

Møtereferat

Dato: 25.01.2018

Tid: 09:00-13:30

Sted: Oslo

Deltagere fra følgende selskaper:

Bertel O Steen Teknikk AS	H2 Shipping AS / Florø skyssbåt AS
Boreal	Massterly AS
Brann og redningsetaten, Oslo kommune	Metrotek AS
Brim Holding AS	Multi Maritime AS
Brødrene Aa AS	Måløy verft
Bymiljøetaten, Oslo kommune	Norled
Fjord1	Norway Yacht charter AS
Flybåten AS	Oslo havn KF
FourC AS	Oslo-Fergene AS
Global Ocean Technology	Skibs AS Bygdøyfærgerne
Grenland Energy AS	Statens Vegvesen
GulenSkyss AS	Torghatten ASA
	Voith Turbo AS

Referat dialogkonferanse nr. 3 og befaring av driftsbasis vedrørende konkurransen «Båttjenester Indre Oslofjord 2021»

Referatet må leses sammen med innledere sine presentasjoner/utkast til konkurransegrunnlaget.

Referatet er ikke ment å være en fullstendig beskrivelse av alle forhold som kommer frem på dialogkonferansen, og det vil ikke være fullt ut dekkende for alt som har blitt sagt.

Dialogkonferansen er streamet på YouTube. Redigert versjon av konferansen finnes på denne linken: <https://www.youtube.com/watch?v=88LMGhTqfTc> og vil bli liggende der også etter at konferansen er avsluttet.

Velkommen og innledning – v/Hellik Hoff, innkjøpssjef Ruter

Gjennomgang av dagens program/tema.

Kort presentasjon av deltakerne.

Foreløpig status for anbudet.

Gjennomgang av punkter som Ruter ønsker tilbakemelding på fra markedet.



De viktigste endringene siden forrige dialogkonferanse i april 2018:

- Ny oppstartsdato er satt til 01.11.2021.
- Dagens operatør vil ikke delta i konkurransen.
- Basen på Lindøya overtas av det offentlige, og det er pliktig leie av denne.
- Pliktig overtakelse av en båt (Oslo VIII); de tre andre båtene er frivillig.
- Planlagt utlysning av oppdraget mai 2019, tilbudsfrist oktober 2019, tildeling av kontrakt i desember 2019. Signering av kontrakt i januar 2020.

Det vil være mulig å komme med en skriftlig tilbakemelding på spørsmål som blir stilt på denne konferansen. <https://ruter.no/kollektivanbud/moter/dialogkonferanse-nr.-3-battjenester-i-indre-oslofjord/>

Tilbakemelding må skje på e-post baatanbud@ruter.no innen 5. februar 2019 og være på maks seks A4-sider.

Utkast til Oppdragsbeskrivelse v/Gøran Eriksen, kontraktsforvalter Ruter

- Ingen store endringer i oppdragsbeskrivelsen siden forrige dialogkonferanse.
- Lagt til forbehold om at det kan komme nye linjer, og at det kan bli tale om ny teknologi og autonomi.
- Stor variasjon mellom sommer- og vintertrafikk.
- Det er et fåtall fast ansatte gjennom hele året, men om sommeren er det mange deltidsansatte for å ta unna trafikken.
- I sommermånedene skal det være beredskapsbåt med responstid på 30 minutter. Utenom dette settes responstiden til 3 timer.
- På dager med stor trafikk skal det være en operativ trafikkleder tilstede på Rådhusbrygge 4.
- Oppstartsforberedelser er trukket ut av Oppdragsbeskrivelsen til et eget kapittel (6).
- Krav om framdriftsplan innen 60 dager etter signering.
- Det må påregnes flere oppstartsmøter i perioden etter signering, der Operatør skal rapportere om framdriften.
- Det skal leveres en risikoanalyse innen 30 dager etter signering.

Ingen spørsmål eller kommentarer.

Utkast til IT-bilag v/Torbjørn Barslett, prosjektleder Ruter

- Ny forretningsmodell for IT-tjenester - TaaS (Transport as a Service). Operatørselskapet får ansvaret for alt av IT-utstyr om bord i fartøyene, men oppdragsgiver har definert et grensesnitt som definerer hvordan dataene skal sendes inn til oppdragsgiver.
- I tilbudene skal det foreslås konsepter som gjør at Oppdragsgiver får mest mulig av disse dataene.
- DPI (Digital Passenger Information). Oppdragsgiver har laget en ny applikasjon som skal brukes ute på fartøyene for å gi passasjerinformasjon på skjermer og i høyttalere.



- Operatørene sitter sannsynligvis ikke på slik kompetanse, men det finnes mange firma med denne kompetansen som kan benyttes som underleverandører.
- Endelig konsept for salg og validering er ikke fastsatt, men vil være klart i god tid før kontraktoppstart. Det må imidlertid forberedes for montering av validatorer.
- Livssyklusforvaltning: IT-tjenestene vil være gjenstand for kontinuerlig utvikling. Operatør skal sørge for at dataleveransen er tidsmessig gjennom hele kontraksperioden.

Spørsmål: Apropos tydelig grensesnitt mellom Ruter og Operatør: "alle relevante sensordata" -en noen åpen formulering?

Svar: Ruter er interessert i innspill fra tilbyderne. Dette er en ny måte å gjøre ting på, og læringskurven er bratt. Det er ikke sikkert at Ruter sitter med de beste svarene på løsningene, og ønsker tilbakemelding fra tilbyderne.

Spørsmål: (ang kap 4.10.1 i Vedlegg 2.1 IT-Tjenester) "gjør tilgjengelig webapplikasjon for visning.." . tilsvarer dette en "player" slik det er omtalt i DPI-vedlegget?

Svar: Ja, det er riktig.

Spørsmål: Dekning vil være dynamisk over årene, og endre seg (både til det bedre og til det værre"). Kan Ruter formulere en mer dynamisk modell her?

Svar (etterskrift):

Oppdragsgiver og Operatør må ha en dialog om dette underveis. Hvis Operatør oppdager endringer i mobildekningen, må dette rapporteres til Oppdragsgiver, som så vil verifisere. Ved behov vil det så gjøres endringer i geofence for område uten dekning.

Utkast til Rutebeskrivelse v/Erik Løvoll, strategisk innkjøper Ruter

- Ingen endringer fra forrige dialogkonferanse. Kun en presentasjon av de viktigste punktene.

Ingen spørsmål eller kommentarer.

Utkast til Krav til fartøy v/Hans Skaar, innleid konsulent hos Ruter

- Helelektriske båter, men må ha backupløsning dersom det ikke er strøm tilgjengelig.
- Fleksibilitet til å utvide batterikapasiteten ved eventuelle endringer i oppdraget.
- Oppdragsgiver tillater at inntil 5% av basisproduksjonen (etter rutetabellen), regnet i driftstimer, utføres på fossilfritt drivstoff.
- Operatørene avgjør hvor mange båter som skal benyttes.
- Lagt inn krav om isklasse 1B.
- En eventuell dispensasjon fra 5 knops-kravet gis av Oslo Havn og avhenger av bølgehøyde og bølgeenergi fra fartøyene.
- Oppdragsgiver ønsker pendelbåt fordi det er trangt inne ved Rådhusbrygge 4.
- Dersom oppgradering av Langøyene (planlagt ferdig 2021) ikke blir ferdig til fastsatt tid, har Oppdragsgiver mulighet til å kreve at leveransen på en båt utsettes. Dette skal varsles minst 12 måneder før.
- Ikke «skal-krav» om universell utforming da det også ønskes soldekk. Dette for å slippe heis om bord på fartøyene. Overfartstiden på linjene B1 og B2 skal regnes som en rundtur



(1 time), og må dermed tilfredsstille forskrift om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter.

- Oppdragsgivers dokument «Krav til design av fartøyene» skal legges til grunn for visuell utforming av fartøyene både utvendig og innvendig.
- Oppdragsgiver skal godkjenne navn på fartøyene.
- Fartøyene skal ikke ha NOx-utslipp som overstiger Tier III kravet i MARPOL vedlegg VI.
- Fartøyene bør ha «green passport» i henhold til EU-krav.
- Operatør skal være ISO 14001/2015-sertifisert.
- Reservefartøyet bør driftes elektrisk, men kan driftes med fossilfritt drivstoff fram til 31.12.2024. Etter dette skal reservefartøyet være nullutslipp.

Spørsmål: Hvordan egner fartøyet «Oslo VIII» seg for ombygging til elektrisk drift?

Svar: Ruter har ikke vurdert dette. Oslo-Fergene kan redegjøre for dette under befaringen.

Spørsmål: Operatør skal være ISO 14001/2015-sertifisert – ved innlevering eller kontraktsoppstart?

Svar: Tas opp under prosedyrebeskrivelsen.

Etterskrift: Kravet må være oppfylt ved oppstart av testseiling (01.10.2021).

Spørsmål: Lengde- breddebegrensning fra Oslo havn – virker underlig med disse kravene. Hva er begrunnelsen?

Svar: Kommer tilbake til dette til anleggsbeskrivelsen. Dette temaet tas opp ved befaringen.

Spørsmål: Det blir vel krav til palmeoljefritt drivstoff for den andelen som tillates av fossilfritt drivstoff i anbudet?

Svar: Ja.

Orientering om arbeid med el-infrastruktur for Ruters båtsamband v/Atle Holth, fagsjef energi og infrastruktur, Ruter

- Det finnes nok energi i området til båtene. Det må trekkes kabler fram til brygga.
- Trekking av strømkabler til Rådhusbrygge 4 blir ferdigstilt i løpet av 2019.
- 4 MW til Nesoddsambandet, 2MW til øyfergene, og 2MW til eventuelle framtidige utvidelser.
- 11kV ut fra trafostasjonen, dette transformeres ned til 690V. Kan eventuelt endres til 400VAC dersom operatør ønsker det.
- Trafostasjonen skal bygges inn i skuret på Rådhusbrygge 4.
- Det ble vist en skisse av skuret på Rådhusbrygge 4, og forklart i detalj hvordan dette skal utnyttes.
- Vinnende tilbyder tilbys plass i skuret til nødvendige elektriske anlegg.
- Grensesnittet mellom Oppdragsgiver og Operatør er på fane på trafo med 690 VAC.
- Eventuell lademulighet på basen på Lindøya er Operatørens ansvar.
- Grøft / trekkerør mellom fordelingstavle og flytebrygge er Oppdragsgivers ansvar.
- En eventuell ny flytebrygge er Operatørens ansvar.
- Operatør må sørge for at drift av ladestasjonen skjer i henhold til gjeldende krav.
- Oppdragsgiver vektlegger bruk av utprøvde løsninger.



Kommentar fra Oslo Havn KF: Vedr at tilleggsopplysninger skal undersøkes av tilbyder. Dersom det er spørsmål til Oslo Havn, ønsker Oslo Havn at dette går gjennom Ruter, dvs via spørsmål/svar funksjon i anbudsprosessen. Oslo Havn opplyser også at dagens flytebrygge ikke er dimensjonert for permanent fortøyning.

Spørsmål: Hvor mye strøm er tilgjengelig på Lindøya?

Svar: Ruter har ikke tall på dette, men skal framskaffe dette (se referat fra befarings).

Spørsmål: I 1987 var det så høy vannstand at vannet sto 4 cm under bryggekannten på Rådhusbrygga. Er dette hensyntatt ifht. El infra/strøm? *Etterskrift: Ruter har i samarbeid med Oslo Havn sjekket historiske vannstandsdata for 1987, og kommet til at ved høyeste vannstand dette året var ikke vannstanden 4 cm under bryggekannten, men cirka 40-45 cm. Ved høyeste observerte vannstand i Oslo (1914) var vannstanden ca 40 cm under bryggekannten.*

Svar: Stiger vannet vil dette kunne komme i kontakt med el-infrastrukturen. I slike tilfeller må strømmen frakobles.

Utkast til Anleggsbeskrivelse v/Hans Skaar, innleid konsulent hos Ruter

Kaier og infrastruktur

- Bredden på båtene begrenses av bredden på Rådhusbrygge 4.
- Dagens flytebrygge er ikke beregna for permanent fortøyning.
- Det har vært en del utfordringer med dagens flytebrygge (satt i drift i 2015). Dette er dokumentert i egen rapport fra Norconsult.
- Det vil være mulig å bytte ut dagens flytebrygge med en «powerdock».
- Totallengden av en powerdock og båt til sammen skal ikke overstige 50 meter.
- Kort gjennomgang av de øvrige bryggene med fokus på dybde ved kaikant og 2 meter fra kaikant.
- I rapporten brukes middelvannstand for kaiøyder og sjøkartnull for dybder., Dette vil bli harmonisert.
- Gjennomgang forhold ved driftsbasen på Lindøya: dybde vei kaikant og 2 meter ut, bygninger og fasiliteter.

Kommentar:

Slippsituasjon for fartøy i indre Oslofjord er vanskelig. Det er noen få slipper i Osloområdet, men disse er truet av nedleggelse. Dersom det oppstår tekniske problemer med en båt, må man antagelig til Horten. Dersom dette ikke er mulig, må man til Porsgrunn eller Göteborg.



Utkast til Kontrakt, godtgjørelsesbestemmelser og prosedyrebeskrivelse v/Stian Oddbjørnsen, advokat Ruter og Gro Kjærnli Bækkevold, controller Ruter

Kontrakt:

- Utkastet til kontrakten er basert på hvordan Ruter tradisjonelt har utarbeidet dette, men med noen elementer fra Statens Vegvesen sin ferge-mal.
- Ingen store endringer fra forrige dialogkonferanse i april 2018.
- Driftsperioden/varigheten på kontrakten blir 01.11.2021 – 30.06.2034, pluss opsjoner.
- Kontrakten er en bruttokontrakt – dvs at alle inntekter tilfaller Oppdragsgiver, mens Operatør godtgjøres av Oppdragsgiver.
- Oppdragsgiver har rett til å pålegge justeringer i ruteproduksjonen inntil 100% økning eller 40% reduksjon i forhold til ruteproduksjon ved kontraktsinngåelsen.
- Kontrakten tar høyde for større endringer som for eksempel opprettelse av nye linjer og endring av teknologi (autonome båter).
- En kortgjennomgang av bestemmelser ved kontraktsbrudd.

Kommentar: punkt 1.7.1.2: reduksjon av arbeidstid med to ukers varsel er for lite.

Svar: Ruter vil se nærmere på formuleringene i kontrakten.

Godtgjørelse:

- Ingen store endringer siden siste dialogkonferanse.
- Det er gjort en endring i tilbudsskjema. Det kan legges inn en kapitalkostnad for båtene i den faste kontraktstiden og en annen kapitalkostnad for opsjonsperioden. Disse kan også være like.
- Godtgjøres etter rutetimer, og kapitalkostnader på fartøy og ladeinfrastruktur.
- Egen pris for ekstrabåtene.
- Prisene reguleres fire ganger i året.
- Lønnsindeksen hentes fra SSB – innenriks sjøfart.
- Prisene blir evaluert over alle årene, inkludert opsjonsår.
- Det godtgjøres ikke før driften settes i gang.

Ingen spørsmål eller kommentarer.

Prosedyreregler:

- Tilbydere må gjennom en kvalifikasjonsrunde før de kan tillates å innlevere tilbud.
- Ruter ønsker tilbakemelding på hvordan man skal forholde seg til grensesnittet mellom Operatør og Oppdragsgiver. Skal operatør gjøre alle utbedringer/arbeider på driftsbasen på Lindøya selv, eller skal Oppdragsgiver oppgradere basen i tråd med Operatørs ønsker? Andre varianter og synspunkter?
-



- En av dagens båter, Oslo VIII, er pliktig kjøp. De tre andre båtene er det opsjon på kjøp. Dette blir et kjøp/salg mellom Operatør og Oslo-Fergene AS basert på Saleform.
- Tilstandsvurdering og verditakstene på båtene blir lagt ut
- Ruter benytter et konkurransegjennomføringsverktøy der all kommunikasjon i anbudsprosessen foregår.
- Reglene om virksomhetsoverdragelse kommer til anvendelse.
- Kvalifikasjonsprosessen foregår ved utfylling av europeisk egenerklæringsskjema (ESPD).
- Gjennomgang av kravene som stilles i kvalifikasjonsprosessen.
- Ruter ønsker tilbakemelding på vekting i tildelingskriteriene. Kriteriene ble gjennomgått.

Spørsmål: Kan alle som tilfredsstillt kvalifikasjonskravene levere inn tilbud?

Svar: Alle kan levere inn et første tilbud, men tilbydere vil kunne bli faset ut før eller i løpet av forhandlingsfasen.

Spørsmål: Overtakelse av Oslo VIII: Det er kjent at OF har vært flinke til å vedlikeholde. Det er utarbeidet en tilstandsrapport, men denne burde oppdateres ved overtakelsen.

Svar: I henhold til kontrakt har O-F forpliktet seg til å fortsette normalt vedlikehold båtene. Ved overtakelse skal båten være i samme stand som ved besiktigelse før innlevering av tilbud.

Spørsmål: Har Oslo VIII isklasse 1B?

Svar: Dagens operatør, Oslo-Fergene AS svarer at Oslo VIII ikke har isklasse, men Oslo VIII og X er isforsterket.

Spørsmål: Kan basen på Lindøya benyttes fritt til annen kommersiell virksomhet?

Svar: Ruter vil ta stilling til dette, men ønsker innspill til dette. Ved noen bussanbud tillates det annen kommersiell aktivitet som har sammenheng med bussdriften. Det er imidlertid en festekontrakt med Statsbygg som begrenser hva området kan benyttes til.

Spørsmål: I krav til fartøy står det at hovedfartøy ikke kan benyttes i annen kontrakt. Kan fartøyene benyttes til for eksempel charter- eller sightseeingtrafikk?

Svar: Ruter tar med seg innspillet. Normalt kan fartøy benyttes til andre oppdrag så lenge dette ikke går utover driften i oppdraget.

Spørsmål: Det er to båter som er isforsterka, da tilfredsstillt dette kravet? Er 1B kravet relevant?

Svar: «Isbåten» må være en av hovedbåtene. I materiellbeskrivelsen sies det at isfartøy skal tilfredsstillt samme krav som hovedfartøy.

Spørsmål: Miljømessige egenskaper: drivlinje på reservebåt. Gjelder dette energibærer eller energiforbruk?

Svar: Energibærer (diesel/strøm)

Spørsmål: Det ønskes mer informasjon om innbyrdes vekting. Er det lik vekting mellom underpunktene?



Svar: Rettslig er Oppdragsgiver kun forpliktet til å gå ut med vekting på hovedpunktene, men Ruter vil vurdere å gå ut med underpunktene. Ruter er opptatt av mest mulig forutberegnelighet for tilbyderne.

Innspill fra Voith

- Formålet med innspillet er å gi input til et alternativt propellsystem som gir mindre manøvreringstid ved kai, høyere sikkerhet, god håndtering av is – VSP.
- Bruker langt mindre tid på å endre kraftretning (ca 3 sek mot normalt 15 sek for azimuth.)
- Kan gi bedre fordeling av effekt mellom propellene enn tilsvarende azimuth-propeller – 50% foran og 50% bak.

Innspill fra Grenland Energy AS

- Har sett på energiforbruket på linje B1. Hvilke teknologier kan brukes på en sommerlørdag?
- To muligheter: lading på hver tur, eller nattlading.
- Ved 14-15 timer på linje B1 (nattlading), trenger man en kapasitet på 1,2 kWh.
- Alternativ 2 er lading for hver tur. En annen oppbygging av batteriet.
- Samme størrelse på batteriene i de to alternativene.
- Det finnes alternativer med den foreslåtte ruteplanen.

Tilbakemelding til Ruter sendes på e-post til baatanbud@ruter.no innen 5. februar 2019 kl 12.00.

Oslo, 25.01.2019

Roger Halling Sandberg
Referent



Befaring av brygger, driftsbase på Lindøya og fartøy (Oslo VIII)

Oppmøte Rådhusbrygge 4 ved kørordner for øytrafikken

Bygning Rådhusbrygge 4

Atle Holth, Ruter gikk gjennom hva som skulle endres og hvor trafo osv skulle plasseres i bygningen. Glassfasade rives. Taket vil bli tatt ned, men vil bli bygget opp på samme måte. Det skal settes ned 6 – 8 påler pga av vektøkning av trafo osv.

Flytebrygge Rådhusbrygge 4

Hans Skaar, Ruter informerte om bryggen. Flytebryggen er 14 x 14 m, betong m/tredekk. Det er landgang for rullestoler, en landgang for ombordstigning og en for avstigning. Full bredde av flytebrygge kan bygges til max 18 m.

Det har vært noe problemer med innfestingen til Rådhusbrygge 4. Dette vil bli dokumentert i egen rapport fra Norconsult.

Driftsbasen på Lindøya

Oslo-Fergene AS viste oss rundt på basen og i de forskjellige lokalene. Se vedlegg om basen; Verdivurdering og forenklet tilstandsvurdering av 0301/205/7 på Lindøya, i konkurransedokumentene.

Det er 4 drivstofftanker. Det er kortautomat for tanking til private fritidsbåter. BYM (Bymiljøetaten) tanker også på Lindøya.

Det er flytebrygger på nordsiden av anlegget som ligger slik at man kommer til med båter av dagens størrelse mellom disse og kan foreta vask mm.

Det er søppelhenting/båt en gang pr uke.

Spørsmål: Hastighetsbegrensinger i fjorden?

Svar: Det sendt ut et forslag på høring om fartsbegrensning (5 knop) innenfor 200 m fra land (tidligere 150 m). Ruter har kontaktet Oslo havn i saken, og Oslo havn forteller at dagens hastigheter kan legges til grunn for den nye ruteplanen.

Spørsmål: Er det mulig for andre å bruke kaien på Lindøya?

Svar: Fremleier har enerett. Festekontrakten med Statsbygg begrenser hva området tilknyttet basen kan benyttes til.

Driftskontor

Mannskap overnatter spesielt på sommeren.

Oslo- Fergene AS har midlertidig landligge ved kai på Vippetangen. Dette kan ikke ny operatør regne med.



Når det gjelder overvåkning/beredskap så kan man så vidt se Rådhusbrygge 4 fra basen (væravhengig)

Kapteinen på båtene melder inn om mye folk (de fungerer som trafikkledere).

Spørsmål: Er bemanning vanskelig å skaffe?

Svar: Oslo – Fergene AS mente at det har vært uproblematisk de siste 15 årene. Skippere kommer ofte langveisfra. Det er også en del loser som tar deltid.

Matroser er ikke vanskelig å få. Her har Oslo – Fergene AS hyret inn studenter som gjennomgår IMO50 kurs. Studentene som har blitt kurset blir ofte lenge.

Spørsmål: Hvor går grensen til nabo osv?

Svar: Grensen går midt i bukta. Det er 30 båtplasser, 120 vinteroppstillingsplasser og slipp på andre siden av bukta. Slippen benytter Oslo – Fergene AS seg av. Slippen eies av Lindøya slipp AS.

Spørsmål: Forekommer det forurensning i grunnen?

Svar: Oslo – Fergene AS svarte på dette at det ikke var stilt spørsmål om forurensning fra relevante myndigheter. Tankene er tette.

Trafo på nabotomt

Trafoen kan oppdateres til 800 kW.

Kostnad for bytte til trafo 0,8 MW og 50 meter med kabel er ca kr 150.000.

Kabelløsning vil da være: 4xTFXP 4x240 Al(50 m x 4). Grøft kommer i tillegg.

En egen skilletrafo for å få 400 V kreves.

Hafslund mener denne løsningen blir billigst for kunden da ombygging av lavspennetavlen nettstasjonen vil bli kostbart.

Det er det behov for kabellengder på langt over 50 meter. Priseksempelet over er basert på 50 meter.

All graving kommer i tillegg. I tillegg kommer også kostnader for kabelbruer, lokale tilpasninger, grensesnitt mot båt og ladeløsning.

Båten «Oslo VIII» Oslo – Fergene AS informerte om båtene. Ruter vil legge ut tilstandsvurderingene foretatt av Polarconsult. Vedlikeholdet har vært veldig bra på alle 4 båtene og båtene er godt tilpasset formålet. Alle 4 båtene er bygd om til kjølerør, ikke kjølevann som tidligere.

Spørsmål: Vil det bli foretatt ny tilstandsrapport ved overtakelse, da båtene tilstanden kan være endret?

Svar: Her svarte Ruter som tidligere besvart under prosedyrereglene i dialogkonferansen at Oslo – Fergene AS har forpliktet seg til å fortsette normalt vedlikehold for båtene. Ved overtakelse skal båtene være i samme stand som ved besiktigelse før innlevering av tilbud.



Spørsmål: Hvordan er drivstoff-forbruket?

Svar: Oslo – Fergene AS svarte på dette: Båtene bruker HVO 100 miljødiesel. Brenselforbruk 30 – 40 l ved fart på 8 – 9 knop, 20 l ved 5 knop. Dagsforbruk rute B1 er ca 35 l pr t i sommersesong.

Septiktank tømmes på Lindøya, vintersesong med bil på landsiden.

Spørsmål: Hvordan fordeler passasjerer seg om bord (soldekk, salong og fordekk) på for eksempel sommerdager m/regn?

Svar: Oslo – Fergene AS mente at dette går av seg selv. Passasjerene fordeler seg oppe/ute/inne. Det er kun plass til 50 passasjerer oppe. Her har selskapet fylt opp med benker slik at det ikke er plass til flere enn 50 passasjerer. Barnevogner settes på fordekket. Sykler kan tas med, men ikke på travle dager. Bagasje kan tas med, men ikke mer enn den enkelte får med seg. Gods tas på frakteskipet som går 2 ganger i uken. Se for øvrig Ruters vedtekter angående bagasje om bord.

Spørsmål: Hvilke typer passasjerer er det, turister?

Svar: Det er ca 7 % rundreiser og 80 % turister. Turister omfatter passasjerer som går av på Hovedøya, Gressholmen og Langøyene. Dette kan være ferieturister, familier som skal ut og bade osv. Dette er tydelig beskrevet i Rutebeskrivelsen. Det er kommet flere turister etter flytting fra Vippestangen til Rådhusbrygge 4. Ferieturistene har ofte VisitOslo-kort og tar rundturer, kortene gir mulighet for turer i Indre Oslofjord til lave priser i forhold til Sightseeing-båtene.

Spørsmål: Hvor varmt er det i sjøen om sommeren og hvor lenge is om vinteren?

Svar: Her svarte Oslo – Fergene AS at det er ca 20 grader på sommeren. Det har ikke vært mye is siden 2013. Det som kan gi problemer ved is er at store båter gjør så isen legger seg oppå hverandre. Det har ikke vært problemer med is ved Rådhusbrygge 4.

Oslo, 31.01.2019

Gro Kjærnli Bækkevold
Referent