

## **Kapittel 3**

Versjon 1.00

24.05.2019

# **Krav til fartøy**

**Båttjenester Indre Oslofjord 2021**

## Innhold

3	Krav til fartøyene .....	3
3.1	Generelle krav til fartøy.....	3
3.1.1	Informasjon om materiell .....	3
3.1.2	Utsatt levering.....	3
3.1.3	Offentlige krav og sertifikater .....	4
3.1.4	Sikkerhetsstyringssertifikat .....	4
3.1.5	Flaggstat .....	4
3.1.6	Forsikring .....	4
3.1.7	Transportkapasitet og passasjersertifikat.....	4
3.1.8	Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne.....	4
3.1.9	Manøvrering .....	4
3.1.10	Fartøy og kai.....	5
3.1.11	Fartsområde.....	5
3.1.12	Temperatur i passasjersalong .....	5
3.1.13	Passasjerfasiliteter .....	5
3.1.14	Profilering og passasjerinformasjon .....	6
3.2	Universell utforming .....	7
3.2.1	Innledning.....	7
3.2.2	Ombordstigning.....	7
3.2.3	Krav til universelt utformede fasiliteter om bord .....	7
3.2.4	Belysning .....	7
3.2.5	Kontrastmerking ombord .....	8
3.2.6	Informasjon.....	8
3.2.7	Alarmsystem og knapper .....	8
3.2.8	Drift og vedlikehold .....	8
3.2.9	Opplæring .....	8
3.3	Miljøkrav.....	9
3.3.1	Sambandsspesifikke miljøkrav .....	9
3.3.2	Rapportering.....	9
3.3.3	Generelle miljøkrav.....	9
3.4	Reservemateriell.....	11

VEDLEGG .....	11
Vedlegg 3.1 - Fartøyspesifikasjon .....	11
Vedlegg 3.2 – Krav til design på Øybåtene .....	11

## 3 Krav til fartøyene

### 3.1 Generelle krav til fartøy

#### 3.1.1 Informasjon om materiell

Øyåtene skal være helelektriske med et backup-system som muliggjør ordinær ruteproduksjon selv ved bortfall av lademuligheter/strøm. Ved bortfall av strøm/lademuligheter skal fartøyene driftes med fossilfritt drivstoff som tilfredsstillende bærekraftskriteriene i Produktforskriften.

Operatør skal ha en robust løsning m.h.t elektrisk drift med god batterikapasitet samt fleksibilitet til å utvide batterikapasiteten ved framtidige endringer i rutestruktur.

Dersom strømforsyning og el-infrastruktur som Oppdragsgiver er ansvarlig for ikke er på plass innen driftsoppstart, og ladning derfor ikke er mulig, skal fartøyene driftes på fossilfritt drivstoff. Fartøyene skal bygges for helelektrisk drift og må være klare for dette senest når ladeinfrastruktur er på plass.

All planlagt ruteproduksjon skal i utgangspunktet driftes helelektrisk med ladning fra strømmettet, men oppdragsgiver aksepterer inntil 5% drift, regnet i driftstimer, på fossilfritt drivstoff. Det forutsettes at all strøm som benyttes i sambandet er sertifisert fornybar strøm med opprinnelsesgaranti.

Operatøren av sambandet må avgjøre hvor mange fartøy som må være i drift for å opprettholde den planlagte ruteplanen.

Om vinterruteperioden er det liten trafikk på sambandet. Det er Operatørens ansvar å vurdere nødvendig kapasitet for «vinterbåten». Operatør må ha tilgang på fartøy, som tilfredsstillende alle krav til reservefartøy, som må kunne håndtere det som forekommer av is på sambandet.

I tillegg til hovedfartøyene, skal det være tilgang på et reservefartøy. Krav til reservefartøy er gitt i kapittel 3.4.

Dagens båter har dispensasjon fra fartsbegrensningene som gjelder i Oslo havn. Maksimal fart for dagens båter er 8 knop. Operatør kan søke Oslo Havn KF om dispensasjon fra gjeldende fartsbegrensninger. En dispensasjon vil avhenge av bølgehøyde og bølgeenergi fra aktuelle båter.

Det er opptil Operatør å komme med forslag til fartøy, men generelt sett ønsker Oppdragsgiver sommerbåter som har soldekk og at noen av fartøyene er av typen pendelbåt med påstiging/avstiging i begge ender av fartøyet. Slike båter vil gjøre det lettere å manøvrere til/fra kai og være plassbesparende ved Rådhusbrygge 4. Spesielt kaiene på Hovedøya og Langøyene vil være egnet for pendelbåt og for båter med stor passasjerkapasitet. Operatøren har beskrevet sine fartøy i sitt tilbud.

For andre båter enn pendelbåt må Operatør dokumentere at båtene kan snu ved Rådhusbrygge 4 uten å være til hinder for annen båttrafikk.

Fartøytekniske data for tilbudt materiell skal oppgis i Vedlegg 3.1 - Fartøyspesifikasjon. I tillegg skal det vedlegges tilbudet en foreløpig teknisk spesifikasjon for alle de tilbudte fartøyene, også reservefartøy. Denne bør være nummerert og bygget opp etter NSFI systemet.

Detaljert GA-plan skal legges ved tilbudet for alle de tilbudte fartøyene, også reservefartøy.

Operatør skal snarest mulig og senest 12 måneder før oppstart fremlegge dokumentasjon som verifiserer at samtlige fartøy som skal benyttes i sambandet samsvarer med tilbudet.

#### 3.1.2 Utsatt levering

Langøyene blir stengt for oppgradering høsten 2019. Oppgraderingen er planlagt ferdig sommeren 2021. Hvis oppgradering ikke blir ferdigstilt som planlagt kan oppdragsgiver kreve utsatt levering av materiell med inntil 12 måneder. Oppdragsgiver må i så fall melde fra om dette innen 12 måneder før

oppstart av seilingene til Langøyene. En slik utsettelse vil medføre at godtgjørelsen for den tilhørende leveransen forskyves tilsvarende.

### 3.1.3 Offentlige krav og sertifikater

Samtlige fartøyer som skal trafikkere sambandet skal oppfylle gjeldende minstekrav som følger av offentlige regelverk. Fartøyene skal ha gyldig passasjersertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet. Eventuelle pålegg fra Sjøfartsdirektoratet skal utføres innen fastsatte frister.

### 3.1.4 Sikkerhetsstyringssertifikat

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

### 3.1.5 Flaggstat

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

### 3.1.6 Forsikring

Innen driftsoppstart skal Operatør ha tegnet P & I-forsikring fra en klubb tilknyttet The International Group, samt kaskoforsikring. Kombinasjonen av P & I-forsikring og kaskoforsikring skal dekke Operatørs støttningsansvar til statens/fylkeskommunal/kommunal eiendom, dvs. brygger med tilhørende anlegg.

### 3.1.7 Transportkapasitet og passasjersertifikat

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet i sambandet.

Navn på samband	Antall båter	Passasjersertifikat inkl. mannskap pr. båt
Øybåtene (B1-B2)		200

Det er opptil operatør å vurdere antall fartøyer som må være i drift for å opprettholde den til enhver tid gjeldende ruteplan.

Oppdragsgiver kan godta differensiert passasjersertifikat tilpasset trafikksvake perioder.

Fartøyenes fulle transportkapasiteter skal benyttes i ruteproduksjonen i sommerruteperioden, også om disse kapasiteter er høyere enn minimumskravene gitt i over.

### 3.1.8 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne

#### 3.1.8.1 Hoveddimensjoner

Maksimal lengde/bredde på fartøyene er henholdsvis 35m/8m gitt krav fra Oslo Havn KF.

#### 3.1.8.2 Fallporter

Dersom Operatør legger opp til bruk av fallport må dette beskrives. Dagens Operatør benytter ikke en slik løsning. Fallporter anbefales for hurtig og sikker lasting og lossing av passasjerer samt bedre tilrettelegging for barnevogner og bevegelseshemmede.

### 3.1.9 Manøvrering

Fartøy som tilbys skal ha tilstrekkelig sjømargin og manøvreringsmargin til at man med fullastede båter kan trafikkere sambandet, opprettholde ruteplan, samt manøvrere og legge til samtlige brygger 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 bryggene skal Operatør hensynta bryggenes styrke, utforming og fundamentering. Operatør skal sørge for at fartøyer som har propulsjon i begge ender, så langt det er praktisk mulig, trekker seg ut med den propellen som er lengst fra kaien.

### **3.1.10 Fartøy og kai**

Samtligte fartøyer som skal trafikkere sambandet skal være tilpasset bryggene. Ingen deler av fartøyene skal således komme i konflikt med bryggenes konstruksjoner.

Operatør må ta hensyn til alle bryggene på sambandet og vise hvordan av og påstiging ivaretas på en god måte også med hensyn til universell utforming, se for øvrig punkt 3.2. Enkelte brygger er utstyrt med fjernstyringsanlegg/køordner. Operatør må selv sørge for nødvendig utstyr om bord i båten for å kunne operere anlegget.

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

Operatør må beskrive hvordan fartøyene eventuelt skal fortøyas ved Rådhusbrygge 4 under ladning. Operatør må dekke eventuelle kostnadene for kjøp, installasjon og drift av fortøyningsssystemet.

Eventuelle ombygginger av bryggene bekostes av Operatør.

Nærmere opplysninger om kaier og tilhørende anlegg fremkommer i kapittel 7 og vedlegg 7.1 Kaier og infrastruktur.

### **3.1.11 Fartsområde**

Sambandet har følgende fartsområde:

Fart på helt innelukket farvann (Fartsområde 1)

### **3.1.12 Temperatur i passasjersalong**

Alle fartøyene skal utstyres med automatisk klimakontroll som sørger for god luftkvalitet og en stabil og komfortabel innendørstemperatur i forhold til utendørstemperaturen.

Når utendørstemperaturen overstiger +25 grader C, skal temperaturen i passasjerområdet kunne senkes med minst 3 grader C. I kaldt vær skal temperaturen i passasjerområdet ikke være lavere enn +18 grader C, målt 30 minutter etter driftsoppstart.

### **3.1.13 Passasjerfasiliteter**

#### **Generelt**

Fasiliteter for passasjerene skal som et minimum tilfredsstille Forskrift nr. 4 av 2.10.1972 om beregning av passasjerantall og om passasjerbequemmeligheter, m.v.

Dørken i passasjersalongen skal i sin helhet ligge over sommerlastemerket.

#### **Gevinstautomater**

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

#### **Hjertestarter**

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

#### **Ladepunkt**

Det skal være USB-uttak for ladning av mobiltelefon, nettbrett og lignende. Alle detaljer knyttet til USB-uttak er beskrevet i Vedlegg 3.2 – Krav til design på Øybåtene

### 3.1.14 Profilering og passasjerinformasjon

#### **Generelt**

Oppdragsgivers dokument «Krav til design av Øybåtene» (vedlegg 3.2) skal legges til grunn for utforming av fartøyene visuelle profil utvendig og innvendig. Operatør er ansvarlig for alle kostnader knyttet til profileringsarbeid.

#### **Profilering**

Oppdragsgivers design/logo skal prege fartøyene utvendig og med plassering i henhold til oppdragsgivers anvisning og overnevnte dokument. Rederiets navn plasseres etter anvisning fra Ruter.

Oppdragsgiver skal godkjenne navn på fartøyene.

#### **Passasjerinformasjon**

På elektroniske skjermer i publikumsarealene skal det vises sikkerhetsinformasjon, ruteopplysninger samt eventuelle trafikk- og nyhetsmeldinger.

- Sikkerhetsvideo skal avspilles minimum 2 ganger pr. 30 minutter. Ved overfartstid på under 20 minutter avspilles sikkerhetsvideo minimum 1 gang
- 3 minutter før ankomst til kai skal det varsles om anløp via skjerm og over PA-anlegg
- Oppdragsgiver skal gis adgang til å annonsere trafikk- og ruteinformasjon

Det er tillatt med visning av kommersiell reklame på elektroniske skjermer i publikumsarealene om bord på fartøyet/ene. Oppdragsgiver har alle rettigheter til reklame.

## 3.2 Universell utforming

### 3.2.1 Innledning

Fartøyene skal tilfredsstillere krav til universell utforming gitt i gjeldende regelverk for den aktuelle fartøystypen. For eksisterende fartøy gjelder de samme reglene som for nytt fartøy.

«Veileder for universell utforming i maritim passasjertransport» (VUUM), utgitt i desember 2018 av Universell Utforming AS og Sjøfartsdirektoratet inneholder anbefalinger i hvordan man skal oppfylle krav til universell utforming. Nedenfor er det henvist til veilederen der dette er relevant.

Operatør skal i designfasen av fartøyene, eller ved eventuelle ombygninger, sikre tverrfaglighet og brukermedvirkning for å få råd om hvordan fartøyene skal sikres universell utforming Dette gjelder spesielt for, men ikke begrenset til de krav som nevnes nedenfor.

Brukermedvirkning skal som minimum gjennomføres på systemnivå ( interesse/ bruker organisasjoner). Det er viktig å klargjøre rollene ved brukermedvirkning, at innspillene fra brukermedvirkningen evalueres, og at det sikres tilstrekkelig dokumentasjon

### 3.2.2 Ombordstigning

Fartøyene skal være konstruert og utstyrt slik at personer med nedsatt funksjonsevne kan stige om bord og gå i land på en enkel og sikker måte. Hovedløsninger for ombordstigning skal være trinnfrie. Ramper skal for av/ påstigning skal oppfylle krav i VUUM punkt 4.2.

Rampen skal ha minst mulig helning og på brygger som er universelt utformet skal en person med nedsatt bevegelse/ person i rullestol kunne komme i land på egen hånd. På de øvrige brygger må Operatør påregne å hjelpe til ved ombordstigning og ved landgang dersom rampens helning blir for kraftig.

Oppdragsgiver gjør i den forbindelse oppmerksom på at det foreløpig kun er Rådhusbrygge 4 som har en flytekai som oppfyller krav om universell utforming. Ved oppstart av kontrakten i 2021, i henhold til Oslo Kommune sine foreløpige planer, vil dette også gjelde kaianlegget på Langøyene.

Oppdragsgiver vil i tillegg jobbe aktivt for at også Hovedøya vil få en tilpasset brygge. De øvrige bryggene er ikke universelt utformet og har nivåforskjeller, som varierer med høyvann og lavvann..

### 3.2.3 Krav til universelt utformede fasiliteter om bord

Personer med nedsatt funksjonsevne skal sikres enkel tilgang til **passasjerareal på hoveddekk**. Tilgang til passasjerarealet skal være i samsvar med VUUM punkt 4.4.

Det skal ikke legges opp til at passasjerer sperrer gangvei i salong på dager med mange passasjerer.

Passasjerer med nedsatt funksjonsevne skal også sikre adkomst til tilpasset plass ute.

Håndlister skal være konstruert i to høyder, se illustrasjon i VUUM punkt 4.3. Håndlister, gangveier dører, passasjersalong og innredningen skal for øvrig skal være konstruert slik at de i rimelig omfang og på rimelig måte er universelt utformet.

Toalettfasiliteter skal være i samsvar med VUUM punkt 4.7.3.

### 3.2.4 Belysning

Det skal sikres god belysning om bord slik at også passasjerer med nedsatt funksjonsevne, så enkelt skal kunne orientere seg om bord. Dette er spesielt viktig dersom det oppstår en nødssituasjon.



VUUM punkt 3.3.8 (bygning) og NS 1100 (Universell utforming av bygninger) gjelder så langt den passer for skip.

### **3.2.5 Kontrastmerking ombord**

Kontrastmerking skal som minimum være i samsvar med VUUM punkt 4.7.1 (Kontraster), 4.9 (Orientering om bord) og 4.11 (Evakuering).

### **3.2.6 Informasjon**

Informasjonstavler, skilt og monitører skal være universelt utformet og strategisk plassert. I tillegg skal de være lett å lese og forstå.

Informasjon om bord skal forøvrig være i samsvar med vedlegg 2.1.

### **3.2.7 Alarmsystem og knapper**

Alarmsystem og -knapper skal være i samsvar med gjeldende regelverk og være utformet slik at de lett kan nås av alle og at alle kan varsle. Alarmsignalet skal kunne oppfattes av alle uavhengig av funksjonsevne, for eksempel dersom man har nedsatt syn eller hørsel.

### **3.2.8 Drift og vedlikehold**

Alle tilpasninger som gjøres av hensyn til universell utforming og tilgjengelighet skal driftes og vedlikeholdes slik at man sikrer at den ønskede funksjonalitet opprettholdes i kontraktperioden.

### **3.2.9 Opplæring**

Betjeningen skal ha opplæring i krav til universell utforming og hvordan kommunikasjon med passasjerer best kan fungere på en god og likeverdig måte. Opplæring skal for øvrig være i samsvar med VUUM punkt 6.

## 3.3 Miljøkrav

### 3.3.1 Sambandsspesifikke miljøkrav

Øybåtene skal være helelektriske. All strøm som brukes til å drifte hovedfartøyene i den avtalte ruteproduksjonen og ved kailigge skal hentes fra strømmettet. Det forutsettes at det kun benyttes sertifisert fornybar strøm med opprinnelsesgaranti.

Ruteproduksjonen skal utføres selv om fartøyet ikke får overført strøm fra land. Ved bortfall av strøm, skal samtlige fartøy være i stand til å gjennomføre ruteproduksjonen på bærekraftig fossilfritt drivstoff.

Operatør skal ikke ilegges sanksjoner dersom fartøyene ikke kan lades som følge av bortfall av strøm fra strøm- og/eller nettleverandør.

Operatør kan benytte bærekraftig fossilfritt drivstoff i de tilfeller det er is på sambandet. Dette vil ikke medføre sanksjoner og medregnes ikke i 5% andelen knyttet til alternativt drivstoff.

Oppdragsgiver krever at når benyttet fartøysmateriell driftes på fossilfritt drivstoff der dette tillates innenfor kontrakten, skal fartøyene uavhengig av byggeår ikke ha NO<sub>x</sub>-utslipp som overstiger Tier III kravet i MARPOL vedlegg VI.

Hvis annen energibærer enn strøm benyttes, skal den være fornybar og tilfredsstillende bærekraftskriteriene i Produktforskriften.

### 3.3.2 Rapportering

#### 3.3.2.1 Generelt

Oppdragsgiver krever at operatør rapporterer energibruk i henhold til Oppdragsgivers rapporteringskrav for dette sambandet, jf Oppdragsbeskrivelsen.

Justeringer og tilpasninger i krav til rapportering på grunn av teknologisk utvikling og standardisering vil sannsynligvis forekomme i kontraktperioden. Vesentlige endringer i rapporteringskrav håndteres som en endringsordre.

#### 3.2.3.2 Energibruk

Utover informasjon om energibruk som rapporteres igjennom TaaS, skal Operatør rapportere månedlig energibruk (strøm og eventuelt fossilfritt drivstoff) pr linje og for samtlige fartøy som har trafikkert sambandene. Ved batterielektrisk drift med ladning fra strømmettet, skal energien måles ved ladeinstallasjonen på land, og ikke om bord i fartøyet.

Referansepunktet for strømforbruk skal være strømmåler som brukes for avregning mot nettselskapet, slik at tap i samtlige komponenter mellom denne og fartøyene inkluderes.

#### 3.2.3.3 Utslipp

Det forutsettes at Operatør kjøper sertifisert fornybar strøm med opprinnelsesgaranti. Dette skal dokumenteres, jmfør krav om rapportering og dokumentasjon i Oppdragsbeskrivelsen.

### 3.3.3 Generelle miljøkrav

Operatør skal være ISO 14001/2004 sertifisert eller ha tilsvarende miljøsertifisering ved oppstart av tjenesten. Oppdragsgiver presiserer at Operatør selv er ansvarlig for håndtering av eget avfall, jfr. pkt. 7.1.3. Før oppstart av drift i sambandet skal plan for håndtering av materiell/avfall godkjennes av Oppdragsgiver.

Operatør skal kunne dokumentere at alt drivstoff som benyttes oppfyller bærekraftskriteriene for fossilfritt drivstoff som følger av i omsetningspåbudet i Produktforskriften, jf kapittel 3. (Forskrift nr 922 av 1.6.2004 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter).

Fartøyene bør ha «Inventory of Hazardous Materials» (IHM /Green Passport) i henhold til EU krav. Dette skal i så fall vedlikeholdes gjennom hele kontraktsperioden.

Det skal ikke benyttes trematerialer som stammer fra tropisk tømmer i nybygg eller ved ombygginger.

### 3.4 Reservemateriell

Ved uforutsette hendelser som krever at et av hovedfartøyene må tas ut av drift forutsettes det at eventuelt ledig hovedfartøy umiddelbart settes inn slik at ruteplanen opprettholdes uten driftsavbrudd. Det samme forutsettes ved behov for ekstra kapasitet i sambandet.

Ved uforutsette hendelser i sommerrutesesongen og ellers når alle hovedfartøyene er i drift skal reservefartøy tas i bruk. Reservefartøy bør driftes helelektrisk, men kan driftes med fossilfritt drivstoff frem til 31.12.2024. Etter 1.1.2025 skal reservefartøy være et nullutslippsfartøy.

Fartøyene i sambandet kan ikke erstattes av reservefartøy i mer enn gjennomsnittlig 5 dager pr båt pr. kalenderår, med mindre reservefartøy oppfyller alle krav til hovedfartøy stilt i kontrakten. Der annet ikke er spesifisert, skal reservefartøy tilfredsstillende de krav som er stilt til hovedfartøyene.

Reservefartøyet skal ha en passasjerkapasitet på minst 150 passasjerer eller 75% av gjennomsnittskapasitet til hovedfartøyene, om dette er høyere.

Oppdragsgiver krever at når benyttet fartøysmateriell driftes på fossilfritt drivstoff der dette tillates innenfor kontrakten, skal fartøyene uavhengig av byggeår ikke ha NO<sub>x</sub>-utslipp som overstiger Tier III kravet i MARPOL vedlegg VI. Kravet til utslipp av NO<sub>x</sub> gjelder likevel ikke reservemateriell begrenset til 31.12.2024.

Planlagt vedlikehold av fartøysmateriell som medfører at fartøyet må tas ut av drift skal ikke gjennomføres i sommerruteperioden.

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

## VEDLEGG

**Vedlegg 3.1 - Fartøyspesifikasjon**

**Vedlegg 3.2 – Krav til design på Øybåtene**