KONTRAKT

Drift av fylkesvegferjesambandene

Stranda-Liabygda

Eidsdal-Linge

Hundeidvik-Festøya

Sæbø-Leknes-Standal-Trandal

01.01.2020 – 31.12.2033

Heretter kalt «Indre Sunnmøre 2020-2033»

KONTRAKT

Møre og Romsdal fylkeskommune som Oppdragsgiver og ……. med foretaksnummer …… som Operatør, har i dag inngått kontrakt om drift av fylkesvegferjesambandene Stranda-Liabygda, Eidsdal-Linge, Hundeidvik-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal i Møre og Romsdal.

Driftsperiode på sambandene er 01.01.2020 - 31.12.2033.

For Møre og Romsdal fylkeskommune	For ……
OPPDRAGSGIVER	OPERATØR
(dato, underskrift, tittel)	(dato, underskrift, tittel)

1 KONTRAKTSVILKÅR 8
1.1 KONTRAKTSDOKUMENTER 8
1.2 DEFINISJONER 9
1.3 KONTRAKTSLENGDE 10
1.4 VEDERLAG 10
1.5 UTFØRELSE AV OPPDRAGET 10
1.6 LOVPÅLAGTE KRAV 10
1.7 OPPSTARTSFORBEREDELSER 10
1.8 KRAV TIL OVERFØRING AV ANSATTE 11
1.9 BRUK AV UNDEROPERATØR 11
1.10 KRAV TIL LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR 11
1.11 ETISKE RETNINGSLINJER 11
1.12 KONTROLL- OG OPPLYSNINGSPLIKT 12
1.13 REVISJONER 12
1.14 KVALITETSSIKRING 12
1.15 GARANTI 13
1.16 ENDRING 13
1.16.1 Endring av produksjon 13
1.16.2 Endring av oppdraget 13
1.16.3 Konsekvenser av pålegg om endringer 14
1.17 AVBESTILLING 15
1.18 MISLIGHOLD 16
1.18.1 Mislighold og reklamasjon 16
1.18.2 Informasjonsplikt 16
1.18.3 Utbedring/retting 16
1.18.4 Gebyr/trekk i vederlag 17
1.18.5 Dagbot 17
1.18.6 Prisavslag 17
1.18.7 Erstatning 17
1.18.8 Motregning 17
1.18.9 Heving 17
1.19 FORCE MAJEURE 19
1.19.1 Force majeure 19
1.19.2 Avhjelpstiltak ved Force majeure 19
1.20 ANSVAR OG FORSIKRINGER 20
1.21 OVERDRAGELSE AV KONTRAKTSANSVAR 20
1.22 TAUSHETSPLIKT 20
1.23 MØTER 20
1.24 EVALUERING 21
1.25 TVISTER 21

2 OPPDRAGSKRAV 22
2.1 ANSVARSDELING MELLOM OPPDRAGSGIVER OG OPERATØR 22
2.1.1 Trafikk og driftsledelse 22
2.1.2 Ruteplanlegging 22
2.1.3 Kostnadsansvar 22
2.1.4 Inntektsansvar 22
2.1.5 Billettering 22
2.1.6 Takstsystem 23
2.1.7 Trafikk- og ruteinformasjon 23
2.1.8 Ruteinformasjon på terminaler/ferjekai 23
2.1.9 Fraktansvar 24
2.1.10 Hittegodsservice 24
2.1.11 Markedsansvar 24
2.1.12 Media- og pressehåndtering 24
2.1.13 Sanntidsinformasjon 24
2.2 KRAV TIL PLANLEGGING AV DRIFTEN 25
2.2.1 Forholdet til annen korresponderende trafikk 25
2.2.2 Bytte av fartøy 25
2.3 BILLETTSALG 25
2.3.1 Kontroll av billettering 25
2.3.1.1 Kontroll av automatisk løsning 26
2.3.2 Frikort 26
2.3.3 Forhåndsinnkreving av bompenger 26
2.4 BILLETTSYSTEM OG UTSTYR 27
2.4.1 Sentral tjenesteleverandør 28
2.4.2 Brikkelesing og transaksjoner 28
2.4.3 Rett til midlertidig billetteringsløsning 28
2.5 RAPPORTERING AV TRAFIKKSTATISTIKK 28
2.6 KRAV TIL TRAFIKKAVVIKLING 29
2.6.1 Transportvilkår 29
2.6.2 Innstilte avganger 29
2.6.3 Punktlighet 29
2.6.4 Responstid reservefartøy 30
2.7 HÅNDTERING AV AVVIKSSITUASJONER 30
2.7.1 Avvik relatert til HMS 30
2.8 KUNDEHÅNDTERING 31
2.9 KRAV TIL MANNSKAPET 31
2.9.1 Kvalifikasjoner og opplæring 31
2.9.2 Trafikkdirigering 32
2.9.3 Sikkerhetsinformasjon om bord 32
2.10 BEREDSKAP 32

2.10.1 Beredskapssamband ... 32
2.10.2 Oppgaver knyttet til beredskapssamband ... 32
2.10.3 Kostnader knyttet til beredskapsordning ... 33
2.10.4 Beredskapsrute ved ras/ rasfare ... 33
2.10.5 Kostnader knyttet til beredskapsrute ved ras / rasfare ... 33
2.10.6 Opphør av beredskapsrute ved ras/rasfare og stengte veier ... 33
2.11 LÆRLINGER ... 34
2.12 KRAV TIL RENHOLD OG VEDLIKEHOLD AV FARTØYENE ... 34
2.13 RAPPORTERINGSBESTEMMELSER ... 35
2.13.1 Oversikt rapportering ... 35
2.14 MØTER ... 36
3 KRAV TIL FARTØY ... 38
3.1 GENERELLE KRAV TIL FARTØY ... 38
3.1.1 Informasjon om ferjemateriell ... 38
3.1.2 Offentlige krav og sertifikater ... 38
3.1.3 Bruk av midlertidig fartøy ... 39
3.1.4 Kapasitetskrav ... 39
3.1.5 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne ... 40
3.1.6 Manøvrering ... 41
3.1.7 Fartøy og kai ... 42
3.1.8 Fartsområde ... 42
3.1.9 Universell utforming ... 42
3.1.10 Støy ... 42
3.1.11 Passasjerfasiliteter ... 43
3.1.12 Profilering og reklame ... 43
3.2 SÆRSKILTE KRAV TIL FARTØY ... 44
3.2.1 Krav til fartøyets alder ... 44
3.2.2 Miljø ... 45
3.2.2.1 Avtalte miljøverdier ... 45
3.3 KRAV TIL RESERVEMATERIELL ... 49
3.3.1 Opsjon på innsetting av reservefartøy i fast produksjon ... 51
3.3.2 Ombygging av reserveferje ... 52
3.4 KRAV TIL OVERGANGSFARTØY ... 53
3.5 OPSJON PÅ KRAV TIL FARTØY ... 54
4 RUTEBESKRIVELSE ... 55
4.1 INFORMASJON OM RUTENE ... 55
4.2 RUTEINFORMASJON ... 55
4.2.1 Generelt ... 55
4.2.2 Krav til ankomsttid ... 56
4.2.3 Rutetabell Eidsdal-Linge ... 57

4.2.4 Rutetabell Stranda-Liabygda 60
4.2.5 Rutetabell Hundeidvik-Festøya 61
4.2.6 Rutetabell Sæbø-Leknes- Standal-Trandal 62
4.2.7 Rutetabell Standal-Trandal-Skår-Valderøya-Store Kalvøy 63
4.2.8 Hellig- og høytidsdager 63
4.2.9 Rasberedskapsrute 63
4.3 RUTEENDRINGER 64
4.4 ENDRING I PRODUKSJON 64
4.5 KORRESPONDERENDE BUSSTRANSPORT 64
4.5.1 Eidsdal-Linge 64
4.5.2 Stranda-Liabygda 64
4.5.3 Hundeidvik-Festøya 64
4.5.4 Sæbø-Leknes-Standal-Trandal 64
5 KOMMERSIELLE BETINGELSER 65
5.1 ØKONOMISK VEDERLAG FOR OPPDRAGET 65
5.2 FAKTURERINGS- OG BETALINGSVILKÅR 65
5.2.1 Generelle betalingsvilkår 65
5.2.2 Fakturering av Kontraktsum 65
5.2.3 Renter ved forsinket betaling 65
5.3 BEREGNING OG AVREGNING AV VEDERLAG 66
5.3.1 Justering av årlig vederlag 66
5.3.2 Vederlag for iverksettelse av rasferje 66
5.3.3 Justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon 66
5.3.4 Justering av vederlag ved permanent endring av ruteproduksjon 67
5.3.5 Endring av lover og forskrifter mv 67
5.3.6 Avregning 68
5.4 GEBYRER OG TREKK I VEDERLAG 68
5.4.1 Innstilt avgang 68
5.4.2 For tidlig avgang 68
5.4.3 Manglende oppfyllelse av krav til universell utforming 68
5.4.4 Reservemateriell 69
5.4.5 Trekk for større miljøutslipp enn tillatt 69
5.4.6 Antall avganger 01.01.2024-31.12.2033 72
5.4.7 Oversikt trekk/gebyr og dagbot 72
6 OPPSTARTSFORBEREDELSER 73
6.1 PROSJEKTPLAN 73
6.2 DOKUMENTASJON AV UNIVERSELL UTFORMING 74
6.3 RISIKOANALYSE 74
6.4 MØTER 74
6.5 STØTTE FRA ENOVA 74

6.6 STØTTE FRA NOX-FONDET 74

7 KAIER OG INFRASTRUKTUR 76

7.1 FERJEKAIER 76

7.1.1 Liggekaier 76

7.1.2 Avgifter og ligge-/nattstrøm 76

7.1.3 Avfallshåndtering 77

7.1.4 Orden på kaiene 77

7.2 TILSTANDSRAPPORT PÅ FERJEKAIEN 77

7.3 SKADE PÅ FERJEKAIENE 77

7.4 BEHOV FOR ENDRINGER PÅ FERJELEIENE 77

7.4.1 Behov for installasjon av utstyr/infrastruktur på kai knyttet til fremdriftsteknologi 78

7.4.2 Etablering av installasjoner for montering av brikkelesingsutsyr 79

7.5 TILBAKEFØRING AV FERJELEIER 79

1 Kontraktsvilkår

1.1 Kontraktsdokumenter

- Kapittel 1 Generelle kontraktsvilkår
- Kapittel 2 Oppdragskrav
- Kapittel 3 Krav til fartøy
  Dersom tilbud B legges til grunn for tildeling, vil følgende punkter utgå fra kontraktens kapittel 3: - pkt. 3.2.2
  - pkt. 3.2.2.1
  - pkt. 3.2.2.2
  - pkt. 3.2.2.3
- Kapittel 4 Rutebeskrivelse
- Kapittel 5 Kommersielle betingelser
  Dersom tilbud B legges til grunn for tildeling, vil følgende punkter utgå fra kontraktens kapittel 5: - pkt. 5.4.5
- Kapittel 6 Oppstartsforberedelser
- Kapittel 7 Kai og infrastruktur
  Dersom tilbud B legges til grunn for tildeling, vil følgende punkter utgå fra kontraktens kapittel 7: pkt. 7.4.1
- Presiseringer, spørsmål og svar fra konkurransen og referat fra kontraktsmøte
- Operatørs tilbud

Inneholder kontraktdokumentene vilkår som strider mot hverandre skal de gjelde i følgende rekkefølge:

1) Kontraktens kapittel 1-7 inkludert vedlegg

2) Presiseringer, spørsmål og svar fra konkurransen, referat fra kontraktsmøte.

3) Operatørs tilbud

Forøvrig gjelder yngre bestemmelser foran eldre, spesielle bestemmelser foran generelle og bestemmelser utarbeidet særskilt for kontrakten foran standardiserte bestemmelser.

1.2 Definisjoner

Oppdragsgiver	Møre og Romsdal fylkeskommune.
Operatør	Juridisk enhet som får tildelt Kontrakten.
Bruttokontrakt	Operatør bærer all risiko for sine kostnader og oppdragsgiver bærer all risiko for inntekter / inntektsutvikling.
Løyve	Tillatelse som gir rett og plikt til å drive rutetransport for en eller flere ruter. Innlevering av tilbud er samtidig å forstå som søknad om Løyve for drift av fylkesvegferje.
Løyvemyndighet	Møre og Romsdal fylkeskommune ved samferdselsutvalget er Løyvemyndighet for fylkesvegferjesamband i Møre og Romsdal.
Underoperatør	Juridisk enhet som har påtatt seg utførelsen av en del av de forpliktelser som omfattes av Operatøren sin Kontrakt med Oppdragsgiver.
Kontraktsum/Vederlag	Oppdragsgivers betaling til Operatør i henhold til Kontrakt, se Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M (linje S).
Kontrakten	Dette dokument slik det fremkommer i Kontraktens pkt. 1.1.
Oppdraget	Den produksjon Operatør skal levere iht. Kontrakten.
Avgang	Med avgang menes rute med fartøy fra ferjekai A til ferjekai B eller fra B til A.
Rundtur	En bestemt avgang i en rute regnet fra første avgangssted til endestopp, og tilbake til første avgangssted.
Ruteproduksjon	Kjøring av antall avganger slik det går frem av kapittel 4 Rutebeskrivelse og med de presiseringer som går frem av Kontrakten for øvrig.
nFDB	Norsk Ferjedatabank
Endring	Oppdragsgivers ensidige rett til Endring av Kontrakt iht. Kontraktsvilkår pkt. 1.16.
Endringsordre	Oppdragsgivers bestilling av Endring av Oppdraget.
Oppstartdato	Tidspunkt for start av Oppdraget er 01.01.2020

1.3 Kontraktslengde

Kontraktslengde er fra og med 01.01.2020 til og med 31.12.2033.

1.4 Vederlag

Operatør blir godtgjort for Oppdraget i samsvar med reglene i kapittel 5 «Kommersielle betingelser».

Kontrakten mellom Oppdragsgiver og Operatør er en bruttokontrakt.

1.5 Utførelse av oppdraget

Operatør forplikter seg til å levere de tjenester og leveranser som er beskrevet i Kontrakten og bære alle kostnadene forbundet med dette.

Operatør er ansvarlig for at Oppdraget blir utført på en slik måte at det ikke oppstår skade eller fare for skade på person, eiendom eller Oppdragsgivers renommé.

Foreligger det fare for øyeblikkelig skade, er begge parter forpliktet til å ta nødvendige forholdsregler for å hindre eller begrense skade, selv om den annen part ikke kan varsles. Den part som har risikoen for en skade, plikter å bære kostnadene med å utbedre denne, og skal eventuelt betale de nødvendige merkostnader den annen part har hatt.

1.6 Lovpålagte krav

Det er en forutsetning at Operatør til enhver tid oppfyller kravene for å ha løyve for å drive persontransport gitt i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 med tilhørende forskrifter.

Operatør skal holde seg informert om og rette seg etter:

- Til enhver tid gjeldende lover og forskrifter som er relevante for utførelse av Oppdraget.
- Krav og pålegg som er fastsatt av myndighetene.
- Operatør skal i rett tid innhente og beholde de godkjenninger og løyver som er nødvendige for utførelsen av Oppdraget.

1.7 Oppstartsforberedelser

I perioden fra signering av Kontrakten og frem til driftsoppstart skal Operatøren oppfylle de krav som fremgår av kapittel 6 «Oppstartsforberedelser».

Operatøren skal uten ugrunnet opphold varsle Oppdragsgiver om mulige forsinkelser av fremdriften.

1.8 Krav til overføring av ansatte

Operatør skal sørge for at yrkestransportloven § 8 om ansatte sine rettigheter ved virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 blir fulgt.

Oppdragsgiver er ikke part i forholdet mellom eksisterende operatør, ny Operatør og deres ansatte.

Oppdragsgiver har innhentet opplysninger om ansatte (alder, ansiennitet og lønns- og arbeidsvilkår) hos eksisterende operatør. Oppdragsgiver har ikke ansvaret for at denne oversikten er fullstendig og korrekt.

1.9 Bruk av underoperatør

Operatør har rett til å la deler av Oppdraget bli utført av underoperatør dersom Oppdragsgiver har gitt skriftlig godkjenning til dette. Operatør er fullt ut ansvarlig for oppfyllelse av Kontrakten uavhengig av bruk av underoperatør.

Før kontrakt med underoperatør inngås, skal Operatør underrette Oppdragsgiver om hvilke deler av Oppdraget som vil bli overført til underoperatør, og hvilke underoperatør(er) Operatør vil bruke.

1.10 Krav til lønns- og arbeidsvilkår

Operatør skal sørge for at alle ansatte som direkte arbeider med å oppfylle Kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale, eller det som er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for Operatørs underoperatør jf. Lov om yrkestransport § 8, 5. ledd

Operatør skal på forespørsel fra Oppdragsgiver fremlegge dokumentasjon om lønns- og arbeidsvilkår til de ansatte. På samme måte skal Operatør sikre dokumentasjon fra eventuelle Underoperatører.

Dersom Operatør ikke etterlever disse plikter, har Oppdragsgiver rett til å holde tilbake deler av vederlaget til det er dokumentert at forholdet er rettet.

Vedlegg 1.1 «Egenerklæring om lønns- og arbeidsvilkår» skal fylles ut av Operatør og leveres Oppdragsgiver senest ved kontraktsignering.

1.11 Etiske retningslinjer

Operatør og operatørs avtalepartnere skal respektere grunnleggende krav til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og miljø. Varer som leveres til Oppdragsgiver skal være fremstilt under forhold som er forenlige med kravene angitt nedenfor. Kravene bygger på sentrale FN-konvensjoner, ILO-konvensjoner og nasjonal arbeidslovgivning på produksjonsstedet.

Dersom Operatør bruker underoperatør for å oppfylle denne kontrakt, er Operatør forpliktet til å videreføre og bidra til etterlevelse av kravene hos sine underleverandører.

Vedlegg 1.2 «Egenerklæring om etiske krav» skal fylles ut av Operatør og leveres Oppdragsgiver senest ved kontraktsignering.

1.12 Kontroll- og opplysningsplikt

Oppdragsgiver kan til enhver tid sette i verk kontroller for å sikre at vilkårene i Kontrakten blir oppfylt. Blir Oppdragsgiver oppmerksom på at materiell eller utførelse ikke er i henhold til Kontrakt skal det straks meldes fra til Operatør.

Operatør plikter på forespørsel fra Oppdragsgiver å utlevere statistikk, og enhver annen informasjon om økonomiske forhold og den operative driften som Oppdragsgiver vurderer som nødvendig, for å kontrollere driften. Dette skal gjøres tilgjengelig på de skjema og på det format som Oppdragsgiver fastsetter.

Oppdragsgiver har rett til å kreve opplysninger fra Operatør i sammenheng med forespørsel fra offentlige instanser for forsknings- og utviklingsformål. Oppdragsgiver kan benytte disse opplysningene for forskings- og utviklingsformål i samarbeid med andre fylkeskommuner.

Oppdragsgiver kan til enhver tid gjennomføre måling og registrering av kvaliteten på gjennomføringen av Oppdraget. Oppdragsgiver kan i tillegg foreta passasjertellinger og/eller markedsundersøkelser om bord på fartøyene.

1.13 Revisjoner

Oppdragsgiver har rett til å gjennomføre revisjoner av Operatør, herunder inspeksjoner og kontroller av alle forhold som vedkommer utførelsen av Oppdraget. Med dette menes for eksempel rutiner og prosedyrer som gjelder driften (eksempelvis personalforvaltning, vedlikeholdsprogram, skiftplanlegging og driftsledelse) og håndtering av billettinntektene.

1.14 Kvalitetssikring

Operatør skal ha et kvalitetssikringssystem for å sikre høy kvalitet på utførelsen av Oppdraget.

Oppdragsgiver, eller personer som med fullmakt opptrer på vegne av Oppdragsgiver, har rett til å gjennomføre kvalitetsrevisjon og verifikasjon av Operatør og eventuelt Underoperatørs kvalitetssikringssystem.

Dersom Oppdragsgiver avdekker avvik, plikter Operatør å rette forholdet for egen regning uten ugrunnet opphold.

1.15 Garanti

Operatør skal for egen regning sørge for at det blir utstedt en garanti fra en bank eller finansinstitusjon med kontor i Norge for å sikre oppfyllelsen av Operatørs plikter i Kontrakten. Banken eller finansinstitusjon som benyttes må ha godkjenninger for bank- og finansieringsvirksomhet av Finanstilsynet i Norge

Garantien skal være en Påkravsgaranti og utgjøre 10% av gjennomsnittlig årlig Kontraktsum. Garantien skal være gyldig fra kontraktsignering og frem til 6 måneder etter at alle Kontraktens forpliktelser er oppfylt. Oppdragsgiver skal ha mottatt garantien senest ved kontraktsignering.

Garantien skal være utformet etter vedlagte standardformular for bankgaranti jf. Vedlegg 1.3 «Garantierklæring Påkravsgaranti».

Garantien skal dekke alle krav Oppdragsgiver måtte bli påført som følge av mislighold av Kontrakten eller som følge av at Operatør går konkurs.

Operatør må også stille garanti iht. Yrkestransportlovas krav.

1.16 Endring

1.16.1 Endring av produksjon

Oppdragsgiver har til enhver tid rett til å pålegge endring av produksjon, på det enkelte samband, som ikke er vesentlig.

Endring av produksjonen etter dette punkt skal skje skriftlig av Oppdragsgiver i form av Endringsordre jf. Vedlegg 1.4 «Endringsordre». Operatøren skal gjennomføre endringen uten ugrunnet opphold, med mindre annet er fastsatt av Oppdragsgiver.

Forskyvinger av avganger innenfor første og siste avgang i rutetabellen gir ikke grunnlag for regulering av kontraktsbeløpet med mindre endringen påfører Operatør vesentlige merkostnader/innsparinger.

Endring av ruteproduksjonen kan være midlertidig eller permanent og godtgjøres i henhold til kapittel 5 «Kommersielle betingelser» pkt. 5.3.3 og 5.3.4.

1.16.2 Endring av oppdraget

1.16.2.1 Rettslige begrensninger for endringer i Kontraktens løpetid

Oppdragsgiver har til enhver tid rett til å gjennomføre endringer i Oppdraget som ikke er vesentlige. Slike endringer kan gå ut på at Operatøren skal yte noe i tillegg til, eller i stedet for det avtalte, at ytelsens karakter, kvalitet, art eller utførelse skal endres, eller at avtalte ytelser skal utgå. En endring må stå i sammenheng med det

Kontrakten omfatter og ikke føre til at Oppdraget blir av en vesentlig annen art enn det opprinnelig avtalte Oppdraget.

1.16.2.2 Operatørs rett til foreslå endringer

Operatør kan foreslå endring av Oppdraget. Slike forslag skal fremmes skriftlig overfor Oppdragsgiver.

Operatør kan ikke gjennomføre endringene uten at Oppdragsgiver har godkjent endringen.

1.16.3 Konsekvenser av pålegg om endringer

1.16.3.1 Utforming av Endringsordre

Alle endringer skal skje skriftlig av Oppdragsgiver i form av Vedlegg 1.4 «Endringsordre». Endringsordren skal beskrive hva endringen går ut på og eventuelle konsekvenser. Endringsordren skal signeres av både Oppdragsgiver og Operatør.

1.16.3.2 Iverksettelse av en Endringsordre

Når Operatør mottar en Endringsordre, er Operatør forpliktet til å utføre tjenesten i samsvar med endringen. Endringen skal iverksettes så snart som mulig, med mindre Oppdragsgiver har gitt beskjed om noe annet. Dette gjelder selv om partene er uenig i om vederlaget skal justeres som følge av endringen og i tilfelle i hvilken grad vederlaget skal justeres.

1.16.3.3 Justering av vederlaget

Dersom endringen påfører Operatør en merkostnad som ikke reguleres i henhold til kapittel 5 «Kommersielle betingelser» skal Operatør dokumentere kravet uten ugrunnet opphold. Endringer som gir Operatør en kostnadsreduksjon, gir Oppdragsgiver tilsvarende et krav på reduksjon.

Operatør skal med rimelige midler begrense og forebygge eventuelle kostnader som følge av endringen.

Vederlaget skal justeres ut fra kontraktens priser som oppgitt i Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O». Dersom det ikke foreligger sammenlignbare priser i Kontrakten, skal vederlaget justeres ut i fra de dokumenterte merkostnader/innsparinger som endringen gir Operatør.

1.16.3.4 Varsel om endringens konsekvens for oppstart av Oppdraget

Etter at Oppdragsgiver har utstedt endringsordre eller gitt varsel om endring skal Operatør varsle Oppdragsgiver dersom oppstart av hele eller deler av Oppdraget vil bli forsinket som følge av endringen. Varselet skal gis uten ugrunnet opphold etter at

Operatør forsto eller burde ha forstått at endringen vil kunne føre til forsinket oppstart.

1.16.3.5 Operatørs plikt til å varsle når han mener en endring foreligger

Dersom Operatøren mener at instruks, pålegg eller lignende fra Oppdragsgiver i realiteten utgjør en endring, uten at Oppdragsgiver har gitt skriftlig endringsordre, skal Operatøren skriftlig kreve at det utstedes en endringsordre.

Dersom Operatør ikke fremmer et krav om utstedelse av endringsordre uten ugrunnet opphold etter at han har forstått eller burde ha forstått at det foreligger et forhold som utgjør en endring, taper han retten til å gjøre gjeldende at forholdet skal anses som en endring.

1.16.3.6 Oppdragsgivers svar og uenighet om det foreligger en endring

Når Oppdragsgiver mottar varsel i samsvar med pkt.1.16.3.5 skal han innen rimelig tid enten:

- Utstede endringsordre, eller
- Gi Operatør skriftlig tilbakemelding med begrunnelse på hvorfor forholdet ikke er vurdert som en endring

Dersom Oppdragsgiver ikke gir et slikt svar innen rimelig tid skal forholdet vurderes som en endring som kan gi grunnlag for justering av vederlaget.

Hvis Operatøren mottar avslag på sitt krav og fastholder at det foreligger en endring, er Operatøren likevel forpliktet til å utføre det som er pålagt fra Oppdragsgiver. Oppdragsgiver skal foreta en skjønnsmessig og foreløpig vurdering av vederlaget fra endringen blir iverksett til tvisten er avgjort i samsvar med pkt. 1.25.

1.17 Avbestilling

Oppdragsgiver har rett til å avbestille hele eller deler av Oppdraget.

Inntil 15% netto reduksjon av antall avganger i rutetilbudet er ikke å anse som en avbestilling, og behandles som en endring jf. pkt.1.16.

Avbestilling skal foretas skriftlig innen rimelig tid.

Ved avbestilling har Operatør krav på erstatning for det økonomiske tap han lider som følge av avbestillingen. Erstatningen fastsettes til den positive kontraktinteresse, som innebærer full tapsdekning inklusiv tapt fortjeneste, med fradrag for sparte utgifter.

1.18 Mislighold

1.18.1 Mislighold og reklamasjon

Det foreligger mislighold av Kontrakten dersom Oppdraget ikke blir utført i samsvar med de krav som er gitt i Kontrakten, og det ikke skyldes forhold den andre parten svarer for eller force majeure.

Ved mislighold skal den ene parten reklamere innen rimelig tid fra han oppdaget eller burde ha oppdaget forholdet.

Manglende reklamasjon har imidlertid ikke betydning for Oppdragsgivers krav på innretting i fremtiden. Det fratar heller ikke Oppdragsgiver rett til prisavslag/erstatning for fremtidige forhold.

1.18.2 Informasjonsplikt

Dersom en part blir forhindret, eller har grunn til å tro at han vil bli forhindret fra å oppfylle sine forpliktelser etter denne Kontrakt, skal han straks skriftlig varsle den andre parten.

Varselet skal oppgi grunnen til at parten ikke vil oppfylle sine plikter og opplyse så presist som mulig om hvor lenge den manglende oppfyllelsen vil vare. Videre skal det også opplyses om hva som blir og vil bli gjort for å hindre den manglende kontraktsoppfyllelsen.

Tilsvarende gjelder dersom det er grunn til å tro at den manglende kontraktsoppfyllelsen vil øke i omfang etter at første varsel er gitt.

1.18.3 Utbedring/retting

Operatør skal på eget initiativ og snarest mulig, og for egen regning rette misligholdet han har ansvar for. Dette gjelder også selv om misligholdet ikke er oppdaget og påpekt av Oppdragsgiver.

Operatør har rett og plikt til å utbedre mislighold som er påpekt av Oppdragsgiver slik at Oppdraget gjennomføres i samsvar med Kontrakten.

Operatør skal innen 14 dager etter mottatt varsel gi Oppdragsgiver melding om de tiltak som vil gjennomføres for å rette misligholdet, og antatt tidspunkt for rettelsen. Oppdragsgiver skal uten ugrunnet opphold gi Operatør tilbakemelding om Operatørs forslag til utbedring/retting blir akseptert.

Dersom Operatør ikke retter misligholdet etter dette punkt, har Oppdragsgiver selv rett til å utbedre misligholdet eller la en tredjemann gjøre dette. I så fall skal Operatør betale nødvendige kostnader ved utbedringen så fremt Oppdragsgiver går frem på en rimelig måte.

1.18.4 Gebyr/trekk i vederlag

Ved mislighold som beskrevet i pkt. 1.18 har Oppdragsgiver rett til å kreve gebyr/trekk i vederlag slik det går frem av oversikten i pkt. 5.4.6.

1.18.5 Dagbot

Dersom Operatør misligholder sine forpliktelser etter denne Kontrakt, og ikke retter forholdet innen utløpet av den frist som Oppdragsgiver har satt, har Oppdragsgiver rett til å pålegge dagbot fram til forholdet er blitt rettet. Dagbot skal være 1 promille pr. kalenderdag av årlig Kontraktsum jf. Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M (linje S).

Samlet dagbot skal ikke overstige 10% av årlig Kontraktsum.

1.18.6 Prisavslag

Ved mislighold fra Operatørs side kan Oppdragsgiver også kreve prisavslag. Størrelsen på prisavslaget skal tilsvare verdien av reduksjonen i Oppdraget, men ikke være mindre enn den besparelse Operatør har hatt som følge av at produksjonen ikke er i samsvar med Kontrakten.

Er Oppdragsgivers tap større enn det prisavslaget han kan kreve etter dette punkt, kan Oppdragsgiver kreve erstatning for tapet.

1.18.7 Erstatning

Oppdragsgiver kan kreve erstattet tap som skyldes mislighold av Oppdraget. Eventuelt påløpt dagbot eller prisavslag kommer til fradrag i erstatningssummen.

Krav om kompensasjon som Oppdragsgiver mottar fra sine kunder, forårsaket av Operatørs utførelse av oppdraget skal dekkes av Operatøren.

1.18.8 Motregning

Oppdragsgiver har rett til å motregne manglende innbetalte inntekter, påløpte erstatninger, dagbøter, prisavslag, avviksgebyrer og andre gebyr i månedlig godtgjørelse til Operatør.

1.18.9 Heving

1.18.9.1 Heving ved Operatørs mislighold

Dersom Operatøren vesentlig misligholder sine kontraktsforpliktelser, eller det er klart at vesentlig mislighold vil inntre og forholdet ikke er blitt rettet etter skriftlig varsel fra

Oppdragsgiver innen en rimelig frist fastsatt av Oppdragsgiver og senest innen en måned, har Oppdragsgiver rett til å heve Kontrakten.

Følgende forhold regnes som vesentlig mislighold:

- Ved lavere hybridiseringsgrad på Stranda - Liabygda enn 75 %, fra 01.01.2024.
- Ved lavere hybridiseringsgrad på Eidsdal-Linge enn 75 %, fra 01.01.2024.
- Samlet trekk for manglende regularitet overstiger 6% av årlig kontraktssum. Innstilte avganger som følge av force majeure blir ikke medregnet.
- Ved systemfeil, feil eller manglende billettering vil det være vesentlig mislighold dersom samlet sum trekk for manglende billettering overstiger kr 1 500 000 i løpet av et kalenderår.
- Operatør ikke lenger innehar nødvendige løyver, forsikringer, bankgaranti eller sertifikat.
- Dersom summen av trekk i vederlag, gebyrer og/eller dagbot i løpet av et år overstiger 10% av årlig kontraktssum.

Listen er ikke uttømmende.

Heving skjer ved at Oppdragsgiver gir Operatør skriftlig melding om dette. Når heving skjer skal;

a) Operatør avslutte utførelsen av Oppdraget og forlate ruteområdet på det tidspunkt Oppdragsgiver fastsetter.
b) Oppdragsgiver betale Operatør for den del som er kontraktsmessig utført etter Kontraktens betingelser. Oppdragsgiver kan holde tilbake det som er nødvendig for å dekke krav etter pkt. c) og d) i denne bestemmelsen.
c) Operatør betale erstatning for nødvendige merkostnader Oppdragsgiver lider som følge av misligholdet.
d) Operatør betale erstatning for tap ut over merkostnadene dersom misligholdet har sin årsak i forsettlig eller grovt uaktsomme forhold hos Operatør.

1.18.9.2 Heving ved Oppdragsgivers mislighold

Dersom Oppdragsgiver vesentlig misligholder sine kontraktsforpliktelser eller det er klart at vesentlig mislighold vil inntre, og forholdet ikke er blitt rettet etter skriftlig varsel fra Operatør, har Operatør rett til å heve Kontrakten.

Heving skjer ved at Operatør gir skriftlig varsel om dette. Fristen skal ikke være kortere enn en måned.

Når heving skjer:

a) Kan Operatør innstille utførelsen av Oppdraget innen en rimelig frist, ikke mindre enn 6 måneder, etter at Oppdragsgiver har mottatt Operatørs skriftlige varsel om heving.

b) Skal Oppdragsgiver betale Operatør for den del som er kontraktsmessig utført etter Kontraktens betingelser.
c) Skal Oppdragsgiver betale Operatør erstatning for tapt fortjeneste som han etter Kontrakten ville ha hatt på den del kontrakten som gjenstår.
d) Skal Oppdragsgiver betale erstatning for ytterligere tap så fremt misligholdet har sin årsak i forsettlig eller grov uaktsomhet hos Oppdragsgiver.

1.18.9.3 Registrering ved heving

Ved heving kan hver av partene skriftlig kreve at det umiddelbart avholdes en registreringsforretning, der det i protokoll blir registrert hva Operatøren har utført i henhold til Kontrakten og hvem som er til stede. Dersom en av partene unnlater å møte uten gyldig grunn, kan den andre parten gjennomføre registreringsforretning alene.

1.18.9.4 Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatør

Går Operatør konkurs, beviselig blir eller erkjenner å være insolvent, kan Oppdragsgiver skriftlig heve Kontrakten, med mindre det uten ugrunnet opphold blir godtgjort at Oppdraget vil bli fullført i samsvar med Kontrakten.

1.19 Force majeure

1.19.1 Force majeure

Den av partene som vil påberope seg force majeure plikter å gi skriftlig varsel til den andre parten om dette uten ugrunnet opphold. Dette skal minst angi:

- Antatt varighet og omfang
- Årsaken til hindringen
- Tiltak for å bøte på konsekvensene

Hver av partene skal dekke sine egne kostnader i forbindelse med den ekstraordinære situasjonen. Partene plikter å informere om forhold som kan være av betydning for den andre parten. Partene plikter å medvirke til å begrense virkningene av force majeure-hendelsen.

1.19.2 Avhjelpstiltak ved Force majeure

Oppdragsgiver kan i tilfelle av force majeure pålegge Operatør å iverksette tiltak for å avgrense skadevirkningene av force majeure-hendelsen, for eksempel ved pålegg om å opprettholde trafikken med et annet transportmiddel.

Kostnader Operatør har ved å iverksette slike avhjelpstiltak skal dekkes av Oppdragsgiver. Det skal gjøres fradrag for besparelser Operatør har som følge av at kontraktsforpliktelsene blir suspendert i force majeure perioden.

Dersom force majeure situasjonen varer i mer enn 3 måneder har Oppdragsgiver rett til å heve Kontrakten.

1.20 Ansvar og forsikringer

Operatør er ansvarlig for, og bærer den fulle risiko for økonomisk tap, erstatning mv. som oppstår som følge av skade på personell, passasjerer, gods, eget og innlånt løsøre og materiell, herunder løsøre og materiell innlånt fra Oppdragsgiver.

Medfører utførelsen av Oppdraget skade på miljø, Oppdragsgivers eller tredjemanns person eller eiendom er Operatør fullt ut ansvarlig for dette. Oppdragsgiver skal holdes skadesløs for eventuelle kostnader påført Oppdragsgiver i denne sammenheng.

Operatør skal ha gyldig og tilstrekkelig forsikring for det ansvar som følger av dette punkt. Innen driftsoppstart skal Operatør ha tegnet P&I-forsikring fra en klubb tilknyttet The International Group, samt kaskoforsikring. Operatør skal kunne dokumentere forsikringsdekning.

1.21 Overdragelse av kontraktsansvar

Operatør skal melde fra til Oppdragsgiver om vesentlige endringer i organisasjon, ledelse og eierforhold. Kontrakten kan ikke overdras i kontraktsperioden uten godkjenning av Oppdragsgiver.

Eventuell endring av ansvaret for samferdsel i Møre og Romsdal endrer ikke partene sine plikter etter inngått Kontrakt. Ved en slik endring i Møre og Romsdal, vil Oppdragsgiver sine plikter og ansvar i henhold til denne Kontrakt overføres til den nye ansvarshavende.

1.22 Taushetsplikt

Oppdragsgiver og dennes ansatte plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til opplysninger om tekniske innretninger og fremgangsmåter eller drifts- og forretningsforhold det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde, jf. FOA § 7-4, jf. forvaltningsloven av 10. februar 1967 § 13.

1.23 Møter

Det skal avholdes møter mellom Operatør og Oppdragsgiver jf. pkt. 2.14.

1.24 Evaluering

Oppdragsgiver vil fortløpende foreta systematisk evaluering av utførelsen av Oppdraget slik det blir utført av Operatøren. Hensikten med evalueringen er å gi tilbakemelding til Operatør om hvor fornøyd Oppdragsgiver er med gjennomføringen av det aktuelle Oppdraget slik at Operatør kan sette i gang eventuelle tiltak for å forbedre seg.

Hensikten er videre å kunne benytte evalueringen ved tildeling av fremtidige oppdrag.

Operatør vil bli gitt mulighet til å kommentere grunnlaget for sluttevalueringen.

1.25 Tvister

Denne Kontrakt skal være underlagt og tolkes i samsvar med norsk rett.

Dersom det oppstår tvister om forståelsen eller rettsvirkningene av denne Kontrakten, skal tvisten søkes løst gjennom forhandlinger. Dersom slike forhandlinger ikke fører frem innen to måneder, kan hver av partene kreve tvisten avgjort ved norske domstoler.

Verneting er Romsdal tingrett.

2 Oppdragskrav

2.1 Ansvarsdeling mellom Oppdragsgiver og Operatør

2.1.1 Trafikk og driftsledelse

Operatøren er ansvarlig for den daglige drift og planleggingen av denne, etter de rammer som Oppdragsgiver har fastsatt. Dette innebærer blant annet ansettelse og opplæring av maritimt personale og annet driftspersonell. Operatøren har ansvar for disponering av nødvendig materiell.

Operatør skal være tilgjengelig på vakttelefon hele driftsdøgnet, på alle driftsdager.

Operatør skal peke ut en operativt ansvarlig for den daglige driften av sambandene som omfatter Oppdraget og Kontrakten.

Operatørens fartøy skal kunne kommunisere med egen driftsledelse, og melde forsinkelser eller uforutsette hendelser og sikre kommunikasjon med tilstøtende ruter.

2.1.2 Ruteplanlegging

Ruteplanlegging er Oppdragsgivers ansvar.

Operatør skal følge de frister for ruteforslag, uttalelser mv. som Oppdragsgiver bestemmer. Oppdragsgiver skal skriftlig godkjenne alle produksjons- og ruteendringer før de iverksettes. Endringsforslag fra Operatør skal behandles av Oppdragsgiver, som på eget grunnlag avgjør iverksettelse eller ikke.

2.1.3 Kostnadsansvar

Kostnadsansvaret ligger hos Operatør. Det er Operatør sitt ansvar å utføre avtalt produksjon innenfor de økonomiske rammer, slik det går frem av Kontrakten.

2.1.4 Inntektsansvar

Oppdragsgiver har inntektsansvaret med unntak av inntekter for beredskapsturer og inntekter av kioskvarer. Nærmere beskrivelse går frem av kapittel 5 «Kommersielle betingelser».

2.1.5 Billettering

Operatør er ansvarlig for at alle trafikanter blir billettert og at gjeldende takstreglement følges.

2.1.6 Takstsystem

Takster fastsettes av Oppdragsgiver. Operatør skal benytte de til enhver tid gjeldende takster/takstbestemmelser fastsatt av Oppdragsgiver.

Operatør skal sørge for at mannskapet er kjent med takstreglementet og Oppdragsgivers produktutvalg.

2.1.7 Trafikk- og ruteinformasjon

Oppdragsgiver har ansvar for utarbeidelse av rutetabeller og for oppslag på alle ferjekaier i sambandene, samt oppdatering av ruteopplysning på frammr.no.

Operatøren skal sørge for at ruteinformasjon gjøres tilgjengelig på anviste steder i fartøyene og på ferjekaiene/terminaler.

Operatøren skal gi trafikantene tilfredsstillende informasjon om rutetilbud, ruteendringer, takster m.m.

Operatør har ansvar for fortløpende å melde inn driftsforstyrrelser/avvik i rutene til Vegtrafikksentralen (VTS) og Oppdragsgivers ruteopplysningstjeneste FRAM kundesenter.

Operatøren skal ikke ha ruteinformasjon på sine hjemmesider, kun link til Oppdragsgivers ruteinformasjon frammr.no.

Operatør skal tilby SMS- og e-postvarsling ved avvik/endring i ruteproduksjon. En slik tjeneste skal være gratis for publikum.

2.1.8 Ruteinformasjon på terminaler/ferjekai

Operatør skal etter Oppdragsgivers retningslinjer vedlikeholde rutetabeller og ruteinformasjon på terminaler/ferjekaier. Operatør skal for egen regning:

- Skrive ut, laminere og montere Oppdragsgivers rutetabeller i A4 eller A3 format i farget utskrift.
- Skifte rutetabeller, glass og rutekassetter dersom det er nødvendig pga. mangler eller slitasje.

Sanntidsinformasjon er en del av ruteinformasjonen. Nærmere beskrivelse går frem av Vedlegg 3.1 «Sanntidsinformasjonsystem».

Operatør skal fortløpende melde fra til Oppdragsgiver ved avvik/mangler på terminaler/ferjekai, herunder også feil informasjon på sanntidsskilt og tekniske feil på sanntidsskilt.

2.1.9 Fraktansvar

Håndtering av gods, inkludert «busspakker» er en del av Oppdraget. Inntekter for frakt av gods tilfaller Operatør med unntak av «busspakker».

2.1.10 Hittegodsservice

Håndtering av hittegods er Operatørs ansvar.

2.1.11 Markedsansvar

Markedsføring av ferjetilbudet er Oppdragsgivers ansvar.

Operatør og Oppdragsgiver skal gjensidig informere hverandre om relevante markedsforhold, samt utveksle og drøfte markedskunnskap/-data seg imellom, for sammen å utvikle et best mulig tilbud overfor publikum innen gitte økonomiske rammer.

2.1.12 Media- og pressehåndtering

Oppdragsgiver er hovedansvarlig for kontakt med media.

Oppdragsgiver og Operatør skal samarbeide om kontakt med media og informasjon til myndigheter og organisasjoner som er aktører i kollektivtrafikken. Dette for å sikre at Oppdragsgiver og Operatør fremstår som samordnet.

Operatør skal ha egen medieprosedyre som skal godkjennes av Oppdragsgiver.

Medieprosedyren skal inneholde følgende:

- Operatør skal ha en fast talsperson overfor media
- Operatør skal samordne uttalelser mellom ledelse og ansatte

Dersom Operatør får en henvendelse fra media skal Operatør, der det er praktisk mulig, samordne svar og håndtering av media med Oppdragsgiver før uttalelser blir gitt.

2.1.13 Sanntidsinformasjon

Samtlige fartøy som skal trafikkere sambandene skal levere sanntidsinformasjon til bruk for publikumsinformasjon og Oppdragsgivers baksystem for kontraktsoppfølging. Operatør skal for egen regning anskaffe, installere og drifte sanntidsinformasjonssystem slik det er beskrevet i Vedlegg 3.1 «Sanntidsinformasjonssystem».

2.2 Krav til planlegging av driften

2.2.1 Forholdet til annen korresponderende trafikk

Operatør plikter å gjøre seg kjent med eventuelle korrespondanser på sambandene.

Operatør plikter å etablere kommunikasjon med operatører av korresponderende transportmiddel, eksempelvis rutebusser og andre ferjeoperatører. Ved forsinkelser som vil kunne få betydning for korresponderende trafikk plikter Operatøren å informere den korresponderende Operatøren uten ugrunnet opphold.

2.2.2 Bytte av fartøy

Operatør kan ikke benytte andre/nye fartøy i Kontrakten uten at Oppdragsgiver har godkjent dette. Nytt/endret fartøy skal oppfylle samtlige minstekrav/forpliktelser etter kontrakten. Operatør skal på forespørsel dokumentere at samtlige kontraktsforpliktelser er oppfylt før en eventuell endring/bytte gjennomføres.

Operatør plikter å informere Oppdragsgiver om fartøysbytte ved planlagte verkstedsopphold, og ved ikke planlagte driftsavbrudd. Årlig verkstedsplan skal uoppfordret oversendes Oppdragsgiver hvert år.

2.3 Billettsalg

I dag benyttes riksregulativet for ferjetakster på alle sambandene i Kontrakten. Historisk trafikkstatistikk er gjengitt i Konkurransegrunnlagets punkt 4.2 «Informasjon om trafikk og inntekter for perioden 2014-2016». Som beskrevet i pkt. 2.4 endres trafikantbetalingen ved innføring av AutoPASS. Dette kan medføre endring i trafikkmengde- og sammensetning.

Sambandene er en del av ordningen med nasjonalt AutoPASS ferjekort. AutoPASS ferjekort utstedt av Statens vegvesens sentrale tjenesteleverandør skal derfor kunne benyttes på sambandene.

Operatør er ansvarlig for at alle trafikanter blir billettert. Salg av billetter skal skje på en sikker og god måte.

2.3.1 Kontroll av billettering

Oppdragsgiver, eller representant for Oppdragsgiver, har rett til gjennomføre telling, registrering og kontroll av billetteringen på ferjekai og om bord på fartøy.

Oppfølgende kontroll kan gjennomføres i vegkantutstyr, baksystem og Sentral tjenesteleverandør sitt sentralsystem.

Oppdragsgiver skal underrette Operatør skriftlig om eventuelle feil ved gjennomføringen av billettering, og Operatør plikter uten opphold å rette slike feil.

Ved feil eller manglende billettering vil Oppdragsgiver ilegge Operatør gebyr som beskrevet i pkt. 5.4.6

Eventuelle bøter til reisende som ikke kan vise fram gyldig billett blir regnet som billettinntekt til Oppdragsgiver.

2.3.1.1 Kontroll av automatisk løsning

Operatør skal rapportere oppetidsprosent på automatisk løsning pr. måned. Oppdragsgiver kan gjennomføre kontroller i vegkantutstyr, baksystem og hos Sentral tjenesteleverandør for å avdekke nedetid på automatisk løsning.

Brudd på oppetidskravet til automatisk løsning jf. pkt. 2.4 sanksjoneres slik som beskrevet i kapittel 5 «Kommersielle betingelser» pkt. 5.4.6.

2.3.2 Frikort

Det er bare Oppdragsgiver som kan innvilge fri reiserett. Oppdragsgiver tilbyr ikke frikortordning for Operatørs personale.

2.3.3 Forhåndsinnkreving av bompenger

Dersom det i kontraktsperioden blir opprettet bompengeselskap(er) som får starte forhåndsinnkreving av bompenger på ferjesambandene i «Indre Sunnmøre 2020-2033», skal Operatør utføre forhåndsinnkreving av bompenger. Operatør skal utføre en tjeneste med følgende innhold:

- Innkreving av til enhver tid gjeldende bompengepåslag på ferjetakstene for det aktuelle sambandet.
- Dekke oppstartskostnader.
- Ansvarlig for å utarbeide, drifte, vedlikeholde og administrere en nødvendig klientversjon av billetterings- og baksystem (bl.a. foreta endringer i takster og eventuelle endringer i merverdiavgiftsberegninger).
- Levering av statistiske data månedlig innen den 15. i påfølgende måned.
- Utbetaling av innkrevd beløp til Bompengeselskapet skal skje innen den 15. i påfølgende måned.
- Tjenestene skal utføres i samsvar med norske lover, regelverk og relevante standarder.

2.4 Billettsystem og utstyr

Operatør skal ha en billetteringsløsning med mulighet for automatisk betaling med brikker (AutoPASS og EasyGo+), i tillegg til manuell betaling (brikke, debetkort, kredittkort og kontanter) av kjøretøy uten gyldig brikke eller behov knyttet til takstregler der automatisk betaling med brikke ikke er tilstrekkelig. Billetteringsløsninger bestående av OCR-tolkning godtas ikke.

Operatør skal ikke utstede brikker.

Operatør kan ha utstyr for automatisk klassifisering av kjøretøy i henhold til AutoPASS-regulativet for brikkepasseringer. Oppdragsgiver har rett til å endre regulativet i løpet av kontraktsperioden.

Vedlegg 2.3 «AutoPASS Generell konseptbeskrivelse» gir en generell oversikt (ikke uttømmende) over mulig organisering av betalingspunkt. Operatør skal foreta en selvstendig vurdering av automatisk AutoPASS-brikkelesing, automatisk lengdemåling og manuell betaling på ferjekai som tilfredsstiller Oppdragsgivers krav til løsning. Løsningene kan variere fra samband til samband og kai til kai. Operatør skal innen 12 måneder før kontraktsoppstart legge frem forslag til billetteringsløsning for Oppdragsgiver.

Løsningen med automatisk brikkelesing og lengdemåling skal minst ha en oppetid på 99 % pr. måned. Operatør skal rapportere oppetidsprosent på automatisk løsning pr. måned.

Alle kjøretøy skal billetteres. For å sikre dette, også ved nedetid av automatisk system, skal Operatør etablere reserveløsning for lengdemåling og registrering av brikker. Dette kan bestå av både automatiske og manuelle løsninger.

Manuell betaling (debetkort, kredittkort og kontanter) skal behandles av Operatør sitt eget baksystem.

Lengdemålingssystemet skal ha maksimalt avvik på +/- 25 cm i 99 % av utførte lengdemålinger. Registrert lengdegruppe for aktuell passering skal presenteres trafikant på skilt i forbindelse med passeringen. Klasseinformasjonen skal presenteres som lengdeintervall.

Passering i automatisk betalingsfelt skal dokumenteres med foto som skal følge transaksjonene som overføres Sentral tjenesteleverandør. Slik dokumentasjon skal bare brukes ved klagehåndtering. Foto skal vise hele kjøretøyet fra siden og anonymiseres, dvs. sladding av registreringsnummer. Det skal ut fra foto være mulig å definere korrekt takstgruppe for kjøretøyet.

Operatør er ansvarlig for anskaffelse, drift, service og vedlikehold av billetteringsutstyr inkl. baksystem for manuell betaling. Herunder infrastruktur på land. Operatør kan for egen regning sette bort innkrevingen til et annet selskap.

Billettinnkrevingssystemet må være godkjent av Oppdragsgiver og må være i henhold til forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn eller fartøy av 26. mars 2003 nr. 401.

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart fremlegge en beskrivelse av hva som planlegges gjennomført på kai for å løse krav til billettering. Det vises til pkt. 7.4 dersom plan medfører endring av kai.

Operatør skal ha et system, og/eller utstyr, som gir tilstrekkelig dokumentasjon for en god klagehåndtering. Systemet skal ved klagehåndtering ivareta at den reisende blir korrekt billettert.

Operatør skal følge definert sendeskjema for filoverføring (transaksjonsfiler og valideringsfiler) for å sikre avregning og kontostatus til korrekt tid. Operatør skal henvende seg til Oppdragsgiver for å få siste versjon av sendeskjema.

2.4.1 Sentral tjenesteleverandør

Oppdragsgiver har inngått avtale med Sentral tjenesteleverandør som skal utføre funksjoner knyttet til billettering i ferjedriften. Operatør skal inngå egen avtale med Sentral tjenesteleverandør.

Operatør må innarbeide alle kostnader knyttet til integrasjon med Sentral tjenesteleverandør.

Operatør blir fakturert for bruk av Sentral tjenesteleverandør. Disse kostnadene vil bli refundert av Oppdragsgiver og skal derfor ikke prises inn i tilbudet.

2.4.2 Brikkelesing og transaksjoner

Brikkelesing, brikkebehandling og brikketransaksjoner skal følge gjeldende krav som AutoPASS-systemet er underlagt.

Format på ferdig rabatterte returtransaksjoner fra Sentral tjenesteleverandør til statistikkformål vil bli oppgitt av Sentral tjenesteleverandør.

2.4.3 Rett til midlertidig billetteringsløsning

Operatør har rett til å benytte midlertidig billetteringsløsing i perioden 01.01.2020 – 31.12.2020. Slik midlertidig system trenger ikke å inkludere automatisk betaling med brikker og automatisk klassifisering av kjøretøy.

Operatør vil likevel være pliktig til å sørge for at alle trafikanter blir korrekt billettert.

2.5 Rapportering av Trafikkstatistikk

Operatør skal levere trafikkstatistikkdata på elektronisk form etter enhver tids gjeldende regler.

Rapporteringsdata pr. måned (f.o.m. første t.o.m. siste dag i måneden) skal inneholde alle transaksjoner (reiser) som er utført i sambandet per avgang. Tilleggsopplysninger som antall passasjerer, gjenstående biler, innstilte avganger, ekstra avganger osv. skal også innrapporteres per avgang. Data skal leveres i henhold Oppdragsgivers gjeldende takstregulativ for ferje på Oppdragsgivers XML-format for nFDB. Operatør skal henvende seg til Oppdragsgiver for å få siste versjon av formatet før implementering.

Operatør er ansvarlig for å legge inn egne data ved hjelp av internettbasert løsning som blir stilt til disposisjon av Oppdragsgiver (nFDB). Komplett datagrunnlag skal være lagt inn i systemet innen den 15. etter månedens utløp.

Operatør plikter også å drive ajourhold av alle registre som er nødvendige for å levere data på formatet i nFDB. Registrene må være i samsvar med den standard (innhold) som finnes i Oppdragsgivers Ferjedatabank (nFDB). Ved evt. endring av registerinnhold som ikke samsvarer med standarden i nFDB skal dette tas opp med Oppdragsgiver. Operatør skal så vidt mulig foreta en kvalitetskontroll slik at alle reiser/transaksjoner i Operatørs egen statistikk overensstemmer med de tall som gis til nFDB.

Trafikkstatistikk skal i tillegg rapporteres til Oppdragsgiver i samsvar med pkt. 2.13.1.

2.6 Krav til trafikkavvikling

2.6.1 Transportvilkår

Operatør plikter å følge Forskrift om transport med ferje (FOR – 2003-03-26-403)

2.6.2 Innstilte avganger

Alle avganger kunngjort i gjeldende rutetabeller jf. kapittel 4 «Rutebeskrivelse» skal utføres. En avgang defineres som innstilt når avgangen:

- Ikke er gjennomført
- Ikke er gjennomført innen den neste fastsatte avgang fra samme kai.
- Ikke er pålogget sanntidsinformasjonssystemet jf. Vedlegg 3.1 «Sanntidsinformasjonssystem». Unntak er tekniske feil som er utenfor Operatørs kontroll og som er varslet Oppdragsgiver.

2.6.3 Punktlighet

Operatør er ansvarlig for at produksjonen skjer i samsvar med de til enhver tid gjeldende rutetabellene, jf. kapittel 4 «Rutebeskrivelse».

Operatør skal ha et system for systematisk oppfølging av punktlighet og avviksårsak.

Operatør har ansvar for at årsakene til hyppige eller regelmessige forsinkelser og andre avvik fra punktlig drift som skyldes driftsmessige forhold, blir analysert og avvikene rettet.

Ingen avganger skal gå tidligere enn oppsatt tid i rutetabellene.

Et fartøy er regnet som forsinket dersom det kommer mer enn 3 minutter senere til kai (når signal fra fallem registreres i sanntidssystemet) enn fastsatt ankomsttid. Oppsatt avgangstid i rutetabellen pluss overfartstid regnes som ankomsttid.

Ved forsinkelse som beskrevet over vil Oppdragsgiver ilegge Operatør gebyrer i henhold til pkt. 5.4.6. Det vil ikke bli sanksjonert ved venting i inntil 3 minutter på korresponderende kollektivtransport.

2.6.4 Responstid reservefartøy

Dersom et hovedfartøy får planlagt eller ikke planlagt driftsavbrudd, plikter Operatør å sette inn reservemateriell slik det er beskrevet i pkt. 3.3.

Responstiden blir regnet fra det tidspunktet hendelsen fant sted. Responstid blir målt i klokketimer.

2.7 Håndtering av avvikssituasjoner

Ved eventuelle avvikssituasjoner skal Operatør sørge for at konsekvensene for kundene blir så små som mulig. Slike eventuelle driftsavvik som eksempelvis forsinkelser, innstillinger og andre driftsavvik, skal rapporteres omgående jf. pkt. 2.13.1.

2.7.1 Avvik relatert til HMS

Avvik relatert til HMS skal rapporteres til Oppdragsgiver. En månedlig rapport fordelt pr. samband, skal inneholde tall for siste måned og totalt for inneværende år innenfor følgende kategorier:

- Personskade med fravær (her oppgis antatt og virkelig antall fraværsdager utover skadedagen)
- Personskade uten fravær
- Nestenulykke og farlige forhold
- Personskade passasjer / 3. part
- Skader på biler/last
- Støtskader
- Utslipp ytre miljø (luft /vann)
- Timeverk fordelt på fergemannskap / landbillettering og restaurasjonsansatte

Ovennevnte skal rapporteres til Oppdragsgiver innen den 15. i påfølgende måned jf. pkt. 2.13.1 i henhold til Vedlegg 2.2 «Rapportering HMS-hendelser».

På bakgrunn av de innrapporterte tallene, beregner Oppdragsgiver HMS-indikatorer som er vist nedenfor.

HMS - indikatorene fremkommer slik:

- H1 = Antall personskader med fravær (egne ansatte) x 1.000.000 / Antall arbeidstimer (egne ansatte)
- H2 = Antall personskader med fravær + ant. personskader uten fravær (egne ansatte) x 1.000.000 / Antall arbeidstimer (egne ansatte)
- F = Antall fraværsdager pga. personskade (egne ansatte) x 1.000.000 / Antall arbeidstimer (egne ansatte)
- N = Antall nestenulykker x 1.000.000 / Ant arbeidstimer (egne ansatte)

Ved uønskede hendelser skal Operatør kommentere hvilke hendelser som har inntruffet og hvilke tiltak som er satt i verk for å unngå at lignende skjer igjen. Operatør bør kommentere utviklingen av resultater, trender o.l.

Alvorlige ulykker skal rapporteres til Oppdragsgiver når det skjer. På forespørsel ønsker Oppdragsgiver å få tilgang til Sjøfartsdirektoratet sine rapporter etter alvorlige uhell med ferjer.

2.8 Kundehåndtering

Operatør skal sørge for at kundene blir sikret grunnleggende lik behandling og håndtere enhver henvendelse fra kunder – klage eller liknende – på en kundevennlig måte. Operatør skal loggføre kundeklager slik at Oppdragsgiver kan få utlevert kundeklager på forespørsel.

2.9 Krav til mannskapet

2.9.1 Kvalifikasjoner og opplæring

Operatør er ansvarlig for at mannskapet til enhver tid har gyldige sertifikater, foretatt nødvendig opplæring og kursing i henhold til enhver tid gjeldende regelverk.

Operatør skal utarbeide en opplæringsplan som en del av kvalitetssikringssystemet. I tillegg kreves det at:

- Mannskapet skal beherske engelsk og et skandinavisk språk.
- Mannskapet skal ha god kundeopptreden overfor publikum og aktivt medvirke til en positiv reiseopplevelse.

- Mannskapet skal benytte uniform i henhold til Operatørens uniformeringsprogram. Uniformen skal være ren og velstelt. Ved manuell dirigering skal vernetøy benyttes i samsvar med NS-EN 471 klasse 3, refleks klasse 2.
- Mannskapet skal yte ekstra service overfor personer med særskilte behov.
- Mannskapet skal ha god kjennskap til rutetider, takster, billetteringssystem og korresponderende ruter.

2.9.2 Trafikkdirigering

Operatør har ansvar for trafikkdirigering på kai og skal sikre full utnyttelse av oppstillingsplass. Operatør har ansvar for å holde orden på oppstillingsplassen, slik at ombordkjøring kan gjennomføres iht. gjeldende regelverk. Trafikkdirigentene skal derfor ha grunnleggende kunnskaper om trafikantadferd og trafikksikkerhet.

Operatør skal ha tilstrekkelig driftsbemanning for å kunne laste/losse fartøyets kapasitet (PBE/VTE/Passasjerer) på en god og sikker måte. Operatør plikter å utnytte fartøyets dekksareal og lasteevne, slik at man i størst mulig grad unngår gjenstående kjøretøy. Det er tillatt å benytte inntil to kjørefelt ved lasting og lossing av ferjene. I tilfeller der det er gjenstående kjøretøy skal Operatør på forespørsel fra Oppdragsgiver kunne dokumentere at fartøyets lasteevne og PBE – kapasitet ble fullt utnyttet.

2.9.3 Sikkerhetsinformasjon om bord

Operatør skal, i samsvar med til enhver tid gjeldende regelverk, annonsere sikkerhetsinformasjon ved alle avganger.

Sikkerhetsinformasjon skal i tillegg vises på elektroniske skjermer og være synlig fra alle passasjerplasser om bord.

2.10 Beredskap

2.10.1 Beredskapssamband

Sambandet Eidsdal-Linge er beredskapssamband.

2.10.2 Oppgaver knyttet til beredskapssamband

Primær- og spesialisthelsetjenesten kan ved akutte behov kjøpe ekstra avganger på sambandene når som helst i døgnet. Dette betyr at mannskapet skal være tilgjengelig på telefon og/eller VHF og kunne gjennomføre en avgang snarlig etter at bestillingen er mottatt.

2.10.3 Kostnader knyttet til beredskapsordning

Kostnader knyttet til beredskapsordningen, herunder lønnskostnader, skal gå frem av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane L (linje N2). Denne kostnaden skal være lik for alle kontraktsår.

Operatør skal fakturere bestiller for det antall ekstra avganger som er bestilt og gjennomført. Prisene for slike kjøp går fram av gjeldende regulativ for ferje. Inntekter for slik beredskapskjøring går til Operatør jf. pkt. 5.1

2.10.4 Beredskapsrute ved ras/ rasfare

Mellom 1. desember og 15. april i perioden 2020-2023 plikter Operatør å sette inn rasferje mellom Hellesylt og Geiranger. Plikten inntrer dersom fylkesveg 63 stenges som følge av ras/rasfare mellom Eidsdal og Geiranger.

Rasferjen skal være klar til å gå inn i rasruten senest 5 timer etter varsel om iverksettelse av rasferje er mottatt. Det forutsettes at oppstart tilpasses ruteoppsettet jf. pkt. 4.2.9.

Kapasiteten på beredskapsferjen skal være minst 35 PBE.

Rasrute skal utføres i samsvar med ruteoppsett i pkt. 4.2.9. Oppdragsgiver kan kjøpe ekstra avganger i samsvar med pkt. 5.3.2.

Det forutsettes at ferjen som settes inn i rasruten er egnet til å overholde rutetidene.

2.10.5 Kostnader knyttet til beredskapsrute ved ras / rasfare

Merkostnader knyttet til rasberedskapsordningen, skal gå frem av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M, linje N3. Kostnadene skal prises for år 2020-2023 og være lik for alle kontraktsår.

Ved iverksettelse av rasberedskap vil Operatør bli godtgjort etter timesats angitt i pkt.5.3.2.

2.10.6 Opphør av beredskapsrute ved ras/rasfare og stengte veier

Dersom rassikringstiltak på fylkesveg 63 ferdigstilles før 2023 opphører Operatørs plikter etter pkt. 2.10.4. Operatør skal motta skriftlig varsel senest tre måneder før avtalen om rasberedskap opphører. Ved opphør av rasberedskap reduseres utbetaling til Operatør i samsvar med beløp oppgitt i Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, N, arkfane M, line N3 for det/de aktuelle år.

2.11 Lærlinger

Det skal til enhver tid være minst 2 lærlinger knyttet til operativ drift i Kontrakten. Kostnader skal regnes inn i tilbudet.

Kravet gjelder ikke dersom operatør kan dokumentere reelle forsøk på å inngå lærekontrakt uten å lykkes. Tilsvarende gjelder dersom operatør har inngått lærekontrakt, men på grunn av forhold som skyldes lærlingen ikke kan benytte vedkommende.

Ved avslutning av hvert kalenderår skal det fremlegges oversikt over lærlinger og antall timer utført av lærlinger. Timelister skal fremlegges på forespørsel fra oppdragsgiver.

2.12 Krav til renhold og vedlikehold av fartøyene

Fartøyene skal være underlagt et forebyggende vedlikeholdssystem som sikrer at de til enhver tid er i forskriftsmessig stand. Operatør skal kunne dokumentere dette, og Oppdragsgiver har innsynsrett for å kontrollere vedlikeholdssystemet og de periodiske kontrollene.

Den tekniske standarden på fartøyene inkludert maskineri, og rutiner for teknisk kontroll, skal til enhver tid være slik at risikoen for driftsavbrudd er minimal.

Fartøyet skal vedlikeholdes slik at det er rent og presentabelt innvendig ved utførelsen av Oppdraget. Innvendige skader på seter og interiør skal omgående repareres.

Ødelagte/punkterte vinduer skal byttes uten ugrunnet opphold.

2.13 Rapporteringsbestemmelser

2.13.1 Oversikt rapportering

Nr.	Type rapport	Hvordan	Tidspunkt/frekvens	Annet
1	Hendelser som kan medføre medieomtale for eksempel alvorlige ulykker.	Pr. telefon	Omgående	
2	Driftsavbrudd	Pr. telefon til Vegtrafikksentralen og pr. telefon/e-post til FRAM kundesenter.	Omgående	
3	Feil informasjon i, eller teknisk feil på SiS skilt	Pr. telefon/e-post til FRAM kundesenter.	Omgående	
4	Revisor godkjent årsregnskap og årsberetning inklusive noter.	Pr. e-post	Årlig - innen 15. juni for forutgående år.	
5	Regnskapsskjema R1-R4	Pr. e-post	Årlig - innen 15. juni for forutgående år.	
6	Avviksrapporter	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for forutgående måned.	Oppdragsgivers skjema.
7	HMS rapportering jf. pkt. 2.7	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for forutgående måned.	
8	Rapportering av oppetidsprosent av automatisk billettløsning jf. pkt. 2.4.	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for forutgående måned.	
9	Rapportering trafikkstatistikk jf. pkt. 2.5.	Pr. e-post	Månedlig - innen den 15. for forutgående måned	
10	Rapportering trafikkstatistikk (sum per måned, sum hittil i år sammenlignet med fjorårets tall for samme periode)	Pr. e-post	Månedlig - innen den 15. for forutgående måned	

11	Oversikt over planlagte fartøysdisponering (inkl. reservefartøy og verkstedsopphold)	Pr. e-post	Årlig: - 1. januar - 1. april - 1. juli - 1. oktober	
12	Miljøregnskap	Per e-post	Hvert kvartal innen den 15. påfølgende måned. (Rapportering for første kvartal rapporteres innen 15 april osv.)	Rapportering skal skje på vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer», arkfane «Rapporterings-mal».
13	Eventuell forhåndsinnkreving av bompenger.	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for forutgående måned.	

Skjemaet og innhold kan endres av Oppdragsgiver i løpet av kontraktsperioden. Oppdragsgiver kan kreve ytterligere opplysninger/rapporter i avtaleperioden.

2.14 Møter

Innkallelse til møter skal skje innen rimelig tid. Oppdragsgiver skal føre referat fra det som behandles på møtene. Referatet sendes i god tid før neste møte til alle møtedeltakere og til partenes representanter. Eventuelle innsigelser til referatet må fremkomme senest to uker etter at referatet er mottatt. Referatet skal signeres av begge parter.

Operatør skal dekke sine egne kostnader knyttet til møter med Oppdragsgiver.

Møtene skal, om ikke annet er avtalt, holdes i Oppdragsgivers lokaler. Ved behov skal møtene kunne gjennomføres ved bruk av videokonferanse.

Møtestruktur:

Møte	**Formål**	**Frekvens**	**Innhold**
Oppstartsmøte	Legge til rette for oppstart av Oppdraget.	Etter signering skal det gjennomføres møter hvert kvartal, eller oftere ved behov.	Fremdrift frem til oppstart av Oppdraget.
Driftsmøte	Drift.	2-4 møter i året.	Trafikk Statistikk Driftsavvik HMS mm.
Avslutningsmøte	Evaluere kontraktsperioden, inkl. tilstandsrapport for ferjeleiene.	Etter endt kontrakt.	Tilstands-rapport for ferjeleiene. mm.

Andre møter avholdes ved behov.

3 Krav til fartøy

3.1 Generelle krav til fartøy

3.1.1 Informasjon om ferjemateriell

Det stilles krav til ett hovedfartøy på Stranda-Liabygda, ett hovedfartøy på Eidsdal-Linge, ett hovedfartøy på Hundeidvik-Festøya og ett hovedfartøy på Sæbø-Leknes-Standal-Trandal.

Operatør skal benytte overgangsfartøy på Eidsdal-Linge i perioden 01.01.2020-31.12.2023, jf. pkt. 3.1.3.

Operatør har mulighet til å benytte overgangsfartøy på Stranda-Liabygda i perioden 01.01.20-31.12.23, jf. pkt. 3.1.3

Samtlige ferjer som skal trafikkere ferjesambandene i denne Kontrakten skal være tilpasset ferjekaiene. Ingen deler av ferjen skal således komme i konflikt med ferjekaiens konstruksjoner.

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart fremlegge dokumentasjon som verifiserer samtlige fartøy som skal benyttes på sambandene, og at disse samsvarer med de krav som er stilt i Kontrakten.

Forsinket innsetting av tilbudt materiell sanksjoneres i henhold til pkt. 1.18.5

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

3.1.2 Offentlige krav og sertifikater

Samtlige fartøy som skal trafikkere ferjesambandene skal oppfylle gjeldende minstekrav i offentlige regler.

Samtlige fartøy som skal trafikkere ferjesambandene skal ha gyldig sikkerhetsstyringssertifikat (Safety Management Certificate, SMC). Sikkerhetsstyringssystemene for fartøyene skal som minimum samsvare med ISM-koden vedtatt av FNs International Maritime Organisation (IMO) og tilhørende seneste retningslinjer om gjennomføring av ISM-koden.

Fartøyene skal ha gyldig passasjersertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet.

For fartøy med andre 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 kontraktsperioden, og er å anse som et tillegg til flaggstatens sertifisering.

Innen driftsoppstart skal operatør tegne P&I-forsikring fra en klubb tilknyttet The International Group, samt kaskoforsikring. Kombinasjonen av P&I-forsikring og

kaskoforsikring skal dekke operatørs støtningsansvar til Oppdragsgivers eiendom, dvs. ferjekaier med tilhørende anlegg.

Eventuelle pålegg fra Sjøfartsdirektoratet skal utføres innen fastsatte frister.

3.1.3 Bruk av midlertidig fartøy

For ferjesambandet Eidsdal-Linge skal operatør benytte overgangsfartøy de 48 første månedene av driftsperioden, jf. pkt. 3.4.

For ferjesambandet Stranda-Liabygda kan operatør benytte overgangsfartøy de 48 første månedene av driftsperioden, jf. pkt. 3.4.

3.1.4 Kapasitetskrav

3.1.4.1 Generelt

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet i sambandene.

Navn på samband	Antall ferjer hele året	Antall ferjer sommer-sesong	Min. PBE-kapasitet pr. ferje*	Min. VTE-kapasitet pr. ferje	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap pr. ferje
Stranda-Liabygda**	1	1	80	6	250
Eidsdal-Linge**	1	2*	80	6	250
Hundeidvik-Festøya	1	1	25	2	150
Sæbø-Leknes-Standal-Trandal	1	1	25	2	150

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. Der to av vogntogene skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn og resterende med en vekt på 25 tonn. For Hundeidvik-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal skal ett av vogntogene beregnes med en vekt på 52,5 tonn og resterende med en vekt på 25 tonn.

* Fra 2024 skal Eidsdal-Linge trafikkeres med to ferjer i sommersesongen. Fartøy nummer to skal gå i rute i perioden 01.05-30.09. Fartøyet fungerer i denne perioden som seilende reservefartøy for ferjesambandet Stranda-Liabygda jf. pkt. 3.3.

** Kravene til overgangsfartøy i perioden 01.01.2020-31.12.2023 fremgår av pkt. 3.4.

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

Oppdragsgiver kan godta differensiert bemanningssertifikat tilpasset trafikksvake perioder.

3.1.4.2 Farlig last

Hovedfartøy på Eidsdal-Linge og Stranda-Liabygda skal som minimum kunne ta to vogntog med farlig last, jf. forskrift av 1.7.2014 nr. 944 om farlig last på norske skip. For øvrige samband gjelder krav om ett vogntog med farlig last. Med farlig last menes stoffer, materialer og varer som omfattes av IMDG-koden eller ADR-bestemmelsene.

3.1.4.3 Stuing av kjøretøy

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart fremlegge GA-plan (stuasjeplan) for samtlige fartøy. Denne skal inkludere plassering og oppfylling av minimum PBE-krav, samt GA-plan (stuasjeplan) som beskriver kombinasjonslast hvor plassering og oppfyllelse av minimum VTE-krav klart fremgår, og som i tillegg inkluderer plassering av personbilenheter som utnytter resterende ledig dekksareal.

Det skal beregnes minimum 0,25 m. mellom hvert kjøretøy i lengderetningen. For avstand mellom kjøretøyene i bredden vises det til forskrift av 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektere, §13.

Det kreves at VTE lastes/plasseres på en slik måte at det blir en maksimal utnyttelse av dekksarealet.

Fartøyets fulle transportkapasitet skal benyttes i ruteproduksjonen. Tilsvarende gjelder også når transportkapasiteten er høyere enn minimumskravene som fremgår av konkurransegrunnlaget.

3.1.5 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne

3.1.5.1 Hoveddimensjoner

Ferjeleiene er beskrevet i kapittel 7 og i Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Indre Sunnmøre». Følgende begrensninger gjelder for fartøyets hoveddimensjoner:

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 nye 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. Bulb eller annen innretning må være utformet slik at den ikke kommer i konflikt med frontbjelke eller sikringsbjelke på kaien. Dybden i ferjeleiene er oppgitt i Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Indre Sunnmøre».

Recess skal være minimum 2/3 av brua sin bredde ved normalt tillegg. Maks recessdybde er 600 mm.

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

3.1.5.2 Aksellast

Vegstrekningene som ferjene inngår i har bruksklasse Bk10 (Forskrift om last av kjøretøy 1990-01-25-92) og ferjens hoveddekk skal imøtekomme samme krav som vegene. Spesifikasjon av vektene framgår av forskriftens §5.4, tabellene 1-3 (Bk10).

Strekningene er godkjent for mobilkran med aksellast 13 tonn og totalvekt 65 tonn og for spesialtransporter på 100 tonn med 13 tonns aksellast.

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 personbiler skal dimensjoneres for en aksellast på 3 tonn.

3.1.5.3 Gjennomkjøringshøyder

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

På sambandene Hundeidvik-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal skal fri gjennomkjøringshøyde for lastebiler og vogntog være minimum 4,20 meter på eksisterende fartøy.

3.1.5.4 Fallporter

Lengde på fallport skal være 1,5 eller 2,7 meter. Alle hovedfartøy i samme samband skal ha lik lengde på fallport. Fallporten skal være hengslet ved bakkant recess og i høyde med bildekk.

3.1.6 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.

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

3.1.7 Fartøy og kai

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

Ferjekaiene og tilhørende anlegg fremkommer under kapittel 7 og Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Indre Sunnmøre».

3.1.8 Fartsområde

Sambandene har følgende fartsområde:

Samband	Fartsområde
Stranda-Liabygda	1
Eidsdal-Linge	1
Sæbø-Leknes-|Trandal-Standal	1
Hundeidvik-Festøya	1
Opsjon*	1 (2)*

Jf. Sjøfartsdirektoratets forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

*Nytt ferjesamband Standal-Trandal (Skår-Valderøya-Store Kalvøy) jf. Pkt. 3.3.1. Standal-Trandal-Skår har fartsområde 1, Store Kalvøy har fartsområde 2.

3.1.9 Universell utforming

Krav til universell utforming går frem av vedlegg 3.4.

3.1.10 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/).

3.1.11 Passasjerfasiliteter

3.1.11.1 Generelt

Fasiliteter for passasjerene skal som minimum tilfredsstille Forskrift 2.10.1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter mv. I henhold til forskrift om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter mv. er det lagt til grunn at alle samband i Kontrakten har en overfartstid over 15 minutter, med unntak av opsjon på nytt ferjesamband jf. pkt. 3.3.1.

Operatør skal gi de reisende tilgang til assorterte varme og kalde drikker, samt assorterte kioskvarer på alle hovedfartøy. Operatør kan tilby en selvbetjeningsløsning.

Det skal være mulig for passasjerer å lade småelektrisk utstyr som f.eks. mobiltelfon og bærbar PC, om bord i salongen på samtlige hovedfartøy.

Det er ikke tillatt å plassere gevinstautomater, spilleautomater eller lekeautomater om bord i fartøyene.

3.1.11.2 Separasjon av passasjerer og kjøretøy

Gående passasjerer skal holdes skilt fra kjøretøyene under om bord- og ilandstigning.

Når hovedfartøyene benyttes, skal dette gjøres med gangvei med rekkverk om bord.

Når hovedfartøyene benyttes på reservekai, kan dette enten gjøres med gangvei med rekkverk om bord, eller ved manuell trafikkdirigering i forbindelse med om bord- og ilandstigning.

På sambandene Hundeidvik-Festøya, Sæbø-Leknes-Standal-Trandal kan dette løses ved at om bord og i landstigning av myke trafikanter ikke gjøres samtidig som kjøretøy. Tilsvarende vil gjelde på sambandet Eidsdal-Linge i perioden 01.01.2020-31.12.2023.

3.1.12 Profilering og reklame

3.1.12.1 Profilering

Operatør skal for egen regning merke alle fartøy som skal benyttes i gjennomføringen av oppdraget i henhold til Oppdragsgivers profilprogram jf. «FRAM - designmanual». [http://sky.mrfylke.no/index.php/s/4KKuOk6Sqy7i0Nx] Plassering av, og størrelse på, Oppdragsgivers logo kan variere fra fartøy til fartøy. Oppdragsgiver skal anvise plassering av logoelementer ut ifra konstruksjonen av overbygget på hvert enkelt fartøy. Det skal ikke være synlige spor etter gammel profilering på ferjene ved oppstart av Oppdraget. Overbygg skal ha hvit grunnfarge. Benytter Operatør "heldekkende" folie for logoelementer, skal den være i transparent utførelse.

Operatør skal for egen regning skifte ut profilering som er slitt, løsnet eller skadet i løpet av kontraktsperioden.

Dersom Oppdragsgiver i løpet av kontraktsperioden endrer sitt profilprogram, vil Oppdragsgiver dekke kostnadene til demontering av gammelt profilmateriell og produksjon og montering av nytt.

Det stilles ikke krav til profilering på innleide fartøy som er i produksjon i en periode på mindre enn totalt 9 måneder pr. kalenderår. Undertransportører som kjører i fast avtale skal ha fartøy som er profilert i henhold til Oppdragsgivers profilprogram.

3.1.12.2 Reklame

Oppslagstavler og elektroniske skjermer i publikumsarealene skal forbeholdes sikkerhetsinformasjon, reiselivs- /turistinformasjon, ruteopplysninger og eventuelle trafikk- og nyhetsmeldinger samt annen informasjon og reklame initiert av Oppdragsgiver. Skjermene skal være minimum 40 tommer og skal være godt synlige i salong og vrimlesoner. Alle skjermer skal være knyttet opp mot internett og innholdet skal kunne styres gjennom egen pålogging.

Operatør plikter å stille med ferjemateriell uten påmontert reklame og/eller løpende reklameavtaler. Oppdragsgiver har alle rettigheter til eventuell reklame i og på ferja. Alle former for reklameinntekter i kontraktsperioden tilfaller Oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan pålegge Operatør opphenging av reklame og trafikkinformasjon innvendig i fartøyene.

3.2 Særskilte krav til fartøy

3.2.1 Krav til fartøyets alder

Hovedfartøyene som skal trafikkere Stranda-Liabygda og Eidsdal-Linge fra 01.01.2024 skal være nybygg.

Fra 01.01.2024 skal reservefartøyet på Eidsdal-Linge og Stranda- Liabygda som minimum oppfylle kravene til nytt skip i henhold til FOR-1992-09-15-695.

Se for øvrig pkt. 3.5 vedrørende Opsjon på krav til fartøy i henhold til FOR 1992-09-15-695 på fergesambandene Hundeidvika-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal.

Det stilles ingen alderskrav til fartøy som skal trafikkere på de øvrige sambandene.

3.2.2 Miljø

Miljøkravene angitt i pkt. 3.2.2–3.2.2.3.4 gjelder kun tilbud A.

Maksimalt tillatt miljøbelastning per år for sambandene Stranda-Liabygda og Eidsdal-Linge er fra 01.01.2024:

Stranda-Liabygda		
Energiforbruk	**CO_2-ekv. utslipp**	**Hybridiseringsgrad**
19 000 GJ/år	650 tonn CO_2-ekvivalenter pr. år	75 %

Eidsdal-Linge		
Energiforbruk	**CO_2-ekv. utslipp**	**Hybridiseringsgrad**
17 500 GJ/år	600 tonn CO2-ekvivalenter pr. år	75 %

Hybridiseringsgrad er her definert som andel av bunkret energi som gir nullutslipp om bord på fartøyene (for eksempel strøm, hydrogen og strøm brukt til å produsere hydrogen på land). Biodrivstoff ansees ikke som nullutslippsløsning.

3.2.2.1 Avtalte miljøverdier

Operatør skal fra 01.01.2024 drifte sambandet Stranda-Liabygda med følgende miljøverdier:

XX tonn CO_2-ekv. pr. år	XX GJ pr. år

Før kontraktssignering skal rubrikkene utfylles med miljøverdier i samsvar med Operatørs tilbud. Tallene skal ikke overstige 650 tonn CO_2-ekvivalenter pr. år og 19 000 GJ/år.

Operatør skal fra 2024 drifte sambandet Eidsdal-Linge med følgende miljøverdier:

XX tonn CO_2-ekv. pr. år	XX GJ pr. år

Før kontraktssignering skal rubrikkene utfylles med miljøverdier i samsvar med Operatørs tilbud. Tallene skal ikke overstige 600 tonn CO_2-ekvivalenter pr. år og 17 500 GJ/år.

Oppgitte verdier i rubrikkene forutsetter at samtlige avganger i rutetabellen ved kontraktssignering gjennomføres. Oppgitte miljøverdier vil reduseres i samsvar med pkt. 3.2.2.2.

Ulike mulighetsrom for teknologiske løsninger fremkommer av Vedlegg 3.3 «Kartleggingsnotat». Operatør avgjør selv hvilken fremdriftsteknologi som skal benyttes på sambandene.

Dersom utslippsverdiene av CO_2-ekvivalenter og/eller energiforbruk ligger over kravene til energiforbruk og CO_2-ekvivalenter beskrevet i rubrikkene i pkt. 3.2.2, vil Oppdragsgiver ilegge sanksjoner i samsvar med pkt. 5.4.5 og Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer», arkfane «Sanksjonsmodell».

Ved bortfall av strøm skal samtlige hovedfartøy være i stand til å gjennomføre ruteproduksjon i 48 timer.

Dersom Oppdragsgiver gjør endringer i løpet av kontraktsperioden som påvirker Operatørs miljøutslipp, eks endringer i rutetabell som medfører kortere ladetid, kortere overfartstid etc., vil Oppdragsgiver justere miljøverdiene tilsvarende den effekten som endringen har for disse verdiene.

3.2.2.2 Reduksjon i miljøverdier som følge av innstillinger

For hver avgang som ikke gjennomføres vil avtalt CO_2-ekvivalent utslipp og energiforbruk oppgitt under pkt. 3.2.2.1 reduseres på følgende måte:

CO_2-ekv.utslipp pr. avgang beregnes med følgende formel:

$$\frac{Avtalt\ tonn\ CO_2 - ekvivalenter\ for\ den\ aktuelle\ \ fergen\ pr.\text{år}}{Antall\ avganger\ for\ \text{den}\ aktuelle\ fergen\ pr.\text{år}}$$

Energiforbruk pr. avgang skal beregnes med følgende formel:

$$\frac{Avtalt\ energiforbruk\ (GJ)\ for\ den\ aktuelle\ fergen\ pr.\text{år}}{Antall\ avganger\ for\ den\ aktuelle\ fergen\ pr.\text{år}}$$

Justeringene vil gjøres på fergenivå, og for eventuelle samband med mer enn én strekning er det verdien for den aktuelle fergen og den aktuelle strekningen som skal legges til grunn, se verdiene som fremgår av Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer» arkfane «Miljøbudsjett» kolonne AM og AS. Det er verdiene for hovedferjen(e) som vil legges til grunn, også i det tilfelle at en reserveferge er innstilt.

3.2.2.3 Rapportering

3.2.2.3.1 Generelt

Operatør skal hvert kvartal avgi rapport på faktiske miljøverdier knyttet til gjennomføringen av oppdraget, herunder drivstofforbruk, strømforbruk, energiforbruk, NOx-utslipp, SO2-utslipp og CO_2-ekvivalente utslipp. 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. 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 avtalte miljøverdier overholdes. Slik kontroll vil skje fra 01.01.2024, og er begrenset til sambandene Stranda – Liabygda og Eidsdal – Linge.

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.

Ved kontroll av miljøverdier plikter Operatør å fremlegge tilstrekkelig dokumentasjon for hvert kriterium. Manglende energi- og miljøeffektivitet vil gi grunnlag for trekk.

For registrering av forbruk av fossile og fornybare drivstoff stilles følgende krav:

- Operatør skal ha et system for registrering og rapportering av bunkret og medgått mengde drivstoff for alle fartøy som skal trafikkere sambandet.

- Operatør skal ha et drivstoffmålesystem for kontinuerlig overvåking av drivstofforbruk og automatisk logging av informasjonen om bord på alle fartøy som skal trafikkere sambandet.

For å redusere sannsynligheten for avvik mellom reelle og rapporterte verdier, plikter Operatør å sammenholde verdier fra de to registreringssystemene. Operatør skal jobbe for at avviket mellom verdiene fra rapporteringssystemene ikke overstiger 5%.

Årlig rapportert CO_2-ekvivalent utslipp og energiforbruk legges til grunn for eventuelle sanksjoner i samsvar med pkt. 5.4.5. Revisor skal godkjenne det årlige miljøregnskapet. Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å offentliggjøre og benytte kvartalsvise og årlige rapporterte tall. Dette gjelder både på sambands- og totalnivå.

3.2.2.3.2 Energibruk

Operatør skal rapportere totalt bunkret energi pr. år (målt i gigajoule) for samtlige fartøy som har trafikkert sambandene.

Operatør skal spesifisere mengde (vekt) drivstoff som benyttes ved utregningen av energiforbruk (gjelder ved fossile og fornybare drivstoff som brukes i en forbrenningsmotor). For eventuell elektrisk drift med lading fra land skal energien måles ved ladeinstallasjonen på land, og ikke om bord i fartøyet.

Ved beregning av bunkret strøm som skal fylles inn i miljøbudsjettet skal referansepunktet være strømmåler (før eller etter transformator, avhengig av hvem som eier denne) som brukes for avregning mot nettselskap, slik at tap i eventuell batteribank samt alle komponenter mellom denne og fergen inkluderes. Dette vil også legges til grunn ved eventuell sanksjonering. Oppdragsgiver viser for øvrig til NOx-fondets retningslinjer.

Operatør plikter å sette seg inn i rådende forhold av betydning for forbruk, som f.eks. trafikkgrunnlag, bølger, strømningsforhold i sjø, vindforhold og groe for det enkelte samband.

3.2.2.3.3 CO2-ekv.-utslipp

Operatør skal rapportere totalt utslipp av tonn CO_2-ekvivalenter pr. år for samtlige fartøy som trafikkerer sambandene.

CO_2-utslippet skal regnes ut på følgende måte:

*Mengde (tonn) drivstoff * CO_2-utslippsfaktor (CO_2/tonn drivstoff)*

CO_2-faktorene som skal legges til grunn for rapporteringen fremgår i Vedlegg 3.2 «Miljøskjema», arkfane «Miljøbudsjett». For lading av strøm fra land skal antall kWh (målt på landsiden) multipliseres med CO_2-utslippsfaktor på formen (g CO_2/kWh).

For LNG-drevne fartøy skal også metanutslipp inkluderes i rapporteringen. En målerapport fra uavhengig tredjepart skal legges til grunn ved fastsettelsen av utslippsfaktoren for metangassmotoren. CO_2-ekvivalenter skal beregnes på følgende måte:

*Metanutslipp (tonn metanutslipp/tonn LNG) * mengde drivstoff (tonn LNG) *25 (CO_2-ekvivalenter/tonn LNG)*.

3.2.2.3.4 Endringer som følge av endringer i avtalt ruteproduksjon

Ved eventuell reduksjon eller økning i antall avganger vil avtalte miljøverdier pr. år reduseres/økes tilsvarende.

CO_2-ekvivalent utslipp og energiforbruk pr. avgang pr. samband beregnes på følgende måte (med utgangspunkt i avtalte verdier pr. år pr. ferge):

$$\frac{Tilbudt\ tonn\ CO_2\ \ og\ tilbudt\ energiforbruk\ for\ aktuell\ ferge\ (GJ)}{Antall\ avganger\ for\ aktuell\ ferge\ på\ tidspunkt\ for\ inngåelse\ av\ kontrakten}$$

Avtalte verdier for utslipp og forbruk pr. avgang blir deretter lagt til/trukket fra gjeldende miljøverdinivå for rutepakken. Justeringene vil gjøres på fergenivå, og for eventuelle samband med mer enn én strekning er det verdien for den aktuelle fergen og den aktuelle strekningen som skal legges til grunn, se verdiene som fremgår av Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer» arkfane «Miljøbudsjett» kolonne AM og AS. Opprinnelig

tilbudt fordeling i antall avganger med hovedferje og reserveferje vil hensyntas i justeringen.

3.2.2.4 Andre miljøkrav

For tilbud B stilles det, på sambandene Eidsdal-Linge og Stranda-Liabygda i perioden 01.01.2024 -31.12.2033, krav til konvensjonelle hovedfartøy som tilfredsstiller Tier III-kravet i Marpol Annex VI.

Operatør skal dokumentere at eventuelt biodrivstoff som benyttes i forbindelse med utførelsen av Oppdraget, tilfredsstiller bærekraftskriteriene som gjelder til biodrivstoff i omsetingspåbudet (Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften), ref. Lovdata: FOR-2004-06-01-922 (kap. 3)).

Hovedfartøyene på ferjesambandene Hundeidvik-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal skal, uavhengig av byggeår, fra 01.01.2021 ikke ha et NOx-utslipp som overstiger Tier II-kravet i Marpol Annex VI. Tilsvarende gjelder også for reserveferjen på Stranda-Liabygda og Eidsdal-Linge fra 01.01.2024.

3.3 Krav til reservemateriell

Reservefartøy på Stranda-Liabygda og Eidsdal-Linge skal som minimum oppfylle kravene til nytt skip i henhold til FOR-1992-09-15-695 fra og med 01.01.2024.

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.

Operatør skal senest 6 måneder før oppstart kunne fremlegge dokumentasjon på at de disponerer reservefartøy som minimum oppfyller alle kravene til reservefartøy.

Reservefartøyet skal ha tilstrekkelig fart og manøvreringsevne, slik at sambandets rutetabell overholdes til enhver tid.

Tabellene under angir minimumskrav til transportkapasitet og responstid for sambandene.

Festøya-Hundeidvik og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal:

Driftsavbrudd	Responstid	Min. PBE-kapasitet	Min. VTE-kapasitet	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap
Ved driftsavbrudd på ett fartøy	5 timer	20	1	99

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. Vogntoget skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn. Sidehusdekk og andre arealer som kun benyttes for stuing av personbiler, kan være dimensjonert for lavere aksellast enn krav til hovedfartøy.

Stranda-Liabygda og Eidsdal-Linge i perioden 01.01.2020-31.12.2023:

Driftsavbrudd	Responstid	Min. PBE-kapasitet	Min. VTE-kapasitet	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap
Ved driftsavbrudd på ett fartøy	5 timer	35	2	150
Ved driftsavbrudd på flere enn ett fartøy	5 timer	35	2	150

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. Halvparten (avrundet nedover) av vogntogene skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn, og øvrige med en vekt på 25 tonn.
Sidehusdekk og andre arealer som kun benyttes for stuing av personbiler kan være dimensjonert for lavere aksellast enn krav til hovedfartøy. Gjelder i perioden 2020-2023 på Eidsdal-Linge og Stranda-Liabygda.

Reservefartøyet kan benyttes som D-ferge på Eidsdal-Linge i juli måned. Fartøyet vil da fungere som seilende reservefartøy for ferjesambandet Stranda-Liabygda.

Stranda-Liabygda og Eidsdal-Linge i perioden 01.01.2024-31.12.2033:

Driftsavbrudd	Responstid	Min. PBE-kapasitet	Min. VTE-kapasitet	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap
Ved driftsavbrudd på ett fartøy	5 timer	80	6	249

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 to første vogntogene skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn, og øvrige med en vekt på 25 tonn.

Fra 01.01.2024 skal reservefartøyet på Stranda-Liabygda og Eidsdal-Linge trafikkere i B-ruten på Eidsdal-Linge i perioden 01.05-30.09. Fartøyet vil da fungere som seilende reservefartøy. Ved driftsavbrudd på Stranda-Liabygda opphører B-ruten på Eidsdal-Linge, slik at reserveferjen går inn i rute på Stranda-Liabygda.

For reservefartøy skal fallporten være 1,5 eller 2,7 meter. Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,20 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.

Reservefartøy på Stranda-Liabygda og Eidsdal-Linge skal fra 01.01.2024 som minimum kunne ta to vogntog med farlig last, jf. forskrift av 1.7.2014 nr. 944 om farlig last på norske skip. Med farlig last menes stoffer, materialer og varer som omfattes av IMDG-koden eller ADR- bestemmelsene. Øvrige reservefartøy skal som minimum kunne ta ett vogntog med farlig last.

Responstid regnes løpende fra det tidspunkt hendelsen fant sted.

Reservefartøyene er ikke omfattet av miljøkravene under pkt. 3.2.2-3.2.2.3.4

3.3.1 Opsjon på innsetting av reservefartøy i fast produksjon

Oppdragsgiver har opsjon på at reservefartøyet for sambandene Hundeidvik-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal settes inn som seilende reserveferje i nytt ferjesamband. Seilende reservefartøy skal trafikkere nytt ferjesamband mellom Standal og Trandal, i samsvar med rutetabell i pkt. 4.2.7. Oppdragsgiver skal varsle operatør minst 6 måneder før opsjonene utløses. Opsjonen kan utløses med virkning fra 01.01.2020.

Dersom Oppdragsgiver utløser opsjonen skal hovedfartøyet som trafikkerer Sæbø-Leknes-Standal-Trandal fortsette produksjonen i ny rute 12 mellom Standal og Trandal i samsvar med rutetabell i pkt. 4.2.6.1.

Merkostnader for utløsning av opsjon på ny ferjerute skal prises i «vedlegg 5.1 K, L, M, O», Arkfane «O Opsjon reservefartøy». Summen av linje J i «Faneark O Opsjon reservefartøy» og linje J i «Faneark K Reserve 20 PBE 20-33» skal vise totalkostnaden ved å utløse opsjonen. Merkostnaden skal også fremgå av Arkfane M «Totalbudsjett» linje T2.

Oppdragsgiver har opsjon på å utvide rute 16 til også å anløpe Skår, Valderøya og Store Kalvøy jf. rutetabell i pkt. 4.2.7. Opsjonen kan utløses med virkning fra 01.01.2020. Oppdragsgiver skal varsle Operatør minst 2 måneder før eventuell ruteutvidelse. Anløp til Valderøya og Store Kalvøy vil først være aktuelt fra år 2022.

Ved behov for reservefartøy på ferjesambandet Sæbø-Leknes, skal seilende reservefartøy trafikkere mellom Sæbø-Leknes-Standal-Trandal og eventuelt Skår. Tilsvarende gjelder også ved behov for reserveferje på Hundeidvik-Festøya.

Merkostnadene for anløp til henholdsvis Skår og Store Kalvøy skal prises inn på egne linjer i «Faneark O, Opsjon reservefartøy», linje Y1 og Y2. Dersom Oppdragsgiver helt eller delvis utløser opsjon på utvidelse av ruten til Skår og/eller Store Kalvøy, vil Operatør motta betaling i samsvar med prisene oppgitt i linje Y1 og/eller Y2, avhengig av hvilke anløp Oppdragsgiver bestemmer at ruten skal utvides med. Dersom Oppdragsgiver, helt eller delvis, ikke utløser opsjon på ruteutvidelse til Skår og Store Kalvøy, vil beløpene som fremgår henholdsvis av linje Y1 og/eller Y2 gå til fradrag på utbetalingen.

3.3.2 Ombygging av reserveferje

Reserveferjen knyttet til sambandene Hundeidvik-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal skal gjøres tilgjengelig for oppdragsgiver for ombygging til alternativ fremdriftsteknologi, i dette tilfellet hydrogen/brenselcelle for produksjon av elkraft.

Kostnader knyttet til slik eventuell ombygging forutsettes dekt av ekstern finansiering og skal derfor ikke prises inn i tilbudet. Dersom det er nødvendig for å realisere ombyggingen skal tilbyder medvirke/om nødvendig stå som søker av tilskudd fra støtteordninger vedrørende ombyggingen av fartøyet.

Ferjen skal stilles til disposisjon for ombygging senest ved kontraktsoppstart.

Oppdragsgiver dekker alle dokumenterte merkostnader som tilbyder har ved å stille ferjen til disposisjon for slik ombygging. I den grad ferjen stilles til disposisjon ved kontraktsoppstart vil Operatør ikke bli belastet/sanksjonert med kostnader til at fartøyet ikke er disponibelt som reservefartøy. Følgelig vil ikke kravene til responstid for reserveferje i sambandene Hundeidvik-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal vil gjelde i ombyggingsperioden.

Det er, som nevnt ovenfor, aktuelt å bygge om ferjen til hydrogen-batteri hybrid framdrift, samtidig som det kan være aktuelt å beholde det opprinnelige fremdriftsmaskineriet i fartøyet.

Operatør skal på vanlig måte stille mannskap tilgjengelig til drift av ferjen. Oppdragsgiver vil dekke dokumenterte merkostnader til eventuell nødvendig kursing av mannskap som følge av ombygging av fartøyet til alternativ framdriftsteknologi.

Etter ombygging vil oppdragsgiver dekke alle dokumenterte merkostnader til drift og vedlikehold som følge av bruk av annet enn konvensjonelt drivstoff (MGO). Dette gjelder både drift som reserveferje og ved eventuell utløsing av opsjon etter pkt. 3.3.1. Dersom ferjen får driftsavbrudd som en konsekvens av at ferjen er ombygget vil tilbyder ikke bli sanksjonert i henhold til pkt. 5.4.1.

3.4 Krav til overgangsfartøy

Operatør skal benytte overgangsfartøy på Eidsdal-Linge i perioden 01.01.2020-31.12.2023.

På Stranda-Liabygda gis operatør mulighet til å benytte overgangsfartøy i perioden 01.01.2020-31.12.2023.

Det stilles ikke krav til byggeår for overgangsfartøy eller at fartøyene er bygd i henhold til FOR-1992-09-5-695.

Der annet ikke er spesifisert, skal overgangsfartøy tilfredsstille de krav som er stilt til hovedfartøyet.

Følgende minimumskrav stilles til overgangsfartøy i perioden 01.01 2020-31.12.2023:

Navn på samband	**Antall hovedferjer**	**Antall ferjer sommer**	**Min. PBE-kapasitet hovedferje**	**Min. PBE-kapasitet sommer**	**Min. VTE-kapasitet pr. ferje**	**Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap pr. ferje**
Stranda-Liabygda	1	1 (2*)	35 PBE	120 PBE pr time* fra hver kai	4	250
Eidsdal-Linge	1	4**	35 PBE	35 pbe pr. ferje	4	250

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 to første vogntogene skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn, og øvrige med en vekt på 25 tonn.

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

* Kravet til 120 PBE gjelder per time fra hver kai i perioden 18.05-31.08. Operatør kan løse dette ved å sette inn et ekstra fartøy. Se egen rutetabell i pkt. 4.2.4
** På Eidsdal-Linge skal tre fartøy fases inn i sommerperioden. Fartøyene skal trafikkere i følgende perioder:

A: 1. januar -31.desember
B: 1. april - 31. oktober
C*: 20. juni - 20. august
D: 1. juli – 31- juli (seilende reserveferje jf. pkt. 3.3)

Se egen rutetabell i pkt. 4.2.3

Oppdragsgiver godtar differensiert passasjersertifikat tilpasset trafikksvake perioder. For eventuelle overgangsfartøy skal fallporten være 1,5 eller 2,7 meter. Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler kan være lavere enn 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,20 m.

Overgangsfartøy er ikke omfattet av miljøkravene under pkt. 3.2.2-3.2.2.3.4.

Overgangsfartøy skal oppfylle kravene til universell utforming, beskrevet i vedlegg 3.4

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

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart kunne fremlegge dokumentasjon på at de disponerer midlertidig fartøy som minimum oppfyller kravene til midlertidige fartøy.

3.5 Opsjon på krav til fartøy

Oppdragsgiver har opsjon på at hovedfartøyene i sambandene Hundeidvik-Festøya og Sæbø-Leknes-Standal-Trandal skal være definert som nytt skip i henhold til FOR-1992-09-15-695. Oppdragsgiver skal varsle Operatør minst 36 måneder før utløsning av opsjon. Varsel om utløsing av opsjon vil tidligst komme 01.01.2020.

Prisen for å utløse opsjonen skal prises på egen linje i vedlegg 5.1 budsjettskjema K, L, M, O, arkfane M linje T1.

4 Rutebeskrivelse

4.1 Informasjon om rutene

Leknes-Sæbø-Standal-Trandal	
Fartsområde	1
Sambandets lengder:	
Leknes-Sæbø	Ca. 3220 m
Leknes-Standal	Ca. 9300 m
Leknes-Trandal	Ca. 6700 m
Standal-Sæbø	Ca. 8100 m
Standal-Trandal	Ca. 4060 m
Sæbø-Trandal	Ca. 6200 m

Stranda-Liabygda	
Fartsområde	1
Sambandets lengde	Ca. 2800 m

Eidsdal-Linge	
Fartsområde	1
Sambandets lengde	Ca. 2700 m

Hundeidvik-Festøya	
Fartsområde	1
Sambandets lengde	Ca.. 4780 m

Opsjon: Standal-Trandal-Skår-Valderøya-Store Kalvøy	
Fartsområde	2
Sambandets lengder:	
Standal-Trandal	Ca. 4060 m
Standal-Skår	Ca. 11800 m
Trandal-Skår	Ca. 9300 m
Standal-Valderøya	Ca. 35400 m
Valderøya-Store Kalvøy	Ca. 5400 m

Operatør er selv ansvarlig for å innhente nøyaktige avstandsmålinger.

4.2 Ruteinformasjon

4.2.1 Generelt

Operatør skal gjennomføre ruteproduksjon i samsvar med vedlagte rutetabeller i pkt. 4.2.3 - 4.2.9 og Vedlegg 4.1 «Rutetabeller Indre Sunnmøre (Excel)».

Avvik fra rutetabellene skal rapporteres til oppdragsgiver innen den 15. hver måned. Avvikene skal rapporteres jf. oversikt rapportering kapittel 2.13.1.

4.2.2 Krav til ankomsttid

Følgende krav stilles til maksimal overfartstid på sambandene:

- Stranda-Liabygda: 13 min.
- Eidsdal-Linge : 13 min.
- Hundeidvika-Festøya: 18 min.
- Sæbø-Leknes: 13 min.
- Standal-Trandal: 13 min.
- Sæbø-Trandal: 25 min.
- Skår-Trandal: 35 min.
- Valderøya-Standal: 75 min.
- Valderøya-Stora Kalvøy: 23 min.

Ingen avganger skal gå tidligere enn oppsatt avgangstid i rutetabellen. Oppsatt avgangstid i rutetabellen pluss maksimal overfartstid regnes som ankomsttid.

4.2.3 Rutetabell Eidsdal-Linge

Vinterrute 2020-2023: 01.11-31.03
2024-2033: 01.10-30.04

15 Eidsdal–Linge

Fra Eidsdal	Fra Linge	Fra Eidsdal	Fra Linge	Fra Eidsdal	Fra Linge
Mandag – fredag		Lørdag		Søndag	
0615	0630	-	-	-	-
0645	0700	0645	0700	0645	0700
0730	0745	0730	0745	0730	0745
0800	0815	0800	0815	0800	0815
0830	0830	0830	0845	-	-
0900	0915	0900	0915	0900	0915
0930	0945	0930	0945	0930	0945
1000	1015	1000	1015	1000	1015
1030	1045	1030	1045	1030	1045
1100	1115	1100	1115	1100	1115
1130	1145	1130	1145	1130	1145
1200	1215	1200	1215	1200	1215
1230	1245	1230	1245	1230	1245
1300	1315	1300	1315	1300	1315
1330	1345	1330	1345	1330	1345
1430	1445	1430	1445	1430	1445
1500	1515	1500	1515	1500	1515
1530	1545	1530	1545	1530	1545
1600	1615	1600	1615	1600	1615
1630	1645	1630	1645	1630	1645
1700	1715	1700	1715	1700	1715
1730	1745	1730	1745	1730	1745
1800	1815	-	-	-	-
1830	1845	1830	1845	1830	1845
1900	1930	1900	1930	1900	1930
1945	2000	1945	2000	1945	2000
2015	2030	2015	2030	2015	2030
2115	2130	2115	2130	2115	2130
2215	2230	2215	2230	2215	2230
2245	2300	-	-	2245	2300
-	-	2315	2330	-	-

Sommerrute 2020-2023: 01.04 -31.10
2024-2033: 01.05 - 30.09

15 Eidsdal–Linge

Fra Eidsdal	Fra Linge	Fra Eidsdal	Fra Linge	Fra Eidsdal	Fra Linge	Fra Eidsdal	Fra Linge
Mandag – fredag				Lørdag		Søndag	
A	0615	0630	-	-	-	-	-
A	0645	0700	A	0645	0700	A	0645	0700
A	0730	0745	A	0730	0745	A	0730	0745
A	0800	0815	A	0800	0840	A	0800	0840
B	0840	0900	B	0840	0900	B	0840	0900
A	0900	0920	A	0900	0920	A	0900	0920
B	0920	0940	B	0920	0940	B	0920	0940
A	0940	1000	A	0940	1000	A	0940	1000
B	1000	1020	B	1000	1020	B	1000	1020
A	1020	1040	A	1020	1040	A	1020	1040
B	1040	1100	B	1040	1100	B	1040	1100
A	1100	1120	A	1100	1120	A	1100	1120
B	1120	1140	B	1120	1140	B	1120	1140
A	1140	1200	A	1140	1200	A	1140	1200
B	1200	1220	B	1200	1220	B	1200	1220
A	1220	1240	A	1220	1240	A	1220	1240
B	1240	1300	B	1240	1300	B	1240	1300
A	1300	1320	A	1300	1320	A	1300	1320
B	1320	1340	B	1320	1340	B	1320	1340
A	1340	1400	A	1340	1400	A	1340	1400
B	1400	1420	B	1400	1420	B	1400	1420
A	1420	1440	A	1420	1440	A	1420	1440
B	1440	1500	B	1440	1500	B	1440	1500
A	1500	1520	A	1500	1520	A	1500	1520
B	1520	1540	B	1520	1540	B	1520	1540
A	1540	1600	A	1540	1600	A	1540	1600
B	1600	1620	B	1600	1620	B	1600	1620
A	1620	1640	A	1620	1640	A	1620	1640
B	1640	1700	B	1640	1700	B	1640	1700
A	1700	1720	A	1700	1720	A	1700	1720
B	1720	1740	B	1720	1740	B	1720	1740
A	1740	1800	A	1740	1800	A	1740	1800
B	1800	1820	B	1800	1820	B	1800	1820
A	1820	1840	A	1820	1840	A	1820	1840
B	1840	1900	B	1840	1900	B	1840	1900
A	1900	1915	A	1900	1920	A	1900	1920
B	1915	1930	-	-	-	B	1920	1940
A	1930	1945	-	-	-	-	-	-
B	1945	2000	A	1945	2000	A	1945	2000
A	2015	2030	A	2015	2030	A	2015	2030
A	2045	2100	A	2045	2100	A	2045	2100
A	2145	2200	A	2145	2200	A	2145	2200
A	2215	2230	A	2215	2230	A	2215	2230
A	2245	2300	A	2245	2300	A	2245	2300
	-	-	A	2315	2330	-	-	-

Sommerrute med treferjeløsning

2020-2023: 20.juni 20.august

	mandag-fredag			lørdag			søndag	
	Eidrdal	Linge		Eidrdal	Linge		Eidrdal	Linge
A	0615	0630	-	-	-	-	-	-
A	0645	0700	A	0645	0700	A	0645	0700
A	0730	0745	A	0730	0745	A	0730	0745
A	0800	0815	A	0800	0840	A	0800	0840
B	0840	0900	B	0840	0900	B	0840	0900
A	0900	0920	A	0900	0920	A	0900	0920
B	0920	0940	B	0920	0940	B	0920	0940
A	0940	1000	A	0940	1000	A	0940	1000
B	1000	1020	B	1000	1020	B	1000	1020
A	1020	1040	A	1020	1040	A	1020	1040
B	1040	1100	B	1040	1100	B	1040	1100
A	1100	1120	A	1100	1120	A	1100	1120
C	1110	1130	C	1110	1130	C	1110	1130
B	1120	1140	B	1120	1140	B	1120	1140
A	1140	1200	A	1140	1200	A	1140	1200
C	1150	1210	C	1150	1210	C	1150	1210
B	1200	1220	B	1200	1220	B	1200	1220
A	1220	1240	A	1220	1240	A	1220	1240
C	1230	1250	C	1230	1250	C	1230	1250
B	1240	1300	B	1240	1300	B	1240	1300
A	1300	1320	A	1300	1320	A	1300	1320
C	1310	1330	C	1310	1330	C	1310	1330
B	1320	1340	B	1320	1340	B	1320	1340
A	1340	1400	A	1340	1400	A	1340	1400
C	1350	1410	C	1350	1410	C	1350	1410
B	1400	1420	B	1400	1420	B	1400	1420
A	1420	1440	A	1420	1440	A	1420	1440
C	1430	1450	C	1430	1450	C	1430	1450
B	1440	1500	B	1440	1500	B	1440	1500
A	1500	1520	A	1500	1520	A	1500	1520
C	1510	1530	C	1510	1530	C	1510	1530
B	1520	1540	B	1520	1540	B	1520	1540
A	1540	1600	A	1540	1600	A	1540	1600
C	1550	1610	C	1550	1610	C	1550	1610
B	1600	1620	B	1600	1620	B	1600	1620
A	1620	1640	A	1620	1640	A	1620	1640
C	1630	1650	C	1630	1650	C	1630	1650
B	1640	1700	B	1640	1700	B	1640	1700
A	1700	1720	A	1700	1720	A	1700	1720
C	1710	1730	C	1710	1730	C	1710	1730
B	1720	1740	B	1720	1740	B	1720	1740
A	1740	1800	A	1740	1800	A	1740	1800
C	1750	-	C	1750	-	C	1750	-
B	1800	1820	B	1800	1820	B	1800	1820
A	1820	1840	A	1820	1840	A	1820	1840
B	1840	1900	B	1840	1900	B	1840	1900
A	1900	1915	A	1900	1920	A	1900	1920
B	1915	1930	-	-	-	B	1920	1940
A	1930	1945	-	-	-	-	-	-
B	1945	2000	A	1945	2000	A	1945	2000
A	2015	2030	A	2015	2030	A	2015	2030
A	2045	2100	A	2045	2100	A	2045	2100
A	2145	2200	A	2145	2200	A	2145	2200
A	2215	2230	A	2215	2230	A	2215	2230
A	2245	2300	A	2245	2300	A	2245	2300
	-	-	A	2315	2330	-	-	-

Sommerrute med fireferjeløsning i juli 2020-2023								
	Mandag-Fredag			Lørdag			Søndag	
	Eidsdal	**Linge**		**Eidsdal**	**Linge**		**Eidsdal**	**Linge**
A	0615	0630	-	-	-	-	-	-
A	0645	0700	A	0645	0700	A	0645	0700
A	0730	0745	A	0730	0745	A	0730	0745
A	0800	0815	A	0800	0840	A	0800	0840
B	0840	0900	B	0840	0900	B	0840	0900
A	0900	0920	A	0900	0920	A	0900	0920
B	0920	0940	B	0920	0940	B	0920	0940
A	0940	1000	A	0940	1000	A	0940	1000
B	1000	1020	B	1000	1020	B	1000	1020
A	1020	1040	A	1020	1040	A	1020	1040
B	1040	1100	B	1040	1100	B	1040	1100
D	-	1110	D	-	1110	D	-	1110
A	1100	1120	A	1100	1120	A	1100	1120
C	1110	1130	C	1110	1130	C	1110	1130
B	1120	1140	B	1120	1140	B	1120	1140
D	1130	1150	D	1130	1150	D	1130	1150
A	1140	1200	A	1140	1200	A	1140	1200
C	1150	1210	C	1150	1210	C	1150	1210
B	1200	1220	B	1200	1220	B	1200	1220
D	1210	1230	D	1210	1230	D	1210	1230
A	1220	1240	A	1220	1240	A	1220	1240
C	1230	1250	C	1230	1250	C	1230	1250
B	1240	1300	B	1240	1300	B	1240	1300
D	1250	1310	D	1250	1310	D	1250	1310
A	1300	1320	A	1300	1320	A	1300	1320
C	1310	1330	C	1310	1330	C	1310	1330
B	1320	1340	B	1320	1340	B	1320	1340
D	1330	1350	D	1330	1350	D	1330	1350
A	1340	1400	A	1340	1400	A	1340	1400
C	1350	1410	C	1350	1410	C	1350	1410
B	1400	1420	B	1400	1420	B	1400	1420
D	1410	1430	D	1410	1430	D	1410	1430
A	1420	1440	A	1420	1440	A	1420	1440
C	1430	1450	C	1430	1450	C	1430	1450
B	1440	1500	B	1440	1500	B	1440	1500
D	1450	1510	D	1450	1510	D	1450	1510
A	1500	1520	A	1500	1520	A	1500	1520
C	1510	1530	C	1510	1530	C	1510	1530
B	1520	1540	B	1520	1540	B	1520	1540
D	1530	1550	D	1530	1550	D	1530	1550
A	1540	1600	A	1540	1600	A	1540	1600
C	1550	1610	C	1550	1610	C	1550	1610
B	1600	1620	B	1600	1620	B	1600	1620
D	1610	1630	D	1610	1630	D	1610	1630
A	1620	1640	A	1620	1640	A	1620	1640
C	1630	1650	C	1630	1650	C	1630	1650
B	1640	1700	B	1640	1700	B	1640	1700
D	1650	1710	D	1650	1710	D	1650	1710
A	1700	1720	A	1700	1720	A	1700	1720
C	1710	1730	C	1710	1730	C	1710	1730
B	1720	1740	B	1720	1740	B	1720	1740
D	1730	1750	D	1730	1750	D	1730	1750
A	1740	1800	A	1740	1800	A	1740	1800
C	1750	-	C	1750	-	C	1750	-
B	1800	1820	B	1800	1820	B	1800	1820
A	1820	1840	A	1820	1840	A	1820	1840
B	1840	1900	B	1840	1900	B	1840	1900
A	1900	1915	A	1900	1920	A	1900	1920
B	1915	1930	-	-	-	B	1920	1940
A	1930	1945	-	-	-	-	-	-
B	1945	2000	A	1945	2000	A	1945	2000
A	2015	2030	A	2015	2030	A	2015	2030
A	2045	2100	A	2045	2100	A	2045	2100
A	2145	2200	A	2145	2200	A	2145	2200
A	2215	2230	A	2215	2230	A	2215	2230
A	2245	2300	A	2245	2300	A	2245	2300
	-	-	A	2315	2330	-	-	-

4.2.4 Rutetabell Stranda-Liabygda

a)

Vinterrutetabell:

14 Stranda–Liabygda

Overfartstid: ca 15 min Takstsone: 3

Frå Stranda	Frå Liabygda	Frå Stranda	Frå Liabygda	Frå Stranda	Frå Liabygda
Måndag – fredag		**Laurdag**		**Søndag**	
0600	0615	-	-	-	-
0630	0645	-	-	-	-
0700	0715	0700	0715	-	-
0745	0800	0745	0800	-	-
0815	0830	0815	0830	0815	0830
0845	0900	0845	0900	0845	0900
0915	0930	0915	0930	0915	0930
0945	1000	0945	1000	0945	1000
1015	1030	1015	1030	1015	1030
1045	1100	1045	1100	1045	1100
1115	1130	1115	1130	1115	1130
1145	1200	1145	1200	-	-
1215	1230	1215	1230	1215	1230
1315	1330	1315	1330	1315	1330
1345	1400	-	-	1345	1400
1415	1430	1415	1430	1415	1430
1445	1500	1445	1500	1445	1500
1515	1530	1515	1530	1515	1530
1545	1600	-	-	-	-
1615	1630	1600	1630	1600	1615
1645	1700	1630	1700	1630	1645
1715	1730	1700	1730	1700	1715
1745	1800	1730	1800	1730	1745
1815	1830	-	-	1800	1815
1845	1900	1830	1900	1830	1845
1930	1945	1930	1930	1930	1945
2030	2045	2030	2030	2030	2045
2130	2145	2130	2130	2130	2145
2230	2245	2230	2230	2230	2245
2300	2315	2300	2315	2300	2315
-	-	2330	2345	-	-

NB! Viss fv. 63 er stengd, sjå side 50 og 51.

For rutetider ved jul og nyttår, sjå MR Ferjerute-appen eller frammr.no

Søndagsruter på andre helge- og høgtidsdagar.

b)

Sommerrutetabell toferjeløsning

14 Stranda–Liabygda

Overfartstid: ca 15 min Takstsone: 3

	Frå Stranda	Frå Liabygda	Frå Stranda	Frå Liabygda	Frå Stranda	Frå Liabygda
	Måndag – fredag		**Laurdag**		**Søndag**	
A	0600	0615	-	-	-	-
A	0630	0645	-	-	-	-
A	0700	0715	0700	0715	-	-
A	0745	0800	0745	0800	-	-
A	0815	0830	0815	0830	0815	0830
A	0850	0910	0845	0900	0845	0900
A	-	-	0915	0930	0915	0930
A	0930	0950	0945	1000	0945	1000
B	0950	1010	-	-	-	-
A	1010	1030	1015	1030	1015	1030
B	1030	1050	-	-	-	-
A	1050	1110	1050	1110	1050	1110
B	1110	1130	1110	1130	-	-
A	1130	1150	1130	1150	1130	1150
B	1150	1210	1150	1210	1150	1210
A	1210	1230	1210	1230	1210	1230
B	1230	1250	1230	1250	1230	1250
A	1250	1310	1250	1310	1250	1310
B	1310	1330	1310	1330	1310	1330
A	1330	1350	1330	1350	1330	1350
B	1350	1410	1350	1410	1350	1410
A	1410	1430	1410	1430	1410	1430
B	1430	1450	1430	1450	1430	1450
A	1450	1510	1450	1510	1450	1510
B	1510	1530	1510	1530	1510	1530
A	1530	1550	1530	1550	1530	1550
B	1550	1610	1550	1610	1550	1610
A	1610	1630	1610	1630	1610	1630
B	1630	1650	1630	1650	1630	1650
A	1650	1710	1650	1710	1650	1710
B	1710	1730	1710	1730	1710	1730
A	1730	1750	1730	1750	1730	1750
B	1750	1810	1750	1810	1750	1810
A	1810	1830	1810	1830	1810	1830
B	1830	1850	1830	1850	1830	1850
A	1850	1910	1850	1910	1850	1910
B	1910	1930	-	-	-	-
A	1930	1945	1930	1945	1930	1945
A	2030	2045	2030	2045	2030	2045
A	2130	2145	2130	2145	2130	2145
A	2230	2245	2230	2245	2230	2245
A	2300	2315	2300	2315	2300	2315
A	-	-	2330	2345	-	-

NB! Viss fv. 63 er stengd, sjå side 50 og 51.

For rutetider ved jul og nyttår, sjå MR Ferjerute-appen eller frammr.no

Søndagsruter på andre helge- og høgtidsdagar.

c)

Fra 2024:

14 Stranda–Liabygda

Overfartstid: ca 15 min Takstsone: 3

Frå Stranda	Frå Liabygda	Frå Stranda	Frå Liabygda	Frå Stranda	Frå Liabygda
Måndag – fredag		**Laurdag**		**Søndag**	
0600	0615	-	-	-	-
0630	0645	-	-	-	-
0700	0715	0700	0715	-	-
0745	0800	0745	0800	0745	0800
0815	0830	0815	0830	0815	0830
0845	0900	0845	0900	0845	0900
0915	0930	0915	0930	0915	0930
0945	1000	0945	1000	0945	1000
1015	1030	1015	1030	1015	1030
1045	1100	1045	1100	1045	1100
1115	1130	1115	1130	1115	1130
1145	1200	1145	1200	1145	1200
1215	1230	1215	1230	1215	1230
1315	1330	1315	1330	1315	1330
1345	1400	1345	1400	1345	1400
1415	1430	1415	1430	1415	1430
1445	1500	1445	1500	1445	1500
1515	1530	1515	1530	1515	1530
1545	1600	-	-	1545	1600
1615	1630	1600	1630	1600	1615
1645	1700	1630	1700	1630	1645
1715	1730	1700	1730	1700	1715
1745	1800	1730	1800	1730	1745
1815	1830	-	-	1800	1815
1845	1900	1830	1900	1830	1845
1930	1945	1930	1930	1930	1945
2030	2045	2030	2030	2030	2045
2130	2145	2130	2130	2130	2145
2230	2245	2230	2230	2230	2245
2300	2315	2300	2315	2300	2315
-	-	2330	2345	-	-

NB! Viss fv. 63 er stengd, sjå side 50 og 51.

For rutetider ved jul og nyttår, sjå MR Ferjerute-appen eller frammr.no

Søndagsruter på andre helge- og høgtidsdagar.

Rute a) og eventuelt b) gjelder i perioden 2020-2023. Rute c) gjelder fra 01.01.2024.

4.2.5 Rutetabell Hundeidvik-Festøya

09 Hundeidvika–Festøya

Overfartstid: ca 20 min — Takstsone: 5

Måndag – fredag		Laurdag		Søndag	
Frå Hundeidvika	Frå Festøya	Frå Hundeidvika	Frå Festøya	Frå Hundeidvika	Frå Festøya
0530	0550	-	-	-	-
0650	0730	-	-	-	-
0750	0830	0750	0830	-	-
0850	0910	-	-	-	-
0930	0950	0930	0950	0930	0950
1010	1030	1010	1030	1010	1030
1110	1130	1110	1130	1110	1130
1150	1250	1150	1250	1150	1250
1310	1410	1310	1410	1310	1410
1445	1505	1445	1505	1445	1505
1550	1610	1550	1610	1550	1610
1630	1710	1630	1710	1630	1710
1730	1750	-	-	1730	-
1810	1830	-	-	-	1830
-	-	-	-	-	-

For rutetider ved jul og nyttår, sjå MR Ferjerute-appen eller frammr.no

Søndagsruter på andre helge- og høgtidsdagar.

4.2.6 Rutetabell Sæbø-Leknes- Standal-Trandal

12 Sæbø-Leknes-Standal-Trandal u/Skår:

Rute 12A

Måndag - Fredag		Laurdag		Søndag	
Sæbø	Leknes	Sæbø	Leknes	Sæbø	Leknes
0600	0615	-	-	-	-
0630	0645	0645	0700	-	-
0715	0730	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
0815	0830	0815	0830	0815	0830
0845	0900	0845 1)	0900 1)	**0900 1)**	**1000 1)**
1030 1)	1045 3)	1045	1100	1045	1100
1115 3)	**1130 1)**	1115		1115	-
-	1230	-	1230	-	1230
1245	1300	1245	1300	1245	1300
-	-	1315	1330 1)	1315 1)	1330 1)
1345	1415	1345	1415	1345	1415
1430	1500	1430	1500	1430	1500
1615 1)	**1630 1)**	**1615 1)**	**1630 1)**	**1615 1)**	**1630 1)**
1645	1700	1645	-	1645	1700
1715	1730	-	1715	1715	1730
1745	1800	1745	-	1745	1800
-	-	-	1815	1815	1830
1830	1845	1830	1845	-	-
-	-	-	-	1845	1900
1930 1)	**1945 1)**	**1930 1)**	**1945 1)**	**1930 1)**	**1945 1)**
2045	2100	2045	2100	2045	2100
-	-	-	-	2145	2200
2215	2230	2215	2230	2215	2230
-	-	2245 1)	2300 1)	2245 1)	2300 1)

Rute 12B

Måndag - Fredag			Laurdag			Søndag		
Sæbø	Trandal	Standal	Sæbø	Trandal	Standal	Sæbø	Trandal	Standal
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	0715	0745 2)	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
0915	0945 2)	1000 2)	0915	0945 2)	1000 2)	0915	0945 2)	1000 2)
-	1015 2)	-	-	1015 2)	-	-	1015 2)	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
1515	1545 2)	1600 2)	1515	1545 2)	1600 2)	1515	1545 2)	1600 2)
-	1615 2)	-	-	1615 2)	-	-	1615 2)	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
1915	1945 2)	2000 2)	1915	1945 2)	2000 2)	1915	1945 2)	2000 2)
-	2015 2)	-	-	2015 2)	-	-	2015 2)	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-

1) Berre i juni-juli-august
2) Turen må bestillast seinast 30 minutt før avgang på tlf.
3) Ikkje i juni-juli-august
FET) Turen går berre om det ikkje blir bestilt tur til Trandal/Standal

I rute 12B behov skal det utføres to ekstra rundturer en fredag og en søndag per måned. Operatør vil få minst en ukes varsel ved behov for slik merproduksjon.

4.2.6.1 Ny rutetabell ved utløsing av opsjon

Dersom Oppdragsgiver utløser opsjon på nytt ferjesamband jf. pkt. 3.3.1, vil rute 12 og 16 erstatte rutetabell 12A og 12B.

Rute 12

Måndag - Fredag		Laurdag		Søndag	
Sæbø	Leknes	Sæbø	Leknes	Sæbø	Leknes
0600	0615	-	-	-	-
0630	0645	0630	0645	-	-
0730	0745	-	-	0730	0745
-	-	-	-	-	-
0800	0845	0800	0845	0800	0830
0900	0915	0900	0915	-	-
1030	1045	1030	1045	1030	1045
1130	1145	1130	1145	1130	1145
-	-	-	-	-	-
1230	1245	1230	1245	1230	1245
-	-	1300	1315	-	-
1330	1345	1330	1345	1330	1345
1415	1430	1415	1430	1415	1430
-	-	-	-	1600	1615
1615	1630	1615	1630	1615	1630
1700	1715	1700	1715	1700	1715
1730	1745	1730	1745	1730	1745
-	-	-	-	1800	1815
1830	1845	1830	1845	1830	1845
-	-	-	-	-	-
2000	2015	2000	2015	2000	2015
2100	2115	2100	2115	2100	2115
-	-	-	-	2130	2145
2215	2230	2215	2230	2200	2215
-	-	2230	2245	2230	2245

4.2.7 Rutetabell Standal-Trandal-Skår-Valderøya-Store Kalvøy

Ruten er betinget av at opsjon på innsetting av reservefartøy i fast produksjon utløses jf. pkt. 3.3.1.

Rute 16

Måndag-Fredag					Laurdag					Søndag		
St.Kalvøy	Valderøya	Skår	Trandal	Standal	St.Kalvøy	Valderøya	Skår	Trandal	Standal	Skår	Trandal	Standal
-	-	-	-	0700	-	-	-	-	0700	-	-	0700
-	-	-	0715	0800 2)	-	-	-	0715	0800	-	0715	0800
-	-	-	-	1000 3)	-	-	0930 1)	-	-	0930 1)	-	1100
-	0945 1)2)	-	1015 3)	-	-	-	-	1015	-	-	1015	-
1100 1)2)	1130 1)2)	1130 1)3)	-	-	-	-	-	-	1200	-	-	1300
-	-	-	-	1330	-	-	-	1215	1230 1)	-	1315	-
-	-	-	1345	1600	-	1415 1)	-	-	-	-	-	1600
-	-	-	1615 1)3)	-	1530 1)	1600 1)	-	-	1800	-	1615	1630
	-	1730 1)3)	1915	-	-	-	-	1815 1)	-	1730 1)	1915	-
-	-	-	-	2100 1)	-	-	1930 1)	-	-	-	-	2100 1)
-	-	-	2115 1)	-	-	-	-	2115 1)	-	-	2115 1)	-

Så lenge Oppdragsgiver ikke utløser opsjon på utvidelse av rute 16, skal Operatør forholde seg til oppgitte avgangstider mellom Standal og Trandal.

Ved behov skal det utføres to ekstra rundturer en fredag og en søndag per måned. Operatør vil få minst en ukes varsel ved behov for slik merproduksjon. Oppdragsgiver vil ikke kompensere for slik merproduksjon.

4.2.8 Hellig- og høytidsdager

Samband	Julaften / nyttårsaften	1. Juledag	2. juledag / 1. nyttårsdag
Hundeidvika–Festøya	Lørdagsrute med siste avgang fra Hundeidvika kl. 1440 og fra Festøya kl. 1500.	Innstilt	Søndagsrute.
Sæbø–Leknes–Trandal–Standal	Lørdagsrute til kl. 1515, når ferja legg stilt på Sæbø.	Innstilt	Søndagsrute.
Sæbø–Leknes(* dersom sambandet splittes)	Lørdagsrute til kl. 1445, når ferja legg stilt på Sæbø.	Innstilt	Søndagsrute.
Trandal–Standal(* dersom det opprettes)	Lørdagsrute til kl. 1730, når ferja legg stilt på Standal.	Innstilt	Søndagsrute mellom kl. 1100 – 1930.
Stranda–Liabygda	Lørdagsrute frem til. 1515, som blir siste tur fra Stranda. Siste tur fra Liabygda blir kl. 1530.	Sju rundturer jevnt fordelt mellom kl. 0900 og 2300.	Søndagsrute.
Eidsdal–Linge	Lørdagsrute til kl. 1645, som blir siste tur fra Linge. Siste tur fra Eidsdal blir kl. 1700. I tillegg blir det utført en tur fra Eidsdal kl. 2115 og fra Linge kl. 2230.	Sju rundturer jevnt fordelt mellom kl. 0900 og 2300.	Søndagsrute.

4.2.9 Rasberedskapsrute

Fra Hellesylt	Til Geiranger	Fra Geiranger	Til Hellesylt
08:30	09:30	09:30	10:30
12:30	13:30	13:30	14:30
16:30	18:30	18:30	18:30

4.3 Ruteendringer

Oppdragsgiver har ansvaret for ruteplanleggingen i området. Dette er et arbeid som skjer i nært samarbeid mellom kommuner og Oppdragsgiver. Operatør skal ta del i dette arbeidet og sette av ressurser uten ytterligere kompensasjon.

4.4 Endring i produksjon

Oppdragsgiver kan ved behov gjøre endringer i produksjon jf. pkt. 1.16.1. Beregning av vederlag ved endring av produksjon gjøres i samsvar med pkt. 5.3.3 - 5.3.4.

4.5 Korresponderende busstransport

Forsinkelse som følge av venting på rutegående buss skal hentes inn i løpet av etterfølgende rundtur. Dokumentert og godkjent ekstraforbruk av drivstoff trekkes fra i miljøregnskapet i forbindelse med sanksjonsutmåling.

4.5.1 Eidsdal-Linge

Det er gjennomgående busser på strekningen på sommeren. Ferjen skal vente i inntil 3 minutter på korresponderende kollektivtrafikk.

4.5.2 Stranda-Liabygda

Det er ingen gjennomgående bussrute på strekningen.

4.5.3 Hundeidvik-Festøya

Det er ingen gjennomgående bussrute på strekningen.

4.5.4 Sæbø-Leknes-Standal-Trandal

Ferje skal vente i inntil 3 minutt på korresponderende buss, linje 370, på Sæbø.

5 Kommersielle betingelser

5.1 Økonomisk vederlag for Oppdraget

Kontrakten mellom Oppdragsgiver og Operatør er en bruttokontrakt jf. pkt. 1.4, der billettinntekter tilfaller Oppdragsgiver.

For beredskapsturer jf. pkt. 2.10.1 blir Operatør godtgjort av bestiller etter det til hver tid gjeldende regelverk for beredskapsturer. Inntekter fra salg av drikke og kioskvarer tilfaller Operatør.

Operatør mottar årlig vederlag slik det går frem av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M (linje S).

5.2 Fakturerings- og betalingsvilkår

5.2.1 Generelle betalingsvilkår

Faktura skal spesifiseres med kontraktens navn og hvilken periode fakturaen gjelder. I tillegg skal fakturaen inneholde opplysninger i tråd med gjeldende regnskapsregler. Faktura skal sendes elektronisk i EHF-format.

Dersom faktura ikke er spesifisert som beskrevet over, vil faktura bli avvist. Betalingsfrist er 30 dager. Det skal ikke beregnes noen form for fakturagebyr.

5.2.2 Fakturering av Kontraktsum

Operatør skal sende faktura innen den 15. hver måned. Fakturering skjer etterskuddsvis. Faktura skal bestå av:

	1/12 av gjeldende årlig Kontraktsum
+/-	Justering for mer- og mindreproduksjon
-	Justering for gebyr og trekk i henhold til tabell i pkt. 5.4.6
-	Justering for billettinntekter som Operatøren har mottatt
=	Vederlag pr. måned

Alle overnevnte punkter skal spesifiseres og faktureres etterskuddsvis.

Oppdragsgiver har rett til å motregne manglende innbetalte inntekter, påløpte erstatninger, dagbøter, prisavslag, avviksgebyrer og andre gebyr i månedlig godtgjørelse til Operatør.

5.2.3 Renter ved forsinket betaling

Ved forsinket betaling skal det betales forsinkelsesrenter i henhold til gjeldende lovverk.

5.3 Beregning og avregning av vederlag

5.3.1 Justering av årlig vederlag

Hvert år pr. 1. januar skal Oppdragsgiver justere det årlige vederlaget (Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M (linje S)) slik:

Kontraktssum (Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M (linje S)) skal justeres i henhold til den prosentvise endringen i Statistisk sentralbyrås gjennomsnittlige kostnadsindeks for innenriks sjøfart – delindeks fartøy – ferger, kostnadsindekser uten drivstoffkomponent (heretter kalt ferjeindeksen) fra basisår til vederlagsåret.

Basisår for Kontrakten er 4. kvartal 2017, der ferjeindeksen for 4. kvartal i 2017 legges til grunn for videre prisjustering. Vederlagsåret er gjennomsnitt av ferjeindeksen for 4. kvartal fra to år før justeringssåret og de tre første kvartalene året før justeringsåret. Første justering skjer med virkning 1. januar 2020, da vil gjennomsnitt av 4. kvartal 2018 og de tre første kvartalene i 2019 legges til grunn for indeksjustering fra basisåret for Kontrakten.

Dersom ny indeks blir utarbeidet i løpet av kontraktsperioden, kan partene avtale bruk av ny indeks.

Kontraktsum er eksklusiv merverdiavgift.

Kontraktsum inkluderer alle de oppgaver som er tillagt Operatøren i Kontrakten og naturlige oppgaver som følge av Oppdraget, med mindre det er eksplisitt uttalt i Kontrakten at oppgaven skal godtgjøres på særskilt måte.

5.3.2 Vederlag for iverksettelse av rasferje

Ved iverksettelse av rasferjerute etter pkt. 2.10.4, skal Operatør godgjøres med en timesats på kr. 8 500,- per påbegynte time. Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å bestille ekstra rundturer utover avgangene i pkt. 4.2.9. En ekstra rundtur vil bli godtgjort med kr.1 500.

Beløpene skal reguleres i samsvar med pkt. 5.3.1.

Iverksettelse av rasferjeberedskap skal faktureres Oppdragsgiver særskilt, og senest 30 dager etter at ruten innstilles.

5.3.3 Justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon

Ved midlertidig endring av ruteproduksjon, justeres vederlaget etter følgende formel:

$$Ant.avg.som\ endres\ x\ \frac{Gj.snitt\ årlig\ sambandskost.Vedlegg\ 5.1, arkfane\ L, (linje\ S)}{Antall\ avganger\ pr.\ år}\ x\ 1{,}5$$

5.3.4 Justering av vederlag ved permanent endring av ruteproduksjon

En permanent endring av ruteproduksjonen kan skje både innenfor og utenfor åpningstiden til ferjene i sambandet. Permanente endringer omfatter både økning og reduksjon i ruteproduksjonen.

Ved utregning av vederlaget for endret ruteproduksjon, benyttes Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane K:

Beregning av vederlag ved endring av ruteproduksjonen innenfor åpningstid:

$$\frac{Sum\ driftskostnader\ (Linje\ F) - Personalkostnader\ (Linje\ C)}{Antall\ utseilte\ km\ (linje\ 27)}\ x\ Økt\ produksjon\ i\ km$$

Beregning av vederlag ved endring av ruteproduksjonen utenfor åpningstid:

$$\frac{Sum\ driftskost.\ (Linje\ F) - Personalkost.\ (Linje\ C)}{Antall\ utseilte\ km\ (linje\ 27)}\ x\ Økt\ prod.\ i\ km + \frac{Personalkost.\ (Linje\ C)}{Ant\ driftstimer\ (linje\ 26)}\ x\ Økt\ prod.\ i\ antall\ timer$$

Utregningsmetoden gjelder også selv om den medfører endringer i skiftordninger, bunkring, pauser o.l.

5.3.5 Endring av lover og forskrifter mv

Kontrakten er basert på de lover, forskrifter og offentlige vedtak som var kunngjort og trådt i kraft 14 dager før tilbudsfristens utløp. Dersom Operatør påføres vesentlig merarbeid og/eller merkostnader som følge av endringer i norske lover, forskrifter eller ved annen myndighetsutøvelse, eller slike endringer gir Operatør vesentlige besparelser, anses det som en endring, som gir grunnlag for justering av vederlaget, jf. pkt. 5.3.1.

Dette gjelder likevel ikke når Oppdragsgiver i konkurransegrunnlaget har bedt Operatør om å ta hensyn til et bestemt forslag til regelverksendring og den endelige endringen ikke er blitt vesentlig mer tyngende for Operatøren enn han hadde grunn til å regne med ut fra det nevnte forslaget. Tilsvarende gjelder dersom tilbydere i konkurransegrunnlaget er bedt om å ta hensyn til en vedtatt regelverksendring som ikke var trådt i kraft innen 14 dager før tilbudsfrist.

Dersom en foreslått eller vedtatt regelverksendring ikke trer i kraft eller trer i kraft senere enn forutsatt, og dette gir Operatør vesentlige besparelser i forhold til de forutsetningene som lå til grunn for Operatørs tilbud, kan Oppdragsgiver kreve at forholdet anses som en endring som kan gi grunnlag for reduksjon av vederlaget.

Med «vesentlig» forstås en kostnadsjustering pr. år som overstiger 2 promille av årlig Kontraktsum. Hver kostnadsjustering skal vurderes individuelt. Flere

kostnadsjusteringer innenfor hvert kalenderår skal ikke summeres og skal heller ikke legges til grunn for én årlig ekstraordinær prisjustering. Dersom en endring medfører kostnad som overstiger 2 promille, gis kompensasjon fra første krone.

Krav om ekstraordinær prisjustering skal fremsettes skriftlig og være dokumentert. Aksepterer ikke den annen part kravet helt eller delvis, skal tvisten søkes løst gjennom forhandlinger snarest.
Oppdragsgiver har rett til innsyn i relevante forhold, herunder dokumenter og regnskapsoversikter mv hos Operatøren. Oppnås ikke enighet etter slike forhandlinger kan hver av Partene kreve saken avgjort i henhold til Kontraktens pkt. 1.25.

5.3.6 Avregning

Oppdragsgiver foretar en endelig avregning for foregående kalenderår innen 20. februar påfølgende år.

Avregningen skjer første gang februar 2021, siste avregning skal sendes inn innen april etter siste driftsår.

5.4 Gebyrer og trekk i vederlag

5.4.1 Innstilt avgang

Avganger som ikke gjennomføres av Operatør i henhold til fastsatt ruteplan medfører trekk, med mindre dette skyldes forhold Oppdragsgiver svarer for. Trekk pr. innstilte avgang er det samme som for justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon jf. pkt. 5.3.3

I tillegg til trekk i vederlag som nevnt i dette pkt. vil det bli gjort reduksjon i avtalte miljøverdier jf. pkt. 3.2.2.2

Gjennomsnittlig årlig sambandskostnad i formelen blir beregnet ut fra basisåret og skal indeksreguleres i samsvar med pkt. 5.3.1.

Dersom Operatøren godtgjør at regularitetsavviket skyldes force majeure som nevnt i pkt.1.19, foretas ikke trekk etter foregående ledd.

5.4.2 For tidlig avgang

Operatør skal ikke gjennomføre avganger tidligere enn oppsatt rutetabell jf. pkt. 4.2.3 - 4.2.7. For tidlig avgang trekkes som justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon jf. pkt. 5.3.3.

5.4.3 Manglende oppfyllelse av krav til universell utforming

Dersom fartøyet ikke oppfyller krav til universell utforming som beskrevet i pkt. 3.1.9 trekkes Operatøren inntil kr 20 000 pr. dag pr. fartøy etter Oppdragsgivers skjønn.

5.4.4 Reservemateriell

Dersom et hovedfartøy erstattes av et reservefartøy med lavere PBE kapasitet enn beskrevet i pkt. 3.3 inntil 21 dager i løpet av et kalenderår, foretas trekk etter følgende formel per dag:

$$\frac{(Vedlegg\ 5.1, faneark\ K\ (Linje\ F)\ i\ aktuelt\ driftsår\ /\ 365)\ x\ 1{,}2}{konkurransegrunnlagets\ krav\ til\ PBE}\ x\ manglende\ PBE$$

Dersom et hovedfartøy erstattes av et reservefartøy med lavere PBE kapasitet enn beskrevet i pkt. 3.3 i mer enn 21 dager i løpet av et kalenderår, foretas trekk etter følgende formel per dag etter de første 21 dagene:

$$\frac{(Vedlegg\ 5.1, arkfane\ K\ (Linje\ F)\ i\ aktuelt\ driftsår\ /\ 365)\ x\ 4}{konkurransegrunnlagets\ krav\ til\ PBE}\ x\ manglende\ PBE$$

Manglende innsetting av reservemateriell i henhold til fastsatt responstid medfører gebyr pr. påbegynte time. Gebyret påløper inntil reservemateriell er på plass og beregnes som følger:

$$\frac{(Vedlegg\ 5.1, arkfane\ K, Linje\ F)\ i\ aktuelt\ driftsår)\ x\ 3}{Antall\ driftstimer\ pr\ \text{år}, jf. Skipsbudsjett\ (arkfane\ K, linje\ 26)}\ x\ påbegynte\ time$$

For øvrige mangler på reservefartøy kan dagbøter ilegges jf. pkt. 1.18.5.

5.4.5 Trekk for større miljøutslipp enn tillatt

Pkt. 5.4.5 gjelder kun for tilbud A.

Avvik mellom maksimalt tillatte miljøverdier og rapporterte og/eller etterprøvde verdier vil kunne føre til trekk i vederlag jf. Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer», arkfane «Sanksjonsmodell». Eventuelle trekk vil løpe inntil avvikene er utbedret av Operatør.

Operatør skal rapportere miljøverdier jf. pkt. 3.2.2.3. Eventuelle trekk for avvik i miljøverdier vil skje én gang hvert år. Rapporterte miljøverdier for de første 12 månedene etter kontraktsoppstart vil ikke inngå i grunnlaget for eventuell trekkutregning.

Trekket fastsettes årlig basert på rapporterte verdier. Trekket som fastsettes for et gitt år tar ikke hensyn til eventuelle trekk i foregående år, men beregnes uavhengig.

Trekkets størrelse i et gitt år beregnes etter denne formelen;

$S^{år}$ (MNOK) = S^{total} (MNOK) x Årlig fordelingsnøkkel (%)

der S^{total} er en samlet sanksjon over kontraktsperioden, under antagelsen om at avviket er likt i alle år, beregnet på bakgrunn av størrelsen på avviket.

Utregning av Sanksjon (S^{total}):
Total sanksjon over kontraktsperioden er en vektet sum av sanksjoner for hvert kriterium. For hvert kriterium beregnes sanksjonen som funksjon av avvikets størrelse og multiplikasjonsfaktor som øker trinnvis.

Under er det vist et *eksempel* på hvordan sanksjonene beregnes (tallene brukt i den trinnvise økningen er ikke nødvendigvis de samme som blir lagt til grunn i Kontrakten). Tallene brukt i den trinnvise økningen for de aktuelle sambandene i denne utlysningen finnes i Vedlegg 3.2 Miljøskjemaer

<u>Eksempel på beregning av sanksjoner</u>
Trinnvis økning fra 0 MNOK til 45 MNOK til 90 MNOK til 135 MNOK, og økende avvik, vil gi følgende sanksjoner:

- For negative avvik fra 0 % til 5 % blir trekkets størrelse utregnet etter følgende metode:
  $S_{0\text{-}5\%}$ = 0 NOK
- For negative avvik f.o.m. 5 % til 10 % blir trekkets størrelse utregnet etter følgende metode:
  Energi / CO_2-ekv. $S_{5\text{-}10\%}$ = 45 MNOK x 0,5 x Prosentvis avvik x 10
- For negative avvik f.o.m. 10 % til 15 % blir trekkets størrelse utregnet etter følgende metode:
  Energi / CO_2-ekv. $S_{10\text{-}15\%}$ = 90 MNOK x 0,5 x (Prosentvis avvik - 5%) x 10
- For negative avvik f.o.m. 15 % eller mer blir trekkets størrelse utregnet etter følgende metode:
  Energi / CO_2-ekv. $S_{>15\%}$ = 135 MNOK x 0,5

Dersom avvik for et kriterium er positivt (m.a.o. at kriteriet er overoppfylt) kan man oppnå reduksjon av trekk (R).

Reduksjon av trekk beregnes på samme basis som trekk, dvs. årlig, basert på rapporterte verdier. Reduksjon av trekk som fastsettes for et gitt år tar ikke hensyn til foregående år.

Beregning av trekk (R) gjøres etter følgende metode (ved bruk av samme eksempelverdier som over):

- For *positivt* avvik mellom 0 og - 5 %:

  Energi / CO_2-ekv. R = 45 MNOK x 0,5 x Prosentvis avvik x 10

- For *positivt* avvik som overstiger - 5 %:

  R = 45 MNOK * 0,25

Verdien av R trekkes fra verdien på S^{total} før beregning av årlig sanksjon.

Verdien på R kan maksimum bli lik verdien på S^{total}. Det er altså ikke åpning for en netto utbetaling fra oppdragsgiver til Operatør ved overoppfyllelse av miljøvilkår.

Maksimalt sanksjonsnivå for hele kontraktsperioden i dette eksempelet er 135 MNOK.

Årlig fordelingsnøkkel for sanksjon:
Etter at sanksjonens størrelse, S^{total}, er fastsatt, blir trekkets størrelse i det aktuelle året i kontraktsperioden fastsatt som spesifisert i tabellen under:

Årlig sanksjonsfordeling	
Kontraktsår [år]	**Sanksjon [%]**
2020	0 %
2021	4 %
2022	6 %
2023	8 %
2024	8 %
2025	10 %
2026	10 %
2027	12 %
2028	12 %
2029	14 %
2030	16 %
Total	100 %

Dersom det oppstår forhold hos nettselskap som gjør at Operatør må benytte alternativ energikilde, vil ikke et eventuelt merutslipp danne grunnlag for sanksjonering i samsvar med pkt. 5.4.5. Operatør må imidlertid kunne dokumentere at selskapet har gjort det som er mulig for å sikre god framdrift i sin arbeidsprosess med aktuelt nettselskap.

.

5.4.6 Antall avganger 01.01.2024-31.12.2033

Samband	Antall avganger per år
Stranda-Liabygda	21 072
Eidsdal-Linge	20 126

Tabellen viser antall avganger per år for hovedfartøyene på sambandene Eidsdal-Linge og Stranda-Liabygda i perioden 01.01.2024-31.12.2033.

5.4.7 Oversikt trekk/gebyr og dagbot

Avvik	Referanse	Beløp	Hyppighet
Ikke oppfyllelse av oppetidskrav – etter kontraktens første år	2.4	50.000,-	Pr. måned
Ikke oppfyllelse av oppetidskrav – kontraktens første år	2.4	25.000,-	Pr. måned
Ikke oppfyllelse av krav til universell utforming	3.1.9	Inntil 20.000,-	Pr. dag
Manglende billettering	2.3.1	10.000,-	Pr. avgang
Manglende trafikk- og ruteinformasjon	2.1.7 2.1.8	5.000,-	Pr. tilfelle
Uriktig billettering	2.3.1	5.000,-	Pr. avgang
Brudd på krav om renhold og periodisk vedlikehold av fartøyet	2.12	5.000,-	Pr. tilfelle
Ikke oppfylt krav til rapportering/feilrapportering - pkt. 1-2 - pkt. 3-12	2.13.1	 5.000,- 1.000,-	 Pr. tilfelle Pr. dag
Forsinket ankomst	2.6.3	2.000,-	Pr. tilfelle
Brudd på krav til mannskap	2.9	1.000,-	Pr. avgang
Ikke pålogget sanntidssystemet	2.6.2	Se formel pkt. 5.3.2	Pr. tilfelle (pr avgang)
Innstilt avgang	2.6.2	Se formel pkt. 5.3.3	Pr. tilfelle
For tidlig avgang	2.6.3	Se formel pkt. 5.3.3	Pr. tilfelle
Reservemateriell	3.3	Se formel pkt. 5.4.4	Pr. tilfelle (pr dag)
Mer utslipp enn maksimalt tillatte verdier Gjelder tilbud A	3.2.2.1	Se formler og eksempel pkt. 5.4.5. For beløp se Vedlegg 3.2. Miljøskjemaer arkfane «Sanksjoner»	Pr. år
Forsinket oppstart av kontrakt / innsetting materiell	3.1	1 promille av årlig Kontraktsum	Pr. dag

Oppdragsgiver har rett til å indeksregulere beløpene i tabellen over. Oppgitte beløp er begrenset oppad som beskrevet under pkt. 1.18.9.

6 Oppstartsforberedelser

6.1 Prosjektplan

Operatør skal utarbeide en prosjektplan gjeldende fra kontraktssignering og minimum fram til Oppstartsdato. Denne skal legges frem for Oppdragsgiver på oppstartsmøtet etter kontraktsignering.

Planen skal inneholde alle hovedmilepæler fram til oppstart og eventuelt spesifisere Oppdragsgivers ansvar for aktiviteter og/eller godkjenningsområde, samt frist for disse. Planen skal som minimum dekke følgende områder:

- Materiell – innkjøp, klargjøring og godkjenning, herunder bl.a. universell utforming
- Eventuelle ombygginger av kai og etablering av infrastruktur
- Innkjøp og klargjøring av billettsystem / brikkelesingssystem
- Bemanningsplan inkludert skiftplan
- Rekruttering og opplæring av personell
- Eventuelle underoperatører
- Innarbeide Oppdragsgivers rapporteringssystem og rutiner, herunder bl.a. miljørapportering

Prosjektplanen skal definere nøkkelpersoner/ansvarlig for de enkelte overnevnte forhold.

Følgende krav stilles som et minimum til dokumentasjon:
Operatør skal innen 12 måneder før kontraktsoppstart:

- Fremlegge forslag til billetteringsløsning for Oppdragsgiver
- Fremlegge en beskrivelse av hva som planlegges gjennomført på kai for å løse krav til billettering

Operatør skal innen 12 måneder før kontraktsoppstart:

- Fremlegge dokumentasjon på hvilke hovedfartøy og eventuelle overgangsfartøy som skal benyttes i sambandet, og at disse samsvarer med kontraktens krav. GA-plan skal innleveres som en del av denne dokumentasjon.

Operatør skal innen 6 måneder før kontraktsoppstart:

- Fremlegge dokumentasjon på hvilke reservefartøy som skal benyttes i sambandet, og at disse samsvarer med kontraktens krav. GA-plan skal innleveres som en del av denne dokumentasjon.

Operatør skal innen kontraktsoppstart:

- Fremlegge dokumentasjon på P&I forsikring og kaskoforsikring jf. kapittel 3.

Oppdragsgiver har videre rett til å innhente nødvendige opplysninger om Operatørs status og planer for å kunne være operativ med personell og materiell på Oppstartstidspunktet.

Oppdragsgiver kan kreve skriftlig statusrapport for oppstartsforberedelsene fra Operatør frem til oppstart av Oppdraget.

6.2 Dokumentasjon av universell utforming

Operatør skal dokumentere at krav til universell utforming er i henhold til krav i kontakten jf. pkt. 3.1.9. Dette skal bekreftes av uavhengig 3. part, godkjent av Oppdragsgiver. Slik dokumentasjon skal foreligge innen fartøyet settes inn i ruteproduksjon.

6.3 Risikoanalyse

Dersom Operatør skal benytte løsninger med lading fra land skal Operatør, i forbindelse med prosjektering og bygging av anlegget, gjennomføre en risikoanalyse der hele systemet blir vurdert med tanke på relevante feilkilder og risiko for nedetid. Videre skal risikoeksponering mot personer og utstyr være identifisert, vurdert og funnet akseptabel.

6.4 Møter

Det skal i perioden fram til oppstart av Oppdraget gjennomføres jevnlige statusmøter.

6.5 Støtte fra Enova

Punkt 6.5 gjelder kun tilbud A.

Oppdragsgiver har fått innvilget søknad om støtte fra Enova. Innen to måneder etter kontraktssignering gjennomføres et møte der Oppdragsgiver, Operatør og Enova deltar for å lage en fremdriftsplan for innlevering av dokumentasjon og utbetaling av støtte. Operatør plikter i den sammenheng bidra fortløpende med den dokumentasjon som Enova krever, for eksempel utslippsutregninger, budsjett, fakturaer etc. for å dokumentere kostnader og effekter som Operatør har lagt til grunn i sitt tilbud (Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer»).

Dersom Operatør ikke oversender dokumentasjon som beskrevet over eller det er avvik mellom Operatørs tilbydde miljøverdier og det Operatør kan dokumentere overfor Enova i etterkant, vil Oppdragsgiver kunne kreve prisavslag i Operatørs vederlag tilsvarende avviket fra det beløp som var estimert i støtte fra Enova (Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M (linje Z)).

6.6 Støtte fra NOx-fondet

Operatør plikter å søke om støtte fra NOx-fondet. NOx-støtte til tilbudte løsninger er ventet å være tilgjengelig, og vil falle innunder den nye miljøavtalen hvor ESA-godkjenning og nye støttekriterier og støttenivåer fortsatt ikke er avklart. Forventet

NOx-støtte beregnes i Vedlegg 3.2 Miljøskjemaer arkfane «NOx-fond støtte», og inngår i Tilbyders evaluering, se konkurransegrunnlagets kapittel 9.10.

Oppdragsgiver vil kompensere manglende støtte fra NOx-fondet dersom støtte allikevel ikke skulle bli tilgjengelig, eller dersom støtten avkortes sammenlignet med det som fremkommer av Vedlegg 3.2 Miljøskjemaer arkfane «NOx-fond støtte». Det skal da legges til grunn de premisser som er gitt fra NOx-fondet for å få utbetalt støtten.

Dersom endelig utbetalt NOx-støtte avviker fra det som ble lagt til grunn ved tilbudsevalueringen (Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M», arkfane M (linje A) som følge av at Operatør ikke evner å oppfylle og/eller dokumentere tallene tilbudt til Oppdragsgiver, er dette Operatørs risiko. Det samme gjelder dersom Operatør ikke klarer å oppfylle NOx-fondets vilkår knyttet til gjennomføring av miljøtiltaket. Oppdragsgiver bærer risikoen for avvik som skyldes alle andre forhold.

Eventuell utbetaling av støtte fra NOx-fondet skal rapporteres omgående til Oppdragsgiver, og hele beløpet vil bli trukket fra det kontraktsfestede vederlaget slik det går frem av Vedlegg 5.1, arkfane M, linje S. Eventuell annen støtte fra NOx-fondet som Operatør på eget initiativ søker om, vil tilfalle Operatør i sin helhet.

7 Kaier og infrastruktur

7.1 Ferjekaier

Oppdragsgiver vil stille ferjekaiene og de landbaserte anleggene vederlagsfritt til disposisjon for Operatør. Oppdragsgiver er ansvarlig for ordinær oppmerking og skilting av ferjekaiene.

Tekniske data for eksisterende ferjekaier er beskrevet i Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Indre Sunnmøre».

Utover det som er beskrevet i vedlegg 7.1 er følgende endringer planlagt:

- På Eidsdal og Linge er det planlagt nye ferjekaier med ferdigstillelse innen 01.01.2024. Ferjekaiene vil bli tilpasset hybridferjer på 80 PBE. Tilleggskaien vil bli ca. 7 meter bred og ca. 58-60 meter lang, og ikke smalere enn 6 meter eller kortere enn 54 meter. For tegninger av kaiene henvises det til tegninger av nye kaier på Stranda og Liabygda i vedlegg 7.1. Tegningene gir en indikasjon på hvordan kaiene på Eidsdal og Linge vil bli.

Operatør må påregne økt aktivitet på og ved kaiområdet som følge av disse forbedringene.

Ferjekaiene er utstyrt med Sesam 800 fjernstyringsanlegg. Operatør må selv sørge for nødvendig utstyr om bord i båten for å kunne operere anlegget.

Ferjekaiene er dimensjonert for transportkapasitet som oppgitt i pkt. 3.1.4.1.

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

7.1.1 Liggekaier

Oppdragsgiver har tilgjengelig liggekai i Eidsdal og på Stranda.

Det er tilgjengelig ferskvann og landstrøm ved liggekaiene.

Ved behov for flere kaier enn nevnt over er Operatør selv ansvarlig for å inngå avtaler og dekke kostnader for bruk av kaier utenom ruteproduksjon.

7.1.2 Avgifter og ligge-/nattstrøm

Operatør betaler alle avgifter knyttet til Operatørs virksomhet og anvendelse av ferjekaiene, herunder også ligge- og nattstrøm.

Operatør må selv innhente opplysninger om hvilke avgifter som påløper i forbindelse med drift av ferjesambandet.

7.1.3 Avfallshåndtering

Operatør er ansvarlig for håndtering av eget avfall. Før oppstart av drift i sambandet skal plan for håndtering av materiell/avfall godkjennes av Oppdragsgiver.

7.1.4 Orden på kaiene

Det er ikke tillatt å lagre/oppbevare materiell på kaien uten at det er avtalt med oppdragsgiver. Overholder ikke Operatøren sine forpliktelser til opprydding, kan oppdragsgiver etter skriftlig varsel iverksette slik opprydding for Operatørs regning.

7.2 Tilstandsrapport på ferjekaien

Oppdragsgiver skal utstede en tilstandsrapport på alle ferjekaiene før oppstart av Oppdraget.

Før oppstart av Oppdraget vil det gjennomføres en felles befaring av alle ferjekaiene, der både Oppdragsgiver og Operatør deltar.

Oppdragsgiver vil utarbeide en tilstandsrapport ved utgangen av kontraktsperioden. Ved avdekking av unormal slitasje vil Operatør bli gjort økonomisk ansvarlig.

7.3 Skade på ferjekaiene

Operatør er økonomisk ansvarlig for alle skader på kai og tilhørende landanlegg som skyldes Operatør eller Operatørens kontraktspart.

Ved skade på ferjekai skal Operatør umiddelbart varsle Oppdragsgiver etter Oppdragsgivers gjeldende retningslinjer. Oppdragsgiver skal forestå alle utbedringer/reparasjoner på ferjekai.

7.4 Behov for endringer på ferjeleiene

Et ferjeleie består av hovedelementene ferjekai, landområde og havneområde.

Operatør kan gi tilbud som medfører endringer av ferjeleie forutsatt at slike endringer bekostes av Operatør og kan utføres innenfor gjeldende plangrunnlag. Operatør skal være byggherre i henhold til forskrift av 3. august 2009, nr. 2028 (byggherreforskriften) ved slike endringer.

Endringer skal forelegges for og avklares med Oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan tillate endringer, nekte endringer eller ta det til etterretning. Oppdragsgivers tillatelse fritar ikke Operatør fra ansvar som er tillagt Operatør etter denne Kontrakt.

Alle endringer skal utføres og dokumenteres i samsvar med Statens vegvesens til enhver tid gjeldende normaler, håndbøker, retningslinjer, standarder eller andre

tilsvarende dokumenter som gjelder for endringen. Det vises blant annet til håndbok N400, pkt. 13.9 Ferjekaier.

Oppdragsgiver kan stille spesielle krav til utførelse av endringer, f.eks. via en gjennomføringsavtale.

Operatør er selv ansvarlig for å innhente nødvendige offentlige tillatelser i forbindelse med endringer på ferjeleiene og etablering av eventuell infrastruktur. Operatør bærer all risiko for at slike tillatelser blir gitt.

Tekniske data for ferjekaiene er beskrevet i vedlegg 7.1 «Ferjekaidata». Operatør er selv ansvarlig for å sette seg inn i forholdene på kaiene.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til enhver tid å foreta kontroll på operatørs arbeid på ferjeleiene. Slike kontroller fritar ikke Operatør for ansvar etter denne Kontrakt.

Operatør skal varsle Oppdragsgiver før oppstart av anleggsarbeid på ferjeleiene.

Arbeid på kai skal utføres slik at det ikke er til hinder for eksisterende Operatør. Operatør skal rapportere nødvendig informasjon av endringene på ferjeleiene til Oppdragsgiver for oppdatering av registre i Nasjonal Vegdatabank (NVDB).

7.4.1 Behov for installasjon av utstyr/infrastruktur på kai knyttet til fremdriftsteknologi

Pkt. 7.4.1 gjelder kun for tilbud A.

Operatør er ansvarlig for eventuelle kjøp og installasjoner av landbasert utstyr som er nødvendig for Operatørs framdriftsteknologi.

Operatør har fullt ansvar for drift og vedlikehold av utstyret gjennom hele kontraktsperioden.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å overta eiendomsretten til den aktuelle infrastrukturen i løpet av kontraktsperioden. Ved en eventuell overdragelse vil Operatør ha en eksklusiv og vederlagsfri bruksrett til infrastrukturen i hele kontraktsperioden. Bruksretten inkluderer fullt ansvar knyttet til drift, reparasjoner og vedlikehold av infrastrukturen.

Operatørs kostnader knyttet til kjøp og installasjon av infrastruktur knyttet til fremdriftsteknologi fremgår av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane L (linje U) og arkfane M (linje U). Dersom Oppdragsgiver benytter retten til å overta eiendomsretten til denne infrastrukturen, skal Oppdragsgiver betale denne summen som en engangsutbetaling til Operatør med fradrag for det som allerede er betalt.

Dersom Oppdragsgiver ikke benytter seg av denne retten til å overta eierskapet til infrastrukturen vil dette beløpet legges på den totale kontraktsummen og fordeles

utover kontraktsperioden. Eventuelle merkostnader eller besparelser knyttet til kjøp og etablering av slik infrastruktur er Operatørs risiko.

Vedrørende leveringskvaliteten i kraftnettet vil ikke Oppdragsgiver pålegge strengere krav eller begrensninger på tilbyders infrastruktur knyttet til fremdriftsteknologi enn det nettselskapet stiller. Oppdragsgiver presiserer imidlertid at Nettoppgraderingsmodellen og kostnader angitt her kun er gyldig for ladeløsninger som gir moderate svingninger (amplitude og frekvens) i effektuttak fra kraftnettet.

Et konkret eksempel på det Oppdragsgiver oppfatter som moderate svingninger i effektuttak er svingninger som oppstår når ruteproduksjonen på et samband endres gjennom døgnet, og det benyttes batteribank med jevn parallellading. For andre løsninger og situasjoner vil Oppdragsgiver legge til grunn følgende definisjon: Med «ladeløsninger som gir moderate svingninger» mener Oppdragsgiver ladeløsninger som ikke direkte medfører et økt anleggsbidrag sammenlignet med det som fremkommer av Nettoppgraderingsmodellen.

Dersom Operatør ikke velger «ladeløsninger som gir moderate svingninger» overtar Operatør risikoen for nettoppgraderingskostnaden, og Operatør må selv vurdere hvorvidt Nettoppgraderingsmodellen fortsatt gir et riktig bilde av forventet anleggsbidrag. Uavhengig av valgt ladeløsning bærer Operatør risiko for godkjenning av tilbudt utstyr og nettpåvirkning fra nettselskap.

7.4.2 Etablering av installasjoner for montering av brikkelesingsutsyr

Operatør er ansvarlig for kjøp, installasjon og bygging av landbasert utstyr for billettering. Operatør har ansvar for drift og vedlikehold av utstyr og installasjoner gjennom hele kontraktsperioden. Ved utløp av kontrakt kan Oppdragsgiver kreve utstyret og installasjoner fjernet.

Ved behov for eventuelle ombygginger på ferjeleiene i forbindelse med installasjoner for montering/oppheng av brikkelesingsutsyr skal dette gå fram av Vedlegg 7.2 «Operatørs behov for oppgradering av ferjeleie og infrastruktur».

Operatørs kostnader i forbindelse med kjøp og installasjoner av infrastruktur skal fremgå av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane L (linje N).

7.5 Tilbakeføring av ferjeleier

Dersom Operatør har installasjoner på ferjeleiene, kan Oppdragsgiver pålegge at disse skal fjernes og at ferjeleiene tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter kontraktsperiodens utløp. Oppdragsgiver skal stå for arbeidet med tilbakeføringen, og kostnadene for dette arbeidet vil bli belastet Operatør. Alternativt skal Operatør overføre disse anleggene vederlagsfritt til Oppdragsgiver.