SOGN OG FJORDANE FYLKESKOMMUNE

# KONKURRANSEGRUNNLAG

## Lokalbåtruter Lærdal, Vik og Høyanger

I perioden 01.05.2012 – 30.04.2020 (2022)

**Innbydar:**

Sogn og Fjordane fylkeskommune

Askedalen 2

6863 Leikanger

**Vald innkjøpsprosedyre:**

Open anbodskonkurranse etter forskrifta del I og del II

(for anskaffing av uprioriterte tenester)

**Tilbodsfrist:**

05.11.2010 kl. 1200

# INNHALD


**1. TILBODSINNBYDING ..... 4**

**2. KONKURRANSEN ..... 5**

2.1 LOVGRUNNLAG FOR KONKURRANSEN ..... 5
2.2 TILBODET ..... 5
2.3 KOMMUNIKASJON ..... 5
2.4 FRAMDRIFTSPLAN ..... 6
2.5 SÆRLEGE TILHØVE ..... 6

**3. VAL AV TILBOD ..... 8**

3.1 MINSTEPRODUKSJON OG EVENTUELL TILLEGGSPRODUKSJON ..... 8
3.2 TILDELINGSKRITERIUM ..... 8
3.3 UNDERRETNING OG KARENSPERIODE ..... 8
3.4 RUTELØYVE ..... 8

**4. INFORMASJON OM RUTENE ..... 9**

4.1 OVERSIKT OVER LOKALBÅTRUTENE ..... 9

**5. KRAV TIL TILBYDAR ..... 16**

5.1 KRAV ETTER YRKESTRANSPORTFORSKRIFTA ..... 16
5.2 ORGANISATORISKE TILHØVE ..... 16
5.3 ØKONOMISKE TILHØVE ..... 16
5.4 FAGLEGE KVALIFIKASJONAR ..... 17

**6. KRAV TIL FARTØY ..... 18**

6.1 GENERELLE KRAV TIL FARTØY OG RESERVEFARTØY ..... 18
6.2 TRYGGLEIK ..... 18
6.3 TEKNISKE SPESIFIKASJONAR FOR FARTØYA ..... 18
6.4 BÅTAR VED OPPSTART ..... 19
6.5 MILJØAVGIFT OG MILJØKRAV ..... 20
6.6 KRAV TIL UTFORMING OG UTRUSTING ..... 20
6.7 FARTØYSKJEMA ..... 21
6.8 KOMMUNIKASJON ..... 21
6.9 VEDLIKEHALD OG REINHALD ..... 21

**7. KRAV TIL UTFØRING ..... 22**

7.1 GENERELLE KRAV ..... 22
7.2 KRAV TIL REGULARITET ..... 22
7.3 BILLETTERING ..... 22
7.4 ANSVAR FOR PASSASJERANE DERSOM TURAR IKKJE VERT GJENNOMFØRT ELLER FULLFØRT ..... 22
7.5 KRAV TIL ARBEIDSVILKÅR ..... 22
7.6 KRAV TIL MANNSKAPET ..... 23

**8. ARBEIDSDELING OPERATØR/OPPDRAGSGJEVAR I PRODUKSJONSPERIODEN ..... 24**

8.1 TRAFIKK/DRIFT ..... 24
8.2 RUTEPLANLEGGING ..... 24
8.3 RESULTATOPPFØLGING OG KONTROLL ..... 24
8.4 KOSTNADSANSVAR ..... 24
8.5 INNTEKTSANSVAR ..... 24
8.6 TAKST- OG BILLETTSYSTEM ..... 25
8.7 BILLETTERINGSMASKINER OG BILLETTSYSTEM ..... 25
8.8 BILLETTSAL ..... 25
8.9 RUTEKUNNGJERING, MARKNADSFØRING ..... 25
8.10 TELEFONISK RUTEOPPLYSNING ..... 25
8.11 TERMINALAR, HAMNER, ANLØPSSTADER ..... 26
8.12 HITTEGODSSERVICE ..... 26

**9. KONTROLL OG OPPLYSNINGSPLIKT ..... 27**

9.1 GENERELLE FØRESEGNER ..... 27
9.2 KRAV TIL RAPPORTERING ..... 27
9.3 MØTE ..... 27

**10. OPPGJER OG REGULERING ..... 29**

10.1 UTBETALING AV GODTGJERSLA ..... 29
10.2 REGULERING AV KOSTNADENE ..... 29
10.3 ENDRING I LOVER, FORSKRIFTER OG OFFENTLEGE VEDTAK ..... 30

**11. ENDRING ..... 31**

11.1 RETT TIL ENDRING ..... 31
11.2 UTFORMINGA AV ENDRINGSORDRE ..... 31
11.3 OPERATØREN SI UTFØRINGSPLIKT ..... 31
11.4 VARSEL OM KONSEKVENS FOR GODTGJERSLA ..... 31
11.5 OPERATØREN SI PLIKT TIL Å VARSLE ..... 31
11.6 REGULERING VED ENDRINGAR ..... 32

**12. KONTRAKTVILKÅR ..... 33**

12.1 GENERELLE VILKÅR ..... 33
12.2 MISLEGHALD ..... 33
12.3 OPPHØR AV AVTALEPLIKTENE ..... 35
12.4 FORCE MAJEURE ..... 35
12.5 SKADESLAUS ..... 36
12.6 TVISTAR ..... 36

**13. TILBODSBREV OG VEDLEGG ..... 37**

Følgjande vedlegg er lagt ved konkurransegrunnlaget:

I: Tilbodsskjema

II: Fartøyskjema

III: Detaljskjema pr rute

IV: Elektronisk billettering

V: Kaier og ekspeditørar

VI: Oversikt over tilsette

VII: Takstar og rabattar 2010

VIII: Erklæring om tariff

IX: Referansar

X: HMS-eigenerklæring

# 1. Tilbodsinnbyding

Sogn og Fjordane fylkeskommune ber med dette om tilbod på følgjande båtruter:

| Rute | |
|---|---|
| 1. | 14-156 Kaupanger – Frønningen (ferje) |
| 2. | 14-185 Vik – Ortnevik |
| 3. | 14-242 Ortnevik – Måren – Nordeide |
| 4. | 14-141 Flåm – Balestrand |

Tilbodet skal gjelde alle rutene samla.

Rutetransporten skal utførast i perioden 01.05.2012 – 30.04.2020 med opsjon på forlenging inntil 2 år. Bruk av opsjonen skal varslast skriftleg innan 12 månader før gjeldande kontraktperiode går ut.

Oppdragsgjevar er Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 Leikanger (heretter kalla "Oppdragsgjevar"). Utlysinga gjeld òg eventuell tilleggsproduksjon som kommunane bestiller, sjå nærmare om dette i punkt 3.1.

Det er Sogn og Fjordane fylkeskommune som administrerer rutetilbodet, og er ansvarleg for utbetaling av godtgjersla.

Føretak som deltek i konkurransen vert heretter kalla "Tilbydar". Tilbydar som det vert skrive kontrakt med vert heretter kalla "Operatør".

Tildelinga skjer til det tilbodet som har lågast pris, sjå nærmare om dette i kapittel 3.

Det vil verte inngått ein bruttokontrakt, det vil seie at Oppdragsgjevar har ansvaret for inntektene i kontraktperioden, medan Operatør har ansvaret for kostnadene.

Sogn og Fjordane fylkeskommune tek atterhald om at tilboda er innanfor dei økonomiske rammene som er sett av til hurtigbåtdrift.

Konkurransen er kunngjort i DOFFIN-databasen 17.09.2010.

# 2. Konkurransen

## 2.1 Lovgrunnlag for konkurransen

Kjøpet vert gjennomført som open anbodskonkurranse etter lov om offentlege anskaffingar (lov 16.juli 1999 nr 69, heretter kalla "LOA") og forskrift om offentlege anskaffingar del I og del II (forskrift fastsett 7.april 2006 nr. 402, heretter kalla "FOA").

I tillegg gjeld lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (lov 21.juni 2002 nr 45, heretter kalla "yrkestransportlova") og forskrift om yrkestransport innanlands med motorvogn eller fartøy (forskrift fastsett 26. mars 2003 nr 401, heretter kalla "yrkestransportforskrifta").

Vi gjer og merksam på at generelle lover, som forvaltningslova og offentleglova, gjeld for konkurransen.

## 2.2 Tilbodet

Tilbodet skal vere på norsk, og skal vere skriftleg og underteikna. Tilbodet skal sendast eller leverast i lukka og merka sending. Tilbod skal vere merka med **"Tilbod lokalbåt Lærdal, Vik og Høyanger 2012 – 2020 (22)",** i eitt sett skriftleg tilbod på papir og eitt sett elektronisk tilbod på minnepenn/CD.

Det skal i tillegg leverast inn ei elektronisk utgåve av tilbodet der forretningsløyndomar er sladda. Sogn og Fjordane fylkeskommune vil uavhengig av dette vurdere om opplysningane er av ein slik art at fylkeskommunen har plikt til å unnta dei offentlegheit.

Dokument som skal følgje tilbodet går fram av kapittel 13 i konkurransegrunnlaget.

Tilbod skal sendast/leverast til Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 Leikanger.

Tilbod skal vere hjå Oppdragsgjevar **innan 5. november 2010 kl. 12.00.** Det er Tilbydar sitt ansvar at tilbodet kjem fram i tide og er merka og lukka som oppgjeve.

Tilboda vert opna same dag. Det vil ikkje finne stad offentleg opning der Tilbydar kan møte opp. Dei innkomne tilboda vert opna av to representantar frå Oppdragsgjevar. Tilboda vert protokollført.

Tilbydar skal stå ved tilbodet inntil 31.12.2010 kl 12.00.

## 2.3 Kommunikasjon

All kommunikasjon som gjeld konkurransen skal vere skriftleg, på norsk og retta mot kontaktpersonen til Oppdragsgjevar. Eventuelle spørsmål skal sendast til kontaktpersonen pr e-post, og skal merkast **"Tilleggsopplysningar lokalbåt Lærdal, Vik og Høyanger 2012-2020"**.

For å sikre likebehandling, vert alle spørsmål og svar lagt ut som tilleggsdokument til kunngjeringa på DOFFIN. Tilleggsopplysningar kan gjevast seinast 7 dagar før utløpet av tilbodsfristen.

Dersom det vert oppdaga feil i konkurransegrunnlaget, ber vi om at dette vert formidla skriftleg til Oppdragsgjevar sin kontaktperson pr e-post, og skal merkast **"Feil i konkurransegrunnlaget – lokalbåt Lærdal, Vik og Høyanger 2012-2020"**.

**Kontaktperson:**

| Namn/tittel | Telefon/telefaks | E-post |
|---|---|---|
| Siri R. Heggenes/innkjøpssjef | 57 65 61 00 / 57 65 61 01 | siri.heggenes@sfj.no |

## 2.4 Framdriftsplan

Framdriftsplanen er rettleiande og ikkje bindande for Oppdragsgjevar

| | |
|---|---|
| Kunngjering i DOFFIN/TED | 17.09.2010 |
| Siste frist for spørsmål | 27.10.2010 kl 12.00 |
| Frist for innlevering av tilbod | 05.11.2010 kl 12.00 |
| Innstilling av vald tilbydar | November 2010 |
| Inngåing av avtale | Desember 2010 |
| Vedståingsfrist for tilbod | 31.12.2010 kl 12.00 |
| Oppstart drift anbodsruter | 01.05.2012 |

## 2.5 Særlege tilhøve

### 2.5.1 Tilbakekalling og endring

*For Oppdragsgjevar:*

Inntil 7 dagar før utløp av tilbodsfrist har Oppdragsgjevar rett til å gjennomføre rettingar, suppleringar og endringar av konkurransegrunnlaget som ikkje er av vesentleg karakter.

Slike endringar skal utan opphald leggjast ut som tilleggsopplysningar til kunngjeringa på DOFFIN.

*For Tilbydar:*

Innleverte tilbod kan tilbakekallast eller endrast fram til utløp av tilbodsfrist. Tilbakekalling av tilbod skal vere skriftleg. Endringar av tilbodet er å rekna som eit nytt tilbod.

### 2.5.2 Tilleggsfrist for ettersending av dokument

Dersom Tilbydar ikkje har levert HMS-eigenerklæring, skatteattest eller anna offentleg tilgjengeleg dokumentasjon på at krav til Tilbydar er oppfylt, kan Oppdragsgjevar fastsetje ein kort tilleggsfrist for ettersending av slike dokument.

### 2.5.3 Avvik frå konkurransegrunnlaget

Dersom tilbodet er meint å avvike frå konkurransegrunnlaget, eller det er teke atterhald, skal dette gå klart fram av tilbodet og eventuelt takast inn i eige vedlegg. Avvik og atterhald skal ikkje vere vesentlege, og dei skal vere presise og eintydige, slik at Oppdragsgjevar kan vurdere dei utan kontakt med Tilbydar. Tilbydar skal prise atterhald, og prisfastsetjinga skal grunngjevast. Oppdragsgjevar kan overprøve Tilbydar si prisfastsetjing.

### 2.5.4 Alternative tilbod

Alternative tilbod vert ikkje akseptert. Det er heller ikkje høve til å gje tilbod på deler av oppdraget.

### 2.5.5 Avvisning

Eventuell avvisning skjer i samsvar med reglane i LOA og FOA.

Avvisningsvedtak og grunngjeving vert innført i anbodsprotokollen. Tilbydar som får tilbodet sitt avvist, vil få underretning om årsaka til avvisninga.

### 2.5.6 Forhandlingar og avklaringar

Det er ikkje høve til å forhandle, og følgjeleg er det ikkje høve til å endre eller forsøke å endre tilboda etter utløpet av tilbodsfristen.

Det er høve til å gjere dei avklaringar som følgjer av FOA.

Dersom Oppdragsgjevar vert merksam på openberre feil i tilbodet, skal desse rettast dersom det ikkje er tvil om korleis feilen skal rettast. Andre openberre feil vert vurdert etter punkt 2.5.5.

### 2.5.7 Avlysing

Oppdragsgjevar kan avlyse konkurransen eller forkasta alle tilbod dersom det ligg føre sakleg grunn. Oppdragsgjevar skal i så fall gje skriftleg melding med ei kort grunngjeving av årsaka til avlysinga/totalforkastinga.

### 2.5.8 Underleverandør

Tilbydar kan knyte til seg ein eller fleire underleverandørar som utfører deler av oppdraget. Tilbydar skal informere om kven som er underleverandør(ar) i tilbodet. Leveransen skal for Oppdragsgjevar framstå som heilskapleg.

Operatør er ansvarleg for oppfylling av kontrakten.

# 3. Val av tilbod

## 3.1 Minsteproduksjon og eventuell tilleggsproduksjon

Innhaldet i den endelege produksjonen som Oppdragsgjevar skal kjøpe er enno ikkje avklart.

Oppdragsgjevar tilbyr eit såkalla fylkeskommunalt minstetilbod i samsvar med fylkestingsak 11/2010. Dei einskilde kommunane kan for nokre ruter tinge ein kommunal tilleggsproduksjon utover det fylkeskommunale tilbodet.

På grunn av dette er det i kapittel 4 to tabellar for dei rutene kommunane kan tinge tilleggsproduksjon på. For dei rutene det ikkje er aktuelt med kommunal tilleggsproduksjon er det berre ein tabell.

Tabell 1: Tabell 1 syner både den fylkeskommunale minsteproduksjonen og den kommunale tilleggsproduksjonen.

For dei rutene som ikkje har to tabellar er det ikkje aktuelt med kommunal tilleggsproduksjon. I desse tilfella viser Tabell 1 det fylkeskommunale minstetilbodet.

Tabell 2: Når det er to tabellar på ei rute syner Tabell 2 det fylkeskommunale minstetilbodet.

Tilbydar skal gje pris på begge tabellane, sjå vedlegg III.

Prisen som skal leverast er godtgjersle for heile 2012. Kapittel 10 i konkurransegrunnlaget omhandlar oppgjer og regulering i heile avtaleperioden.

Oppdragsgjevar vil seinast 1. november 2011 informere Operatør om det er tabell 1 eller tabell 2 som skal nyttast i dei ulike rutene.

## 3.2 Tildelingskriterium

Oppdragsgjevar vel det tilbodet som gjev lågast pris, dvs som krev lågast godtgjersle frå Oppdragsgjevar, på det samla rutetilbodet for **tabell 1**.

Val av Operatør som det skal teiknast kontrakt med, vil finne stad seinast innan utgangen av desember 2010.

## 3.3 Underretning og karensperiode

Underretning vil verte sendt alle som har levert tilbod. Det vert minimum ei 10 dagars karensperiode frå melding er sendt til kontrakt vert inngått.

## 3.4 Ruteløyve

Innsending av tilbod vert sett på som ein søknad om ruteløyve. Ruteløyve for persontransport med fartøy i rute på aktuelle strekningar/område vil verte tildelt for 10 år ved inngåing av kontrakt. Ruteløyvet vil verte inndrege ved seinare anbodstildeling.

# 4. Informasjon om rutene

### 4.1 Oversikt over lokalbåtrutene

| Rute | |
|---|---|
| 1. | 14-156 Kaupanger – Frønningen (ferje) |
| 2. | 14-185 Vik – Ortnevik |
| 3. | 14-242 Ortnevik – Måren – Nordeide |
| 4. | 14-141 Flåm – Balestrand |

Samla produksjon for alle rutene: Fartøykilometer, inntekter, passasjertal og gods- og pakkefrakt for 2008 og 2009 er vist i følgjande tabell (inntekter i 1000 NOK). Tala er henta frå noverande operatør.

| Rute | Fartøykm i rute | Timar pr år | Tal på passasjerar | | Tal bilar | | Trafikkinntekter gods og post | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| 14-156 Kaupanger – Frønningen (ferje) | 4 885 | 314 | 977 | 982 | 443 | 448 | 60 | 50 |
| 14-185 Vik – Ortnevik | 59 760 | 2 728 | 25078 | 25487 | 7 401 | 7 712 | 350 | 600 |
| 14-242 Ortnevik – Måren – Nordeide | | | | | | | | |
| 14-141 Flåm – Balestrand | 5490 | 150 | 1879 | 1721 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tilbydar er sjølv ansvarleg for å finne og/eller kontrollere seglingsdistanse og berekne rutefart ut frå eigne vurderingar.

Oppdragsgjevar gjer merksam på at det er gjort mindre endringar i rabattsystemet som gjeld frå 1. mai 2010.

Operatør skal utføre transport av gods og pakkar. Operatør må sjølv gjere avtalar om frakt av gods og post. Omfanget av godstransport må tilpassast gjeldande rutetabellar.

### 4.1.1 14-156 Kaupanger – Frønningen (ferje)

Til denne bygderuta må det brukast ferje som kan ta lastebilar med f.eks. tømmer.

Det er viktig å merke seg at det til tider er is i fjorden som fartøyet må kunne forsere.

Følgjande ruteplan skal følgjast

**Tabell 1 Frønningen – Kaupanger**

| dag | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kaupanger | 800 | | 800 | | | | |
| Frønningen | 840 | | 840 | | 840 | | |
| Kaupanger | 915 | | 915 | | 915 | 920 | |
| Frønningen | 950 | | 950 | | 950 | 1000 | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Frønningen | 1130 | 1840 | 1130 | 1840 | 1840 | | 1840 |
| Kaupanger | 1200 | 1920 | 1200 | 1920 | 1920 | | 1920 |
| Frønningen | 1225 | | 1225 | | 2000 | | 2000 |
| Kaupanger | | | | | 2040 | | 2040 |

**Tabell 2 Frønningen – Kaupanger**

| dag | 1 | | 3 | | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Kaupanger | 800 | | 800 | | |
| Frønningen | 840 | | 840 | | 840 |
| Kaupanger | 915 | | 915 | | 915 |
| Frønningen | 950 | | 950 | | 950 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Frønningen | 1130 | | 1130 | | 1840 |
| Kaupanger | 1200 | | 1200 | | 1920 |
| Frønningen | 1225 | | 1225 | | 2000 |
| Kaupanger | | | | | 2040 |

Rutene vert i dag utført av fartøy som har følgjande kapasitet:

| Tal på fartøy | Type | Personbilar |
|---|---|---|
| 1 | Ferje | 21 |

### 4.1.2 14-185 Vik – Ortnevik

Dette er ei bygderute for veglause bygder på sørsida av Sognefjorden.

Ruta vert utført med kombikatamaran som tek 7 bilar og bilar/bussar opp til 12 meter.

For dei som bur mellom Ortnevik og Vik gjeld tingingsordningar.

Rute 14-185 og 14-282 kan utførast av eitt fartøy.

Følgjande ruteplan skal følgjast

**Tabell 1 14-185 Vik – Ortnevik**

| | **135** | **7** | **57** | |
|---|---|---|---|---|
| Vik | 1400 | . . . | 1830 | |
| Otterskred kai | x | . . . | \| | |
| Geithus kai | x | x | x | |
| Finden kai | x | x | x | |
| Findabotnen | x | \| | \| | |
| Vollevik kai | x | x | x | |
| Sylvarnes kai | x | x | x | |
| Stavedal kai | x | x | x | |
| Vetlesand kai | x | x | x | |
| Ortnevik | 1540 | 1615 | 1920 | |
| | | | | |
| | **135** | **7** | **57** | **57** |
| Ortnevik | 855 | 1515 | 1735 | 2015 |
| Vetlesand kai | x | x | x | x |
| Stavedal kai | x | x | x | x |
| Sylvarnes kai | x | x | x | x |
| Vollevik kai | x | x | x | x |
| Finden kai | x | x | x | x |
| Findabotnen | x | \| | \| | \| |
| Geithus kai | x | x | x | x |
| Otterskred kai | x | . . . | \| | . . . |
| Vik | 1025 | . . . | 1830 | . . . |

**Tabell 2 14-185 Vik – Ortnevik**

| | **135** |
|---|---|
| Vik | 1400 |
| Otterskred kai | x |
| Geithus kai | x |
| Finden kai | x |
| Findabotnen | x |
| Vollevik kai | x |
| Sylvarnes kai | x |
| Stavedal kai | x |
| Vetlesand kai | x |
| Ortnevik | 1540 |
| | |
| | **135** |
| Ortnevik | 855 |
| Vetlesand kai | x |
| Stavedal kai | x |
| Sylvarnes kai | x |
| Vollevik kai | x |
| Finden kai | x |
| Findabotnen | x |
| Geithus kai | x |
| Otterskred kai | x |
| Vik | 1025 |

For fullstendig ruteinformasjon sjå Rutebok for Noreg eller Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane.

Rutene vert i dag utført av fartøy som har følgjande kapasitet, fart og utstyr:

| Tal på fartøy | Type | Farts-område | Passasjer-kapasitet | Gods-kapasitet | Fart |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Kombika-tamaran | 3 | 50 | 7 bilar/1 buss opp til 12 m | 24 |

### 4.1.3 14-242 Ortnevik – Måren – Nordeide

Denne ruta fungerer som eit ordinært ferjesamband mellom Ortnevik og Nordeide med enkelte turar til Måren.

Ruta vert køyrt av kombikatamaranen som er skildra i rute 12 – 185.

For nokre av turane gjeld tingingsordningar.

Rute 14-185 og 14-282 kan utførast av eitt fartøy.

Følgjande ruteplan skal følgjast:

**Tabell 1 Noreide – Måren – Ortnevik**

| | DX67 | DX67 | 6 | 24 | 24 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ortnevik | 630 | 730 | 915 | 915 | 1000 | |
| Måren | x | x | x | x | x | |
| Nordeide | 655 | 800 | 940 | 940 | 1020 | |
| Høyanger kai | . . . | . . . | 955 | . . . | 1035 | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | 2467 | DX67 | 7 | DX67 | 3 | 57 |
| Ortnevik | 1420 | 1540 | 1630 | 1645 | 1745x | 1920 |
| Måren | x | x | x | x | x | x |
| Nordeide | 1445 | 1610 | 1700 | 1715 | 1810x | 1945 |
| Høyanger kai | . . . | . . . | . . . | . . . | 1825x | . . . |
| | | | | | | |
| | DX67 | DX67 | 24 | 246 | 2467 | DX67 |
| Høyanger kai | . . . | . . . | . . . | 1230 | . . . | . . . |
| Nordeide | 700 | 830 | 940 | 1245 | 1455 | 1615 |
| Måren | x | x | x | x | x | x |
| Ortnevik | 730 | 855 | 1000 | 1315 | 1515 | 1645 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | 1234 | 5 | 7 | 5 | 7 | 3 |
| Høyanger kai | . . . | . . . | . . . | . . . | . . . | 2030x |
| Nordeide | 1715 | 1715 | 1715 | 1945 | 1945 | 2045x |
| Måren | x | x | x | x | x | x |
| Ortnevik | 1745 | 1735 | 1735 | 2015 | 2015 | 2110x |

**Tabell 2 Noreide – Måren – Ortnevik**

| | **DX67** | **DX67** | **6** | **7** | **DX67** |
|---|---|---|---|---|---|
| Ortnevik | 630 | 730 | 915 | 1420 | 1540 |
| Måren | x | x | x | x | x |
| Nordeide | 655 | 800 | 940 | 1445 | 1610 |
| Høyanger kai | . . . | . . . | 955 | . . . | . . . |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | 7 | DX67 | | | |
| Ortnevik | 1630 | 1645 | | | |
| Måren | x | x | | | |
| Nordeide | 1700 | 1715 | | | |
| Høyanger kai | . . . | . . . | | | |
| | | | | | |
| | **DX67** | **DX67** | **6** | **7** | **DX67** |
| Høyanger kai | . . . | . . . | 1230 | . . . | . . . |
| Nordeide | 700 | 830 | 1245 | 1455 | 1615 |
| Måren | x | x | x | x | x |
| Ortnevik | 730 | 855 | 1315 | 1515 | 1645 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | 1234 | 5 | 7 | | |
| Høyanger kai | . . . | . . . | . . . | | |
| Nordeide | 1715 | 1715 | 1715 | | |
| Måren | x | x | x | | |
| Ortnevik | 1745 | 1735 | 1735 | | |

For fullstendig ruteinformasjon sjå Rutebok for Noreg eller Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane.

Rutene vert i dag utført av fartøy som har følgjande kapasitet, fart og utstyr:

| Tal på fartøy | Type | Fartsområde | Passasjerkapasitet | Godskapasitet | Fart |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Kombikatamaran | 3 | 50 | 7 bilar/1 buss opp til 12 m | 24 |

### 4.1.4 14-141 Flåm – Balestrand

Sommarrute mellom Flåm og Balestrand.

Denne ruta er ein del av rutetabell 14-141 Flåm – Balestrand Flåmekspressen.

Det er berre ruta frå Flåm kl 06.00 med framkomst Balestrand kl 08.00 og avgang frå Balestrand kl 08.30 med framkomst Flåm kl 10.30 som skal vere med i denne prisen.

Ruta frå Balestrand kl 11.50 – Flåm kl 13.25 og retur frå Flåm kl 15.30 med framkost Balestrand er ein del av rute 23-501 Sommarrute Flåm – Bergen.

Følgjande ruteplan skal følgjast:

**Tabell 1 Flåm - Balestrand - Flåm**

| ***21.juni - 20.august*** | **DX67** | | ***21.juni - 20.august*** | **DX67** |
|---|---|---|---|---|
| Flåm kai | 600 | | Balestrand | 830 |
| Aurland | 615 | | Leikanger | 900 |
| Undredal | x | | Fresvik | x |
| Fresvik | x | | Undredal | x |
| Leikanger | 730 | | Aurland | x |
| Balestrand | 800 | | Flåm | 1030 |

For fullstendig ruteinformasjon sjå Rutebok for Noreg eller Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane.

Rutene vert i dag utført av fartøy som har følgjande kapasitet, fart og utstyr:

| Tal på fartøy | Type | Farts-område | Passasjer-kapasitet | Gods-kapasitet | Fart |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 skrog mo-no hull. Sandw | 3 | 45 | pakke-gods | 18 |

# 5. Krav til Tilbydar

### 5.1 Krav etter yrkestransportforskrifta

| Krav | Dokumentasjon |
|---|---|
| Daglig leiar hjå Tilbydar skal ha god vandel, jf yrkestransportforskrifta § 6. | Politiattest frå dagleg leiar, ikkje eldre enn tre månader. |
| Tilbydar skal ikkje ha vesentlege, forfalne men ikkje betalte gebyr-, avgifts eller skatterestansar, jf yrkestransportforskrifta § 7, 3.ledd. | Offentlege attestar (RF-1244) som syner betalt skatt og avgift, ikkje eldre enn tre månader. |
| Tilbydar skal ikkje vere under konkurshandsaming, jf yrkestransportforskrifta § 7, 3.ledd. | Stadfesting frå Konkursregisteret, ikkje eldre enn tre månader. |

### 5.2 Organisatoriske tilhøve

| Krav | Dokumentasjon |
|---|---|
| Tilbydar skal vere eit registrert føretak. | Firmaattest frå Brønnøysundregistrene, ikkje eldre enn tre månader |
| Tilbydar skal oppfylle lovbestemte krav i Noreg kva gjeld helse, miljø og sikkerheit. | Eigenerklæring frå Tilbydar, sjå vedlegg X. |
| Tilbydar skal forplikte seg til å følgje landsomfattande tariffavtale, jf. yrkestransportlova § 8, 5. ledd. | Eigenerklæring frå Tilbydar, sjå vedlegg VIII. |

### 5.3 Økonomiske tilhøve

| Krav | Dokumentasjon |
|---|---|
| Tilbydar skal ha god og sikker økonomisk evne til å gjennomføre oppdraget. | Årsrapport og rekneskap for dei tre siste åra, inkludert revisorerklæring |
| Tilbydar skal ha bankgaranti (påkravsgaranti) som sikrar evna til å oppfylle pliktane etter kontrakten, i tillegg til å sikre fartøygarantien som følgjer av yrkestransportforskrifta § 7, 2. ledd, jf. 1. ledd. | Erklæring frå bank eller finansinstitusjon om at det vert stilt bankgaranti dersom Tilbydar vinn anbodet. Bankgarantien skal vere ein påkravsgaranti, og skal svare til minimum 15 % av årleg godtgjersle og skal gjelde frå kontraktsinngåing til 6 månader etter at kontrakten er avslutta. |

### 5.4 Faglege kvalifikasjonar

| Krav | Dokumentasjon |
|---|---|
| Tilbydar skal ha god erfaring frå drift av tilsvarande båtruter. | Informasjon om dei viktigaste leveransane dei siste tre åra, sjå vedlegg IX. |

Utanlandske Tilbydarar skal leggje fram attestar frå myndigheiter som tilsvarar dei norske.

Tilbod frå Tilbydar som ikkje oppfyller desse krava, vil verte avvist.

Dersom Tilbydar av gyldige grunnar ikkje kan leggje fram den dokumentasjonen Oppdragsgjevar har bede om i punkta 5.3 og 5.4, med unntak av bankgarantien, kan han godtgjera dei økonomiske tilhøva og sine faglege kvalifikasjonar med dokument som Oppdragsgjevar kan akseptere.

Eventuell underleverandør som skal nyttast i rutekjøring, skal også oppfylle krava i punkt 5.1 og 5.2., i tillegg skal det leverast årsrapport og rekneskap for dei tre siste åra, inkludert revisorerklæring.

# 6. Krav til fartøy

### 6.1 Generelle krav til fartøy og reservefartøy

Alle fartøya i den trafikken utlysinga gjeld, må klart oppfylle minstekrava i alle offentlege lover og reglar som gjeld for fartøy.

Fartøya skal ha gyldig passasjersertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet for det fartsområdet ruta går i. Fartøya skal ha gyldige lovfesta forsikringar.

For fartøy med anna flagg enn norsk, skal det utferdast erklæring om at Sjøfartsdirektoratet sine krav for det aktuelle fartsområdet er tilfredsstilt. Erklæringa skal vere gjeve av ein klasseinstitusjon godkjent av Sjøfartsdirektoratet, og inngå som en del av sertifikata til fartøya. Erklæringa skal vere gyldig gjennom heile kontraktperioden, og er å rekne som eit tillegg til sertifiseringa i flaggstaten.

Operatøren har ansvar for fartøy, mannskap, last og passasjerar under utøving av rutetrafikken og plikter å holde forsikringar for dekning av moglege ansvarskrav.

### 6.2 Tryggleik

Tryggleiks- og redningsutstyr skal finnast ombord i tilstrekklege tal, og i forskriftsmessig stand.

Operatøren har ansvar for å halde tryggleiks- og redningsøvingar, og at pålegg frå sjøfartsstyresmaktene vert utførte innan fastsette fristar.

### 6.3 Tekniske spesifikasjonar for fartøya

#### 6.3.1 Passasjertal, lengde, breidde og fart

Krav til tal sitjeplassar, minimum lengde og breidde er oppsett i tabellen nedanfor. Berekna servicefart er også sett opp i tabellen. Tilbydar må sjølv berekne rutefart ut frå eigne vurderingar.

| Rute | Fartøy skal vere sertifisert for minimum tal sitjeplassar | Minimum antal bilar | Berekna servicefart (knop) |
|---|---|---|---|
| 14-156 Kaupanger – Frønningen (delvis isbrytande) | 50 | 15 / vogntog 19,5 m | |
| 14-185 Vik – Ortnevik | 48 | 7/buss, lastebil 12 m | 24 |
| 14-242 Ortnevik – Måren – Nordeide | | | |
| 14-141 Flhåm – Balestrand | 40 | 0 | 18 |

### 6.3.2 Fartøytype, framdrift og alder

Fartøyet i rute 14-156 skal vere ferje som kan trafikkere strekninga også om vinteren når det kan vere is på fjorden.

Fartøyet i rute 14-185 og 14-242 skal vere toskrogs katamaran bygt etter IMO HSC 2000.
Fartøyet skal vere bygt (kjølstrakt) i 2000 eller seinare og ha plass til minimum 7 personbilar. Lengda på bildekk skal vere slik at buss/lastebil på inntil 12 meter kan transporterast.

For rute 14-141 kan fartøyet ha eitt eller fleire skrog.
Motor i fartøyet på denne ruta skal ikkje vere eldre enn 1998.

### 6.3.3 Varme og ventilasjon

Fartøya skal vere oppvarma før rutestart.

Passasjersalong skal ha god ventilasjon med friskluftsventilasjon. Minimumstemperatur under overfart skal vere + 20 grader Celsius i alle salongar.

### 6.3.4 Reservefartøy

Operatør skal ha tilgang til reservefartøy som kan setjast inn når hovudfartøy ikkje er operativt.

Reservefartøy skal oppfylle fartskrava i anbodsutlysinga slik at rutetider og regularitet vert overhalde.

Reservefartøy skal oppfylle krava til bil og passasjerkapasitet.

Reservefartøyet i rute 14-185 og 14-242 skal vere bygt i 2000 eller seinare. Det vert ikkje stilt krav om IMO HSC 2000 på reservefartøyet.

Ved verkstadopphald og andre planlagde driftsavbrot skal reservefartøyet vere på plass når det ordinære fartøyet vert teke ut av rute.

Ved ikkje planlagde driftsavbrot skal passasjerbåt vere på plass seinast 6 timar etter driftsavbrotet. Ferje/katamaran skal vere på plass seinast 72 timar etter driftsavbrotet.

For reguleringar i samband med ikkje utført produksjon, sjå punkt 12.2.1.

Tilbydarane skal skildre sitt opplegg for reservefartøy i tilbodet.

## 6.4 Båtar ved oppstart

Frå og med 01.01.2013 skal alle fartøya tilfredstille krava i anbodsutlysinga.

Fartøya som vert sett i drift 01.05.2012 må klart oppfylle minstekrava i alle offentlege lover og reglar som gjeld for fartøy. Fartøya skal oppfylle fartskrava i anbodsutlysinga slik at rutetider og regularitet vert overhalde. Fartøya skal og oppfylle krava til bil og passasjerkapasitet.

## 6.5 Miljøavgift og miljøkrav

Fartøya og reservefartøya skal ha eit $NO_x$ utslepp som ikkje overstig krav i MARPOL Annex VI Tier I.

Kostnadene med eventuell $NO_x$ avgift skal vere innarbeidde i tilbodet. Avgifta skal bereknast på grunnlag av forskrift om særavgifter av 2001-12-11 nr. 1451.

Operatør med båtar som skal betale $NO_x$ avgift må vere medlem i Næringslivets $NO_x$ –fond.

$NO_x$ avgifta skal likevel bereknast ut frå gjeldande avgiftssatsar. Dersom Næringslivets $NO_x$ – fond vert vidareført skal godtgjersla til Operatør reduserast tilsvarande differansen mellom gjeldande avgiftssats og avgiftsats dersom NOx fondet vert vidareført.
Ved kai skal fartøya bruke landstraum til oppvarming etc. Operatør har sjølv ansvar for å gjere avtale om tilgang til straum. Kostnaden med landstraum er Operatør sitt ansvar.

Innvendig støy i passasjersalong skal ved servicefart vere maksimalt 70 dbA ved vanlige operasjonelle forhold.

Tilbydaren skal mellom anna opplyse om forventa drivstofforbruk pr driftstime pr båt, samt forventa drivstofforbruk pr år på kvar enkelt rute.

Tilbydaren skal opplyse om forventa utslepp av $NO_x$ og $CO_2$ i fartøyskjema.

## 6.6 Krav til utforming og utrusting

### 6.6.1 Tilhøve for tilgang til fartøya – universell utforming

For universell utforming av fartøya gjeld mellom anna § 33 i forskrift nr. 6 frå 1998 (bygging, utrustning og drift av hurtiggåande fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip) om trygge og praktiske ordningar for å gå om bord og å stige i land, slik at alle kan nytte fartøya.

### 6.6.2 Bagasjeplass

Kvar båt skal ha skjerma plass til minimum 20 kg alminneleg omfangsrik bagasje pr passasjerplass.

### 6.6.3 Sitjeplassar, stolarrangement o.a.

Det skal vere sitjeplass til alle passasjerane.

Innreiing og andre passasjerfasilitetar skal generelt være av god standard. Passasjersalongen skal ikkje ha sjenerande lukter og dagleg reinhald skal være godt.

Alle passasjerstolar skal være godt polstra med stofftrekk, alternativt skinn eller kunstskinn av god kvalitet.

#### *6.6.3.1 Sitjeplassar på toskrogsfartøyet*

Mellom 20 og 30 % av stolane skal vere ved bord. Alle stolar som ikkje er plassert ved bord skal vere vendt i fartsretninga.

Minimum 40 % av stolane skal ha regulerbar rygg.

Stolane skal vere tilsvarande eller betre enn West Mekan cruise high (regulerbar) eller West Mekan 1000 lux (fast). Sjå www.west-mekan.no

Setebredde skal vere 48 cm eller større. Setebredde vert målt frå senter på ein stol til senter på stol ved sidan av.

Seteavstanden skal vere 80 cm eller større. Seteavstand vert målt frå framsida på ein seterygg til baksida på seteryggen framanfor.

## 6.7 Fartøyskjema

Tilbydar skal fylle ut fartøyskjema som skildrar fartøya som skal nyttast i rutene, jf vedlegg II.

## 6.8 Kommunikasjon

### 6.8.1 Informasjon og anløpsopprop

For kommunikasjon og meldingar skal fartøya vere utstyrt med midlar om bord til å kommunisere meldingar verbalt, f.eks. om forseinkingar, ruteendringar og tenester om bord, til personar med nedsett funksjonsevne.

Kommunikasjonsmidlane i punktet ovanfor skal nyttast til å annonsere alle anløp undervegs på ruta.

Toskrogsfartøyet skal vere utstyrt med teleslynge som skal brukast til kunngjering av informasjonen ovanfor.

## 6.9 Vedlikehald og reinhald

### 6.9.1 Periodisk kontroll og vedlikehald

Fartøya skal vere underlagt eit førebyggjande vedlikehaldssystem som sikrar at dei til ei kvar tid er i forskriftmessig stand. Tilbydar skal dokumentere dette, og Oppdragsgjevar har innsynsrett for å kontrollere vedlikehaldssystemet og dei periodiske kontrollane.

Utvendige skrogskadar o.a. skal vere reparert seinast 10 dagar etter at skaden er oppstått. Ved større skader skal fartøyet takast ut av trafikk inntil skaden er reparert.

Det ligg på Operatør å varsle sjøfartsstyresmaktene dersom det er mistanke om at fartøyet ikkje er sjødyktig, jf skipssikkerhetsloven (lov om skipssikkerhet av 16. februar 2007).

Alle fartøy skal vere vedlikehaldne slik at dei er reine og heile innvendig. Innvendige skadar på stolar og interiør skal reparerast straks.

Punkterte glasruter som doggar skal bytast så snart det er praktisk mogleg.

### 6.9.2 Reinhald og søppelhandtering

Fartøya skal ved rutestart stå fram som reine utvendig og innvendig. Operatør skal fylgje eit reinhaldsprogram som skal skildrast i tilbodet.

I reinhaldsprogrammet skal det og skildrast korleis søppel vert handtert.

# 7. Krav til utføring

## 7.1 Generelle krav

Operatør skal utføre transportoppgåvene på ein slik måte at publikum får utført den tenesta ruteplanen syner, og på ein slik måte at dei får ei positiv oppleving av reisa.

## 7.2 Krav til regularitet

Operatøren har ansvar for å halde rutetidene. Operatøren kan fremje forslag om ruteendringar etter kontakt med selskap som driv ruter i korrespondanse med lokalbåtane.

Skipsførarane skal rapportere og grunngje alle vesentlege avvik frå rutetidene.

Operatøren skal føre statistikk over regularitetsavvik, og skal rapportere slike avvik til oppdragsgjevaren kvar veke, jf kapittel 9.

Operatøren har ansvaret for at årsakene til forseinkingar som oppstår regelmessig vert analysert og handsama.

## 7.3 Billettering

Operatøren er ansvarleg for korrekt billettering på fartøya. Operatøren skal kvar månad rapportere trafikkinntekter og -statistikk til oppdragsgjevaren slik Oppdragsgjevaren fastset.

For utfyllande informasjon om billettering, sjå vedlegg IV om elektronisk billettering.

Det skal nyttast elektronisk billettering på alle rutene.

Billettinntekter med detaljinformasjon om reiseaktivitet skal sendast til Oppdragsgjevar ein gong pr månad i det formatet Oppdragsgjevar krev.

## 7.4 Ansvar for passasjerane dersom turar ikkje vert gjennomført eller fullført

Dersom ei rute ikkje vert gjennomført eller starta rute ikkje vert fullført, er Operatøren ansvarleg for at passasjerane får tilbod om alternativ transport.

Operatøren har og ansvar for alternativ transport til passasjerane dersom fartøyet ikkje rekk fram til korresponderande transportmiddel undervegs på ruta.

Dersom turar vert innstilt, forseinka eller ikkje fullført på grunn av forhold som Operatøren ikkje har kontroll over (Force Majeure), fell kravet om alternativ transport vekk.

Operatøren har det økonomiske ansvaret for alternativ transport.

For informasjon om regulering av godtgjersla ved innstilte eller ikkje fullførte turar, sjå punkt 12.2.1.

## 7.5 Krav til arbeidsvilkår

Operatøren skal ha lønns- og arbeidsvilkår for dei tilsette som minst svarar til det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, jf yrkestransportlova § 8, 5.ledd.

Reglane i arbeidsmiljølova §§ 16-2 til 16-7, om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd gjeld tilsvarande når løyvet vert tildelt ved konkurranse, jf yrkestransportlova § 8, 2.ledd. Sjå vedlegg VI for opplysningar om tilsette som er knytt til denne ruteproduksjonen.

### 7.6 Krav til mannskapet

Skipsmannskap skal bere uniform.

Skipsmannskapet skal i alle situasjonar opptre korrekt og venleg i høve til publikum og aktivt medvirke til at passasjerane får ei positiv reiseoppleving.

Mannskapet skal yte ekstra service til personar som har særskilt trong for dette.

For passasjerskip i rutefart mellom norske hamner må personell som skal rettleie passasjerar i beredskaps- og naudsituasjonar beherske engelsk og eit skandinavisk språk, jf forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikat for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretningar.

Skipsføraren har ansvaret for at fartøyet er gjort klart i samsvar med reinhaldsprogrammet.

Skipsmannskapet skal ha tryggleiksopplæring i samsvar med Sjøfartsdirektoratet sine reglar for dei fartsområda fartøya skal trafikkere.

Skipsførarane skal rope opp alle stoppestadane i høgtalaranlegget.

Skipsførarane skal ha god kjennskap til rutenettet, takstsystemet og billetteringssystemet for det ruteområdet dei tener.

Operatøren har ansvaret for opplæringa av mannskapet.

# 8. Arbeidsdeling Operatør/Oppdragsgjevar i produksjonsperioden

Oppdragsgjevar legg til grunn ei arbeidsdeling mellom Operatør og Oppdragsgjevar som skal sikre god gjennomføring av dei ulike tenestene og arbeidsoppgåvene knytt til rutetrafikken. Arbeidsdelinga kan samanfattast i følgjande tabell:

| Oppgåve | Operatør | Oppdragsgjevar |
|---|---|---|
| 1. Trafikk/drift | H | |
| 2. Ruteplanlegging | H | M |
| 3. Resultatoppfølging og kontroll | H | M |
| 4. Kostnadsansvar | H | |
| 5. Inntektsansvar | | H |
| 6. Takst- og billettsystem | | H |
| 7. Billetteringsmaskiner og billettsystem | H | M |
| 8. Billettsal | H | |
| 9. Rutekunngjering, marknadsføring | H | M |
| 10. Telefonisk ruteopplysning | M | H |
| 11. Terminalar, hamner, anløpsstader | H | M |
| 12. Hittegodsservice | H | |

H = hovudansvar, M = medvirking

Forklaring til tabellen ovanfor:

## 8.1 Trafikk/drift

Operatør er ansvarleg for den daglege drifta av lokalbåtane.

## 8.2 Ruteplanlegging

Ruteplanlegging er Oppdragsgjevar si oppgåve, men skal utførast i nært samarbeid med Operatør. Operatøren kan fremje forslag om ruteendringar etter kontakt med selskap som driv ruter i korrespondanse med lokalbåtane. Det ligg på Operatøren å følgje utviklinga i reisetrongen og trafikkmønster, og gjere framlegg om tilpassingar i rutenettet deretter.

## 8.3 Resultatoppfølging og kontroll

Operatøren skal orientere Oppdragsgjevar om trafikk-, inntekts- og kostnadsutviklinga gjennom eit rapporteringssystem som Oppdragsgjevaren fastset.

## 8.4 Kostnadsansvar

Operatøren har kostnadsansvar for den trafikken anbodet gjeld. Kostnadene vert regulert i samsvar med kapittel 10.

## 8.5 Inntektsansvar

Oppdragsgjevar har inntektsansvar.

### 8.6 Takst- og billettsystem

Oppdragsgjevaren vedtek takstane. Oppdragsgjevar gjer merksam på at det er gjort mindre endringar i rabattsystemet som gjeld frå 1. mai 2010.

### 8.7 Billetteringsmaskiner og billettsystem

Operatøren skal nytte fylkeskommunen sitt elektroniske billetteringssystem (Mobitech), sjå vedlegg IV.

### 8.8 Billettsal

Operatør skal selje billetter og overføre inntektene til Oppdragsgjevar ein gong pr månad. Inntektene skal overførast seinast den 20. i påfølgjande månad. Rutinar for rapportering er omtalt i kapittel 9.

Operatøren skal vidareføre ordninga med ungdomskort og fleksibel skuleskyss i vidaregåande skule i Sogn og Fjordane.

Det er berre Oppdragsgjevar som kan gje fri reiserett for passasjerar. Dersom Operatør tilbyr tilsette eller andre fri reiserett iht. tariff, vert kostnaden pr kort sett til kr 1.000,- pr år. Tal utleverte kort multiplisert med kr 1.000,- vert fakturert Operatør på slutten av kvart avtaleår.

### 8.9 Rutekunngjering, marknadsføring

Oppdragsgjevar har praktisk og økonomisk ansvar for all ruteinformasjon. Oppdragsgjevar produserer og distribuerer ruteplanar og -hefte og har ansvaret for marknadsføringa av rutetilbodet.

Oppdragsgjevar har òg praktisk og økonomisk ansvar for kunngjering i Rutebok for Noreg.

Operatør har medansvar i samband med utarbeiding av rutemateriell og skal hjelpe Oppdragsgjevar med mellom anna kvalitetssikring av rutetabellar mm.

På same måte er Operatøren medansvarleg for at ruteinformasjonen er rett i den fylkeskommunale søkemotoren på nett.

Operatør er ansvarlig for å henge opp ruteinformasjon på stoppestadane og passe på å få desse skifta ut ved t.d. ruteendring, hærverk eller anna. Oppdragsgjevar produserer og har den økonomiske kostnaden med materiellet.

Oppdragsgjevar skal i lag med dei andre båt- og bussutøvarane i fylket produsere rutetabellane som skal inn i "Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane". Ruteheftet vert i dag produsert av TL avdeling Sogn og Fjordane med økonomisk godtgjersle frå fylkeskommunen. Operatør sitt ansvar i produksjon av "Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane" og liknande avgrensar seg til Operatør sin tidsbruk i samband med kvalitetssikring av rutetabellar.

Oppdragsgjevar vil nytte all tilgjengelig ruteinformasjon for ruteopplysning i større område enn trafikkområdet til einskilde selskap.

### 8.10 Telefonisk ruteopplysning

Telefonisk ruteopplysning i fylket på tlf. nr. 177 vert pr i dag utført av Opplysninga 1881 med godtgjersle frå fylkeskommunen.

Operatør skal kunne svare på rutespørsmål i perioden kl 09.00 – 15.00 måndag – fredag.

### 8.11 Terminalar, hamner, anløpsstader

Oppdragsgjevar avgjer kva for kaier og terminalar som skal nyttast i rutene. Operatøren har ansvaret for å inngå ekspeditøravtaler der dette er nødvendig. Anløps- og hamneavgifter er Operatøren sitt ansvar. Samla anløps- og hamneavgifter var om lag NOK 146 000,- i 2009. Kostnader til elektrisk kraft er ikkje inkludert i dette beløpet. I vedlegg V er aktuelle kaier/ekspeditørar oppført med kontaktinformasjon.

### 8.12 Hittegodsservice

Operatøren skal drive hittegodsservice etter gjeldande lover. Operatøren skal etablere og drive utleveringsstader for hittegods.

# 9. Kontroll og opplysningsplikt

## 9.1 Generelle føresegner

Reglane om kontroll og opplysningsplikt etter yrkestransportlova og -forskrifta gjeld.

Operatøren skal gje dei opplysningar Oppdragsgjevaren fastset for statistikk og økonomiske oppgåver om drifta. Oppdragsgjevaren kan, tross teieplikta etter ofl § 13 og fvl § 13, 1.ledd nr. 2, nytte desse oppgåvene anonymisert for forskings- og utgreiingsformål.

## 9.2 Krav til rapportering

Operatør skal rapportere i samsvar med tabellen nedanfor.

| | Rapport | Frekvens |
|---|---|---|
| A | Hendingar som er av allmenn interesse, t.d. innstilte turar og ulykker | Umiddelbart |
| B | Regularitetsavvik | Kvar veke |
| C | Passasjertal pr rute med detaljar | Kvar månad |
| D | Billettinntekter pr rute med detaljar | Kvar månad |
| E | Kilometer og timar pr rute pr månad | Kvar månad |
| F | Drivstofforbruk pr rute og båt | Kvart år |
| G | NOx og $CO_2$ utslepp pr rute og båt | Kvart år |
| H | Rekneskap for rutene med revisjonsberetning | Kvart år |
| I | Tal frikort på fylkeskommunale lokalruter | Kvart år |

Oppdragsgjevar kan i løpet av avtaleperioden krevje at det innan rimelege grenser vert utvikla rapportar også på andre økonomiske og operative forhold.

Oppdragsgjevar har rett til innsyn i fartøydisponeringsplan og skift- og turnusplan for bruk i framtidige anbodsprosessar.

## 9.3 Møte

### 9.3.1 Møte før oppstart av konktraktperiode

Partane skal gjennomføre så mange møte som er nødvendig for å leggje til rette for oppstart 1. mai 2012. Det fyrste møtet skal haldast kort tid etter at kontrakten er inngått.

### 9.3.2 Driftsmøte

Partane skal gjennomføre inntil 2 driftsmøte pr år. Aktuelle saker som kan verte handsama på driftsmøte er t.d. trafikkinformasjon, statistikk, eventuelle endringar eller avvik og billettsystem.

### 9.3.3 Evalueringsmøte

Partane skal gjennomføre eit evalueringsmøte etter avslutta kontraktperiode.

### 9.3.4 Praktisk gjennomføring av møte

Møte skal som hovudregel haldast på Leikanger. Oppdragsgjevar kallar inn til møte. Innkallingsfrist skal vere minst 14 dagar. Partane dekkjer eigne kostnader i samband med møta.

Oppdragsgjevar skriv referat frå møta. Referatet vert sendt deltakarane pr e-post.

# 10. Oppgjer og regulering

## 10.1 Utbetaling av godtgjersla

Operatør skal i tilbodet angje ei årleg godtgjersle for heile 2012, basert på 2010-kroner.

Godtgjersla er definert som samla kostnader med drift av rutene. Kostnader skal framskrivast etter reglane i punkt 10.2 og 10.3.

Godtgjersla for 2012 vert 2/3 av den årlege godtgjersla, medan godtgjersla for 2020 vert 1/3 av den årlege godtgjersla.

Oppdragsgjevar betaler utøvaren 1/10 av den årlege godtgjersla den 15. i kvar månad med unntak for juli og desember. For 2012 vert godtgjersla utbetalt i seks like deler den 15. i kvar månad frå mai til november, med unntak for juli. For 2020 vert godtgjersla utbetalt i fire like deler den 15. i kvar månad frå januar til april.

Ved eventuell bruk av opsjon vert godtgjersle pr månad sett til 1/12 av til ei kvar tid årleg godtgjersle.

Oppdragsgjevar skal seinast den 20. desember kvart år sende Operatøren utrekning av endra godtgjersle for neste år basert på prinsippa i dette kapitlet.

Samla godtgjersle etter regulering dannar grunnlag for ny framskriving og vert delt opp etter fordelingsnøkkel definert i kapittel 10.2.

## 10.2 Regulering av kostnadene

### 10.2.1 Lønn

35 % av kostnadene vert framskrivne i samsvar med utviklinga i lønnskostnader, representert ved Statistisk Sentralbyrå sin kvartalsvise lønsstatistikk for tilsette i samferdsel tabell 07219 for gjennomsnittleg månadsløn.

Basis for endring i lønnskostnadene for 2012 er gjennomsnittleg indeks for perioden 4. kvartal 2010 til 3. kvartal 2011 i høve til gjennomsnittleg indeks for perioden 4. kvartal 2009 til 3. kvartal 2010.

For åra 2012-2020 (22) vert det justert med endring i gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 01.10. året før, i høve til gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 01.10. året før fjoråret.

### 10.2.2 Drivstoff

35 % av kostnadene vert framskrivne i samsvar med utviklinga i drivstoffprisar representert ved Platts Oilgram inkludert avgifter.

Basis for berekning av drivstoffkostnadene for 2012 er endring i gjennomsnittleg pris inkludert avgifter for perioden desember 2010 til november 2011, i høve til gjennomsnittleg pris inkludert avgifter for perioden desember 2009 til november 2010.

For åra 2012-2020 (22) vert det justert med endring i gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før, i høve til gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før fjoråret.

### 10.2.3 Andre kostnader

30 % av kostnadene vert framskrivne i samsvar med utviklinga i Statistisk Sentralbyrå sin konsumprisindeks (KPI).

Basis for endring i andre kostnader for 2012 er gjennomsnittleg KPI for perioden desember 2010 til november 2011 i høve til gjennomsnittleg KPI for perioden desember 2009 til november 2010.

For åra 2012-2020 (22) vert det justert med endring i gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før, i høve til gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før fjoråret.

## 10.3 Endring i lover, forskrifter og offentlege vedtak

Kontrakten er basert på lover, forskrifter og offentlige vedtak som var kunngjort og trådt i kraft 14 dagar før tilbodsfristen. Dersom Operatør får vesentlig endringar i kostnadane (auke eller reduksjon i kostnader ) på grunn av endringar i norske lover og forskrifter, vert dette sett på som ei endring som kan gje grunnlag for justering av godtgjersla.

Dokumentasjon på økonomiske konsekvensar skal leggast fram som grunnlag for forhandling mellom partane.

# 11. Endring

## 11.1 Rett til endring

Oppdragsgjevar kan med endringsordre påleggje Operatør å gjere endringar i kontraktutføringa. Endringane må stå i samanheng med det kontrakten gjeld, og ikkje vere av vesentleg annan art. Endringane kan t.d. gjelde ruteopplegg og anløpsstad.

Oppdragsgjevar garanterer likevel produksjon som svarer til 100 % av opphavleg avtalt produksjon i 1. avtaleår, i 2. avtaleår 90 %, i 3. avtaleår 80 % og deretter 70% av opphavleg avtalt produksjon.

## 11.2 Utforminga av endringsordre

Endringsordren skal vere skriftleg, og gje melding om at det vert kravd ei endring, samt kva endringa går ut på.

## 11.3 Operatøren si utføringsplikt

Når Operatøren mottek endringsordre, vert han forplikta til å utføre tenesta i samsvar med endringa. Endringa skal setjast i verk så snart som mogeleg, med mindre Oppdragsgjevar har gjeve beskjed om noko anna. Dette gjeld sjølv om partane er ueinige om godtgjersla skal justerast som følgje av endringa og i tilfelle i kva grad godtgjersla skal justerast.

Operatøren har elles plikt til å utføre tenesta i tråd med Oppdragsgjevar sine føresetnader/krav slik det kjem fram i instruks frå Oppdragsgjevar. Dette gjeld sjølv om partane er ueinige i om tilhøvet utgjer ei endring, eller i kva grad godtgjersla skal justerast som følgje av ei endring.

Operatøren skal med rimelege midlar avgrense og førebyggje eventuelle kostnader ved endringa.

## 11.4 Varsel om konsekvens for godtgjersla

Etter at Oppdragsgjevar har gjeve endringsordre, skal Operatør varsle Oppdragsgjevar om si oppfatning av kva verknad endringa skal ha på godtgjersla. Varsel skal gjevast utan ugrunna opphald.

Dersom Operatøren ikkje har varsla, har han berre krav på slik justering av godtgjersla som Oppdragsgjevar måtte forstå at endringa ville føre til.

## 11.5 Operatøren si plikt til å varsle

Dersom Operatøren meiner at det ligg føre ei endring, men Oppdragsgjevar ikkje har gjeve skriftleg endringsordre, skal Operatøren skriftleg krevje at ei slik endringsordre vert gjeve.

Dersom Operatøren ikkje fremjar eit krav om å få utstedt endringsordre utan ugrunna opphald, etter at han forstod eller burde ha forstått at det ligg føre eit tilhøve som utgjer ei endring, tapar han retten til å gjere gjeldande at tilhøvet skal sjåast på som ei endring.

## 11.6 Regulering ved endringar

### 11.6.1 Regulering av godtgjersle ved endring (endring i km)

Ved produksjonsendring skal det takast utgangspunkt i opphavleg tal kilometer i kontrakten. Operatør si berekning og oppgitte kilometer vert lagt til grunn ved produksjonsendring.

Ved produksjonsendring som er mindre enn 2 % i kilometer, vert det ikkje gjort endringar i godtgjersla. Ved produksjonsendring ut over 2 % i kilometer, vert godtgjersla for produksjons-endringa ut over 2 % endra.

Endringa er 85 % av til ei kvar tid samla kostnad pr kilometer for ruta det vert gjort endringar i, multiplisert med tal kilometer endra produksjon ut over 2 %.

*Døme: Tal kilometer i kontrakten for rute X er av Tilbydar berekna til 35 000 km. Produksjonsendring på 2 % tilsvarar då 700 km. Produksjonsauke på rute X på 1 400 km utgjer 4 % av tal kilometer i kontrakten på denne ruta. Produksjonsendring ut over 2 % vert differansen mellom 700 km og 1400 km = 700 km.*

*Dersom Operatør har berekna kostnad pr kilometer på denne ruta til å vere 50 kr får vi dette reknestykket på endring:*

*Endring i kostnader/godtgjersle : 50 kr/km * 700 km * 85 % = 29 750 kr.*

### 11.6.2 Regulering av godtgjersle ved endring (anna)

Dersom Oppdragsgjevar ber om endringar, eller godkjenner mindre endringar etter forslag frå Operatør, skal godtgjersla regulerast dersom ein kan dokumentere at endringa vil få følgjer for godtgjersla. Godtgjersla skal regulerast ut frå dei prisar som følgjer av kontrakten. Viss det ikkje ligg føre samanliknbare prisar, skal reguleringane fastsetjast ut frå gjengs pris.

# 12. Kontraktvilkår

## 12.1 Generelle vilkår

### 12.1.1 Lojalitet og aktsemd

Operatør og Oppdragsgjevar skal lojalt oppfylle kontrakten. Operatør skal utføre ruteproduksjonen på ein fagmessig og aktsam måte, og leggje vekt på sikkerheit slik at ein unngår skade på eller tap av person eller eigedom.

### 12.1.2 Kontraktdokument

Det vert laga eit eige kontraktdokument som skal signerast av partane. Kontraktdokumentet skal utarbeidast ut frå dei krava og reguleringsmekanismane som kjem fram i konkurransegrunnlaget med vedlegg, og det tilbodet Operatør har levert inn.

### 12.1.3 Kontaktperson

Partane skal angje kvar sin kontaktperson i kontraktdokumentet, som skal representere kvar part når det gjeld spørsmål til kontrakten. Varslar og krav etter kontrakten, skal gjevast skriftleg til partane sine representantar.

### 12.1.4 Varsling

Dersom Operatør er forhindra, eller har grunn til å tru at han vil verte forhindra frå å oppfylle pliktane som følgjer av kontrakten, skal Oppdragsgjevar straks varslast.

Dersom det er fare for akutt skade, er begge partar forplikta til å ta naudsynte forholdsreglar for å hindre eller avgrense skade, sjølv om den annan part ikkje kan varslast.

### 12.1.5 Levering av dokument

Oppdragsgjevar skal ha motteke bankgaranti, jf kapittel 5, seinast 20 dagar etter signering av kontrakten.

Oppdragsgjevar skal ha motteke forsikringsbevis før oppstartdato 1. mai 2012 som viser at Operatør har nødvendige forsikringar.

## 12.2 Misleghald

### 12.2.1 Innstilte turar

Godtgjersla vert redusert dersom turar eller deler av turar vert innstilt. Trekk i godtgjersla vert gjennomført uavhengig av grunnen til at turar eller deler av turar vert innstilt.

Trekket er 150 % av til ei kvar tid samla kostnad pr kilometer for ruta multiplisert med tal kilometer produksjon som ikkje har vorte utført. Samla kostnad pr kilometer for ruta finn vi ved å dele samla kostnad pr år på tal rutekilometer pr år.

Det vert rekna som vesentleg misleghald dersom Operatøren heilt eller delvis innstiller 12 turar pr år samla for heile kontrakten.

### 12.2.2 Forseinka oppstart

Dersom heile eller deler av drifta ikkje kan starte opp til rett tid med det materiellet som er fastsett i kontrakten, skal Operatør sørgje for å utføre tenesta med alternativt materiell. Oppdragsgjevar kan krevje dagmulkt á kr 5 000,- pr dag pr båt som ikkje samsvarer med krava i kontrakten.

### 12.2.3 Innstilling av rutene

Operatør har rett til å innstille rutene ved vesentleg betalingsmisleghald. Før rutene vert innstilt skal Operatør gje skriftleg varsel til Oppdragsgjevar med 5 verkedagars frist. Det skal gå klart fram av varselet at rutene kan verte innstilt om ikkje betalingsfristen vert overhalde.

### 12.2.4 Utbetring

Operatør skal på eige initiativ, snarast mogeleg, og for eigen rekning rette mangel han oppdagar, sjølv om mangelen ikkje er oppdaga eller påpeikt av Oppdragsgjevar.

### 12.2.5 Gjentekne misleghald

Gjentekne misleghald av plikter som følgjer av kontrakten, som ikkje vert retta etter skriftleg varsel frå Oppdragsgjevar, vert rekna som vesentleg misleghald.

### 12.2.6 Kvalitetsgebyr

Ved brot på kvalitetselement vert Operatør ilagt eit gebyr pr tilfelle av kvalitetsavvik som oppsett i tabellen nedanfor:

| Kategori | Type avvik | Gebyr eks mva pr tilfelle |
|---|---|---|
| 1 | • Manglande billettering<br>• Manglande billetteringsutstyr<br>• Forseinka ruteavgang frå rutestart utover 10 minutt<br>• Feil kapasitet/standard i ruta<br>• Manglande/feil statistikk- eller økonomisk rapportering<br>• Dårleg reinhald<br>• Dårleg eller farleg tilkomst til båten | NOK 3000,- |
| 2 | • Feil billettering<br>• Manglande ruteinformasjon over høgtalar eller manglande informasjon om forseinkingar og uhell/ulykker m.v.<br>• Feil med stolar, øydelagde setetrekk, m.v.<br>• Tagging, punkterte ruter og liknande<br>• Manglande rutetabellar ombord i båt<br>• Manglande ruteoppslag på stoppestader | NOK 1000,- |

Årsaka til forseinkingar skal rapporterast, jf punkt 9.2. Ved manglande rapportering vert trekkbeløpet dobla.

Gebyr vert utsteda på bakgrunn av eigenrapportering frå Operatør, resultat av kontroll, manglande rapportering av statistikk eller økonomisk rapportering som Oppdragsgjevar har bede om, eller etter dokumenterte skriftlege klager frå passasjerane.

### 12.2.7 Erstatning

Kvar av partane kan krevje erstatta tap som skuldast misleghald, med mindre den misleghaldande part kan dokumentere at misleghaldet eller årsaka til misleghaldet skuldast tilhøve utanfor hans kontroll.

Dersom misleghaldet skuldast ein underleverandør som parten nyttar, er parten berre fri for ansvar dersom også underleverandør ville vore friteken etter føregåande avsnitt.

Oppdragsgjevar kan ikkje krevje erstatning når Operatør svarar dagmulkt eller det er gjeve prisavslag for tilhøvet, med mindre misleghaldet skuldast aktløyse eller forsett frå Operatøren si side.

Ein part er ikkje erstatningsansvarleg for indirekte tap, med mindre slikt tap skuldast grov aktløyse eller forsett.

## 12.3 Opphør av avtalepliktene

### 12.3.1 Heving

Oppdragsgjevar har rett til å heve kontrakten dersom det ligg føre vesentleg misleghald av Operatøren sine plikter etter kontrakten, eller det er klart at vesentleg misleghald vil oppstå, og tilhøvet ikkje er retta innan ein rimeleg frist.

Når heving skjer skal:
a) Operatør avslutte gjennomføring av lokalbåtrutene på det tidspunkt Oppdragsgjevar bestemmer
b) Oppdragsgjevar godtgjere Operatøren for det som er kontraktmessig utført etter kontrakten sine prisar. Oppdragsgjevar kan halde tilbake det som er naudsynt for å dekke krav etter alternativ c) og d)
c) Operatøren betale skadebot for dei naudsynte meirkostnader, inkludert meirutgifter til finansiering
d) Operatøren dessutan betale skadebot for tap ut over meirkostnadene dersom årsaka til misleghaldet er forsettleg eller grovt aktlaust tilhøve hos Operatøren

### 12.3.2 Heving på grunn av konkurs eller insolvens

Går Operatøren konkurs, eller viss han bevisleg vert eller erkjenner å vere insolvent, kan Oppdragsgjevar skriftleg heve kontrakten, med mindre det utan ugrunna opphald vert godtgjort at oppdraget vil verte fullført i samsvar med kontrakten. Det same gjeld dersom Operatøren ikkje lengre har dei naudsynte garantiar, forsikringar, sertifikat eller andre formelle føresetnader for å gjennomføre kontrakten.

### 12.3.3 Løyve

Ruteløyvet fell bort i tilfelle heving av kontrakten.

## 12.4 Force majeure

Krig, naturkatastrofar, ekstraordinære vêrtilhøve, brann og andre hendingar som vert rekna som force majeure, frigjer Operatøren frå pliktene i kontrakten så lenge dei hindrar gjennomføringa av

oppdraget. Manglande oppfylling som følgje av force majeure vil føre til redusert godtgjersle tilsvarande godtgjersle pr km for den aktuelle ruta.

### 12.5 Skadeslaus

Operatør skal halde Oppdragsgjevar skadeslaus for eitkvart krav som oppstår i samband med utføring av kontrakten og som gjeld t.d.:

- personskade blant tilsette hjå Operatør
- tap eller skade på eigedom som tilhøyrer Operatør
- Operatøren sine eigne eller indirekte tap
- skade eller tap som vert påført ein tredjepart

### 12.6 Tvistar

Kontrakten er underlagt og skal tolkast i samsvar med norsk rett.

Dersom det oppstår tvist mellom partane om tolkinga eller dei rettslege verknadane av avtalen, skal tvisten først søkjast løyst ved forhandlingar. Fører ikkje slike forhandlingar fram innan to månader, kan kvar av partane krevja tvisten avgjort ved norske domstolar. Verneting er Sogn tingrett.

# 13. Tilbodsbrev og vedlegg

Tilbodsbrevet skal vere datert og underskrive av person(ar) som har fullmakt til å forplikta Tilbydaren.

Tilbodsbrevet skal elles innehalde:

a) Tilbydar si adresse, telefon-/telefaksnummer, føretaksnummer
b) Tilbydar sin kontaktperson med telefonnummer og e-postadresse
c) Krav til samla godtgjersle for tabell 1
d) Stadfesting på tilbodet sin vedståingsfrist

Følgjande skal leggjast ved tilbodsbrevet:

Vedlegg 1: Tilbodsskjema, jf vedlegg I
Vedlegg 2: Fartøyskjema, jf vedlegg II
Vedlegg 3: Detaljskjema per rute, jf vedlegg III
Vedlegg 4: Skildring av opplegg for reservefartøy
Vedlegg 5: Skildring av reinhaldsprogram
Vedlegg 6: Politiattest for dagleg leiar
Vedlegg 7: Attest på betalt skatt, RF-1244
Vedlegg 8: Attest på betalt meirverdiavgift, RF-1244
Vedlegg 9: Stadfesting frå Konkursregisteret
Vedlegg 10: Firmaattest
Vedlegg 11: HMS-erklæring, jf vedlegg X
Vedlegg 12: Erklæring om tariff, jf vedlegg VIII
Vedlegg 13: Årsrapport/rekneskap for dei siste tre åra
Vedlegg 14: Referansar, jf vedlegg IX

Tilbydar kan leggje ved eigne vedlegg etter dette.

Tilbydar er ansvarleg for at alle spørsmål, krav og avklaringspunkt i konkurransegrunnlaget vert svara på/belyst.

Dersom papirdokumentet og det elektroniske dokumentet ikkje samsvarar, vert papirdokumentet lagt til grunn.