

## Møtereferat

Dato: 20.04.2018

Tid: 09:00-13:30

Sted: Oslo

Deltagere fra følgende selskaper:

Bastø Fosen	Oslo Kommune, BYM	FourC	Oslo Havn
			Red Rock solutions
cDynamics	Oslo Fergene	Metrotek	(streaming)
Easy For/Måløy Verft	Red Rock Solutions	Gulenskyss (streaming)	Seabubbles (Streaming)
Fjord 1	Four C (streaming)	Seabubbles	
Boreal sjø	Bertel O Steen Teknikk	Skibs AS Bygdøfergene	
Norled	Flybåten	Metrotek	

## Referat dialogkonferanse nr. 2 og befaring av bryggene 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 via Youtube. Redigert versjon av konferansen finnes på denne linken: [https://youtu.be/QBrdfly\\_128](https://youtu.be/QBrdfly_128) og vil bli liggende der også etter at konferansen er avsluttet.

### Velkommen og innledning – v/Hellik Hoff, innkjøpssjef Ruter

Gjennomgang av [dagens program/tema](#).

Foreløpig [status for anbudet](#).

Det vil være mulig å komme med en skriftlig tilbakemelding på spørsmål som blir stilt på denne konferansen. Ruter vil legge ut en egen liste med spørsmål som det spesielt ønskes tilbakemelding på. Denne listen vil legges ut på denne siden;

<https://ruter.no/kollektivanbud/moter/dialogkonferanse-battjenester-i-indre-oslofjord/>

Tilbakemelding må skje på e-post [baatanbud@ruter.no](mailto:baatanbud@ruter.no) innen 26. april og være på maks seks A4-sider.

### Utkast til [Prosedyrebeskrivelse](#) og [Kontrakt](#) v/Stian Oddbjørnsen, advokat Ruter og [Godtgjørelse](#) med [skjema for godtgjørelse](#) v/ Stian Oddbjørnsen, advokat Ruter

#### *Prosedyrebeskrivelse*

- Spørsmål: Varigheten på kontrakten i dette anbudet er redusert fra 15 til 13 år. Hva er årsaken til at varigheten er redusert?



- Svar: Bakgrunnen for at varigheten er redusert til 13 år, er utløpet av kontrakten på Nesodden-sambandet. Ved å justere varigheten til 13 år vil disse to kontraktene ha sammenfallende utløpsdato, noe som vil gi muligheten til Ruter å samkjøre disse to kontraktene.
- Punkt 9.1 – evalueringsmodell. Ruter ønsker en tilbakemelding på forslaget til tildelingskriteriene. Er disse tildelingskriteriene relevante? Er det andre kriterier Ruter bør vurdere? Det er det som går utover minstekravene i konkurransegrunnlaget som kan bli evaluert, og brukt som et tildelingskriterium.

### Skjema for minstekrav og tildelingskriterier

- Ruter har gått igjennom enkelte vedlegg og identifisert minstekravene til ytelsen og det som kan være tildelingskriterier. Dette er listet opp i et skjema. Ruter ønsker tilbakemelding på disse punktene.
  - Er det noen punkter som er unødvendig?
  - Er det noen punkter som mangler?
  - Bør noen punkter endres slik at det åpnes for mer kreativitet?
- Innspill fra salen: I forhold til evaluering av tilbudene er både pris og minstekrav til kvalitet enkelt for oppdragsgiver å kontrollere/evaluere. Når det gjelder skjønnsmessig evaluerte kvalitetselementer må Ruter være bevisst på at denne evalueringen må være etterprøvbart og transparent.
- Svar fra Ruter: Ruter er bevisst sitt ansvar i forhold til at evalueringen skal være transparent og etterprøvbart.
- Innspill fra salen: Alder på materiell er ikke like viktig på fartøy som det er på busser.

### *Kontrakten*

- Punkt 1.7.2 – Endringer av oppdraget  
Ruter er opptatt av å henge med på den teknologiske utviklingen. Det forventes at det skjer en del på materiell, og da spesielt autonome fartøy. Dette er en lang kontrakt, og Ruter ønsker et handlingsrom for å implementere autonome fartøy i løpet av kontraktsperioden. Endringer som er fastsatt i kontrakten er tillatt, men regelverket sier at endringen skal være beskrevet så klart og presis som mulig, for at det skal være lov å gjøre en endring.
  - Ruter ønsker en tilbakemelding på hvordan man kontraktsrettslig kan regulere en opsjon som går på å innfase autonomt materiell i løpet av kontraktsperioden.
    - Hvordan kan man sette en prisfastsettingsmekanisme i kontrakten som regulerer både fartøy inn i kontrakten og fartøy ut av kontrakten?
    - Hvordan kan man lage en prisfastsettingsmekanisme i forhold til å implementere autonome fartøy i kontraktens løpetid?
    - Innebærer det å gjøre et fartøy selvkjørende kun å legge på en IT-applikasjon mv? Kan i så tilfelle Ruter gjennomføre en slik endring ved hjelp av en endringsordre? Kan dette utstyret prises i dag?
  - Ruter ønsker en tilbakemelding på hvordan markedet ser for seg utviklingen av autonome fartøy.
- Innspill fra salen – man må ikke bytte ut båten for å gjøre den selvkjørende.



- Innspill fra salen – Regelverket i forhold til autonome båter må være internasjonalt og tar derfor lang tid.
- Det vil ikke være nødvendig å bytte ut fartøyet for å få det selvkjørende

### **Kapittel 5 - GodtgjørelseGøran**

- Spørsmål: Punkt 5.5 – «Trek eller bonus for avvik i miljøutslipp» er tatt ut av konkurransegrunnlaget. Hva er årsaken til dette?
- Svar: Ruter må komme tilbake til dette. *Etterskrift*: Dette punktet er tatt ut fordi det ikke lenger er relevant da produksjonen skal være nullutslipp.

### **Utkast til [Oppdragsbeskrivelse](#) v/Gøran Eriksen, kontraktforvalter Ruter**

I tillegg til det som er merket gult i dokumentet vil også punkt «2.4 – Rapportering» endres. Dette kommer av innføring av ny IT-arkitektur (TaaS). Det vil i denne kontrakten være mer automatisk rapportering enn det som fremkommer i dette punktet nå.

- Spørsmål: Viser til punkt «2.1.1 – Oppdraget» hvor det står følgende: «Det tas forbehold om at kontrakten kan bli utvidet med flere linjer i indre Oslofjord og/eller Bunnefjorden i løpet av kontraktperioden.» Hvis dette krever økt effektbehov, skal økningen i kapasitetsbehov hensynstas (større batteri) i båtene fra oppstart?
- Svar: I utgangspunktet må operatør ta hensyn til dagens rutetilbud, og tilpasse båtene etter det effektbehovet dette tilbudet krever. Mer utfyllende svar må Ruter komme tilbake til i konkurransegrunnlaget.
- Innspill fra salen: En løsning på dette kan være å tillate mer seiling på biodiesel, eller en ladestasjon i Bunnefjorden.

### **Utkast til [IT-vedlegg](#) v/ Torbjørn Barslett, løsningsarkitekt TaaS Ruter**

Ruter har lagt til en gebyrtabell i IT-vedlegget. Operatørene bes om å ta en vurdering på om nivåene på gebyrene er akseptable. Nivåene er trinnvise. Det vil si at i begynnelsen av kontrakten er satsene satt noe lavt.

- Spørsmål: AIS er krav fra Oslo Havn for å operere i havnebassenget og må derfor være på alle fartøy.
- Svar: AIS er en sak mellom operatør og myndighetene. Operatør er pliktig til å forholde seg til myndighetskrav.

### **Utkast til [Rutebeskrivelse](#) v/Erik Løvoll, strategisk innkjøper Ruter**

Ingen spørsmål til innlegget.

### **Utkast til [Krav til fartøy](#) og [Miljøbudsjettskjema](#) v/Terje Fauske, innleid konsulent hos Ruter**

- Spørsmål: Vedrørende punkt «3.1.1 – Informasjon om båtmateriell» der står det blant annet følgende: «Båt som skal brukes i vintersesongen, må kunne håndtere det som forekommer av is.» Det kan forekomme isdannelse i løpet av kontraktperioden som ikke er mulig å forsere. Kan da operatør påberope seg force majeure?
- Svar: Hvis isen på fjorden blir uforholdsmessig tykk (rundt 30 cm) vil Ruter ha forståelse for dette. Men mer utfyllende krav vil Ruter komme tilbake til i konkurransegrunnlaget.



- Spørsmål – Vedrørende punkt «3.1.8.1 – Hoveddimensjoner» her står det at «Maksimal lengde/bredde på båtene er hhv 35m/8m iht krav fra Oslo Havn KF.» Hvorfor har man denne begrensningen? Dette vil være dikterende i forhold til hvordan båtene blir designet. Så lenge operatøren har en løsning som ikke er til hinder for sikkerheten eller annen trafikk ved kaia, bør operatøren selv få anledning til å bestemme dette. Ruter bør ta en ny vurdering på denne begrensningen
- Svar: Lengde og bredde begrensningen er kommet frem i dialog med Oslo Havn. Ruter vil komme tilbake til dette i konkurransegrunnlaget.
- Spørsmål: Viser til punkt «3.1.15 – Passasjerfasiliteter» her står det at «Fasiliteter for passasjerene skal som et minimum tilfredsstillende Forskrift nr. 4 av 2.10.1972 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter, m.v.» Er det fordi man beregner at linjen går i en rundtur at dette kravet om sitteplasser kommer til anvendelse?
- Svar: Dette gjelder linje B1, hvor passasjerene er om bord over en halvtime. Men operatøren har mulighet til å komme med sitt eget ruteopplegg som kan gjøre at kravet ikke kommer til anvendelse. Ruter har hatt en dialog med Sjøfartsdirektoratet vedrørende forskrift om beregning av passasjerantall. Inntrykket Ruter sitter igjen med etter denne dialogen er at det er vanskelig å få en dispensasjon fra denne forskriften. Sjøfartsdirektoratet forholder seg til operatøren (ikke Ruter) i forhold til eventuelle dispensasjoner.
- Innspill fra salen: Ruter bør avklare hvilke krav som gjelder, og om det vil være mulig å få en dispensasjon.
- Svar: Operatøren må selv sørge for at de gjeldende forskrifter blir overholdt, og søke om eventuelle dispensasjoner.
  
- Innspill fra salen: Viser til punkt «3.2.2 – Miljøverdier» energibruken kan ikke overstige 1 527 800 kWh pr år. Dette virker som et strengt krav med tanke på kravet til antall passasjerer og hastighet på fartøyet.
- Svar: Ruter ønsker innspill på om dette kravet ikke er mulig å oppnå, og eventuelt et annet maksimumskrav for energibruk på båtene. Alternativt om maksimumskravet kan fjernes.
- Innspill fra salen: Energibruken vil være større på vinteren med kulde og mulig isdannelse på fjorden som skal forseres. Vil Ruter ta hensyn til dette.
- Svar: Ruter vil komme tilbake til dette i konkurransegrunnlaget. Mulig det kan tas inn som et unntak fra basisproduksjon.
  
- Spørsmål: I forhold til soldekk. Er dette ment som uteplass?
- Svar: Ja, dette er uteplass. Dette er ikke et krav, men et ønske.
  
- Spørsmål: Kan all annen produksjon enn produksjonen som gjøres for Ruter, kjøres med biodrivstoff?
- Svar: Ja, det var tenkt slik at Ruter regulerer kun den produksjonen som kjøres for Ruter.
  
- Spørsmål: Ruter har krav til nullutslipp på produksjonen. Er hydrogen ansett som nullutslipp som drivstoff for fremdrift?
- Svar: Ruter anser hydrogen som nullutslipp så lenge det er produsert på fornybar strøm.

#### Utkast til [Incitamentsbeskrivelse](#) v/Gøran Eriksen, kontraktforvalter Ruter

- Ruter ønsker tilbakemelding på om passasjerbonus bør være en del av incitamentsavtalen.



- Spørsmål: Ruter har nå benyttet 2017 som utgangspunkt for utmåling av passasjerbonus. Har Ruter vurdert et gjennomsnitt de siste tre år. Dette for å ta hensyn til at 2017 kan ha vært et unormalt godt år.
- Svar: Ruter vil ta dette med i vurderingen.
- Innspill fra salen: Dette er en bruttokontrakt. Operatør kan ikke påvirke passasjervekst i særlig grad. Ruter har ansvaret på markedsføringen.
- Innspill fra salen: Hvordan operatøren utfører oppdraget er med på å påvirke om folk vil komme tilbake eller ikke.
- Innspill fra salen: Andre bonuselementer enn bonus for passasjerer ivaretar hvordan kundene opplever reisen. Eksempelvis «Alt i alt fornøyd med reisen», «Mannskapets serviceinnstilling».

**Utkast til Anleggsbeskrivelse/kaier og infrastruktur – [Kapittel 7](#) og [Kapittel 7.1](#) og orientering om arbeid med [el-infrastruktur](#) for Ruters båtsamband v/ Atle Holth, prosjektleder energi-infrastruktur Ruter**

Ruter ønsker innspill til følgende:

Oppdragsgiver er i forhandlinger om opsjon på en leieavtale med om kai plass for båter i sambandet. Vinnende tilbyder vil tilbys å tre inn i leieavtalen.

Kai plass inkluderer tilgang til:

- Fra hvilket tidspunkt og hvor lenge?
- Hvor mange meter kai plass?
- Hvor mange båter, hvor mange pullerter pr båt?
- Hva med vann?
- Hva med søppel håndtering?
- Hva med landstrøm?
- Hva med kontor?
- Hva med parkeringsplasser, behov for ansatte?
- Behov for lager til rekvisita etc.?
- Hva med tanking av drivstoff?
- Innspill fra salen: EBY eier Vippetangen kai. Denne kaien er av en slik forfatning at den må rehabiliteres om ikke veldig lenge.
- Spørsmål: I forhold til dybden ved kaiene hvor båtene skal legge til. Det er svært grunt ved enkelte av disse kaiene. Har Ruter tenkt å gjøre tiltak i forhold til dette?
- Svar: Nei, det er ikke lagt opp til dette.
- Spørsmål: I forhold til tilgjengelig effekt på ladeinfrastrukturen må det gis informasjon for spenningskvalitet. Er 1,8 megawatt maksimal spenning som tilbys?
- Svar: 1,8 megawatt effekt vil være tilgjengelig ved oppstart av oppdraget. Dette gjelder både hurtigladning og annen type ladning.



Det refereres her til 1,8 MW (megawatt) som er effekt. I dette tilfellet installert effekt og ikke spenning. Spenningsnivået er det Operatøren som bestemmer. Oppdragsgiver trenger innspill på spenningsnivået fra operatøren.

- Spørsmål: De høydene som er oppgitt i dokumentasjonen. Hvor er disse hentet fra?
- Svar: Ruter vil komme tilbake til dette med informasjon i konkurransegrunnlaget.

### **Innspill fra Oslo-Fergene**

Presentasjonen er [publisert](#).

Følgende kommentarer og innspill til presentasjonen:

- At båtene skal ha elektrisk fremdrift er et politisk vedtak. Ruter ønsker tilbakemelding fra de andre operatørene om dette er mulig å gjennomføre.
- Oppstart bør være 1. november 2021 for å sikre god avvikling av sommersesongen.
- Svar: Oppstart november 2021 vil ikke være mulig, da Ruter kun har kontrakt med dagens operatør til 28. februar 2021.
- Når det er mange reisende («Holmenkollsøndag») åpner Ruter for at det kan kjøres med biodiesel.
  - Det er mange basistimer som inkluderes på en slik «Holmenkollsøndag». som skal reise.

### **Innspill fra Grenland Energy**

Presentasjonen er [publisert](#).

#### **Avsluttende innspill**

- Innspill fra salen: Det virker noe knapt med 6 minutter til lading når rutetiden er 54 minutter og det skal være times avgang. Det er likevel vanskelig å være kategorisk.
- Innspill fra salen: Utlysning av anbudet bør utsettes og gjøres mer grundig. Ved å levere tilbud i november 2018, vil det være mulig med oppstart i mars 2021.
- Spørsmål: Dette vil være et anbud med forhandling. Hva slags type tilbakemeldinger vil man få under disse forhandlingene?
- Svar: Ruter gir tilbakemelding på sterke og svake sider på hele tilbudet. Videre gis det tilbakemelding på løsninger som tilbyder har beskrevet i tilbudet sitt (eksempelvis ladeløsninger for båtmateriellet). På de ulike tildelingskriteriene gir Ruter sjikt-vise tilbakemeldinger; øvre, nedre eller midtre sjikt. Denne tilbakemeldingen vil tilbyder også få på hele tilbudet totalt sett. Ruter antar at det vil være tre forhandlingsrunder, og utfasing av tilbud vil trolig skje etter første forhandlingsrunde.  
Ruter oppfordrer tilbyderne til å ha med fagpersoner i forhandlingene. Vanligvis åpnes det for å ha med fem personer i forhandlingsutvalget.
- Innspill fra salen: Tidsrammer og krav som er satt er oppnåelige.



Tilbakemelding til Ruter sendes på e-post til [bussanbud@ruter.no](mailto:bussanbud@ruter.no) innen 26. april 2018 kl 12.00.  
Listen over spørsmål Ruter spesielt ønsker tilbakemelding på finnes på denne siden:  
<https://ruter.no/kollektivanbud/moter/dialogkonferanse-battjenester-i-indre-oslofjord/>

Oslo, 20.04-2018

Erik Løvoll  
Referent

## Referat befaring av alle bryggene som omtales i konkurransegrunnlaget

- Spørsmål: Hva er høydene på bryggene
- Ruter vil komme tilbake til dette med informasjon i konkurransegrunnlaget.
  
- Spørsmål: Hvor er målepunktet?
- Svar: Målepunktet er tenkt i grensesnittet mellom oppdragsgiver og operatør.
  
- Spørsmål: I og med at målerpunktet dermed blir liggende et godt stykke unna, vil dette kunne medføre en del ekstrakostnader i spenningstap.
- Svar: Fysisk plassering av nettstasjonen er foreløpig ikke bestemt. Det etterstrebes en løsning der nettstasjonen står nærmest mulig Rådhusbrygge 4.
  
- Spørsmål: Vedrørende søppelhåndtering og snørydding på bryggene. Hva gjøres av operatøren og hva av bryggeeier. Hvordan fungerer dette i praksis? Dette må omtales i konkur]
  
- Spørsmål: I forhold til fartsbegrensingsregler. Hvor slutter 5 knops sonen.
- Svar: Den stopper 150 meter fra land. Gjelder uansett mellom Rådhusbrygge 4 og Hovedøya
  
- Innspill: Lindøya Vest – båtene slår ned i bunnen (kun 1,3 m klaring) bunnen består av leirgrunn, det ble gjort en mudring ca 10-12 år siden. Ukjent status i dag.

Oslo, 20.04-2018

Benny Rytter-Johansen  
Referent