

Vedlegg 4  
Versjon 1.0  
18.02.2022

# Kai og infrastruktur

---

Anbud Sjøkontrakter 2024





## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

1	Generelt .....	2
2	Terminaler / Anløpssteder.....	2
2.1	Fergekai .....	2
2.2	Hurtigbåtkai.....	3
3	Havneavgifter .....	3
4	Tilpasning av fartøy til kai og kaianlegg .....	5
5	Tankanlegg for diesel .....	5
6	Ladeinfrastruktur for elektrisk drift i Trondheim og på Brekstad.....	6
6.1	Anskaffelse og etablering av ladeinfrastruktur .....	6
6.2	Nettkapasitet .....	6
6.3	Eierskap og kostnader.....	7
6.4	Teknisk bygg og trekkerør .....	7
6.5	Krav til ladeinfrastruktur .....	9
6.6	Drift- og vedlikehold av ladeinfrastruktur.....	10
6.7	Leveringsevne i strømmettet .....	11
6.8	Reguleringsplan og planprosess.....	11
7	Orden på kai .....	11
8	Skade på kai og anlegg .....	11
9	Tilbakeføring av kai og kaianlegg.....	12
10	Oppdragsgivers rett til endring av anløp .....	12
11	Bilag til vedlegget.....	12



## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

### 1 Generelt

Alle fergekaianlegg som benyttes i forbindelse med utførelse av denne kontrakten eies og vedlikeholdes av Trøndelag fylkeskommune.

For hurtigbåtkaier er eierskapet fordelt mellom ulike offentlige og private aktører.

Oppdragsgiver er selv ikke eier av kai, og har ikke forvaltningsansvar for kaiene som benyttes i Kontrakten.

For nærmere beskrivelse av kaier som benyttes i forbindelse med denne kontrakten, se bilag 4.1, 4.2, og 4.3.

All informasjon om kaier som fremgår i bilag 4.1, 4.2 og 4.3 er veiledende. Opplysningene er formidlet til Oppdragsgiver fra kaieier. Verken Oppdragsgiver eller kaieier kan holdes ansvarlig for at informasjonen er korrekt.

Operatør bærer selv ansvaret for å kontrollere opplysninger om kaier presentert i konkurransegrunnlaget ut fra egne vurderinger og fartøy og selv sikre at fartøyene kan anløpe de ulike kaiene under alle tidevannsforhold, og under normale værforhold.

Om det er behov for ytterligere opplysninger om forhold ved kai enn det som fremgår av konkurransegrunnlaget er Operatør ansvarlig for å fremskaffe dette.

### 2 Terminaler / Anløpssteder

Kaieier bærer ansvaret for drift og ordinært vedlikehold av de kaier som benyttes på anløpsstedene i samråd med Oppdragsgiver og Operatør. Det samme gjelder landbaserte anlegg som terminaler, venterom og toalett der hvor dette er etablert.

Operatør har drifts- og vedlikeholdsansvar i hele kontraktperioden for utstyr og installasjoner som Operatør står som eier av, uavhengig av om utstyr er installert på fartøy eller på land.

Operatør har ikke ansvar for publikumsfasiliteter tilknyttet kaianleggene.

Operatør er ansvarlig for å henge opp ruteinformasjon/oppslag på alle anløpssteder i henhold til retningslinjer fra Oppdragsgiver.

#### 2.1 Fergekai

Alle faste fergekai- og landanlegg som benyttes i forbindelse med utførelse av denne kontrakten eies og vedlikeholdes av Trøndelag fylkeskommune, og Operatør kan benytte disse vederlagsfritt.

Operatør betaler ellers alle kostnader knyttet til Operatør sin virksomhet og anvendelse av fergekaiene, herunder landstrøm, vann, etc. Operatør må selv innhente opplysninger om hvilke kostnader som påløper i forbindelse med drift av Rutene.



## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

Fergekaiene er utstyrt med Sesam 800 fjernstyringsanlegg. Operatør må selv sørge for nødvendig utstyr om bord i fartøyet for å kunne operere anlegget.

Operatør kan vederlagsfritt benytte fergekaiene som gjøres tilgjengelig i kontrakten til liggekai.

Om Operatør har behov for liggekai ut over fergekaiene som gjøres tilgjengelig i kontrakten er Operatør selv ansvarlig for å inngå avtale med kaieier om dette. Operatør er ansvarlig for alle kostnader, som påløper i forbindelse med inngåelse av slik avtale.

Det vises til bilag 4.2 for nærmere opplysninger om fergekaianlegg, som benyttes i Kontrakten.

## 2.2 Hurtigbåtkai

Eierskapet til hurtigbåtkai er fordelt mellom ulike offentlige og private aktører. Oppdragsgiver er selv ikke eier av kai og har ikke forvaltningsansvar for kaiene som benyttes i kontrakten.

Trøndelag fylkeskommune har inngått avtaler med eierne av de kommunale og private kaiene for å benytte disse i ordinær rutetrafikk etter denne Kontrakten.

Operatør er ansvarlig for å inngå egen avtale med kaieier om liggekai. Operatør er ansvarlig for alle kostnader, som påløper i forbindelse med inngåelse av slik avtale.

Det vises til bilag 4.1, 4.2 og 4.3 for nærmere opplysninger om hurtigbåtkaianlegg, som benyttes i Kontrakten.

## 3 Havneavgifter

Offentlige farvanns- og kaiavgifter er Operatør sitt ansvar. Private anløps- og kaiavgifter, som inngår i Ruteproduksjonen, er Trøndelag fylkeskommune (TRFK) sitt ansvar. Operatør er selv ansvarlig for å kontrollere at opplysninger om farvanns- og offentlige anløps- og kaiavgifter er korrekt.

### Oversikt over områder for farvannsavgift

#### **Trondheim havn**

Namsos

Indre Fosen

Orkland

Frøya

#### **Rørvik havn**

Leka

Nærøysund



## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

### Kristiansund og Nordmøre havn

Hitra<sup>1</sup>

Aure

Smøla

Kristiansund

### Kaioversikt kaiavgift

#### Namsos - Rørvik - Leka

	Forvalter	Kaiavgift
Gutvik	Rørvik havn	Offentlig
Skei	Rørvik havn	Offentlig
Fjølsvika	Midtnorsk Havbruk	Privat
Eidshaug	TRFK	Privat
Rørvik	Rørvik havn	Offentlig
Abelvær	Rørvik havn	Offentlig
Seierstad	TRFK	Privat
Namsos	Namsos kommune	Offentlig

#### Osen - Skjervøy

	Forvalter	Kaiavgift
Sandviksberget	Osen kommune	Privat
Ramsøyaunet	Osen kommune	Privat
Ramsøy	Skorstad Engineering	Privat
Hepsøy	Privat	Privat
Skjærvøy	Osen kommune	Privat
Bessaker	E. Hopstads enke	Privat

#### Osen - Sætervika

	Forvalter	Kaiavgift
Sandviksberget	Osen kommune	Privat
Ramsøyaunet	Osen kommune	Privat
Sætervika	Rune Sæter	Privat

#### Trondheim - Vanvikan

	Forvalter	Kaiavgift
Trondheim	TRFK	Privat
Vanvikan	Trondheim havn	Privat

#### Trondheim - Brekstad - Kristiansund

	Forvalter	Kaiavgift
Trondheim	TRFK	Privat
Lensvika	Trondheim havn	Privat
Hasselvika	Trondheim havn	Privat
Brekstad	Trondheim havn	Privat
Sandstad	Hitra kommune	Privat
Kjørsvikbugen	MRFK	Privat
Edøy		Privat
Ringholmen		Privat
Kristiansund	MRFK	Privat

#### Dyrøy - Halten

	Forvalter	Kaiavgift
Dyrøy	TRFK	Privat
Dyrøy liggekai	Seashell	Privat
Mausundvær	Frøya kommune	Privat
Bogøyvær	Frøya kommune	Privat
Sula	Frøya kommune	Privat
Gjæsingen	Frøya kommune	Privat
Sørburøy	Frøya kommune	Privat
Halten	Frøya kommune	Privat

<sup>1</sup> Hitra er i dag en del av Kristiansund og Nordmøre Havn (KNH). Det er satt i gang en prosess der Hitra ønsker å tre ut av KNH og inn i Trondheim Havn (TH). Om det skjer så vil TH kreve farvannsavgift for anløp til Hitra. Det foregår nå en politisk prosess knyttet til en slik overgang, og Oppdragsgiver er ikke sikker på om/når dette vil tre i kraft



## 4 Tilpasning av fartøy til kai og kaianlegg

Operatør bærer selv ansvaret for at tilbudt fartøy tilpasses kaier og kaiforhold med normal drift- og vedlikehold. Operatør skal kunne dokumentere dette overfor Oppdragsgiver.

Operatør kan gi tilbud som medfører behov for endringer av kaianleggene forutsatt at slike ombygginger bekostes av Operatør. Ombygging av kaianlegg må skje innenfor gjeldende reguleringsplan, og i henhold til avtalt fremdriftsplan. Slik ombygging må ikke påvirke ordinær Ruteproduksjon.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å verifisere og godkjenne operatørs ombyggingsplaner, installasjoner, utbedringer eller andre endringer i samråd med kaieier.

Operatør bærer ansvaret for å innhente tillatelser fra kaieier og offentlige myndigheter på ønskede endringer før Oppdragsgiver kan ta stilling til planene. Operatør bærer all risiko for usikkerhet knyttet til om slike tillatelser blir gitt.

## 5 Tankanlegg for diesel

Operatør er ansvarlig for å sikre at fartøyene til enhver tid har tilgjengelig og riktig drivstoff.

Trøndelag fylkeskommune har etablert drivstoffilleanlegg for diesel ved enkelte hurtigbåt- og fergekaianlegg. Sammenstillingen under viser plassering, antall og kapasitet.

<b>Trondheim hurtigbåtterminal</b>		
Diesel	2 stk.	50.000 liter
Spillolje	1 stk.	6.000 liter
Smøreolje	1 stk.	3.000 liter
<b>Dyrøy fergekai</b>		
Diesel	1 stk.	30.000 liter
<b>Sandviksberget hurtigbåtkai</b>		
Diesel	1 stk.	30.000 liter

Operatør kan benytte seg av tankanleggene etter egen avtale med Trøndelag fylkeskommune. Om Operatør ønsker å benytte tankanleggene vil Operatør være ansvarlig for drift- og vedlikehold, og alt ansvar knyttet til anleggenes operative evne tilfaller Operatør. Dette gjelder også økonomisk ansvar som følge av, men ikke begrenset til, normal slitasje, skader og utbedringer. Operatør må selv inngå avtaler med tredjepart for å sikre at anlegget leverer som forventet. Trøndelag fylkeskommune kan ikke lastes for feil som skyldes tredjepart.



## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

Operatør plikter overfor Oppdragsgiver å dokumentere at tankanleggene driftes på en forsvarlig måte, holdes i forsvarlig stand og med godt vedlikehold. Ved brudd på disse betingelsene vil Operatør kunne holdes rettslig og økonomisk ansvarlig for tankanleggenes tilstand.

Operatør er ellers ansvarlig for etablering og bruk av teknisk infrastruktur for energiforsyning ut over det som fremgår av Konkurransesgrunnlaget.

## 6 Ladeinfrastruktur for elektrisk drift i Trondheim og på Brekstad

### 6.1 Anskaffelse og etablering av ladeinfrastruktur

Ingen av hurtigbåt- eller fergekaiene, som omfattes av denne kontrakten har i dag tilstrekkelig strømforsyning til å betjene løsninger hvor fremdriftsmaskineriet helt eller delvis er avhengig av landbasert strømforsyning.

Dersom vinnende tilbud forutsetter ladestrøm fra land, vil Trøndelag fylkeskommune sørge for oppgradering av nett og etablering av nettstasjon og teknisk hus ved hurtigbåtterminalene i Trondheim og på Brekstad.

For å sikre god integrasjon mellom fartøy og ladeinfrastruktur er Operatør ansvarlig for å anskaffe, installere, teste og verifisere all nødvendig infrastruktur for å kunne lade fartøy fra koblingspunkt på netteiers trafo. Et godt resultat forutsetter et godt samspill mellom alle involverte aktører. Operatør må i planleggings- og etableringsfasen selv ivareta aktiv dialog med Oppdragsgiver, Trøndelag fylkeskommune og kaieier for egen kostnad, og sørge for at den planlagte ladeinfrastrukturen kan installeres.

Operatør velger selv hvilke forsyningsstrategier ladeinfrastrukturen skal være basert på.

Operatør må i sitt tilbud dokumentere at Operatør vil benytte seg av infrastrukturen som Trøndelag fylkeskommune tilrettelegger for. Dersom Operatør forutsetter bruk av infrastruktur som Trøndelag fylkeskommune tilrettelegger for, men ikke benytter slik infrastruktur likevel, vil Operatør måtte dekke Trøndelag fylkeskommune sine kostnader til etablering av infrastrukturen uavkortet.

Utgangspunktet for etablering av ladeinfrastrukturen er kaianleggene slik de fremstår i dag.

For nærmere beskrivelse av kostnader forbundet med innkjøp og etablering av ladeinfrastruktur, se punkt 6.3 under.

For nærmere beskrivelse av krav til ladeinfrastrukturen, se punkt 6.5 under.

### 6.2 Nettkapasitet

Etter utbygging av nettstasjon vil følgende trafokapasitet være tilgjengelig på hurtigbåtterminalene:

- Trondheim hurtigbåtterminal, 5 MVA (5000 kVA)
- Brekstad hurtigbåtterminal, 5 MVA (5000 kVA)



## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

Operatør plikter å definere spenningsnivå på trafo overfor Trøndelag fylkeskommune og senest innen 01.11.2022. Operatør kan velge mellom 400V, 690V og 1000V. Under forutsetning om at denne fristen overholdes, vil Trøndelag fylkeskommune sørge for at spesifisert nettkapasitet er tilgjengelig 3 måneder før første driftsdag i Kontrakten.

Operatør er ansvarlig for at ladeinfrastrukturen tilfredsstiller netteier sine krav.

### 6.3 Eierskap og kostnader

Trøndelag fylkeskommune har fått innvilget støtte fra Enova til etablering av ladeinfrastruktur, og vil dekke Operatør sine dokumenterbare kostnader for investering i ladeinfrastruktur inntil kr 20 MNOK under forutsetning om at Operatør etablerer ladeinfrastruktur i Trondheim og på Brekstad. Dersom Operatør velger å etablere ladeinfrastruktur i Trondheim og ikke på Brekstad, vil utbetalingen reduseres til inntil kr 12 MNOK. Kostnader til ladeinfrastruktur ut over dette, dekkes av Operatør.

I sitt tilsagn stiller Enova krav om at Trøndelag fylkeskommune skal være eier av ladeinfrastrukturen. Operatør skal før første driftsdag i Kontrakten overføre eierskapet til ladeinfrastrukturen til Trøndelag fylkeskommune etter de økonomiske betingelsene nevnt i avsnittet over. Ladeinfrastrukturen stilles deretter vederlagsfritt til disposisjon for Operatør for hele kontraktsperioden.

Før ladeinfrastrukturen overføres Trøndelag fylkeskommune skal Operatør dokumentere at ladeinfrastrukturen fungerer og uten vesentlige avvik. Trøndelag fylkeskommune forbeholder seg retten til å verifisere og godkjenne dokumentasjonen i samråd med Oppdragsgiver. Det vises til bilag 4.4 «Drifts- og vedlikeholdsavtalen» for nærmere opplysninger om krav til overtagelse og rutiner ved overlevering.

Tilskuddet utbetales ved overtagelse av ladeinfrastrukturen med bakgrunn i et revidert regnskap av en godkjent revisor. Med dokumenterbare kostnader menes kostnader knyttet til prosjektering, anskaffelse og installasjon av ladeinfrastruktur, ikke administrasjonsgebyr e.l.

I sitt tilsagn stiller Enova krav til utbetaling av støtte at ladeinfrastrukturen er ferdigbygd senest sommeren 2024. Operatør plikter å overholde dette vilkåret. Dersom Operatør bryter med vilkåret, vil finansieringsstøtten til ladeinfrastrukturen kunne bortfalle for Operatør sin risiko.

### 6.4 Teknisk bygg og trekkerør

Dersom vinnende tilbud forutsetter ladestrøm fra land, vil Trøndelag fylkeskommune etablere et teknisk hus for trafo ved hurtigbåtterminalene i Trondheim og på Brekstad. Bygget vil ha et forventet fotavtrykk på 70 – 100 kvm, der 50 kvm vil være tilgjengelig for Operatør. Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig for å sikre brukstillatelse til teknisk hus og sitt utstyr.

Trøndelag fylkeskommune bærer kostnadene ved å oppføre bygget, men uten nærmere tilpasning for Operatør. Huset leveres tomt med unntak av enkelt og begrenset opplegg for lys og varme. Operatør skal selv planlegge, bekoste og gjennomføre alle endringer og installasjoner i byggene som Operatør har behov for, herunder ventilasjon etc.



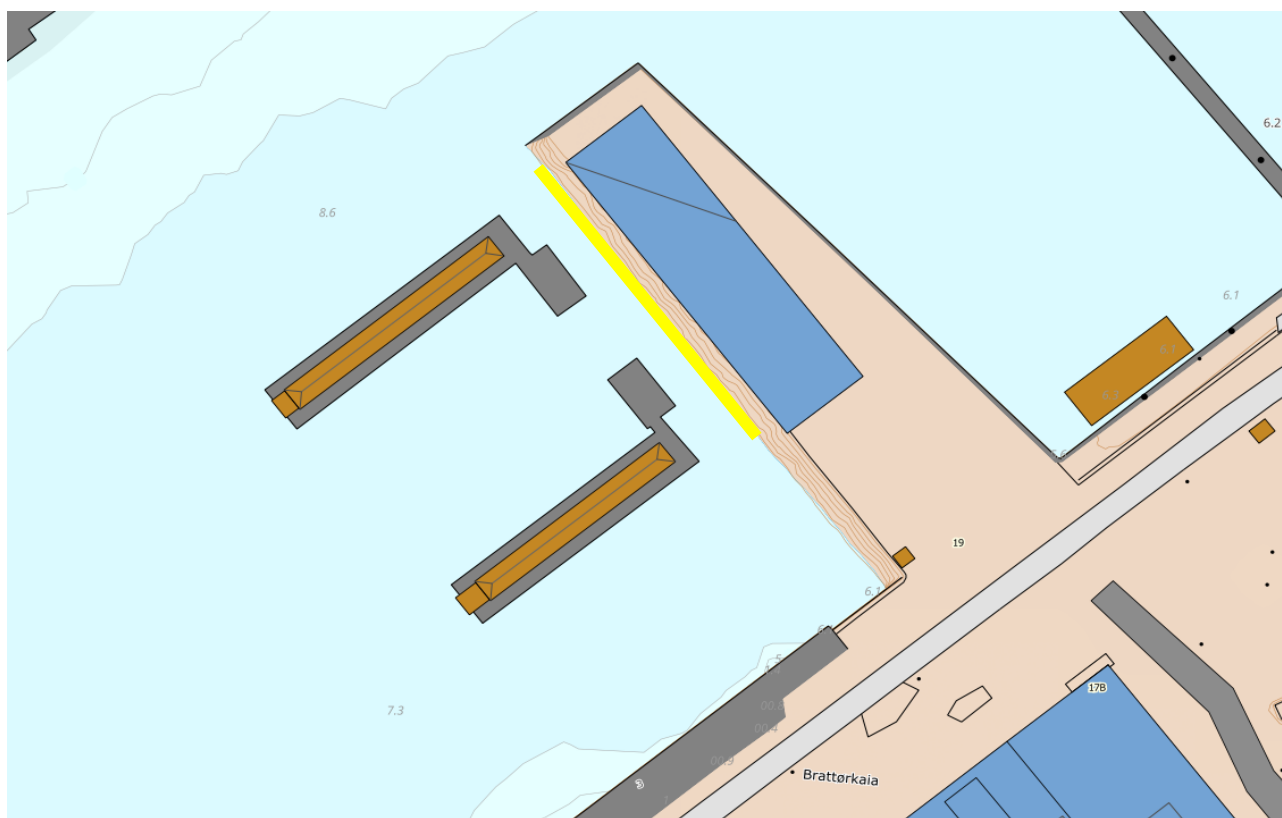
## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

Operatør plikter å gi Trøndelag fylkeskommune tilbakemelding på forventninger og ønsker om innvendig utforming av bygget, herunder plassering av vegger, dører, høyder, datagulv og andre funksjoner som Operatør ønsker at bygget bør kunne ivareta og senest innen 01.11.2022. Byggets plassering er ikke bestemt og plassering vil være avhengig av planprosessen og dialog med planmyndigheten (kommunen), se punkt 6.8 under.

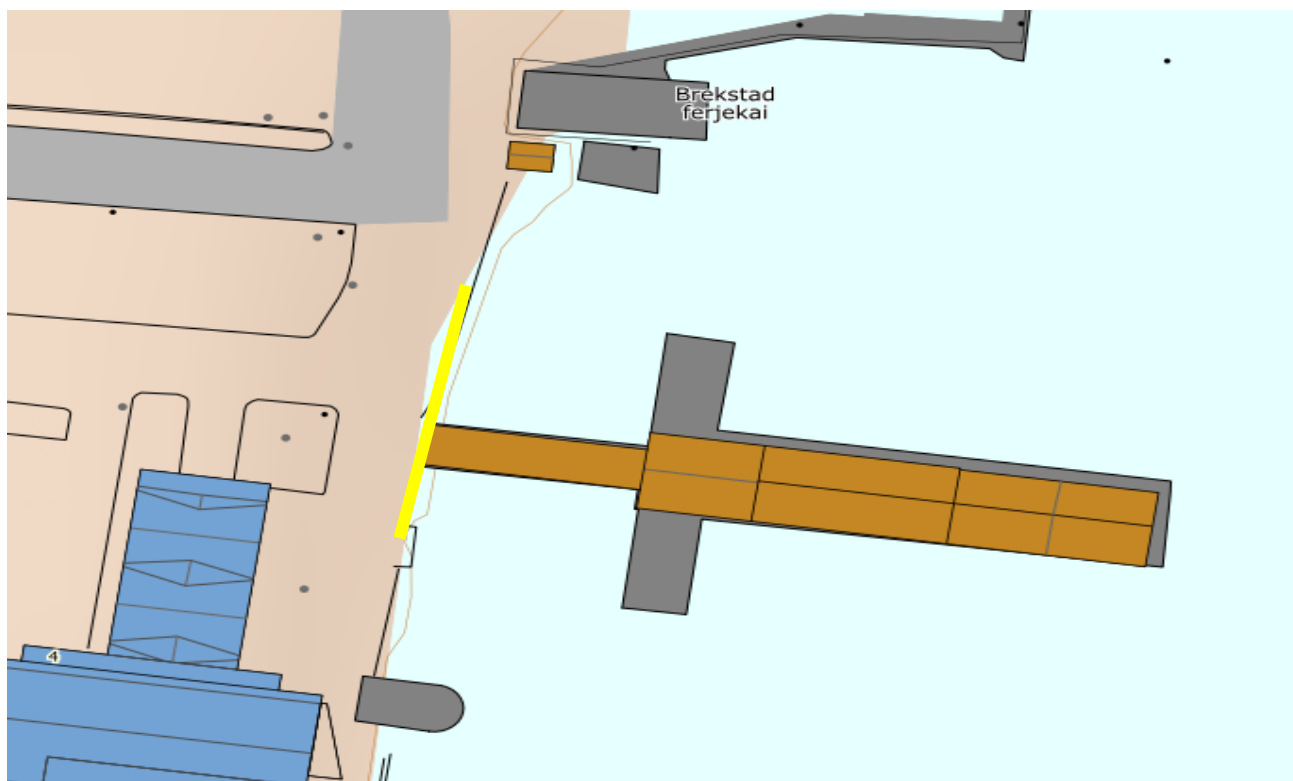
Trøndelag fylkeskommune vil etablere trekkerør fra teknisk bygg til kaifront markert med gul strek i figur 1 og 2 under om vinnende tilbud forutsetter dette. Operatør skal innen 01.11.2022 gi Trøndelag fylkeskommune tilbakemelding på ønsket rørdimensjonering og andre føringskrav.

Operatør er ellers ansvarlig for alle endringer i infrastruktur, som utløses av Operatør sine behov ut over det som tilbys i denne Kontrakten. Dette innebærer å innhente tillatelser fra kaieier og offentlige myndigheter på ønskede endringer. Operatør bærer all risiko for om slike tillatelser blir gitt.

Under forutsetning om at fristene til Operatør overholdes, garanterer Trøndelag fylkeskommune for at teknisk bygg og trekkerør vil være klart for installasjon av annet utstyr 6 måneder før første driftsdag i Kontrakten.



Figur 1: Trondheim hurtigbåtterminal



Figur 2: Brekstad hurtigbåtterminal

## 6.5 Krav til ladeinfrastruktur

Operatør er ansvarlig for at all nødvendig infrastruktur for å kunne lade fartøy fra koblingspunkt på netteiers trafo har nødvendige tillatelser fra offentlig myndighet og er i tråd med gjeldende offentlig lovgiving og forskrifter, samt stedlige myndigheters krav og særbestemmelser. Operatør er ansvarlig for at alle formelle krav til sikkerhet er ivarettatt. Rutiner og krav til service, ettersyn og sikkerhet må beskrives.

Oppdragsgiver stiller krav om åpen protokoll for kontroll- og styringssystemer til ladeinfrastrukturen for å sikre kompatibilitet i grensesnittet mellom leverandør av ladeinfrastruktur og systemintegrasjon på fartøy.

Det forutsettes at Trøndelag fylkeskommune kan benytte seg av ladeinfrastrukturen i forbindelse med utvikling og drift av utviklingsprosjektet «Fremtidens hurtigbåt». Slik bruk skal ikke komme i konflikt med eller være til hinder for ordinær drift.

Ladeinfrastrukturen Operatør anskaffer skal i utgangspunktet dimensjoneres for å kunne levere en ladeeffekt på 5 MVA. Ladeeffekten kan justeres etter nærmere avtale med Trøndelag fylkeskommune.

Kjernekomponenter som normalt har lang levetid, skal dimensjoneres for en minste levetid på 25 år.



## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

Komponenter som normalt har kort levetid, som batterier, skal minimum dimensjoneres for kontraktens varighet. Installerer komponenter med kortere levetid enn kontraktens varighet, er Operatør ansvarlig for tilhørende risiko og plikter å dekke alle kostnader ved nødvendig utskifting.

Løsningene skal ha et stilrent design og passe inn i lokalsamfunnet. Det må påregnes tilpasninger i utforming/bekledning. Farger må fremgå av tilbudet og skal kunne bestemmes av Oppdragsgiver.

Operatør er ansvarlig for at infrastrukturen er utformet på en slik måte at risiko for hærverk og klatring i anlegg reduseres.

Operatør er ansvarlig for at infrastrukturen er tilpasset klimatiske forhold på stedet der utstyret monteres inklusive normale vedlikeholdstiltak som snørydding og rengjøring av fundament og areal rundt installasjonen.

Miljødirektoratets Veileder til retningslinje [T-1442/2021: Behandling av støy i arealplanleggingen](#), skal legges til grunn som krav til støy i forbindelse med drift av infrastruktur der den er relevant.

### 6.6 Drift- og vedlikehold av ladeinfrastruktur

Operatør har ansvar for drift- og vedlikehold av all teknisk infrastruktur, som er nødvendig for å kunne lade fartøy fra koblingspunkt på netteiers trafo, gjennom hele kontraktsperioden.

Operatør plikter å signere «Drifts- og vedlikeholdsavtalen» med Trøndelag fylkeskommune i bilag 4.4, og med dette ivareta avtalens bestemmelser. Trøndelag fylkeskommune forventer at det vil gjennomføres en revisjon av «Drifts- og vedlikeholdsavtalen» med hensyn til mindre praktiske tilpasninger før kontraktsinngåelse.

Personell som skal benyttes til drift og vedlikehold av utstyret må ha nødvendige autorisasjoner og kompetanse. Operatør er ansvarlig for å dokumentere at personell har dette.

Operatør har ellers alt ansvar knyttet til ladeinfrastrukturens operative evne. Dette gjelder også økonomisk ansvar som følge av normal slitasje, oppgraderinger, skader og utbedringer, etc. Operatør må selv inngå avtaler med tredjepart for å sikre at anlegget leverer som forventet.

Ved flytting av teknisk utstyr grunnet Oppdragsgivers beslutninger dekker Oppdragsgiver dokumenterte medgåtte kostnader.

Operatør plikter overfor Oppdragsgiver å dokumentere at ladeinfrastrukturen driftes på en forsvarlig måte, holdes i forsvarlig stand og med godt vedlikehold i samsvar med Trøndelag fylkeskommunes krav til drift- og vedlikehold i «Drifts- og vedlikeholdsavtalen». Ved brudd på disse betingelsene holdes Operatør rettslig og økonomisk ansvarlig overfor eier av ladeinfrastrukturen, Trøndelag fylkeskommune, for ladeinfrastrukturens tilstand.

Operatør skal månedlig rapportere til Oppdragsgiver på ladeinfrastrukturens operative evne og vedlikehold.

For nærmere opplysninger om krav til drift- og vedlikehold, se bilag 4.4 «Drifts- og vedlikeholdsavtalen».



## 6.7 Leveringsevne i strømmettet

Trøndelag fylkeskommune vil kompensere Operatør for dokumenterte merkostnader, som utløses dersom teknisk bygg og trekkerør og/eller spesifisert nettkapasitet ikke er tilgjengelig til avtalt tid, og operatør må treffe midlertidige tiltak for å sikre ordinær drift. Det samme gjelder for merkostnader utløst av redusert nettkapasitet i driftsperioden, som er utenfor Operatør sin kontroll. Om Operatør velger å etablere ladeinfrastruktur andre steder enn i Trondheim og på Brekstad er Operatør selv ansvarlig for merkostnader, som utløses om strømmettet helt eller delvis faller ut.

Trøndelag fylkeskommune gis adgang til å kunne verifisere kompensasjonskrav av kvalifisert tredjepart før utbetaling. Oppdragsgiver skal på forespørsel og uten ugrunnet opphold, gis uforbeholden tilgang til all informasjon og dokumentasjon knyttet til de avvik Operatør søker kompensasjon for. Slik informasjon vil bli delt med Trøndelag fylkeskommune.

På Brekstad er det betinget tilkøpling frem til 2028 grunnet etablering av ny linje i regional- og transmisjonsnettet. Med det menes at operatør må sikre løsninger for å ivareta ordinær drift om det oppstår en beredskapssituasjon hvor strømforsyningen helt eller delvis kobles ut for å sikre dekning på andre kritiske områder.

## 6.8 Reguleringsplan og planprosess

Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig for planarbeidet, herunder sikre at areal tilknyttet ladeinfrastrukturen er regulert i tråd med formålet.

Operatør skal dokumentere sine løsninger og bidra aktivt i planprosessen for Operatørs kostnader. Operatør er ansvarlig for at utstyr Operatør anskaffer er godkjent og tilfredsstillende krav fra regulatoriske myndigheter i planarbeidet.

## 7 Orden på kai

Det er ikke tillatt å lagre/oppbevare materiell på kaiene uten at dette er avtalt med Oppdragsgiver.

Plassering av alle typer utstyr og installasjoner skal godkjennes av Oppdragsgiver før slikt utstyr plasseres på kai. Ved avslutning av kontrakten, kan Oppdragsgiver kreve utstyret fjernet for Operatørs regning.

Overholder ikke Operatør sine forpliktelser til opprydding, kan Oppdragsgiver etter skriftlig varsel iverksette slik opprydding for Operatørs regning.

## 8 Skade på kai og anlegg

Operatør er økonomisk ansvarlig for skader Operatør eller Operatørens underleverandør måtte påføre kaier og tilhørende landanlegg i forbindelse med utførelsen av kontrakten.



## Anbud Sjøkontrakter 2024 Vedlegg 4 Kaier og infrastruktur

Ved skade på kai skal Operatør dokumentere hendelsesforløpet og uten ugrunnet opphold varsle kaieier og Oppdragsgiver. Operatør plikter å følge de lover og regler som gjelder ved en slik hendelse.

Operatør bærer ansvaret for å innhente nødvendige tillatelser fra kaieier om utførelse av reparasjoner eller utbedringer på kaier og tilhørende landanlegg.

## 9 Tilbakeføring av kai og kaianlegg

Operatør plikter å tilbakeføre kaianlegg og tilhørende areal til opprinnelig tilstand etter kontraktens slutt om kaieier og Oppdragsgiver ønsker dette. Operatør skal stå for arbeidet med tilbakeføring, og kostnadene ved dette arbeidet dekkes av Operatør.

Hvis Oppdragsgiver anser at anleggene gir en merverdi og ønsker at disse blir stående skal Operatør overføre disse vederlagsfritt til Oppdragsgiver.

## 10 Oppdragsgivers rett til endring av anløp

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å endre anløp i tråd med endringer i ruteproduksjonen, jf. Vedlegg 3 Rutebeskrivelsen.

Operatør er ikke ansvarlig for å tilpasse fartøy til kaianlegg ved etablering av nye anløpssteder eller nye kai

## 11 Bilag til vedlegget

Bilag 4.1 Kaier i Ruteområde 1

Bilag 4.2 Kaier i Ruteområde 2

Bilag 4.3 Kaier i Ruteområde 3

Bilag 4.4 Drift- og vedlikeholdsavtale av landbasert infrastruktur på Trondheim- og Brekstad hurtigbåtterminal for elektrisk drevne fartøy med eget vedlegg

Bilag 4.4.1 Trøndelag fylkeskommunes forsikringsvilkår