VEDLEGG 2

KRAV TIL FARTØY

KJØP AV KOLLEKTIVTRANSPORT

FERGELINJE
170 Revsnes – Flesnes
175 Sørrollnes – Stangnes
177 Stornes - Bjørnerå

Innholdsfortegnelse

1 Krav til fartøyet 3
1.1 Generelle krav til fartøy 3
1.1.1 Informasjon om ferjemateriell 3
1.1.2 Midlertidig materiell ..... **Feil! Bokmerke er ikke definert.**
1.1.3 Sikkerhetsstyringssertifikat 3
1.1.4 Flaggstat 3
1.1.5 Forsikring 3
2 Transportkapasitet og passasjersertifikat 4
2.1 Generelt 4
2.2 Farlig last 4
3 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne 4
3.1 Hoveddimensjoner 4
3.2 Aksellast 5
3.3 Gjennomkjøringshøyder 5
3.4 Fallporter 5
3.5 Manøvrering 5
3.6 Separasjon av passasjerer og kjøretøy 6
3.7 Fartøy og kai 6
3.8 Universell utforming 6
3.9 Støy 6
4 Passasjerfasiliteter 7
4.1 Generelt 7
4.2 Gevinstautomater 7
4.3 Hjertestarter 7
4.4 Ladepunkt 7
4.5 Profilering og reklame 7
4.5.1 Profilering 7
4.5.2 Reklame 7
5 Særskilte krav til fartøy 8
5.1 Krav til fartøyets alder 8
5.2 Krav til maksimalt utslipp 8
5.3 Rapportering 8
5.4 Krav til reservemateriell 9
6 Kafedrift/restaurasjon 9

1 Krav til fartøyet

1.1 Generelle krav til fartøy

1.1.1 Informasjon om ferjemateriell

Fartøytekniske data for tilbudt materiell skal oppgis i bilag 2.1. Disse spesifikasjonene skal bekreftes gitt ved avkryssing i tilbudsskjema, Vedlegg 5.

Oppdragsgiver krever ikke nærmere identifikasjon (for eksempel fartøyets navn eller IMO-nummer) av tilbudt materiell i tilbudet.

Operatør skal senest 1 mnd etter kontraktssignering fremlegge dokumentasjon på hvilke ferger som skal benyttes i sambandet, og at disse samsvarer med tilbudet. Dokumentasjonen som fremlegges skal samsvare med opplysninger gitt i bilag 2.1, og vil være bindende for hele kontraktsperioden. Oppdragsgiver kan godkjenne at fartøy byttes i løpet av kontraktsperioden.

Det skal ikke benyttes tropisk tømmer i nybygg eller ved ombygginger.

1.1.2 Sikkerhetsstyringssertifikat

Fartøyet/fartøyene skal ha gyldig sikkerhetsstyringssertifikat (Safety Management Certificate, SMC). Sikkerhetsstyringssystemene for fartøyene skal minst være i samsvar med ISM-koden vedtatt av FNs International Maritime Organisation (IMO) og tilhørende, seneste retningslinjer om gjennomføring av ISM-koden.

1.1.3 Flaggstat

For fartøy med annet flagg enn norsk skal det utstedes en erklæring om at Sjøfartsdirektoratets krav for det aktuelle fartsområdet tilfredsstilles. Erklæringen skal være gitt av en klasseinstitusjon anerkjent av Sjøfartsdirektoratet, og inngå som en del av skipets sertifikater. Erklæringen skal holdes gyldig gjennom hele kontraktperioden, og er å anse som et tillegg til flaggstatens sertifisering.

1.1.4 Forsikring

Innen driftsoppstart skal Operatør ha tegnet P & I-forsikring fra en klubb tilknyttet The International Group, samt kasko-forsikring. Kombinasjonen av P & I-forsikring og kasko-forsikring skal dekke Operatørs støtningsansvar til fylkeskommunal eiendom, dvs. ferjekaier med tilhørende anlegg.

2 Transportkapasitet og passasjersertifikat

2.1 Generelt

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet i sambandet/sambandene.
For fergesambandet Sørrollnes-Stangnes, kreves det 100 vester for barn. Dette skal ikke gå utover normalfordeling av vester.

Navn på samband	Antall ferjer	PBE-kapasitet pr. ferje	VTE-kapasitet pr. ferje	Passasjersertifikat inkl. mannskap pr. ferje
Revsnes - Flesnes	1	75	6	249
Sørrollnes – Stangnes	1	75	6	249
Stornes - Bjørnerå	1	50	4	149
Reserveferge	1	60	4	149

Passasjertallet inkluderer mannskap.

Definisjon av PBE (personbilenhet): Lengde: 4,30 m, bredde: 1,85 m, vekt: 1,3 tonn, tyngdepunkt: 0,75 m over bildekk. Lengde- og breddemålene inkluderer ikke avstand mellom kjøretøy.

Definisjon av VTE (vogntogenhet): Lengde: 19,5 m, bredde: 2,60 m, tyngdepunkt: 2,2 m over bildekk. Lengde- og breddemålene inkluderer ikke avstand mellom kjøretøy. De fire første vogntogene skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn, og øvrige med en vekt på 25 tonn.

Hengedekk og underdekk tillattes ikke. Fast sidehusrampe for mindre kjøretøy tillates.

2.2 Farlig last

Hver ferje skal som minimum kunne ta ett vogntog med farlig last, jf. forskrift av 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last om bord på norske skip. Med farlig last menes stoffer, materialer og varer som omfattes av IMDG-koden eller ADR- bestemmelsene.

3 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne

3.1 Hoveddimensjoner

Ferjeleiene er beskrevet i Bilag 3.2 og i Bilag 3.2.1 og 3.2.2.

Det stilles minimumskrav på L 175 om høy skansekledning/baugvisir for å sikre mot vesentlig sjøsprøyt.

For å sikre en forsvarlig lasting og lossing av fartøyet skal vertikalavstanden fra vannlinje til overkant av bildekk målt ved enden av bildekk ikke være mindre enn 1,70 m og ikke mer enn 2,80 m. For nytt fartøy gjelder kravet ved alle lastkondisjoner. Dersom eksisterende fartøy ikke oppfyller kravet ved alle lastkondisjoner, må Operatør beskrive hvilke lastkondisjoner som er kritiske, samt hvordan lasting og lossing kan gjennomføres på en forsvarlig måte ved disse lastkondisjonene.

Operatør må sikre seg at fartøyet kan trafikkere sambandet ved maksimal dypgang for alle tidevannstilstander.

Recess skal ha en utstrekning i fergas tverretning som er minst 2/3 av fergekaibruas bredde. I fergas lengderetning skal recess ha en utstrekning som ligger i intervallet 0,51m – 0,60 m. Recessen skal ligge minimum 0,60m under bildekket.

Bulb må være utformet slik at den ikke kommer i konflikt med frontbjelke og sikringsbjelke på ferjekaien.

Fenderlister skal være kontinuerlige og avsluttes med en avfasing med vinkel 5:1. Fenderlisten ansees kontinuerlig dersom den parallelt overlapper hverandre.

3.2 Aksellast

Bildekksarealet skal som minimum dimensjoneres for 13 tonn aksellast på doble luftfylte hjul. Hjullastens anleggsflate beregnes som et rektangel med sidene 0,2 m i kjøreretningen og 0,5 m på tvers av denne, senteravstanden settes lik 2,0 m. Dekket skal dimensjoneres for det maksimale antall vogntogenheter som kan føres innenfor begrensningene gitt fra stabilitet og lastelinje.

Sidehusdekk og evt. andre arealer som kun kan benyttes for stuing av personbilenheter kan dimensjoneres for en lavere aksellast.

3.3 Gjennomkjøringshøyder

Nytt fartøy:
Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,60 m.

Eksisterende fartøy:
Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,50 m.

For laster med større høyde, skal operatør legge frem en plan for hvordan disse kan medbringes. Det finnes kjente laster på linje 175 med høyde på 5 meter (Semitrailer med takstoler)

3.4 Fallporter

For sambandet skal fallportens høyde være på 1,5 meter. Eventuelle avvik håndteres som i Bilag 3.2 Kaier og infrastruktur, punkt 1.3.

Standard godkjent låsehake skal være montert på fallport.

3.5 Manøvrering

Fartøy som tilbys skal ha tilstrekkelig sjømargin og manøvreringsmargin til at man med fullastede ferjer kan trafikkere sambandet, opprettholde ruteplan, samt manøvrere og legge til

samtlige kaier i sambandet under alle vær- og sjøtilstander som kan påregnes for sambandet. Det er Operatørs plikt å skaffe til veie nødvendige værdata etc.

Alle fartøy i kontrakten skal være pendelferger.

Operatør skal sørge for at ferjer som har thruster så langt det er praktisk mulig bakker med aktre thruster, samt trekker seg ut ved fremre thruster ved manøvrering til og fra ferjeleiene.

3.6 Separasjon av passasjerer og kjøretøy

Gående passasjerer skal holdes skilt fra kjøretøyene under ombord- og ilandstigning. Dette kan enten gjøres med gangvei med rekkverk om bord, eller ved manuell trafikkdirigering i forbindelse med ombord- og ilandstigning.

3.7 Fartøy og kai

Samtlige ferjer som skal trafikkere sambandet skal være tilpasset ferjekaien. Ingen deler av ferjen skal således komme i konflikt med ferjekaiens konstruksjoner.

Ferjekaiene og tilhørende anlegg fremkommer under Bilag 3.2.1 og Bilag 3.2.2.

3.8 Universell utforming

Utforming av ferjer skal baseres på de samme krav og anbefalinger som gjelder for andre ledd i transportsystemet jf. N100 Veg- og gateuforming, V129 Universell utforming av veger og gater og V123 Kollektivtransport.

For nye fartøy skal følgende følges: Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 7 eller Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart § 8D.

I tillegg gjelder krav til universell utforming i Bilag 2.2 – Krav til Universell utforming.

Ved etablering av nye handikaptoalett eller heis på eksisterende fartøy gjelder de samme presiseringer ut over MSC/Circ. 735 som for nytt fartøy.

Hvis Operatør blir gjort oppmerksom på at det kommer bevegelseshemmede på kaien er Operatør ansvarlig for å hjelpe disse om bord i fartøyet og av fartøyet.

Operatør skal i designfasen av fartøyet eller ved eventuelle ombygninger sikre tverrfaglighet og brukermedvirkning for å få råd om hvordan fartøyet skal sikres universell utforming.

3.9 Støy

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) skal legges til grunn som krav til støy i forbindelse med drift av ferjesambandet, jf. Kriterier for industri, havner og terminaler skal gjelde både ved terminaler og under overfart, (https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinje-stoy-arealplanlegging/id696317/).

4 Passasjerfasiliteter

4.1 Generelt

Fasiliteter for passasjerene skal som minimum tilfredsstille forskrift om tryggleik i passasjerområde (FOR-2021-12-17-3666).

Alle fartøy skal uavhengig av sambandets reisetid, ha klosetter jf. ovennevnte forskrift § 26, 3 ledd.

4.2 Gevinstautomater

Det er ikke tillatt å plassere gevinstautomater eller lignende typer spilleautomater om bord i ferjene.

4.3 Hjertestarter

Alle fartøy skal være utstyrt med minimum en hjertestarter. Dette utstyret skal kunne betjenes av opplært mannskap om bord.

4.4 Ladepunkt

Hovedfartøyet/ene skal for hver 30. passasjer ha to 230V strømuttak beregnet for lading av f. eks. bærbar PC og ett USB/USB-C ladepunkt beregnet for å lade småelektronikk. Disse skal plasseres spredt og lett tilgjengelig i oppholdsområder, men ikke i taket. Ved rullestolplasser skal strømuttak/USB være i umiddelbar nærhet, og innenfor rekkevidden til personen i rullestol.

4.5 Profilering og reklame

4.5.1 Profilering

Oppdragsgiver skal ha mulighet for å plassere egen logo og navn på egnet sted på fartøyet/ene som benyttes i kontrakten.

Nye fartøy:
Operatør gis mulighet for presentasjon av egen selskapslogo (og selskapsnavn dersom dette er en del av ordinær logo) etter avtale med Oppdragsgiver. Oppdragsgiver anviser plass for dette samt størrelse på logo. Detaljer som adresse, telefonnummer med mer skal ikke presenteres her. I tilfelle der benyttes "heldekkende" film skal den være i transparent utførelse.

4.5.2 Reklame

Det skal ikke plasseres kommersiell reklame om bord. Oppslagstavler/elektroniske skjermer i publikumsarealene skal forbeholdes sikkerhetsinformasjon, ruteopplysninger samt eventuelle trafikk- og nyhetsmeldinger. Oppdragsgiver skal kunne publisere informasjon på skjermene. Det skal plasseres skjermer om bord etter gjeldende regelverk.

5 Særskilte krav til fartøy

5.1 Krav til fartøyets alder

Hovedfartøyene, samt reservefartøy skal være kjølstrekt etter 1.1.2000.

5.2 Krav til maksimalt utslipp

For sambandene Stornes -Bjørnerå og Revsnes -Flesnes settes krav om minimum 90 % hybridiseringsgrad (andel elektrisk energi av totalt energiforbruk). Dette inkluderer bruk av reserveferge.

For sambandet Stangnes -Sørrollnes gis det bonus for utslipp under 1000 tonn CO2 per år og malus for hybridiseringsgrad (andel energi fra strøm i forhold til andel brukt energi fra diesel) på mindre enn 50 %.

Utslipp måles over hele kalenderår. Bonus / malus ordningene for alle samband starter fra 1.1.2026.

Biodrivstoff vektes likt med fossilt drivstoff, med henvisning til innføring av et krav om innblanding av biodrivstoff for innenriks sjøfart.

5.3 Dokumentasjonskrav for drivstoff

Tilbyder legge fram følgende dokumentasjon i tilbudet:
Beskrivelse av oppstartsforberedelser, samt fremdriftsplan som viser viktige milepæler. For tilbydere som planlegger å benytte mindre utprøvde energikilder, som eksempelvis hydrogen, metanol og ammoniakk, kreves det beskrivelse av hvordan tilbyder vil få løsningen operativ innen oppstart av kontrakten 01.02.2025. Beskrivelsen skal inneholde et risikoregister som viser håndtering av vesentlige risikoaspekter relatert til energikilden.

5.4 Rapportering

Operatør skal senest 28.2. hvert år avgi rapport på faktiske miljøverdier knyttet til gjennomføringen av oppdraget, herunder drivstofforbruk, strømforbruk, energiforbruk, NOx-utslipp, SO2-utslipp og CO_2-ekvivalente utslipp for det foregående kalenderåret. Ved innrapportering av miljøverdier skal Operatør benytte Oppdragsgivers miljøregnskap Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer», arkfane «Rapporteringsmal». Rapportering gjennomføres på sambandsnivå.
Rapportering skal inkludere all aktivitet i forbindelse med gjennomføringen av Oppdraget. Med dette menes ruteproduksjon i samsvar med gjeldende rutetabell, forflytting av ferjemateriell og eventuell transport til og fra kai. Eventuell bruk av reservefartøy skal også inkluderes i rapporteringen. Utslipp ved utførelse av dokumenterte beredskapsturer og transport til og fra verksted skal ikke inkluderes. Det samme gjelder reservefartøyets bruk av landstrøm når den ikke er i rutedrift.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å kontrollere at minstekravet til hybridiseringsgrad overholdes. Slik kontroll vil skje fra oppstart av elektrifisering.

Oppdragsgiver kan overlate til tredjepart å gjennomføre kontroller som beskrevet over. Kostnader i forbindelse med slike kontroller dekkes av Oppdragsgiver. Operatør plikter å følge anvisninger samt stille fartøyet til disposisjon for gjennomføring av kontroll.

5.5 Krav til reservemateriell

Reservefartøyet som skal trafikkere sambandene skal være kjølstrekt etter 1.1.2000.

Der annet ikke er spesifisert skal alle reservefartøy tilfredsstille de krav som er stilt til hovedfartøyet.

Et hovedfartøy kan ikke erstattes av reservefartøy for en tidsperiode som overstiger 21 dager pr. kalenderår, med mindre materiellet oppfyller alle minstekrav som er stilt til hovedfartøyet i konkurransegrunnlaget.

Reservefartøy kan kun benyttes dersom et hovedfartøy skal ha planlagt verkstedsopphold, nødvendig vedlikehold (må avklares med Oppdragsgiver) eller dersom hovedfartøy rammes av ikke planlagt driftsavbrudd.

Ved verkstedsopphold og andre planlagte driftsavbrudd skal reservefartøy være på plass når det aktuelle hovedfartøyet tas ut av ruten. Planlagte driftsavbrudd skal legges til trafikksvake perioder og varsles Oppdragsgiver i god tid. Hva som anses som trafikksvake perioder, skal avklares nærmere med Oppdragsgiver.

Reservefartøyet skal ha tilstrekkelig fart og manøvreringsevne, slik at sambandets rutetabell opprettholdes.

For reservefartøy skal fallporten være 1,5 meter. Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,50 m.

Sidehusdekk og andre arealer som kun benyttes for stuing av personbiler, kan være dimensjonert for lavere aksellast enn krav til hovedfartøy.

Reservefartøy skal oppfylle krav til universell utforming i henhold til gjeldende regelverk i det aktuelle fartøyets byggeår.

Reserveferge skal som minimum oppfylle kravet til tier II fra og med 01.02.2025.

6 Kafedrift/restaurasjon

Det skal som minimum være en selvbetjent kiosk/kafe med varme og kalde drikker, samt enkel servering på linje 170 og 175.
For Stornes-Bjørnerå stilles det krav til automatløsning. Operatør kan selv velge om denne skal være bemannet eller ikke.

Det skal gis tilbud på en på restaurasjonsdrift for linje 170 Revsnes -Flesnes og Linje 175 Sørrollnes – Stangnes som en opsjon for Oppdragsgiver. Informasjon om opsjonen benyttes gjøres ved tildeling av kontrakt. Dette skal prises i Bilag 5.1 linje V.

- Det settes krav til betjent restaurasjon for Linje 170 Revsnes - Flesnes i minimum tidsrommet 06:30 til 20:20. (Lørdag og søndag minimum 10:00 til 17:30) Utenfor betjent tidsrom skal Operatør tilby en selvbetjeningsløsning med minimum varme og kalde drikker.

- Det settes krav til betjent restaurasjon for Linje 175 Sørrollnes - Stangnes i minimum tidsrommet 07:00 til 18:30. (Lørdag og søndag minimum 10:00 til 17:30) Utenfor betjent tidsrom skal Operatør tilby en selvbetjeningsløsning med minimum varme og kalde drikker.

All restaurasjon er Operatørs ansvar og risiko. Operatør skal dekke alle kostnader i tilknytning til dette utenfor herværende kontrakt. Alle inntekter fra restaurasjon, kiosk og/eller automater tilfaller Operatør.

På sambandet Revsnes-Flesnes er det i dag en løsning der et eget selskap leier kiosklokalene om bord og drifter kafeen m.m. Dette er en løsning som i dag fungerer godt, og er en ønsket løsning.