

Trøndelag fylkeskommune

Attn: Kjell Ivar Bye

cDynamics AS
Narviga 12
4633 Kristiansand S
Norge

Klage på tildeling av anbudskonkurransen «Utslippsfri Metro til Sjø - Kartlegging av og løsninger på utfordringer ved mindre rutegående fartøy»

Viser til tildelingsbrev datert 8.4.22 hvor Metro-Opus AS utropes som vinner av konkurransen. Vi klager med dette på beslutningen med begrunnelse i de grunnleggende prinsippene i anskaffelseslovens § 4:

"Oppdragsgiveren skal opptre i samsvar med grunnleggende prinsipper om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarehet og forholdsmessighet".

cDynamics mener overnevnte prinsipper ikke er utøvd i oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn ved vurderingen av anbudskonkurransen. Dette er begrunnet som nærmere beskrevet under.

Kriterie - Idèskisse

I begrunnelsen for tildelingen er det beskrevet et kort avsnitt på en halv side der det konkluderes med at Metro-Opus svarer «helhetlig og godt» og får 10 poeng, mens cDynamics er gitt 7.5 poeng basert på «at de ikke svarer like godt på punktene i bilag 1 samt at målene ikke beskrives like godt oppnådd som i vinnende tilbud».

I begrunnelsen reagerer vi på flere momenter:

- Vurderingen samt begrunnelse som er gitt for poenggivning er svært grunn og overfladisk. Det er ikke gjort noen tekniske vurderinger rundt idèskissens kvalitet overhode og vurderingen fremstår ikke som den er skrevet av personer med skipsteknisk kompetanse. Her må vi minne om at dette er en studie nettopp innen nyutvikling av tekniske løsninger for mindre fartøy.
- Studien omhandler «Kartlegging av og løsninger på utfordringer ved mindre rutegående fartøy». Det nevnes ikke hvordan Metro Opus planlegger å kartlegge verken løsninger eller utfordringer. cDynamics sitt tilbud inneholder et bredt og detaljert testprogram for 4 ulike fartøystyper med og uten hydrodynamiske hjelpemidler. Det fremstår ikke av sladdet versjon av Metro-Opus tilbud har tilbudt å levere en studie med tilsvarene omfang.
- Iht konkurransegrunnlag er det beskrevet at oppdragsgiver vil vurdere hvordan spørsmålene tenkes besvart. Dvs at fysisk uttesting på sjø er bedre enn modellering som igjen er bedre enn et skrivebordsprosjekt. Det kommer ikke frem av tildelingsbrevet at dette vurderingspunktet er tatt hensyn til. Vi gjør oppmerksom på at cDynamics' tilbud inneholder omfattende testserier i slepetank for fire ulike skrogkonsepter i tillegg til numeriske simuleringer av hydrodynamiske hjelpemidler. Det er altså tilbudt en kvalitativ testserie som vil gi fullt innblikk i sjøgående egenskaper samt drivstofforbruk for de ulike konseptene. Det fremstår ikke av Metro-Opus tilbud at de har tilbudt kvalitative tank-studier i kontrollerte og etterprøvbare omgivelser.

- Iht konkurransegrunnlaget er det beskrevet at dere skal vektlegge SMARTe besvarelser, dvs spesifikt, målbart, akseptabelt og tidsbestemt. Vi kan ikke se at dere har vektlagt dette i vurderingen. Bl.a. reagerer vi på følgende.
 - Spesifikt: Metro Opus har i våre øyne leverer en vesentlig mindre spesifikk idèskisse da det er større fokus på overordnede beskrivelser, lokale forhold/nettverks samt prosesser. cDynamics har levert en idèskisse som inneholder en konkret utredning av fire ulike fartøyskonsepter, men kan ikke ses å være belønnet for dette i vurderingen.
 - Målbart: cDynamics har levert en idèskisse med prosjektleveranse av fullt sett med resultater innen sjøgående egenskaper/komfort samt drivstofforbruk. Vi kan ikke se at Metro Opus planlegger å levere samme mengde målbare resultater.
 - Realistisk: Det skrives i vurderingen at Metro-Opus har beskrevet «målene som oppnådd» i større grad enn cDynamics. Det bør vært helt uvesentlig i hvor stor grad leverandøren selv forventer å oppnå målene i studien da dette høyst sannsynlig er basert på udokumenterte påstander og forventninger. Det er svært komplekst å skulle oppnå målene «lavere utslipp, lavere kostnad og bedre rutetilbud» da målene til en viss grad også kan utelukke hverandre (eksempel: lavere utslipp impliserer ny teknologi -> ny teknologi gir høyst sannsynlig ikke lavere kostnad). Trøndelag fylkeskommune burde i dette tilfelle heller vektlegge at tilbyder har en realistisk plan for hvordan målene skal forsøkes oppnås i stedet for å vektlegge leverandørens ubegrunnede teknologioptimisme. For øvrig burde denne teknologioptimismen kanskje heller vært vurdert med et kritisk blikk som avslørende for leverandørens manglende erfaring og teknisk innsikt innen skipsdesign. Det er etter vår mening et vesentlig suksesskriterier innen skipsdesign (og annen produktdesign) at tøffe avveininger og prioriteringer må tas (trade offs) for å oppnå et godt og samtidig kostnadseffektivt design.
- I Metro Opus' tilbud er det skrevet mye om tilbyders fortrinn som lokal tilbyder. I tildelingsbrevet er det vektlagt at MO beskriver at «Det siktes på lavere kostnad gjennom å tenke alternativ i de aktuelle lokasjonene matebåter er aktuelt, for Namsos-Rørvik-Leka tenkes det gjennom samarbeid med lokalt næringsliv som for eksempel reiseliv og oppdrettsnæringen». Vi reagerer her på at lokal tilknytning og lokale forhold er tillagt for stor vekt i forhold til beskrivelsene i konkurranseunderlaget. Merk at Namsos-Rørvik-Leka strekningen fremholdes som ett av flere mulige lokasjonsstudier. I Bilag 1 er det bl.a. nevnt at «Andre lokasjoner kan man også velge, men dette må da begrunnes og tas opp med oppdragsgiver». Vi ber spesielt Trøndelag fylkeskommune være bevisst på at lokal tilknytning eller nettverk ikke er gyldig tildelingskriterie i konkurranseunderlaget overhodet og vi ber derfor om at denne argumentasjon fra MO' ses helt bort i fra.

Vi ønsker også å kommentere Metro Opus valg av fartøystype for den gitte strekning. Tilbyder har valgt en såkalt ASV «Air supported vessel» fra SES-X som har en luftlomme under skroget for redusert motstand i sjø. Dette er en konseptuell fartøystype som ikke har kommersiell driftserfaring. Fartøystypen er etter vår mening uegnet for strekningen Namsos-Rørvik-Leka da dette er en værhard strekning. Viser her til Liang Yun/Alan Bliault «High Performance Marine Vessels» (2012). Denne henviser spesifikt til fartøyskonseptet tilhørende «Effect ship international AS» (forløperen til SES-X). Her beskrives ulempen til denne fartøystypen som manglende sjøgående egenskaper pga liten dybde på luftlaget under fartøyet. I grov sjø vil fartøyet miste sine egenskaper da luftlaget er for tynt for å kompensere bevegelsene og skroget vil slå ned i sjøen. Dette aspektet påvirker vurderingskriteret "Bedre rutetilbud" samt stikkordet "pålitelighet" da et ASV fartøy ikke vil kunne operere i grov sjø.

"Since the air layer is thin, it can also be lost when running in rough seas with heavy motion. The ACC is therefore better suited to coastal and estuarine conditions rather than deep sea routes." s. 261

«The ACC is limited in the wave height that it can operate due to the dynamics of the air cavity. This presents clear limits to the environment an ACC craft can be designed for as it is not practical to deepen the cavity unless the configuration is changed radically..» s. 261

Boken kan lastes ned her: <https://www.dropbox.com/s/m01xw45go7q9v1o/High%20Performance%20Marine%20Vessels.pdf?dl=0>

Oppdragsgiver manglende vurdering av MO' valgte fartøystype demonstrerer fraværet av tekniske vurderinger rundt idèskissenes kvalitet i tildelingsbrevet.

Oppsummert er vår klage angående kriterie «Idèskisse» at;

- Vurderingen av idèskissene fremstår vilkårlig og overfladisk uten kritisk blikk med tanke på leverandørens og prosjektforslagets underliggende substans og kvalitet.
- Den tekniske kvaliteten i beskrivelsen samt kvaliteten i gjennomføringsplan samt leveranser fremstår ikke som å være vurdert.
- Det er ikke gjennomført en systematisk gjennomgang/karaktergiving av idèskissene.
- Innkjøper har akseptert MO' svært optimistiske anslag for egen grad av måloppnåelse uten kritisk blikk.

Kriterie gjennomføringsevne

Under kriterie gjennomføringsevne har Metro – Opus fått karakter 10, cDynamics har fått 8.4. Vi klager her på følgende vurdering:

- Vi finner det spesielt at plan er vektet 80% av gjennomføringsevne, mens bemanning er vurdert til 20%. Dette er ikke saklig begrunnet. Det fremstår svært merkelig at leverandørens subjektive vurdering av plan skal gis betydning for kriteriet «gjennomføringsevne» i det hele tatt.
- Vi gjør oppmerksom på at cDynamics har stilt til disposisjon følgende kapabiliteter i studien:
 - Komplette multidisiplin prosjektgruppe for skipsutvikling bestående av 10 personer fra 5 selskaper. Gruppen inkluderer hydrodynamikere, skipsdesignere samt ekspertise innen fremdrift og kalkyle/kostnadsvurderinger. Gruppens erfaring er dokumentert ved henvisning til to konkrete referanseprosjekter for leverte fartøy der gruppen arbeidet sammen, samt ved at det er fremlagt ett konkret skipsdesignskisse som en del av tilbudet. I tillegg er det levert komplette CVer som beskriver ytterligere erfaring fra leverte fartøy. Totalt har gruppen anslagsvis vært delaktig i utviklingen av flere titalls fartøy.
 - Stadt Towing tank (Slepetank). Som kapasitet inn i studien tilbys en av Norges to profesjonelle slepetanker for skipsutvikling lokalisert på Måløy.
 - Merk også at cDynamics er et veletablert selskap med høyeste kredittrating (AAA) med god økonomisk kapasitet.
- Etter det vi ser har Metro Opus stilt til disposisjon følgende kapabilitet:
 - Metro Opus består av 8 aksjonærer, men har ingen ansatte per i dag (Ref proff.no). Det er uklart i hvor stor grad selskapet har gjennomføringsevne i de hele tatt uten ansatte. Det er også uklart i hvor stor grad selskapet innehar skipsteknisk kompetanse (dette er sladdet i tilbudet vi har fått oversendt). Evt manglende skipsteknisk kompetanse må vurderes kritisk av oppdragsgiver da konkurransen omhandler «Kartlegging av og løsninger på utfordringer ved mindre rutegående fartøy» for å sitere prosjektnavn. De mest sentrale aspektene i denne studien er etter vår mening åpenbart av teknisk karakter.
 - MO ser ut til å støtte seg på skipsteknisk kompetanse til SES-X. Dette er et svært ungt selskap som ble kjøpt i 2019 av dagens eiere. SES-X har så vidt vi ser kun en ansatt med erfaring utover dette og har ikke levert noen fartøy i perioden 2019-2022. Referanseprosjektene deres (BBGreen, Sea flower) ble utviklet og bygget før denne tid da selskapet var eid av tidligere eier. Merk spesielt at SES-X ikke er en uavhengig skipsteknisk rådgiver (som cDynamics), men et selskap med formål å selge design av sin egen type patenterte ASV fartøy. SES-X vil således ikke være en pålitelig rådgiver av skipsteknisk kompetanse i prosjektet da de ikke er teknologinøytrale men knyttet til egne produkter.
 - Metro Opus sin økonomiske kapasitet er ikke offentlig kjent utover størrelsen på aksjekapital, men det er på det rene at MO er et nystartet selskap uten ansatte. Vi påpeker at

konkurransesgrunnlag spesifiserer at tilbyder skal ha «tilstrekkelig økonomisk og finansiell kapasitet» og vi stiller spørsmål med i hvor stor grad oppdragsgiver har foretatt denne vurderingen.

Oppsummert fremstår det som uforståelig at et nystartet selskap uten ansatte gis høyere vurdering enn cDynamics under kriteriet «gjennomføringsevne».

Forslag til klagebehandling

Vi ønsker primært at Trøndelag fylkeskommune gjennomfører en ny og grundigere vurdering av kvaliteten i tilbudene der det tas høyde for momentene vi har påpekt. Vi ønsker at denne vurderingen er systematisk, rettferdig og etterprøvbare. Vi forventer i så fall å bli utropt som vinner av konkurransen da kvalitetsforskjellen i våre øyne fremstår åpenbar.

Sekundært dersom Trøndelag fylkeskommune konkluderer med å opprettholde sin vurdering foreslår vi at videre kontraktsinngåelse avventer og at anbudskonkurransen oversendes til «Klagenemda for offentlige anskaffelser» for ny vurdering av tilbudenes kvalitet. Vi kan da bli enige om i forkant om å at vi skal akseptere deres vurdering av vinner i konkurransen.

Videre vises det til at cDynamics har bedt om innsyn i Metro-Opus' tilbud og mottatt dette i sterkt sladdet utgave. Den store andelen sladding ble deretter påklagd, men ikke omgjort. Dette har gjort det vanskelig å vurdere Metro Opus tilbud. Vår klage om ytterligere innsyn er oversendt statsforvalteren. Vi ber derfor om ny utsettelse av karensperioden inntil statsforvalteren har behandlet denne klagen. Vi tar samtidig forbehold om at det kan fremsettes ytterligere klagegrunner fra oss etter at Statsforvalteren har behandlet denne innsynsklagen.

Mvh

Knut Inge Edvardsen
cDynamics AS

26.04.2022