 30/21) er i dag bebygd og regulert til industri og kjørevei. Mindre deler av tomten i nord/nordøst er uregulert. I gjeldende reguleringsplan er det på gnr/bnr 30/21 vist med juridisk line (svart strek) at deler av eksisterende bebyggelse inngår i planen. Det betyr at bygningsmassen allerede var oppført på tidspunktet reguleringsplanen ble utarbeidet og vedtatt, og en har valgt å tegne inn bygningsmassen som var etablert med omriss i planen.

I gjeldende bestemmelser er det fastsatt følgende:

Område for industri

§ 14. Bygg skal vera av branntrygge material, og ikkje høgare enn 2 etasjar eller 7 meter over planert terreng. Høgste utnyttingsgrad er 0,5.

Mesteparten av eiendom gnr/bnr 30/156 er uregulert, og omfattes ikke av en reguleringsplan. Kun en mindre del i sørvest er regulert til industri. Ved uregulert området gir gjeldende kommuneplan føringer for bruken av området.



Figur 4-9 Kartutklipp viser gjeldende regulering

Informasjon om gjeldende og tilgrensende planer er tilgjengelig på kommunens digitale kartløsning Grunnkart.

Eksisterende virksomhet er vurdert til å være i tråd med gjeldende planer for begge eiendommer. Eventuelle nye søknadspliktige tiltak i samsvar med virksomheten vurderes å være i tråd med reguleringsformålet på eiendommene.

5 Depotområde

Fordeling av bussmateriellet mellom depotene i Sauda og Suldalsosen er i sin helhet ny operatørs ansvar og skal baseres på eget kjøremønster, vurdering av tomkjøring, logistikk, beredskap og tilgjengelig areal på de to lokasjonene. De skisserte løsningene og kapasitetsvurderingene i denne anleggsbeskrivelsen er kun ment å illustrere mulig utnyttelse av arealene. Operatøren står fritt til å etablere en annen fordeling av kjøretøy og infrastruktur basert på valgt drifts- og materiellkonsept.

Oppdragsgiver stiller depotområder i Sauda og Suldalsosen til disposisjon for ny operatør. Oppstilling av standard busser og minibusser, samt eventuell etablering av nødvendig energi- og drivstoffinfrastruktur for valgt materiellkonsept, er operatørens ansvar innenfor tilgjengelige arealer på depotene. Dette omfatter også eventuelle satellittlokasjoner, nattoppstillingsplasser, endepunktslading, fylleanlegg eller annen infrastruktur som operatøren vurderer som nødvendig for å oppfylle kontraktens krav.

Depotene i Ryfylke Nord betjener i dag en busspark bestående av 18 standard busser og 17 minibusser, alle på fossilt drivstoff. Ny operatør skal tilby materiell i samsvar med kravene i kjørekontrakten og står selv ansvarlig for valg av materiellkonsept, herunder disponering av bussmateriellet mellom Sauda og Suldalsosen.

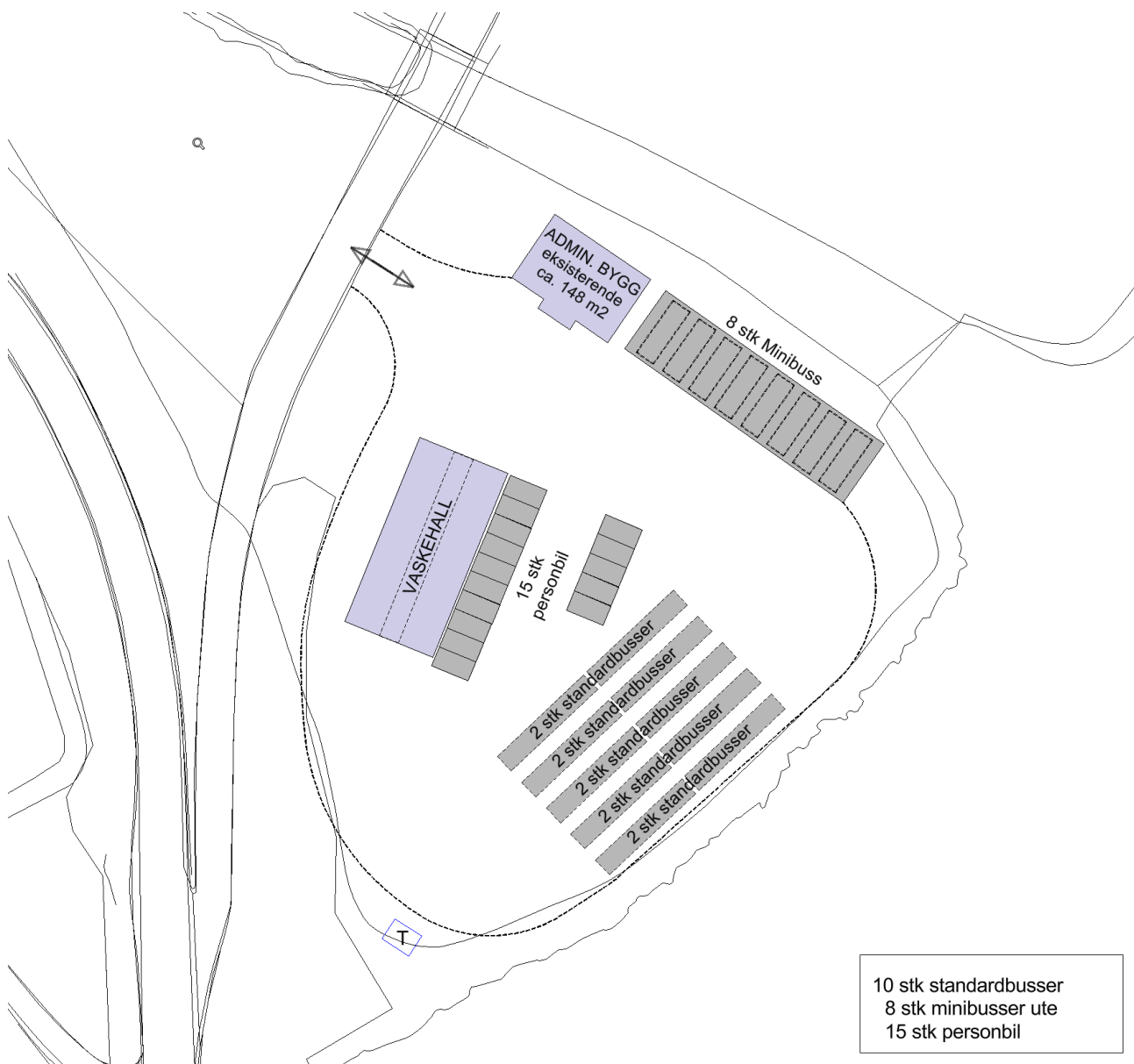
Dersom operatøren velger en løsning som krever nettilknytning, ladeinfrastruktur eller annen energiforsyningsinfrastruktur, skal operatøren selv prosjektere, dimensjonere, etablere, drifte og vedlikeholde denne. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 6 Elkraftforsyning og ladeinfrastruktur

5.1 Sauda

5.1.1 Oppstillingsplasser

Det er utarbeidet et illustrativt forslag til disponering av området. Illustrasjonen viser én mulig arealutnyttelse basert på forutsetninger som er lagt til grunn i planarbeidet. Operatør står fritt til å etablere en annen bussoppstilling og annet kjøremønster basert på valgt materiellkonsept, energiløsning og driftsopplegg, så lenge løsningen kan gjennomføres innenfor gjeldende arealmessige og regulatoriske rammer.

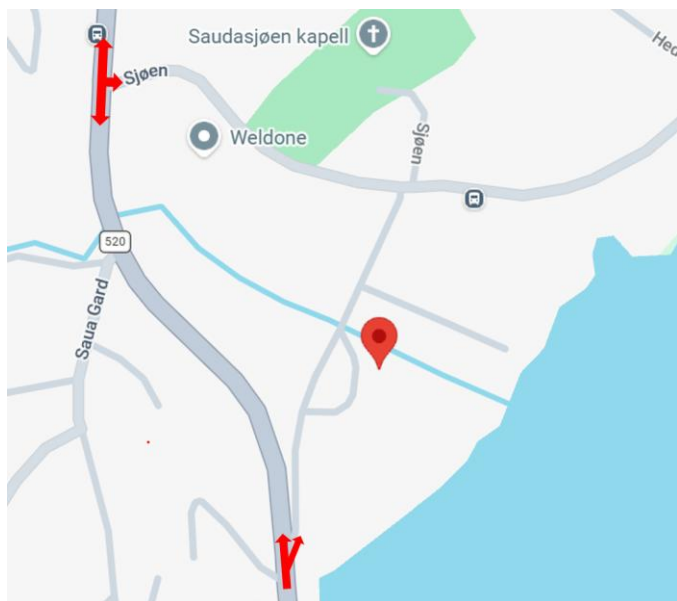
Oppdragsgiver har ervervet eiendommen i Sauda. For denne eiendommen skal det derfor legges til grunn at Oppdragsgiver er eier med en direkte leieavtale med ny operatør. Operatør vil da være ansvarlig for vedlikehold og oppgraderinger av bygninger, utvendig vedlikehold, snøbrøyting etc. Ved tiltak som krever byggesøknad, er operatør ansvarlig for dette.



Figur 5-1 Skisse av bussoppstilling, Sauda

Det lille, rektangelet med «T» indikerer avsatt plass for eventuell trafokiosk der man også kan montere opp eventuell hovedtavle og likerettere, dersom det tilbys løsning med batterielektriske busser.

Det er skissert 8 plasser for minibuss ved siden av administrasjonsbygget og 15 plasser for personbil ved rubbhallen.



Figur 5-2 Innkjøring fra syd og nord, utkjøring mot nord, Sauda. Kilde: Google Maps

I illustrasjonen er det hvordan det er tenkt at bussene kommer inn på anlegget. Utkjøring er samme som innkjøring

5.1.2 Bygninger

Fasilitetene stilles til disposisjon for bussoperatøren gjennom en leieavtale.

Eksisterende enebolig på 234 m² (2 x 117 m²) og skal bygges om av Oppdragsgiver til administrasjonsbygg før oppstart av ny operatørkontrakt. Administrasjonsbygget skal inneholde nødvendige sjåførfasiliteter som garderobe, wc/ dusj (herre/dame), pauserom med tekjøkken og to doble kontorer. Adminbygget er plassert som vist i skisse 5-1.

Oppdragsgiver etablerer en isolert vaskehall (rubbhall) på ca. 350 m² med bussvaskemaskin før kontraktsoppstart. Vaskehallen skal dekke operatørens behov for vask av bussmateriell og inneholder bussvaskemaskin og nødvendige arealer for lagring og håndtering av kjemikalier, vindusspylervæske og øvrige driftsrelaterte forbruksmateriell knyttet til vaskeanlegget. Vaskehallen er planlagt plassert som vist i skisse 5-1. Vaskehallen er ikke oppført, og plasseringen kan bli endret som følge av den videre planleggingen og prosjekteringen. En slik endring skal ikke anses som mislighold fra Oppdragsgivers side.

Det er ikke verkstedfasiliteter i Sauda. Behov for verkstedstjenester har nåværende operatør løst gjennom Mecas verkstedstjenester i Sauda.

5.1.3 Drift av tomt og bygg

Operatør skal selv opprettholde den funksjonalitet som er nødvendig for drift av bussdepotet gjennom hele avtaleperioden. Dette omfatter blant annet:

- Oppstillingsarealer
- Manøvreringsarealer
- Internveier
- Adkomstforhold

- Utvendig belysning
- Brøyting og vintervedlikehold
- Bygningsmessige installasjoner
- Vann- og avløpsanlegg

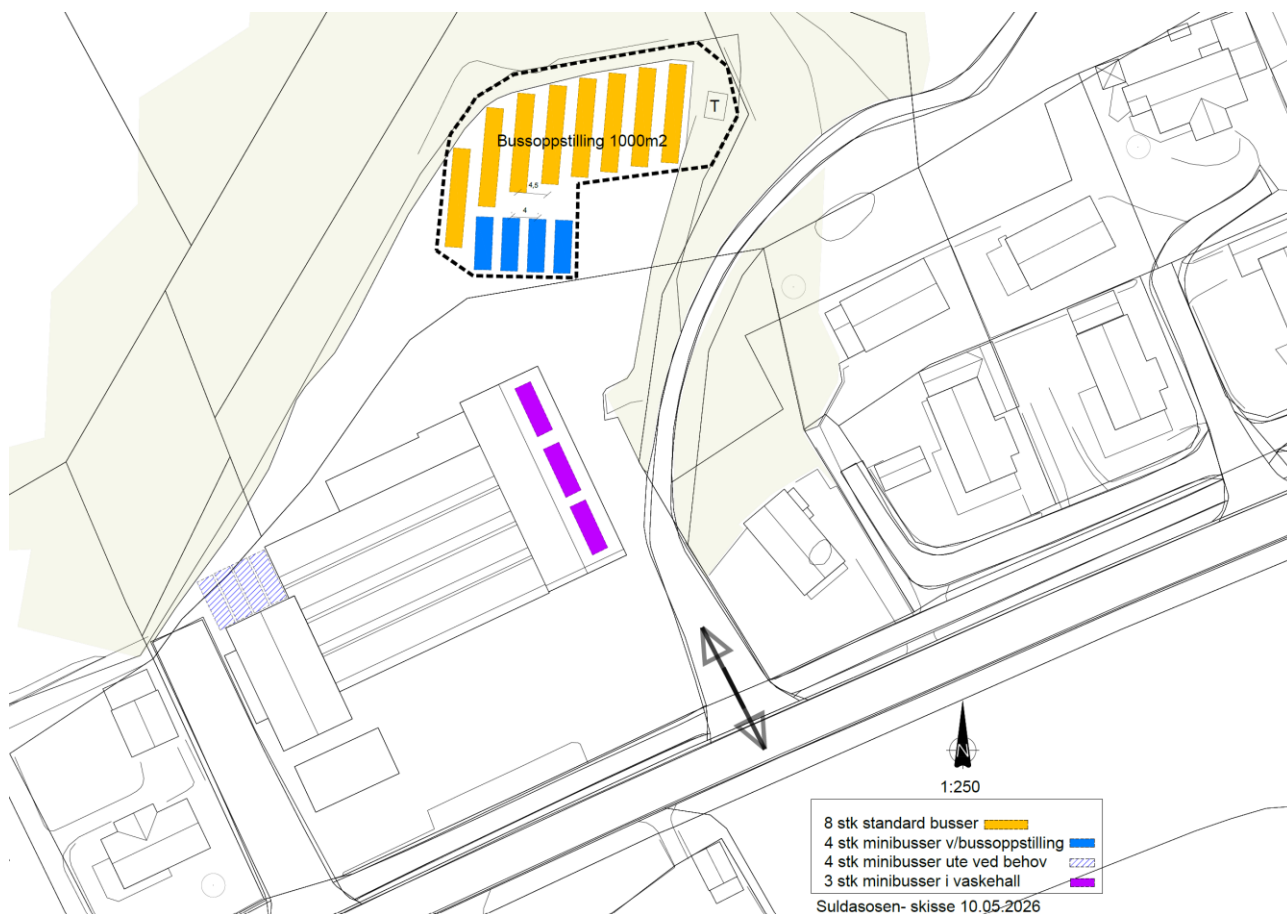
5.2 Suldalsosen

5.2.1 Oppstillingsplasser

Bussanlegget inngår i en eiendom hvor flere virksomheter er lokalisert. Esso og Meca disponerer deler av eiendommen. Bussoperatøren disponerer oppstillingsplasser for standard busser eksklusivt, mens enkelte bygningsfunksjoner, fellesarealer og deler av uteområdet kan være samlokalisert med øvrige virksomheter.

Det er utarbeidet et illustrativt forslag til disponering av området. Illustrasjonen viser én mulig arealutnyttelse basert på forutsetninger som er lagt til grunn i planarbeidet. Operatøren står fritt til å etablere en annen løsning basert på valgt materiellkonsept, energiløsning og driftsopplegg, så lenge løsningen kan gjennomføres innenfor gjeldende arealmessige og regulatoriske rammer.

Oppdragsgiver har fremforhandlet en langsiktig leieavtale av bygninger og grunn i avtaleperioden med grunneier. Operatør vil overta leieforholdet i form av en fremleieavtale. Det skal legges til grunn at operatør disponerer et eksklusivt areal til bussoppstilling på 1 dekar. I tillegg er det plass til 4 stk minibusser behov på nord/vest-siden av kontorbygget som angitt på illustrasjon.



Figur 5-3 Skisse av bussoppstilling Suldalsosen

Bussanlegget i Suldalsosen består av 2 tomter. En «indre tomt» (lengst fra hovedveien som ligger lengst syd på skissen) og en «ytre tomt» (nærmest hovedveien). Innerste del av den indre tomten (øst for verkstedbygget) kan betraktes som tilnærmet eksklusiv for bussanlegget. Den ytre tomten må deles med bilverkstedet og bensinstasjonen.

Det lille, rektangelet med «T» indikerer avsatt plass for eventuell trafokiosk der man også kan montere opp eventuell hovedtavle og likerettere dersom det tilbys batterielektriske busser.

NB: Det er ikke anledning til å sette opp drivstofftanker med drivstoff typer som er tilgjengelig på det kommersielle drivstoffanlegget på eiendommen.

I skissen er det tenkt at bussene kjører både inn og ut på samme stikkvei til indre tomt.

Når det gjelder minibusser, er det tenkt plassert 3 stk inne i vaskehallen (som nattparkering) og 4 stk i front av standardbussene. I tillegg kan inntil 4 ekstra minibusser plasseres på delte/flytende plasser etter avtale med grunneier.

5.2.2 Bygninger

Bygningsmassen i Suldalsosen benyttes av flere aktører. Esso holder bensinstasjon på eiendommen og har lokaler til driften av denne. Meca drifter et bilverksted, primært for mindre biler, men har også en verkstedhall for lastebiler og busser. Bygningsmassen er fra midten av 1960-talet. Oppgraderinger er gjennomført. Kjøkkenet er omtrent 10 år gammelt. Det er solceller på taket av bussvaskehall, bussverksted og kontorbygningen. Det er ikke egen strømmåler for vaskehallen.

Det er sjåførfasiliteter i andre etasje av bygget og inneholder:

- Fire tomannskontor
- Kjøkken med spiserom/pauserom. Langt bord og tilhørende stoler. Spiserom/pauserom og kjøkken er felles for alle leietakerne.
- Ett toalett
- Et kott / rekvisitarom.

Meca drifter verksted med en hall for biler og andre lettere kjøretøy og en hall for tunge kjøretøy. Ny bussoperatør kan avtale å få utført reparasjoner av Meca, noe andre operatører har praktisert.

Bussoperatør vil eksklusivt benytte eksisterende vaskehall ved siden av verkstedhallen for tyngre kjøretøy. Det er separate porter og inngang. Vaskehallen er en gjennomkjøringshall med port i begge ender.

5.2.3 Drift av tomt og bygg

Grunneier skal opprettholde den funksjonalitet som er nødvendig for drift av bussdepotene gjennom hele avtaleperioden. Dette omfatter blant annet:

- Oppstillingsarealer
- Manøvreringsarealer
- Internveier
- Adkomstforhold
- Utvendig belysning
- Bygningsmessige installasjoner
- Vann- og avløpsanlegg

Operatør skal ha følgende ansvar:

- Daglig renhold
- Avfallshåndtering
- Ladere og lade-/fylleinfrastruktur

- Brøyting og vintervedlikehold

6 Elkraftforsyning og ladeinfrastruktur

6.1 Generelt

Dette kapitlet beskriver forhold knyttet til energiforsyning ved depotene. For å synliggjøre mulige forutsetninger for nettilknytning er det gjennomført vurderinger basert på batterielektrisk drift. Operatøren står fritt til å tilby annen teknologi som oppfyller kontraktens krav.

Dersom operatøren velger batterielektriske busser, skal nødvendig ladeinfrastruktur etableres i samsvar med kravene i dette kapitlet. Ved valg av annen nullutslippsteknologi, er operatøren tilsvarende ansvarlig for nødvendig energi- eller drivstoffinfrastruktur.

Som del av tilbudet skal operatøren levere en overordnet løsningsskisse som dokumenterer at valgt løsning er gjennomførbar og dekker kontraktens energi- og effektbehov. Løsningsskissen skal som minimum beskrive valgt energikonsept, forventet effektbehov, hovedkomponenter, lokalisering og prinsipper for drift. Endelig prosjektering gjennomføres etter kontraktstildeling.

Grensesnittet mellom netteier og operatøren går ved transformatorens lavspenntilkoblinger. Alt utstyr og alle installasjoner nedstrøms dette grensesnittet skal leveres, driftes og vedlikeholdes av operatøren. Dette omfatter blant annet hovedfordeling, underfordelinger, kabelanlegg, trekkerør, fundamenter, styringssystemer og eventuell ladeinfrastruktur. Operatøren står fritt til å velge teknologi, løsningsprinsipp og dimensjonering forutsatt at løsningen tilfredsstiller krav fra netteier og gjeldende regelverk. Installasjonene skal ikke påføre distribusjonsnettet uakseptable nivåer av harmoniske strømmer, flimrer, reaktiv effekt eller andre nettpåvirkninger utover det som tillates av netteier.

Det er ikke lagt til grunn særskilt energiinfrastruktur for minibusser. Dersom operatøren velger en løsning som krever slik infrastruktur, skal denne etableres og bekostes av operatøren innenfor tilgjengelig kapasitet og de fysiske rammene på depotene.

Ladeanlegget skal være fullt operativt til oppstart av kjørekontrakten 01.07.2028.

6.2 Nettilknytning

Oppdragsgiver har innledet dialog med netteier (Fagne) og sendt inn forespørsel om nettilknytning for å legge til rette for etablering av nødvendig energiforsyning til depotet. Som grunnlag for dialogen med netteier er det utarbeidet illustrative effektbudsjett og lastprofiler basert på et mulig batterielektrisk materiellkonsept. Grunnlaget er benyttet for å vurdere mulig nettilknytning og skal ikke forstås som en føring for operatørens valg av teknologi eller energiløsning.

Frem til kontraktstildeling fungerer Oppdragsgiver som kontaktpunkt mot netteier. Etter kontraktstildeling overtar operatøren ansvaret for videre dialog og koordinering med netteier, herunder utarbeidelse av effektbudsjett og lastgrunnlag, inngåelse av nødvendige avtaler samt koordinering og oppfølging frem til idriftsettelse av energiinfrastrukturen.

Ved etablering av nettstasjon, skal det avsettes plass til hovedbryter samt tilstrekkelige tavlefelt for effektbrytere og nødvendige avganger. Det skal etableres hensiktsmessige og lett tilgjengelige føringsveier mellom transformator, hovedfordeling og utgående kabler. Dersom hovedfordelingen ikke kan plasseres i nettstasjonen, skal denne etableres i separat lavspenstkiosk eller teknisk rom i umiddelbar nærhet. Erfaring fra tidligere anskaffelser viser at prefabrikkerte nettstasjoner med separate høyspent- og lavspenstseksjoner kan være en hensiktsmessig løsning. Valg av løsning og grensesnitt mot netteier må avklares i den videre prosjekteringen og dialogen med netteier.

Dersom det velges en løsning hvor operatøren etablerer nettstasjonen, legges det til grunn at Oppdragsgiver dekker kostnader knyttet til høyspentanlegg og avtalte anleggsbidrag som inngår i nettilknytningen, mens operatøren dekker kostnader knyttet til lavspentanlegg, hovedfordeling og øvrig energiinfrastruktur på

kundesiden av nettilknytningspunktet. Hovedfordelingen skal dimensjoneres for tilknytning til transformator med ytelse inntil 2 000 kVA, og det skal avsettes rimelig kapasitet for fremtidige utvidelser

6.3 Energimåling

Ladeanlegget skal registrere og lagre all lade- og energidata på kjøretøynivå. Data over forbruk målt på både overordnet og lader-nivå skal skje med minimum 15 minutters intervall og skal kunne overleveres Oppdragsgiver elektronisk på forespørsel.

6.4 Etablering av ladeinfrastruktur

Dersom operatøren velger batterielektriske busser, har operatøren rett og plikt til å etablere nødvendig ladeinfrastruktur på depotområdene. Ladeinfrastrukturen skal prosjekteres, etableres, eies, driftes og vedlikeholdes av operatøren. Operatøren skal også overta og videreføre all nødvendig dialog med netteier etter kontraktsinngåelse.

Operatørens ansvar omfatter blant annet:

- Ladepunkter
- Likerettere
- Trekkerør
- Kabelanlegg
- Lavspenfordelinger
- Styringssystemer
- Batteribank, dersom dette etableres
- Fundamenter

6.5 Sauda

For vurdering av mulig nettilknytning og effektuttak er det benyttet et illustrativt batterielektrisk driftsscenario. Scenarioet er etablert for å belyse tilgjengelig nettkapasitet og skal ikke forstås som et krav til antall kjøretøy, teknologi eller energikonsept. Endelig løsning fastsettes av operatøren.

Oppdragsgiver har sendt forespørsel om nettilknytning på 1.600 kVA for aktuell depotlokasjon i Sauda og oversendt foreløpige ladekurver/-profiler for 24 timers drift og for høyeste effekttopp per måned gjennom året. Dialog med netteier pågår, og endelig avklaring av tilknytningspunkt og nettkapasitet foreligger ikke på tidspunktet for utsendelse av denne anleggsbeskrivelsen. Basert på den dialogen som er gjennomført så langt, er det ikke identifisert forhold som tilsier at det omsøkte effektbehovet ikke vil kunne dekkes. Operatør skal overta den videre dialogen med netteier og utarbeide detaljert effektbudsjett og nødvendig dokumentasjon umiddelbart etter kontraktsinngåelse.

6.6 Suldalsosen

For vurdering av mulig nettilknytning og effektuttak er det benyttet et illustrativt batterielektrisk driftsscenario. Scenarioet er etablert for å belyse tilgjengelig nettkapasitet og skal ikke forstås som et krav til antall kjøretøy, teknologi eller energikonsept. Endelig løsning fastsettes av operatøren.

Oppdragsgiver har justert omsøkt effekt fra 2.000 kVA til 1.250 kVA og levert inn foreløpige ladekurver/-profiler for 24 timers drift og for høyeste effekttopp hver måned i løpet av et år. Operatør skal ta over dialogen med netteier og utarbeider mer detaljert effektbudsjett umiddelbart etter kontraktsinngåelse.

Netteier har foreløpig informert om at det er tilstrekkelig kapasitet i distribusjonsnettet til det omsøkte behovet på 1.250 kVA.

6.7 Eierskap og kontraktsutløp

Eierskapet til ladeinfrastrukturen reguleres av «Generelle kontraktsvilkår» punkt 6.6.2.

Bussoperatør er ansvarlig for å fjerne energi- og drivstoffinfrastruktur oppført av Bussoperatør senest to måneder etter at kontraktsperioden har utløpt. Dette gjelder ikke dersom ny operatør skal drifte bussanlegget i en ny periode. Ei heller gjelder det om Grunneier ønsker å overta ladeinfrastrukturen.

7 Ansvarsfordeling og grensesnitt

Bussanleggene bygger på et grensesnitt mellom grunneier, Oppdragsgiver og bussoperatør. Grunneier stiller til disposisjon eiendom, bygninger og øvrig basisinfrastruktur, herunder oppstillingsarealer, interne kjøreveger, manøvreringsarealer og sjåførfasiliteter. Oppdragsgiver fungerer som eier eller leietaker av depotene og legger til rette for at bussoperatøren kan benytte anleggene gjennom leie, framleie eller tilsvarende avtaleordning. Bussoperatøren har ansvar for etablering og drift av bussrelaterte installasjoner, herunder ladeinfrastruktur, samt den daglige driften av bussanleggene.

Det legges til grunn at bussoperatøren skal ha eksklusiv disposisjonsrett til avtalte oppstillingsarealer og til ladeinfrastruktur etablert som del av busskontrakten. Operatøren skal fritt kunne disponere disse arealene og installasjonene for å oppfylle kravene i kjørekontrakten, innenfor de rammer som følger av gjeldende avtaler, offentlige tillatelser og relevante lover og forskrifter.

Vedlegg 1 - Bilder fra nytt anlegg i Sauda



Eiendommen i Sauda. Eksisterende garasje, verkstedbygg og rubbhall skal rives og det skal etableres ny vaskehall (isolert rubbhall før oppstart av ny kjørekontrakt) Kilde: Finn.no



*Enebolig som bygges om til administrasjonsbygg av Oppdragsgiver før oppstart av ny kjøpkontrakt
Kilde: Finn.no*

Vedlegg 2 - Bilder fra dagens anlegg i Suldalsosen



Kontor 1 benyttes av Tide i dag



Kontor 2



Kontor 3



Kontor 4



Pauserom



Kjøkken



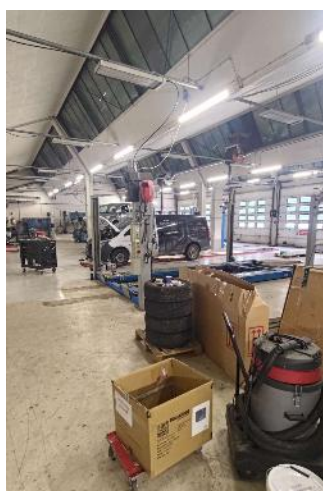
WC



Vaskehall tungbil



Tungbil verkstedhall (Meca)



Verkstedhall (Meca)



Lager verksted (Meca)



Garasjeporter



Innkjøring parkeringsområde



Dagens bussoppstilling



Oversikt tak, solceller mv



Bak verksted



Port inn til område til Meca