

**From:** Iversen, Svein  
**Sent:** 17. juni 2013 18:39:18  
**To:** Engerengen, Lars H  
**Cc:** Johansen, Grethe Ernø; Haug, Bente; Andreassen, Jarle; keh@kautokeino.kommune.no; 'frank.martin.ingila@tana.kommune.no' (frank.martin.ingila@tana.kommune.no); Jensen, Bernt-Aksel; Eva D. Husby; Ruud, Øystein; Holm-Varsi, Per Bjørn; Sjøstad, Runar; Kollektiv  
**Subject:** Re: Møtereferat - Styringsgruppa for kollektivanskaffelser

---

Hei!

Referatet er bra, jeg ønsker bare en presisering, et syn jeg har stått for hele veien: Det er kun gjennomgående båt som kan forsvares som ferge, der primæroppgaven er å være ferge. Altafjordeksprtessen må i anbudskravet være gjennomgående ferge, ikke bare en opsjon.

Mvh  
Svein Iversen

Sendt fra min iPad

Den 17. juni 2013 kl. 15:54 skrev "Engerengen, Lars H" <[Lars.H.Engerengen@ffk.no](mailto:Lars.H.Engerengen@ffk.no)>:

Styringsgruppa for kollektivanskaffelser

Dato: 17.juni 2013 – kl 13:00  
Sted: Telefonmøte  
Tilstede: Grethe Ernø Johansen  
Bente Haug  
Svein Iversen  
Klemet Erland Hætta (Regionråd Avjovarre)  
Bernt Aksel Jensen (Regionråd Østfinnmark)  
Eva D. Husby (Regionråd Vestfinnmark)  
Lars Engerengen (Referent)

Forfall: Frank M. Ingilä  
Jarle Andreassen

REFERAT

Grethe ønsket velkommen på telefonen fra Tyrkia, og startet med å rose administrasjonen for et grundig arbeid med ruteforslagene.

Lars startet med å informere om at Segelvik/Andsnes vil bli lagt inn som nytt anløpssted for «LoppaXpressen». Dette som følge av eventuelle krav om meddekning av Troms Fylkeskommune sin hurtigbåtløsning. Ingen hadde kommentarer til dette.

Deretter ba Grethe om at hver enkelt representant kom med sine innspill i forhold til det siste utkastet.

Eva mente på vegne av regionrådet i vest at framlagt forslag var veldig bra, og hun hadde også diskutert det med ordfører i Hammerfest som var godt fornøyd.

Bernt Aksel hevdet det samme for regionrådet i øst, at de forbindelser som lå inne i framlagt rutestruktur var noe man kunne være godt fornøyd med.

Bente Haug mente forslaget var godt, men var bekymret for økonomien. Hun ønsket en tilbakemelding på hvordan løsningen med 8 fartøy ville bli påvirket dersom man sprakk i forhold til økonomisk ramme. Hun mente at opprinnelig forslag med 7 fartøy var det beste, og at man heller skulle satse på å prissette tilleggsopsjoner i konkurransegrunnlaget, som man kunne forhandle inn dersom rammen tilsa dette.

Svein Iversen uttrykte også bekymring for økonomien. I tillegg mente han at fylkeskommunen måtte være med som påvirker for at det planlagte knutepunktet på Storekorsnes skulle omdefineres fra fiskerikai til trafikkai, og sikre at at den ikke ble skadelidende som følge av økt trafikk. Videre var han tvilende til om «AltafjordXpressen» hadde kapasitet til å operere både Årøyaforbindelsen og skoleruta i Rognsundet, og ønsket en avklaring på dette. Ideelt sett ønsket han en egen, mindre båt i Rognsundet som kunne operere som dagens fartøy.

Klemet Erland ønsket å understreke viktigheten av at hele kollektivtilbudet blir sett i sammenheng, sånn at man ikke opererte båtruter for seg, bussruter for seg osv, men at man sikret riktig dimensjonering av tilbudet og gode forbindelser både i fjordområdene og innlandsområdet.

Lars oppsummerte i forhold til innleggene fra gruppemedlemmene, og kommenterte først innlegget fra Klemet Erland med at det var et veldig godt poeng, og som man ville se når bussanbudet straks kommer ut på høring, så er dette tatt høyde for. Eksempelvis vil bussen fra Kautokeino legges opp med direkte korrespondanse med hurtigbåten i Alta, og dimensjonering av tilbudet ville bli ivaretatt så godt det lar seg gjøre.

Ut fra administrasjonen så mente Lars også at det lå utfordringer økonomisk i forhold til 8 fartøyer, men at man kunne kompensere noe av dette ved å gå ned på tjenesten, dvs bl.a. lavere krav til fartøy. Fartøy med 48 seteplasser har krav til et mannskap på to personer, noe som vil være veldig besparende i forhold til dagens fartøy. Det ligger også en del utfordringer knyttet til Måsøyruta som i utgangspunktet utgjør ¼ av hele ruteproduksjonen i dag.

Dersom de tilbudene vi får inn overskrider de økonomiske rammene, så vil man måtte gå i forhandling med vinnende operatør for å redusere produksjonen til et akseptabelt nivå innen rammen. Dette tas det høyde for i konkurransegrunnlaget.

Vedrørende Svein sin bekymring for Storekorsnes, så sa Lars at han er i dialog med Alta Havn KF, og at vi i felleskap har søkt midler for å bedre «Knutepunktet Storekorsnes». Videre lovet han å spille ballen om påvirkning ift trafikkai videre internt overfor NTP-rådgiver m.m.

Når det gjelder løsningen med å bruke «AltafjordXpressen» i Rognsundet, så var det etter ønske fra Alta kommune. Det er fullt mulig å endre dette tilbake, slik at «LoppaXpressen» anløper Rognsundet før de går til Storekorsnes. Konsekvensene er at passasjerene fra vestre delene av Loppa må reise tidligere om morgenen for at fartøyet

skal rekke å ta unna skoleruta. Fordelen vil ligge i at de reisende fra Rognsundet får daglig forbindelse til/fra Alta og Hammerfest, samt at «AltafjordXpressen» kan konsentrere seg om ferjefart i Årøyasambandet, samt operere i eventuell beredskapsrute mellom Mikkelsby og Korsfjord/Nyvoll.

Etter en kort diskusjon ble siste framlagte rutforslag vedtatt av styringsgruppa, med nevnte endring om at «LoppaXpressen» skulle dekke Rognsundet. Bente Haug stemte mot, og mente at opprinnelig forslag med 7 fartøy var det økonomisk mest sikre.

Møtet ble hevet kl 13:40

---

Lars jobber nå ut endelige ruter og dimensjonerer fartøy, og sender over til Asplan Viak for utlysning følgende samband:

- VargsundXpressen – Alta-Hammerfest
- MåsøyXpressen
- HasvikXpressen – Hasvik-Hammerfest
- LoppaXpressen
- AltafjordXpressen
- SørøysundXpressen – «Bygderuta»
- LangfjordXpressen – i Gamvik
- VarangerXpressen – Vadsø-Kirkenes

Anbudet ventes utlyst i løpet av juni 2013.