



Dialognotat

Nullutslipps hurtigbåt

Notat som grunnlag for dialogprosess med potensielle leverandører om utvikling, bygging, pilotering og drift av løsninger for hurtigbåter uten utslipp.



Innhold

| | |
|---|----|
| 1. Innledning..... | 3 |
| 2. Bakgrunn | 3 |
| 3. Vår visjon | 4 |
| 4. Initiativtakerne | 4 |
| 5. Referanseprosjekter | 4 |
| 6. «Ekspressbåter» | 4 |
| 6.1. Utviklingstrekk og utviklingsbehov..... | 5 |
| 6.2. Oppdragsgivers rammevilkår | 5 |
| 6.3. Utviklingsløpet..... | 5 |
| 6.4. Aktivitetsplan og ressursbehov | 6 |
| 6.5. Utforming av kontrakt og gjennomføring av konkurranse..... | 7 |
| 6.6. Spørsmål til næringen (grunnlag for innspillsnotat «ekspressbåter»)..... | 7 |
| 7. «Lokalbåter»..... | 8 |
| 7.1. Utviklingstrekk og utviklingsbehov..... | 8 |
| 7.2. Oppdragsgivers rammevilkår | 8 |
| 7.3. Spørsmål til næringen (grunnlag for innspillsnotat «lokalbåter») | 9 |
| 8. Gjennomføring av dialogmøter | 9 |
| 8.1. Påmelding og innlevering av innspillsnotat..... | 10 |
| 8.2. Spørsmål til dialognotatet | 10 |
| 8.3. Tidsplan gjennomføring av dialogmøter | 10 |

1. Innledning

Hurtigbåten er viktig for mange. Den knytter øysamfunn sammen med hverandre og med fastlandet og skaper grunnlag for et balansert og sammenhengende bo- og arbeidsmarked. Det forventes at en stor del av fremtidens næringsutvikling vil skje langs kysten av Norge og den forventede aktiviteten vil medføre et økt mobilitetsbehov på sjø. Reisesrømmene vil sannsynligvis ikke være tilstrekkelig store til å kunne forsvare bygging av veier og bruer, og fylkeskommunene forbereder seg på at etterspørselen etter hurtigbåttjenester langs kysten vil øke i fremtiden.

Samtidig er hurtigbåten slik vi kjenner den i dag den aller største kilden til utslipp målt i utslipp per passasjerkilometer og med et høyt drivstofforbruk er det en kostbar form for transport. Fremtidens hurtigbåttilbud må være renere og billigere enn i dag og samtidig må det oppleves som minst like forutsigbart og trygt.

I fergesektoren er det gjennomført en elektrisk revolusjon og bruken av fossil energi blir erstattet med fornybar elektrisitet langs store deler av veinettet. I dagens globale hurtigbåtmarked finnes det få, om noen, kommersielt tilgjengelige alternativer til diesel og overføringen av klimateknologi fra fergesektoren er utfordrende. Det innebærer at ny teknologi for hurtigbåt må etterspørres, utvikles og tas i bruk.

I Norge er det fylkeskommunene som har ansvaret for innkjøp og drift av alle hurtigbåtrutene langs kysten. Tilrettelegging og innføring av utslippsfrie hurtigbåter i kollektivtilbudet vil derfor måtte finne sted i kraft av fylkeskommunale anbud og innkjøpsprosesser.

2. Bakgrunn

Trøndelag, Vestland og Troms og Finnmark fylkeskommune skal ut med nye anbudskonkurranser for sine hurtigbåtsamband og har ambisjoner om utslippsfri drift. I jakten på fremtidens utslippsfrie hurtigbåt har Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med 10 fylkeskommuner gjennomført en [utviklingskontrakt](#) med mål om å demonstrere at nullutslipp er teknologisk og økonomisk mulig for korte, mellomlange og lange samband. Utviklingskontrakten ble ferdigstilt i september 2019 og resultatene viser at utviklingen har kommet langt, men at flere teknologiske, juridiske og økonomiske barrierer må overkommes før utslippsfrie hurtigbåter kan realiseres til en akseptabel risiko og kostnad.

Som et ledd i anbudsforberedelsene inviterer vi til markedsdialog med potensielle leverandører om hvilke løsninger som er tilgjengelig på markedet og hvordan vi kan legge til rette for utvikling, bygging, pilotering og drift. Formålet med dialogen er å presentere våre målsettinger og tanker om videre utviklingsbehov, få innspill til hva som er tilgjengelig, hvordan utviklingsløpet kan gjennomføres og hvilke behov næringen har for å lykkes.

Hurtigbåten tjener ulike formål og har mange fasonger og egenskaper. I dialogen og innspillsnotatet har vi valgt å skille mellom følgende to fartøyskategorier basert på vurderinger knyttet til teknologimodenhet:

- a) For store fartøy med høy fart og lang rekkevidde forklart som «**ekspressbåter**» ønsker vi primært prosessuelle innspill knyttet til utviklingsbehov og
- b) for mindre kombi- og passasjerfartøy med lavere fart og kortere rekkevidde forklart som «**lokalbåter**» ønsker vi primært innspill knyttet til status og konsekvenser for ulike teknologiske løsninger.

Dette dialognotatet redegjør for vår forståelse av utfordringsbildet og hvilke problemstillinger vi ønsker å diskutere med leverandørnæringen. Videre beskriver notatet hvordan vi ønsker å gjennomføre dialogmøtene og hva vi legger vekt på i innspillsnotatet.

Frist for påmelding til en-til-en møter og innlevering av innspillsnotat er 27. april kl. 16.00.

Vi ser frem til å møte en fremoverlent næring for å finne gode løsninger, sammen.

3. Vår visjon

Vi har som målsetning å legge til rette for utviklingen av fremtidens hurtigbåter. Internasjonale, nasjonale og lokale klimamål krever at vi revolusjonerer hurtigbåten med tanke på energiforbruk og utslipp. Et fremtidig fartøy bør være bygget på smarte og innovative løsninger, det skal være energieffektivt og benytte seg av en alternativ energibærer. For passasjerene skal opplevelsen av å være ombord være komfortabelt og det skal være et foretrukket kommunikasjonsmiddel for relevante ruter.

Oppdragsgiver forventer at løsninger skal utvikles slik at CAPEX og OPEX på sikt reduseres sammenlignet med dagens nivå og dermed styrker hurtigbåten som et transportmiddel langs kysten av Norge og internasjonalt. Vi ønsker å fremme løsninger som gir en konkurransedyktig transportform og legge til rette med tid og rom for utvikling og tilstrekkelig risikoavlastning.

4. Initiativtakerne

Fylkeskommunene har ansvaret for kollektivtrafikken innenfor sine fylkesgrenser og fastsetter mål, strategier og de overordnede premisene for drift av all kollektivtrafikk i fylket.

Trøndelag, Vestland og Troms og Finnmark fylkeskommune har innledet et samarbeid om å drive utviklingen av utslippsfrie hurtigbåter videre. Flere fylkeskommuner og kollektivtrafikksekskap har vist interesse for prosjektet og signalisert at de ønsker å delta i satsingen. Det markedsmessige potensialet for de som vinner fram vil være stort og ha betydning for nasjonal og internasjonal klimaomstilling innenfor hurtigbåtnæringen.

5. Referanseprosjekter

I tabellen under ser vi en oversikt over norske utviklings- og pilotprosjekter med tilhørende nøkkeltall, slik vi kjenner dem.

| Fartøy | Kapasitet | Fart | Distanse | Ferdigstilling |
|----------------------|-----------|-------------|------------|----------------|
| BB Green prototype | 80 PAX | 28 knop | 25 km | 2016 |
| Vision of the fjords | 400 PAX | 9/19,5 knop | 32 km | 2016 |
| Future of the fjords | 400 PAX | 16 knop | 55-75 km | 2018 |
| Legacy of the fjords | 400 PAX | 16 knop | (55-75 km) | 2020 |
| Rygerelektra | 297 PAX | 20 knop | 80 km | 2020 |
| TrAM | 147 PAX | 23 knop | 22-50 km | 2021 |

*Forbehold om avvik i tallgrunnlaget og at det finnes andre relevante konsepter/prosjekter.

6. «Ekspressbåter»

Typisk for «ekspressbåter» er energikrevende fartøy med fart rundt 35 knop, kapasitet rundt 300 passasjerer og rekkevidde inntil 300 km med kortere stopp underveis. For noen typer fartøy vil det

være behov for frakt av biler og/eller nyttekjøretøy i kombinasjon med en reduksjon i passasjerkapasiteten. Fartøyene skal i utgangspunktet ikke ha noen form for utslipp, fokus på passasjerkomfort og sjødyktighet er viktig og det må kunne godkjennes for fartsområde 4.

6.1. Utviklingstrekk og utviklingsbehov

Resultatene i *utviklingskontrakten for fremtidens hurtigbåt*¹ viser at utviklingen har kommet lang, men at det fortsatt gjenstår utfordringer som næringen må finne løsninger på, før det vil være forsvarlig å lyse ut kontrakter der det stilles absolutte krav til nullutslipp. Skrogutforming, propulsjon, energisystem om bord og nødvendig infrastruktur for energiforsyning vurderes som kritiske utviklingsområder som må løses for å lykkes med nullutslipp.

Oversikten over referanseprosjekt viser at nullutslippsteknologien ikke er kommersialisert for den kombinasjonen av kapasitet, fart og rekkevidde som våre ekspressbåtruter omfatter. Vår vurdering er at teknologispranget er stort og at utviklingen av løsninger for nullutslipp er krevende og vil ta tid. Leverandørnæringen har signalisert at de alene ikke kan bære den økonomiske risikoen forbundet med utviklingen. Vi ønsker å redusere risikobelastningen til utviklingsmiljøene ved å legge til rette for konkretisering og utvikling av nye skipsdesign med nødvendige godkjenninger hos myndigheter og klasseselskap i et utviklingsløp fra konsept til industri. Målet er å bygge ett eller flere pilotfartøy og teste disse i egne samband før fartøyene settes inn i ordinær drift.

6.2. Oppdragsgivers rammevilkår

Ambisjonen for denne forespørselen er å kunne fase inn ett eller flere godkjente og driftssikre nullutslippsfartøy i løpet av 2024. Videre er oppdragsgiver avhengig av å utløse støtte fra det statlige virkemiddelapparatet eller sikre andre former for medfinansiering. Oppdragsgivers konkurranse og kontrakt skal selvfølgelig basere seg på anskaffelsesregelverket, statsstøtteregelverket og regelverket for godkjenning av tekniske løsninger.

Oppdragsgiver kan som sluttbruker definere kravet til transporttjenesten, men ønsker å legge til rette for at utviklingen kan skje i markedet. Vi ønsker å forstå utviklingsløpet og hvilke behov næringen har, slik at vi kan tilpasse anskaffelsesformen og kontrakten til utviklingsløpet innenfor oppdragsgivers rammer.

6.3. Utviklingsløpet

Utvikling av et helt nytt hurtigbåtkonsept er en kompleks og tidkrevende prosess som går over mange år. I *utviklingskontrakten for fremtidens hurtigbåt* har industrien utviklet ulike konsepter for nullutslipp for hurtigbåtruter med ulike egenskaper. I oppsummeringen og evalueringen av arbeidet peker næringen på flere områder hvor det gjenstår nødvendig teknologisk utvikling.

Vi ønsker å få bedre innsikt og forståelse for hvordan fasene i et utviklingsløp henger sammen i overgangen fra konseptstudier til realisering i form av normal drift av transporttjenesten.

I modellen under har vi forsøkt å forenkle utviklingsløpet og beskrevet utviklingsstegene ved hjelp av sekvensielle faser:



¹ <https://www.trondelagfylke.no/nyhetsarkiv/framtidas-hurtigbater-gir-null-utslipp/>

Utvikling av nye konsepter har foregått både utenfor og innenfor *utviklingskontrakten for fremtidens hurtigbåt*. Neste fase i utviklingsløpet innebærer etter vår forståelse et designløp hvor hensikten er å utvikle komplette tegningsgrunnlag for fartøy og integrasjon med energiforsyning, gjennomføre alle tekniske analyser, utvikle komponenter, teste modeller og gjennomføre risikoanalyser for å sikre nødvendig godkjenning hos myndigheter og classeselskap. På bakgrunn av leveransen i designfasen er det nødvendig å kunne prise bygging og drift av fartøy inkludert nødvendig infrastruktur, slik at oppdragsgiver kan sammenligne ulike fartøyskonsepter og sikre videre statlig medfinansiering ved behov.

Byggefasen omfatter bygging av fartøyet ved et verft. Bygging av fartøyet baserer seg på en byggespesifikasjon enten i form av konkrete tegningsgrunnlag utviklet i designfasen eller i form av funksjonskrav basert på kunnskap i designfasen.

Pilotfasen omfatter testing av fartøy og nødvendig infrastruktur som en endelig og helhetlig systemløsning i et egnet testmiljø under reelle driftsbetingelser. Løsningene blir vurdert opp mot de ytelses- og funksjonskravene oppdragsgiver har definert i forkant.

6.4. Aktivitetsplan og ressursbehov

Under følger en tabell hvor vi ønsker at leverandører fyller inn informasjon som kan hjelpe oss i å forstå deres rolle og hvilke behov som er knyttet til de ulike fasene i et utviklingsløp. Vi presiserer at aktivitetene og informasjonen som skal fylles inn er knyttet til den enkelte virksomhets rolle og at oppdragsgiver utover denne aktiviteten har behov for å gjøre nødvendige forberedelser, inngå avtaler og følge opp disse.

| Fase | Hovedaktør | Tidsbehov | CAPEX/OPEX | Leveranse | TRL-veileder (Enova) |
|------------|------------|-----------|------------|-----------|--|
| Designfase | FYLL INN | FYLL INN | FYLL INN | FYLL INN | 6: Utført designprosess med tydelig og omfattende teknologibeskrivelse |
| Byggefase | FYLL INN | FYLL INN | FYLL INN | FYLL INN | 7/8: Reelt komplett systemløsning ferdigstilt og kvalifisert gjennom test og demonstrasjon |
| Pilotfase | FYLL INN | FYLL INN | FYLL INN | FYLL INN | |
| Drift | FYLL INN | FYLL INN | FYLL INN | FYLL INN | 9: Kommersielt tilgjengelig |

En relevant målsetting er å senke risikoen til utvikler ved å definere tydelige milepæler for veivalg og forutsigbar finansiering. Slik kan vi fordele risikoen mellom næringen og oppdragsgiver.

Oppdragsgiver er teknologinøytral og ønsker å ha fokus på funksjon og funksjonaliteter. Løsningene er det opp til industriaktørene å finne. Ved inngangen til designfasen vil det derfor være uklart hvilke teknologiske løsninger som vil vinne gjennom. Oppdragsgiver søker derfor å utløse inntil tre parallelle uavhengige løp i denne fasen.

I bygge- og pilotfasen vil det trolig ikke være rom for parallelle løp. Da må fylkeskommunene bidra til å opprettholde høy konkurransekraft mellom leverandører, slik at den løsningen man går videre med

kan konkurrere på høy kvalitet og lav kostnad. Oppdragsgivers ambisjon er at minst ett godkjent design skal resultere i nybygg og verifiseres gjennom pilotering i egnet miljø.

6.5. Utforming av kontrakt og gjennomføring av konkurranse

Oppdragsgiver vurderer om utviklingsløpet skal gjennomføres ved bruk av en eller flere kontrakter – én kontrakt for hver fase, flere kontrakter som dekker én eller flere faser eller én kontrakt som omfatter hele utviklingsløpet, med eller uten drift i enden.

Eksempelvis kan en enten se for seg at

- designfasen, bygge- og pilotfasen og ordinær drift deles inn i tre ulike kontrakter
- design-, bygge- og pilotfasen inngår i en kontrakt og at ordinær drift inngår i en separat kontrakt
- alle fasene deles inn i separate kontrakter
- alle fasene inngår i en og samme kontrakt

Hvilken inndeling som er mest egnet avhenger av flere forhold (ikke uttømmende):

- I hvilken grad markedsaktørene kan stilles overfor forutsigbare og like konkurranse- og rammevilkår ved inngangen til hver enkelt fase
- I hvilken grad oppdragsgiver klarer å utjevne fordelene en eller flere aktører vil ha ved deltagelse i en eller flere foregående faser i utviklingsløpet
- Eierskap til fartøy
- Drift av fartøy

Fylkeskommunene vurderer nå disse problemstillingene fra et økonomisk, juridisk og markedsmessig perspektiv. Derfor ber vi i denne dialogrunden næringen om innspill som er relevante for den videre anskaffelsesprosessen.

6.6. Spørsmål til næringen (grunnlag for innspillsnotat «ekspressbåter»)

For «ekspressbåter» ønsker vi informasjon om hva som kreves for å drive utviklingen videre og hvordan utviklingsløpet kan og bør organiseres. Tekniske spørsmål vil komme i senere dialogrunder. I én-til-én møtene og den skriftlige tilbakemeldingen kan leverandørene ta utgangspunkt i følgende spørsmål og diskusjonspunkter:

Utvikling og realisering av nye hurtigbåtkonsepter er en kompleks og tidkrevende prosess med høy risiko og store kostnader. For oss er det viktig å få en god forståelse av

- a) hvorvidt utviklingsløpet beskrevet i dialognotatet tar høyde for de teknologiske utfordringene næringen står overfor,
- b) hvor langt næringen har kommet i utviklingen av utslippsfrie hurtigbåter «ekspressbåter»,
- c) hvordan integrasjonen med landsiden og nødvendig energiforsyning kan ivaretas og
- d) hvilke behov næringen har for å drive utviklingen videre?

For fylkeskommunene er det viktig å kunne bruke resultatene i vår virksomhet i forbindelse med anbudsforberedelser og gi andre fylkeskommuner en tilsvarende rett til å bruke resultatene. Vi er derfor ikke uten videre interessert i å sitte igjen med de immaterielle rettighetene til den utviklede teknologien. Samtidig må vi sørge for at markedsaktører kan delta i konkurransen og i påfølgende konkurransesituasjoner på like vilkår.

Hvis designfasen skilles ut som en egen kontrakt:

- e) Hva er næringens syn på eierskap til immaterielle rettigheter for den teknologien som utvikles? Hva kan deles og hvordan?

Vårt ønske er å imøtekomme næringens behov for å kunne drive utviklingen videre uten at risikoen blir for høy eller kostnadene for store. Med utgangspunkt i delfasene beskrevet i dette dialognotatet:

- f) Hvilke faser av utviklingsløpet bør inngå i kontrakten,
- g) kan fasene alternativt skilles ut i separate kontrakter og
- h) bør eierskap til pilotfartøy ligge hos oppdragsgiver?

Hvordan bør i så fall oppdragsgiver

- i) tilpasse konkurransen,
- j) gjennomføre anskaffelsen,
- k) tildele kontrakten og
- l) sikre midlertidig drift i en overgangsfase?

I tillegg ønsker vi at leverandørene fyller ut informasjon i fasebeskrivelsene i Excel-tabellen som er vedlagt kunngjøringen i Mercell.

7. «Lokalbåter»

Typisk for «lokalbåter» er mindre energikrevende hurtigbåtruter med middels rekkevidde (25-75 km med kortere stopp underveis), fart mellom 23 og 30 knop og kapasitet rundt 100 passasjerer, gjerne i kombinasjon med frakt av 3-7 personbilenheter.

Fartøyet skal i utgangspunktet ikke ha noen form for utslipp, fokus på passasjerkomfort og sjødyktighet er viktig og det må kunne godkjennes for fartsområde 4.

7.1. Utviklingstrekk og utviklingsbehov

Basert på oversikten over referanseprosjekt er vi usikker på hvilken teknisk utfordring det er å tilby nullutslippsløsninger for den kombinasjonen av kapasitet, fart og rekkevidde som våre lokalbåtruter omfatter.

Vi regner med at eksisterende nullutslippsteknologier vil kunne videreutvikles og oppskaleres – dessuten at det vil fortagnes forbedringer av energieffektivitet for fartøy og energisystemets fotavtrykk. I en overgangsfase kan en likevel forestille seg at nullutslippsløsningene er umodne med tanke på energi/utslipp, drift/ruteproduksjon eller kostnader. Det kan gi behov for tilpassinger i krav og konkurransekriterier.

7.2. Oppdragsgivers rammevilkår

Ambisjonen er å inngå driftskontrakter om bruk av godkjente og driftssikre nullutslippsfartøy innen 2024. Ved økte kostnader er oppdragsgiver avhengig av å utløse støtte fra det statlige virkemiddelapparatet eller sikre andre former for medfinansiering. Oppdragsgivers konkurranse og kontrakt skal selvfølgelig basere seg på anskaffelsesregelverket, statsstøtteregelverket og regelverket for godkjenning av tekniske løsninger.

Oppdragsgiver kan som sluttbruker definere kravet til transporttjenesten, men har behov for å forstå hvilke krav som bør stilles til nullutslippsdriften og hvordan fylkeskommunene kan bidra til at løsningene kan realiseres så fort som mulig. Videre har fylkeskommunen behov for å forstå omfanget av et eventuelt innovasjonsbehov slik at kontrakten og den forutgående konkurransen best mulig kan tilrettelegges for å motta støtte fra statlig virkemiddelapparat.

7.3. Spørsmål til næringen (grunnlag for innspillsnotat «lokalbåter»)

For «lokalbåter» ønsker vi informasjon om hva som er tilgjengelig på markedet i dag, utviklingsbehov og hvordan vi kan tilpasse konkurransen og tildelingskriteriene. I én-til-én møtene og den skriftlige tilbakemeldingen kan leverandørene ta utgangspunkt i følgende spørsmål og diskusjonspunkter:

- a) Hvordan og i hvilken grad er relevante løsninger testet og verifisert?
- b) Hvilke komponenter/leveranser kan begrense/stoppe fremdrift og suksess?

For relevante aktører, beskriv status og ventet utvikling for komponenter som:

- a) Skrog – energioptimalisering
- b) Systemintegrasjon/energibærer
- c) Drivlinje/fremdrift
- d) Autonomi/styringssystem
- e) Passasjerfasiliteter

Andre relevante diskusjonspunkter og spørsmål:

- f) Hva er behovet og potensialet for back up-løsninger eller rekkeviddeforlenging?
- g) I hvilken grad kan delvis hybridisering (noe bruk av dieselgenerator eller tilsvarende) senke økonomisk og teknisk risiko?
- h) Hvordan kan utslippskrav fra oppdragsgiver ta høyde for slike løsninger?
- i) Ønsker næringen primært utslippskrav eller utslippsmål med bonus eller lignende?
- j) Vil det være mulig å gradvis ombygge/utvikle fartøy i kontrakt for å nå utslippsambisjonene eller må fartøy være utviklet fra dag en?
- k) Hvordan påvirker de relevante tekniske løsningene fartøyets størrelse, vekt og utforming?
- l) Hvordan bør fartøy optimalt utformes?
- m) Er det dimensjoneringskrav som bør unngås? Hva slags følger får dimensjoneringa av fartøyet for kai?
- n) Hvilken informasjon bør oppdragsgiverne fremskaffe knyttet til kaiareal, nettilgang etc?
- o) Hvem bør ta ansvaret for innkjøp, etablering, drift og eierskap av nødvendig infrastruktur?
- p) Hvilke konsekvenser har det for tilbyder om det er oppdragsgiver, operatør eller energileverandør som er ansvarlig for etablering og drift av energiforsyning fra land?
- q) Vil det måtte forventes tilpasninger i ruteproduksjonen?
- r) Hvordan kan vi sikre fleksibilitet i ruteproduksjonen og tilstrekkelig bunkringstid/ladetid for fartøy?
- s) På kort og lang sikt, hvordan vil krav til nullutslipp påvirke CAPEX/OPEX?

8. Gjennomføring av dialogmøter

For å sikre hensynet til likebehandling, konkurranse, gjennomsiktighet og forutsigbarhet i prosessen, lyses denne invitasjon ut på Doffin som en veiledende kunngjøring. Deltagelse i dialogen vil ikke forplikte noen av partene i veien videre.

Markedsdialogen omfatter

- a) muligheten til å gjennomføre én-til-én møter og
- b) oppfordring om å gi skriftlig tilbakemelding basert på diskusjonspunkter og spørsmål i kapittel 6. og 7 i form av et «innspillsnotat».

Informasjonen fra oppdragsgiverne foreligger i dette dialognotatet. Dialogmøtene blir gjennomført som én-til-én-møter.

Alle skriftlige og muntlige innspill behandles strengt fortrolig og det føres ikke referater fra dialogmøtene.

8.1. Påmelding og innlevering av innspillsnotat

Vi ber om at påmelding samt innlevering av innspillsnotat og utfylt aktivitetsplan (kap. 6.4) rettes Morten Berntsen per epost: morber@trondelagfylke.no innen **27. april kl. 16.00**. Påmelding og innlevering av innspillsnotat/aktivitetsplan kan gjøres separat for å sikre egnet møtetidspunkt.

Påmeldingen merkes med enten, «ekspressbåter», «lokalbåter» eller «ekspressbåter + lokalbåter» avhengig av hvilken type dialog som ønskes. Vi ber om at det oppgis to alternative tidspunkt for gjennomføring av møtet. Dette for at vi lettere skal kunne tilpasse gjennomføringen av dialogmøtene på tvers av ønsker og behov.

For å begrense omfanget av innspillene ber vi om at skriftlige innspill ikke overskrider 7 sider for hver av fartøyskategoriene, herunder «ekspressbåter» og «lokalbåter». Kortere skriftlige supplement til innspillsnotatet kan ettersendes inntil en uke etter dialogmøtet er avholdt.

Det understrekes at vi ønsker innspill til anbudsforberedelser og at innspillene ikke inngår som et element i en konkurransesituasjon.

8.2. Spørsmål til dialognotatet

Vi er behjelpelig med å besvare spørsmål til dialognotatet i forbindelse med innspillsnotatet.

Spørsmål rettes [Morten Berntsen](mailto:morber@trondelagfylke.no) per epost: morber@trondelagfylke.no.

Alle svar og spørsmål vil bli offentliggjort og publisert i Merzell fortløpende.

8.3. Tidsplan gjennomføring av dialogmøter

Det er satt av tid til videomøter (Skype, Microsoft Teams eller lignende) fra og med 4. mai til og med 8. mai mellom kl. 09.00 og kl. 16.00.

Møtene berammes til 45 min for «ekspressbåter» + 45 min for «lokalbåter». Tidsrommet for møtene kan utvides om pågangen blir lavere enn forventet.

| Dato | Aktivitet | Sted |
|------------------------|---|-------|
| 27. april kl. 16.00 | Frist for påmelding til én-til-én møter | Epost |
| 27. april kl. 16.00 | Frist for innlevering av innspillsnotat | Epost |
| 27. april kl. 16.00 | Frist for innlevering av aktivitetsplan | Epost |
| 4. mai | Dialogmøter én-til-én | Video |
| 5. mai | Dialogmøter én-til-én | Video |
| 6. mai | Dialogmøter én-til-én | Video |
| 7. mai | Dialogmøter én-til-én | Video |
| 8. mai | Dialogmøter én-til-én | Video |

Spørsmål knyttet til den praktiske gjennomføringen av dialogmøtene rettes [Morten Berntsen](mailto:morber@trondelagfylke.no) per epost: morber@trondelagfylke.no.