

INNHold

OVERSIKT.....	2
BETALING.....	2
TREKK I BETALING	3
HEVNING	3
1. BETALING FOR TILGJENGELIGHET.....	4
1.1 BETALINGSFORMLER FOR BETALING FOR TILGJENGELIGHET	4
1.2 VEGEN ANSES Å VÆRE TILGJENGELIG DERSOM FØLGENDE KRITERIER ER OPPFYLT.....	5
1.3 TREKK I BETALING FRA ANLEGGSPHASEN.....	6
1.4 VARIABLER FOR BETALING FOR TILGJENGELIGHET	6
1.5 HEVNING	7
1.6 EKSEMPEL – BETALING FOR TILGJENGELIGHET	8
2. BETALING FOR DRIFTSSTANDARD.....	11
2.1 BETALINGSFORMLER FOR BETALING FOR DRIFTSSTANDARD	11
2.2 VARIABLER FOR BETALING FOR DRIFTSSTANDARD	12
2.3 HEVNING	12
2.4 EKSEMPEL – BETALING FOR DRIFTSSTANDARD	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
3. BETALING FOR TRAFIKKMENGDE UTOVER FORUTSATT TRAFIKKPROGNOSE	13
3.1 BETALINGSFORMLER FOR BETALING FOR TRAFIKKMENGDE UTOVER FORUTSATT TRAFIKKPROGNOSE	13
3.2 VARIABLER FOR BETALING FOR TRAFIKKMENGDE UTOVER FORUTSATT TRAFIKKPROGNOSE	14
3.3 DEFINISJON AV ANTALL KJØRETØY.....	15
3.4 BEGRENSNING	15
3.5 EKSEMPEL – BETALING FOR TRAFIKKMENGDE UTOVER FORUTSATT TRAFIKKPROGNOSE..	15
4. BETALING FOR SIKKERHET.....	17
4.1 BETALINGSFORMLER FOR BETALING FOR SIKKERHET	17
4.2 VARIABLER FOR BETALING FOR SIKKERHET:	17
4.3 DEFINISJON AV SKADEGRADTETTHET	18
4.4 EKSEMPEL – BETALING FOR SIKKERHET	18
5. TIDLIG BETALING AV DELER AV BYGGEKOSTNADEN.....	19
5.1 BETALINGSFORMLER FOR TIDLIG BETALING AV DELER AV BYGGEKOSTNADEN	19
5.2 VARIABLER FOR TIDLIG BETALING AV DELER AV BYGGEKOSTNADEN:	19
6. TREKKPOENG.....	20
6.1 VERDI PER TREKKPOENG	20
6.2 TREKKPOENG	20
7. ANDRE BESTEMMELSER	29
7.1 INFLASJONSJUSTERING	29
7.2 MERVERDIAVGIFT	31
7.3 BETALINGSSKJEMAER	31

OVERSIKT

Vedlegg E Vederlag og betaling styrer måten Vegdirektoratet skal kompensere OPS-selskapet for utførelse av dets forpliktelser i henhold til Kontraktsdokumentene. Vedlegg E Vederlag og betaling er utarbeidet slik at OPS-selskapet gis insentiver til å oppfylle Vegdirektoratets overordnede målsettinger for prosjektet: "Økt effektivitet ved gjennomføring av vegprosjekter, en optimal risikofordeling mellom offentlig og privat sektor, bygging av en veg med høy kvalitet og sikkerhet, samt best mulig drift av vegen gjennom hele Driftsfasen." I tillegg er det et siktemål at den betalingsmekanismen (vederlagsberegningsmodellen) som følger av Vedlegg E Vederlag og betaling skal være enkel å overvåke og administrere etter Idriftsettelsestidspunktet.

Vedlegg E Vederlag og betaling gjelder fra Idriftsettelsestidspunktet frem til Overtagelsesdagen.

Betaling

OPS-selskapets vederlag i henhold til Vedlegg E Vederlag og betaling består av fem hovedelementer:

- 1) Betaling for Tilgjengelighet (BT)
- 2) Betaling for Driftsstandard (BD)
- 3) Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose (BTM)
- 4) Betaling for Sikkerhet (BS)
- 5) Tidlig Betaling av Deler av Byggekostnaden (TBB)

I henhold til Kontraktsvilkårenes Artikkel 17 kan Driftsfasen i prosjektet bli noe lengre enn 25 år, avhengig av når på året Idriftsettelsestidspunktet inntreffer. For de betalingsperiodene som faller etter kontraktsår 25 vil OPS-selskapet ha krav på vederlag i henhold til Vedlegg E Vederlag og betaling, med unntak for Betaling for Tilgjengelighet.

OPS-selskapets Totale Betaling (TB) for kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$TB_y = BT_y + BD_y + BTM_y + BS_y + TBB_y$$

Betaling for tilgjengelighet (BT) og Betaling for Driftsstandard (BD) skal skje månedlig etterskuddsvis, 28 Dager etter mottak av OPS-selskapets faktura.

Eventuell Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose (BTM) og Betaling for Sikkerhet (BS) skal skje årlig etterskuddsvis, 28 Dager etter mottak av OPS-selskapets faktura.

Første delbeløp for Tidlig Betaling av deler av Byggekostnaden (TBB) skal utbetales 30 Dager etter Idriftsettelsestidspunktet. De resterende delbeløp utbetales i hvert av de to påfølgende år.

De fem elementene av OPS-selskapets krav på vederlag er definert og forklart i kapitlene nedenfor.

Trekk i betaling

Et bærende prinsipp i betalingsmekanismen i Vedlegg E Vederlag og betaling er at det ikke skal lønne seg å unnlate å gjennomføre slike drifts- og vedlikeholdstiltak som trengs for levering av kontraktsbestemt kvalitet (funksjon). Dette er styrende for systemet med trekkpoeng. Verdien av trekkpoengene er økende fordi det er viktig at tiltakene blir gjennomført ekspeditivt av hensyn til trafikantene.

I avsnitt 6.2 finnes tabeller som viser avvik som vil medføre trekk i godtgjørelse. Punktene i tabellene gir en kortfattet beskrivelse av de ulike avvikene. Den fullstendige spesifikasjonen av hvert av punktene i tabellene finnes i Vedlegg B og C. Hvorvidt et avvik faktisk har funnet sted skal vurderes ut fra spesifikasjonene i Vedlegg B og C.

Vegdirektoratet vil lage en regnearkbasert fakturamodell som skal brukes av OPS-selskapet.

Modellen vil spesifisere:

- Betaling for tilgjengelighet.
- Betaling for driftsstandard.
- Betaling for trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose (etter 12. betalingsperiode hvert år).
- Betaling for sikkerhet (etter 12. betalingsperiode hvert år).
- Tidlig betaling for deler av byggekostnaden (etter første betalingsperiode de første tre år)

OPS-selskapet skal for hver måned ha spesifisert tilgjengelighetsgrad, trekkpoeng og inflasjonsindeks i modellen. For de fakturaer som forfaller på årsbasis skal i tillegg spesifiseres trafikktall og faktisk Skadegradstetthet.

Faktura for "Betaling for driftsstandard" skal være korrigert i samsvar med trekkregler i Vedlegg E Vederlag og betaling for alle forhold i foregående måned. Trekk skal være i henhold til det som er bestemt av Vegdirektoratet.

Hevning

Dersom det er alvorlige avvik mellom OPS-selskapets faktiske leveranse og de krav til leveransen som følger av Kontraktdokumentene, kan Vegdirektoratet heve Kontrakten i henhold til Kontraktsvilkårenes Artikkel 33.1. Vedlegg E Vederlag og betaling inneholder bestemmelser og terskler for tilfeller hvor en slik hevning kan finne sted.

1. Betaling for Tilgjengelighet

1.1 Betalingsformler for Betaling for Tilgjengelighet

Størrelsen på Betaling for Tilgjengelighet for kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$BT_y = \sum_{p=1}^n PBT_{y,p}$$

der

“ BT_y ” = Betaling for Tilgjengelighet for kontraktsåret y

“ $PBT_{y,p}$ ” = Periodebetaling for Tilgjengelighet for periode p i kontraktsåret y

“ p ” = Betalingsperiode i kontraktsåret y

“ n ” = Antall betalingsperioder i kontraktsåret y

Periodebetalingen for Tilgjengelighet for periode p i kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$PBT_{y,p} = \sum_{s=1}^k PBTS_{y,p,s}$$

der

“ k ” = Antall Seksjoner

“ $PBTS_{y,p,s}$ ” = Periodebetaling for Tilgjengelighet for Seksjon s i periode p i kontraktsåret y

Periodebetalingen for Tilgjengelighet for Seksjon s i periode p i kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$PBTS_{y,p,s} = MPBTS_{y,p,s} \times TG_{y,p,s}$$

der

“ $MPBTS_{y,p,s}$ ” = Maksimum Periodebetaling for Tilgjengelighet for Seksjon s i periode p i kontraktsåret y

" $TG_{y,p,s}$ " = Tilgjengelighetsgrad for Seksjon s i periode p i kontraktsåret y

Maks Periodebetaling for Tilgjengelighet for Seksjon s i periode p i kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$MPBTS_{y,p,s} = \frac{MBT_y \times SV_s}{n}$$

der

" MBT_y " = Maks Betaling for Tilgjengelighet i kontraktsåret y

" SV_s " = Vekting av Seksjon s

"n" = Antall betalingsperioder i kontraktsåret y

Tilgjengelighetsgrad for Seksjon s i periode p i kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$TG_{y,p,s} = \frac{(TDT_{y,p,s} \times DM) + TNT_{y,p,s}}{(MTDT_{y,p} \times DM) + MTNT_{y,p}}$$

der

" $TDT_{y,p,s}$ " = Tilgjengelige Dagtimer i Seksjon s i løpet av periode p i kontraktsåret y

" $TNT_{y,p,s}$ " = Tilgjengelige Nattetimer i Seksjon s i løpet av periode p i kontraktsåret y

" $MTDT_{y,p}$ " = Maksimum Tilgjengelige Dagtimer i periode p i kontraktsåret y

" $MTNT_{y,p}$ " = Maksimum Tilgjengelige Nattetimer i periode p i kontraktsåret y

"DM" = Dagtid-multippel

1.2 Veggen anses å være tilgjengelig dersom følgende kriterier er oppfylt

- Veggen er åpen for trafikk uten hindringer av noen art (store trafikkmengder eller saktegående kjøretøy i trafikken skal ikke anses som hindring).
- Luftkvalitet og siktforhold i tunnelene er tilfredsstillende og i henhold til Vedlegg B Tekniske Spesifikasjoner
- Beredskapsplaner til enhver tid er godkjent

Unntak fra bestemmelsene i 1.2 (a-c):

- Veggen anses for å være utilgjengelig dersom myndighetene finner at det ikke er sikkerhetsmessig forsvarlig å trafikkere vegen
- Veggen anses for å være utilgjengelig dersom deler av kjørebanelen benyttes til vedlikeholdsarbeid eller lignende
- Bruk av saktegående kjøretøy for vedlikehold som ikke kan planlegges (snøbrøyting, strøing etc) medfører ikke at vegen anses for å være utilgjengelig
- Bruk av saktegående kjøretøy for vedlikehold som kan planlegges (vasking etc) og som foretas på den delen av døgnet som er definert som Nattetimer (ref. avsnitt 1.4) medfører ikke at vegen anses for å være utilgjengelig
- Ved trafikkulykker vil ikke vegen anses som utilgjengelig den første timen etter ulykken inntreffer. Ved trafikkulykker vil heller ikke vegen anses som utilgjengelig så lenge politiet finner å måtte stenge vegen og den første timen etter at politiets stengning har opphørt.

1.3 Trekk i Betaling fra Anleggsfasen

I henhold til avsnitt 6.1 og 6.2 vil OPS-selskapet kunne pådra seg Trekkpoeng (TP1) i Anleggsfasen dersom OPS-selskapet ikke overholder de spesifiserte kravene. Trekkpoengene multiplisert med Trekkverdien (VT1) per Trekkpoeng vil utgjøre Trekk i Betaling fra Anleggsfasen (TPB):

$$TPB = TP1 \times VT1$$

Trekk i Betaling fra Anleggsfasen vil redusere Betalingen for Tilgjengelighet de første betalingsperiodene. Dersom Betaling for Tilgjengelighet den første betalingsperioden ikke er tilstrekkelig til å dekke Trekk i Betaling fra Anleggsfasen vil det resterende beløpet som skal trekkes videreføres til den neste betalingsperioden mv.

1.4 Variabler for Betaling for Tilgjengelighet

- Dersom ett kjørefelt er utilgjengelig på en strekning med to kjørefelt vil en times utilgjengelighet telle som en halv times utilgjengelighet i beregningen av Tilgjengelighetsgraden for den respektive Seksjonen.
- Dersom begge kjørefelt er utilgjengelige på en strekning med to kjørefelt vil en times utilgjengelighet telle som en times utilgjengelighet i beregningen av Tilgjengelighetsgraden for den respektive Seksjonen.

- Dersom ett kjørefelt er utilgjengelig på en strekning med tre kjørefelt vil en times utilgjengelighet telle som tjue minutters utilgjengelighet i beregningen av Tilgjengelighetsgraden for den respektive Seksjonen.
- Dersom to kjørefelt er utilgjengelige på en strekning med tre kjørefelt vil en times utilgjengelighet telle som førti minutters utilgjengelighet i beregningen av Tilgjengelighetsgraden for den respektive Seksjonen.
- Dersom tre kjørefelt er utilgjengelige på en strekning med tre kjørefelt vil en times utilgjengelighet telle som en times utilgjengelighet i beregningen av Tilgjengelighetsgraden for den respektive Seksjonen.
- Maksimum Betaling for Tilgjengelighet i kontraktsåret y (MBT_y) – ref. avsnitt 7.3
 - MBT er 0 etter kontraktsår 25
- Antall betalingsperioder i kontraktsåret y (n) = 12
- Dagtid-multippel (DM) =
- Antall Seksjoner (k) = 5
- Seksjonene er inndelt som følger:
 - Seksjon 1: Klett – Øysand (4 494 meter)
 - Seksjon 2: Øysand – Buvika (3 010 meter)
 - Seksjon 3: Buvika – Børse (6 330 meter)
 - Seksjon 4: Børse – Thamshamn (10 340 meter)
 - Seksjon 5: Thamshamn – Bårdshaug (2 820 meter)
- Seksjonene er vektet som følger:

	Seksjon 1	Seksjon 2	Seksjon 3	Seksjon 4	Seksjon 5
Vekting av seksjon (SV_s)	%	%	%	%	%

- Dagtimer er definert fra klokken 06.00 til klokken 23.00 (17 timer per døgn)
- Nattetimer er definert fra klokken 23.00 til klokken 06.00 (7 timer per døgn)

1.5 Hevning

Dersom den samlede Tilgjengelighetsgraden for alle Seksjonene sett under ett ” $TG_{y,p}$ ”, har vært mindre enn 0.xx i y påfølgende betalingsperioder, kan Vegdirektoratet heve Kontrakten i henhold til Kontraktsvilkårenes Artikkel 33.1.

$$TG_{y,p} = (TG_{y,p,1} \times SV_1) + (TG_{y,p,2} \times SV_2) + (TG_{y,p,3} \times SV_3) + (TG_{y,p,4} \times SV_4) + (TG_{y,p,5} \times SV_5)$$

der

$TG_{y,p,s}$ = Tilgjengelighetsgrad for Seksjon s i periode p i kontraktsåret y (ref avsnitt 1.1)

SV_s = Vekting av Seksjon s (ref. avsnitt 1.4)

Dersom antall Trekkpoeng som er angitt som TP1 i avsnitt 1.3 overstiger zzz, kan Vegdirektoratet heve Kontrakten i henhold til Kontraktsvilkårenes Artikkel 33.1.

Ved større uforutsette strukturelle skader på Anlegget som vil medføre at den samlede Tilgjengelighetsgraden for alle Seksjonene sett under ett blir lavere enn ... ved normal framdrift under utbedringsarbeidet, har Vegdirektoratet ikke rett til å heve Kontrakten i henhold til Kontraktsvilkårenes Artikkel 33.1.

1.6 Eksempel – Betaling for Tilgjengelighet

Under følger et eksempel på hvordan Betaling for Tilgjengelighet beregnes for en tilfeldig periode. Variablene i eksemplet er fiktive og har ingen betydning for OPS-selskapets krav på vederlag.

I periode 1 i kontraktsåret 1 er vegen stengt 4 Dagtimer og 6 Nattetimer i Seksjon 3. Resten av vegen har vært tilgjengelig hele perioden. Under byggingen av vegen har OPS-selskapet pådratt seg 35 Trekkpoeng. Følgende variabler er gjeldende i eksemplet:

• Maks Betaling for Tilgjengelighet i kontraktsåret (MBT_1)	= 12 000
• Antall betalingsperioder i kontraktsåret (n)	= 12
• Dagtid-multippel (DM)	= 3
• Vekting av seksjon (SV_1)	= 17%
• Vekting av seksjon (SV_2)	= 11%
• Vekting av seksjon (SV_3)	= 23%
• Vekting av seksjon (SV_4)	= 38%
• Vekting av seksjon (SV_5)	= 11%
• Tilgjengelige Dagtimer ($TDT_{1,1,3}$)	= 523
• Tilgjengelige Nattetimer ($TNT_{1,1,3}$)	= 211
• Maksimum Tilgjengelige Dagtimer ($MTDT_{1,1}$)	= 527
• Maksimum Tilgjengelige Nattetimer ($MTNT_{1,1}$)	= 217

Tilgjengelighetsgraden for Seksjon 1, 2, 4 og 5 er 100% siden Seksjonene har vært tilgjengelig hele perioden. Tilgjengelighetsgraden for Seksjon 3 er:

$$TG_{1,1,3} = \frac{(523 \times 3) + 211}{(527 \times 3) + 217} = \frac{1780}{1798}$$

Maksimum Periodebetaling for Tilgjengelighet for de fem Seksjonene er:

$$MPBTS_{1,1,1} = \frac{12\,000 \times 17\%}{12} = 170$$

$$MPBTS_{1,1,2} = \frac{12\,000 \times 11\%}{12} = 110$$

$$MPBTS_{1,1,3} = \frac{12\,000 \times 23\%}{12} = 230$$

$$MPBTS_{1,1,4} = \frac{12\,000 \times 38\%}{12} = 380$$

$$MPBTS_{1,1,5} = \frac{12\,000 \times 11\%}{12} = 110$$

Periodebetalingen for Tilgjengelighet for de fem Seksjonene blir følgelig:

$$PBTS_{1,1,1} = 170 \times 100\% = 170$$

$$PBTS_{1,1,2} = 110 \times 100\% = 110$$

$$PBTS_{1,1,3} = 230 \times \frac{1780}{1798} = 227,7$$

$$PBTS_{1,1,4} = 380 \times 100\% = 380$$

$$PBTS_{1,1,5} = 110 \times 100\% = 110$$

Trekk i Betaling fra Anleggsfasen blir 110 (se avsnitt 6.1 for beregning).

Periodebetaling for Tilgjengelighet for periode 1 i kontraktsåret 1 blir i dette eksempelet:

$$PBT_{1,1} = 170 + 110 + 227,7 + 380 + 110 - 110 = 887,7$$

2. Betaling for Driftsstandard

2.1 Betalingsformler for Betaling for Driftsstandard

Størrelsen på Betaling for Driftsstandard for kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$BD_y = \sum_{p=1}^n PBD_{y,p} \times i_{y,p}$$

der

” BD_y ” = Betaling for Driftsstandard for kontraktsåret y

” $PBD_{y,p}$ ” = Periodebetaling for Driftsstandard for periode p i kontraktsåret y

”p” = Betalingsperiode i kontraktsåret y

”n” = Antall betalingsperioder i kontraktsåret y

” $i_{y,p}$ ” = Inflasjonsindeks for betalingsperiode p i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.1)

Størrelsen på Betaling for Driftsstandard for periode p i kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$PBD_{y,p} = \text{Størst av } (MPBD_{y,p} - (TP2_{y,p} \times VT2_{y,p})) \text{ og } 0$$

der

” $MPBD_{y,p}$ ” = Maks Periodebetaling for Driftsstandard for periode p i kontraktsåret y

” $TP2_{y,p}$ ” = Antall Trekkpoeng som er gitt i periode p i kontraktsåret y (ref avnitt 6.2)

” $VT2_{y,p}$ ” = Verdi per Trekkpoeng i periode p i kontraktsåret y (ref avsnitt 6.1)

Maks Periodebetaling for Driftsstandard for periode p i kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$MPBD_{y,p} = \frac{MBD_y}{n}$$

der

” MBD_y ” = Maks Betaling for Driftsstandard i kontraktsåret y

”n” = Antall betalingsperioder i kontraktsåret y

Dersom vegen ikke anses som tilgjengelig, skal OPS-selskapet ikke gis trekkpoeng på den berørte vegstrekningen.

2.2 Variabler for Betaling for Driftsstandard

- Maks Betaling for Driftsstandard (MBD_y) – ref. avsnitt 7.3
- Verdi per Trekkpoeng ($VT2_{y,p}$) – ref. avsnitt 6.1

2.3 Hevning

OPS-selskapet vil bli tildelt ett Hevningspoeng dersom

- 1) OPS-selskapet pådrar seg xxx Trekkpoeng i en betalingsperiode;
- 2) OPS-selskapet pådrar seg yyy Trekkpoeng i løpet av ett kalenderår. Trekkpoeng som har gitt Hevningspoeng under 1) skal ikke telle under dette punkt;
- 3) OPS-selskapet forsettlig pådrar seg trekkpoeng innenfor en og samme kategori (kulepunkt) i Tabell for avvik i Driftsfasen i avsnitt 6.2 i samtlige Betalingsperioder i løpet av ett kalenderår.

Dersom OPS-selskapet pådrar seg x Hevningspoeng i løpet av en yy måneders periode i Driftsfasen, kan Vegdirektoratet heve Kontrakten i henhold til Kontraktsbestemmelsens Artikkel 33.1.

3. Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose

3.1 Betalingsformler for Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose

Størrelsen på Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose for kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$BTM_y = \frac{[A_y \times K1_y]}{[B_y \times K2_y] + [C_y \times K3_y]} \times i_{y,p}$$

der

“BTM_y” = Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose i kontraktsåret y

“i_{y,p}” = Inflasjonsindeks for betalingsperiode p i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.1)

“A_y” = Betaling for kjøretøy i Bånd 1 i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.3)

“B_y” = Betaling for kjøretøy i Bånd 2 i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.3)

“C_y” = Betaling for kjøretøy i Bånd 3 i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.3)

“K_y” = Antallet kjøretøy som har benyttet hele eller deler av Anlegget i kontraktsåret y (ref. avsnitt 3.3)

“K1_y” = Antall kjøretøy i kontraktsåret y som er det største av:
a. null; og
b. minste av
(i) (KB1_y – KB0_y); og
(ii) (K_y – KB0_y)

“K2_y” = Antall kjøretøy i kontraktsåret y som er det største av
a. null; og
b. det minste av
(i) (KB2_y – KB1_y); og
(ii) (K_y – KB1_y)

“K3_y” = Antall kjøretøy i kontraktsåret y som er det største av
a. null; og
b. det minste av
(i) (KB3_y – KB2_y); og

$$(ii) (K_y - KB_{2y})$$

“KB_{0y}” = Øvre grense for Bånd 0 av kjøretøy i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.3)

“KB_{1y}” = Øvre grense for Bånd 1 av kjøretøy i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.3)

“KB_{2y}” = Øvre grense for Bånd 2 av kjøretøy i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.3)

“KB_{3y}” = Øvre grense for Bånd 3 av kjøretøy i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.3)

Nedre grense for bånd 0 er forutsatt trafikkprognose og øvre grense er 20% over prognosen. Det blir ikke kompensert for kjøretøyene i bånd 0.

3.2 Variabler for Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose

- Betaling for kjøretøy i Bånd 1 (A_y) – ref. avsnitt 7.3
- Betaling for kjøretøy i Bånd 2 (B_y) – ref. avsnitt 7.3
- Betaling for kjøretøy i Bånd 3 (C_y) – ref. avsnitt 7.3
- Øvre grense for Bånd 0 av kjøretøy (KB_{0y}) = Trafikkprognose + 20%
- Øvre grense for Bånd 1 av kjøretøy (KB_{1y}) – ref. avsnitt 7.3
- Øvre grense for Bånd 2 av kjøretøy (KB_{2y}) – ref. avsnitt 7.3
- Øvre grense for Bånd 3 av kjøretøy (KB_{3y}) – ref. avsnitt 7.3

År	Trafikkprognose (ÅDT)	År	Trafikkprognose (ÅDT)
2005	6 904	2018	9 047
2006	6 847	2019	9 245
2007	7 019	2020	9 447
2008	7 196	2021	9 608
2009	7 377	2022	9 772
2010	7 563	2023	9 938
2011	7 738	2024	10 108
2012	7 917	2025	10 280
2013	8 101	2026	10 453
2014	8 288	2027	10 628
2015	8 480	2028	10 807
2016	8 665	2029	10 989
2017	8 854	2030	11 173

3.3 Definisjon av antall kjøretøy

Vegdirektoratet vil sørge for installering av automatiske trafikktelepunkter (induktive sløyfer) på 3 steder: nær bomstasjonene og ved pr. . Vegdirektoratet vil ha ansvaret for å følge opp tellepunktene og har telleansvaret. Resultatene skal overleveres til OPS-selskapet hver måned. Antall kjøretøy for kontraktsåret y (" K_y ") som vil bli benyttet i beregningen av Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose vil være gjennomsnittet av de kjøretøyene som er talt ved de tre tellepunktene.

3.4 Begrensning

Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose vil ikke kunne overstige $xx\%$ av Betaling for Driftsstandard (BD), som er definert i avsnitt 2.1, for det aktuelle kontraktsåret.

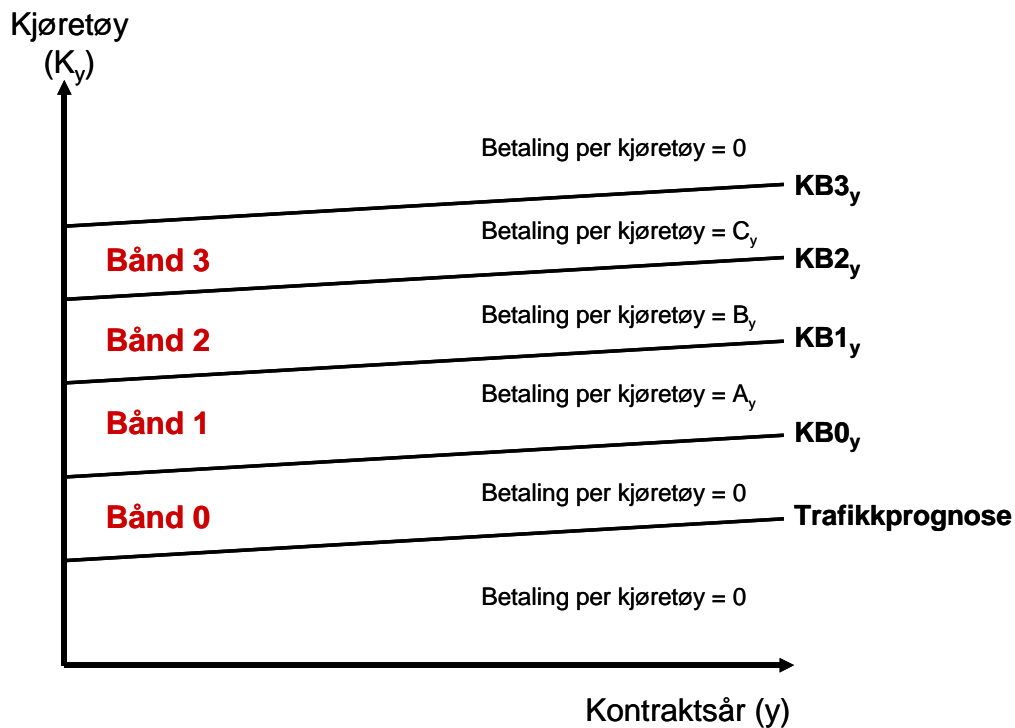
$$BTM_y = \text{Minst av } \begin{matrix} [A_y \times K1_y] \\ [B_y \times K2_y] \\ [C_y \times K3_y] \end{matrix} \quad \text{og} \quad BD_y \times xx\%$$

3.5 Eksempel – Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose

Under følger et eksempel på hvordan Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose beregnes for et tilfeldig år. Variablene i eksemplet er fiktive og har ingen betydning for OPS-selskapets krav på vederlag.

I det første kontraktsåret var det 5 500 000 kjøretøy som benyttet vegen, mens den forutsatte trafikkprognosen var 4 000 000 kjøretøy. Følgende variabler er gjeldende i eksemplet:

- Antallet kjøretøy som har benyttet hele eller deler av strekningen E39 Klett – Bårdshaug (K_1) = 5 500 000 kjøretøy
- Betaling for kjøretøy i Bånd 1 i kontraktsåret (A_1) = 3
- Betaling for kjøretøy i Bånd 2 i kontraktsåret (B_1) = 2
- Betaling for kjøretøy i Bånd 3 i kontraktsåret (C_1) = 1
- Øvre grense for Bånd 0 av kjøretøy ($KB0_1$) = 4 800 000 kjøretøy
- Øvre grense for Bånd 1 av kjøretøy ($KB1_1$) = 5 300 000 kjøretøy
- Øvre grense for Bånd 2 av kjøretøy ($KB2_1$) = 5 800 000 kjøretøy
- Øvre grense for Bånd 3 av kjøretøy ($KB3_1$) = 6 100 000 kjøretøy



Antall kjøretøy i båndene med betaling er:

$$K1_1 = \text{Størst (0 ; Minst (5 300 000 – 4 800 000 ; 5 500 000 – 4 800 000))} = 500 000$$

$$K2_1 = \text{Størst (0 ; Minst (5 800 000 – 5 300 000 ; 5 500 000 – 5 300 000))} = 200 000$$

$$K3_1 = \text{Størst (0 ; Minst (6 100 000 – 5 800 000 ; 5 500 000 – 5 800 000))} = 0$$

Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose blir i dette tilfellet:

$$BTM_1 = \frac{[3 \times 500 000]}{[2 \times 200 000]} = 1 900 000$$

Dersom den beregnede Betalingen for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose ikke overstiger xx% av Betaling for Driftsstandard, skal 1 900 000 utbetales til OPS-selskapet.

4. Betaling for Sikkerhet

4.1 Betalingsformler for Betaling for Sikkerhet

Størrelsen på Betaling for Sikkerhet for kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$BS_y = \text{Størst av } \left(MBS_y \times \frac{(NS_y - FS_y)}{NS_y} \right) \text{ og } 0 \quad \times \quad i_{y,p}$$

der

” BS_y ” = Betaling for Sikkerhet i kontraktsåret y

” MBS_y ” = Maks Betaling for Sikkerhet i kontraktsåret y

” NS_y ” = Normal Skadegradstetthet i kontraktsåret y beregnet som summen av Normal Skadegradstetthet for kontraktsåret y og for kontraktsåret $y - 1$ (ref avsnitt 4.2)

” FS_y ” = Faktisk Skadegradstetthet i kontraktsåret y beregnet som summen av Faktisk Skadegradstetthet for kontraktsåret y og for kontraktsåret $y - 1$ (ref avsnitt 4.2)

” $i_{y,p}$ ” = Inflasjonsindeks for betalingsperiode p i kontraktsåret y (ref. avsnitt 7.1)

4.2 Variabler for Betaling for Sikkerhet:

- Maks Betaling for Sikkerhet (MBS_y) – ref. avsnitt 7.3
- Normal Skadegradstetthet (NS_y):
NS kan endres hvert femte år i tråd med Statens Vegvesens offisielle normaltall. For å skape mer stabilitet rundt Betaling for Sikkerhet, vil beregningen av betalingen ta utgangspunkt i Skadegradstettheten for det aktuelle kontraktsåret samt det foregående kontraktsåret. Normal Skadegradstetthet kan forandre seg i løpet av Driftsfasen.

Normal Skadegradstetthet for E39 Klett-Bårdshaug basert på ÅDT for 2000 er 2,37.

- Faktisk Skadegradstetthet (FS_y):
Faktisk Skadegradstetthet beregnes på basis av den faktiske Skadegradstettheten på E39 Klett – Bårdshaug for det aktuelle kontraktsåret samt det foregående kontraktsåret.

4.3 Definisjon av Skadegradstetthet

Skadegradstetthet er en måleenhet for trafikksikkerhet som vil bli benyttet for sikkerhet i Statens vegvesen i tiden fremover. Skadegradstettheten er et uttrykk for antall omkomne og skadde, vektet etter alvorlighetsgrad, som forekommer per kilometer i året.

Jo større antall omkomne, meget alvorlige eller alvorlige skadde, desto høyere Skadegradstetthet. De omkomne/skadde vektet med utgangspunkt i samfunnsøkonomiske ulykkeskostnader. Vektene er relative slik at en person med lett skade tilegnes verdien 1,00. Vektene forøvrig er ut fra dette:

- alvorlig skadd: 7,56
- meget alvorlig skadd: 22,74
- omkommet: 33,20

Faktisk Skadegradstetthet, FS, beregnes direkte ut fra registrert antall skadde/omkomne på strekningen.

Normal Skadegradstetthet, NS, gjenspeiler hva som er normalsituasjonen med hensyn på Skadegradstetthet for den enkelte typen vegstrekning. Den beregnes ut fra følgende variabler:

- trafikk på vegstrekningen (ÅDT)
- vegstrekningens fartsgrense
- om vegstrekningen er motorveg kl A eller B
- prosentandel midtdeler på vegstrekningen (usikker pr 20.03.02)
- antall kjørefelt på vegstrekningen
- antall kryss på strekningen
- om vegstrekningen er stamveg eller ikke

4.4 Eksempel – Betaling for Sikkerhet

Under følger et eksempel på hvordan Betaling for Sikkerhet beregnes for et tilfeldig år. Variablene i eksemplet er fiktive og har ingen betydning for OPS-selskapets krav på vederlag.

I det andre kontraktsåret er Faktisk Skadegradstetthet, FS, med basis i registrert ulykkesituasjon for de to første driftsårene etter kontraktsåret på Anlegget beregnet til 1,42. Følgende variabler er gjeldende i eksemplet:

- Faktisk Skadegrad i kontraktsåret (FS₂) = 1,42
- Normal Skadegrad i kontraktsåret (NS₂) = 1,75
- Maks Betaling for Sikkerhet i kontraktsåret (MBS₂) = 1000

Betaling for Sikkerhet for kontraktsåret 1 blir i dette eksempelet (ser bort fra inflasjon):

$$BS_1 = \text{Størst} \left(1000 \times \frac{(1,75 - 1,42)}{1,75}; 0 \right) = 188,57$$

5. Tidlig Betaling av Deler av Byggekostnaden

5.1 Betalingsformler for Tidlig Betaling av Deler av Byggekostnaden

Størrelsen på Tidlig Betaling for Deler av Byggekostnaden i kontraktsåret y er gitt ved følgende formel:

$$TBB_y = \frac{STBB}{g} \times R$$

der

“ TBB_y ” = Tidlig Betaling av Deler av Byggekostnaden i kontraktsåret y

“ $STBB$ ” = Samlet Tidlig betaling for Deler av Byggekostnaden

“ g ” = Antall år Tidlig Betaling av Deler av Byggekostnaden skal betales over

“ R ” = Variabel som er 0 hvis y er større enn g og 1 hvis så ikke er tilfelle

5.2 Variabler for Tidlig Betaling av Deler av Byggekostnaden:

- Samlet Tidlig betaling for Deler av byggekostnaden ($STBB$) = NOK
- Antall år Tidlig Betaling av Deler av Byggekostnaden skal betales over (g) = ...

OPS-selskapet vil følgelig få utbetalt NOK per år de tre første kontraktsårene.

6. Trekkpoeng

Betaling for Tilgjengelighet blir i henhold til Vedlegg E Vederlag og betaling avsnitt 1.3 redusert med en verdi som er produktet av antall Trekkpoeng ("TP1") som er oppnådd i Anleggsfasen og Verdien per Trekkpoeng ("VT1").

Periodebetaling for Driftsstandard blir i henhold til Vedlegg E Vederlag og betaling avsnitt 2.1 redusert med en verdi som er produktet av antall Trekkpoeng ("TP2") som er oppnådd i betalingsperioden og Verdien per Trekkpoeng ("VT2").

6.1 Verdi per Trekkpoeng

Verdien per Trekkpoeng i Anleggsfasen ("VT1") og Verdien per Trekkpoeng i Driftsfasen ("VT2") blir beregnet på samme måte. Verdien per Trekkpoeng (både VT1 og VT2) er avhengig av hvor mange Trekkpoeng som er oppnådd:

	Nedre grense	Øvre grense	Verdi per Trekkpoeng
1. Intervall	0	10	
2. Intervall	11	20	
3. Intervall	21	30	
4. Intervall	31	Ingen	

6.2 Trekkpoeng

Trekkpoeng gis dersom OPS-selskapet ikke oppfyller kravene i Vedlegg B Tekniske Spesifikasjoner samt betingelsene som er angitt i tabellen nedenfor. Tabellen angir hvor mange Trekkpoeng OPS-selskapet pådrar seg ved ulike overtredelser.

Den første delen av tabellen "Avvik i Anleggsfasen" angir overtredelser som vil gi trekk i Betaling for Tilgjengelighet i starten av Driftsfasen. Den andre delen av tabellen "Avvik i Driftsfasen" angir overtredelser som vil gi Trekkpoeng i Betaling for Driftsstandard. Overtredelsene i tabellens avsnitt 4 til 24 refererer til prosesskodene i Statens vegvesens Håndbok 111 (Standard for Drift og Vedlikehold) samt de respektive kravene i Vedlegg B Tekniske spesifikasjoner. Punktene i tabellene gir en kortfattet beskrivelse av de ulike avvikene. Den fullstendige spesifikasjonen av hvert av punktene i tabellene finnes i Vedlegg B og C. Hvorvidt et avvik faktisk har funnet sted skal vurderes ut fra spesifikasjonene i Vedlegg B og C.

Tiltakstiden som er angitt for de ulike overtredelsene angir hvor lang tid OPS-selskapet har til å rette på manglene. Tiltakstiden løper fra det tidspunkt OPS-selskapet har oppdaget en mangel eller burde ha oppdaget en mangel. Trekkpoengene pådras dersom manglene ikke er

utbedret etter at tiltakstiden er utløpt. Kolonnen ytterst til høyre i tabellen angir frekvensen på tildelingen av Trekkpoeng (dersom f.eks. Trekkpoengene er angitt per "Dag" vil det aktuelle antall Trekkpoeng tildeles OPS-selskapet per dag inntil mangelen er rettet). I tilfeller der tiltakstiden er en dag eller mer, skal OPS-selskapet ikke tildeles Trekkpoeng dersom mangelen er rettet innen midnatt den dagen tiltakstiden utløper.

6.2.1 Administrasjon av trekkpoeng i Anleggsfasen

Avvik som medfører trekkpoeng i Anleggsfasen skal umiddelbart rapporteres til Vegdirektoratet. Ikke rapporterte avvik som oppdages av Vegdirektoratet, skal meddeles OPS-selskapet så snart som mulig.

6.2.2 Administrasjon av Trekkpoeng i Driftsfasen

OPS-selskapet skal i månedsrapporten jf. Vedlegg C punkt 3.8, rapportere avvik i perioden som har medført Trekkpoeng med en beregning av antall Trekkpoeng. Dette gjennomgås av Vegdirektoratet og sammenholdes med resultatene fra stikkprøvekontroller. Vegdirektoratets gjennomgåelse behandles i det påfølgende driftsmøte. Endelig fastsettelse av trekkpoeng for de tre foregående måneder vil deretter bli foretatt av Vegdirektoratet. Justering for eventuelle avvik i forhold til rapportering vil skje i faktura påfølgende måned.

6.2.3 Trekkpoengtabell for Anleggsfasen

	Tiltakstid (Dager)	Antall TP	TP angitt per:
Avvik i Anleggsfasen (TP1)			
• Dokumentasjon ikke oversendt som avtalt, ref Vedlegg C pkt 2.11			Dag
• Informasjonsplikt ikke oppfylt, ref Vedlegg B pkt 1.4.2			Uke
• Sikring/ inngjerding av farlig område mangler, ref Vedlegg B pkt 1.4.3			Dag
• Bruk av arealer og veger i strid med kontrakt, ref Vedlegg B pkt 1.4.4			Dag
• Trafikkavvikling på eksisterende veg i strid med kontrakt, ref Vedlegg B pkt 1.4.5			Time
• Mangler ved HMS-plan eller oppfyllelse av denne			Dag
• Mangler ved KS-plan eller oppfyllelse av denne			Dag
• Mangler ved Miljøplan eller oppfyllelse av denne			Dag

6.2.4 Trekkpoengtabell for Driftsfasen

Avvik i Driftsfasen (TP2)	Tiltakstid (Dager)	Antall TP	TP angitt per:
1. Dokumentasjon			
• Dokumentasjon og rapportering i Driftsfasen mangler			Tilfelle
• Annen dokumentasjon til Vegdirektoratet mangler			Tilfelle
2. Feilinformering			
• Forsettlig feil innrapportering av antall Trekkpoeng			Tilfelle
3. Informasjon til publikum			
• Mangelfull informering om stenging og vegarbeid			Tilfelle
• Mangelfull håndtering av henvendelser fra publikum			Tilfelle
• Brudd på regler om arbeidsvarsling			Tilfelle
4. Vedlikehold av tunneler (ref. Prosess 37)			
• Skade på konstruksjon som er til fare for trafikanter			Dag
• Skade/ mangel på rensk, stabilitetssikring eller vann- og frostsikring			Uke
• Mangelfull vedlikehold eller reparasjon av konstruksjoner og portaler			Måned
5. Drift av tunneler (ref. Prosess 38)			
• Skader eller funksjonssvikt på elektriske installasjoner som kan føre til risiko for trafikantene			Dag
• Skader eller funksjonssvikt på intern strømforsyning eller nødstrøm			Dag
• Mangelfullt renhold av vegbane, skulder og tunnelmarkeringer			Uke
• Mangelfullt renhold av tunnelvegger, armaturer, kabelbruer, ventilasjonsvifter			Uke
6. Vedlikehold av dreng- og avløpsanlegg (ref. Prosess 48)			
• Vannansamlinger i kjørebane 1 time etter regnvær. Vannansamlinger i tillatte slitasjespor regnes ikke.			Dag

Avvik i Driftsfasen (TP2)	Tiltakstid (Dager)	Antall TP	TP angitt per:
<ul style="list-style-type: none"> Vannansamlinger i grøft, avløp, stikkrenne 			Uke
7. Dekker (ref. Prosess 62)			
<ul style="list-style-type: none"> Spor og ujevnheter over tillatt grense 			Uke
<ul style="list-style-type: none"> Tverrfall og nivåforskjell utenfor tillatt grense 			Uke
<ul style="list-style-type: none"> Friksjon under tillatt grense. Gjelder kun bar veg og trekkes ikke i tillegg til pkt 24. (måles på kilometerbasis)* 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Hull som er farlig for trafikanter 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Hull som ikke er farlig for trafikanter 			Uke
<ul style="list-style-type: none"> Dekke på gang-/sykkelveger over/under tillatt krav 			Uke
8. Oppjustering av skulder og belegninger utenfor kjørebanen (ref. Prosess 68)			
<ul style="list-style-type: none"> Over/under tillatt krav, over tillatt høydeforskjell (måles på kilometerbasis)* 			Uke
9. Vedlikehold av murer (ref. Prosess 71.8)			
<ul style="list-style-type: none"> Skader av estetisk art 			Måned
<ul style="list-style-type: none"> Skader av funksjonell art 			Uke
10. Drift av støyskjermer (ref. Prosess 72.8)			
<ul style="list-style-type: none"> Skader på støyskjermer som kan være farlige for trafikanter 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Skader på støyskjermer som er av funksjonell art 			Uke
<ul style="list-style-type: none"> Estetiske skader på støyskjermer 			Måned
11. Vedlikehold av stabilitetssikring (ref. Prosess 73.4)			
<ul style="list-style-type: none"> Skader på bolter og fjellbånd 			Uke
<ul style="list-style-type: none"> Skader på nett og lignende 			Måned
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull rensk av fjellskjæring 			Måned
12. Opprydding etter ras og flom (ref. Prosess 73.6)			
<ul style="list-style-type: none"> Arbeid ikke utført for å sikre stedet 			Dag

Avvik i Driftsfasen (TP2)	Tiltakstid (Dager)	Antall TP	TP angitt per:
13. Drift av grøntarealer og skråninger (ref. Prosess 74.8)			
• Vegetasjon som skaper fare for trafikanter			Uke
• Vegetasjon med mangler i estetisk funksjon			Uke
• Reparasjon av erosjonsskader og øvrige skader i skråninger og grøntarealer som ikke utføres straks forholdene tillater det.			Måned
• Mangelfull klipping og beskjæring i henhold til krav til tidspunkt, utførelse og standard			Uke
14. Drift av kantstein, gjerder og rekkverk (ref. Prosess 75.8)			
• Skader på kantstein, gjerder og rekkverk som skaper fare for trafikanter.			Dag
• Funksjonelle feil på rekkverk (brukne/løse stolper)			Uke
• Estetiske og funksjonelle feil på gjerder (synlige skjevheter, skjemmende skader) og estetiske feil på rekkverk (ikke estetisk tiltalende i forhold til opprinnelig utforming).			Måned
• Kantstein utenfor avtalt grenseverdi. (Reparasjon av brøyteskader skal være utført innen 1 juni.)			Måned
15. Drift av trafikkstyrings- og overvåkningssystemer for veg og tunnel (ref. Prosess 76.5 / 38)			
• Skade eller funksjonssvikt på trafikkstyrings- og overvåkingssystemer og kommunikasjonssystem			Dag
• Manglende brannslukker, førstehjelpsutstyr eller andre skader og avvik fra standard			Dag
16. Drift av belysningsanlegg (ref. Prosess 76.6)			
• Ikke foretatt systematisk utskiftning av lamper/renhold av armaturer når belysning er under avtalt grenseverdi.			Uke

Avvik i Driftsfasen (TP2)	Tiltakstid (Dager)	Antall TP	TP angitt per:
<ul style="list-style-type: none"> Defekt belysning på punkter med stor trafikksikkerhetsmessig betydning (f.eks ved kryss) 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Annen defekt belysning 			Uke
<ul style="list-style-type: none"> Andre avvik/skader på belysningsanlegg (f.eks synlig skjeve stolper) 			Måned
17. Oppmerking (ref. Prosess 77)			
<ul style="list-style-type: none"> Oppmerking utenfor grenseverdier (måles på kilometerbasis)* Oppmerking utføres innen 1 uke etter avsluttet dekkefornyelse. 			Uke
18. Drift av skilt og informasjonstavler (ref. Prosess 78.2)			
<ul style="list-style-type: none"> Skilt under grenseverdi for lesbarhet 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Feil på skilter, med lys, fester og fundamenter som kan være farlige for trafikanter 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Tagging på skilter 			Måned
<ul style="list-style-type: none"> Andre feil og skader på skilter 			Måned
19. Trafikkberedskap (ref. Prosess 78.3)			
<ul style="list-style-type: none"> Krav til reaksjonstider blir ikke overholdt 			Tilfelle
20. Drift av leskur (ref. Prosess 79.24)			
<ul style="list-style-type: none"> Skader som kan være farlig for brukerne 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Estetiske feil og skader på leskur 			Uke
21. Renhold av vegbane og vegområde (ref. Prosess 79.3)			
<ul style="list-style-type: none"> Gjenstander på gang-/sykkelveg som kan være til fare for trafikantene ikke fjernet 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Gjenstander i vegbanen som kan være til fare for trafikantene ikke fjernet 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull fjerning av strøsand og andre partikler i vegbanen. 			Uke
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull rengjøring av vegområde (måles på kilometerbasis)* innen 17 mai og for øvrig iflg krav. 			Måned

Avvik i Driftsfasen (TP2)	Tiltakstid (Dager)	Antall TP	TP angitt per:
22. Drift av kontrollplasser, veieplasser og trafikklommer (ref. Prosess 79.4)			
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfullt renhold og rydding av kontrollplasser, veieplasser og trafikklommer 			Uke
23. Vedlikehold av bruer (ref. Prosess 87)			
<ul style="list-style-type: none"> Skader som reduserer funksjon eller er til fare for trafikanter eller andre 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Mangler ved renhold og rensk 			Måned
<ul style="list-style-type: none"> Andre skader og avvik fra standard 			Måned
<ul style="list-style-type: none"> Forebyggende arbeider ikke utført 			Måned
24. Vinterdrift (ref. Prosess 91-94)			
<ul style="list-style-type: none"> Tids- og dybdekrav for snøbrøyning ikke overholdt 			Tilfelle
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull snørydding i buslommer og leskur 			Tilfelle
<ul style="list-style-type: none"> Krav knyttet til drivsnø ikke overholdt 			Tilfelle
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull fjerning av snø og issåle 			Tilfelle
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull fjerning av snø som begrenser trafikanters sikt ved vegkryss 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull fjerning av snø foran skilter 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull snøbrøyting på gang-/sykkelveger 			Tilfelle
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull strøing (friksjon er under tillatt grense) av veg (måles per seksjon)** 			Time
<ul style="list-style-type: none"> Mangelfull strøing (friksjon er under tillatt grense) av gang-/sykkelveg (måles per seksjon)** 			Time
25. Andre mangler i henhold til teknisk spesifisering			
<ul style="list-style-type: none"> Mangler som er til fare for trafikantene 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Mangler som ikke er til fare for trafikantene 			Måned
<ul style="list-style-type: none"> Manglende oppfølging etter hovedinspeksjon 			Uke

Avvik i Driftsfasen (TP2)	Tiltakstid (Dager)	Antall TP	TP angitt per:
26. Mangler ved KS, HMS og Miljøplan			
<ul style="list-style-type: none"> Mangler ved HMS-plan eller oppfyllelse av denne, ref Vedlegg H 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Mangler ved KS-plan eller oppfyllelse av denne, ref Vedlegg G 			Dag
<ul style="list-style-type: none"> Mangler ved Miljøplan eller oppfyllelse av denne, ref Vedlegg H 			Dag

* Dersom flere mangler i samme kategori observeres innenfor en strekning på 1 kilometer vil manglene telle som én overtredelse.

** Se Vedlegg E Vederlag og betaling avsnitt 1.4 for angivelse av seksjonene.

*** Dersom årsaken til hendelsen var uforutsett skal tiltak iverksettes straks hendelsen er oppdaget eller burde vært oppdaget. Med det menes at tiltak for sikring og fjerning av problemet senest må være iverksatt innen en time for å unngå tildeling av Trekkpoeng. Ved normal fremdrift i utbedringsarbeidet vil det videre ikke tildeles trekkpoeng.

7. Andre bestemmelser

7.1 Inflasjonsjustering

Betaling for Driftsstandard (BD), Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose (BTM) og Betaling for Sikkerhet (BS) skal inflasjonsjusteres i henhold til følgende inflasjonsindeks:

$$i_{y,p} = 1 + P_{y,p}$$

der

$$P_{y,p} = \frac{SSBV_{y,p} - SSBV_0}{SSBV_0} \times D1 + \frac{STRØM_{y,p} - STRØM_0}{STRØM_0} \times D2$$

der

”D1” = xx %

”D2” = 1 – D1

”SSBV_{y,p}” = Statistisk Sentralbyrås byggekostnadsindeks for ”Riks- og fylkesvegvedlikehold – Total” gjeldende for betalingsperiode p i kontraktsåret y

”SSBV₀” = Statistisk Sentralbyrås byggekostnadsindeks for ”Riks- og fylkesvegvedlikehold – Total” for 4. kvartal 2002. SSBV₀ = 194,2.

”STRØM_{y,p}” = Statens vegvesens strømpris i gjennomsnitt for betalingsperiode p i kontraktsåret y

”STRØM₀” = .. øre

Med Statens vegvesens strømpris menes den prisen for elektrisk kraft som blir levert av Statens vegvesen til anlegget (inklusive avgifter, ekskl mva).

SSBV fastsettes kvartalsvis. OPS-selskapets Betaling for Driftsstandard (BD) skal justeres kvartalsvis i henhold til sist tilgjengelige SSBV. For Betaling for Trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose (BTM) og Betaling for Sikkerhet (BS) skal SSBV ved slutten av kontraktsåret legges til grunn.

Dersom Statistisk Sentralbyrå foretar revisjon av indeksverdiene, skal man justere for eventuell for lav eller høy utbetaling i forhold til endelig fastsatt indeks SSBV i betalingsperioden som følger indeksrevisjonen.

Dersom OPS-selskapet eller dets underleverandører ikke kjøper strøm fra Statens vegvesen skal partene komme sammen og i fellesskap fastsette en ny relevant indeksreferanse for "STRØM". "D2" skal ikke justeres som en del av denne prosedyren.

7.2 Merverdiavgift

7.3 Betalingsskjemaer

Betalingsskjemaene angir maksimum betaling for tilgjengelighet, driftsstandard, trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose og sikkerhet. I tillegg angis trafikkbåndene og betaling per kjøretøy i trafikkbåndene for betaling for trafikkmengde utover forutsatt trafikkprognose.

	MBT_y		MBD_y		MBS_y
y = 1	NOK	mill	NOK	mill	
y = 2	NOK	mill	NOK	mill	
y = 3	NOK	mill	NOK	mill	
y = 4	NOK	mill	NOK	mill	
y = 5	NOK	mill	NOK	mill	
y = 6	NOK	mill	NOK	mill	
y = 7	NOK	mill	NOK	mill	
y = 8	NOK	mill	NOK	mill	
y = 9	NOK	mill	NOK	mill	
y = 10	NOK	mill	NOK	mill	
y = 11	NOK	mill	NOK	mill	
y = 12	NOK	mill	NOK	mill	
y = 13	NOK	mill	NOK	mill	
y = 14	NOK	mill	NOK	mill	
y = 15	NOK	mill	NOK	mill	
y = 16	NOK	mill	NOK	mill	
y = 17	NOK	mill	NOK	mill	
y = 18	NOK	mill	NOK	mill	
y = 19	NOK	mill	NOK	mill	
y = 20	NOK	mill	NOK	mill	
y = 21	NOK	mill	NOK	mill	
y = 22	NOK	mill	NOK	mill	
y = 23	NOK	mill	NOK	mill	
y = 24	NOK	mill	NOK	mill	
y = 25	NOK	mill	NOK	mill	

	KB1_y	KB2_y	KB3_y
y = 1-25	Prognose + %	Prognose + %	Prognose + %

	A_y	B_y	C_y
y = 1-25	NOK	NOK	NOK