

I dette styrebrevet:

1. Driftsaktiviteter og vedlikehold siste året.
2. Fuktskader og forsikringssaker.
3. Elbillading og tilskudd fra Bærum kommune.
4. Nedgravde søppelkonteinere.
5. Garasjeportene og garasjebruk.
6. Skifte av forretningsfører: Hvorfor?
7. Økonomi og husleie til neste år.
8. Elektroniske nøkler til blokkinngangsdørene.
9. Hva vi ikke fikk til i år og omprioriteringer.

## **1 Driftsaktiviteter og vedlikehold siste driftsåret.**

Det har vært mye vær i dette landet i år, og driftsåret i EBS startet med en ekstremvinter med både mye snø og kulde. Vinteren passerte og året gikk etterhvert over til en ekstremvarm sommer med sjeldent lite nedbør. Slike forhold påvirker også driftsaktivitetene. Det kreves at driften i EBS er fleksibel og dermed raskt klarer å tilpasse seg nye situasjoner. Dette har driften vist at de har klart. Mye fordi EBS har hatt gode maskiner og verktøy til dette. Det ble lite gressklipping i sommer, men desto mere vanning. Vanning har tradisjonelt ikke vært vaktmesters oppgave hos oss. Men ettersom det ble plantet mye i fjor av driften, fant driften og styret denne gangen det nødvendig å følge opp med vanning for å ivareta disse nye plantene med begrenset rotutvikling. De aller fleste plantene har klart seg bra og det blir kanskje en naturlig del av driftsansvaret iallfall i fellesferien å vanne de stauder og trær/busker/hekker som driften selv har plantet. Øvrig beplantning faller det naturlig at beboerne selv ivaretar. Luking av ugress og uønskede planter har driften lite tid til å holde på med da vedlikehold av bygninger og øvrige anlegg og prosjekter må prioriteres først. Når det skal plantes er det viktig at man alltid tar dette i betraktning i forhold til ansvaret for oppfølging av det senere grøntarbeidet.

*Tak-arbeide:* Det har også vært utført en del tak-arbeide. Gamle takspikre har blitt erstattet med nye pakningsskruer. En del blikkarbeider har også blitt utført, særlig i 80 og 82. Flere blokkdører har også fått nye dørpumper.

## **2 Fuktskader og forsikringssaker.**

Dessverre er det meldt inn flere fuktskader/fuktproblemer til styret de siste ukene. Det er her på sin plass å nevne at EBS skal ha adgang til felles røropplegg som går gjennom leilighetene både av hensyn til reparasjoner på disse og ved senere utskiftninger. Det kreves at nødvendige inspeksjoner kan gjennomføres uten å bryte konstruksjonen. Skal fellesrør likevel innkasses bør minstekravet være at det fins inspeksjonsluker slik at lekkasjer synliggjøres umiddelbart når disse oppstår. Sameieren risikerer også senere ulemper ved å kasse inn rør. En god regel er at det er avtapningshull nederst i kassen og at alt gjøres fagmessig. Mangler avtappingshull nederst i innkassingen bør tilsyn gjennom inspeksjonsluke skje regelmessig og flere ganger årlig for å avdekke mulige lekkasjer raskest mulig.

## **3 Muligheter for elbil-lading og etablering av ny infrastruktur.**

Styret varslet at de ville starte oppbygging av infrastruktur for elbil-lading om vi fikk tilskudd fra Bærum kommune. I juni fikk styret tilsagnsbrev fra kommunen om innvilget tilskudd på 50.000,-. Tilskuddet deles ut etter arbeidet er ferdigstilt og man har et år på seg til gjennomføringen, etter vedtak om tilsagn. Det ble umiddelbart etter tilsagnet ble gitt, startet opp med etablering av ladenett og da som en samhandling for etablering av nye elektriske garasjeport-åpnere. Flere asfalteringer måtte skjæres opp, det måtte også grøftes, samt legge kabler i beskyttelsesrør fra blokk til nærmeste garasje-hus det gjaldt. Samhandlingen betydde at el-bil løsning til garasjene ble prioritert i denne omgangen. Dette betyr at vi nå får mulighet til en ladeløsning for nærmere halvparten av garasjene på området.

*Fordeler med egen og dedikert lade plass i garasje.* Det er mange fordeler for den som trenger å lade sin el-bil ved å kunne gjøre dette på sin faste plass i sin egen garasje, fordi man alltid har en reservert og ledig parkeringsplass med lademulighet. Det blir også en mer «rettferdig»/nøyaktig fordeling av kostnader å ha sin egen måler i sin garasje i stedet for å bli «gruppemålt» på en på parkeringsplass med ladestasjon for flere andre el-biler med forskjellig ladebehov. Riktignok finnes systemer for individuelle målinger, men dette er dyrt og egner seg mest for elbileiere som bruker bilen mye og det har vi foreløpig lite av i EBS. Det blir derfor mer aktuelt når og hvis vi kommer til den situasjonen.

Det må også nevnes at det er brukerne som etterhvert må dekke alle kostnader tilknyttet lading. Altså må dette skje etter selvkostprinsippet på samme måte som for eksempel dekning av vaskeriene.

Slik styret ser det, har heller ikke EBS adgang til å la være å legge til rette for lading av ladbare kjøretøy siden eierseksjonsloven nå har tatt dette inn som et eget punkt.

Hvordan skal man fordele kostnadene med slik etablering for en ladeordning?

***Styret har valgt denne betalingsmodellen for garasjelading i 2019:***

**Etableringsgebyr:** 2.500,- engangsbeløp (sjaltegebyr og tilkobling)

**Årskostnad tilgang:** 100,- pr. Måned og 1200,- pr. år

**Bruk:** 1 kroner PR kw/time

***For lading på parkeringsplass gjelder gruppemåling:***

Her vurderer man behovet for ladestrøm på de enkelte bilene setter disse i mest mulig like grupper på 3 stk. Deretter lar man disse felles-måles over en måler og avregner forbruket og øvrige kostnader på tre like andeler.

**Etableringsgebyr:** 2.500,- engangsbeløp

**Årskostnad tilgang** 100 pr mnd og 1200 pr år.

**Bruk:** 1 kroner pr. kw/time

Alt i alt etter noe tids bruk skal EBS hverken ha tap eller inntekt av etableringen. Regnskapet skal gå i null og dekke et mulig ladebehov, og oppfyller derfor en felles bo-interesse for flere sameiere på samme måte som med vaskeriene.

*Laststyringer som kan begrense ladingene.* Som et vilkår fra Bærum kommune om tilskudd, krevde disse at anlegget måtte last-styres. Dette gjør man fordi det er begrensninger på nettet som skal levere. For de fleste lade-punktene ordnes dette med at lading starter sen kveld og gjennom natten. På sikt legges det derfor opp til at de fleste ladbare kjøretøyene kan lade tilsvarende en kjøredistanse på 80-100 km i døgnet (noe avhengig av utetemperaturen men også noen andre forhold). Dette tilsvarer over 30.000 km i året.

En enkel «Brukerundersøkelse» i området vårt viser at behovet foreløpig ikke er større. Mange beboere bruker gjerne kollektivt til sine hverdagslige gjøremål og fritidsaktiviteter.

Mange har også kort vei til nevnte. For de som har større ladebehov kan tilleggsløsninger etableres.

#### **4. Nedgravde søppelkonteinere.**

EBS måtte løse en noe vrien «renovasjonskabal» da Bærum kommune la om hentefrekvenser og samtidig gav oss pålegg om utsortering av matavfall. Den enkleste, billigste og raskeste måten å løse dette på var ved 2 ekstra papirkonteinere over bakken. Men dette var aldri ment å bli en permanent løsning. Det var også enkelt for alle å se at dette ikke var en særlig pen løsning, som også gjentatte ganger ble benyttet av utenforstående. Konteinerne over bakken skapte også noe ekstra støy enn de nedgravde.

Styret prioriterte derfor å få gravd ned 2 ekstra containere ved Eiksveien 82, som beste og billigste løsning. Dette fordi det nr. 82 er det eneste stedet i området som er egnet for å slippe å pigge i fjell. Mengdemålinger viser nå at vi kan ha nok kapasitet i området (men vi er på grensen). Det kan vurderes en ekstra nedgravd konteiner til restavfall ved nr. 64, men dette må vurderes etter ytterligere undersøkelser av behovet.

#### **5. Garasjeportene og en oppfordring til garasjebrukere.**

Det er kommet nye garasjeporter i EBS. Disse har motoriserte port-åpnere med fjernkontroll. De kan også åpnes manuelt uten strøm. Det gjenstår kun 1 garasje port til traktorgarasjen. Denne bør vi vente med inntil en bedre traktorløsning eller garasjeløsning er på plass.

Styret henstiller også garasjeeiere om å benytte sine plasser i garasjene i stedet for å ta av parkeringsplassene på området. Har man garasje skal disse benyttes til egne kjøretøy som en fast regel.

#### **6. Skifte av forretningsfører. Hvorfor?**

Styret har gjennom lengre tid vurdert å skifte forretningsfører og nå kommet frem til at tiden var moden. Det er ikke noe «dramatisk» som ligger bak. Men kort fortalt er beslutningen knyttet til lettere tilgang til leverandører og bedre priser på tjenester. Vi sparer dessuten årlig 60.000 kroner på overgangen. Over en ti-årsperiode blir dette alene 600.000 kroner.

Det må sies at vi har vært bra fornøyd med ABBL. ABBL har et bredt spekter av typer forvaltning og vil alltid ha mye å kunne tilby et styre med begrenset erfaring og kompetanse. Når styret i EBS fra 1. November 2018 har valgt å bytte forretningsfører er dette knyttet til bo-alliansen og nærmere samarbeid her. Vi skal altså jobbe mer mot disse og med større prosjekter knyttet til vår vedlikeholdsplan. Det er gjort anslag om at det skal brukes 20-30 millioner

kroner over en periode på 20 år. Dette gjelder særlig vedlikehold og da spesielt VVS- og rørarbeid.

## **7 Økonomi og husleie til neste år.**

Det har vært relativt høy aktivitet på drifts- og vedlikeholdssiden så langt i år, og det har også inntruffet en del ekstraordinære forhold slik som bl.a. en ressurskrevende vinter.

Det har også vært nedbørfattig sommerhalvår, og flere aktører meldte om doubling av pris på el-kraft i september. Med hensyntaken til slike forhold, samt generell indeksregulering må sameiet ta høyde for en husleieøkning på ca. 4 %. EBS etterstreber til enhver til å ha en forsvarlig buffer på ca. 600.000 - 700.000 kroner i likvide midler, og vi ønsker å øke denne noe, for å kunne møte uforutsette forhold. Det kan også sies at vi har to lån å betjene med nokså tøff avdragsprofil. Når nedbetalingstiden er ferdig om ca. 5 år frigjøres det riktignok en del midler, men nye vedlikeholdstiltak vil da stå for tur. Slik sett ønsker vi en naturlig, løpende vedlikeholdsrytme i sameiet, uten en for høy gjeldsgrad, men for å trygge at vi er handlingsdyktige dersom noe oppstår, og for å kunne sette noe til side for å møte fremtidig vedlikehold, er det viktig å følge prisveksten i samfunnet og hensynta sameiets behov.

## **8 Elektroniske nøkler og nye «døråpnere»**

På sameiermøtet i 2017 ble forslag om elektroniske nøkler lagt frem og vedtatt først og fremst som et prøveprosjekt for Eiksveien 58. Om prosjektet ble vellykket skulle ordningen utvides til å gjelde alle blokkene. Gjennom siste 18 måneder har ordningen blitt evaluert og alle har virket godt fornøyd med den praktiske løsningen. Løsningen gir en del enklere tilgang for de som er eldre og uføre, men også mindre barn klarer å ta seg inn i blokkene lettere. Allikevel har tiltaket også en rekke andre fordeler: Systemet kan øke sikkerheten og benyttes som en systemnøkkel. Systemet er ikke dyrt. Systemet er også fleksibelt og kan bygges videre ut. Systemet gir dessuten mindre mekanisk slitasje på låsesylindere og nøkler som gjerne betyr færre tilkallinger til låsesmed, og kan begrense effekten av hærverk. Systemet gir også mulighet for en adgangskode i stedet for/ i tillegg til nøkkelbrikke men da reduseres sikkerheten.

Det er nå etablert elektroniske nøkler og døråpnere i følgende blokker: 58, 60, 66, 68, 82 og 84. Halvparten av blokkene er altså tatt. Den andre halvparten vil bli gjennomført til neste år.

## **9 Hva vi ikke fikk til i år og omprioriteringer.**

På planen sto maling av utvendige vindusrammer. Styret fikk innhentet flere tilbud og valgte det rimeligste. Dessverre klarte ikke leverandøren å gjennomføre etter inngått avtale. I stedet vil arbeidet kanskje blir utført av driften til neste år i stedet. Dette vil bli vurdert. Maling av vindusrammer er først og fremst et estetisk anliggende. Konsekvensen av at det ikke ble malt i år er derfor minimal i forhold til øvrig vedlikehold. Dette ble også etterhvert et prioriteringsspørsmål, og styret valgte å utsette malingstiltaket til fordel for bl.a. nedgravde containere.

I anledning de to nye nedgravde containerne foretok man også anleggsarbeide utenfor garasjene ved Eiksveien 64. Dette for å utvide kjørebanelen til parkeringen og garasjene. Parkeringsplassen ble dermed flyttet et par meter innover mot plenområdet. Utkjøring fra parkering og garasjene blir som følge av det tilstrekkelig romslig, og kan skje på en bedre og tryggere måte. Ved å gjennomføre tiltaket prioriterer man også HMS-arbeidet på en bedre måte.