



~~Utred. off. 513~~
TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkesuohkan

SCANNET

TROMS FYLKESKOMMUNE	
S.nr. 07/982	Dok.nr. 145
- 1 APR 2009	
Ark.kod. N02841	Eir. SAM
L.nr. 774/09	Saks. JEV

**AVTALE OM
KJØP AV HURTIGBÅTRUTER I TROMS
mellom**

TROMS FYLKESKOMMUNE

Postboks 6600
9296 Tromsø

VEOLIA TRANSPORT NORD AS

Postboks 308
9615 HAMMERFEST

Kontaktperson oppdragsgiver:

Jan Egil Vassdokken
tlf: 77 78 81 91
mobll: 911 51 318
e-post:

jan.egil.vassdokken@tromsfylke.no

Kontaktperson leverandør:

Stig Solheim
tlf: 78 40 70 97
mobll: 908 37 300
e-post: stlg.solheim@ffr.no

Operatør driver i perioden 1.1.2010 til 31.12.2019 følgende båtruter i Troms fylke:

- Tromsø-Finnsnes-Harstad (rute nr 2).
- Harstad-Bjarkøystedene-Skrolsvik-Flakstadvåg (rute nr 6).
- Harstad-Engenes-Brøstadbotn (rute nr 7).

Inneholder dokumentene bestemmelser som strider mot hverandre, skal de gjelde i følgende prioritetsrekkefølge:

1. Operatørens tilbudsbrev med tilhørende dokumentasjon og tilleggsopplysninger gitt i brev av 13. oktober 2008 slik dette fremstår etter korreksjon i brev av 27. januar 2009, og uenighetsprotokoll vedrørende fylkeskommunen rett/plikt til å korrigere drivstofforbruk.
2. Brev med avklaringer og svar på spørsmål samt referat fra anbudsbehandling i tilbudsperioden.
3. Oppdragsgivers konkurransegrunnlag datert 11.06.2008.

Operatørens godtgjørelse utgjør NOK 71 100 000 (eks mva) for perioden 1.1.2010 – 31.12.2010. Deretter reguleres godtgjørelsen i henhold til konkurransegrunnlaget datert 11.06.2008 med tilhørende avklaringer.

Sted: Tromsø Dato: 31/03/09

Sted: Tromsø Dato: 31.03.09

Terje Olsen
For Troms fylkeskommune
Terje Olsen
Fylkesordfører

Kjetil Førsvoll
For Veolia Transport Nord AS
Kjetil Førsvoll
Styreleder

(Avtalen er undertegnet i 2 eksemplarer hvorav partene beholder 1 eksemplar hver)

PROTOKOLL

Ved kontraktsinngåelsen er partene kjent med at det foreligger en uenighet knyttet til feilen Veolia Transport Nord AS har begått ved beregningen av drivstofforbruket til fartøy 1 – 4.

Feilen fremgår av Veolia Transport Nord AS' notater "Redegjørelse over beregning av drivstofforbruket pr. år" og "Redegjørelse over beregning av drivstofforbruk pr. år; fartøy 4" som vedlegges protokollen.

Troms fylkeskommune er av den oppfatning at fylkeskommunen ikke har rett/plikt til å rette feilen. Veolia Transport Nord AS er av den oppfatning at fylkeskommunen har rett/plikt til å rette feilen.

Partene er enig om at feilen som er begått ved beregningen av drivstofforbruket til fartøy 1 – 4 ikke påvirker godtgjørelsen som Troms fylkeskommune skal betale Veolia Transport Nord AS, heller ikke etter eventuell retting av feilen.

* * * * *



Veolia Transport Nord AS
Postboks 308
9615 HAMMERFEST

Vår ref.:
07/982-129
Løpenr.:
1909/09

Saksbehandler:
Åge M. Kvilstad
Tlf. dir./innvalg:
77 78 83 16

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
27.01.2009

ANBUDESKONKURRANSE LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I TROMS 2010-2019

1. Innledning

Det vises til brev fra Veolia Transport Nord AS (Veolia) datert 13.10.08 (brevet).

Det vises også til klage fra KLUGE Advokatfirma DA datert 05.11.08 på vegne av Tide Sjø AS (Tide) og senere korrespondanse i anledning klagen.

Fylkeskommunen har innhentet en ekstern vurdering fra professor Harald Valland som arbeider ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, fakultet for marin teknikk, institutt for marint maskineri.

Professor Valland er bedt om å vurdere følgende:

- Foreligger det særlige holdepunkter som gir grunn til å betvile riktigheten av beregningene og/eller omregningsfaktorer fra Veolia Transport Nord AS

2. Omregningsfaktor for Marine Gas Oil og utslipp av CO2 pr. år

I notat datert 22.01.09 (notatet) konkluderer professor Valland med at Veolia benytter feil omregningsfaktor for Marine Gas Oil (valgt drivstoff) i brevet, jf. notatets pkt. 4.1, og at riktig omregningsfaktor for denne drivstofftypen er 3,17 (+/- 1%), jf. notatets pkt. 2.1, nr. 3.

Vedlegg 1: Notat fra professor Valland datert 22.01.09

At riktig omregningsfaktor for denne drivstofftypen er 3,17, fremgår også av brev fra DNV datert 18.12.08.

Det fremgår av professor Vallands notat at 1 kg. karbon omdannes til 3,67 kg. CO2 ved forbrenning, og at det dermed er karboninnholdet i drivstoffet som er avgjørende for omregningsfaktoren.

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6600, 9298 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00084
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 864 870 732

Det er klart hvilken drivstofftype Veolia skal benytte. Karboninnholdet i denne drivstoff-typen er også klart.

På denne bakgrunn anses Veolias anvendelse av omregningsfaktor på 2,783 og 2,799 i brevet, som en åpenbar feil. Det er utvilsomt at riktig omregningsfaktor er 3,17.

Det følger av forskrift om offentlige anskaffelser § 21-1 (3), 1. punktum at oppdragsgiver skal rette åpenbare feil som oppdages, dersom det er utvilsomt hvordan feilen skal rettes. I medhold av denne bestemmelsen har fylkeskommunen rettet beregningen av CO2-utslipp pr. år som er inntatt i brevet.

Rettingen går ut på at omregningsfaktoren for valgt drivstoff er satt til 3,17, med den konsekvens at utslipp av CO2 pr. år økes.

Beregningen av utslipp av CO2 i tonn pr. år for fartøy 1 til 3 er etter rettingen:

Beregningen av utslipp av CO2 i tonn pr. år for fartøy 4 er etter rettingen:

Feilen/rettingen påvirker ikke rangeringen av tilbudene. Det vises i denne forbindelse til notat fra Miljø- og samferdselsetaten datert 14.10.08.

3. Avslutning

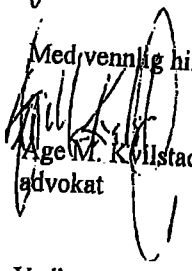
Med henvisning til det ovennevnte fastholdes kontraktstildelingen.

For så vidt gjelder øvrige anførsler i klage datert 05.11.08 og senere korrespondanse fra KLUGE Advokatfirma DA, vises det til brev til advokatfirmaet av dags dato.

Vedlegg 2: Brev fra Troms fylkeskommune til KLUGE Advokatfirma DA datert 27.01.09 med vedlegg 3

I dette brevet har fylkeskommunen satt frist for eventuell tilbakemelding til mandag 2. februar 2009, kl. 12.00. Fylkeskommunen kommer tilbake til saken etter fristens utløp.

Med vennlig hilsen


Age M. Kvillstad
advokat

Vedlegg

NOTAT

Fra: Harald Valland, Husebyhøgda 2B, 7097 Saupstad

Til: Jan Egil Vassdokken, Miljø- og samferdselsetaten, Troms fylkeskommune

Dato: 22. januar 2009

VURDERING AV MILJØEGENSKAPER

1. BAKGRUNN

Troms fylkeskommune har gjennomført en anbudskonkurranse for hurtigbåter. I konkurransegrunnlaget er det bedt om opplysninger knyttet til miljøegenskaper (utslipp av CO₂ og NOX) for de fartøyene som inngår i tilbudet. En av tilbyderne har fremsatt klage på tildeling basert på en påstand om at den andre tilbyderen oppgir feil tall i sitt miljøregnskap.

I forbindelse med dette er jeg bedt om å vurdere følgende spørsmål:

Foreligger det særlige holdepunkter som gir grunn til å betvile riktigheten av beregningene og/eller oppgitte omregningsfaktorer fra Veolia Transport Nord AS?

2. GENERELLE FORHOLD ANGÅENDE BEREGRING AV EKSOSUTSLIPP FRA DIESELMOTORER.

2.1 Karbondioksid CO₂

Konverteringsfaktoren for CO₂ er i utgangspunktet et hjelpemiddel for å kunne beregne utslippet av CO₂ basert på forbrukt drivstoffmengde. Utslippet av CO₂ finnes ved å multiplisere drivstoffmengden (kg eller tonn) med konverteringsfaktoren. Resultatet vil være utslippet av CO₂ angitt med samme måleenhet som brukt for drivstofforbruket (kg eller tonn).

Bakgrunnen for dette er følgende:

1. Alt karbon i drivstoffet omdannes til CO₂ under forbrenningen, med unntak av meget små mengder CO og uforbrente eller delvis forbrente drivstoffrester som benevnes hydrokarboner (HC) og partikkelutslipp (PM). CO utgjør den største andelen av disse, men vil oksidere videre til CO₂ utenfor motoren i løpet av få timer. For atmosfæren er det for så vidt likegyldig om denne oksideringen skjer inne i motoren eller utenfor, den er i alle fall et resultat av forbrenningen i motoren. Hydrokarbon og partikkelutslippet utgjør en svært liten masseandel av de totale utslipp, selv om motoren gir fra seg synlig røyk.
2. Vanlige drivstoffer for hurtigløpende marine dieselmotorer er petroleumsprodukter med kvalitetsbetegnelsene "Marine Gas Oil" og "Marine Diesel Oil". Oljeselskapene kan også bruke andre produktnavn, blant annet for å angi svovelinnholdet. Felles for alle disse drivstoffene i væskefase er at karboninnholdet er 86-87 % av drivstoffets masse (kg).

3. Ved forbrenning omdannes 1 kg karbon til 3,67 kg CO₂. Denne verdien avhenger ikke av forbrenningsprosessen.

86 % karboninnhold gir konverteringsfaktor: $0,86 \cdot 3,67 = 3,156$

87 % karboninnhold gir konverteringsfaktor: $0,87 \cdot 3,67 = 3,193$

På basis av disse verdiene er en rimelig middelvei $3,17 \pm 1 \%$

I konkurransegrunnlaget er det spesifisert at det skal brukes konverterings-faktor 3,2 for CO₂. Denne verdien ligger i området angitt ovenfor.

Drivstofforbruket er basis for beregning av CO₂-utslippet. Drivstofforbruket avhenger av svært mange faktorer. Fartøys utforming (design), det vil si skrogform, propulsjonssystem (propell eller vannjet), servicehastighet fartøyet er konstruert for, og så videre, har betydelig innvirkning på drivstofforbruket. Drivstofforbruket påvirkes også av fartøys aktuelle hastighet og last foruten vind, bølger og strømforhold.

Usikkerheten i drivstofforbruket er vesentlig større enn usikkerheten i konverteringsfaktoren og har større betydning for usikkerheten av beregnet CO₂-utslipp. Det forekommer meg derfor urimelig å legge stor vekt på nøyaktig verdi av konverteringsfaktoren uten at man samtidig legger tilsvarende stor vekt på nøyaktig dokumentasjon av drivstofforbruket.

2.2 Nitrogenoksider NO_x

Nitrogenoksider dannes under forbrenningen ved at en liten andel av luftens nitrogen og oksygen reagerer med hverandre. Dannelse av NO_x er i liten grad avhengig av drivstoffets sammensetning. Hovedsakelig er det temperaturnivået under forbrenningen og varigheten av forbrenningen som bestemmer mengden NO_x som dannes, men det er også en rekke andre faktorer som virker inn på resultatet.

For marine dieselmotorer gir IMO (FNs International Maritime Organization) begrensninger av NO_x-utslipp definert ved MARPOL 73/78 Annex VI. For fartøy som bygges før 2011 er maksimalt tillatt utslipp 9,8 g/kWh for motorer med turtall 2000 o/min eller mer (Tier I). For fartøy som bygges fra 2011 og før 2016 er maksimalt tillatt utslipp 7,7 g/kWh for motorer med turtall 2000 o/min eller mer (Tier II).

Nitrogenoksidutslippene avhenger i stor grad av motorens utforming og påvirkes av motorens driftstilstand (turtall og effekt). Ulike motortyper kan ha ulike utslippverdier. Imidlertid vil alle motorleverandører måtte tilfredsstille IMOs grenseverdier som dermed kan antas å representere maksimalverdien for utslipp av NO_x.

Utslppsverdien per kg drivstoff vil avhenge av motorens spesifikke drivstofforbruk [g/kWh]. Hvis det som et eksempel antas spesifikt drivstofforbruk 200 [g/kWh] blir NO_x-utslippet: $9,8 [g \text{ NO}_x / kWh] / 200 [g \text{ diesel} / kWh] \approx 0,049 [g \text{ NO}_x / g \text{ diesel}] = 0,049 [kg \text{ NO}_x / kg \text{ diesel}]$

En konverteringsfaktor for NO_x på 0,05 ligger nær opp mot IMOs utslippskrav for hurtigløpende dieselmotorer som brukes i den aktuelle fartøy.

Motorleverandørene kan på sine motortyper innføre diverse tiltak for å redusere NO_x-utslippet. I slike tilfeller er det fullt mulig at NO_x konverteringsfaktoren for en bestemt motortype kan være betydelig lavere enn 0,05, men dette må dokumenteres av leverandøren.

3. VURDERING AV DATA FRA ANBUKSDOKUMENTENE

Det fremgår av konkurransegrunnlagets pkt. 2.13 hvilke konverteringsfaktorer som skulle benyttes i tilbudene (3,2 og 0,05). Jeg har gått gjennom anbudsdokumentene og vurdert hvilke konverteringsfaktorer som faktisk har vært brukt. Tilsvarende har jeg også vurdert Tilleggsinformasjonen som ble innhentet.

3.1 Data fra anbudsdokumentene

3.1.1 Veolia Transport Nord AS

Anbudsdokumentet datert 30/09-2008 har et kapittel *Drivstoffregnskap* som angir for hvert fartøy:

- liter drivstoff per år
- tonn drivstoff per år
- tonn CO₂ per år
- tonn NO_x per år

Fartøyskjema inneholder informasjon om drivstofftype (gassolje) og totalt drivstofforbruk per år.

Tilbyder har ikke angitt eksplisitt hvilke konverteringsfaktorer som er brukt for beregning av utslippsmengdene. Fra oppgitte data kan det utledes at følgende konverteringsfaktorer har vært brukt:

0,845 kg/liter, drivstoffets massetetthet
3,20 tonn CO₂ per tonn drivstoff
0,05 tonn NO_x per tonn drivstoff

3.1.2 Tide Sjø AS

Anbudsdokumentet datert 29/09-2008 angir i et *miljøregnskap* følgende data for hvert fartøy:

- netto driftstimer
- drivstoff-forbruk liter/time
- tonn NO_x per år
- tonn CO₂ per år

Fartøyskjema inneholder informasjon om drivstofftype (diesel) og totalt drivstoff-forbruk per år. Til sammen for tre fartøy er årlig drivstoff-forbruk 1.

Tilbyder har ikke angitt eksplisitt hvilke konverteringsfaktorer som er brukt for beregning av utslippsmengdene. Fra de oppgitte data kan det utledes at følgende konverteringsfaktorer har vært benyttet:

0,840 kg/liter, drivstoffets massetetthet
 3,158 tonn CO₂ per tonn drivstoff
 0,0277 tonn NO_x per tonn drivstoff

3.2 Tilleggsinformasjon

3.2.1 Veolia Transport Nord AS

Følgende konverteringsfaktorer er angitt uten nærmere dokumentasjon:

2,783 tonn CO₂ per tonn drivstoff (Marine diesel oil)
 0,028 tonn NO_x per tonn drivstoff

3.2.2 Tide Sjø AS

Følgende konverteringsfaktorer er angitt:

3,068 tonn CO₂ per tonn drivstoff
 0,02519 tonn NO_x per tonn drivstoff

For CO₂ oppgis det en vektet gjennomsnittlig faktor ut fra tilbud om "biomasse" innblanding i diesel. Data for NO_x er basert på målinger på et fartøy med tilsvarende motorer.

3.3 Konklusjon

Utslippsmengdene av CO₂ og NO_x er beregnet basert på totalt drivstofforbruk. Anbudsdokumentene angir totalt årlig brenselforbruk for fartøyene, men de angitte verdier kan ikke etterprøves da det savnes nærmere datagrunnlag.

Konverteringsfaktorene for CO₂ som er brukt i de to anbudsdokumentene er i samsvar med data som er allment tilgjengelige. Derimot savnes det datagrunnlag for å vurdere konverteringsfaktorene som er angitt i Tilleggsinformasjon fra begge tilbydere. Tide Sjø vil benytte innblanding av bio-drivstoff. Dette kan trolig redusere konverteringsfaktoren, men reduksjonen avhenger av flere forhold som ikke er nærmere angitt i dokumentene.

Konverteringsfaktorene for NO_x tilfredsstiller IMO's utslippskrav. Det foreligger ikke tilstrekkelige informasjonen i dokumentene til å vurdere om de angitte verdier understøttes av motorleverandørens data.

4. BESVARELSE AV DET STILTE SPØRSMÅL

4.1 Veolia Transport Nord AS

Veolias beregning av utslippsmengdene slik de er utført i anbudsdokumentet datert 30/09-2008 er basert på allment anerkjente verdier for konverteringsfaktorene for CO₂ og NO_x på basis av totalt drivstofforbruk.

I Tilleggsinformasjon fra Veolia datert 13/10-2008 er det presisert at det benyttes Marine Gas Oil. Konverteringsfaktoren for CO₂ er angitt til 2,783 kg CO₂ per kg drivstoff. Denne verdien kan ikke være korrekt ettersom den ligger langt utenfor aktuelt tallområde (ca. 3,17).

I Tilleggsinformasjon fra Veolia er det også angitt konverteringsfaktor for NO_x til 0,028 kg NO_x per kg drivstoff. Grunnlaget for denne verdien er ikke dokumentert.

4.2 Tide Sjø AS

Tide Sjø's beregning av utslippsmengdene slik de er utført i anbudsdokumentet datert 29/09-2008 er basert på allment anerkjente verdier for konverteringsfaktorene for CO₂ og NO_x på basis av totalt drivstofforbruk.

I Tilleggsinformasjon fra Tide Sjø datert 13/09-2008 vises det til mulighet for å bruke 10 % bio-drivstoff som tilsetning til dieselolje fra 01.01.2012. På denne bakgrunn er det angitt en konverteringsfaktor for CO₂ på 3,068. Datagrunnlaget for denne faktoren er ikke spesifisert.

I Tilleggsinformasjon fra Tide Sjø er det også angitt konverteringsfaktor for NO_x til 0,02519 kg NO_x per kg drivstoff. Denne verdien er basert på målinger utført på et fartøy med tilsvarende motortype.

4.3 Konverteringsfaktorer for CO₂

Begge tilbydere har brukt allment anerkjente verdier for konverteringsfaktoren for CO₂ i sine anbud, men bare Veolia har brukt verdien som var spesifisert i konkurransegrunnlaget.

Derimot har begge tilbydere i sin Tilleggsinformasjon angitt konverteringsfaktorer for CO₂ som enten må være feil (Veolia Transport AS), eller som ikke er dokumentert (Tide Sjø AS). Ingen av de nye verdiene er i samsvar med konkurransegrunnlaget.

For sammenligning av utslipp burde begge tilbydere bruke samme verdi for konverteringsfaktoren (3,2).

4.4 Konverteringsfaktorer for NO_x

Verdien for konverteringsfaktoren for NO_x som angis i Tilleggsinformasjonen (0,025 – 0,028) kan være riktig, men dette er ikke dokumentert. Det fins intet grunnlag for å hevde at verdiene må være feil.

4.5 Drivstofforbruket

Beregnet drivstofforbruk per år er en avgjørende faktor ved beregning av utslippsverdier. Beregning av drivstofforbruket vil alltid baseres på en rekke forutsetninger som delvis bestemmes av det enkelte fartøys egenskaper. Det foreligger ingen nærmere detaljer om beregningen av drivstofforbruket verken i anbudsdokumentene eller i Tilleggsinformasjonen.

Fartøyskjema angir likevel noen data som tyder på at Veolia Transport AS sine fartøy har behov for lavere motoreffekt sammenlignet med Tide Sjø AS sine fartøy. Lavere motoreffekt vil også gi lavere drivstofforbruk.

Fra fartøyskjema kan følgende informasjon om installert motoreffekt finnes for fartøyene som skal betjene ruten Tromsø-Finnsnes-Harstad:

Veolia Transport AS

Tre identiske fartøy, hver med motorinstallasjon: $2 \times 1080 \text{ [kW]} = 2160 \text{ kW}$

Tide Sjø AS

To identiske fartøy, hver med motorinstallasjon: $4 \times 809 \text{ [kW]} = 3236 \text{ kW}$

Btt fartøy: $2 \times 1440 \text{ [kW]} = 2880 \text{ kW}$

To av Tide Sjø sine fartøy har ca. 50 % større installert motoreffekt enn Veolia sine fartøy. Det tredje av Tide sine fartøy har ca. 33 % større installert motoreffekt.

Til sammenligning har Tide Sjø oppgitt ca 37 % større årlig drivstofforbruk () enn Veolia ().

Spesifikasjonene av installert motoreffekt kan tyde på at Veollas fartøy har mindre fremdriftsmotstand og/eller mer effektivt propulsjonssystem sammenlignet med Tide Sjø sine fartøy. Dette er kun en indikasjon, men det er liten grunn til å tro at Tide installerer større motoreffekt i sine fartøy, med de ekstra kostnader dette medfører, enn hva som trengs i forhold til normal drift. Det er heller ikke rimelig å anta at Veolia installerer for liten motoreffekt i forhold til effektbehovet for opprettholde rutetabellen.

Det savnes grunnlag for å vurdere om forskjellen mellom fartøyenes installerte motoreffekt er urimelig stor. På generelt grunnlag kan det likevel pekes på følgende forhold som kan forklare hele eller deler av forskjellen:

- Økt designhastighet fører til økt effektbehov. Basert på elementær teori øker effekten med tredje potens av hastigheten. Ved økning fra 33 knop til 35 knop designhastighet vil effektbehovet øke med en faktor $(35/33)^3 \approx 1,19$ det vil si 19 % effektøkning.
- Forskjellige skrogformer kan gi betydelig forskjell i effektbehovet.
- Ved så pass lave hastigheter (ca 33 knop) vil fremdrift med vannjet ha større effektbehov enn framdrift med propell.

Nærmere vurdering av disse forhold bør, hvis det ansees nødvendig, utføres av fagfolk med kompetanse innen skipshydrodynamikk.

Min konklusjon er at de foreliggende informasjonen (Anbudsdokumenter og Tilleggsinformasjon) gir ingen holdepunkter for å hevde at tilbydernes data for drivstofforbruket må være feil.

Det foreligger ingen særlige holdepunkter som gir grunn til å betvile riktigheten av beregningene av drivstofforbruket fra Veolia Transport Nord AS.

22/1-2009

Randolf Jørgensen



Troms fylkeskommune
Samferdselsetaten
Postboks 6600
9296 Tromsø

Hammerfest, 30. september 2008

Tilbud på persontransport med hurtigbåt i rute i Troms 2010-2019

Vi viser til Deres *Konkurransesgrunnlag Persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 1.1.2010-31.12.2019*, av 11. juni d.å., med Invitasjon til å gi tilbud på drift av hurtigbåtruter i Troms, fordelt på tre pakker.

Tilbudet

Veolia Transport Nord AS har gleden av å levere tilbud på pakke 1 (rute nr. 2), pakke 2 (rute nr. 6 og nr. 7), samt pakke 1 og 2 samlet. Vårt tilbud består av følgende dokumenter:

- Tilbudsbrev og tilbudsskjema
 - Dette tilbudsbrevet og
 - Tilbudsskjema, signert av bemyndiget person hos tilbyder: Kjetil Førsvoll, styreleder i Veolia Transport Nord AS
- Vedlegg i henhold til Tilbudsskjema
 - Årsberetning og regnskap for de to siste år
 - Firmaregistrering
 - Attester for betalt skatt og mva.





- HMS-erklæring
- Fartøyskjema
 - Renholdsprogram
 - Vedlikeholdssystem
- Garantitilsagn fra bank på løyve og kontraktsforpliktelser
- Beskrivelse av utførelsen
- Vedlegg
 - Politattest
 - Relevant erfaring med attester
 - Dokumentasjon av kvalitetssikringssystemet
 - Generalarrangement for fartøy
 - Utdrag av tilbud fra Umoe Mandal AS
 - Kopi av ISO 9001:2000 sertifikat
 - Sustainable Development 2007
 - Leveringstidspunkt Umoe Mandal AS
 - Veolia Transport 2006 "Mobility for life"

Tilbyders kontaktperson

Kontaktperson hos tilbyder er Rolf Michael Odland (tlf. 51 56 41 07 / 90 69 73 85) og i dennes fravær Mathias Højsgaard (tlf. 51 56 41 93 / 93 65 22 44).

Vedståelsesfrist

Veolia Transport Nord AS bekrefter at tilbudet vedstås i henhold til Oppdragsgivers krav, det vil si i seks måneder fra tilbudsfristens utløp.

Utdrag av tilbudet

Vi presenterer her et utdrag av tilbudet. Detaljerte beskrivelser finnes under respektive punkt i dette tilbudet.

Fartøyene

Vi tilbyr fire nybygg; fire miljøvennlige hurtigbåter med Innbydende Interlør. Fartøyenes skrogform blir optimalisert slik at motstanden gjennom vannet blir så lav som mulig. Dette fører til at forbruk og utslipp blir meget lavt i forhold til skip som er bygget bare for noen år siden.





Vi har godt etablerte HMS systemer ved alle enheter. HMS rutinene omhandler alt fra verneombud og dets rolle til avfallshåndtering og risikoanalyse. HMS systemet er bygget opp i samsvar med Internkontrollforskriften.

Innkjøpssjef med miljøfokus

Veolia Transport legger til grunn en miljøvennlig innkjøpspolitikk. Konsernet har en innkjøpssjef som har et overordnet ansvar for alle innkjøp. Dette betyr en tettere og mer kontrollert oppfølging av miljøaspektet ved våre innkjøp.

Miljø er et av kvalitetsmålene i vårt kvalitetsstyringssystem. I forbindelse med vår beslutning om å starte prosjekt for sertifisering i henhold til ISO 14001:2004 *Miljøstyringssystem*, vil vår innkjøpspolitikk bli revurdert i tråd med ISO 14001 kravene, slik at våre mål vil bli nedfelt i miljøstyringssystemet.

Gå for Grønt

I Veolia Transport Norge opereres det med en intern konkurranse mellom de ulike driftsenhetene som på månedlig basis rapporterer ulike parametere under hovedparameterne Helse, Miljø og Skader. Dette setter særlig fokus på sykefravær, drivstofforbruk og forutseende kjøring/navlgering.

EMS - Environmental Management System

Veolia Transport konsernet har fokus på bærekraftig utvikling, og konsernets øverste ledelse ved hovedkontoret i Paris har i den forbindelse satt som målsetting at alle datterselskap enten skal implementere ISO 14001 eller et system for miljøstyring (EMS) som er basert på ISO 14001 og tilpasset virksomhetens størrelse og aktivitet.

Veolia Transport er det eneste kollektivtraffikkselskap som har vedtatt en forpliktende plan for måling av og kontroll av vår påvirkning av miljø og helse. For nærmere redegjørelse viser vi til vedlagte brosjyre "Sustainable Development 2007".

Veolia Transport Norge er representert i konsernets arbeidsgruppe for bærekraftig utvikling. Denne gruppen møtes to ganger i året for å rapportere progresjon i henhold til den vedtatte plan, samt å gå gjennom resultatene fra eksterne revisjoner.

Veolia Transport Nord AS

Post address: P.O. Box 308, N 9615 Hammerfest, Norway

Visiting address: Hamnegata 3, Hammerfest

Phone +47 78 40 70 00 Fax +47 78 40 70 74

Reg. No. at Norwegian Companies Registration Office: NO 974 208 849 MVA

post@ffr.no www.veolia-transport.no





De tre fartøyene som skal gå i rute 2 er basert på et nytt konsept med meget miljøvennlige hurtigbåter i karbonfiber. Fartøyene oppfyller fullt ut Oppdragsgivers funksjonelle krav og grønne profil. Verftet har lagt ned betydelige ressurser i å utvikle et lett fartøy med lav skroghetstand. Fartøyet representerer derfor en ny og fremtidsrettet hurtigbåtteknologi som overstiger de flestes forventninger til lave utslipp og lavt drivstofforbruk.

Disse tre fartøyene har en kapasitet på 250 passasjerer hver, og fartøyet som skal gå i rute 6 og 7 har en kapasitet på 126 passasjerer. Salongene er godt tilpasset, med brede passasjer og særskilte plasser beregnet for rullestoler. Det er god oversikt og kontrastmerking i henhold til standard for universell utforming.

Drivstoffregnskap

I henhold til konkurransegrunnlagets punkt 2.13 oppgir vi her drivstofforbruk og utslipp for samtlige nybygg:

Pakke 1: Rute nr. 2: Harstad-Finnsnes-Tromsø

	Liter drivstoff pr. år	Tonn drivstoff pr. år	Tonn CO ₂ pr. år	Tonn NO _x pr. år
Fartøy 1				
Fartøy 2				
Fartøy 3				

Pakke 2: Rute nr. 6 og 7: Harstadområdet

	Liter drivstoff pr. år	Tonn drivstoff pr. år	Tonn CO ₂ pr. år	Tonn NO _x pr. år
Fartøy 4				

Miljøtiltak

Konsernledelsen i Veolia Transport Norge har vedtatt å starte sertifisering i henhold til ISO 14001:2004 *Miljøstyringssystem* Innen utgangen av 2008. Veolia Transport Norge med datterselskaper har per i dag inkludert miljø i sin kvalitetspolitikk;

"Veolia skal arbeide for en bærekraftig utvikling, ved å kontinuerlig redusere utslippene til luft, jord og vann. Veolias virksomhet skal ikke medføre større utslipp til luft, jord og vann enn det som er tillatt av myndighetene".



Returordning/Miljøhåndteringsordning

Våre HMS prosedyrer er likt bygd opp, men varierer i innhold på bakgrunn av lokale avtaler og lokale forhold. Nedenfor er et eksempel fra HMS prosedyrene for avfallshåndtering:

Sortering og levering av avfall

- Rutiner for avfallshåndtering skal bidra til å redusere avfallsmengde, forurensing, brannfare og skader på personer og utstyr. Vi sorterer avfallet og har leveringsavtaler med godkjente mottakere. Brannfarlig avfall legges i brannsikre beholdere med selvlukkende lokk.

Spesialavfall

- Spesialavfall lagres forsvarlig og avrenning eller avdamping unngås. Spesialavfall er merket slik at det kan identifiseres. Vi leverer spesialavfall til mottak for dette. Deklarasjonsskjema fylles ut ved levering.

Papp og papir

- Papp, annet papir og makulaturpapir leveres i sekker til renovasjonsselskapet.

Erfaring og kompetanse

Til sammen operer Veolia Transport Nord (VTN) 17 ferger og 11 hurtigbåter. Vi rår over en solid maritim kompetanse, og kan trekke på erfaring med maritim drift helt tilbake til 1867. VTN er i dag blant Norges fem største ferje- og hurtigbåtrederier.

Forberedelse til drift

Vi har lang erfaring med å kontrahere fartøy og å følge opp verftet i byggeperioden. VTN har tidligere vært ansvarlig for oppstart og drift av passasjerfartøy både i inn- og utland, og har dermed meget god innsikt i hva som kreves for å starte opp en ny operasjon.

Levering av nybygg

Dersom vi blir tildelt kontrakten for pakke 1, vil vi kontrahere tre nye miljøvennlige fartøy, og vil gjøre alt vi kan for å få levert fartøyene så raskt som mulig. Imidlertid kan ingen av de verftene vi har kontaktet bygge tre nye fartøy på mindre enn 14 måneder. Da vedståelsesfristen er satt til 1. april 2009, betyr det at en beslutning om kontrakts-





tildeling kan komme så sent som ca. 9 måneder før oppstart. Basert på verftenes tilbagemelding betyr dette at vi ikke kan garantere at samtlige fartøy til pakke 1 er ferdigstilt til oppstartsdato 1. januar 2010, dersom kontrakt blir tildelt på et sent tidspunkt i vedståelsesperioden.

Vedlagt følger utdrag (punkt 2.5) av tilbud fra Umoe Mandal AS datert 25. september d.å. som dokumentasjon på at det avhengig av tidspunkt for endelig kontraktstildeling kan bli aktuelt å benytte andre fartøy enn forutsatt i tilbudet i en periode ikke lenger enn 18 måneder, i samsvar med Konkurranses grunnlaget pkt. 2.14.

For pakke 2 kan vi garantere at vi ved oppstart vil benytte nybygg.

Forbehold

Vårt Tilbud er gitt med følgende forbehold:

Forbehold vedrørende identisk ruteopplegg:

Vi viser til punkt 12.4 i konkurranses grunnlaget, som slår fast at Oppdragsgiver står fritt til å inngå kontrakter med andre enn utøveren, også der slike kontrakter har trafikkmessige berøringspunkter med den kontraktsfestede trafikken. Vårt tilbud er imidlertid basert på at Oppdragsgiver i kontraktsperioden ikke oppretter et ruteopplegg som er identisk med det som Oppdragsgiver etterspør i herværende konkurranses grunnlag.

Veolia Transport

Veolia Transport Nord AS

Veolia Transport Nord AS er sammenslutningen av de fire selskapene Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap, Helgelandske, Nordtrafikk Buss og Nordtrafikk Maritim.

Helgelandske AS startet båtdrift i 1867, og begynte rutebil drift i 1938. Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap AS ble etablert som rederi i 1916, og fra 1937 har selskapet også vært operatør av rutebuss. Nordtrafikk startet rutebil drift i 1936, og ferjedrift i 1948. Det sammenslåtte selskapet viderefører denne lange tradisjonen og den samlede kompetanse på rutedrift, både for ferje, hurtigbåt og buss.





Veolia Transport Norge AS

Vi har drevet virksomhet i Norge siden 1867, og i 2008 omfatter vår virksomhet i Norge ca. 1.850 ansatte som opererer 620 busser, 28 fartøy og 9 trikker. Vårt hovedkontor er lokalisert i Stavanger, og våre datterselskap er lokalisert slik:

- Veolia Transport Sør AS i Stavanger, med avdelingskontor i Sandnes, Egersund, Tau, Trysil, Lillehammer og Bærum.
- Veolia Transport Nord AS i Hammerfest, med avdelingskontor i Alta, Honningsvåg, Lakselv, Vadsø, Kirkenes, Sandnessjøen, Sortland, Harstad, Vesterålen og Lofoten.
- Veolia Transport Bane AS i Trondheim, med avdelingskontor i Narvik.

Veolia Transport SA

Veolia Transport SA er et transportkonsern med virksomhet i 27 land på fire kontinent og hovedkontor i Paris. Selskapet har drevet med transport siden 1853. I dag jobber om lag 82.000 ansatte i konsernet, som opererer til sammen ca. 37.800 busser, tog og fartøy. Totalt befordret våre ansatte over 2,7 milliarder kunder på våre transportmidler i 2006. Veolia Transport har over 5.000 kontrakter med offentlige kunder (stat, delstat, region, fylkeskommune, kommune, etc). Veolia Transport har en aksjekapital på 195 millioner euro (ca. 1,5 milliarder kroner).

Vår visjon

Vår visjon er å "være en foretrukket langsiktig partner som bidrar til å øke mobiliteten gjennom å yte en service utover det forventede".

Ved å bygge på vår kompetanse og i forståelse med vårt ansvar, ønsker vi å gjøre kollektivtransport til et av nøkkelementene i en bærekraftig utvikling. Innbyggerne ønsker transportmåter som respekterer både det lokale og globale miljøet, samtidig som sikkerheten og kvaliteten på tjenesten er høy. De forventer at lokale myndigheter sørger for at det finnes profesjonelle, pålitelige og erfarne operatører som dekker deres transportbehov. Samtidig er det viktig for myndighetene å få mest mulig igjen for pengene.



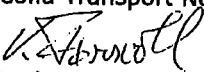
Veolia Transport Nord AS
Post address: P.O. Box 308, N 9615 Hammerfest, Norway
Visiting address: Hamnegata 3, Hammerfest
Phone +47 78 40 70 00 Fax +47 78 40 70 74
Reg. No. at Norwegian Companies Registration Office: NO 974 208 849 MVA
post@ftr.no www.veolia-transport.no



Veolia har som målsetting å ivareta både Innbyggernes krav til kvalitet og myndighetenes krav til effektivitet.

Vi står til disposisjon for ytterligere informasjon.

Med vennlig hilsen
Veolia Transport Nord AS


Kjetil Førsvoll
Styreleder

PERSONTRAFIKK MED BÅT I RUTE I TROMS FYLKE FRA 2010

1. Tilbud fra leverandør				
Navn	Adresse	Tlf.	Fax	Org. nr.
Veolia Transport Nord AS	Havnegata 3, PB 308, 9615 Hammerfest	78407000	78407074	874 208 849
Daglig leder	Styreleder	e-postadresse til kontaktperson		
Stig Solheim	Kjetil Førsvoll	rolf-michael.odland@veolia-transport.no		

2. Tilbudet gjelder følgende rutepakker, angitt i NOK per år fra 2010:

Rute/ruteområde:	3. Godtgjørelse pr 1.1.2010	Beregnet utslipp CO2 tonn	Beregnet utslipp NOX tonn
Rutepakke 1: Rute 2: Harstad-Finnsnes-Tromsø	56.100.000,-		
Rutepakke 2: Rute 6: Harstad-Bjørkøy-Senja Rute 7: Harstad-Engens-Brøstadbotn	15.700.000,-		
Rutepakke 3: Rute 5: Sommarøy-Tussey-Sandnesshamn			

4. Kombinasjoner av ruter/ruteområder (hvis prisen for kombinasjonen avviker fra summen av delområdene)

Rutepakke nr:	Sett kryss:	A	B	C	D	E (annen kombinasjon)
Rutepakke 1: Tromsø-Finnsnes-Harstad		X		X	X	
Rutepakke 2: Sør-Troms		X	X		X	
Rutepakke 3: Sommarøy-Tussey-Sandnesshamn		X	X	X		
Samlet godtgjørelse for kombinasjoner (1000 kr)					71.100,-	

5. Vedlagt dette tilbudet følger:

Årsberetning og regnskap for de to siste år	☒ Vedlegg 1
Firmareregistrering	☒ Vedlegg 2
Skatteattester	☒ Vedlegg 3
HMS-erklæring	☒ Vedlegg 4
Fartøyskjema	☒ Vedlegg 5
Garantitilsagn fra bank eller tilsvarende	☒ Vedlegg 6

6. Tilbyder er inneforstått med at det innføres incitamentsordninger

knyttet til kvalitet og inntekt jfr. pkt. jfr. 7.2.3 og 7.2.4 i konkurransegrunnlaget.

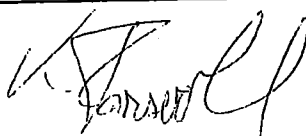
☒ Ja

7. Det skal anvendes underentreprenør jfr. 7.1.7 i følgende omfang:

Det vil ikke bli benyttet underentreprenør.

8. Sted, dato og forpliktende underskrift

Hammerfest
30.9.2008



SPESIFIKASJON AV FARTØYMATERIELL

Side 1 av 1

Rute / ruteområde		Leverandør	
RUTEPAKKE 1. TROMSØ- HARSTAD		VEOLIA TRANSPORT NORD AS	
/ rute reserve			
Skipets navn	"VTN 1"	Kommer senere	
Byggeår	2009		
Verft/byggefirmen	UMOE MANDAL AS		
Klasse	HSC- CODE 2000		
Lengde LOA m.	35		
Bredde på spunt m.	10,5		
Tonnasje: Brutto tonn	299	Blir beregnet eksakt siden	
Skrogmateriale	CARBON		
Skrogtype (citskrogs, kalamarm osv.)	KATAMARAN		
Hovedmaskin type	MTU		
Hovedmaskin kW	2 X 1080		
Hovedmaskin brensel type	GASSOLJ:		
Brenselforbruk i året (tonn)			
Skipets toppfart (knop)	35		
Skipets servicefart (knop)	33		
Storrelse motorer m2, m3			
Lastekapasitet m3, tonn			
Pasasjerantall iht. sertifikat	250		
Prospekt for fartøyet følger vedlagt	GA- PLAN		
Bemannig:			
På dekk (inkl. forer) - pr. skiff	4		
Maskinbemannig - pr. skiff	1		
Antall skiff	1,66		
Forsikringer			
Fartøy, bemanning: Selskap, beløp	Ojensidige.		
Ansvar: Selskap, beløp	Gard: 2 milliard USD		
Antatt utskiftning av skipet (årstall)			
Renhold	Beskrivelse av renholds- program følger (J/N)	J	
Periodisk kontroll og vedlikehold	Beskrivelse av vedlike- holdssystem følger (J/N)	J	

SPESIFIKASJON AV FARTØYMATERIELL

Rute / ruteområde		Leverandør	
RUTEPAKKE 1, TROMSØ- HARSTAD		VEOLIA TRANSPORT NORD AS	
I rute reserve			
Skipets navn		"VTN 2"	Kommer senere
Byggeår		2009	
Verft/byggefirma		UMOE MANDAL AS	
Klasse		HSC- CODE 2000	
Lengde LOA m		35	
Bredde på spant m		10.5	
Tonnasje: Brutto tonn		299	Blir beregnet eksakt siden
Skrogmateriale		CARBON	
Skrogtype (elliskrogs, katamaran osv.)		KATAMARAN	
Hovedmaskin type		MTU	
Hovedmaskin kW		2 X 1080	
Hovedmaskin brensel type		GLASSOLJE	
Brenselforbruk i året (tonn)			
Skipets toppfart (knop)		35	
Skipets servicefart (knop)		33	
Størrelse lasterom m2, m3			
Lastekapasitet m3, tonn			
Passasjerantall iht. sertifikat		250	
Prospekt for fartøyet følger vedlagt		GA- PLAN	
Bemannning:			
På dekk (inkl. fører) - pr. skift		4	
Maskinbemannning - pr. skift		1	
Antall skift		1.66	
Forsikringer			
Fartøy, bemanning: Selskap, beløp		Gjensidige	
Ansvar: Selskap, beløp		Cover: 2 milliard USD	
Antatt utskifting av skipet (årstall)			
Renhold	Beskrivelse av renholdsprogram følger (J/N)		J
Periodisk kontroll og vedlikehold	Beskrivelse av vedlikeholdssystem følger (J/N)		J

SPESIFIKASJON AV FARTØYMATERIELL

Side 1 av 1

Rute / ruteområde		Leverandør	
RUTEPAKKE 1, TROMSØ-HARSTAD		VEOLIA TRANSPORT NORD AS	
Rute reserve			
Skipets navn Byggeår Verft/Byggefirma Klasse Lengde LOA m. Bredde på spnn m. Tonnasje: Brutto tonn Skrogmaterielle Skrogtype (ettiskrogs, katamaran osv.) Hovedmaskin type Hovedmaskin kW Hovedmaskin brensel type Brenselforbruk i året (tonn) Skipets toppfart (knop) Skipets servicefart (knop) Storrelse lasterom m2, m3 Lastekapasitet m3, tonn Passasjerantall iht. sertifikat Bemanning: På dekk (inkl. forer) - pr. skift Manskubemanning - pr. skift Antall skift Forsikringer Fartøy, bemanning: Selskap, beløp Ansvar: Selskap, beløp		"VTN 3" 2009 UMOE MANDAL AS HSC- CODE 2000 35 10.5 299 CARBON KATAMARAN MTU 2 X 1080 GASSOLJE 35 33 250 GA-PLAN 4 1 1.66 Gjensidige. Clard: 2 million USD	
Antall utskiftning av skipet (årstall)			
Renhold Periodisk kontroll og vedlikehold	Beskrivelse av renholdsprogram følger (J/N) Beskrivelse av vedlikeholdssystem følger (J/N)	J J	

SPESIFIKASJON AV FARTØYMATERIELL

Rute / ruteområde		Leverandør	
RUTEPAKKE 2		VEOLIA TRANSPORT NORD AS	

		/ rute reserve	
Skipets navn Byggeår Verft/byggefirma Klasse Lengde LOA m. Bredde på spant m. Tommasje: Brutto tonn Skrogmateriale Skrogtype (ettskrogs, katamaran osv.) Hovedmaskin type Hovedmaskin kW Hovedmaskin brensel type Brenselforbruk i året (tonn) Skipets toppfart (knop) Skipets servicefart (knop) Storrelse lasterom m2, m3 Lastekapasitet m3, tonn Passasjerantall iht. sertifikat Prospekt for fartøyet følger vedlagt Bemannings: På dækk (inkl. forer) - pr. skift Maskinbemannings - pr. skift Antall skift Forsikringer Fartøy, bemanning: Selskap, beløp Ansvar: Selskap, beløp		"VTN 4" 2009 OMA BÅTBYGGERI AS SKIPSKONTROLLEN 23,96 9 CA 180 ALUMINIUM KATAMARAN MTU 2 X 749 GASOLJEL 30,2 28 CA 13 m2, 28,8 m3 CA 28,8 m3, 5 tonn 126 GA-PLAN 2 1 2 Gjensidige. Gnd: 2 milliard USD	
Antall utskiftning av skipet (Årstall)			
Renhold	Beskrivelse av renholds-program følger (J/N)	J	
Periodisk kontroll og vedlikehold	Beskrivelse av vedlikeholdssystem følger (J/N)	J	

Troms fylkeskommune
Samferdselsetaten
Postboks 6600
9296 TROMSØ

Stavanger, 18. september 2008

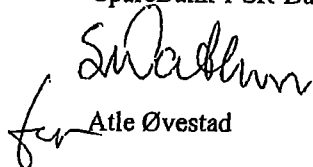
VILLIGHETSERKLÆRING VEOLIA TRANSPORT NORD AS

Vi viser til anbudsfase for hurtigbåttjenester i Troms fylke, Persontransport med hurtigbåt i rute i Lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 01.01.2010 – 31.12.2019.

Vi bekrefter med dette at SpareBank 1 SR-Bank, på nærmere forespørsel, er villige til for regning av Veolia Transport Nord AS å stille bankgaranti for 15% av tilbudssummen (godtgjørelse pr. år), beløpsbegrenset til NOK 14.000.000,-. Banken har ikke noe ansvar før garantien er utstedt.

Villighetserklæringen er gyldig i vedståelsesperioden.

Med vennlig hilsen
SpareBank 1 SR-Bank


Atle Øvestad


Liv Jorunn Skåland

Troms fylkeskommune
Samferdselsetaten
Postboks 6600
9296 TROMSØ

Stavanger 24. september 2008

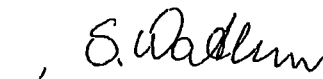
VILLIGHETSERKLÆRING VEOLIA TRANSPORT NORD AS

Vi viser til anbudsfase for hurtigbåttjenester i Troms fylke, Persontransport med hurtigbåt i rute i Lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 01.01.2020 – 31.12.2019.

Vi bekrefter med dette at SpareBank 1 SR-Bank, på nærmere forspørsel, er villige til for regning av Veolia Transport Nord AS å stille løyvegaranti for totalt 4 løyver, beløpsbegrenset til NOK 201.000,-. Banken har ikke noe ansvar før garantien er utstedt.

Villighetserklæringen er gyldig i vedståelsesperioden.

Med vennlig hilsen
SpareBank 1 SR-Bank


for Atle Øvestad


Liv Jorunn Skåland

Beskrivelse av utførelsen av oppdraget

Veolia Transport Nord AS har lang erfaring fra rederidrift i Norge gjennom tidligere Finnmark Fylkesrederi AS og Helgelandske AS. Vi besitter stor kompetanse innenfor kollektivtransport til sjøs i lignende farvann som for Rutepakke 1 og 2.

Primært håper vi at flest mulig av dagens ansatte vil følge med over til oss, dersom vi skulle bli tildelt kontrakten. Vi ønsker at arbeidskraften hentes lokalt, så vil vi etter behov bistå fra vårt hovedkontor i Hammerfest. Dette for å sikre oss enda bedre lokalkunnskaper enn det vi allerede har for området.

For Rutepakke 1 tilbyr vi tre nye fartøyer med kapasitet til 250 passasjerer, levert av Umoe Mandal AS, med leveringstider som beskrevet i tilbudsbrevet. For Rutepakke 2 tilbyr vi nybygg med kapasitet til 126 passasjerer, som leveres fra Oma Baatbyggeri AS i 2009, det vil si i god tid før oppstart. Vi viser til vedlagte generalarrangement for fartøyene for nærmere detaljer.

Nedenfor gir vi en beskrivelse av hvordan vi planlegger den daglige driften av oppdraget dersom vi skulle bli tildelt kontrakten.

Trafikk/driftsledelse

Ved hovedadministrasjonen i Hammerfest vil den daglige driften bli ivaretatt av rederisjef, maritim leder, teknisk inspektør og konsulent, jf. redegjørelse nedenfor. Disse vil bistå skipene i den grad det blir nødvendig, samt holde kontakt med oppdragsgiver.

Skipene blir egne avdelinger med avdelingsledere. Den daglige driften blir ivaretatt av vakthavende skipsfører. Skulle denne trenge bistand henvender denne seg i første omgang til administrerende skipsfører som fungerer som avdelingsleder, denne avgjør saken eller henvender seg

videre til hovedadministrasjonen/Oppdragsgiver. Skipsførere rapporterer til tekniske inspektører og maritim leder.

De forskjellige avdelingene holder hovedadministrasjonen løpende orientert om driften. Hovedadministrasjonen blir i Hammerfest på hovedkontoret til Veolia Transport Nord AS. Hvert skip vil bli en underavdeling med en administrerende skipsfører som avdelingsleder.

I utgangspunktet vil vi ikke benytte underoperatører. Skulle dette allikevel bli nødvendig vil det skje i samråd med Oppdragsgiver.

Drifts- og rutetilbudet

Vi vil følge utviklingen i reisebehov og trafikkmønster nøye, og holde Oppdragsgiver orientert, samt foreslå eventuelle tilpasninger.

Rute-, takst og billettinformasjon

Vi vil sørge for rutedata på fastsatt format, distribusjon av rute-, takst og billettinformasjon i båtene.

Hittegodsservice

Hvert skip vil ha en kiosk som fungerer som eget hittegodskontor. For å bistå kunden på best mulig måte vil skipene kommunisere med hverandre og Oppdragsgiver når en forespørsel krever dette.

Vi vil også ha mannskapsboliger på land, både i Tromsø og Harstad, ved spesielle forespørsler vil vi bistå kundene etter behov innenfor åpningstiden gitt av Oppdragsgiver.



Rederiorganisasjonen

Rederisjef:

Rederisjefen har ansvaret for administrasjon av rederiorganisasjonen og fartøy og rapporterer til daglig leder.

Maritim Leder:

Maritim Leder rapporterer til rederisjefen, er hans stedfortreder og er hovedansvarlig for følgende:

- Det maritime personalet, med turnusplanlegging, rapportering til myndigheter, avlønning, opplæring m.v.
- Ruteplanlegging, gjennomføring av ruteendringer og informasjon til kunder og ruteopplysningssentralene og internett.
- Fakturakontroll.
- Utarbeldelse av budsjett samt kontroll av regnskap.
- Assisterer driftsinspektørene ved månedsavslutning.
- Undertransportører – driftsoppfølging.

Konsulent:

Konsulent rapporterer til Maritim Leder og assisterer denne i mannskapssaker og er arkivansvarlig for avdelingen.

Teknisk inspektør:

Teknisk Inspektør rapporter til rederisjefen og er ansvarlig for:

- Fartøyenes operasjon; dvs. gjennomføring av ruteprogrammet.
- Oppfølging av KS-systemet om bord i det enkelte fartøy
- Teknisk oppfølging av fartøyene gjennom STAR vedlikeholdssystemet og ved Inspeksjoner.
- Planlegger og gjennomfører fartøyenes verkstedopphold
- Rapporterer til myndigheter.
- Kontrollerer skipsregnskap og Inntektsoppgjør før oversendelse til økonomi.
- Fakturakontroll
- Budsjettering og regnskapskontroll

I de tilfeller hvor avdelingen har ekstrabelastning enten det er prosjekt, nybygg/ombygging, Inspeksjoner eller andre oppgaver som skal løses, forsterkes avdelingen ved at vi tar inn personell fra flåten - kapteiner /maskinsjefer – som er trent i denne type arbeid.

Kvalitetssikringssjef:

KS sjefen rapporterer til daglig leder men har i sitt daglige arbeid kontakt og samarbeid med rederiledelsen og skipsførerne. KS sjefen har ansvar for overvåkning av driften av hvert skip vedrørende sikker drift og hindring av forurensning og sikrer at nødvendig ressurser og landbasert støtte er tilgjengelig – jf. IMO Res A74 (18) del 4. KS sjefen har de nødvendige fullmakter fra daglig leder for å kunne gjennomføre de oppgaver han er pålagt.

Relevant erfaring med attester

Oversikt over de 3-5 mest relevante oppdrag utført eller under utførelse i løpet av de siste 5 år.

	Oppdrag 1	Oppdrag 2	Oppdrag 3	Oppdrag 4	Oppdrag 5
Oppdragets navn	Riksvei-samband RV 882	Ferge og hurtigbåt drift for fylke	Ambulanse-anbud	Persontransport med hurtigbåt	Riksvei-ferjedrift
Sted for utførelse	Hasvik - Øksfjord	Finnmark	Hammerfest og Måsøy distrikt	Hammerfest - Alta - Hammerfest	Helgeland
Oppdragsgiver	Statens vegvesen Region Nord	Finnmark fylkeskommune	Helse Finnmark	Linde (Statoil)	Statens vegvesen
Adresse	Nordstrand-veien 41 8002 Bodø	9800 Vadsø	Sykehusveien 35 9613 Hammerfest	Hammerfest	Nordstrand-veien 41 8002 Bodø
Ev. referanseperson hos oppdragsgiver	Tormod Kristensen	Tom Mlkaisen	Jan Erik Bjerkan		Tormod Kristensen
Utført i perioden (fra - til) AÅMM	Frem til 31/12 2005	Frem til i dag	07.1997 - i dag	2002 - 08.2007	Frem til idag
Oppdragets totale verdi	Siste år 23 Mill.kr	Siste år 105 Mill.kr	Siste år 2,5 Mill.kr	Siste år 8 Mill.kr	Siste år 69,8 Mill. kr
Totalt antall årsverk	14 årsverk	100 årsverk	Inngår i oppdrag 2	Inngår i oppdrag 2	112 årsverk
Egne arbeidstakere	14 årsverk	96 årsverk	årsverk	årsverk	112 årsverk
Underleverandør	0 årsverk	4 årsverk	årsverk	årsverk	0 årsverk
Antall skader/fraværsgagn	Se oppsett nedenfor	Se oppsett nedenfor	Se oppsett nedenfor	Se oppsett nedenfor	Se oppsett nedenfor
Egne arbeidstakere					
Underleverandør					
Kort beskrivelse av oppdraget: (Stikkord: Formelle kvalifikasjonskrav (autorisasjon), spesielle forhold, tekniske utfordringer mm.)	Drift av en ferge i sambandet Hasvik-Øksfjord.	I dag består driften av 3 fergesamband, 1 godsfartøy, og 6 hurtigbåter.	Utfører ambulanse-tjeneste med rutegående hurtigbåter i 2 distrikter. Skipene har beredskap.	Persontransport med hurtigbåt mellom Hammerfest og Alta lufthavn i forbindelse med Snøhvit-prosjektet.	Ordinær ferjedrift

Sykefravær drift sjø i:

2003	2004	2005	2006	2007
8,76%	5,76%	5,23%	3,43%	3,94%



Statens vegvesen

Veolia Transport Nord AS
Postboks 308
9615 HAMMERFEST

Behandlende enhet:
Region nord

Saksbehandler/innvalgsnr:
Monica Kolberg - 75552899

Vår referanse:
2008/002068-004

Deres referanse:

Vår dato:
13.08.2008

ATTEST

Det bekreftes at Statens vegvesen Region nord har inngått avtaler med Veolia Transport Nord AS gjeldende for fylkesvegfergedriften og riksvegfergedriften for tilskuddsåret 2008.

Veolia Transport Nord AS utfører tjenestene tilfredsstillende i henhold til de inngåtte avtaler.

Statens vegvesen Region nord
Med hilsen


for Torbjørn Naimak
Regionvegsjef

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Dreyfushammarn 31
8002 Bodø

Telefon: 06640
Telefaks: 75 55 29 51
firmapost-nord@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dreyfushammarn 31/33
8002 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52



Finnmark fylkeskommune
Finnmárkku fylkkagielda

Sentraladministrasjonen
Samferdselsavdelinga

Vår dato: 30.7.2006

Arkivkode: 2.0.10.1

Grundering: Ugrader

Vår referanse: 06/03696-S/WKJE

Deres referanse:

Vår saksbehandler: Gerd Wickstrøm
tlf. +47 78 96 21 05
gerd.wickstrom@finn.no

Veolia Transport Nord AS

Postboks 308
9615 Hammerfest

ATTEST

Det bekreftes at Finnmark fylkeskommune har inngått avtale med Veolia Transport Nord AS gjeldende for sjøbasert transport og landtransport for perioden 1. januar 2003 – 31. januar 2015.

VTN AS utfører tjenestene tilfredsstillende i henhold til de inngåtte avtaler.

Med vennlig hilsen

Per Bjørn Holm-Varsi
samferdselssjef

Kopi til:

Postadresse
Sentraladministrasjonen
Fylkeshuset
9815 Vadsø

Besøksadresse
Sentraladministrasjonen
Fylkeshuset
Henry Karstens plass
9815 Vadsø

E-postadresse
e-postboks@finn.no
Internetttside
www.finn.no

Telefon
+47 78 96 20 00
Telefax
+47 78 96 20 01

Organisasjonsnummer
774 795 159
Bankkonto
49300912051

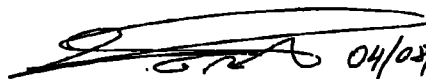
Veolia Transport Nord AS
Postboks 308
9615 Hammerfest

Reference

We confirm purchasing fast ferry transportation services from Finnmark Fylkesrederi AS during the period 2002 – 31.07.2008.

Finnmark Fylkesrederi AS met the demand according to all agreements.

Best regards

 04/02/2008

Linde AG
Linde Engineering Division
for and on behalf of Statoil ASA

Ralf Forster
Company Representative

Kvalitets- og intern kontroll- systemer

Veolia Transport konsernet har et betydelig fokus på kvalitet, og startet i 2004 et prosjekt for å implementere kvalitetsstyring i henhold til ISO 9001:2000 Systemer for kvalitetsstyring i hele konsernet.

Veolia Transport Norge har fått sitt ks- system revidert og godkjent av Det Norsk Veritas i henhold til ISO 9001:2000. Vi viser til vedlagte kopier av sertifikatene.

FFR Rederidrift

Rederidriften er kvalitetssikret og sertifisert av Sjøfartsdirektoratet i henhold til lov og forskrifter samt IMO Resolution A 741 (18) International Safety Management Code.

Rederiets skip har Sikkerhetsstyringssertifikater og rederiet har Godkjennelsesbevis (Document of Compliance) i henhold til samme kode utstedt av Sjøfartsdirektoratet. Sertifikatet er gyldig til 14.4.2009.

FFR Internkontroll, Helse Miljø og Sikkerhet:

FFR AS har et Intern Kontroll system, for hele bedriftens landvirksomhet Innen merkantil drift rederi, buss og verksteddrift. Systemet tilfredsstiller myndighetens krav jf. Forskrift om Internkontroll og er Innlemmet i kvalitetssikringssystemet vi er sertifisert i henhold til. Tilsynsmyndighet er Arbeidstilsynet.

FFR Achilles felles kvalifikasjonsordning:

FFR AS er godkjent og kvalifisert gjennom Achilles kvalifikasjonsordning som leverandør til oljeindustrien i Norge og Danmark Innenfor området passasjer og gods transport samt taubåt. Godkjenningen oppdateres årlig og er gyldig til 19. april 2009.

KS-systemet er et system i kontinuerlig endring: behov for nye rutiner oppstår, andre faller bort og andre forbedres. For å sikre at vårt KS-system fungerer etter hensikten, gjennomfører vi i henhold til regelverket regelmessig Intern og ekstern revisjon. Intern revisjon utføres av våre egne revisorer (hvorav hoved-



revisor er sertifisert i henhold til ISO 19011:2002 *Retningslinjer for revisjon av systemer for kvalitets- og/eller miljøstyring*), mens ekstern revisjon utføres av Sjøfartsdirektoratet og Det Norske Veritas.

Vi vil innen 30 dager etter kontraktsinngåelsen fremlegge vårt komplette KS-system for Oppdragsgiver.

4.2 Håndtering av kundenhenvendelser

Service og kundebehandling er et helt sentralt for vår visjon om å "yte en service utover det forventede". Det innovative opplæringsprogrammet Gå for Grønt, utviklet av Veolla Transport, er oppfølgingen av vår visjon. Programmet er nærmere beskrevet i avsnitt 6.

Vi vil sørge for at vårt kvalitetssikringssystem omhandler rapportering av kundeklager, etter mønster nærmere avtalt med Oppdragsgiver.

4.3 Kvalitetsgebyrer

Vi er opptatt av å måle våre ytelser slik at vi raskt kan iverksette korrigerende tiltak dersom det viser seg nødvendig. Dette er en helt sentral del av kvalitetsstyring i henhold til ISO 9001:2000. Vårt KS-system vil sikre at avvik blir registrert i tråd med Oppdragsgivers definisjon, og rapportert til Oppdragsgiver

Dokumentasjon på internkontrollsystem

b) Kvalitetssikringssystem

Utpekt person i FFR AS har stillingsbenevnelse Kvalitetssikringssjef, navn: Odd O. Torkildsen. KS-administrasjon består av 2,5 stilling.
Rutiner for intern revisjon: Dette er beskrevet i Rederihåndbokens kapittel 12 og er basert på krav gitt i NS-EN ISO 19011:2002, retningslinjer for revisjon av systemer for kvalitets og /eller miljøstyring. Skip og rederavdeling blir revidert årlig.
Tidspunkt for siste revisjon.
Siste revisjon i rederiet ble gjennomført juni 2008

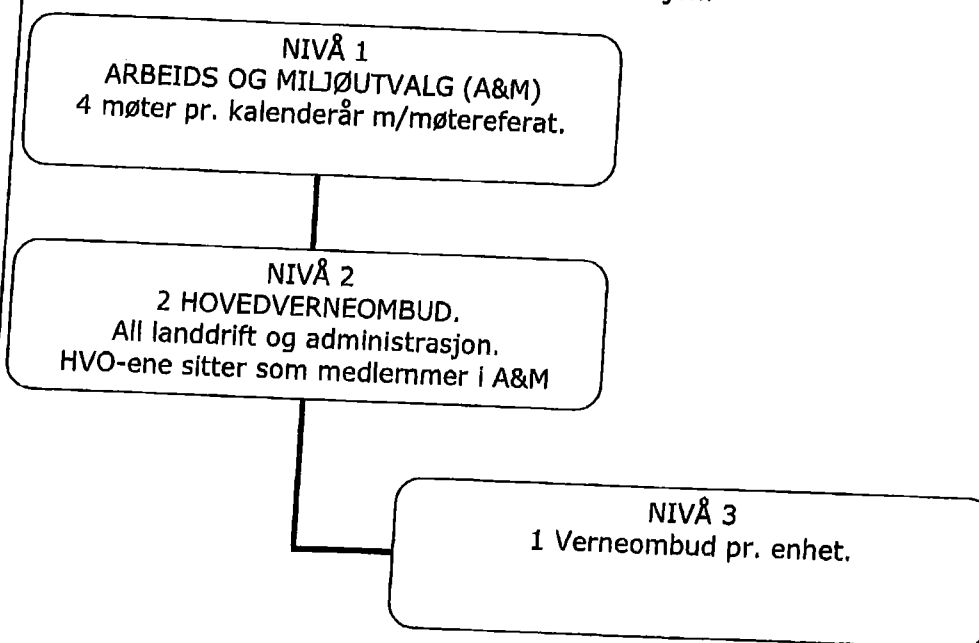
c) Internkontrollsystem

Utpekt person i FFR AS har stillingsbenevnelse Kvalitetssikringssjef, navn: Odd O. Torkildsen. IK-administrasjon består av 2,5 stilling.
--



Prinsippskisse IK system

Rutiner for HMS er inntatt i Kvalitetshåndbokens kapittel 11 og gjelder personell som arbeider i selskapets landdrift og administrasjon.



Dette er beskrevet i Kvalitetshåndbokens kapittel 13 og er basert på krav gitt i NS- EN ISO 19011:2002, retningslinjer for revisjon av systemer for kvalitets og /eller miljøstyring. Avdelinger blir revidert årlig.

Tidspunkt for siste revisjon.

Siste revisjon ved hovedadministrasjon ble gjennomført i august 2007.



DET NORSKE VERITAS MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

Certificate No. 2006-OSL-AQ-7815

This is to certify that
THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM
of

Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap AS

at
P.O.Box 308, 9615 Hammerfest,
Norway

has been found to conform to the Quality Management System Standard
NS-EN ISO 9001 : 2000

This Certificate is valid for the following product or service ranges:

Bus transportation and services in connection with bus transport.

Original certificate valid from:
2006-04-19

This Certificate with Appendix is valid until:
2009-04-19

Jan Gjestang
Lead Auditor



Place and date:
Hovik, 2006-04-20

For the accredited unit:
Det Norske Veritas Certification AS

Sissel Vaksvik
Sissel Vaksvik
Management Representative

Lack of fulfilment of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid.



DET NORSKE VERITAS MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

Sertifikat nr. 2006-OSL-AQ-7897

Med dette sertifiseres at
KVALITETSSYSTEMET
ved

Veolia Transport Norge AS

adresse:
Stavanger

er funnet å være i overensstemmelse med følgende standard for kvalitetssystem
NS-EN ISO 9001 : 2000

Dette sertifikatet er gyldig for følgende produkter eller tjenester:

Overordnet ledelse og forretningsutvikling - inkludert strategi, kvalitetspolitikk,
instruksjon og oppfølging - av virksomhet innen persontransport og service
og tjenester i forbindelse med persontransport.

Første sertifikat gyldig fra:
2006-12-15

Sertifikater med vedlegg er gyldig til:
2009-12-15

Thor Nysted
Revisjonsleder



Sted og dato:
Hovik, 2006-12-20

For attestert enhet:
Det Norske Veritas Certification AS

Acid Bruun
Ledelsens representant

Brudd på forutsetningene for sertifikatet, slik det fremgår av vedlegget, kan gjøre sertifikatet ugyldig.



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuoikkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-61
Løpenr.:
16107/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdokken
Tlf. dir.innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
26.06.2008

**NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 1**

TFK 7047: Konkurransesgrunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Med unntak av perioden 14. juli til 8. august, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin hver uke, på torsdag ettermiddag. Skriftlige spørsmål som er mottatt senest onsdag kl 12. vil da bli besvart samme uke.

Spørsmål mottatt per kl 1200 onsdag 25. juni 2008, med svar og avklaringer:

Spørsmål 1

Statens vegvesen for tiden har 5 ferjekontrakter ute på anbud, alle med innleveringsfrist i august og september, som flere interesserte rederier også vil ha interesse av å delta i. For å legge forholdene til rette for å få flest mulig tilbud, mener vi derfor at Troms fylkeskommune bør utvide anbudsfristen.

Da oppstart for ny kontrakt er 1.1.2010, vil det etter vår vurdering være mulig å utsette innleveringsfristen til 1. oktober uten at dette betyr utsatt oppstart. Vi tillater oss derfor å anmode Troms fylkeskommune om å endre innleveringsfristen til 1. oktober 2008.

Svar:

En utsettelse av tilbudsfristen vil slik vi ser det ikke medføre problemer eller ulemper i forhold til gjennomføring av konkurransen.

Troms fylkeskommune vil derfor utsette tilbudsfristen i konkurranse til 1.10.2008.

Frist for levering av tilbud: 1. oktober 2008, kl 1200

Tilbudsåpning: 1. oktober 2008, kl 1300

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6600, 9296 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00064
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 884 870 732

Spørsmål 2

- I anbudsgrunnlaget pkt 8.1 kulepunkt 6 angis at "utøver plikter å ha reservefartøy som kan settes inn i alle avganger når hovedfartøyet ikke er operativ på grunn av planlagt vedlikehold/ettersyn. For rutepakke 2 og 4 stilles det ikke krav om reservefartøy ved driftsavbrudd som skyldes teknisk svikt eller Force Majeure. Reservefartøyet skal oppfylle farts- og kapasitetskrav til minimum 80%, og skal ellers oppfylle de sjødyktighets - og sikkerhetskrav som stilles av skipskontrollen"
- I anbudsgrunnlaget punkt 4.1.1 om minstekrav til fartøy for Tromsø - Finnsnes - Harstad er gitt krav til to hovedfartøy og ett reservefartøy.
- I anbudsgrunnlaget punkt 4.1.3 om minstekrav til fartøyer i anbudspakke 2 angir "1 hovedfartøy i rutedrift + reservefartøy som oppfyller minimum 80% av kapasitets og hastighetskravene for hovedfartøy.
- I punkt 8.4 om alder på fartøy angis at "Hovedfartøy i alle ruter skal være nybygg, dvs at skipenes kjøl skal være strukket etter 1.5.2008. Eldre fartøy kan brukes i en overgangsperiode på inntil 18 mnd fra kontraktsstart. Reservefartøy skal ikke være eldre enn 6 år ved kontraktens start."

Vi ber TFK bekrefte at begrepene hovedfartøy og reservefartøy er benyttet konsekvent, slik at kravet til reservefartøy i anbudspakke 1 er 26,4 knop og 200 passasjerer, og kan være inntil 6 år ved kontraktsstart.

Svar:

Begrepet reservefartøy er ikke brukt konsekvent i forhold til rutepakke 1.

For rutepakke 1 er det tenkt 3 identiske fartøy, der to kan benevnes hovedfartøy og det tredje benevnes ekstrarfartøy. Ekstrarfartøyet benyttes i ruteoppsettet fredag og søndag, og ut over dette som "reservefartøy" for eventuelle uforutsette driftsavbrudd eller ved verkstedopphold.

Korrekt begrepsbruk på i konkurransegrunnlagets pkt. 4.1.1. skal være 2 hovedfartøy i rutedrift + 1 ekstrarfartøy, identisk med hovedfartøyene, som inngår i rutedrift fredag og søndag. I henhold til ruteoppsett vist i vedlegg 1.

Det er således ikke krav til reservefartøy i rutepakke 1 ut over ett ekstrarfartøy.

Spørsmål 3

Ref punkt 8.1: Vi finner ikke rutepakke 4 i anbudsgrunnlaget, og ber TFK angi hvilket samband dette er, samt om det er riktig at det heller ikke for anbudspakke 2 skal være krav til reservefartøy ved teknisk svikt eller Force Majeure.

Svar:

Rutepakke 4 eksisterer ikke i dette konkurransegrunnlaget. Denne betegnelsen skyldes en skrivefeil.

Samtidig er det en skrivefeil i konkurransegrunnlagets pkt 8.1., kulepunkt 6;
"utøver plikter å ha reservefartøy som kan settes inn i alle avganger når hovedfartøyet ikke er operativt på grunn av planlagt vedlikehold/ettersyn. For rutepakke 2 og 4 [vår utheving] stilles det ikke krav om reservefartøy ved driftsavbrudd som skyldes teknisk svikt eller force majeure. ..."

Den korrekte teksten i dette kulepunktet skal være:

Utøver plikter å ha tilgang til reservefartøy som kan settes inn i alle avganger når hovedfartøyet ikke er operativt på grunn av planlag vedlikehold/ettersyn. For rutepakke 3 stilles det ikke krav om reservefartøy ved driftsavbrudd som skyldes teknisk svikt eller force majeure. Reservefartøyet skal oppfylle farts- og kapasitetskrav til minimum 80 % og skal ellers oppfylle de sjødyktighets- og sikkerhetskrav som stilles av Skipskontrollen.

Spørsmål 4

- I anbudsgrunnlaget punkt 4.1.1 angis minstekrav til fartøyene i Tromsø - Finnsnes - Harstad, og det angis 2 hovedfartøy hver på 250 passasjerer og ett reservefartøy hvor krav avhenger av svar i spørsmål 1. I anbudsgrunnlaget punkt 4.2.1 angis at tilbudet gjelder rutetrafikk som beskrevet. I vedlegg 1 er rutetabell, som tilsier 3 fartøyer i samtidig aktivitet fredag og søndag.
- I anbudsgrunnlaget pkt 8.1 kulepunkt 6 angis at "utøver plikter å ha reservefartøy som kan settes inn i alle avganger når hovedfartøyet ikke er operativ på grunn av planlagt vedlikehold/ettersyn. For rutepakke 2 og 4 stilles det ikke krav om reservefartøy ved driftsavbrudd som skyldes teknisk svikt eller Force Majeure. Reservefartøyet skal oppfylle farts- og kapasitetskrav til minimum 80%, og skal ellers oppfylle de sjødyktighets - og sikkerhetskrav som stilles av skipskontrollen"

Anbudsgrunnlaget gir grunnlag for to forståelser, der vi ber TFK gi tilbakemelding om hvilken forståelse som er den riktige:

A: Kravet til reservefartøy for planlagt vedlikehold betyr at det må anskaffes fire fartøy til ruten Tromsø - Finnsnes - Harstad, slik at tre fartøyer kan være i samtidig aktivitet fredag og søndag også når fartøyene er på årlig vedlikehold ihht Sjøfartsdirektoratets krav.

B: kravet til reservefartøy gjelder kun for hovedfartøy, slik at under planlagt vedlikehold vil det være redusert kapasitet med to fartøyer i samtidig aktivitet fredag og søndag når hovedfartøyene er på årlig vedlikehold ihht sjøfartsdirektoratets krav.

Svar:

Den forståelsen som er gjengitt i pkt B til spørsmålet, er den korrekte.

I forbindelse med planlagt verkstedopphold og ellers ved uforutsette driftsavbrudd aksepterer fylkeskommunen at rutepakke 1 driftes med to fartøy i perioder. Det er ønskelig at årlige verkstedopphold for fartøyene så langt som mulig legges til perioder med lav trafikk, for eksempel perioden fra ca 20. juni til ca 20. august.

Spørsmål 5

- I anbudsgrunnlaget punkt 4.1.1 er det angitt krav til fartøyene i sambandet Tromsø - Finnsnes - Harstad, hvor reservefartøyet "brukes til å supplere på avganger etter oppsatt rute eller og ellers ved behov"
- I anbudsgrunnlaget 4.2 gjentas formuleringen for reservefartøy.

Anbudsgrunnlaget gir grunnlag for to forståelser, der vi ber TFK gi tilbakemelding om hvilken forståelse som er den riktige:

A: Supplering skal skje på ruteturer hvor dette er i rutetabell, og at reservefartøyet ellers brukes *som reservefartøy* dersom det er behov.

B: Supplering skal skje på ruteturer hvor dette er i rutetabell, og at reservefartøyet ellers brukes *som supplering* på alle ruteturer hvor passasjertallet overstiger hovedfartøyenes kapasitet. Dette vil i så tilfelle bety at det er behov for mannskap til supplering standby.

Svar:

Den forståelsen som er gjengitt i pkt A til spørsmålet, er den korrekte.

Dersom det skal settes inn supplering på andre avganger enn det som er angitt i rutetabellen, vil disse bli godtgjort i henhold til bestemmelsene i pkt. 4.2.1. og 4.2.2. Bestilling av slike suppleringsturer skal skje i rimelig tid slik at operatøren kan gjøre nødvendige tilpasninger i mannskapsdisponering, skiftplaner og liknende.

Spørsmål 6

- I anbudsgrunnlaget punkt 9.3 er angitt at tilbyder skal angi krav til godtgjørelse med beregnet kostnad og antatt inntekt.
- I anbudsgrunnlagets punkt 2.1 er angitt at kjøpet gjennomføres som bruttokontrakt.
- Vi kan ikke se at det er fremlagt takstgrunnlag eller spesifisert trafikkgrunnlag pr rutetur som gir grunnlag for effektiv vurdering av rutekutt og ruteendringer til ny rutetabell i vedlegg 1. Vedlegg 2 angir trafikk tall basert på dagens rutetabell, som er endret i vedlegg to. Dette medfører at grunnlaget for inntektsvurdering ikke er til stede.
- I anbudsgrunnlaget punkt 5.11 er angitt at "oppdragsgiver inngår avtaler om leie av kai, terminalbygg og ekspeditørtjenester der dette er nødvendig".

Prinsippet om bruttokontrakt legger inntektsansvaret på Troms fylkeskommune. Det vil bli vanskelig for tilbyder å gjøre en inntektsvurdering pga manglende takstgrunnlag. Kan Troms fylkeskommune vurdere om krav til inntektsvurdering bør frafalles?

Svar:

Punkt 9.3. i konkurransegrunnlaget skal ha følgende ordlyd:

Krav til godtgjørelse for hver enkelt rute/ruteområde angitt med beregnet brutto kostnad basert på drift i henhold til ruteoppsett vist i vedlegg 2.

Spørsmål 7:

Ekspeditørgodtgjørelse er avhengig av fremførte passasjerer og godsmengder. Kan det bekreftes at punktet er å forstå slik at alle kostnader vedrørende ekspeditører, kaiavgifter, terminalkostnader etc er oppdragsgivers ansvar og ikke skal medgå i tilbudet.

Svar:

Ja, alle avgifter og kostnader knyttet til anløpssted/kaier er oppdragsgivers ansvar. Disse kostnadene skal ikke medgå i tilbudet.

Spørsmål 8:

- I anbudsgrunnlaget pkt 7.2.4 er angitt at "utøverens godtgjørelse reduseres ved større avvik fra ruteplanen. En avgang som ikke utføres medfører en reduksjon av godtgjørelse tilsvarende to ganger den indeksregulerte godtgjørelse pr km over rutens distanse. Et avvik fra rutetabellen i en rute på med enn 15 minutter medfører en reduksjon av godtgjørelsen på 0,5 promille av årsgodtgjørelsen".
- I anbudsgrunnlaget punkt 12.1 under definisjon av "Force Majeure" heter det at "Godtgjørelse betales ikke for trafikk som ikke utføres"
- I anbudsgrunnlaget pkt 12.5 om misligholdelse heter det at "det regnes som tilfelle av alvorlig karakter dersom enkeltavganger ikke blir utført 5 dager på hverandre følgende dager eller 8 dager i en 30-dagers periode".

Skal de omtalte punktene forstås slik at leverandør blir trukket også for avganger som kanselleres som følge av værinnstillinger eller at Gisundet er stengt på grunn av is, eller andre forhold som leverandør ikke har kontroll på eller kan lastes for? Punktet er ikke sammenfallende med vår oppfatning av et sunt sikkerhetsmessig fundament i avtaleverket, og kan gi grobunn for en sikkerhetskultur hvor passasjerens sikkerhet blir vurdert opp mot økonomiske sanksjoner som gjelder uansett årsak til innstillingen. Vi ber Troms Fylkeskommune vurdere om dette er hensiktsmessig.

Svar:

Nei, værforhold, herunder isgang, unormale strømforhold og lignende, er forhold ved rutedriften som er utenfor operatørens kontroll, og må derfor regnes som force majeure. Kanselleringer, forsinkelser og tilsvarende som skyldes force majeure regnes ikke som ikke-utførte turer i henhold til konkurransegrunnlagets pkt 12.5.

Alle avvik fra oppsatt rute skal rapporteres i henhold til konkurransegrunnlagets pkt. 7.1.1. til 7.1.4.

I konkurransegrunnlagets pkt. 12.5. skal siste setning – "Godtgjørelse betales ikke for trafikk som ikke utføres" – strykes.

Kanselleringer som skyldes force majeure og er utenfor operatørens kontroll, medfører ikke reduksjon i godtgjørelsen.

Spørsmål 9:

- I anbudsgrunnlaget punkt 4.2.1 er angitt: "Endringer i ruteoppsett i kontraksperioden kan gjøres innenfor en åpningstid på 0700-2300 i alle samband. Dersom sambandet i den vedlagte ruteplanen har første avgang før kl 0700 og/eller siste ankomst etter kl 2300, gjelder dette/disse klokkeslett som ytre ramme endringer kan foretas innenfor. (eksempelvis rute 6 som dag tirsdag og torsdag har første av-gang kl 0535, men ikke ankomster etter kl 2300 på noen dager. Endringer i rutestrukturen kan da foretas innenfor tidsrommet 0535 – 2300 på disse dagene. Tilbyder skal i sitt tilbud ta høyde for at for at fylkeskommunen kan legge til nye turer innenfor dette tidsrommet. Ved slike endringer skal kilometerpris i henhold til punkt 4.2.1 benyttes ved regulering av godtgjørelse."
- I anbudsgrunnlaget punkt 10.3 er angitt: "10.3 Utøveren kan endre produksjonen i avtaleperioden etter oppdragsgivers bestemmelse. Oppdragsgiveren garanterer likevel i 1. avtaleår en minste godtgjørelse som svarer til produksjon av 90 % av opprinnelig avtalt produksjon, i 2. avtaleår 80 %, i 3. avtaleår 70 % og deretter 60 % av opprinnelig avtalt produksjon"

Skal bestemmelsen forstås slik at leverandøren skal ta høyde for at f.eks. avgangen kl 1600 sambandet Tromsø - Finnsnes - Harstad kan flyttes til kl 2000 uten at dette utløser ekstra godtgjørelse for økt arbeidstid? Endringen medfører kun forskyvning av produksjon, men ingen økt produksjon som kan utløse kompensasjon ihht terskelverdier i punkt 4.2.1, slik vi leser punktet.

Svar:

Dette er korrekt tolkning av dette punktet. Det skal i tilbudet tas høyde for at avgangene kan forskyves innfor en tidsramme som angitt (0700-2300). Eksemplet brukt i spørsmålet med flytting av avgang fra kl 1600 til 2000 medfører ikke endring i produksjon og dermed ikke endring i godtgjørelse.

Fylkeskommunen har også mulighet til, i løpet av avtaleperioden, å legge til avgnager innenfor dette tidsrommet. Dette vil for eksempel bety at det i rutepakke 1 (Tromsø-Finnsnes-Harstad), kan opprettes en ny avgang kl 2000 Tromsø-Harstad. Dette medfører økt produksjon som godtgjøres etter bestemmelsene i pkt 4.2.1.

Spørsmål 10:

- I vedlegg 7 er det angitt at tilbudsskjema ligger i egen fil ANBUDskjema.xls.

Vi kan ikke se at filen er lagt ut på DOFFIN, og ber om at denne gjøres tilgjengelig så fort det lar seg gjøre.

Svar:

Filen ANBUDskjema.xls er nå gjort tilgjengelig på DOFFIN.

Vi gjør oppmerksom på at den filen som er lagt ut inneholder feil som vil bli korrigert.

Spørsmål 11

Totalt beregnet drivstofforbruk per år i tonn x 0,005 = beregnet Nox utslipp per år i tonn.

Dette gir et utslipp på 5 kg nox pr tonn.

Spørsmålet er som følger skal faktor være 0,005?

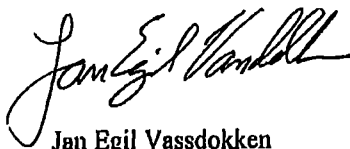
Svar:

Den korrekte faktoren skal være 0,05. Tilsvarende et utslipp på 50 kg NOX per tonn drivstoff.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 26. juni 2008:

Ingen

Tromsø, 26. juni 2008



Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



Iht liste

Vår ref.:
07/982-64
Løpenr.:
16686/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdøkken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
02.07.2008

**NT REF 130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 2**

TFK 7047: Konkurransesgrunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Med unntak av perioden 14. juli til 8. august, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin hver uke, på torsdag ettermiddag. Skriftlige spørsmål som er mottatt senest onsdag kl 12. vil da bli besvart samme uke.

Spørsmål 12

Det fremkommer av konkurransegrunnlaget at operatøren beholder 10% av billettinntektene. Vi ønsker av denne grunn å be om å få trafikkdata for Harstad – Tromsø utlevert, både antall reisende og inntekter.

Svar:

Disse dataene hadde dessverre ikke blitt med i konkurransegrunnlaget.

Antall passasjerer per rute:

Rute				Endring
2	Tromsø-Finnsnes - Harstad	2006	222 274	
		2007	236 239	6,28 %
5	Tussøy - Sommarøy	2006	832	
		2007	1 081	29,93 %
6	Harstad- Bjarkøystedene	2006	28 389	
		2007	28 973	2,08 %
7	Harstad - Engenes- Salangsverket - Brøstadbotn	2006	4 089	
		2007	3 931	-3,86 %
		2008	3 12 356	
		2007	326 411	4,50 %

* Salangsverket opphører som anløpssted f.o.m. 1.8.2008

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6600, 9298 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
toms@tomsfylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00084
Internettadresse
www.tomsfylke.no

Org.nr.
NO 884 870 732

Inntekter per rute i 1 000 kr:

Rute		Endring	
2	Tromsø-Finnsnes - Harstad	2006	53 363
		2007	56 848 6,53 %
5	Tussøy - Sommarøy	2006	16
		2007	19 18,75 %
6	Harstad- Bjarkøystedene	2006	1 542
		2007	1 523 -1,23 %
7	Harstad - Engenes- Salangsverket - Brøstadbotn	2006	334
		2007	326 -2,40 %

* Salangsverket opphører som anløpssted f.o.m. 1.8.2008

Inntektstillene er inklusive merverdiavgift på 8%.

I rute 2, Tromsø-Finnsnes-Harstad, kreves det inn en avgift på kr 7,- (inkl. mva.), på vegne av fylkeskommunen. Denne avgiften inngår ikke i inntektstallet i tabellen over.

Takstregulativet gjeldende f.o.m. 1.8.2008 legges ut som eget dokument på Doffin, 200808TakstBåtruter.xls.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 3. juli 2008:

1. Endringer i rute 7 (konkurransegrunnlaget kapittel 4.1.4)

Ved behandling av budsjettoppfølging per 30.04.08, fylkestingssak 36/08, vedtok Fylkestinget at Salangsverket nedlegges som anløpssted fra og med 1.8.2008. Ny rute blir som følger:

Idaglighe: 1=Mandag 2=Tirsdag 3=Onsdag 4=Torsdag 5=Fredag 6=Lørdag 7=Søndag 8=Daglig 9=Skoledager X=Ukentall									
7 Harstad - Engenes - Brøstadbotn									
Sone	01.01.2005 - 31.12.2005	Dager	135	13					
2	Harstad hurtigbåtkal	avg	0830	1630					
466	Engenes kal	1	0705	1705					
47	Brøstadbotn kal	ank	0735	1735					
Sone	01.01.2005 - 31.12.2005	Dager	135	13					
47	Brøstadbotn kal	avg	0740	1745					
466	Engenes kal	1	0815	1820					
2	Harstad hurtigbåtkal	ank	0855	1800					

I vedlegg 1 til konkurransegrunnlaget er det i ruteoppsettet for rute 7, også tatt med anløp/avganger som utføres av fartøy i rute 2 (merket med r). Disse anløpene/avgangene er nå fjernet fra rutetabellen for rute 7.

Med denne endringen i ruteoppsettet blir ny årlig produksjon i km, basert på 52 uker per år og uten korreksjon for helg- og helligdager, 28 934 km.

Troms fylkeskommune

Produksjonsbregning for anbud båtruter

Rute	2	5	6	7	SUM
År	Tromsø- Harstad	Bonnesøy- Sundnesheim	Harstad- Bjørnøy- Ranja	Harstad- Brønnøysund	
2010	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2011	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2012	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2013	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2014	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2015	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2016	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2017	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2018	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
2019	351 656	11 357	77 253	28 934	469 200
Sum hele perioden	3 516 560	113 570	772 530	289 340	4 692 000

2. Vedrørende inntektsinsitament og takstmyndighet

I forhold til spørsmål 12 til konkurransegrunnlaget ønsker Troms fylkeskommune å utdype og komme med tilleggsbestemmelser vedrørende kapittel 7.2. i konkurransegrunnlaget.

Pkt 7.2.3. i konkurransegrunnlaget skal ha følgende ordlyd:

7.2.3. Inntektsinsitament: I rute 2 Tromsø-Finnsnes-Harstad innføres en ordning med inntektsinsitament hvor utøveren beholder en andel på 10 % av trafikkinntektene.

Med trafikkinntekter menes her inntekter fra billettsalg både for passasjerer og pakkepost, eksklusive merverdiavgift og eventuelle avgifter som kreves inn på vegne av fylkeskommunen.

Bonusen til operatøren beregnes med utgangspunkt i totale passasjerinntekter i ruta i perioden 1.1. til 31.12. og utbetales påfølgende år.

Troms fylkeskommune er takstmyndighet for båtrutene og har inntekts- og markedsansvaret. Fylkeskommune står fritt i å endre takst- og rabattnivå i avtaleperioden. Endringer i takster og/eller rabatter gir ikke operatøren adgang til å kreve kompensasjon for eventuelle endringer i den bonus som utbetales iht inntektsinsitamentet for denne ruta.

I ruta Tromsø-Finnsnes-Harstad kreves det inn en avgift på kr 7,- per billett til finansiering av passasjerterminalen på Finnsnes. På ruter der operatøren krever inn avgift på vegne av fylkeskommunen, skal avgiften ikke inngå i grunnlaget for beregning av bonus iht inntektsinsitamentet.

Tromsø, 3.juli 2008



Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkesuohkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-68
Løpenr.:
18859/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdøkken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
14.08.2008

NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 3

TFK 7047: Konkurranses grunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Med unntak av perioden 14. juli til 8. august, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin hver uke, på torsdag ettermiddag. Skriftlige spørsmål som er mottatt senest onsdag kl 12. vil da bli besvart samme uke.

Spørsmål 13

Viser til svar på spørsmål 12.

Finnes det trafikkdata for 2004 og 2005 også, vil det være mulig å få oversendt denne informasjonen?

Svar:

Antall passasjerer per rute:

Rute				Endring
2	Tromsø-Finnsnes - Harstad	2004	195 546	10,21 %
		2005	215 512	
6	Tussøy - Sommarøy	2004	880	7,59 %
		2005	893	
6	Harstad- Bjarkøystedene	2004	28 158	0,93 %
		2005	28 419	
7	Harstad - Engenes- Salangsverket - Brøstadbotn	2004	3 355	17,13 %
		2005	3 960	
		2004	227 889	9,16 %
		2005	248 774	

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6600, 9296 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00064
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 884 870 732

Inntektsstillingene for disse årene er ikke satt opp fordelt på rute og kan dermed ikke presenteres i et slikt format før det er foretatt kvalitetssikring av informasjonen. Tabell med inntektsfordeling per rute for 2004 og 2005 vil bli gjort tilgjengelig så snart som mulig.

Spørsmål 14

Ref. konkurransegrunnlaget - punkt 10.5.3.

Av denne fremgår det at 5 % av godtgjørelsen fremskrives i henhold til utviklingen i rentenivå representert ved NIBOR's 3 måneders pengemarkedsrente. Fremskrivningen gjøres på basis av gjennomsnittlig pengemarkedsrente for siste hele tomåneders periode før revisjonstidspunktet i forhold til tilsvarende periode anbudsåret.

Hva er referansedatoen for regulering av rentenivået basert på 3 mndr NIBOR?

Svar:

Første justering av godtgjørelsen vil skje per 1.1.2011. Sammenligningsgrunnlaget for renteutviklingen vil da bli siste hele 2-måneders periode før justeringen, dvs oktober og november 2010 (i og med at beregning av justert godtgjørelse skal oversendes operatøren senest 20. desember), sammenlignet mot tilsvarende periode i 2009.

Spørsmål 15

Pkt 7.5. Lærlingplass

Skal det være lærlingplass på fartøyene i alle rutepakkene (nr. 1, 2 og 3) og på det 3 fartøy i rutepakke 1?

Svar:

Nei, vi kan akseptere at det tilbys minimum 2 lærlingplasser på fartøyene i rutepakke 1, og minimum 1 lærlingplass på fartøyet i rutepakke 2. Fartøyet i rutepakke 3 er så vidt lite at det ikke synes hensiktsmessig å kreve lærlingplass på dette fartøyet.

Spørsmål 16

Pkt 2.1.4.

Hvis det i rutepakke 1 viser seg at det tredje skip ikke kan leveres innen anbudsstart hvor mange pax må eventuelt det skip som settes inn ha?

Svar:

Ruteoppsettet for rutepakke 1 er basert på drift med 3 fartøy av lik størrelse og ytelse. I en overgangsperiode på inntil 18 måneder (jfr pkt 8.4.1.), kan det aksepteres et tredje fartøy i rutepakke 1 som oppfyller kravspesifikasjonen inntil 80% når det gjelder passasjerkapasitet og hastighet.

Spørsmål 17

Pkt 4.1.2 + 8.1 + 8.4

I rutepakke 3 er det i dag et fartøy med eier som er undertransportør for dagens operatør. Må denne undertransportør godkjennes på nytt?

Svar:

Ja.

Spørsmål 18**Pkt 8.1 og 8.4.1****Alle fartøy skal være iht HSC 2000 men kjølstрукket etter 1/5 2008.****Båtbyggere i dag har så å si fulle ordre bøker og spørsmålet er derfor.**

Kan det i rutepakke 2 og 3 godkjennes fartøy bygd etter HSC 2000 men kjølstрукket før 1/5 2008?

Og kan det i rutepakke 3 være et fartøy som ikke tilfredsstiller HSC 2000?

Svar:

For rutepakke 2 kan det i overgangsperioden på inntil 18 måneder (jfr pkt 8.4.1) benyttes fartøy kjølstрукket før 1.5.2008, forutsatt at fartøyet oppfyller kravene i HSC 2000. Etter denne perioden skal det settes inn et nytt fartøy iht. kravene oppgitt i pkt 8.1.

Fartøyet i rutepakke 3 trenger ikke å tilfredsstille HSC 2000, så lenge fartøyet innehar alle nødvendige sertifikater og godkjenninger for å kunne drive persontransport i henhold til kravene oppgitt i pkt 4.1.2.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 14. august 2008:

Onsdag 20. august gjennomføres anbudsmøte der interesserte tilbyder har anledning til å delta for å stille spørsmål og be om ytterligere avklaringer av konkurransegrunnlaget. Møtet finner sted på Fylkeshuset i Tromsø (Strandveien 13) i Fylkesrådssalen i 5. etasje fra kl 1000-1500.

Vi ber om at de som er interesserte i å delta sender en e-post med navn på deltakere til: Jan.egil.vassdokken@tromsfylke.no innen tirsdag 19.8. kl 1400.

Tromsø, 14. august 2008



Jan Egil Vassdokken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-74
Løpenr.:
19357/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdøkken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
21.08.2008

**NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 4**

TFK 7047: Konkurranses grunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Med unntak av perioden 14. juli til 8. august, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin hver uke, på torsdag ettermiddag. Skriftlige spørsmål som er mottatt senest onsdag kl 12, vil da bli besvart samme uke.

Spørsmål 19

Kan det, pga liten verftskapasitet, i oppstartsperioden benyttes fartøy som ikke tilfredstiller HSC- Code 2000, men HSC- Code 94?

Svar:

Nei, fartøy som inngår i tilbudet – også i overgangsperioden på 18 måneder iht pkt 8.1., skal tilfredsstille HSC-2000. Med unntak av fartøy i rutepakke 3, jfr svar på spørsmål nr 18.

Spørsmål 20

Viser til konkurransegrunnlaget punkt 7.4.5. "Løst søppel skal fjernes før hver avgang fra terminal eller rutens startpunkt. Hvor store arealer er dette snakk om?"

Svar:

I Tromsø, Harstad og på Finnsnes er det terminaler med eget personell som besørger renhold etc.

Løst søppel og lignende som skal fjernes før avgang gjelder området i umiddelbar nærhet av landgang slik at løse gjenstander og lignende ikke er til fare for eller utgjør hindringer for passasjerens om bord og ilandstigning.

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6800, 9296 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00064
Internettadresse
www.tromsfylke.no
Org.nr.
NO 864 870 732

Spørsmål 21

Viser til konkurransegrunnlaget pkt. 8.2.3.4. Må alle dører ha automatisk åpning, kan det greie seg med utgang og HC/WC?

Svar:

Dette spørsmålet ble også tatt opp under anbudskonferansen den 20. august. Fylkeskommunen har bedt om å få komme tilbake med svar på dette i referatet fra anbudskonferansen.

Spørsmål 22

Viser til konkurransegrunnlaget punkt 8.2.3.12. kreves det sikkerhetsbelter på minst 50 % av sitteplassene i rutepakke 1 og 2?

Svar:

Nei, Troms fylkeskommune stiller ikke krav om setebelter i fartøyene til rutepakke 1 og 2.

Spørsmål 23

Viser til konkurransegrunnlaget punkt 8.2.4.3. skal det installeres skrankeslynge ved skranken? Hva er dette?

Svar:

Med skrankeslynge menes teleslynge for høreapparat og lignende i skranke for kiosk, billettsalg, informasjon og liknende om bord.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 21. august 2008:

Den 20. august ble det gjennomført anbudskonferanse for interesserte tilbydere. I møtet ble konkurransegrunnlaget diskutert og det var mulig å fremme spørsmål til konkurransegrunnlaget. Det blir skrevet referat fra dette møtet som vil bli gjort tilgjengelig for alle interesserte via Doffin.

Tromsø, 21. august 2008



Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuoikkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-76
Løpenr.:
20142/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdøkken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
29.08.2008

**NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 5**

TFK 7047: Konkurranses grunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Den 20. august 2008 ble det avholdt anbudskonferanse på Fylkeshuset i Tromsø.

Referatet fra konferansen med svar på de spørsmål som ble stilt og avklaringer som ble gitt i forhold til konkurransegrunnlaget vil bli lagt ut på Doffin.

På grunn av stor arbeidsmengde på Miljø- og samferdselsetaten, vil vi dessverre ikke ha referatet klart før 3. eller 4. september.

Tromsø, 29. august 2008

Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6600, 9286 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefax
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00084
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 864 870 732



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkesuohkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-77
Løpenr.:
20616/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdokken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
04.09.2008

**NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 6**

TFK 7047: Konkurransesgrunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Fra og med 5. september, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin etter hvert som spørsmålene fremsettes. Skriftlige spørsmål som er mottatt innen kl 1200 vil da bli besvart samme dag.

Spørsmål 48

I konkurransegrunnlagets pkt 7.1.5 og 9.8. Begrepene undertransportør og underentreprenør blir brukt om en annen, har disse forskjellig betydning?

I punkt 9.8 fremkommer det at informasjon om underentreprenør skal oppgis i tilbudet, mens i 7.1.5 tolker vi det dit hen at slik informasjon ikke skal inngå i tilbudet. Kan vi be om en klargjøring?

Svar:

Begrepene undertransportør og underentreprenør har samme betydning, dvs en annen næringsutøver innleid av en operatør fylkeskommunen har kontrakt med for å utføre hele eller deler av den transporttjenesten kontrakten gjelder.

Fylkeskommunen ønsker ikke å stenge for muligheten til bruk av undertransportører i rutedriften. I pkt 7.1.5. skal første setning lyde:

Undertransportører kan benyttes til utførelse av transportoppdrag som inngår i dette konkurransegrunnlaget, etter godkjenning fra fylkeskommunen.

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 8600, 9208 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefax
77 78 80 01
Bankgiro
4700 04 00064
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 864 870 732

Spørsmål 49

I avklaringsbrev nr 1 innvilger Troms Fylke en utsettelse av tilbudslevering med 1 måned til (1 okt). Det reduserer verftenes tilgjengelige byggetid frem mot 1.1.2010 med en måned (leveringstid er en betydelig konkurransefaktor). I senere avklaringsbrev fra Troms Fylke gis det ikke tillatelse til å benytte båter klasset etter HSC 94 i overgangsperioden fra 1.1.2010. Disse avklaringene vil i sum favorisere verft med uvanlig stor kapasitet.

Kan Troms Fylke utsette oppstartstidspunktet for konsesjonen med 3 måneder, subsidiert 1 måned (tilsvarende utsettelse av tilbudsfrist)

Svar:

Nei, fylkeskommunen kan ikke utsette kontraktsstarten da vi er bundet av konkurransegrunnlagets utlysning og tidspunkt for kontraktsstart.

Vi viser til vårt svar på spørsmål 18 i avklaringsbrev nr 3. I overgangsperioden på inntil 18 måneder etter kontraktsstart, kan fylkeskommunen akseptere fartøy som tilfredsstiller HSC 94, forutsatt at fartøyet ikke er eldre enn 6 år.

Spørsmål 50

Jf konkurransegrunnlaget 6.3 og 9.4. Den ene utelukker den andre. Kan det presiseres hva som er korrekt?

Svar:

Med pkt 6.3. menes at to selvstendige operatører(rederier el.l.) ikke kan gi ett felles tilbud på rutepakke(r).

I pkt 9.4. er det åpnet for at en operatør kan gi tilbud på en eller flere rutepakker i kombinasjon, og dersom prisen for drift av to rutepakker, som forutsetter at operatøren tildeles begge pakkene, avviker fra pris for drift av disse pakkene enkeltvis – skal samleprisen for de to pakkene oppgis.

Tromsø, 4. september 2008



Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune

REFERAT FRA ANBUDSKONFERANSE

ANBUD NT-Ref 130441 HURTIGBÅTAVTALE TROMS 2010 -2019

20.08.08 Fylkeshuset i Tromsø

Fra trafikkselskapene:

David Karlsen, Veolia Transport Nord AS
Brynjar Forbergskog, Torghattan Trafikkselskap ASA
Ola Dybvik, Torghattan Trafikkselskap ASA
Bjørn Laksforsmo, Hurtigruten ASA

Fra Troms fylkeskommune:

Synnøve Søndergaard, fylkesråd for miljø og samferdsel
Bjørn H. Kavli, miljø- og samferdselssjef
Jonny Berg, ass. miljø- og samferdselssjef
Jan Egil Vassdokken, rådgiver
Eirik Jensen, ruteplanlegger
Helene Lockertsen, innkjøpssjef

Velkommen og introduksjon ved fylkesråd Søndergaard. Hun berørte av rammebetingelser og linjer fram mot anbudskontrakten, deriblant noen av de viktigste kravene, mål og politiske ambisjoner for hurtigbåttrafikken i fylket. Det er viktig å skape et helhetlig kollektivtilbud for buss, båt og ferge.

Stikkord fra fylkeskommunens presentasjon:

- overgang fra netto til brutto kontrakter (men med incentivordninger)
- første driftsår 2010
- ruteoppsett i konkurransegrunnlaget er et utgangspunkt som det kan bli endringer på.

Spørsmål 23: Opsjon

Videre opsjon Hurtigruten, gjelder det ut 2010 eller er det avklart at man ikke erklærer opsjon også for 2010? TPK har mulighet til å forkaste ethvert tilbud uten begrunnelse.

Svar:

Det er avklart at opsjonen er erklært for 2008 og 2009. Fylkestinget har gjort vedtak i tråd med dette.

Fylkeskommunen er bundet av konkurranseutlysningen som har oppstart for ny kontrakt 1.1.2010.

Pkt 2.11 i konkurransegrunnlaget skal strykes.

Spørsmål 24: Pkt. 2.13 Utvalg av leverandør – miljø

Hvem vinner anbudet dersom nr. 1 er best på pris, men scorer dårlig på miljø.

Svar:

Dersom forskjellen i pris mellom laveste og nest laveste tilbud er mer enn 20%, er det kun pris som legges til grunn som utvalgs-kriterie.

Dersom forskjellen i pris mellom laveste og nest laveste tilbud er mindre enn 20%, er det utvalgs-kriteriene som legges til grunn.

På møtet ble følgende scenario skissert:

Tilbyder nr 1 er lavest i pris men scorer dårlig på miljø.

Tilbyder nr 2 ligger 15% over tilbyder nr 1 i pris men er bedre på miljø.

Tilbyder nr 3 ligger 10% over tilbyder nr 2 i pris, men scorer best på miljø.

Hvem vil få tildelt kontrakten?

Eksempelvis følgende verdier for de 3 tilbyderne:

Tilbyder nr	Pris	Beregnet CO2	Beregnet NOX
1	10 000 000	8 000 tonn	300 tonn
2	11 500 000	7 300 tonn	280 tonn
3	12 650 000	6 000 tonn	230 tonn

Jfr konkurransegrunnlagets pkt 2.13 er da differansen mellom laveste og nest laveste tilbud mindre enn 20% og tilbudene skal rangeres etter kriteriene pris og miljø (CO2, NOX).

Rangeringen vil i dette tilfellet bli:

Plassering	Pris	CO2	NOX
1	Tilbyder 1	Tilbyder 3	Tilbyder 3
2	Tilbyder 2	Tilbyder 2	Tilbyder 2
3	Tilbyder 3	Tilbyder 1	Tilbyder 1

Poengscore = (n-plassering)/n

Der n = antall tilbydere

Pris vektes 20% og miljø 80%

$$\begin{aligned}\text{Tilbyder 1 score} &= (\text{pris}((3-1)/3)) * 0,2 + (\text{CO2}((3-3)/3) + \text{NOX}((3-3)/3)) * 0,8 \\ &= (2/3) * 0,2 + (0/3) * 0,8 = \underline{0,133}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Tilbyder 2 score} &= (\text{pris}((3-2)/3)) * 0,2 + (\text{CO2}((3-2)/3) + \text{NOX}((3-2)/3)) * 0,8 \\ &= (1/3) * 0,2 + (2/3) * 0,8 = 0,067 + 0,133 = \underline{0,197}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Tilbyder 3 score} &= (\text{pris}((3-3)/3)) * 0,2 + (\text{CO2}((3-1)/3) + \text{NOX}((3-1)/3)) * 0,8 \\ &= (0/3) * 0,2 + (2/3) * 0,8 = \underline{0,533}\end{aligned}$$

Det er høyeste poengscore som blir tildelt kontrakten, i dette tilfellet tilbyder 3.

Tilbudene blir først vurdert enkeltvis per rutepakke og deretter blir de ulike kombinasjonene vurdert. Det er underforstått at tilbud på kombinasjon(er) av to eller flere rutepakker gis under forutsetning av at operatøren tildeles de rutepakker det er gitt et samlet tilbud på.

Spørsmål 25 - Endring i produksjonen (pkt. 4.2.1)

4 % endring, gjelder det pr. år eller i avtaleperioden? Gjelder det pr. rute, rutepakke eller total avtale med selskapet. I regnearket kan det forstås som pr. år, samt at det godtgjøres 85% av kostnadsøkningen

Svar:

Produksjonen i et kalenderår kan for en rutepakke avvike med inntil +/-4% uten at dette medfører justering av godtgjørelsen. Avviket beregnes i forhold til inngangsverdien for produksjon i den enkelte rutepakke. Dersom en rutepakke eksempelvis har 100 000 km i inngangsverdi i konkurransegrunnlaget, så kan reell produksjon i kalenderåret ligge mellom 96 000 og 104 000 km uten endring i godtgjørelse.

Produksjon over eller under dette nivået vil utløse kompensasjon med 85% av fartøykm godtgjørelsen for det aktuelle året. Dersom reell produksjon for et år blir på for eksempel 110 000 km, og inngangsverdien var på 100 000 km, skal det godtgjøres ekstra for 6 000 km.

Dersom store strukturelle endringer gjennomføres i ruteoppsettet i en rutepakke, slik at produksjonen permanent endres, endrer dette også grunnlaget for beregning av terskelverdiene på +/- 4%. Slike endringer som medfører permanent endring i produksjonsvolum vil da medføre en justering i godtgjørelsen fra første kilometer.

Eksempel: Inngangsverdien i rutepakken er 100 000 km. I år 3 av kontrakten legges det til 2 nye avganger som medfører at ruteproduksjonen økes til 112 000 km.

Godtgjørelsen skal da økes med 12 000 km ganger 85% av fartøykilometergodtgjørelsen. Ny inngangsverdi for terskelverdien på +/-4% blir etter dette 112 000 km (4 480 km). Reell produksjon i påfølgende år kan da ligge mellom 107 520 og 116 480 km uten ytterligere justering av godtgjørelsen.

Terskelverdien på +/-4% i pkt 4.1. kommer ikke til anvendelse ved permanente endringer i ruteoppsettet. Med permanente endringer menes her ruteendringer som skal tas inn i rutehefte og andre informasjonsbærere, og som dermed framstår som varige endringer

Spørsmål 26: Forrang dokumenter:

Dersom det er motstrid mellom konkurransegrunnlaget og for eksempel vedlegg til konkurransegrunnlaget, hva gjelder?

Svar:

Konkurransegrunnlaget har forrang foran eventuelle vedlegg.

Spørsmål 27: Elektronisk billettering

Hvilket elektronisk billetteringssystem skal benyttes? Hvem har ansvar for opplæring av folk på billetteringssystemet?

Svar: Vi har innført FARA billetteringssystem og vil forutsette at det skal benyttes på hurtigbåt, senest fra den datoen anbudskontrakten starter.

Det skal brukes takster, billettprodukter, reisekort etter nærmere spesifikasjoner.

Opplæring av personell i bruk av billettsystemet vil være operatørens ansvar som en del av daglig drift og personal forvaltningen. Fylkeskommunen sørger for opplæring av et nødvendig antall "superbrukere" hos operatøren. Kostnader knyttet til opplæringen avtales særskilt og dekkes av fylkeskommunen.

Fylkeskommunen vil også sørge for nødvendig opplæring av personell hos operatøren for å kunne benytte rapportsystem og økonomiske oppgjørssystemer som er en del av billettsystemet.

Operatøren vil også få oppgaver med enkel feilsøking på maskinvaren, enkelt vedlikehold av billettmaskiner, retur av defekte billettmaskiner til leverandør etc.

Spørsmål 28: Åpningstid for sambandene 07-23

Eksempelet med oppstartstid 0535 er vist i konkurransegrunnlagets pkt 4.2.2, men det er fleksibiliteten mellom 07 og 23 vi ønsker.

For rutepakke 1 kan endringer i ruteoppsettet innenfor rammen av en åpningstid fra 0700 (første avgang) til 2300 gjennomføres uten at dette utløser endret godtgjørelse annet en det som følger av eventuelle endringer i ruteproduksjon. Dersom avganger legges før kl 0700 eller ankomster etter kl 2300, utløser dette forhandlinger om særskilt godtgjørelse for utvidet åpningstid.

For rutepakke 2 kan endringer i ruteoppsettet innenfor rammen av en åpningstid fra 0630 (første avgang) til 2300 gjennomføres uten at dette utløser endret godtgjørelse annet en det som følger av eventuelle endringer i ruteproduksjon. Dersom avganger legges før kl 0630 eller ankomster etter kl 2300, utløser dette forhandlinger om særskilt godtgjørelse for utvidet åpningstid.

For rutepakke 3 kan endringer i ruteoppsettet innenfor rammen av en åpningstid fra 0640 (første avgang) til 2300 gjennomføres uten at dette utløser endret godtgjørelse annet en det som følger av eventuelle endringer i ruteproduksjon. Dersom avganger legges før kl 0640 eller ankomster etter kl 2300, utløser dette forhandlinger om særskilt godtgjørelse for utvidet åpningstid.

Spørsmål 29: pkt 2.5.6 Innrapportering oppgjør

Den 5. dagen i påfølgende måned er svært kort tid (spesielt v/helg). Det oppfordres til noen flere dager, spesielt når det er knyttet straffemekanismer til rapportering

Svar:

Frist for månedsvis overføring av billettinntekter settes til den 15. i påfølgende måned.

Spørsmål 30: Pkt. 5.7 Oppdragsgiver har ansvar for mva. på trafikkinntektene.

Det kan bety at operatør ikke får fradrag for utgående mva. Det bes om at Troms fylkeskommune avklarer hvorvidt de tar risikoen for at den mvaen ikke blir fradragsberettiget.

Svar:

Etter å ha vært i kontakt med andre fylkeskommuner som har bruttokontrakter på sine kjøp av hurtigbåttjenester framgår det at godtgjørelsen fra fylkeskommunen(eller administrasjonsselskap) regnes som inntekt for operatøren og det skal legges til 8% mva på dette beløpet. Operatørene har dermed full anledning til å få fradrag for inngående mva på sine kjøp av varer og tjenester.

Dette er i tråd med de retningslinjer som ble gitt av Skattedirektoratet ved innføring av mva på kollektivtrafikk i 2004. I bruttokontrakter skal fylkeskommunen (eller administrasjonsselskapet) betale 8% mva på godtgjørelsen til operatøren(e).

Spørsmål 31: Pkt. 6.7 Del av sivil transportberedskap
Omfang på involvering fra operatørens side?

Svar:

Arbeidet knyttet til transportberedskap vil i hovedsak være operatørens innsending av søknad om fritak for og utsettelse med frammøte ved mobilisering. I tillegg kan operatøren(e) bli bedt om å delta i utarbeidelse av fylkeskommunalt/regionalt beredskapsplanverk. Operatøren(e) skal sørge for at fylkeskommunen har oppdaterte telefon-/varslingslister for fartøyene og driftsledelse i selskapene slik at denne informasjon kan videreformidles til forsvaret og nødetatene/AMK.

Omfanget på operatørens involvering anslås til 1 dagsverk per år.

Bruk av fartøy som inngår i fylkeskommunale tjenestekjøpsavtaler i beredskapssituasjoner kompenseres særskilt

Spørsmål 32: Pkt. 5.11 Anløpssteder

Har det blitt utgitt liste over anløpssteder med kontaktperson for evt. informasjon om kaiforhold etc? Dette er viktig i forhold til kravene knyttet til om bord og ilandstigningsforhold.

Svar:

Fylkeskommune vil sørge for en liste over anløpssteder og kaieier m.m.

Spørsmål 33: Pkt 7.1.2. Begrunnelse for ruteavvik direkte fra skipsfører? Er venting på passasjerer avvik fra ruta?

Svar:

Skipsfører skal rapportere forsinkelser og avvik i rute til fylkeskommunen med e-post, SMS eller det system fylkeskommunen anskaffer til slikt formål. Selskapet rapportere månedlig avviksrapport, med en skriftlig redegjørelse for større avvik fra ruteoppsettet. Avviksrapporten skal inneholde informasjon om eventuelle forsinkelser og kanselleringer samt en redegjørelse for årsaken og hva som eventuelt kan gjøres for å forhindre tilsvarende hendelser.

Venting på passasjerer anses som avvik fra ruta, dersom ventingen ikke er beordret fra fylkeskommunens side. For at ruter skal regnes som korresponderende må tidsrommet

mellom ankomst av et transportmiddel og avgangen for neste transportmiddel være minimum 30 minutter.

Spørsmål 34: Incitament på regularitet

Det er ikke realitet i 1,5 %, fordi 100 % regularitet ikke er mulig å oppnå. Fylkeskommunen bør vurdere å senke regularitetskravet ned mot 97% for å gi en reell mulighet til å oppnå denne bonusen. Gjelder det pr. år eller mnd?

Svar:

Regularitetsmålingen gjelder per kalenderår.

Det skal ved måling av regularitet ikke medregnes turer som er kansellert eller forsinket av force majeure-årsaker.

Teksten i konkurransegrunnlagets pkt 7.2.4, siste setning endres til :

"97% regularitet (med unntak av avvik av force majeure-årsaker) honoreres med 1,5% av årsgodtgjørelsen."

Spørsmål 35: Pkt. 7.2.3 Inntektsincitament

Er det tatt høyde for evt. inntektsbortfall? Hvilket inntektsnivå er det man tar utgangspunkt i? Er det mer eller mindre enn i dag? Mindre fartøyer og mindre produksjon enn i dag.

Svar:

Fylkeskommunen legger til grunn et inntektsnivået som i 2007, ca 55 mill kr.

Det er ikke foretatt beregninger eller vurderinger fra fylkeskommunens side som tilsier større endringer i passasjertallene for rutene etter 2010.

Fylkeskommunen vil ha både takstmyndigheten og inntektsansvaret for disse rutene. Dersom kostnadene knytte til tjenestekjøpet får vesentlige endringer i forhold til dagens nivå, vil dette ha betydning for takstnivået. Og dermed også få betydning både for antall reiser og samlet inntekt i sambandet. Fylkeskommunen gir ingen garanti i forhold til størrelsen på inntektene i denne ruta i anbudsperioden.

Spørsmål 36: Lærlinger

Skal kostnadene til lærlinger medregnes i tilbudet?

Svar:

Kostnader knyttet til lærlinger skal medregnes i tilbudet.

Troms fylkeskommune v/Utdanningsetaten yter en økonomisk støtte til per inngått lærlingkontrakt, i 2008 er denne støtten kr 3 974 kr per måned i 24 måneder.

Godtgjørelsen reguleres årlig i henhold til Statsbudsjettet, og har normalt vært en økning på ca 2 000 kr per år.

Spørsmål 37: Reservefartøy:

Det skal ligge et reservefartøy til enhver tid som skal brukes litt i produksjon fre/søn. Det blir dyr produksjon. Da er det ikke reservebåt tilgjengelig fre/søn ved drift på denne båten.

Motorhavari defineres normalt ikke som force majeure. Hva med krav til 80 / 100 % kapasitet ift hovedfartøy. Hva med jevnlig/planlagt/ikke planlagt vedlikehold? Hvis det kan aksepteres 2 båter fre/søndager pga. vedlikehold, vil dette gi betydelig kostnadsinnsparing.

Svar:

Vi viser til vårt svar på spørsmål 2, i brev av 26.06.08 Avklaringer til konkurransegrunnlaget –brev 1.

Spørsmål 38: Kan den tredje båten i rutepakke 1 være 6 år?

Det vises til avklaringer ift begrepsbruk, vårt svar på spørsmål 2, i brev av 26.06.08 Avklaringer til konkurransegrunnlaget –brev 1. Her er det klargjort at det i rutepakke 1 ikke er snakk om reservefartøy, men et ekstrarfartøy tilsvarende de to hovedfartøyene i ruta.

Svar:

Fylkeskommunen akseptere at det ved kontraktsstart kan benyttes fartøy som er inntil 6 år gammelt som ekstrarfartøy i rutepakke 1.

Spørsmål 39: Pkt. 8.4.1. - Ilandstigning

Flytebrygger ved ilandsstigning? Hvis faste kaier kan det skape problemer for funksjonshemmede og stigningsforhold. Skal løsningene legges til rette i båten eller på kaia? Heis i båt blir veldig tungt/stort, gir høyere forbruk.

Svar:

På Finnsnes er det etablert landgang tilknyttet hurtigbåtterminalen. I Harstad og Tromsø er det bygd anlegg på eksisterende kaier, her vil det også bli bygd nye terminalfasiliteter. Per i dag har ikke fylkeskommunen planer om ytterligere utbygginger eller tilrettelegging av kaiforhold ved de ulike anløpsstedene.

Spørsmål 40: Pkt. 8.2.3.4 - døråpninger

Døråpninger med automatisk åpning i hele båten? Det kan berøre sikkerheten om bord hvis alle dører skal kunne åpnes automatisk. Det må være innefor sikkerhetsforskriftene. Skal alle toaletter også utenom handicap-toaletter ha aut. åpning?

Svar:

Fylkeskommunen aksepterer en løsning med automatisk døråpning på inngangsdør til båten og handikapp toalett som et minimum. Bruk av automatisk døråpning skal gjøres så langt dette ikke er i strid med sikkerhetskrav og –forskrifter.

Spørsmål 41: pkt 10.3. garantert minimumsgodtgjørelse

Regulering produksjon – er det inkludert i f.eks. 60 % (etter 4 år) av inngangsverdien for produksjon eller kommer +/-4% i tillegg?

TFK kan kutte en tur på Tromsø-Harstad og slippe den kostnaden (som trolig er høyere enn inntektene). Faste kostnader vil da ikke bli godtgjort og skape underskudd for operatøren.

Svar:

Etter å ha gjennomgått problemstillingen har fylkeskommunen besluttet å endre ordlyden i pkt 10.3.

Teksten i pkt 10.3, endres til:

Utøveren kan endre produksjonen i avtaleperioden etter oppdragsgivers bestemmelse. Oppdragsgiveren garanterer likevel i 1. avtaleår en minste godtgjørelse som svarer til 90 % av rutepakkens inngangsverdi for produksjon, og deretter en godtgjørelse som minimum tilsvarer

80 % av rutepakkens inngangsverdi for produksjon. For garantert minsteproduksjon kommer ikke pkt 4.1. sin terskelverdi på +/- 4% i tillegg.

Spørsmål 42: Det er ikke stilt krav i konkurransegrunnlaget om tilpasninger for forretningsreisende ("business class"), arbeidsbord, matservering, plassgaranti, kiosk og liknende i forhold til dagens tilbud?

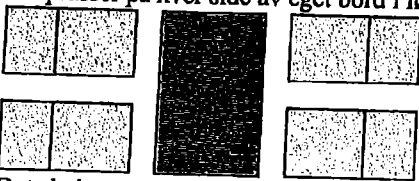
Merknad fra Hurtigruten ASA: Undersøkelse at 50% vil redusere sin reising ved mindre komfort etc. Økningen de siste årene er kommet på næring midt i uka. Vil reduksjon i pax. Antall føre til færre avganger og dermed mindre dekning for operatørens kostnader? Hvilke vurderinger er lagt til grunn? Ønsker ikke risikoen med at TFK kan kutte turer og sende regninga til operatøren.

Svar:

Det stilles ikke krav til egen avdeling forretningsreisend.

I pkt 8.2.3.1 gjøres følgende tillegg til kravspesifikasjon for stolarrangement:

Minimum 32 av sitteplassene i passasjerarealet skal være satt opp i en konfigurasjon med 2 seteplasser på hver side av eget bord i følgende arrangement:



Det skal være strømuttak til PC ved disse bordene.

Fylkeskommunen vil legge til følgende punkter i kravspesifikasjon i kapittel 8.

Nytt punkt 8.2.8. Andre krav

8.2.8.1. Internett tilgang

Det stilles krav om gratis trådløs, internett tilgang i hele passasjerområdet.

8.2.8.2. Kiosk/restaurasjonsvirksomhet

Det stilles ikke krav om at det skal være kiosk eller annen restaurasjonsvirksomhet om bord i fartøyene. Dersom operatøren ønsker å ha kiosk eller liknende om bord, er alle kostnader ved og inntekter fra driften av slik virksomhet operatørens ansvar.

Spørsmål 43: pkt 10.5 regulering av godtgjørelsen

Hvordan skal de ulike reguleringsbestemmelsene for godtgjørelsen tolkes? Hva er inngangsverdiene man skal måle mot?

Svar:

Utgangspunktet er at den første reguleringen av godtgjørelse skjer pr 1.1.2011, og disse beregningene skal da være klare senest 20.12.2010.

Pkt 10.5.2.

Ved regulering av lønnsandelen i godtgjørelsen er det SSB sin lønnsstatistikk for ansatte i samferdsel som legges til grunn. Inngangsverdien er indekstall pr 1.10.2007.

Når godtgjørelsen reguleres for 2011 er det altså utviklingen i lønnsindeksen for ansatte i samferdsel i perioden 1.10.2007 til 1.11. (evt 1.12.) 2010 som legges til grunn.

Pkt 10.5.3

Vi viser til vårt svar på spørsmål 14, i brev av 14.08.08 Avklaringer til konkurransegrunnlaget –brev 3.

10.5.4.

Ved justering av godtgjørelsen ift drivstoffkostnader vil det bli brukt vektet gjennomsnittlig literpris for siste 12-månedersperiode før justering. I praksis vil dette bety perioden 1.12. – 30.11. Inngangsverdien i forhold til justering er listepriis per liter den 1.9.2007.

Spørsmål 44: Pkt 10.7

Dette punktet må sees opp mot kravet om rapportering den 5. i måneden, jfr pkt 5.6.

Svar:

Vi viser til vårt svar på spørsmål 29, der vi nå har endret rapporteringsfristen til den 15. i måneden.

Prosentatsen på 20% er noe høy i og med at kontrakts summene vil bli betydelig større med bruttokontrakter. Vi har derfor besluttet i sette ned denne satsen til 10%.

Pkt 10.7 skal lyde:

Ved mangelfull, forsinket eller uteblivelse av rapportering har oppdragsgiver anledning til å holde tilbake inntil 10% av månedlig godtgjørelse fram til rapportering er utført. Så snart mangelen ved rapporteringen er rettet skal tilbakeholdt godtgjørelse utbetales innen 10 kalender dager.

Vi vil også påpeke at det her er snakk om et tilbakehold av godtgjørelse, ikke trekk. Så snart rapportering er fullført vil tilbakeholdt godtgjørelse bli utbetalt.

Spørsmål 45: Pkt 11.3

Oppdragsgiver kan etter eget skjønn gjennomføre bokettersyn. Hva ligger idette?
Andre anbudsområder har heller ikke krav til å sende regnskap.

Svar:

Yrkestransportloven og løyvebestemmelser regulerer innsynsrettigheter. Ikke ment som noe dramatisk. Det stilles ikke krav til oversendelse av regnskapsrapporter etc ut over det som følger av innrapportering av billettinntekter, passasjerfall, avviksrapporter og lignende.

Fylkeskommunen ønsker at operatøren(e) oversender årsrapport for selskapet for hvert år i kontraktsperioden, som en informasjon.

Spørsmål 46: pkt 12.1. Force majeure

Det er ønskelig med en presisering av at man holder seg til den juridiske definisjonen av begrepet, eller om fylkeskommune også vil legge inn andre hendelser en det som ligger i definisjonen i dette punktet.

Svar:

Fylkeskommunen forholder seg til den juridiske definisjonen av force majeure når det gjelder kanselleringer forsinkelser etc.

Spørsmål 47: Spørsmål til tilbudsskjemaet:

Ark 1 – krav til beredskap pr. time?

Svar: Nei det skal strykes. Nytt tilbudsskjema er lagt ut på Doffin sammen med dette referatet.

Skal ikke budsjettere inntekter?

Svar: Nei, bare kostnader

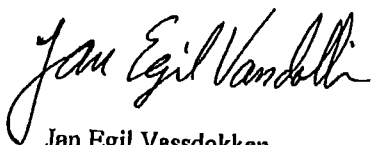
Operatøren skal ikke regne inn havneavgifter og anløpskostnader?

Svar: Nei, dette ivaretas av oppdragsgiver gjennom avtaler med kaieier.

Er det mulig å få oppdatert takstregulativ for 2008?

Svar: Takstregulativ gjeldende fra 01.08.08 er lagt ut på Doffin sammen med dette referatet..

Tromsø, 4.9.2008



Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohtkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-80
Løpenr.:
20917/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdøkken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
08.09.2008

NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 7

TFK 7047: Konkurranses grunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Fra og med 5. september, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin etter hvert som spørsmålene fremsettes. Skriftlige spørsmål som er mottatt innen kl 1200 vil da bli besvart samme dag.

Spørsmål 51

Tilbudsskjema er utformet som om dere ønsker en perm, men konkurransegrunnlaget pkt 2.2 beskriver at tilbudet skal merkes med den rute tilbudet gjelder. Skal det leveres en lukket forsendelse for hver innlevert kombinasjon merket eksplisitt med hvilken rute tilbudet gjelder for?

Svar:

Tilbud på flere ruter eller kombinasjoner av ruter kan leveres i samme forsendelse, men det angis da på forsendelsen hvilke ruter og/eller kombinasjoner av ruter tilbudet gjelder for.

Spørsmål 52

Kan dere bekrefte at svaret gitt i spørsmål 49, utelukker svaret gitt i spørsmål 18 og 19?

Svar:

Ja, svaret gitt til spørsmål 49 utelukker det som er gitt som svar i spørsmål 18 og 19.

I overgangsperioden på inntil 18 måneder, regnet f.o.m. 1.1.2010, kan fartøy som ikke tilfredsstiller HSC-2000, men som tilfredsstiller HSC-94, benyttes.

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6600, 9296 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00084
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 864 870 732

Spørsmål 53

Viser til svar på spørsmål 13, kan ikke se å ha mottatt oppfølgingen av dette.

Svar:

Oppdatert tallmateriale er mottatt fra Hurtigruten ASA.

Antall passasjerer per rute:

	Rute			Endring
2	Tromsø-Finnsnes - Harstad	2004	195 546	
		2005	215 512	10,21 %
5	Tussøy - Sommarøy	2004	830	
		2005	893	7,59 %
6	Harstad- Bjarkøystedene	2004	28 168	
		2005	28 419	0,93 %
7	Harstad - Engenes- Salangsværket - Brøstadbotn	2004	3 355	
		2005	3 950	17,13 %
		2004	227 889	
		2005	248 774	9,16 %

Inntekter per rute i 1 000 kr:

	Rute			Endring
2	Tromsø-Finnsnes - Harstad	2004	89 919	
		2005	45 510	14,01 %
5	Tussøy - Sommarøy	2004	15	
		2005	14	-6,67 %
6	Harstad- Bjarkøystedene	2004	1 924	
		2005	1 982	3,01 %
7	Harstad - Engenes- Salangsværket - Brøstadbotn	2004		
		2005		

*Inntektstillene for rute 6 og 7 er oppgitt samlet og inkluderer både passasjer- og godsinntekter.

Spørsmål 54

Viser til svar på spørsmål 24. Tilbyder 1 har her 10 000 000, tilbyder 3 har 12 650 000 noe som er mer enn 20 % over laveste pris. Vil dette si at om en tilbyder ligger mindre enn 20 % over i pris og de resterende tilbyderne ligger mer enn 20 % over i pris skal alle vektes etter bestemmelsen i konkurransegrunnlagets pkt 2.13, selv de som ligger 20 % eller mer over laveste pris?

Svar:

Teksten i konkurransegrunnlagets pkt 2.13. er ikke helt klar på dette punktet, samtidig er det blitt feil i eksemplet som er brukt som svar på spørsmål 24. Vi vil derfor presisere i forhold til konkurransegrunnlagets pkt 2.13. at det er de tilbyderne som ligger innenfor en pris som er inntil 20% høyere enn laveste tilbud som vil bli vurdert etter kriteriene i pkt 2.13.

Teksten i pkt 2.13. skal lyde:

Dersom differansen mellom laveste og nest laveste tilbud er mer enn 20%, vil laveste tilbud bli valgt. Dersom andre tilbud er mindre enn 20% dyrere enn laveste tilbud, vil de tilbudene som ligger innenfor en pris inntil 20% over laveste tilbud bli rangert etter følgende kriterier, som vektes i henhold til tabellen nedenfor.

Eksemplet som er brukt i svaret på spørsmål 24 skal da korrekt være:

På møtet ble følgende scenario skissert:

Tilbyder nr 1 er lavest i pris men scorer dårlig på miljø.

Tilbyder nr 2 ligger 15% over tilbyder nr 1 i pris men er bedre på miljø.

Tilbyder nr 3 ligger 10% over tilbyder nr 2 i pris, men scorer best på miljø.

Hvem vil få tildelt kontrakten?

Eksempelvis følgende verdier for de 3 tilbyderne:

Tilbyder nr	Pris	Beregnet CO2	Beregnet NOX
1	10 000 000	8 000 tonn	300 tonn
2	11 500 000	7 300 tonn	280 tonn
3	12 650 000	6 000 tonn	230 tonn

Jfr konkurransegrunnlagets pkt 2.13 er da differansen mellom laveste og nest laveste tilbud mindre enn 20%. Tilbud 1 og 2 som ligger innenfor 20% skal rangeres etter kriteriene pris og miljø (CO2, NOX). Tilbyder 3 ligger mer enn 20% over laveste tilbud i pris og blir dermed ikke med i den videre vurderingen.

Rangeringen vil i dette tilfellet bli:

Plassering	Pris	CO2	NOX
1	Tilbyder 1	Tilbyder 2	Tilbyder 2
2	Tilbyder 2	Tilbyder 1	Tilbyder 1

Poengscore = (n-plassering)/n

Der n = antall tilbydere

Pris vektes 20% og miljø 80%

$$\begin{aligned}\text{Tilbyder 1 score} &= (\text{pris}((2-1)/2)) * 0,2 + (\text{CO2}((2-2)/2) + \text{NOX}((2-2)/2)) * 0,8 \\ &= (1/2) * 0,2 + (0/2) * 0,8 = \underline{0,100}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Tilbyder 2 score} &= (\text{pris}((2-2)/2)) * 0,2 + (\text{CO2}((2-1)/2) + \text{NOX}((2-1)/2)) * 0,8 \\ &= (0/2) * 0,2 + (2/2) * 0,8 = \underline{0,800}\end{aligned}$$

Det er høyeste poengscore som blir tildelt kontrakten, i dette tilfellet tilbyder 2.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 8. september:

Til konkurransegrunnlagets pkt. 2.4:

Fylkeskommunen utvider tilbyderens vedståelses frist fra tre (3) til seks (6) måneder. Teksten i pkt 2.4 skal være:

Leverandørene skal vedstå seg tilbudet i seks måneder fra tilbudsåpningen.

Tromsø, 8. september 2008



Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-83
Løpenr.:
21529/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdøkken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
12.09.2008

**NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 8**

TFK 7047: Konkurranses grunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Fra og med 5. september, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin etter hvert som spørsmålene fremsettes. Skriftlige spørsmål som er mottatt innen kl 1200 vil da bli besvart samme dag.

Spørsmål 54

Under kapittel 5 fremkommer det at Oppdragsgiver har hovedansvar Terminaler, havner og anløpssteder. Inngår ansvar for ekspeditører med hensyn til mottok av gods med mer i ovennevnte?

Svar:

Ja, fylkeskommunen vil inngå avtaler om ekspeditørtjenester for alle anløpssteder, herunder også godshåndtering.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 12. september:
Ingen.

Tromsø, 12. september 2008

Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune

Besøksadresse
Strandvølen 13
Postadresse
Postboks 6600, 9296 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00084
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 864 870 732



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkesuohkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-85
Løpenr.:
21762/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdokken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
16.09.2008

**NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 9**

TFK 7047: Konkurranses grunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Fra og med 5. september, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin etter hvert som spørsmålene fremsettes. Skriftlige spørsmål som er mottatt innen kl 1200 vil da bli besvart samme dag. I perioden 22. september til 27. september, fremsettes eventuelle spørsmål til følgende e-post adresse : trafikk@tromsfylke.no.

Spørsmål 55

Oppdragsgiver beskriver at Operatør skal tilby lærlingplasser. Vil kadetter kunne anvendes istedenfor? Jf 7.5 i konkurransegrunnlaget.

Svar:

Nei, kravet om lærlingplasser er begrunnet ut fra fylkeskommunens ansvar innen videregående utdanning og for å sikre et minimum av lærlingplasser til elever innen maritime fag ved de videregående skolene i Troms.

Spørsmål 56

Gjelder kravet om nybygg, fartøy kjølsturket etter 1.5.2008, også for rutepakke 3?

Svar:

Ja, selv om det ikke er krav til oppfyllelse av HSC-94 eller HSC-2000, stilles det krav om at fartøyet som skal benyttes i rutepakke 3 er et nybygg jf pkt 8.4.1. I en overgangsperiode på inntil 18 måneder etter kontraktsstart kan eldre fartøy benyttes.

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6600, 9286 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefax
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00064
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 864 870 732

Spørsmål 56

Jf 2.15 i konkurransegrunnlaget.

Her fremkommer det at det skal tegnes driftskontrakt med valgt leverandør så vidt mulig innen utgangen av oktober 2008. Kan vi be om en presisering om hva som legges i ordene; så vidt mulig? Tiden er nemlig veldig knapp med tanke på ferdigstillelse av nybygg innen kontraktens oppstart.

Svar:

Nettopp på grunn av tidsaspektet i forhold til bygging av fartøyer ønsker fylkeskommunen å kunne tildele kontrakter så raskt som mulig etter tilbudsfristen. Men vi må ha nødvendig tid til gjennomgang av tilbudene, eventuelt til å be om supplerende opplysninger og forklaringer til tilbudene, dersom tilbud blir avvist må det gis tid til behandling av avvisning og eventuelt til klagebehandling og etter valg av leverandør må det settes av tid til behandling av eventuelle klager.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 16. september:

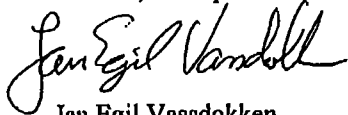
I konkurransegrunnlagets pkt 2.7. er begrepet "anbudsprotokoll" brukt upresist. Det som menes er *protokoll fra anbudsåpningen*. Protokoll fra anbudsåpningen vil inneholde rekkefølge tilbudene er innkommet og registrert hos fylkeskommunen og navn på tilbyder.

Til konkurransegrunnlagets pkt 2.2, merking av tilbudet:

Tilbudene sendes eller leveres i nøytral konvolutt som skal være lukket og merket:

"TFK 7047" samt med den eller de rutepakker tilbudet gjelder for.

Tromsø, 16. september 2008



Jan Egil Vassdøkken

Rådgiver

Troms fylkeskommune



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkikasuohtkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-89
Løpenr.:
22044/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdøkken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
18.09.2008

**NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 10**

TFK 7047: Konkurransesgrunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Fra og med 5. september, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin etter hvert som spørsmålene fremsettes. Skriftlige spørsmål som er mottatt innen kl 1200 vil da bli besvart samme dag. I perioden 22. september til 27. september, fremsettes eventuelle spørsmål til følgende e-post adresse : trafikk@tromsfylke.no.

Spørsmål 58

Av konkurransegrunnlagets punkt 2.2 fremgår at det er offentlig anbudåpning. På bakgrunn av evalueringskriteriene oppgitt i punkt 2.13, ønsker vi bekreftelse på at den informasjon som blir offentliggjort ved anbudåpning er pris, NOx og CO2 utslipp i tonn per år.

Svar:

Anbudåpningen vil være begrenset til en åpning av tilbudene og registrering av tilbyders navn og adresse for journalføring. Vi vil ved anbudåpningen ikke offentliggjøre informasjon om de enkelte innkomne tilbud. Dette innebærer pristilbud per rutepakke eller kombinasjon av rutepakker for den enkelte tilbyder, NOx eller CO2 utslipp.

Dette begrunnes i at fylkeskommunen må ha tid til å gjennomgå og kontrollere det enkelte tilbud og eventuelt be om supplerende opplysninger eller forklaringer til tilbudet, før man eventuelt går ut med denne type informasjon. Vi har ikke til hensikt å gå ut med opplysninger om det enkelte tilbud, kun informasjon av type;
[eksempel: Det er mottatt 3 tilbud på rutepakke 1 som i pris spenner mellom 70 og 110 mill kr per år.]

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6600, 9296 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

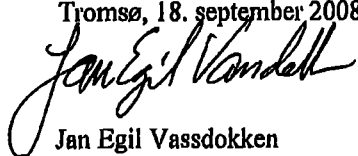
Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00084
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 864 870 732

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 18. september:
Ingen

Tromsø, 18. september 2008



Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



Iht liste

Vår ref.:
07/982-92
Løpenr.:
22941/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdokken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
26.09.2008

**NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I
TROMS - AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 11**

TFK 7047: Konkurransesgrunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Fra og med 5. september, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin etter hvert som spørsmålene fremsettes. Skriftlige spørsmål som er mottatt innen kl 1200 vil da bli besvart samme dag. I perioden 22. september til 27. september, fremsettes eventuelle spørsmål til følgende e-post adresse : trafikk@tromsfylke.no.

Spørsmål 59

I konkurransegrunnlaget pkt. 10.1 fremgår det at godtgjørelsen som avtales etter konkurransen skal gjelde uforandret fra 1.1. til 31.12.2010. Betyr dette at operatør skal ta full risiko for kostnadsveksten i 2010?

Svar:

Ja, første justering vil bli fra 2011. Det vises i tillegg til referatet fra avholdt anbudskonferanse 20.08.08.

Spørsmål 60

I svar på spørsmål 6 fremgår at krav til godtgjørelse for hver enkelt rute/ruteområde skal angis med beregnet brutto kostnad etc. Skal beregnet effekt av inntektsincitamentet hensyntas ved beregnet brutto kostnad?

Svar:

Operatør velger selv om man vil regne inn effekt av inntektsincitament, avhengig av om man ønsker at dette skal reflekteres i prisen. Inntektsincitament på Tromsø-Finnsnes-Harstad er 10 % av billettinntektene, men det stilles ingen garantier for dagens inntektsnivå. Fylkeskommunen har takstmyndighet og kan i kontraktsperioden justere takster og avgifter. Det vises i tillegg til referatet fra avholdt anbudskonferanse 20.08.08.

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6800, 9296 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troms@tromsfylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00064
Internettadresse
www.tromsfylke.no

Org.nr.
NO 864 870 732

Spørsmål 61

I konkurransegrunnlaget pkt. 5.6 fremgår det sitat ; Kontanthåndtering, overføring av kontanter, bankkortterminal, bookingsystem og passasjerregistrering håndteres av operatøren, sitat slutt. Er dette å oppfatte som at oppdragsgiver eller operatør skal bære det økonomiske ansvaret for alle disse tjenestene.

Svar:

Kontanthåndtering, overføring av kontanter, bankkortterminal (utstyr og drift) skal håndteres og finansieres av operatør. Bookingsystem og passasjerregistrering er oppdragsgivers økonomiske ansvar, men gjennomføringen kan etter avtale med oppdragsgiver utføres av operatør.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 25. september:

Presisering vedr. spm. 32 (jfr. referat fra anbudskonferanse):

For nærmere informasjon om anløpssteder må operatør ta kontakt med aktuelle kommuner.

Tromsø, Finnsnes og Harstad: Ta kontakt med det lokale havneselskapet.

Sandsøy, Maritvika, Kjøtta: Bjarkøy kommune.

Skrolsvik: Tranøy kommune

Flakstadvåg: Torsken kommune

Brøstadbotn: Dyrøy kommune

Engenes: Ibestad kommune

Sommarøy, Tussøy, Sandnesshamn: Tromsø kommune

Tromsø, 25. september 2008



for
Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohtkan

Miljø- og samferdselsetaten

Iht liste

Vår ref.:
07/982-93
Løpenr.:
23090/08

Saksbehandler:
Jan Egil Vassdøkken
Tlf. dir./innvalg:
77 78 81 91

Arkiv:
N02&41 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
29.09.2008

NT REF130441, KONKURRANSEGRUNNLAG LOKAL- OG HURTIGBÅTRUTER I TROMS AVKLARINGER TIL KONKURRANSEGRUNNLAGET, BREV 12

TFK 7047: Konkurranses grunnlag persontransport med hurtigbåt i rute i lokal- og hurtigbåtruter i Troms i perioden 2010-2019.

NT Ref: 130441

Fra og med 5. september, vil Troms fylkeskommune publisere svar på innkomne spørsmål via Doffin etter hvert som spørsmålene fremsettes. Skriftlige spørsmål som er mottatt innen kl 1200 vil da bli besvart samme dag.

Spørsmål 62

I pakke 2 er kravet til reservefartøy 80% av kapasitets- og hastighetskrav på det ordinære fartøyet. Gjelder dette for godsmengde og krankapasitet også?

Svar:

Ja, reservefartøyet i rutepakke 2 skal ha minimum 80% av den gods- og krankapasitet som er oppgitt for hovedfartøyet i ruten.

Spørsmål 63

Slik som konkurransegrunnlaget ligger i dag ligger det et incitament for tilbyderne å legge inn urealistisk lavt forbrukstall. For å unngå at noen vinner anbudet med kunstig lave forbrukstall ber vi om at fylkeskommunen vurderer å innføre en kontrollmulighet. Avvik i forbrukstall ut over 5% i normaldrift mot oppgitt tilbud kan gi en konsekvens.

Svar:

I forbindelse med vurderingen av de ulike tilbudene, har fylkeskommunen adgang til å be leverandørene om supplerende opplysninger og nærmere forklaringer til elementer i tilbudene. Dersom det er store forskjeller i forbrukstallene som oppgis for det enkelte tilbud, vil fylkeskommunen kunne be om forklaringer på dette.

Besøksadresse
Strandveien 13
Postadresse
Postboks 6800, 9206 Tromsø

Telefon
77 78 80 00
Epost mottak
troma@troma-fylke.no

Telefaks
77 78 80 01

Bankgiro
4700 04 00064
Internettadresse
www.troma-fylke.no

Org.nr.
NO 884 870 732

Vi viser for øvrig til pkt 2.10. i konkurransegrunnlaget om muligheten til å avvise tilbud som er unormalt lave.

Øvrige avklaringer og korrigeringer per 29. september:

Vi minner om at fristen for innlevering av tilbud er onsdag 1. oktober kl 1200.

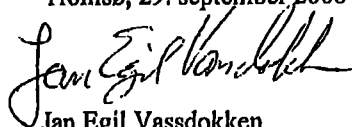
Åpning av tilbudene vil finne sted samme dag kl 1300 på Fylkeshuset i Tromsø, Fylkesrådssalen i 5. etasje.

Ved tilbudsåpningen, som er offentlig, vil det ikke bli gitt annen informasjon om tilbudene enn tilbyderens navn og hvilke rutepakker tilbudet gjelder.

Valg av leverandør skal skje så snart som mulig etter tilbudsåpningen. Det vil likevel måtte påregnes tid til å innhente eventuell tilleggsinformasjon fra tilbyderne, avklaringer og forklaringer dersom noe i tilbudet er uklart. Dersom tilbud blir avvist må det settes av tid til informasjon om avvisingen, tilsvær og eventuell klagebehandling.

Så snart fylkeskommunen har foretatt valg av leverandør(er) vil det bli gitt skriftlig meddelelse til alle tilbyderne. Denne meddelelsen vil bli sendt både som e-post og som brev. Samme dag som e-post med valg av leverandør sendes ut, vil fylkeskommunen også gå ut med pressemelding om valg av leverandør(er).

Tromsø, 29. september 2008



Jan Egil Vassdøkken
Rådgiver
Troms fylkeskommune



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkasuohkan

TROMSØ, den 11. juni 2008

KONKURRANSEGRUNNLAG

Persontransport med hurtigbåt i rute

i Lokal- og hurtigbåtruter i Troms

i perioden 1.1.2010-31.12.2019

Anbudsfrist: 1.september 2008

Adresse

Telefon

Telefaks

Postboks 6600
9296 TROMSØ

7788191

7778001

INNHold

1. INNLEDNING	2
2. ANBUDSPROSEDYRE – TIDSFRISTER OG FREMDRIFT	3
3. GENERELT	6
3.1 DEFINISJONER	6
3.2 LOVGRUNNLAG	6
3.3 VEDTAK I TROMS FYLKESKOMMUNES ORGANER	6
3.4 OM TROMS FYLKE	6
3.5 OM OPPDRAGSGIVEREN TROMS FYLKESKOMMUNE	8
3.6 PLANMÅL FOR TROMS' SAMFERDSEL OG FOR TRAFIKK I TROMS FYLKESKOMMUNES REGI	8
4. BESKRIVELSE AV RUTENE	9
4.1 DAGENS RUTETRAFIKK	9
4.2 UTFORMING AV TILBUDET	14
5. ARBEIDSFORDELING MELLOM UTØVER OG OPPDRAGSGIVER	16
6. KRAV TIL LEVERANDØRENE	18
7. KRAV TIL UTFØRELSE	19
7.1 KRAV TIL REGULARITET OG RAPPORTERING	19
7.2 KVALITETSSYSTEM	19
7.3 KRAV TIL ARBEIDSFORHOLD	20
7.4 KRAV TIL MANNSKAPET	20
7.5 ANDRE KRAV	20
8. KRAV TIL FARTØY	21
8.1 GENERELLE KRAV	21
8.2 KRAV TIL BÅTMATERIELLET UT OVER DE GENERELLE KRAV	21
8.3 PERIODISK KONTROLL OG VEDLIKEHOLD	25
8.4 ALDER PÅ FARTØYENE	25
8.5 KRAV TIL GJENNOMFØRING, DOKUMENTASJON OG KONTROLL	25
9. ANBUDETS INNHOLD - SVARSKJEMAER	26
10. BETALING OG REGULERING AV GODTGJØRELSEN	27
11. KONTROLL OG OPPLYSNINGSPLIKT	29
12. DIVERSE BESTEMMELSER	30

VEDLEGG:	1: Rutetabeller
	2: Fartøy og trafikkstatistikk
	3: Produksjon
	4: Fartøybeskrivelser, dagens fartøy
	5: Betsningsmedlemmer pr 2007, ansiennitet og funksjon
	6: Liste over anløpssteder med angivelse av eier/ekspeditør
	7: Tilbudsskjema

1. Innledning

Troms fylkeskommune gjennomfører i 2007 åpen anbudskonkurranse på kollektivtransport-tjenester med hurtigbåt i Lokal- og hurtigbåtruter i Troms i henhold til vedtak i Troms fylkesting i sak 12/07 og 84/07.

Troms fylkeskommune, Miljø og Samferdselsetaten, inviterer med dette interesserte selskaper og næringsdrivende med foreskrevne kvalifikasjoner til å gi anbud på drift av rutene, som er nærmere beskrevet i dette dokumentet med vedlegg.

Transportoppgavene skal utføres i perioden 1.1.2010-31.12.2019.

Konkurransen er kunngjort på Doffin og i TED, Official Journal of the EU for EØS-området. Den er annonsert i Aftenposten og i lokale aviser i Troms. Annonsen er vedlagt dette dokumentet.

Henvendelser rettes til Jan Egil Vassdokken, Samferdselsetaten, 7788191, faks 77788001, e-post: jan.egil.vassdokken@tromsfylke.no.

Alle henvendelser vedrørende konkurransegrunnlaget som ønskes besvart, skal gis skriftlig i brev eller e-post. Svar vil bli gitt skriftlig på e-post og vil også bli meddelt alle som har meldt sin interesse.

Onsdag 20. august vil Troms fylkeskommune arrangere et orienteringsmøte for anbydere og andre interesserte i Tromsø. Møtet blir holdt i Fylkeshuset, Strandveien 13.

2. Anbudsprosedyre – tidsfrister og fremdrift

- 2.1 Kjøpet gjennomføres som Åpent anbud i henhold til forskrift om offentlige anskaffelser kapittel I og III vedrørende bruttokontrakter for trafikken som er nærmere beskrevet i kapittel 4 nedenfor.
 - 2.2 Tilbud sendes eller leveres i nøytral konvolutt som skal være lukket og merket med den rute tilbudet gjelder for, til Troms fylkeskommune, Samferdselsetaten, Postboks 6600, 9296 TROMSØ. Tilbud skal være oppdragsgiver i hende innen 1. september 2008 kl. 12.00. Ved tilbudsåpningen, som vil finne sted samme sted kl. 13.00, kan leverandørene være til stede med inntil 2 representanter.
 - 2.3 Leverandørene skal oppgi hvilken person fylkeskommunen kan kontakte for presisering av uklare forhold, konferering og kontroll av beregninger osv. i tilbudet.
 - 2.4 Leverandørene skal vedstå seg tilbudet i tre måneder fra tilbudsåpningen.
 - 2.5 Oppdragsgivers kontaktperson for konkurransen er Jan Egil Vassdokken.
 - 2.6 Tilbud som ikke inneholder minstekrav til opplysninger kan avvises ved tilbudsåpningen.
 - 2.7 Anbudsprotokollen er offentlig.
 - 2.8 Fylkesrådet i Troms behandler deretter tilbudene og velger ut beste tilbud.
 - 2.9 Tilbud som ikke er i samsvar med konkurransegrunnlaget kan bli avvist. Dette gjelder også kravene til fartøyene, som oppdragsgiver kan kreve inspeksjon av under vurderingen. Tilbud som krever en urimelig høy godtgjørelse, kan også bli avvist.
 - 2.10 Tilbud som er unormalt lave kan avvises etter at oppdragsgiver skriftlig og med rimelig frist har anmodet leverandøren om forklaring. Leverandøren har ikke adgang til å endre sitt bud.
 - 2.11 Oppdragsgiveren forbeholder seg retten til å avvise ethvert tilbud. Leverandører som får sitt tilbud avvist, vil bli underrettet om grunnen til avvisningen.
 - 2.12 Dersom det etter tilbudsfristens utløp viser seg å være bare én leverandør som har levert tilbud eller dersom det av andre grunner ikke har vært reell konkurranse, kan oppdragsgiver gjennomføre kjøpet etter forhandlinger med denne og andre leverandører. Ved slike, etterfølgende forhandlinger skal forutsetningene for konkurransen ikke endres vesentlig i forhold til dette konkurransegrunnlaget.
 - 2.13 Dersom differansen mellom laveste og nest laveste tilbud er mer enn 20 prosent, vil laveste tilbud bli valgt. Dersom andre tilbud er mindre enn 20 prosent dyrere enn det laveste, vil tilbudene bli rangert etter følgende kriterier, som vektes i henhold til tabellen nedenfor:
-

1. Fartøyer med lavere, forurensende utslipp	80 %
2. Pris	20 %

Tilbudene vil da bli rangert basert på poengscore etter følgende modell:

Fartøyer med lavere, forurensende utslipp:

I tilbudet skal det for hvert enkelt fartøy oppgis drivstofforbruk per år i liter og kilo ved ruteoppsett og rutchastighet i henhold til minstekrav for den enkelte rute. Drivstofforbruk omregnes til utslipp av CO2 og NOX etter følgende formler:

Totalt beregnet drivstofforbruk per år i tonn x 3,2 = beregnet CO2 utslipp per år i tonn

Totalt beregnet drivstofforbruk per år i tonn x 0,005 = beregnet NOX utslipp per år i tonn

Pris:

Pris for drift av ruten i henhold til ruteoppsett og kravspesifikasjon for kontraktperioden, ikke prisjustert.

Poengscore for det enkelte tilbud beregnes etter følgende formel:

N tilbydere rangeres internt i kategoriene:

PRIS

Rangeringen gjøres med plassering:

1 for laveste pris, 2 for nest laveste pris, .. n for høyeste pris

CO2 UTSLIPP

Rangeringen gjøres med plassering:

1 for laveste utslipp, 2 for nest laveste utslipp, .. n for høyeste utslipp

NOX UTSLIPP

1 for laveste utslipp, 2 for nest laveste utslipp, .. n for høyeste utslipp

Poengsum for den enkelte tilbyder beregnes deretter for hver kategori etter formelen:

Poengsum = (n-plass)/n

EKSEMPEL MED 4 TILBYDERE

A-B-C-D

PRIS	CO2	NOX
1 B	1 A	1 B
2 A	2 C	2 A
3 D	2 B	3 C
4 C	3 D	4 D

score = (n-plass/n)

A	0,50	0,75	0,60
B	0,75	0,25	0,75
C	0,00	0,50	0,25
D	0,25	0,00	0,00

MILJØ 80%
A 1,00
B 0,80
C 0,60
D 0,00

PRIS 20%
A 0,10
B 0,15
C 0,00
D 0,05

POENGSCORE
A 0,80
B 0,95
C 0,60
D 0,05

Tilbyder A vil i dette tilfellet bli tildelt kontrakten.

- 2.14 Leverandørene skal i tilbudet bekrefte at de kan starte rutetrafikken med det skipet eller de skipene de tilbyr fra kontraktsperiodens begynnelse. Dersom en leverandør dokumenterer at et eventuelt nybygg i hans regi ikke kan settes i trafikk innen denne fristen, kan oppdragsgiver akseptere at vedkommende operatør benytter andre skip enn forutsatt i tilbudet i en periode ikke lengre enn 18 måneder. Oppdragsgiver skal først godkjenne disse fartøyene.
- 2.15 Valg av leverandør som det skal tegnes driftskontrakt med vil finne sted så vidt mulig innen utgangen av september 2008. Underretning vil bli sendt alle som har levert tilbud. Det gis 14 dagers frist for å klage på valget. Eventuell klage vil bli behandlet i fylkeskommunens interne klageorgan.
- 2.16 Løye for persontransport med fartøy i rute på aktuelle strekninger/områder for kontraktsperioden vil bli tildelt ved første anledning deretter.
- 2.17 For rute 7 (Harstad-Engenes-Salangverket-Brøstadbotn) er det i konkurransegrunnlaget lagt til grunn rutestruktur per. 1.6.2008. Dersom det foretas endringer i denne ruta i forbindelse med Fylkestinget sin behandling av budsjettoppfølging i juni 2008, vil det bli foretatt tilsvarende endringer i konkurransegrunnlaget. Disse endringene vil i så fall bare omfatte antall anløp og den totale ruteproduksjon i km per år i denne ruta.
-

3. Generelt

3.1 Definisjoner

I det følgende betegnes Troms fylkeskommune som 'Oppdragsgiveren'. Fylkeskommunens utførende organ er Miljø og samferdselsetaten. Det tas forbehold om organisatoriske endringer hos oppdragsgiver i løpet av avtaleperioden.

Med «leverandør» forstås en transportutøver som ved innlevering av tilbud ønsker å komme i betraktning som utøver av båtruter med kontrakt og løyve fra fylkeskommunen.

Med «utøver» er her å forstå det transportselskapet eller den næringsdrivende som tildeles transportkontrakten etter tilbud.

3.2 Lovgrunnlag

3.2.1 Lov og forskrift om offentlige anskaffelser (lov av 16. juli 1999 nr 6, forskrift 15. juni 2001 nr 616)

3.2.2 Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (21. juni 2002 nr. 45)

3.2.3 Forskrift om yrkestransport med motorvogn eller fartøy (26. mars 2003 nr. 401)

3.2.4 Forskrift om anbud i lokal rutetransport (26. mars 2003 nr. 400)

3.2.5 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr 39 med forskrifter

3.2.6 Lov om arbeidstiden og hviletiden på skip nr 50 av 3. juni 1977

3.2.7 Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. nr 7 av 9. juni 1903

Det påligger leverandørene å holde seg oppdatert når det gjelder lover og forskrifter. Regelverket for sjøfarten er særlig omfattende. Regelverket er samlet i bokform som "Regler for passasjer- og lasteskip m.v." og utgis av Sjøfartsdirektoratet.

3.3 Vedtak i Troms fylkeskommunes organer

3.3.1 Troms fylkesting

Troms fylkesting fattet vedtak om anbud i sak 12/07. Saksfremlegg og protokoll fra møtene finnes på fylkeskommunens Internettsider www.tromsfylke.no eller kan bestilles på e-post troms@tromsfylke.no.

3.4 Om Troms fylke

Troms fylke dekker 25 877 km² og hadde 154 171 innbyggere pr. 1.1.2007.

Folketallet i de forskjellige regionene er følgende:

Rutene utføres etter fusjonen mellom OVDS og TFDS i 2006 av Hurtigruten ASA.

3.5 Om oppdragsgiveren Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune er politisk organisert etter en parlamentarisk modell der Fylkesrådet utgjør den øverste ledelse av den daglige driften. Administrativt er fylkeskommunen delt i 7 etater: Utdanningsetaten, Kulturetaten, Tannhelseetaten, Miljø- og Samferdselsetaten, Næringsetaten, Administrasjonsetaten og Fylkesrådsleders kontor.

Miljø- og samferdselsetaten har et brutto budsjett på ca 430 mill kr per år. Innenfor denne økonomiske rammen skal kjøp av kollektivtrafikktenester (inkludert skoleskyss), drift, vedlikehold og investering i vegnettet, transporttjenesten for funksjonshemmede og en rekke andre mindre tjenester dekkes.

I forbindelse med regionreformen er det lagt opp til at fylkeskommunen fra og med 1.1.2010 også vil få ansvar for det som i dag er øvrig riksveg, inkludert riksvegfergedriften.

Fylkeskommunens rolle og overordnede målsettinger er fastlagt gjennom Fylkesplan for Troms 2008-2009, der det bl.a. heter:

Fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør vektlegges sterkere enn tidligere. Med blant annet dette som bakgrunn er et av fylkesplanens overordnede mål at:

- *Troms fylke skal utvikles gjennom å styrke det regionale demokratiet. Fylkeskommunens samordnende og regionalpolitiske rolle skal bli mer synlig.*

Fylkesplanen i sin helhet kan lastes ned fra fylkeskommunen hjemmeside www.tromsfylke.no.

Troms fylkeskommune har startet arbeidet med å bli en miljøfyrtårnsertifisert organisasjon. Dette betyr at miljøhensyn skal vektlegges i hele fylkeskommunens drift, herunder også innkjøpsavtaler. (www.miljofyrtarn.no).

På det nåværende tidspunkt er fylkeskommunens miljøstrategi og –målsettinger under revisjon. I dette arbeidet legges det særlig vekt på energiproduksjon og transport, og reduksjon av miljømessige konsekvenser knyttet til slike aktiviteter.

3.6 Planmål for Troms' samferdsel og for trafikk i Troms fylkeskommunes regi

Fylkeskommunens planmål for samferdsel og rutetransport er nedfelt i samferdselsplanen for Troms 2006-2009. Denne kan lastes ned fra Internet:

<http://www.tromsfylke.no/dokumentarkiv/SamferdselsplanforTroms200620090000.pdf>

4. Beskrivelse av rutene

4.1 Dagens rutetrafikk

Hurtigbåttrafikken som omfattes av tilbudet utføres dag i følgende ruter (fylkeskommunens rutenummerering er benyttet):

Rute nr.	Beskrivelse	Funksjon
2	Tromsø-Finnsnes-Harstad	Stamrute mellom de tre største byene fylket.
5	Sommørøy-Tussøy-Sandnesshamn	Lokalrute i farvannet vest for Kvaløya, utføres av en mindre, ettskrogs båt
6	Harstad-Bjarkøystedene-Skrolsvik-Flakstadvåg	Hurtigbåtrute for kyst- og øysteder i Vågsfjordbassenget, herunder steder i Torsken og Tranøy på Sør-Senja
7	Harstad-Engenes-Salangverket-Brøstadbotn	Hurtigbåtrute for steder i Ibestad, Salangen og Dyrøy

For to ruter vil det ikke bli gjennomført anbudskonkurranse, men kontrakt for FoU prosjekt – utprøving av ny hurtigbåtteknologi, vil bli tildelt for en periode på inntil 5 år basert på forhandlinger med rederi og verft. Følgende ruter inngår ikke i konkurransen

3	Tromsø-Skjervøy	Hurtigbåtrute som gir kyststedene i Skjervøy og Karlsøy kommuner sjøverts forbindelse til Tromsø
4	Tromsø-Vikran-Tennskjær-Lysnes	Hurtigbåtrute med bl.a. pendlertrafikk til Tromsø

Fartøyene som i dag benyttes i rutene er beskrevet i vedlegg.

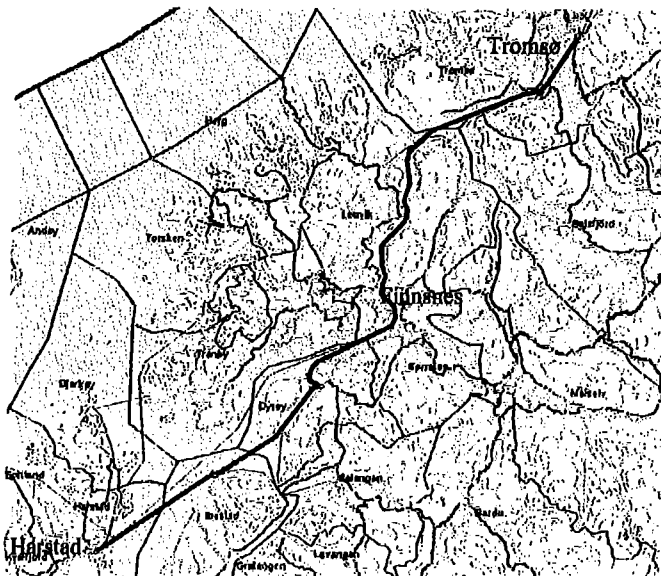
I det følgende gis en kort redegjørelse for tilbud og trafikk i hver enkelt rute. Ruteplanene og til/fra-matriser for trafikken i rutene er vist i vedlegg.

4.1.1 Rute nr 2: Tromsø-Finnsnes-Harstad

Ruten gir på hverdager tre ganger daglig forbindelse mellom Tromsø og Harstad. Mandag til onsdag går ett fartøy en kveldstur Tromsø – Finnsnes og tilbake. Helligdager gjør fartøyene to rundturer i ruten. Ruten anløper Brøstadbotn og Engenes på Andørja vekselvis og på enkelte ruteturer.

Ruten betjenes i dag av M/S Fjordkongen og M/S Fjorddronningen som begge har en passasjerkapasitet på 350. Fartøyene har en rutehastighet på 35 knop.

Ruten krever at fartøyene er godkjent for fartsområde 4.



Minstekrav til fartøy og utførelse av ruten:

- Minimum 33 knops hastighet i rute
- Minimum 250 passasjerplasser
- 2 hovedfartøy i rutedrift + 1 reservefartøy som benyttes til å supplere på avganger etter oppsatt rute og ellers ved behov.

Ruteoppsettet som skal legges til grunn ved beregning av tilbud er vist som rute nr 2 i vedlegg 1. Anløpstidspunkt i dette ruteoppsettet er satt ut fra dagens fartøyer og inkluderer terminaltid ved hvert anløp. Anløpstidspunktene vil være gjenstand for justering ut fra minstekravet til hastighet for fartøyene og gjennomsnittshastighet i rute basert på andre fartøy f.o.m. kontraktsstart.

Ved beregning av årlig produksjon i fartøykilometer er følgende distanser lagt til grunn:

Fra	Til	Tromsø	Finnsnes	Brøstadbotn	Engenes	Harstad
Tromsø		X	69 524	-	-	-
Finnsnes		69 524	X	31 057	-	81 887
Brøstadbotn		-	31 057	X	27 506	54 667
Engenes		-	-	27 506	X	28 137
Harstad		-	81 887	54 667	28 137	X

(distanser i meter)

4.1.2 Rute nr. 5: Sommarøy – Tussøy – Sandneshamn

Ruten betjener Tussøy i forhold til landfaste Sandneshamn og Sommarøy.

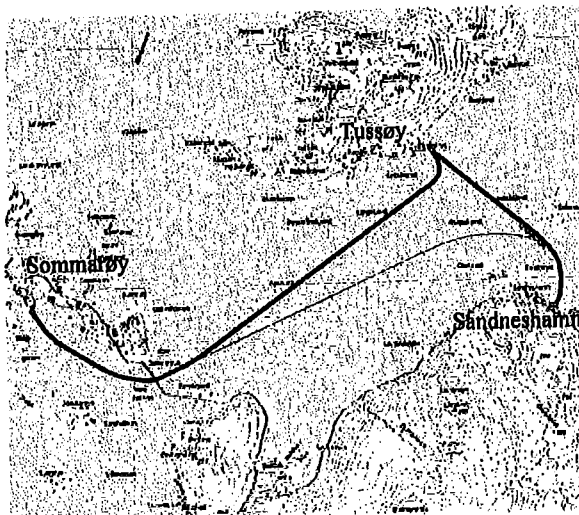
Det utføres to rundturer alle hverdager, én ekstra ettermiddagstur fredager og en søndagstur.

Ruten betjenes i dag av en ettskrogs båt, M/S Rebell, med passasjerkapasitet på 15 personer og en rutehastighet på 18 knop.

Ruten krever at fartøyet er godkjent for fartsområde 4.

Minstekrav til fartøy og utførelse av ruten:

- Minimum 18 kts hastighet i rute
- Minimum 15 passasjerplasser
- Ca. 1 tonn lastekapasitet
- 1 hovedfartøy i rutedrift.



Ruteoppsettet som skal legges til grunn ved beregning av tilbud er vist som rute nr 5 i vedlegg 1. Anløpstidspunkt i dette ruteoppsettet er satt ut fra dagens fartøyer og inkluderer terminaltid ved hvert anløp. Anløpstidspunktene vil være gjenstand for justering ut fra minstekravet til hastighet for fartøyene og gjennomsnittshastighet i rute basert på andre fartøy f.o.m. kontraktsstart.

Ved beregning av årlig produksjon i fartøykilometer er følgende distanser lagt til grunn:

Fra	Til	Sommarøy	Tussøy	Sandneshamn
Sommarøy		X	6 641	8 080
Tussøy		6 641	X	2 736
Sandneshamn		8 080	2 736	X

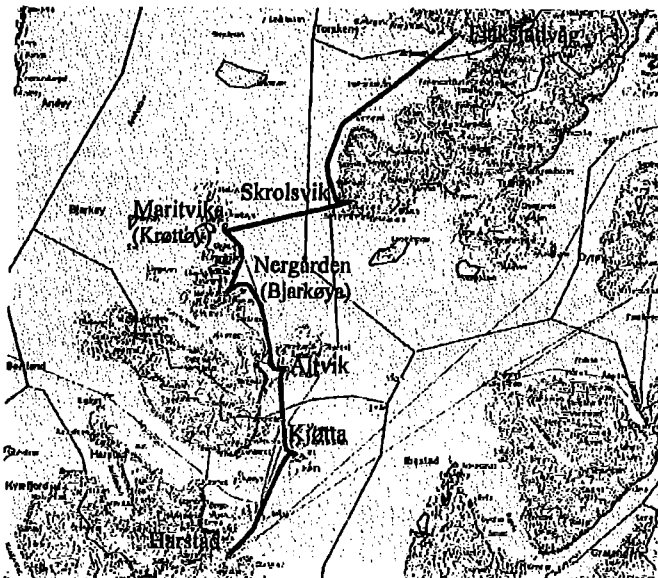
(distanser i meter)

4.1.3 Rute nr. 6: Harstad-Bjarkøystedene-Skrolsvik-Flakstadvåg

Ruten betjener øyene i Bjarkøy kommune med ruter stort sett to ganger daglig. Skrolsvik i Tranøy kommune på Senja, gis reisemulighet med tur/retur på dagen til Harstad tre ganger ukentlig samt i helger. Flakstadvåg i Torsken kommune betjenes to av ukedagene samt søndag.

Ruten betjenes i dag av M/S Vågsfjor, med passasjerkapasitet på 146 personer og en rutchastighet på 29 knop.

Ruten krever at fartøyet er godkjent for fartsområde 4.



Minstekrav til fartøy og utførelse av ruten:

- Minimum 28 kts hastighet i rute
- Minimum 100 passasjerplasser
- Minimum 5 tonn last, kran med 1,5 tonns løftekapasitet
- 1 hovedfartøy i rutedrift + reservefartøy som oppfyller minimum 80% av kapasitets og hastighetskravene for hovedfartøy.

Ruteoppsettet som skal legges til grunn ved beregning av tilbud er vist som rute nr 6 i vedlegg 1. Anløpstidspunkt i dette ruteoppsettet er satt ut fra dagens fartøyer og inkluderer terminaltid ved hvert anløp. Anløpstidspunktene vil være gjenstand for justering ut fra minstekravet til hastighet for fartøyene og gjennomsnittshastighet i rute basert på andre fartøy f.o.m. kontraktsstart.

Ved beregning av årlig produksjon i fartøykilometer er følgende distanser lagt til grunn:

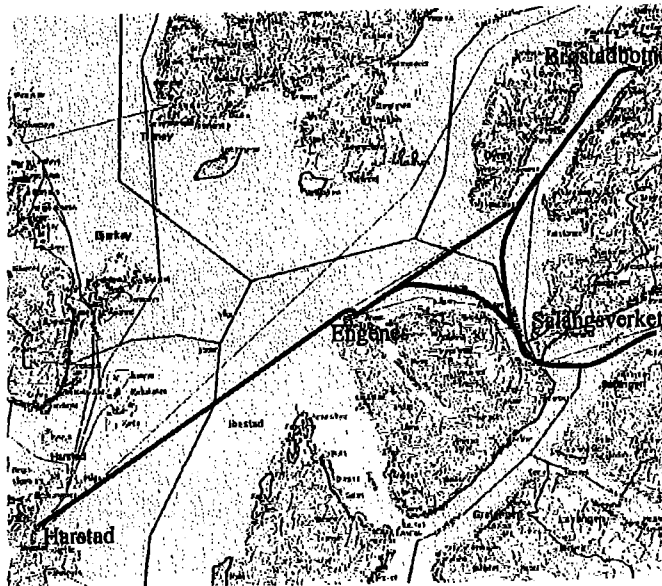
Fra Til	Harstad	Kjøtta	Bjarkøy	Sandsøy	Krøttøy	Skrolsvik	Flakstadvåg
Harstad	X	10 811	17 036	26 921	30 293	33 655	51 358
Kjøtta	10811	X	8 220	-	-	-	-
Bjarkøy	17 036	8 220	X	10 921	-	-	-
Sandsøy	26 910	-	10 921	X	6 740	-	-
Krøttøy	30 293	-	-	6 740	X	11 878	-
Skrolsvik	33 655	-	-	-	11 878	X	20 629
Flakstadvåg	51 358	-	-	-	-	20 629	X

(distanser i meter)

4.1.4 Rute nr. 7: Harstad-Engenes-Salangverket-Brøstadbotn

Ruten går mandag-onsdag-fredag en morgentur Harstad-Brøstadbotn via Engenes og Salangverket og tilsvarende ettermiddagstur mandag og onsdag. M/S Vågsfjord betjener også denne ruten med 146 passasjerplasser og en rutehastighet på 29 knop.

Ruten krever at fartøyet er godkjent for fartsområde 4.



Minstekrav til fartøy og utførelse av ruten:

- Minimum 28 kts hastighet i rute
- Minimum 100 passasjerplasser
- Minimum 5 tonn last, kran med 1,5 tonns løftekapasitet
- 1 hovedfartøy i rutedrift + reservefartøy som oppfyller minimum 80% av kapasitets og hastighetskravene for hovedfartøy.

Ruteoppsettet som skal legges til grunn ved beregning av tilbud er vist som rute nr 7 i vedlegg 1. Anløpstidspunkt i dette ruteoppsettet er satt ut fra dagens fartøyer og inkluderer terminaltid ved hvert anløp. Anløpstidspunktene vil være gjenstand for justering ut fra minstekravet til hastighet for fartøyene og gjennomsnittshastighet i rute basert på andre fartøy f.o.m. kontraktsstart.

Ved beregning av årlig produksjon i fartøykilometer er følgende distanser lagt til grunn:

Fra	Til	Harstad	Engenes	Salangverket	Brøstadbotn
Harstad		X	28 137	-	-
Engenes		28 137	X	26 448	27 506
Salangverket		-	26 448	X	35 150
Brøstadbotn		-	27 506	35 150	X

(distanser i meter)

4.2 Utforming av tilbudet

Transportoppgavene er delt inn i 3 pakker:

Pakke nr. 1	Rute nr.2 Harstad-Finnsnes-Tromsø	2 hovedfartøy i rutedrift + 1 reservefartøy som benyttes til å supplere på avganger etter oppsatt rute og ellers ved behov.
Pakke nr. 2	Rute nr. 6: Harstad-Bjarkøy-stedene-Skrolsvik-Flakstadvåg Rute nr. 7: Harstad-Engenes-Brøstadbotn og	1 hovedfartøy i rutedrift. Godskapasitet Reservefartøy som oppfyller minimum 80% av kapasitets og hastighetskravene for hovedfartøy.
Pakke nr. 3	Rute nr. 5: Sommarøy-Tussøy-Sandnesshamn	1 hovedfartøy i rutedrift, noe gods.

Leverandørene kan gi tilbud på en eller flere pakker.

Tilbudsskjemaet er tilrettelagt slik at det kan gis tilbud på ulike kombinasjoner av pakker.

4.2.1. Tilbudet vedrørende rutetrafikken skal gjelde det ruteopplegg som er beskrevet. Prisen skal også oppgis per fartøykilometer. Økt eller redusert produksjon ut over en terskel på +/- 4 % skal godtgjøres/trekkes med 85 % av fartøykilometergodtgjørelsen.

Dette vil si at produksjonen kan økes eller reduseres med inntil 4 prosent av kontraktsfestet produksjon uten endring av godtgjørelsen. Dersom produksjonsendringer i kontraktsperioden øker eller reduserer behovet for antall fartøyer eller antall mannskapsskift i trafikken, skal det forhandles om endret godtgjørelse. Med fartøykilometergodtgjørelse menes indeksregulert godtgjørelse for kalenderåret delt på budsjettert kilometerproduksjon ved årets start.

4.2.2. Endringer i ruteoppsett i kontraktsperioden kan gjøres innenfor en åpningstid på 0700-2300 i alle samband. Dersom sambandet i den vedlagte ruteplanen har første avgang før kl 0700 og/eller siste ankomst etter kl 2300, gjelder dette/disse klokkeslettene som ytre ramme endringer kan foretas innenfor. (eksempelvis rute 6 som dag tirsdag og torsdag har første avgang kl 0535, men ikke ankomster etter kl 2300 på noen dager. Endringer i rutestrukturen kan da foretas innenfor tidsrommet 0535 – 2300 på disse dagene.

Tilbyder skal i sitt tilbud ta høyde for at for at fylkeskommunen kan legge til nye turer innenfor dette tidsrommet. Ved slike endringer skal kilometerpris i henhold til punkt 4.2.1 benyttes ved regulering av godtgjørelse.

5. Arbeidsfordeling mellom utøver og oppdragsgiver

Oppdragsgiver legger til grunn en arbeidsfordeling mellom utøveren og oppdragsgiveren som skal sikre en god gjennomføring av ulike tjenester og arbeidsoppgaver i tilknytning til rutetrafikken. Arbeidsfordelingen sammenfattes i følgende tabell:

Oppgave	Utøver	Oppdragsgiver
1. Trafikk/driftsledelse	H	
2. Ruteplanlegging	M	H
3. Resultatoppfølging og kontroll		H
4. Inntektsansvar	M	H
5. Takst- og rabattsystem		H
6. Billetteringsmaskiner og billettsystem	M	H
7. Billettsalg	H	M
8. Ruteinformasjon på holdeplasser	M	H
9. Rutehefter, markedsføring:	M	H
10. Telefonisk ruteopplysning m.v.		H
11. Terminaler, havner, anløpssteder	M	H
12. Hittogdsservice	H	

H = hovedansvar, M = medvirkning

- 5.1. Den daglige ledelsen av båtdriften tilligger utøveren. Dette innebærer ansettelse og ledelse av maritimt personale og driftspersonell, anskaffelse og allokering av båter osv. Anbyder skal i anbudet redegjøre for sitt opplegg for den daglige driften.
- 5.2. Ruteplanlegging er oppdragsgiverens ansvar, men skal utføres i nært samarbeid med utøveren. Det påligger utøveren å følge utviklingen i reisebehov og trafikkmønster og foreslå tilpasninger i rutene i henhold til de prosedyrer oppdragsgiveren fastlegger.
- 5.3. Utøveren skal utføre transportoppgavene i henhold til oppdragsgiverens mål for gjennomføringen.
- 5.4. Oppdragsgiveren har inntektsansvaret for trafikken. Det påligger utøveren å rapportere trafikkvolum og inntekter og å arbeide for høyest mulige inntekter i rutene. Det etableres et inntektsbasert incitamentssystem for trafikkinntektene (jfr pkt 7.2.). Operatøren har det økonomiske ansvaret for restaurasjonsvirksomhet om bord.
- 5.5. Oppdragsgiveren fastsetter takster og rabatter samt reisekort/rabattkort. Utøveren skal følge takstregulativet og har ikke adgang til å inngå særavtaler med eller utstede frikort til reisende eller grupper av reisende (unntak gjelder for tariffestede frikortordninger). Billetter skal være merket med oppdragsgiverens navn. Oppdragsgiver kan selge billetter og kort på anløpssteder i skystasjoner m.v. og kan inngå avtaler med andre om salg av billetter og kort i kommisjon.
- 5.6. Oppdragsgiveren er ansvarlig for valg av system for og innføring av elektronisk billettering. Systemet skal ha en oppgjørsmodule hvor utøveren har ansvaret for å følge opp innlevering av kontantbetaling på fartøyene og annet kontant billett kjøp. Utøveren skal kun benytte dette systemet. Dataene fra slike systemer er oppdragsgivers eiendom. Kontanthåndtering, overføring av kontanter, bankkortterminal, bookingsystem og pas-

sasjerregistrering håndteres av operatøren. Månedsvise overføring av kontanter, oppgjør for vouchers m.v. avstemt mot registrert billettsalg, gjøres senest per den 5. i påfølgende måned.

- 5.7. Utøveren er ansvarlig for billettsalg ombord. Utøveren skal rapportere og avregne salgsinntektene til oppdragsgiveren slik oppdragsgiver bestemmer. Oppdragsgiver har ansvaret for håndtering av merverdiavgift på trafikkinntekten.
- 5.8. Utøveren er ansvarlig for utsetting av ruteinformasjon som oppdragsgiveren produserer til det enkelte anløpssted/terminal.
- 5.9. Oppdragsgiveren produserer og distribuerer ruteplaner og -hefter for trafikken og har ansvaret for markedsføring av rutetilbudet. Medvirkning i større kampanjer kan avtales med særskilt godtgjørelse til utøveren. Kunngjøring i henhold til bestemmelsene i yrkestransportloven med tilhørende forskrifter, er oppdragsgivers ansvar. Dersom utøveren produserer ruteinformasjon skal denne henvise til oppdragsgiverens opplegg for ruteinformasjon og skal ha en utforming som fylkeskommunen fastsetter.
- 5.10. Oppdragsgiver organiserer og står ansvarlig for ruteopplysning med telefonnummer 177, på Internet, monitorer og mobile tjenester som WAP, SMS osv. Dette inkluderer også slike tjenester om bord i fartøyene.
- 5.11. Oppdragsgiver bestemmer hvilke kaier og terminaler som skal benyttes i rutene. Oppdragsgiver inngår avtaler om leie av kai, terminalbygg og ekspeditørtjenester der dette er nødvendig. Leverandørene må selv sette seg inn i kaiforholdene ved det enkelte anløpssted, herunder høydeforskjell mellom flo og fjære og nødvendig utstyr for om bord- og ilandstigning. Vedlagt følger en liste over anløpssteder med informasjon.
- 5.12. Hittegodsservice drives av utøveren, eventuelt i et samarbeid med andre utøvere, terminaler el.

Anbudet skal bygge på ovenstående arbeidsfordeling. Dette skal ikke være til hinder for at partene om nødvendig kan avtale avvik fra og presiseringer av ovenstående arbeidsfordeling for det enkelte ruteområde og i løpet av kontraktsperioden.

6. Krav til leverandørene

- 6.1 Leverandører som vil gi tilbud på trafikken, skal oppfylle kravene til vandel og økonomi i forskrift om yrkestransport, §§ 4 og 6-8. Det skal leveres tilsagn om garanti iht. yrkestransportloven i tillegg til garanti jfr pkt 6.2.
- 6.2 Leverandørene skal med tilsagn fra bank eller finansinstitusjon vise at de kan stille bankgaranti for oppfyllelse av de forpliktelsene kontrakt om trafikken innebærer. Bankgarantien skal tilsvare 15 % av tilbudssummen (godtgjørelse per år).
- 6.3 Leverandører kan ikke gi felles tilbud på rutepakker.
- 6.4 Leverandørene skal bekrefte sin aksept av incitamentsordninger knyttet til kvalitet og oppnådd trafikkinntekt (jfr. Pkt 7.2.).
- 6.5 Leverandører skal i sitt tilbud redegjøre for sitt kvalitetssystem og skal vedlegge HMS-egenerklæring for virksomheten.
- 6.6 Leverandører skal ikke ha utestående skatte- eller merverdiavgiftskrav fra skattemyndighetene. Tilbudet skal ha vedlagt erklæringer som bekrefter dette. Erklæring om skatte- og avgiftsrestanser skal ikke være eldre enn 6 mnd, jfr Forskrift om offentlige anskaffelser § 3-3.
- 6.7 Leverandøren skal inngå som en del av den sivile transportberedskapen i Troms, jfr Forskrift for sivil transportberedskap. Leverandøren skal stille i årlig kontaktmøte som for den sivile transportberedskapen og bistå fylkeskommunen i arbeidet med beredskapsanalyser og -planer.
- 6.8 Leverandøren skal oppgi en kontaktperson for driftsrelaterte spørsmål knyttet til elektronisk billettering. Oppdragsgiver vil besørge og bekoste nødvendig opplæring i drift av det billettsystem fylkeskommunen velger å benytte. Leverandørens driftsoppgaver i forhold til billettsystemet vil bli nærmere spesifisert.

7. Krav til utførelse

Leverandør som tildeles kontrakt og løyve for trafikken, skal utføre transportoppgavene på en slik måte at publikum får utført den tjeneste ruteplanen angir, og på en slik måte at de får en positiv opplevelse av reisen.

7.1 Krav til regularitet og rapportering

- 7.1.1 Utøveren er ansvarlig for at rutetidene holdes (om planleggingsansvar se pkt. 5.2).
- 7.1.2 Skipsfører skal rapportere og begrunne alle vesentlige avvik fra rutetidene (jfr pkt 7.2.4).
- 7.1.3 Utøveren skal føre løpende statistikk over regularitetsavvik og skal rapportere slike avvik til oppdragsgiveren, for eksempel ved oversendelse av fartøylogg, rapportering til e-postadressen trafikk@tromsfylke.no eller annet medium etter oppdragsgivers nærmere bestemmelse.
- 7.1.4 Utøveren har ansvaret for at årsakene til regelmessig forekommende forsinkelser og uregelmessigheter blir analysert og behandlet.
- 7.1.5 I rutene skal underentreprenører ikke inngå i tilbudet, men kan senere brukes med godkjenning fra oppdragsgiveren. For undertransportører gjelder samme kvalifikasjonskrav som for utøveren.

7.2 Kvalitetssystem og insitament

- 7.2.1. Dokumentasjon vedrørende leverandørens system for kvalitetssikring skal vedlegges tilbudet.
 - 7.2.2. Utøveren har ansvaret for kvalitetsopplæring av personalet og skal avsette nødvendig tid til dette.
 - 7.2.3. Inntektsincitament: I rute 2 Tromsø-Finnsnes-Harstad innføres en ordning med inntektsincitament hvor utøveren beholder en andel på 10 % av trafikkinntektene.
 - 7.2.4. Regularitetsincitament: I samtlige ruter innføres en ordning hvor utøverens godtgjørelse reduseres ved større avvik fra ruteplanen. En avgang som ikke utføres, medfører en reduksjon av godtgjørelse tilsvarende to ganger den indeksregulerte godtgjørelsen per km. over rutens distanse. Et avvik fra rutetabellen i én rutetur på mer enn 15 minutter medfører en reduksjon av godtgjørelsen med 0,5 pro mille av årsgodtgjørelsen. 100 prosents regularitet (med unntak av avvik av force majeure-årsaker) honoreres med 1,5 prosent av årsgodtgjørelsen.
-

7.3 Krav til arbeidsforhold

- 7.3.1. Utøvere skal ha lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte som minst svarer til det som følger av en landsomfattende tariffavtale for transportsektoren.
- 7.3.2. Ved overtakelse av rutetrafikk fra annen utøver skal arbeidsmiljølovens bestemmelser om virksomhetsoverdragelse legges til grunn i det omfang ansatte blir ledige etter at en eventuell ny utøver har tatt over trafikken. Fortrinnsrett til stilling i overtagende selskap skal gjelde i 1 – ett – år fra kontraktsstart.

7.4 Krav til mannskapet

- 7.4.1 Skipsmannskap skal bære uniform. Uniformer skal være utstyrt med navneskilt eller annen tilsvarende identifikasjon over venstre brystlomme.
- 7.4.2 Skipsmannskapet skal i alle situasjoner opptre korrekt og vennlig overfor publikum og aktivt medvirke til at passasjerene får en positiv reiseopplevelse.
- 7.4.3 Mannskapet skal yte ekstra service til personer med spesielle behov.
- 7.4.4 Mannskapet skal beherske norsk språk. I hurtigbåtene skal det til enhver tid være personell om bord som kan kommunisere med publikum på engelsk.
- 7.4.5 Skipsføreren har ansvaret for at fartøyet ved første avgang hver dag er klargjort i henhold til renholdsprogrammet. Løst søppel skal fjernes før hver avgang fra terminal eller rutens startpunkt.
- 7.4.6 Skipsmannskap skal ha gjennomgått sikkerhetsopplæring i samsvar med Sjøfartsdirektoratets regler for de fartsområder fartøyet skal trafikkere.
- 7.4.7 Alle anløpssteder skal annonseres i skipets høytaleranlegg. Avgang annonseres der system for slik annonsering er installert i terminal/venterom.
- 7.4.8 Skipsfører, billettør og andre med passasjerkontakt skal ha god kjennskap til rutenettet, takstsystemet og billetteringssystemet for det ruteområde de betjener.

7.5 Andre krav

Utøvere skal tilby minimum 1 lærlingplass innen skipsfag på hvert fartøy som benyttes i faste ordinære ruter.

8. Krav til fartøy

8.1 Generelle krav

- Alle fartøyer i den trafikk anbudet gjelder, må oppfylle minstekravene i alle offentlige bestemmelser som har gyldighet for fartøyer. Alle fartøy som skal inngå i rutetransport, både hovedfartøy og reservefartøy, må oppfylle kravene i Hurtigbåtkoden (HSC 2000).
- Fartøy skal ha gyldig passasjersertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet v/skipskontrollen for det fartsområdet ruten går i, og skal ha gyldige, lovfastede forsikringer.
- Sikkerhets- og redningsutstyr skal finnes ombord i tilstrekkelige antall og forskriftsmessig stand.
- Utøveren har ansvaret for at sikkerhets- og redningsøvelser blir avholdt, og at pålegg fra Skipskontrollen utføres innen fastsatte frister.
- Utøveren har ansvar for fartøy, mannskap, last og passasjerer under utøvelse av rutetrafikken og plikter å holde forsikring for dekning av mulige ansvarskrav.
- Utøver plikter å ha tilgang til reservefartøy som kan settes inn i alle avganger når hovedfartøyet ikke er operativt på grunn av planlag vedlikehold/ettersyn. For rutepakke 2 og 4 stilles det ikke krav om reservefartøy ved driftsavbrudd som skyldes teknisk svikt eller force majeure. Reservefartøyet skal oppfylle farts- og kapasitetskrav til minimum 80 % og skal ellers oppfylle de sjødyktighets- og sikkerhetskrav som stilles av Skipskontrollen.
- Kapasitets- og funksjonskrav til fartøy i den enkelte rute er beskrevet i kapittel 4.

Ut over de generelle krav i lover og forskrifter for fartøyer vil oppdragsgiver stille ytterligere krav til båtene i den aktuelle trafikk:

8.2 Krav til båtmateriellet ut over de generelle krav

8.2.1 Miljøkrav

- 8.2.1.1 Fartøy i trafikken skal benytte drivstoff av mest mulig miljøvennlig type. Leverandøren skal oppgi valg av drivstoff i sitt tilbud, samt eventuelle forpliktelser til å gå over til mer miljøvennlig drivstofftype i løpet av avtaleperioden.
- 8.2.1.2 Fartøyene skal være utformet slik at forbruket av drivstoff er lavest mulig. Leverandøren skal oppgi forbruksdata (liter per time ved rutehastighet) for de fartøyene de tilbyr. Leverandøren skal også beregne samlet utslipp av CO₂ og NO_x per år basert på årsproduksjonen og rutehastighetene i anbudet samt valgt motor- og renseteknologi.

8.2.2 Ombord- og ilandstigningsforhold for passasjerene - gulv

- 8.2.2.1 Båtene skal være konstruert og utstyrt slik at rullestolbrukere og andre funksjonshemmede personer kan gå om bord og i land enkelt, trygt enten uten assistanse eller

ved hjelpemidler som ramper, heis eller løfterampe. Maksimal stigning for rullestol bør ikke overstige 1:20, men 1:15 kan aksepteres for korte landganger. Det skal være minst en adgang til skipet som er tilgjengelig for rullestolbrukere og funksjonshemmede. Adgangen skal være uten trapper eller trinn og skal være merket med det internasjonale tilgjengelighetssymbolet for funksjonshemmede personer. Dersom det er flere adkomster skal de øvrige være merket med hvor den tilgjengelige adkomsten finnes.

8.2.2.2 Passasjerområdene skal ha sklisikkert gulvbelegg. Alle trinn skal ha sklisikkert belegg som er kontrastfarget i forhold til øvrig gulvbelegg. Alle trinnkanter skal ha gult, kontrastfarget felt med bredde minst 25 mm. Alle trinnflater skal være sikret mot ising.

8.2.2.3 Skipene skal ha sikre og hensiktsmessige ordninger for ombord- og ilandstigning, og innredningen skal tilfredsstille kravene til universell utforming slik at funksjonshemmede kan benytte skipene. Landgang skal sikres iht. reglene i vedlegg til Forskrift av 2. oktober 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak mv.

8.2.3 Sitteplasser, stolarrangement mv.

8.2.3.1 Alle arealer definert som passasjerarealer skal være tilgjengelige for alle passasjerer. Det skal ikke forekomme uventede hindringer i form av forhøyninger eller innsnevringar uten at det finnes alternative, innvendige, adkomster til arealet. Alle passasjerarealer skal ha farger og lyssetting slik at de forskjellige arealer fremtrer naturlig, klart og tydelig. Søylar, støttehåndtak og rekke, samt utspring som kan innebære fare for sammenstøt eller annen utilsiktet hendelse skal ha kontrasterende farger i forhold til bakgrunn og omgivelser.

8.2.3.2 Det skal finnes forskriftsmessige festemuligheter på hensiktsmessig plass for 1 rullestol per 100 passasjerplasser fartøyet er godkjent for.

8.2.3.3 Minst 4% av passasjerplassene fartøyet er godkjent for skal være tilrettelagt for funksjonshemmede personer. Dette betyr at det ved disse setene skal være tilstrekkelig plass til å sitte med rette bein. Setene skal ha kraftige nok armlener til at funksjonshemmede personer ved å bruke disse som støtte, kan sette og reise seg selv. Dersom setene er en del av en seterad, og armlene kan være en hindring for funksjonshemmede personer, skal det være mulig å folde armlenet vekk. Dette gjelder også det ytterste armlenet på seteraden. Armlene skal ha farge i kontrast til bakgrunn og omgivelser. Seter beregnet for eldre og funksjonshemmede skal være i nærheten av evakueringsvei og toalett.

8.2.3.4 Alle døråpninger til publikumsarealer skal være brede nok for rullestol. De skal ha en lysåpning på minimum 80 cm. Dørene skal ha automatisk åpning eller stå i åpen posisjon der dette ikke er i konflikt med sikkerhetsbestemmelsene. Hindringer i passasjerarealer må unngås og dersom det er behov for ramper eller faste terskeleliminatorer skal disse ha kontrasterende merking i forhold til bakgrunn og omgivelser.

8.2.3.5 Fartøy som har alle passasjerarealer i ett plan er å foretrekke. Trapper tilknyttet eller som en del av passasjerområdene skal ikke være bratte og skal ha hel vegg på begge sider. Trappene skal være trygge i forhold til trappehøyde, -dybde, farge, lys og frik-

sjon. Trappenesen (kanten på trappetrinnet) skal ha farge i lys kontrast til trappens og omgivelsenes øvrige farger (ca 25 mm. bredde både vertikalt og horisontalt). Det skal være rekkverk på begge sider av trappen. Rekkverket skal være rundt med en diameter på 40-45 mm. I et materiale som er lett å holde fast i og i en farge som er i kontrast til bakgrunn og øvrige omgivelser. Rekkverket skal være 300 mm. Lenger enn trappen både i forkant og i enden av trappen. Rekkverkets høyde skal være 850 mm. over trinnene. Det skal være en avstand mellom skott og rekkverk på minimum 45 mm. Det skal være taktil merking både på rekkverk og i gulv/trapp både ved trappens start og slutt.

- 8.2.3.6 I korridorer/ganger om bord skal det være plass til at eldre og funksjonshemmede kan bevege seg fritt og de skal være brede nok til at rullestol kan passere andre passasjerer. I korridorer og ganger skal det være håndrekke på begge sider. Håndrekken plasseres 90 cm over gulvet. Håndrekken skal fortrinnsvis være rund, med en diameter på 35-50 millimeter og i materiale som er lett å holde fast i og ha farge i kontrast til bakgrunn og omgivelser. Håndrekken skal kunne utstyres med taktil merking for synshemmede.
- 8.2.3.7 Dersom det er kiosk eller liknende om bord skal deler av skranke/disk ikke være høyere enn 90 cm. Det skal være mulig for eldre og funksjonshemmede å få mat, kaffe og lignende fra kiosken brakt til seteplassen.
- 8.2.3.8 Alle møbler, inventar og bekledning i passasjerareal skal være framstilt av ikke-allergifremkallende materialer. Reisende med pelsdyr skal henvises til eget avgrenset område. Pelsdyr, med unntak av førerhund, skal ikke ha adgang til passasjersalonger.
- 8.2.3.9 Minst ett av skipets toaletter skal være tilrettelagt for rullestolbrukere. Toalett kan plasseres separat fra de andre toalettene. Det foretrekkes imidlertid at et dame- og herretoalett gjøres tilgjengelig ved at ordinære toalettrom gjøres større. Dersom tilgjengelig toalett ligger separat fra øvrige toaletter skal det i dette området være skilt som viser hvor tilgjengelig toalett finnes. Dørene til tilgjengelig toalett skal slå ut-over eller være skyvedør. Dørene skal være mulige å åpne med spesialnøkkel i en nødssituasjon selv om døren viser opptatt. Det skal være minimum 110 cm fra fronten av toalettet til motsatt vegg eller installasjon, og minst 90 cm fri plass på den ene siden av toalettet. Toalettsetet skal være 45-48 cm over gulvet. Det skal være opp-svingbare støttehåndtak på begge sider av toalettet. Håndvasken skal plasseres slik at den kan rekkes fra toalettet og ikke høyere enn 80 cm over gulvet. Oppheng av vasken skal være så kraftig at det tåler å bli brukt som støtte. Speil plasseres i passende høyde der nederste kant ikke er høyere enn 90 cm over gulvet. Det skal være mulig å sitte i rullestol ved vasken. Fri høyde under vasken må derfor være 70-75 cm. Såpe, håndkle etc plasseres 90-100 cm over gulvet. Det skal være utstyr for tilkalling av hjelp i en nødssituasjon i hvert toalettrom.
- 8.2.3.10 Minst ett av fartøyets toaletter skal ha fasiliteter slik at det kan brukes som stellerom for småbarn.
- 8.2.3.11 Det skal være sitteplasser for minst den andelen av det største antall passasjerer skipet er registrert for som følger av Forskrift av 2. oktober 1972 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter mv. §§6-10.

8.2.3.12 Oppdragsgiver kan kreve sikkerhetsbelter på minst 50 % av sitteplassene der hvor fartøyet skal brukes i åpent farvann. Øvrige krav til salong og seter går frem av § 21 i forskrift av 2. oktober 1972.

8.2.4 Informasjon og anløpsopprop, radio og telefonsamband

8.2.4.1 Skipet skal ha høyttalere og mikrofonanlegg av en kvalitet som gjør det lett å høre anløpsannonsering mv. også ved maksimal innvendig støy.

8.2.4.2 Viktig reiseinformasjon som for eksempel sikkerhetsinstruks, ankomstanrop og lignende som gis auditivt, skal også gis visuelt. Monitører for å gi visuell informasjon skal være montert slik at de er godt synlige fra alle passasjerplasser om bord.

8.2.4.3 Dersom det er informasjons- eller billettskranke om bord skal deler av denne ikke være høyere enn 90 cm. Det skal være installert skrankeslynge ved skranken.

8.2.4.4 Plakater og annen informasjon til passasjerene i form av oppslag skal være utformet slik at de er lette å lese og lette å oppdage, fortrinnsvis ved ankomst om bord. Bokstavene skal være lette å lese og store nok, samt ha kontrasterende farge i forhold til bakgrunnen som gjør dem lette å lese (f.eks. sort på hvitt eller gult på sort). Det skal ikke brukes komplementærfarger (f.eks. rødt og grønt). Plakater og lignende plasseres fortrinnsvis med senterhøyde ca 155 cm over gulvet.

8.2.4.5 Det skal være teleslynge i alle passasjerområder, og all høytalerinformasjon skal også gå gjennom teleslynge. Passasjerområdene skal ha korrekt merking som gir informasjon om at teleslynge er tilgjengelig. Informasjonen skal leses tydelig og det skal før informasjon gis signal og en liten pause slik at høreapparatbrukere får anledning til å sette høreapparat i riktig posisjon.

8.2.4.6 Telefonanlegg som kan brukes av passasjerene skal finnes tilgjengelig ombord.

8.2.4.7 Det skal settes opp fast innretning for destinasjonsmarkering på fartøyet.

8.2.5 Skilting og merking

8.2.5.1 I den grad destinasjonsskilt skal benyttes, skal disse utformes slik oppdragsgiver bestemmer, og med rutenummerering etter oppdragsgivers system.

8.2.5.2 Utvendig skiltmerking med unntak av destinasjonsskilt skal utføres ved hjelp av symboler (piktogram). Symbolene plasseres i bakkant av dørene. Det vises eller til forskrifter nevnt under 8.2.3.12.

8.2.5.3 Invendig skilting skal utføres ved hjelp av symboler (piktogram). Skiltene skal være i tredimensjonal utførelse og være taktile i forhold til at synshemmede personer ved berøring skal kunne oppfatte skiltets mening. Skiltene skal være plassert i en slik høyde at de kan berøres av passasjerene, høyst 170 cm over gulvet.

8.2.6 Varmer og ventilasjon

8.2.6.1 Skipets varmeanlegg skal være slik dimensjonert at en innvendig temperatur på +15° C kan oppnåes ved rutekjøringens start.

8.2.6.2 Varmeanlegget skal være dimensjonert slik at det har kapasitet til å stabilisere inne-temperaturen på +20° C uansett utetemperatur etter 30 minutters fart.

8.2.7 Renhold

8.2.8.1 Fartøyet skal fremstå som rent utvendig og innvendig ved innsetting i ruten om morgenen.

8.2.8.2 Anbyder skal følge et renholdsprogram som skal beskrives i anbudet.

8.3 Periodisk kontroll og vedlikehold

8.3.1 Alle fartøyer skal vedlikeholdes slik at de er rene og hele innvendig. Innvendige skader på stoler og interiør skal repareres omgående.

8.3.2 Fartøyene skal være underlagt et forebyggende vedlikeholdssystem som sikrer at de til enhver tid er i forskriftmessig stand. Anbyder skal dokumentere dette, og oppdragsgiver har innsynsrett for å kontrollere vedlikeholdssystemet og de periodiske kontrollene.

8.3.3 Punkterte vinduer som dogger skal byttes.

8.3.4 Utvendige skrogskader mv. skal være reparert senest 10 dager etter at skaden er oppstått. Ved større skader skal fartøyet tas ut av trafikk inntil skaden er reparert.

8.3.5 Det påligger utøveren å varsle Skipskontrollen og oppdragsgiveren dersom det er mistanke om at fartøyet ikke er sjødyktig (jfr. lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødyktighed m.v. § 96).

8.4 Alder på fartøyene

8.4.1 Hovedfartøyene i alle ruter skal være nybygg, dvs skipenes kjøll skal være strukket etter 1.5.2008. Eldre fartøy kan brukes i en overgangsperiode på inntil 18 måneder fra kontraktsstart. Reservefartøy skal ikke være eldre enn 6 år ved kontraktens start.

8.5 Krav til gjennomføring, dokumentasjon og kontroll

8.5.1 Anbyder skal fylle ut et skjema som beskriver fartøyene som skal brukes i rutene og som angir hvilke av kravene i kapittel 7 som eventuelt ikke er oppfylt. Det skal også angis hvilke fartøyer som vil bli skiftet ut i løpet av anbudsperioden og tidspunkt for dette.

8.5.2 Alle fartøyer som skal brukes i anbudsrutene skal kontrolleres og godkjennes av oppdragsgiver eller den han bemyndiger. Utøver skal fremlegge dokumentasjon vedrørende forhold som ikke kan kontrolleres ved besiktigelse.

8.5.3 Bruk av underentreprenører skal godkjennes av oppdragsgiveren. Fartøyer som eies av underentreprenører skal oppfylle samme krav som utøverens.

8.5.4 Bruk av reservemateriell som skal brukes fast lengre enn 1 mnd. og som ikke oppfyller kravene dette kapitlet, skal godkjennes av oppdragsgiver.

9. Anbudets innhold - svarskjemaer

Tilbudet skal gis på vedlagte tilbudsskjema. På skjemaet skal følgende oppgis:

- 9.1 Leverandørens navn, adresse, telefon- faxnummer, organisasjonsnummer, navn på daglig leder og evt. styreformann samt e-postadresse til leverandørens kontaktperson.
- 9.2 Angivelse av hvilke(n) rute(r) tilbudet gjelder og utregning av ruteproduksjon i netto fartøykilometer og netto fartøytimer per år. Produksjonen skal angis uten tilleggs- eller posisjonsfart.
- 9.3 Krav til godtgjørelse for hver enkelt rute/ruteområde angitt med beregnet kostnad og antatt inntekt i ruten. Alternative ruteopplegg og kostnader, inntekter og godtgjørelse for disse skal gis på eget skjema.
- 9.4 Godtgjørelse for aktuelle kombinasjoner av ruter/ruteområder dersom samlet godtgjørelse for flere ruteområder avviker fra summen av prisene for enkeltområder
- 9.5 Henvisning til vedlegg vedrørende
 - Årsberetning for de to siste år
 - Firmaregistrering
 - Skatteattester
 - HMS-erklæring
 - Fartøyskjema med utskiftningsplan (se pkt. 8.5.1)
 - Garantitilsagn fra bank eller finansinstitusjon (se pkt. 6.2)
- 9.6 Eventuelle bemerkninger til konkurransegrunnlaget. Det kan ikke tas forbehold vedrørende noe vilkår i konkurransegrunnlaget. Nødvendige avklaringer skal finne sted i anbudsperioden.
- 9.7 Aksept for incitamentsordninger.
- 9.8 Informasjon om bruk av underentreprenører
- 9.9 Sted, dato og forpliktende underskrift.

10. Betaling og regulering av godtgjørelsen

- 10.1 Godtgjørelsen som avtales etter konkurransen skal gjelde uforandret fra 1.1. til 31.12.2010.
 - 10.2 Utøveren fakturerer oppdragsgiver månedlig for 1/12 av den fastsatte, årlige godtgjørelsen den 1. i hver måned og oppdragsgiveren er forpliktet til å betale innen den 20. samme måned.
 - 10.3 Utøveren kan endre produksjonen i avtaleperioden etter oppdragsgivers bestemmelse. Oppdragsgiveren garanterer likevel i 1. avtaleår en minste godtgjørelse som svarer til produksjon av 90 % av opprinnelig avtalt produksjon, i 2. avtaleår 80 %, i 3. avtaleår 70 % og deretter 60 % av opprinnelig avtalt produksjon.
 - 10.4 Ved produksjonsendring ut over 4 prosent endres kostnadsgrunnlaget for godtgjørelsen med produksjonsendringen ut over 4 prosent ganger 85 prosent av gjennomsnittsgodtgjørelsen for året. Gjennomsnittsgodtgjørelse = fartøyskmgodtgjørelse jf pkt 4.2.1 og 4.2.2.
 - 10.5 Oppdragsgiver skal senest den 20. desember hvert år sende utøveren beregning av endret godtgjørelse for neste år basert på følgende prinsipper:
 - 10.5.1 10 % av godtgjørelsen står fast i kontraktsperioden.
 - 10.5.2 40 % av godtgjørelsen fremskrives i henhold til utviklingen i lønnskostnader representert ved SSBs lønnsstatistikk for ansatte i samferdsel (område 06.05). Basis for revisjonsåret er sist publiserte verdi i forhold til verdien per 1.10.2007.
 - 10.5.3 5 % av godtgjørelsen fremskrives i henhold til utviklingen i rentenivå representert ved NIBOR's 3 måneders pengemarkedsrente. Fremskrivningen gjøres på basis av gjennomsnittlig pengemarkedsrente for siste hele tomåneders periode før revisjonstidspunktet i forhold til tilsvarende periode anbudsåret.
 - 10.5.4 20 % av godtgjørelsen fremskrives i henhold til utviklingen i dieselpriiser representert ved Norske ESSOs listepris for Marine Gas Oil levert med tankskip, kode 115048. Basis for revisjonen er listepris per 1.12. i forhold til listeprisen per 1.9.2007.
 - 10.5.5 25 % av godtgjørelsen fremskrives i henhold til utviklingen i Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks. Fremskrivningen bygger på siste publiserte indeks i forhold til satsen per 15.9.2007.
 - 10.5.6 Virkningen av endret produksjonsvolum innarbeides i henhold til beregningsregelen i pkt. 10.4.
 - 10.6 Radikale endringer av priser på innsatsfaktorer gir hver av partene rett til å kreve forhandlinger om ekstraordinære tilpasninger av godtgjørelsen, endring av produksjonen eller andre tiltak. Motparten har i slike forhandlinger krav på all nødvendig dokumentasjon.
-

- 10.7 Ved mangelfull, forsinket eller uteblivelse av rapportering har oppdragsgiver anledning til å holde tilbake inntil 20% av månedliggodtgjørelse fram til rapportering er utført.

11. Kontroll og opplysningsplikt

- 11.1. For løyvehavere med anbudsforhandlet kontrakt gjelder Samferdselslovens og ruteforskriftenes bestemmelser om kontroll og opplysningsplikt som for andre løyvehavere.
- 11.2. Utøveren skal avgi de opplysninger oppdragsgiver fastsetter for statistikk og økonomiske opplysninger om driften. Oppdragsgiver har adgang til å holde tilbake godtgjørelse helt eller delvis dersom definerte eller etterspurte rapporter ikke leveres i rimelig tid.

Oppdragsgiveren kan - uaktet taushetsplikt i henhold til Lov om offentlighet i forvaltningen (§ 5a) og Forvaltningslovens bestemmelser (§ 13 første ledd nr. 2) - benytte disse opplysningene anonymisert for forsknings- og utredningsformål.
- 11.3. Oppdragsgiver kan iverksette kontroller på fartøyene, bokettersyn og andre kontrolltiltak etter eget skjønn hos utøveren.

12. Diverse bestemmelser

- 12.1 **Force majeure:** Krig, naturkatastrofer, arbeidskonflikter, brann, tilgangen til drivstoff og andre hendelser av force-majeure-karakter fritar utøveren fra forpliktelsene i inngått kontrakt så lenge de hindrer gjennomføringen av transportoppgavene. Godtgjørelse betales ikke for trafikk som ikke utføres.
- 12.2 **Eierforhold:** Utøveren skal underrette oppdragsgiveren om vesentlige endringer i ledelse og eierforhold i selskapet.
- 12.3 **Organisering:** Eventuell endringer i oppdragsgiverens organisasjon for kollektivtrafikken i Troms endrer ikke partenes forpliktelser etter inngått kontrakt.
- 12.4 **Enerett:** Oppdragsgiver står fritt i kontraktsperioden til å inngå kontrakter med andre enn utøveren, også der hvor slike kontrakter har trafikkmessige berøringspunkter med den kontraktsfestede trafikken.
- 12.5 **Mislighold:** Manglende oppfyllelse av de forpliktelser utøveren påtar seg i henhold til inngått kontrakt, skal først varsles skriftlig, og utøveren skal innen 14 dager etter avsendt varsel underrette oppdragsgiveren om hvilke tiltak som blir iverksatt for å rette på forholdene.
- Ved mindre mislighold som ikke rettes etter skriftlig varsel kan utøver ilegges dagsbøter inntil forholdet er rettet. Dagsbøter tilsvarer 1 pro mille av godtgjørelsen for driftsåret.
- Ved gjentatte tilfeller av alvorlig karakter som ikke rettes etter skriftlig varsel har oppdragsgiveren rett til å heve kontrakten og trekke tildelt løyve tilbake. Det samme gjelder dersom utøveren ikke lenger innehar nødvendige garantier, forsikringer eller sertifikater.
- Det regnes som 'tilfelle av alvorlig karakter' dersom enkeltavganger ikke blir utført 5 på hverandre følgende dager eller 8 dager i en 30 dagers periode.
- 12.6 **Tvister:** Dersom det oppstår tvist mellom partene om tolkningen eller rettsvirkningene av denne avtalen, skal tvisten først søkes løst ved forhandlinger. Fører slike forhandlinger ikke frem innen to måneder, kan hver av partene forlange tvisten avgjort med endelig virkning ved norske domstoler. Vernetting er Nord-Troms tingrett.
- Partene kan alternativt avtale at tvisten blir avgjort med endelig virkning ved voldgift i Norge. Hver av partene oppnevner en voldgiftsmann, og de partsoppnevnte voldgiftsmenn oppnevner voldgiftsrettens tredje medlem, som er voldgiftsrettens formann. For øvrig gjelder bestemmelsene i Lov om rettergangsmåten i tvistemål av 13. august 1915 nr. 6 kapittel 32, for voldgiftsrettens oppnevning og saksbehandling

VEDLEGG 1: Rutetabeller

2 Tromsø - Finnsnes - Harstad		Dager											
Sone 01.01.2009 - 31.12.2009		Dager											
1	Tromsø Frostneset	avg	0700	0700	1000	1330	1630	1600	1630	1900	0730	1600	1600
3	Finnsnes kai	ank	0810	0810	1110	1410	1840	1710	1730	1740	2005	0840	1910
47	Brøstadbotn kai	avg	0815	0815	1115	1415	1845	1715	1735	1745	2010	0845	1915
408	Engenes kai	avg	0820	0820	1120	1420	1850	1720	1740	1750	2015	0850	1920
2	Harstad hurtigbåtkai	ank	0940	0940	1230	1625	1810	1840	1825	2140	1015	1745	1750
Sone 01.01.2009 - 31.12.2009		Dager											
2	Harstad hurtigbåtkai	avg	0700	0700	1000	1330	1600	1630	1830	1900	0730	1600	1600
466	Engenes kai	avg	0705	0705	1005	1335	1605	1635	1835	1905	0735	1605	1605
47	Brøstadbotn kai	avg	0710	0710	1010	1340	1610	1640	1840	1910	0740	1610	1610
3	Finnsnes kai	ank	0825	0825	1125	1425	1855	1725	1745	1755	2020	0855	1925
3	Finnsnes kai	avg	0830	0830	1130	1430	1860	1730	1750	1800	2025	0900	1930
1	Tromsø Frostneset	ank	0945	0945	1235	1630	1815	1845	1830	2145	1015	1745	1750

5 Sommarøy - Tussøy - Sandnesshamn		Dager											
Sone 01.01.2009 - 31.12.2009		Dager											
68	Sommarøy kai	avg	0640	1345	1820	1810	---	---	---	---	---	---	---
0	Tussøy	avg	0650	1400	1830	1820	---	---	---	---	---	---	---
727	Sandnesshamn	ank	0700	1410	1840	1830	---	---	---	---	---	---	---

6 Harstad - Bjarkeystedene - Skrolsvik - Flakstadvåg		Dager											
Sone 01.01.2009 - 31.12.2009		Dager											
2	Harstad hurtigbåtkai	avg	0635	0650	0735	0900	0900	1415	1430	1430	1440	1630	1840
0	Kjelte	avg	0640	0655	0740	0905	0905	1420	1435	1435	1445	1635	1845
395	Ålvik kai	avg	0645	0660	0745	0910	0910	1425	1440	1440	1450	1640	1850
27	Nergården kai	avg	0650	0665	0750	0915	0915	1430	1445	1445	1455	1645	1855
0	Kroftøy Maritvika	avg	0655	0670	0755	0920	0920	1435	1450	1450	1460	1650	1860
330	Skrolsvik kai	avg	0700	0715	0800	0925	0925	1440	1455	1455	1465	1655	1865
350	Flakstadvåg kai	ank	0705	0720	0805	0930	0930	1445	1460	1460	1470	1660	1870
Sone 01.01.2009 - 31.12.2009		Dager											
350	Flakstadvåg kai	avg	0710	0725	0810	0935	0935	1450	1465	1465	1475	1665	1875
330	Skrolsvik kai	avg	0715	0730	0815	0940	0940	1455	1470	1470	1480	1670	1880
0	Kroftøy Maritvika	avg	0720	0735	0820	0945	0945	1460	1475	1475	1485	1675	1885
27	Nergården kai	avg	0725	0740	0825	0950	0950	1465	1480	1480	1490	1680	1890
395	Ålvik kai	avg	0730	0745	0830	0955	0955	1470	1485	1485	1495	1685	1895
0	Kjelte	avg	0735	0750	0835	1000	1000	1475	1490	1490	1500	1690	1900
2	Harstad hurtigbåtkai	ank	0650	0935	0925	1035	1100	1545	1610	1630	1710	1910	2040

7 Harstad - Engenes - Salangsverket - Brøstadbotn		Dager											
Sone 01.01.2009 - 31.12.2009		Dager											
2	Harstad hurtigbåtkai	avg	0655	10700	11600	1600	1630	10730	11800	11800	---	---	---
466	Engenes kai	avg	0630	10645	11545	1555	1585	10680	11750	11750	---	---	---
408	Salangsverket kai	avg	0705	11010	11910	1630	1660	11040	12110	12110	---	---	---
47	Brøstadbotn kai	ank	0745	10765	11665	1605	1635	10795	11865	11865	---	---	---
Sone 01.01.2009 - 31.12.2009		Dager											
47	Brøstadbotn kai	avg	0745	10945	11845	1605	1635	10975	12045	12045	---	---	---
466	Engenes kai	avg	0820	11640	12540	1680	1710	11670	12740	12740	---	---	---
2	Harstad hurtigbåtkai	ank	0855	10940	11840	1635	1665	10970	12040	12040	---	---	---

VEDLEGG 2: Statistikk

Statistikk for 2006 – antall passasjerer per rute per måned.

Måned	Tromsø- Harstad	Tromsø-Skjervøy	Tromsø- Lynæs	Sommarøy- Sandnesshamn	Harstad- Bjarkøy-Senja	Harstad- Brøstadbotn
Januar	16 619	1 281	2 278	14	1 569	241
Februar	19 166	1 728	2 527	35	1 729	280
Mars	22 582	2 229	3 016	47	2 039	438
April	17 059	1 754	2 314	73	1 806	258
Mai	15 891	2 019	2 909	86	2 078	336
Juni	19 038	2 530	2 389	124	3 132	405
Juli	14 944	2 724	2 494	122	4 625	435
August	15 827	2367	2506	131	2861	329
September	18 660	2 313	3 040	78	2 305	337
Oktober	22 416	2 260	3 063	42	2 153	366
November	23 141	1 868	2 984	40	1 754	314
Desember	16 931	1 558	2 620	40	1 778	350
Totalt	222 274	24 631	32 140	832	27 829	4 089
Alle ruter	311 795					

VEDLEGG 3: Forventet ruteproduksjon i avtaleperioden

Produksjonen er beregnet ut fra 52 normaluker per år, ikke justert for bevegelige helge- og høytidsdager.

Troms fylkeskommune

Produksjonsberegning for anbud båtruter

Rute	2	6	6	7	SUM
År	Troms- Harstad	Sommerøy- Sædneshamn	Harstad- Bjørøy- Senja	Harstad- Brønnøysund	
2010	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2011	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2012	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2013	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2014	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2015	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2016	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2017	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2018	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
2019	351 656	11 357	77 253	22 679	462 945
Sum hele perioden	3 516 560	113 570	772 530	226 790	4 629 450

Denne oversikten følger konkurransegrunnlaget som EXCEL regneark med komplette oversikter over helårsrute, påske, sommer, jul- og nyttårsproduksjon for årene frem til og med 2019.

Standard ruteavvik på hellig- og høytidsdager:

Nyttårsdag:	Søndagsrute
Skjærtorsdag:	Innstilt
Langfredag:	Innstilt
Påskeaften:	Lørdagsrute
1. påskedag:	Innstilt
2. påskedag:	Søndagsrute
1. mai:	Søndagsrute
Kristi himmelfartsdag:	Søndagsrute
17. mai:	Innstilt
Pinseaften:	Lørdagsrute
1. pinsedag:	Innstilt
2. pinsedag:	Søndagsrute
Julaften:	Innstilt
1. juledag:	Innstilt
2. juledag:	Søndagsrute
Nyttårsaften:	Lørdagsrute

Forslaget er ut fra et ønske om å forenkle kunngjøring av avvikende ruteoppsett mest mulig. Dette er imidlertid ikke uproblematisk. For eksempel kan lørdagsrute på påskeaften være overproduksjon, mens innstilte ruter på julaften kan kanskje være vel drastisk.

VEDLEGG 4: Fartøybeskrivelser, dagens fartøy

Rute nr.2 Harstad-Finnsnes-Tromsø	<u>M/S Fjordkongen</u> Katamaran BT 787 NT 243 Loa 43,60 Br 11,20 Dr 1,90 4x1750 Bhp MTU 12V4000 M70 (04) 35 kn Passasjerer 350 <u>M/S Fjorddronningen</u> Katamaran BT 787 NT 243 Loa 43,60 Br 11,20 Dr 1,90 4x2333 Bhp MTU 12V4000 M70 36,5 kn Passasjerer 350 (Illustrert norsk skipsliste, Del 2-2006)
Rute nr. 6: Harstad-Bjarkøy- stedene-Skrolsvik-Flakstadvåg Rute nr. 7: Harstad-Engenes- Brøstadbotn og	<u>M/S Vågsfjord</u> Katamaran BT 177 NT 70 Loa 23,98 Br 9,00 Dr 1,40 2x1018 Bhp MTU 12V2000 M70 (98) 29 kn Passasjerer 148 (Illustrert norsk skipsliste, Del 2-2006)
Rute nr. 5: Sommarøy-Tussøy- Sandnesshamn	<u>M/S Rebell</u> M/S Rebell er en 47 fot lang, hurtigående båt med kapasitet for 15 personer. Rebell har to motorer, hver på 226 Hk som gir båten en servicefart på ca. 18-19 knop. Båten er utstyrt med to stk. radarer, GPS, kartplotter og ekolodd. To salonger og toalett finnes også ombord. (www.sommaroy-cruise.no)

VEDLEGG 4: Besetningsmedlemmer pr 2007, ansiennitet og funksjon

M/S FJORDDRONNINGEN:

Ansatt nr.	Funksjon/yrkestittel	Fødselsår	Lønnsansiennitet
1	Kaptein	1952	1983
2	Overstyrmann	1961	1982
3	Maskinsjef	1970	2003
4	Matros	1982	2000
5	Catering	1976	2005
6	Kaptein	1953	1976
7	Overstyrmann	1974	2001
8	Maskinsjef	1955	1988
9	Matros	1977	2006
10	Catering	1941	1988

M/S FJORDKONGEN:

Ansatt nr.	Funksjon/yrkestittel	Fødselsår	Lønnsansiennitet
1	Kaptein	1953	1977
2	Overstyrmann	1964	1990
3	Maskinsjef	1970	1998
4	Matros	1962	1981
5	Catering	1977	1986
6	Kaptein	1948	1970
7	Overstyrmann	1964	1989
8	Maskinsjef	1976	1998
9	Matros	1956	1977
10	Catering	1978	2001

M/S VÅGSFJORD:

Ansatt nr.	Funksjon/yrkestittel	Fødselsår	Lønnsansiennitet
1	Kaptein	1958	1984
2	Styrmann	1967	1989
3	Maskinist	1961	1995
4	Kaptein	1948	1978
5	Styrmann	1977	1997
6	Maskinist	1965	2001

VEDLEGG 6: Liste over anløpssteder med angivelse av eier/ekspeditør

**FULLSTENDIG OG OPPDATERT LISTE FORELIGGER IKKE PER 11.6.2008. DENNE VIL BLI ETTER-
SENDT/GJORT TILGJENGELIG SÅ RASKT SOM MULIG.**

VEDLEGG 7: Tilbudsskjema

Se egen fil ANBUDskjema.xls

