



Bilag 1 til kontrakten

Kundens kravspesifikasjon

Uavhengig utredning for muligheten for Reetablering av trikketilbud Øraker – Jar/Bekkestua

Konkurranse for kjøp av utredning etter SSAS-B enkel

Saksnummer i WebSak	26/10193
---------------------	----------

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	3
2	BAKGRUNN	3
3	BESKRIVELSE	4
4	KRAV TIL UTFØRER.....	4
5	KRAV TIL INNHOLD	5
5.1.	OVERORDNET KRAV.....	5
5.1.1.	Teknisk analyse.....	5
5.1.2.	Økonomisk analyse med bl.a.....	5
5.1.3.	Operasjonelle forhold.....	5
5.1.4.	Risiko og usikkerhet.....	5
6	KRAV TIL SAMHANDLING	6
6.1.	KRAV TIL SAMHANDLING	6
6.2.	KRAV TIL INVOLVERING AV EKSTERNE AKTØRER	6
7	KRAV TIL LEVERANSEN	6
7.1.	KRAV TIL LEVERANSER.....	6
7.2.	KRAV TIL KVALITETSSIKRING	6
7.3.	KRAV TIL FREMDRIFT	6
7.4.	KRAV TIL METODE.....	6
7.5.	FREMDRIFT.....	6

1 INNLEDNING

Hensikten med kravspesifikasjonen er å informere om den planen som ligger til grunn for anskaffelse av en uavhengig utredning for videreføring av Reetablering av trikketilbud Øraker – Jar/Bekkestua.

Kravspesifikasjonen beskriver behov, omfang, analyser og tidsplan for den uavhengige utredningen.

En uavhengig utredning innebærer at leverandører som har vært deltakere på ulike nivå med utredningene så langt, ikke kan delta i konkurransen, da de ikke kan betraktes som uhildet i denne uavhengige utredningen.

2 BAKGRUNN

Bærum kommune formannskap fattet den 27.08.25, i sak 138/25 følgende vedtak om denne uavhengige utredningen:

“Vedtak:

Det gjennomføres en uavhengig utredning av reetablering av trikkeløsningen til Bekkestua. Formålet med utredningen er å avklare om det er teknisk og sikkerhetsmessig mulig, og hva det eventuelt vil koste, å kjøre de nye SL18-trikkene videre fra Øraker til Bekkestua via T-banelinjene.

Utredningen skal bl.a. gi svar på følgende:

- Hva vil CBTC, nytt signalsystem, koste for 15 trikker som skal til for Reetablering av trikketilbud Øraker – Jar/Bekkestua?
- Hvordan vil dobbelt frekvens på Kolsåsbanen påvirkes av samkjøring med trikk til Bekkestua?
- Hvordan vil nærhet til strømskinnene og annen infrastruktur påvirke muligheten for trikk til Bekkestua?
- Hva vil det koste å tilpasse denne infrastrukturen for trikk til Bekkestua?
- Hvordan kan kollisjons-sikkerhet mellom T-bane og de nye SL18-trikkene håndteres?
- Hva er de komplette alternative kostnadene knyttet til demontering og ombygging dersom trikketilbudet nedlegges permanent?”

Oslo kommune støtter dette forslaget og har overført 1 mill. kr til Bærum. Det er en forutsetning at denne utredningen skal starte i 2026.

Akershus fylkesting har 20.06.24 sak 60/24 fattet følgende vedtak:

“Fylkesrådet jobber videre med berørte kommuner for å sikre en forholdsmessig finansiering med mål om å re-etablere tilbudet. Nødvendig infrastruktur mellom Øraker og Bekkestua bevares der det er mulig så lenge dette arbeidet pågår.”

I brev fra Akershus fylkeskommune til Bærum kommune datert 14.08.2025 sies følgende:

“... ”

Akershus fylkeskommune er villige til å finansiere 2,5 millioner av kostnadene til en utredning. Resten av den økonomiske risikoen knyttet til dette må dekkes av Bærum kommune og eventuelle andre aktører. ...”

Akershus har brukt begrepet «utredning», men Bærum kommune har brukt begrepet «uavhengig utredning». Det er utarbeidet en **Tilslutningserklæring mellom Bærum, Akershus og Oslo** når det gjelder denne anskaffelse og der står det i vedlegget om **Formålet med samarbeidet**:

«Bærum kommune anskaffer en uavhengig utredning knyttet til mulighet for reetablering av trikketilbud på strekningen Øraker-Jar/Bekkestua. Kostnadsramme for utredningen er oppad begrenset til 5 mill. kr. (inkl. mva.)

Oslo kommune bidrar oppad begrenset til kr. 1 mill. kr (inkl. mva). Akershus fylkeskommune bidrar oppad begrenset til kr. 2,5 mill. kr (inkl. mva). Bærum kommune bidrar oppad begrenset til kr. 1,5 mill. kr (inkl. mva).»

Utredningen skal gi et beslutningsgrunnlag for videre behandling.

3 BESKRIVELSE

Det er behov for anskaffelse av konsulenttjenester for bistand ved gjennomføring av en uavhengig utredning for å se på muligheten for Reetablering av trikketilbud Øraker – Jar/Bekkestua. Denne anskaffelsen er ledet av Bærum kommune, i samarbeid med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, heretter kalt Kunden. Bærum kommune er ansvarlig for å følge opp kontrakten.

- Utredningen skal se på muligheten, teknisk og økonomisk, for at de nye trikkene til Sporveien kan kjøre fra Øraker til Bekkestua etter at nødvendig oppgradering av signalsystemet m.m. er gjennomført.
- Det er planlagt at frekvensen på T-banen fra Majorstuen til Kolsås skal øke fra 4 til 8 ganger per time. Dette medfører flere T-baner på strekningen fra Øraker til Bekkestua. Vil dette påvirke muligheten, teknisk og økonomisk, for at trikken kan kjøre til Bekkestua?
- Det er nødvendig at de trikkene som skal gå til Bekkestua må utstyres med den teknologien som ligger i oppgraderingen av styringssystemet som T-banen skal benytte. Er det teknisk mulig å begrense dette til det antall trikker som skal kjøre på denne strekningen? Eller må denne teknologien også installeres på flere trikker, slik at en har en beredskap for feil, service, uhell m.m.
- De som vinner denne utredningen må samarbeidet tett med Ruter og Sporveien og deres rådgivere om det tekniske, men utredningen skal være uavhengig og selvstendig. Er det teknologi eller utvikling på vei, som gjør at dette er mulig nå snart eller litt lenger frem i den teknologiske utvikling?
- Økonomi er også et viktig punkt i en slik utredning. Kva kan kostnadene bli for å installere riktig styringssystem i x antall trikker? Hva må installeres og hva koster det for hovedsentralen som overvåker trafikk for T-banen?
- Hva må gjøres fysisk på sporene fra Øraker til Bekkestua? Er det noe som trenger mer plass og hvilken tid og kostnad er det som eventuelt må til? Vil dette påvirke driften av T-banen til Kolsås i en periode?
- Når den uavhengige utredninger er levert, kan det bli aktuelt at leverandør stiller på møter med politikere for å orientere om innholdet i utredningen og svare på eventuelle spørsmål.

4 KRAV TIL UTFØRER

Denne utredningen er innenfor teknisk infrastruktur for drift av T-bane og trikk. Konsulentens kompetanse må kunne belyse utfordringer og muligheter på en god måte.

Det er opp til Konsulenten å gi et tilbud på et team som skal gjøre denne utredningen

Kunden ønsker et kompakt team, slik at verdifull tid ikke går til intern koordinering og møter.

5 KRAV TIL INNHOLD

Etter kontraktsignering skal Konsulenten levere en bindende fremdriftsplan med etapper/faser, som skal godkjennes av Kunden. Denne fremdriftsplanen må speile oppdragsforståelsen og antall faser. Det legges opp til møter ved hver faseovergang.

På faseovergangsmøtene kan Kunden ta med representanter fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og eller interessenter etter behov. Hvis det er faseoverganger som er av spesiell interesse, kan det bli nødvendig med flere møter.

5.1. Overordnet krav

Konsulenten skal levere en helhetlig analyse som vurderer bl.a.:

- Status i dagens system, anskaffelse og planlagte leveranser
- Teknisk gjennomførbarhet for å reetablere trikk til Bekkestua
- Økonomiske konsekvenser
- Operasjonelle forhold
- Risiko og usikkerhet

5.1.1. Teknisk analyse

Skal minimum omfatte:

- Egnethet for de nye trikkene fra Sporveien til å kjøre til Bekkestua?
- Behov for oppgradering av bl.a. (ikke uttømmende):
 - Signalsystem
 - Strømforsyning
 - Infrastruktur
- Sikkerhetskrav
- Begrensninger i eksisterende anlegg

5.1.2. Økonomisk analyse med bl.a.

- Investeringskostnader (CAPEX)
- Driftskostnader (OPEX)
- Livsløpskostnader
- Overordnet samfunnsøkonomisk vurdering (forenklet)

5.1.3. Operasjonelle forhold

- Integrasjon med eksisterende kollektivsystem
- Kapasitet og frekvens
- Driftsmessige forhold

5.1.4. Risiko og usikkerhet

- Identifisere sentrale risikofaktorer
- Vurdere konsekvens og sannsynlighet
- Foreslå risikoreduserende tiltak

6 KRAV TIL SAMHANDLING

6.1. Krav til samhandling

- Det legges til grunn at det gjennomføres møter/workshops som angitt i tilbudet
- Konsulenten skal inkludere:
 - Oppstartsmøte
 - Statusmøter
 - Presentasjon av sluttrapport

6.2. Krav til involvering av eksterne aktører

- Dialog med relevante aktører (f.eks. Sporveien) skal inngå
- Konsulenten må selv planlegge og gjennomføre nødvendig koordinering

7 KRAV TIL LEVERANSEN

7.1. Krav til leveranser

Følgende leveranser skal inngå i fastprisen:

- Hovedrapport
- Beslutningsgrunnlag/oppsummering
- Presentasjon

Alle leveranser skal inkludere nødvendige revisjoner etter tilbakemelding fra Kunden.

7.2. Krav til kvalitetssikring

- Intern kvalitetssikring hos Konsulenten skal være inkludert
- Leveransen skal være faglig etterprøvbare og dokumentert

7.3. Krav til fremdrift

- Leveransen skal gjennomføres innen angitt tidsramme
- Eventuelle forsinkelser som skyldes Konsulenten gir ikke krav på tillegg

7.4. Krav til metode

Konsulenten skal:

- Benytte anerkjent metodikk
- Dokumentere datagrunnlag
- Sikre etterprøvbarehet

7.5. Fremdrift

Leveransen skal gjennomføres i henhold til avtalt plan. Delmilepæler (eksempel):

- Oppstartsmøte
- Foreløpig analyse

- Utkast rapport
- Endelig rapport