

Innhold

3	Krav til fartøyet	1
3.1	Generelle krav til fartøy.....	1
3.1.1	Informasjon om båtmateriell.....	1
3.1.2	Midlertidig materiell.....	1
3.1.3	Offentlige krav og sertifikater	2
3.1.4	Sikkerhetsstyringssertifikat	2
3.1.5	Flaggstat	2
3.1.6	Forsikring	2
3.1.7	Transportkapasitet og passasjersertifikat.....	2
3.1.8	Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne.....	2
3.1.9	Manøvrering	3
3.1.10	Fartøy og kai	3
3.1.11	Fartsområde	3
3.1.12	Universell utforming	3
3.1.13	Temperatur i passasjersalong.....	4
3.1.14	Støy	4
3.1.15	Passasjerfasiliteter	4
3.1.16	Profilering og reklame	4
3.2	Miljøkrav	4
3.2.1	Sambandsspesifikke miljøkrav: Null- og lavutslippsteknologi.....	4
3.2.2	Avtalte miljøverdier.....	5
3.2.3	Rapportering	5
3.2.4	Endringer som følge av endringer i avtalt ruteproduksjon	5
3.2.5	Generelle miljøkrav	6
3.3	Reservemateriell.....	6

3 Krav til fartøyet

3.1 Generelle krav til fartøy

3.1.1 Informasjon om båtmateriell

Båtene skal være nullutslippsfartøy med et backup-system som muliggjør ordinær ruteproduksjon selv ved bortfall av lademuligheter/strøm. Ved bortfall av strøm/lademuligheter, skal båtene driftes på biodiesel som tilfredsstiller bærekraftskriteriene i Produktforskriften.

Dersom strømforsyning og elinfrastruktur som Oppdragsgiver er ansvarlig for ikke er på plass innen driftsoppstart, og lading derfor ikke er mulig, skal båtene driftes på biodiesel. Båtene skal bygges som nullutslippsbåter og må være klare for batterielektrisk drift senest når ladeinfrastruktur er på plass.

All planlagt ruteproduksjon, totalt 7800 timer pr år, skal driftes helelektrisk med lading fra strømmettet. Reservebåt kan driftes på biodiesel.

Operatøren av sambandet må avgjøre hvor mange båter som må være i drift for å opprettholde den planlagte ruteplanen. Hensyn må tas til nødvendig liggetid på Rådhusbrygge 4 for lading, samt Oslo Havn KFs krav til fartsbegrensninger for sambandet.

Om vinteren er det liten trafikk på sambandet. Det er Operatørens ansvar å vurdere nødvendig kapasitet for «vinterbåten». Båt som skal brukes i vintersesongen, må kunne håndtere det som forekommer av is på sambandet.

I tillegg til de hovedfartøy som er i drift, skal det være tilgang på et reservefartøy med en passasjerkapasitet på minimum 150.

Dagens båter har dispensasjon fra fartsbegrensningene som gjelder i Indre Oslofjord. Maksimal fart for dagens fartøy er 8 knop. Tilbydere kan søke Oslo Havn KF om dispensasjon fra gjeldende fartsbegrensninger. En dispensasjon avhenger av det bølgemønsteret som dannes fra aktuelle båter.

Det er opptil tilbydere å komme med forslag til båter, men generelt sett ønsker Oppdragsgiver sommerbåter som har soldekk og er av typen pendelbåt med påstiging/avstiging i begge ender av båten. Slike båter vil gjøre det lettere å manøvrere til/fra kai og være plassbesparende ved Rådhusbrygge 4. Dersom pendelbåt ikke tilbys, 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. Disse spesifikasjonene skal bekreftes ved avkryssing i tilbudsskjema, bilag 5.

GA-plan skal legges ved tilbudet for alle de tilbudte båtene.

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

Operatør skal snarest mulig og senest 12 måneder før oppstart fremlegge dokumentasjon som verifiserer samtlige fartøy som skal benyttes i sambandet og at disse samsvarer med tilbudet. Dokumentasjonen som fremlegges skal samsvare med opplysninger gitt i vedlegg 3.1, og vil være bindende for hele kontraktsperioden. Oppdragsgiver kan godkjenne at fartøy byttes i løpet av kontraktsperioden.

Forsinket innsetting av tilbudt materiell sanksjoneres i henhold til kapittel 1.

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

3.1.2 Midlertidig materiell

Oppdragsgiver godtar at kontrakten starter opp og driftes av midlertidig materiell i inntil tre måneder fra kontraktsoppstart. Midlertidig materiell må som et minimum tilfredsstille alle krav som er stilt til reservemateriell.

3.1.3 Offentlige krav og sertifikater

Samtlige fartøy 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 Sikkerhetsstyrings sertifikat

Fartøyet/fartøyene skal ha gyldig sikkerhetsstyrings sertifikat (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 fartøy med annet flagg enn norsk, skal det utstedes en erklæring om at Sjøfartsdirektoratets krav for det aktuelle fartsområdet tilfredsstilles. Erklæringen skal være gitt av en klasseinstitusjon anerkjent av Sjøfartsdirektoratet, og inngå som en del av skipets sertifikater. Erklæringen skal holdes gyldig gjennom hele 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

3.1.7.1 Generelt

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 båter som må være i drift for å opprettholde den til enhver tid gjeldenderuteplan.

Oppdragsgiver kan godta differensiert passasjersertifikat tilpasset trafikksvake perioder. Fartøyenes fulle transportkapasiteter skal benyttes i ruteproduksjonen, også om disse kapasiteter er høyere enn de minimumskrav gitt i pkt. 3.1.7.1.

3.1.8 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne

3.1.8.1 Hoveddimensjoner

Bryggene er beskrevet i kapittel 7 og i [vedlegg 7.1 Kaier og infrastruktur](#).

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

Tilbyder 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.

En eventuell ombygging av bryggene som kreves som følge av tilbudte fartøyer må bekostes av Operatør.

Operatør må sikre seg at fartøyet kan trafikkere sambandet ved maksimal dypgang for alle tidevannstilstander. Dybden ved bryggene er oppgitt i vedlegg 7.1 Kaier og infrastruktur.

Maksimal lengde/bredde på båtene er hhv 35m/8m iht krav fra Oslo Havn KF.

Eventuell bulb må være utformet slik at den ikke kommer i konflikt med frontbjelke og sikringsbjelke på kaiene. En bulb vil mest sannsynlig komme i konflikt med flytebryggen ved Rådhusbrygge 4.

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

Tilbyder må beskrive hvordan båtene skal fortøyes ved Rådhusbrygge 4.

Det er opptil tilbyder å avgjøre om det kreves vakuumbortøyningsystem. Tilbyder må dekke kostnadene for kjøp, installasjon og drift av bortøyningsystemet

3.1.8.2 Fallporter

Dersom tilbyder legger opp til bruk av hydraulisk klaff må dette beskrives. Dagens Operatør benytter ikke en slik løsning. Eventuelle ombygginger av bryggene bekostes av Tilbyder.

Standard godkjent låsehake skal være montert på en eventuell fallport.

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 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 bryggene skal Operatør sørge for at båter som har thruster, så langt det er praktisk mulig, bakker med aktre thruster og trekker seg ut med fremre thruster.

3.1.10 Fartøy og kai

Samtlige båter som skal trafikkere sambandet skal være tilpasset bryggene. Ingen deler av båten skal således komme i konflikt med bryggenes konstruksjoner.

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 Universell utforming

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

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

I tillegg gjelder krav til universell utforming i Vedlegg 3.3 – Krav til Universell utforming.

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

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

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

3.1.13 Temperatur i passasjersalong

Temperaturen i båtenes passasjersalong skal være i iht ISO-standard 7547:

Sommer: Innvendig temperatur maks 30°C ved en utetemperatur på 30°C.
Vinter: Innvendig temperatur min 22°C ved en utetemperatur på -20°C.

3.1.14 Støy

[Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging](#) (T-1442/2012) legges til grunn som krav til støy i forbindelse med drift av båtsambandet. Kriterier for industri, havner og terminaler skal gjelde både ved terminaler og under overfart.

3.1.15 Passasjerfasiliteter

Generelt

Fasiliteter for passasjerene skal som et minimum tilfredsstillende 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 båtene.

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 lading av mobiltelefon, nettbrett og lignende. Alle detaljer knyttet til USB-lader er beskrevet i vedlegg 3.4

3.1.16 Profilering og reklame

Profilering

Oppdragsgivers design/logo skal prege båtene utvendig og med plassering iht oppdragsgivers anvisning. Rederiets navn plasseres etter anvisning fra Ruter.

Reklame

Det er tillatt med visning av kommersiell reklame på elektroniske skjermer i publikumsarealene om bord på fartøyet/ene.

På elektroniske skjermer i publikumsarealene skal det i tillegg 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-, ruteinformasjon

3.2 Miljøkrav

3.2.1 Sambandsspesifikke miljøkrav: Null- og lavutslippsteknologi

Øybåtene skal være helelektriske. All strøm som brukes til å drifte båtene i den avtalte ruteproduksjonen og ved kailigge skal hentes fra strømmettet.

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

3.2.2 Avtalte miljøverdier

Operatør skal drifte sambandet i anbudspakken med maksimal:

Parameter	Grenseverdi
Energibruk [sett inn tilbudt antall] kWh pr. år	

Før kontraktsgenerering skal rubrikkene i tabellene over fylles ut i samsvar med Operatørs tilbud. Total energibruk for all planlagt ruteproduksjon, 7800 timer, kan ikke overstige 1 527 800 kWh pr år.

Oppgitte verdier i rubrikkene forutsetter at samtlige avganger i rutetabellen ved kontraktsgenerering gjennomføres. Oppgitte miljøverdier vil reduseres/økes i samsvar med pkt. 3.2.4.

Dersom energibruken er høyere enn det som er tilbudt, vil Oppdragsgiver ilegge sanksjoner.

Operatør skal ikke ilegges sanksjoner dersom båtene ikke kan lades som følge av bortfall av strøm fra strømleverandør.

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

3.2.3 Rapportering

3.2.3.1 Generelt

Oppdragsgiver krever at operatør rapporterer energibruk iht Oppdragsgivers rapporteringskrav for dette sambandet, jf Oppdragsbeskrivelsen.

3.2.3.2 Energibruk

Operatør skal rapportere total energibruk pr år (målt i kWh) pr linje og for samtlige fartøy som har trafikkert sambandene. Ved batterielektrisk drift med lading fra strømmettet, skal energien måles ved ladeinstallasjonen på land, og ikke om bord i fartøyet.

Ved beregning av energibehov som skal fylles inn i Miljøbudsjett, skal referansepunktet være strømmåler som brukes for avregning mot nettselskapet, slik at tap i samtlige komponenter mellom denne og båten inkluderes. Dette vil også legges til grunn ved eventuell sanksjonering.

3.2.3.3 Utslipp

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

Ved bruk av biodiesel skal denne tilfredsstillende bærekraftskriteriene i Produktforskriftene. Hvordan man skal rapportere i henhold til bærekraftskriteriene, fremkommer i [Veileder](#) til forskriften.

3.2.3.4 Omregningsfaktorer for miljøverdier

Ved eventuell omregning fra liter til tonn skal verdiene for massetetthet i tabellen gjengitt i Vedlegg 3.2 «Miljøskjema», arkfane «Miljøbudsjett», benyttes.

3.2.4 Endringer som følge av endringer i avtalt ruteproduksjon

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

Energibruk pr. avgang skal beregnes ved bruk av følgende formel:

$$\text{Avtalt energibruk (i kWh) på sambandet pr. år/antall avganger for det aktuelle sambandet pr. år}$$

Avtalte verdier for utslipp og forbruk pr. avgang blir deretter lagt til/ trukket fra gjeldende miljøverdinivå for rutepakken.

3.2.5 Generelle miljøkrav

Oppdragsgiver krever at når benyttet båtmateriell driftes på biodiesel/HVO og der dette tillates innenfor kontrakten, skal båtene uavhengig av byggeår ikke ha NO_x-utslipp som overstiger Tier II kravet i MARPOL vedlegg VI.

Kravet til utslipp av NO_x gjelder likevel ikke tilbudt reservemateriell, jf. pkt. 3.3.

Tilbyder skal kunne dokumentere at alt biodrivstoff som benyttes oppfyller bærekraftskriteriene for biodrivstoff 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).

Landstrøm skal benyttes ved landligge over 30 minutter, der landstrøm er tilgjengelig.

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.

3.3 Reservemateriell

Båtene i sambandet kan ikke erstattes av reservefartøy i mer enn gjennomsnittlig 10 dager pr båt pr. kalenderår, med mindre reservefartøy oppfyller alle krav til hovedfartøy stilt i kontrakten.

Reservebåt kan benyttes dersom en av hovedbåtene i sambandet skal ha planlagt verkstedsopphold, nødvendig vedlikehold (må avklares med Oppdragsgiver) eller rammes av ikke planlagt driftsavbrudd.

Ved behov for ekstra kapasitet på sambandet, kan reservebåten settes inn i trafikk.

Reservefartøy må være tilpasset bryggene. Det vises til Vedlegg 7.1 Kaier og infrastruktur.

Planlagt vedlikehold av båtmateriell i sambandet/ene skal ikke gjennomføres i perioden juni til og med august.

Ved planlagt verkstedopphold o.l. forutsettes det at reservefartøy settes inn slik at ruteplanen opprettholdes uten driftsavbrudd og er egnet til å betjene sambandet slik at rutetidene kan holdes.

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

Dokumentasjonen skal inneholde vedlegg 3.1 Spesifikasjon av fartøy, GA-plan for reservebåt.

I tillegg skal dokumentasjonen inneholde en plan som minimum beskriver:

- hvordan Operatøren skal oppfylle kravet om responstid til enhver tid
- hvor reservebåten skal ligge i opplag
- antall samband/kontrakter reservebåt benyttes i

Endringer i planen skal varsles Oppdragsgiver.

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet og responstid i sambandet:

Samband	For båter	Responstid	Passasjersertifikat
B1-B2		30 minutter**	Min 150

**** Responstid på 30 minutter gjelder for følgende perioder:**

- juni, juli og august i tidsrommet fra kl 09:00-20:00
- april, mai og september kun lørdager og søndager samt helligdager i tidsrommet fra kl 10:00-18:00

I øvrige måneder og tidsperioder er responstiden satt til 3 timer.

Passasjerkapasiteten på **reservebåten** må vurderes opp mot kapasitetskrav til «vinterbåten» dersom det er «vinterbåten» som skal benyttes som reservebåt.

Responstid regnes løpende fra det tidspunkt hendelsen fant sted.

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

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