

PROTOKOLL

Dato og klokkeslett: Tirsdag 20. mars 2018, kl. 18.00.

Sted: I fellesrommet, Maridalsveien 242.

ble det avholdt ekstraordinær generalforsamling 2017 i Badebakken borettslag.

1. Konstituering

1.1 Valg av møteleder

Som møteleder ble valgt: Jasmina Pobric

1.2 Valg av sekretær

Som sekretær ble valgt: Jasmina Pobric

1.3 Valg av 1 andelseier til å undertegne protokollen sammen med møtelederen

Valgt ble: Joar Støylen

1.4 Opplysning om antall møtende med stemmerett og antall fullmakter

| | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| Antall fremmøtte med stemmerett: | 41 |
| Antall fremlagte fullmakter: | 1 |
| Totalt: | 42, 40 ved sak.3 og 36 ved sak.4 |

1.5 Godkjenning av innkalling

Vedtak: Godkjent

1.6 Godkjenning av saksliste

Vedtak: Godkjent

2. Vannstammer

Det har i flere år vært en del vannskader knyttet til lekkasje på kjøkken, bad eller bod grunnet eldre kobberør. Skadehistorikken har tidligere medført en økning i den årlige forsikringspremien. Styret har engasjert OBOS Prosjekt for å få en grundig gjennomgang av fordelingsrør og vannstammer i borettslaget. OBOS Prosjekt konkluderer med at kobberørene fra 1985 er i dårlig forfatning og at det er hensiktsmessig å få byttet ut de eldre rørene slik at risiko for vannskader blir mindre. Et slikt tiltak er også forventet å sikre borettslaget lavest mulig forsikringspremie.

Et foreløpig estimat for en slik utskifting vil beløpe seg til ca. 6-8 millioner kroner.

OBOS Prosjekt anbefaler:

1. Alle vannstammer skiftes ut og at nye vannstammer sikres mot vannskader med å benytte «rør i rør»-system.
2. I dag vil det i de fleste leiligheter være to vannstammer, en for kjøkken og en for bad. OBOS Prosjekt anbefaler at det ved en utskifting etableres kun en vannstamme for å redusere risiko for vannskader. Ved å velge en vannstamme vil det være behov for å legge rør i tak/vegg fra en stamme til kjøkken eller bad. Dette vil medføre en «kasse» mot taket i noen leiligheter.
3. Installering av elektronisk avlesning av varmtvannsforbruk for hver enkelt leilighet.
4. Alle leiligheter får montert stoppekran.
5. Det anbefales at det etableres sirkulasjonspumpe for å redusere unødvendig tapping av varmtvann.
6. Intern rørføring i leilighetene, bad og kjøkken, er den enkelte andelseiers ansvar. Det bør gis en opsjon til hver enkelt andelseier om å få byttet ut interne rørføringer.

OBOS Prosjekt anbefaler ikke å skifte soillrør da disse har en anbefalt brukstid på 40-75 år, det antas at disse har god gjenværende levetid.

De bad/kjøkken som har et nyere «rør i rør»-system vil kunne behold dette etter at det har blitt gjort en faglig vurdering.

Styrets forslag til vedtak:

Generalforsamlingen gir styret fullmakt til å engasjere OBOS Prosjekt for videre arbeid med innhenting av tilbud, kontraktsinngåelse samt prosjektledelse for utskifting av felles vannstammer, samt et nødvendig låneopptak. Arbeidene vil bli utført etter anbefalingene fra OBOS Prosjekt. Styret skal sørge for at det vil være en opsjon for oppussing av bad for de andelseiere som ønsker dette. Andelseiere som ønsker å få rehabilitert badet i forbindelse med utskifting av rør må selv finansiere kostnadene for rehabiliteringen av eget bad.

Vedtak: Sak utsatt

3. Brannalarmanlegg

Loftsutbyggingen i M236, Jim Thorsen og Dorian Misceo, heretter kalt utbygger, må utføres i henhold til nye byggekrav, og utbyggingen har i den forbindelse utløst et krav om adresserbart brannalarmanlegg klasse 2 for samtlige leiligheter i M236. I henhold til kontrakt for loftsutbygging er andelseier pliktig til å ta alle kostnader knyttet til utbyggingen, inkludert tiltak i forbindelse med brann. Tilbud fra leverandører foreligger og det er forespeilet at kostnader for M236 er på ca. 150 000 kroner. Kostnader for alle bygg er på ca. 800 000 kroner. Generalforsamlingen må ta stilling til om det også bør etableres brannalarmanlegg for de andre byggene slik at alle beboere får et likt brannsikkerhetstiltak.

Styret ønsker at Generalforsamlingen skal ta stilling til følgende alternativer:

Alternativ 1

Adresserbart brannalarmanlegg oppføres kun i M236. Utbygger tar alle kostnader for oppføringen. De andre blokkene blir ikke berørt.

Alternativ 2

Adresserbart brannalarmanlegg oppføres kun i M236. Borettslaget tar alle kostnader for oppføringen, siden dette er et høybygg. De andre blokkene blir ikke berørt.

Alternativ 3

Adresserbart brannalarmanlegg oppføres i M236. Utbygger dekker 1/3 av kostnaden for M236, borettslaget dekker de resterende 2/3 fordi M236 er et høybygg. Bakgrunnen for fordelingen er at utbygger med en slik fordeling tar hoveddelen av kostnader av felleskomponenter slik som branntavle, backupbatteri, ny sikringskurs m.m. samt kostnader for detektorer i egen leilighet, mens borettslaget dekker kostnader for oppføring av detektorer i de andre leilighetene i M236 og felles trappeløp.

Alternativ 4

Borettslaget tar kostnadene for oppgradering av alle bygg.
Styrets forslag til vedtak: Styret anbefaler alternativ 3.

Vedtak: Sak trukket

4. Lading av bil i garasje

Styret fikk på siste ordinære generalforsamling i oppdrag å utrede muligheter, inkludert støtteordninger, for etablering av ladeplasser.

Tekniske krav og løsninger

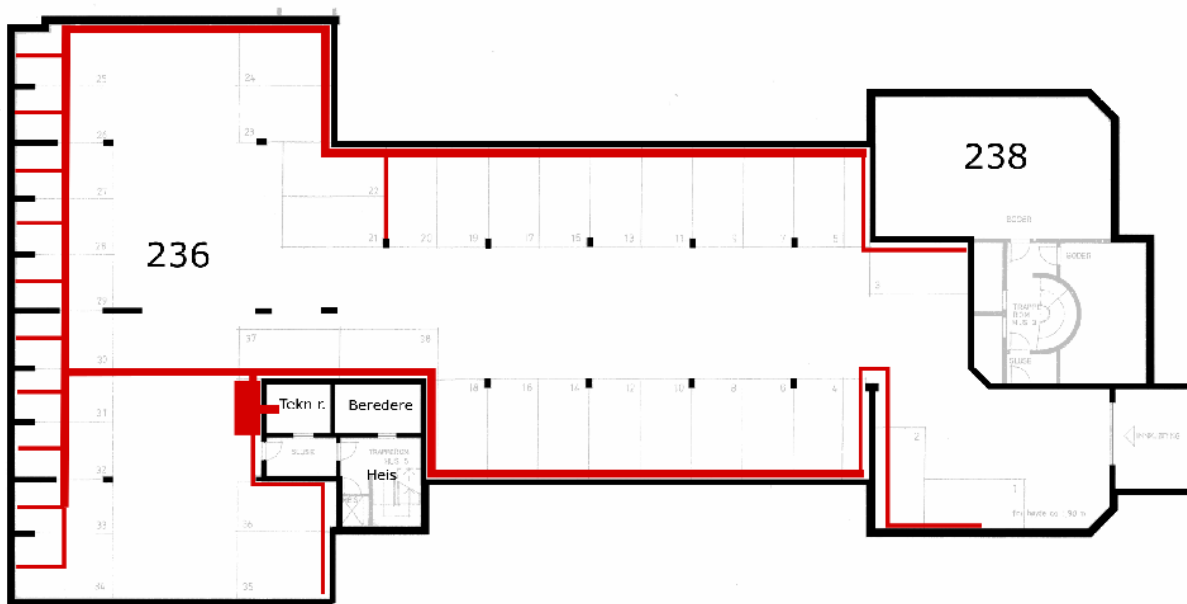
Det ble tidlig klart at det enkleste er å planlegge å bygge infrastruktur for alle 38 parkeringsplasser. Styret har tatt dette valget av følgende årsaker:

Det vil bli administrativt vanskelig, og sannsynligvis svært upopulært, at mange garasjeiere må bytte plasser seg imellom fordi bare enkelte plasser får mulighet for ladepunkt.

Det vil være billigere totalt sett å legge kabler til alle plasser på en gang. Anlegget vil være enhetlig.

Andelen biler som selges i Oslo i dag som er del- eller hel-elektriske er allerede over 50%, så det er åpenbart at om få år vil garasjen ha et flertall biler med ladebehov.

Skjematisk vil en ladeinfrastruktur se omtrent slik ut. En mulig løsning er at det bygges en elektrisk tavle på veggen ved inngangsdøren til M236, og at strømmen føres ut fra tavlen i tavlerommet bak det nye skapet.



Styret har hatt flere befaringer med elektrikere som leverer flere forskjellige systemer for lading. Det viste seg å være lurt å få mange besøk, både for lærdommen til styret og fordi det viser seg å være ganske mange forskjellige måter å gjøre ting på, selv basert på samme tekniske løsning. Undersøkelser så langt har vist at vi potensielt har mulighet til å utvide anlegget i M236 med omkring 300A uten å få etablert ekstra strøm til borettslaget.

Observasjoner gjort over tid tyder på at under halvparten av bilene brukes daglig. En elbil bruker ca. 0.25 kilowattimer (kWh) per km. En bil som har kjørt 2 mil per dag trenger altså 5kWh. Vi har estimert at det vil være kapasitet til å lade minst 24- 25 biler med 5kW samtidig. Uansett hvor avansert batteriteknologien blir fremover, så vil en kunne forvente at strømforbruket per kjørte kilometer ikke vil endre seg nevneverdig i fremtiden.

Styret har derfor presentert følgende spesifikasjoner til firmaene som har vært her:

- Systemet skal være lett å administrere.
- Systemet skal være så brannsikkert som mulig.
- Infrastrukturen skal være mest mulig fremtidssikker, dvs. at det ikke skal være behov for å bytte ut dyre veggbokser pga. at en leverandør går konkurs eller lignende.
- Strømforbruk skal kunne måles på hvert enkelt uttak.
- Det skal ikke legges opp til hurtiglading 43kWh. Vårt anlegg skal ha nok effekt for hvert uttak slik at man kan bedrive normal kjøring i byen hver dag.
- Anlegget må prosjekteres av godkjent firma med ansvarsrett.
- EU har bestemt at Type 2 kontakt skal være standard ladekontakt i hele EU. Alle nyere elbiler kan benytte Mode 3 vegglader. Dette må støttes av det nye anlegget. Ladekabel med denne kontakten begynner nå å bli levert som standard på mange nye elbiler. Oslo kommune installerer ladestolper med kun denne typen elbilkontakt.

Tekniske løsninger for ladebokser og kontrollsystemer som har blitt evaluert er: Zaptec, Schneider smartlader med RFID-leser og Salto. Firmaene som har vært innom har kommet med forskjellige forslag til hvordan anlegget skal dimensjoneres, også når det er brukt samme tekniske løsning for ladebokser.

Teknisk alternativ T1

Basert på Salto og anbefalinger fra Elfaq Expert AS og Proff elektriker AS. Her vil man få 10-32 A til hver parkeringsplass og Saltoboks 572. Saltoboks 572 kan gi inntil 7.4kW AC-lading. Ladestasjonen har Type2-uttak og er designet spesielt med tanke på plassering i private og halv-offentlige omgivelser, innendørs eller utendørs. Denne mode-3 ladestasjonen er universell og uavhengig av bilmodell. Alle biler kan lade forutsatt at de har medbragt Mode-3 ladekabel som passer til deres biltype. Dette gjør ladestasjonen meget egnet for plassering i omgivelser som firmaer, hoteller, kjøpesenter eller parkeringsanlegg.

Saltoboksene skal også kobles med Salto CLU-Basic: Laststyring som enten står alene med ladestasjonene eller tilkobles et kablet LAN for kommunikasjon med tilgangsserver. CLU kan dele tilgjengelig strøm likt mellom ladestasjonene f.eks. der hvor det er lite strøm tilgjengelig. Den kan også stilles inn slik at man kan velge noen stasjoner med prioritet og man kan avregne forbruk av strøm individuelt, forutsatt energimåler til hvert uttak.

Kostnadene ligger her på mellom 22 000 og 26 000 kroner inkludert mva per parkeringsplass for installering av infrastruktur og montering av ladeboks. For kun installasjon av sikringssskap og klargjøring av infrastruktur, vil kostnaden per parkeringsplass ligge mellom 11 000 og 13 000 kroner. Denne installasjonen vil kunne brukes på flere typer ladebokser. (jf. teknisk alternativ T2 Se under).

Teknisk alternativ T2

Basert på ZapCharger Pro og anbefalt av Kreativ Elektro m.fl.

ZapCharger Pro fordeler effekten jevnt over de ladestasjonene som er i bruk, slik at alle får like mye strøm. Automatisk køsystem gjør at bilen begynner å lade når effekt blir tilgjengelig. Systemet utnytter den tilgjengelige kapasiteten til det fulle, og deler strømmen dynamisk på tvers av alle ladestasjonene. Når det er færre ladere aktive kan effekten på den enkelte lader komme opp i 3fas 32A (7,36KW) noe som gjør ladningen mere effektiv og sørger for at kø på ladetiden blir minimert.

ZapCharger Pro løsningen deler en enkel kurs og strømkabel. Kommunikasjonen mellom ladestasjonen og ZapCloud (internett) skjer gjennom samme kabel. Denne delte infrastrukturen gjør det mulig å starte med bare et par ladestasjoner og bygge ut til flere hundre når behovene melder seg.

Kostnadene ligger her på ca. 26 500 kr inkludert mva per parkeringsplass for installering av infrastruktur og montering av ladeboks. For kun installasjon av sikringsskap og klargjøring av infrastruktur, vil kostnaden per parkeringsplass her ligge på ca. 5 500 kr. Viktig å merke seg her at infrastrukturen her kun vil fungere for ZapCharger Pro. Det vil med andre ord låse anlegget til en type lader. Noe som vil være sårbart dersom ladeboksen går ut av produksjon.

Teknisk alternativ T3

Basert på Schneider smartlader med RFID-leser og anbefalt av Smartly AS. Her monteres det Smart billader T2 7/22kW RFID fra Schneider Electric Norge AS som tilkobles strømskinne montert på vegg/i tak. Det forutsettes at laderen kan monteres direkte på vegg. Videre monteres ny effektbryter på 250A tilkoblet eksisterende hovedinntak i garasjen, EVlink-kontroller for energistyring monteres i sikringsskapet og vil til enhver tid sørge for at effekt som ikke blir brukt gjøres tilgjengelig for ladning på en slik måte at man alltid vil utnytte anlegget på best mulig måte.

Det monteres Cannalis 250A skinner i tak og på vegg klargjort for fremtidig tilkobling av ladere. EVlink-kontrolleren vil til enhver tid sørge for at tilgjengelig kapasitet vil bli brukt til lading uten at det går på bekostning av resterende bygningsmasse.

Kostnadene ligger her på ca. 24 100 kr inkludert mva per parkeringsplass for installering av infrastruktur og montering av Schneider smartlader med RFID leser. For kun installasjon av sikringsskap og klargjøring av infrastruktur, vil kostnaden per parkeringsplass her ligge på ca. 4 200 kr.

Finansiering og økonomi

Da borettslaget ble stiftet ble byggingen av hele borettslaget finansiert med innskudd fra andelshavere og opptak av fellesgjeld. Det ble opprettet 36 parkeringsplasser i garasje koblet til andelsleiligheter, mens to plasser (de ytterste) ble satt av til utleie til beboere. Innskuddet ble økt med 75 000 kroner andel som hadde fått tildelt garasje plass. I tillegg ble det gjort et påslag på nøkkelen for fordeling av fellesutgifter til de 36 andelene slik at de finansierte en større del av fellesgjelden og en større del av vedlikeholdsutgiftene. *For 2017 utgjorde dette ca. 4 600 kroner per år for andeler med garasje plass.*

9. april 2003 ble de to utleieplassene solgt til andelseiere etter et lotteri, og andelene til de som vant trekningen ble justert slik at de ble likestilt med alle de andre andelene med garasje plass. Dagens situasjon er altså at det fra andelseierne som har garasje plass betales inn totalt ca. 175 000 kroner per år til borettslaget. Styret vurderer det slik at utgifter for garasjen slik som deler av vaktmestertjenester, strøm til oppvarming, belysning og ventilasjon, samt vedlikehold og utskifting av garasjeport er betydelig mindre enn det som kreves inn fra andelseiere med garasje plass.

Vedlikeholds- og driftskostnader for det nye anlegget for lading av el-biler vurderer styret å ikke påføre kostnader som overstiger innkreving fra andelseiere med garasje plass. Strømutgifter til lading vil hver enkelt som bruker strøm betale individuelt.

Styret har også satt seg inn i støtteordningene Oslo kommune har for etablering og sett på finansiering av utbyggingen. Så fort vi får et generalforsamlingsvedtak så kan vi sende inn søknad til Oslo kommune som dekker inntil 20 % av godkjente investeringskostnader for ladeinfrastruktur i borettslag og sameier.

Det store spørsmålet til generalforsamlingen er hvordan selve etableringen av anlegget skal finansieres. Hva slags prinsipper skal følges her? Dette er en oppgradering av anlegget i forhold til da det ble bygget, så slik sett er det rimelig at garasjeandelseierne finansierer denne oppgraderingen. Samtidig er utgiftene for drift og vedlikehold av garasjen, slik styret vurderer det, mindre enn innkrevingen fra garasjeandelseiere.

Det er ikke alle som har behov for å etablere ladeboks med en gang. Skal de betale for noe de kanskje aldri bruker før de bytter bil eller flytter ut av borettslaget? På bakgrunn av disse problemstillingene har styret laget tre finansieringsalternativer. F1 og F2 vurderer styret at har minimale kostnader for borettslaget over tid.

Finansieringsalternativ F1: Borettslaget tar opp et felleslån for utbyggingen av infrastruktur. Det opprettes «lade-tillegg» tilsvarende løsningen for finansieringen av balkongene, for de garasjeandelene som ikke ønsker å betale inn hele utlegget med en gang. Beboere som ønsker å koble seg på, må selv betale for innkjøp, montering og vedlikehold av ladeboks.

Finansieringsalternativ F2: Borettslaget finansierer infrastrukturutbyggingen fra oppsparte midler og låneopptak om nødvendig. Andelseiere som ønsker å koble seg på, må selv betale for innkjøp, montering og vedlikehold av ladeboks. I tillegg må de betale en 1/38-del av utgiftene borettslaget hadde for infrastrukturutbyggingen ble utført, inflasjonsjustert i forhold til året da anlegget ble etablert i henhold til KPI-indeksen fra SSB.

Finansieringsalternativ F3: Borettslaget betaler infrastrukturutbyggingen fra oppsparte midler eller låneopptak om nødvendig. Andelseiere som ønsker å koble seg på, må selv betale for innkjøp, montering og vedlikehold av ladeboks.

Bakgrunn for styrets forslag til vedtak:

Som begrunnelse for valg av teknisk alternativ T1 og T3 har styret fokusert på å få en infrastruktur som er så enkel som mulig helt ut til ladeboksene, uten å binde seg for mye til en leverandør. Styret mener det er viktig å få et enkelt system for avlesning av strømforbruk slik at det er mest mulig rettferdig fordeling av kostnader og mineralisering av administrasjonsarbeide.

Styrets forslag til vedtak:

Styret får fullmakt til å opprette el-billading med utgangspunkt i teknisk alternativ T1 eller T3 og ønsker at generalforsamlingen tar stilling til finansieringsalternativ

Styret får fullmakt til å inngå avtale om system for avlesing og styring.

Styret får fullmakt til å ta opp felleslån dersom dette er nødvendig.

Vedtak: Finansieringsalternativ F 3 vedtatt mot 17 stemmer. Styrets forslag til vedtak enstemmig godkjent

Jasmina Pobric /s/
Møteleder

Joar Støylen /s/
Valgt av generalforsamlingen