

05.mai.19

Spørsmål nr.	Spørsmål	Svar
201800004/01	<p>Ved gjennomgang av all informasjon ifm anbudet på Doffin /Mercell så er det en vesentlig informasjon som er feil avmerket på kartet/tegn.</p> <p>K-72-002 (avmerket med gul farge.) nedsprengt til -3 meter</p> <p>Dybden ved fjære sjø ble målt fysisk sommeren 2018 av skipper og bygdelagsleder.</p> <p>Dybden som ble målt var ganske nøyaktig 1,25 meter.</p> <p>Dette avviker så mye at vi føler at dette må informeres om og eventuelt korrigeres i anbudsdokumentasjonen.</p>	<p>SVAR: Oppdragsgiver viser til kartvedlegg for Kongshus kombibåtkai. Påtegnet grunne ble i 2016 sprengt ned til -3 LAT. Dybde er oppgitt i forhold til laveste astronomiske tidevann (LAT), så meteorologiske forhold kan føre til lavere vannstand og dermed mindre dybde enn 3 meter. Kaianlegget er ikke dimensjonert for bruk under ekstrem flo eller fjære. Oppdragsgiver har bestilt fornyet sjøbunnskartlegging. Nye kart vil bli gjort tilgjengelig så snart de foreligger.</p>
201800004/02	<p>Likeså er det spesifisert i anbudskravene at eventuell ferje ikke kan ligge i ferjebåsen utenom avgang og ankomst.</p> <p>Fylkestingsvedtaket sier at det skal være permanent ferjeforbindelse og at hurtigbåt skal fases ut.</p> <p>Det finnes ingen mulige plasser å ankre opp / ligge, utenom havna i Kongshus.</p> <p>Værforholdene på Mikkelsby tilsier at det ikke er mulig å ligge der. Nærmeste ligge- havn vil da være Alta, som ikke er et alternativ pga lange avstander. Ser derfor ingen god og fornuftig grunn til at dette ikke lar seg gjøre,</p> <p>hvis ikke FFK har en viktig grunn.</p> <p>Dette vil være gjeldende for eventuelt alle tilbydere.</p>	<p>SVAR: Oppdragsgiver viser her til Vedlegg 3 "Krav til fartøyet", pkt. 1.13 der det står at fartøy kan ligge fortøyd til fendervegg (uten kontakt med ferjebra), når det ikke er i tjeneste eller ligger til hinder for annen trafikk. Dette er tilsvarende betingelser som eksisterende operatør har i dagens kontrakt. Eksisterende ferjebra er ikke dimensjonert for den belastningen en ferje påfører den ved tilligge med ferje ut over anløpstidene.</p>
201800004/03	<p>Vedrørende reserveferje.</p> <p>Slik dette har vært praktisert til alles tilfredshet gjennom 20 år med ferja «Skaget» er at de 2 dagene i året båten må på slipp, årlig godkjenning, er det informert i god tid til bønder, meieriet, vedlikeholdsbasen (NRS)for oppdrett og passasjerer både ved oppslag og på facebook.</p> <p>Slipp- setting har som regel foregått i september mnd. Disse 2 dagene er det ikke mulig med befraktning av biler, men passasjerer kan bli fraktet mellom Kongshus og Mikkelsby med «Skjell Anna» Dette har bare blitt utført sporadisk gjennom alle disse årene. Alle har vært informert og tilpasset seg disse 2 dagene. Videre vil det være omtrent umulig å skaffe tilveie ei reserveferje med 2 forskjellige «dokking systemer».</p> <p>Ene enden er tilpasset kai på Mikkelsby og den andre ferjelemmen i Kongshus. Dette vil være gjeldende for eventuelt alle tilbydere.</p>	<p>SVAR: Oppdragsgiver viser her til vedlegg 3 "Krav til fartøyet", pkt. 3 om reserveferjeløsning. Oppdragsgiver setter ikke nødvendigvis krav til reserveferje, men kan akseptere annen løsning dersom oppgitte kapasitetskrav overholdes, som f.eks. avtale om innleie/tjenestedekning fra annen operatør, midlertidig ruteføring fra annen kai m.v.</p>
201800004/04	<p>Det kan virke som at ingen av de to versjonene av Vedlegg 3.2 er knyttet opp mot konkurransen om Kongsgus-Mikkelsby.</p> <p>Vil oppdragsgiver oppdatere Vedlegg 3.2, eventuelt bekrefte at det er filen 'Vedlegg 3.2 Miljøskjemaer.xlsx' som skal brukes ved tilbudslevering?</p>	<p>SVAR: Oppdragsgiver har oppdaget feil i vedlegg 3.2, og oppdatert vedlegg publiseres derfor.</p>
201800004/05	<p>Kan Oppdragsgiver sende over informasjon knyttet til virksomhetsoverdragelse, dvs oversikt over dagens ansatte?</p>	<p>SVAR: Informasjon om dagens ansatte er oppgitt i publiserte dokumenter, Bilag 7.</p>
201800004/06	<p>Konkurransen begrenser tilbyders muligheter til å gjøre endringer på fergekai infrastruktur. Infrastrukturen er svært spesiell og trolig den eneste i sitt slag. Er kravet absolutt?</p>	<p>SVAR: Oppdragsgiver har investert i nytt kaianlegg på Kongshus (øyside), og det ønskes ingen endring på dette anlegget. Kaianlegget på Mikkelsby tillates heller ikke ombygget, men mindre nødvendige tilpasninger for tilbyders drift, for egen regning kan aksepteres, mot at den tilbakestilles til ordinær tilstand ved utløp av kontrakt. Oppdragsgiver mottok i 2018 tilstandsrapport fra Multiconsult Norge AS på Mikkelsby kai. Denne publiseres som nytt vedlegg.</p>

201800004/07	Hvilken bruksklasse fergekaiene godkjent for?	SVAR: Med basis i kaienes ulikheter og bruksområder er dette ikke definert, slik oppdragsgiver er kjent med. Oppdragsgiver legger ut nye vedlegg med ytterligere spesifisering om kaienes tekniske tilstand og laster.
201800004/08	Farlig last: Det er stilt krav om at både hoved- og reservefergen/midlertidig materiell skal kunne laste et vogntog med farlig last i hht forskriften. Det vises for øvrig til definisjon vogntog, som angir en enhet på 19,5 meter, samt forskriftens krav til sikkerhetssoner. Kravet medfører at fergen som skal betjene sambandet må være av en viss størrelse og samtidig betjene dagens fergekai. Kan oppdragsgiver bedre definere hvordan dette kan løses ?	SVAR: Punkt 1.9.2. endres til følgende: " <b>Hovedfartøy</b> skal som minimum kunne ta ett vogntog med farlig last, jf. forskrift av 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip. Med farlig last menes stoffer, materialer og varer som omfattes av IMDG-koden eller ADR-bestemmelsene. Dersom det er annen trafikk som skal ombord på samme avgang, og dette går ut over belastende sikkerhetssoner, settes det opp plassmangelur."
201800004/09	Viser til fergekaidata vedlegg 7.1. Oppgitte dybder ved både Mikkelsby og Kongshus, hhv 3,5 meter og 2,0 meter, har ingen referanse. Er dette dybder målt ved sjøkart null?	SVAR: Viser til vedlegg 7.1.1. og 7.1.2. kotekart, der oppgitte dybder er referert i henhold til sjøkartnull. Oppdragsgiver påpeker også at spørsmålsstiller har forvekslet dybdene ved de to kaiarene, samt at info oppgitt i vedlegg 7.1 kun er dybde ved kaifront, og at kotekartene er mer hensiktsmessig å benytte.
201800004/10	Fergen kai ikke ligge til kai når den ikke er i ruteproduksjon, men kan ligge inntil fendervegg så fremt det ikke er annen trafikk. Denne begrensningen kan medføre at fergen må gå fra ruteområdet til annen kai og vil være svært kostnadsfordyrende. Hvilken annen trafikk er det som benytter fergekaiene som gjør at fergen ikke kan ligge ved fenderveggen?	SVAR: Det er pr. dags dato anløp av kombibåtrute fra Alta ved Kongshus kombibåtkai, men denne er av Fylkestinget vedtatt nedlagt. Ved oppstart av ny, fast ferjekontrakt vil kombibåtanløp tas ut.
201800004/11	1.17.3 Hva menes display model av aktuelt fartøy?	SVAR: Det ønskes en scalamodell av aktuelt fartøy (kun hovedfartøy).
201800004/12	Det er stilt krav til maksimal alder på fergen til 40 år. Kan dette kravet økes til 45 år?	SVAR: Nei, oppdragsgiver setter alderskrav til 40 år
201800004/13	Kravet til miljø, som også er et tildelingskriterie, er svært liberalt opp mot den ruteproduksjonen som ligger i rutetabellen. Slik potensiell tilbyder ser dette vil de fleste eller alle klare å oppnå maksimal score uten noen spesielle tiltak. Kan oppdragsgiver bekrefte at kravet til Co2 og energi er korrekt?	SVAR: Ja, oppdragsgiver bekrefter dette
201800004/14	Universell utforming: Det vises til forskrift om bygging av skip hva gjelder universell utformingskrav. I forskriften fremgår det, avhengig av bygge år og evt. Ombygging om fartøyet må tilfredsstille MSC 735. I vedlegg 3.3 står det definert at; Finnmark Fylkeskommune har et krav om at hele reisekjeden skal bygges opp rundt universell utforming. Fint om Oppdragsgiver kunne vært tydelig på kravet til universell utforming, slik at dette kravet ikke er til å misforstå for tilbyder.	SVAR: Det vises til grunddokumentets punkt 3.1.14 i konkurransegrunnlaget om at universell utforming skal baseres på gjeldende lovverk med forskrifter og oppfylle kravene i MSC.1/Circ.735 Vi henviser til veiledere, så som Universell Utforming AS: <a href="https://maritim.universellutforming.org/wp-content/uploads/2018/12/Veileder-for-universell-utforming-i-maritim-passasjertransport-2018-12-05.pdf">https://maritim.universellutforming.org/wp-content/uploads/2018/12/Veileder-for-universell-utforming-i-maritim-passasjertransport-2018-12-05.pdf</a>
201800004/15	I og med at det er tillatt med bruk av midlertidig materiell, skal kontrakten forstås slik at det ikke gis sanksjoner på miljø fra oppstart og i et år?	SVAR: Ja
201800004/16	Hvilket tilskudd ytes til dagens operatør for drift av sambandet?	SVAR: Dagens tilskudd i sambandet er 8,4 millioner kroner pr. år, eksklusive mva. Gjør her oppmerksom på at eksisterende avtale er nettobasert.
201800004/17	Kan anna sanntidssystem enn nyttas, eller er sambandet knytt til Shiplog?	SVAR: Oppdragsgiver har avtale med Shiplog og benytter dette i de andre sambandene i fylket. Derfor er det satt krav til Shiplog også i dette sambandet.