

Rute 001 Hammerfest - Øksfjord**2013**

Hammerfest	Hammerfest																	
Kårhamn	114	66	Kårhamn															
Vatnhamn	138	82	63	45	Vatnhamn													
Hasvik	256	139	177	100	135	81	Hasvik											
Øksfjord	308	164	222	125	180	101	128	76	Øksfjord									

Rute 002 Rognsundstedene

Hammerfest	Hammerfest																	
Komagfjord	210	117	Komagfjord															
Storekorsnes	237	129	63	45	Storekorsnes													
Hakkstabben	237	129	63	45	51	35	Hakkstabben											
Altneset	264	144	94	59	81	54	58	38	Altneset									
Kvalfjord	281	153	114	66	99	61	73	48	51	31	Kvalfjord							
Bia	281	153	154	87	99	61	85	57	55	36	44	31	Bia					
Normannsnæs	281	153	164	94	101	62	44	31	63	45	63	45	44	31	Normannsnæs			
Pollen	281	153			138	82	114	66	81	54	51	35	44	31	44	31	Pollen	
Hasvik	256	139	272	149	202	114	193	107	167	97	154	87	51	35	44	31	44	31
Øksfjord	308	164	186	105	154	87	161	92	182	102	186	105	44	31	143	83	128	76

Rute 003 Sørøysund

Hammerfest	Hammerfest																	
Akkarfjord	99	61	Akkarfjord															
Skippernes	81	54	63	45	Skippernes													
Hellefjord	85	57	81	54	47	34	Hellefjord											
Lundhamn	85	57	81	54	47	34	44	31	Lundhamn									
Langstrand	94	59	99	61	66	47	51	35	51	35	Langstrand							
Lotre	99	61	105	64	73	48	58	38	58	38	44	31	Lotre					
Slettnes	99	61	114	66	81	54	73	48	73	48	51	35	51	35	Slettnes			
Kårhamn	114	66	138	82	99	61	94	59	94	59	81	54	85	57	58	38	Kårhamn	

20.11.2013 13:55

BILAG 1 - SLADDING AV TILBUD

Jamfør § 3 og unntak i § 23, lov 2006-05-19 nr 16: Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd, vil Oppdragsgiver på forespørsel gi innsyn i protokoller og tilbudsdokumenter.

Med hjemmel i Forvaltningslovens § 13, første ledd nr. 2 vil informasjon som er å anse som forretningshemmeligheter unntas fra innsyn.

Samlet tilbudspris vil være å finne i anskaffelsesprotokollen og er dermed offentlig.

Tilbyder skal i samsvar med reglene over levere en sladdet elektronisk utgave av tilbudet. Sladdingen skal være gjort slik at teksten ikke kan rekonstrueres elektronisk. Det skal tydelig framgå i dokumentet hva som er sladdet og hvor mye. Det er med andre ord ikke nok bare å slette informasjon og tekst. Det slettede innholdet skal erstattes med for eksempel en skravert boks av ca. samme størrelse som det fjernede tekstområdet.

EKSEMPEL

Offentlig tilgjengelig informasjon Offentlig tilgjengelig informasjon Offentlig tilgjengelig informasjon Offentlig tilgjengelig informasjon Offentlig tilgjengelig informasjon



Offentlig tilgjengelig informasjon Offentlig tilgjengelig informasjon Offentlig tilgjengelig informasjon Offentlig tilgjengelig informasjon Offentlig tilgjengelig informasjon

BILAG 2 - HMS EGENERKLÆRING

HMS-egenerklæring

Egenerklæring om helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Denne bekreftelsen gjelder:

Virksomhetens navn		Organisasjonsnr/ Fødselsnr	
Adresse		Land*	
Postnummer		Poststed	

Jeg bekrefter med dette at denne virksomheten arbeider systematisk for å oppfylle kravene i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen og ved det tilfredsstiller kravene i forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheten (internkontrollforskriften).

Jeg bekrefter at virksomheten er lovlig organisert i henhold til gjeldende skatte- og arbeidsmiljøregelverk når det gjelder ansattes faglige og sosiale rettigheter. Jeg aksepterer at oppdragsgiver etter anmodning vil bli gitt rett til å gjennomgå og verifisere virksomhetens system for ivaretagelse av helse, miljø og sikkerhet.

Dato

Daglig leder

Jeg bekrefter med dette at det er iverksatt systematiske tiltak for å oppfylle ovennevnte krav i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen.

☐ Ingen ansatte

Dato

Representant for de ansatte

*For utenlandske oppdragstakere gjelder følgende: Jeg bekrefter med dette at det ved utarbeidelse av tilbudet er tatt hensyn til helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen som følger av forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften), fastsatt ved kgl. res. 6. desember 1996 i medhold av lov 17. juni 2005 nr. 62 om og arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. Jeg aksepterer at oppdragsgiver etter anmodning vil bli gitt rett til å gjennomgå og verifisere virksomhetens system for ivaretagelse av helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid.

BILAG 3 – FIRMAOPPLYSNINGER**1. Tilbyders erfaring fra tilsvarende oppgaver**

Oversikt over de 3-5 mest relevante oppdrag utført eller under utførelse i løpet av de siste 5 år. Opplysningene kan gis på eget skjema.

	Oppdrag 1	Oppdrag 2	Oppdrag 3	Oppdrag 4	Oppdrag 5
Oppdragets navn					
Sted for utførelse					
Oppdragsgiver					
Adresse					
Ev. referanseperson hos oppdragsgiver					
Utført i perioden (fra - til) ÅÅMM					
Oppdragets totale verdi	mill.kr	mill.kr	mill.kr	mill.kr	mill.kr
Totalt antall årsverk	årsv.	årsv.	årsv.	årsv.	årsv.
Egne arbeidstakere	årsv.	årsv.	årsv.	årsv.	årsv.
Underleverandør	årsv.	årsv.	årsv.	årsv.	årsv.
Antall skader/ fraværsdøgn					
Egne arbeidstakere					
Underleverandør					
Kort beskrivelse av oppdraget: (Stikkord: Formelle kvalifikasjonskrav (autorisasjon), spesielle forhold, tekniske utfordringer mm.)					

Antall skader/fraværsdøgn angis som forespurt over, dersom data foreligger. Ellers oppgis firmaets samlede tall.

2. Kvalitetssikringssystem

Oppgi navnet på KS-ansvarlig og antall personer i tilbyders KS-administrasjon. (Eksklusiv prosjektpersonell).

Prinsippskisse for kvalitetssikringssystemet (innholdsfortegnelse med mer)

Rutiner for revisjon

Tidspunkt for siste revisjon.

3. Internkontrollsystem

Oppgi navnet på IK-ansvarlig og antall personer i tilbyders IK-administrasjon. (Eksklusiv prosjektpersonell).

Prinsippskisse for internkontrollsystemet (innholdsfortegnelse med mer)

Rutiner for revisjon

Tidspunkt for siste revisjon.

4. Tilbyders omsetning

Oversikt over totale inntekter og kostnader hos tilbyder de tre siste år. For selskap som er engasjert i aktiviteter av ulik art, skal opplysningene avgrenses kun til de aktiviteter som har relevans for dette tilbudet.

Dette skjemaet skal fylles ut selv om tilbyder velger å legge ved årsberetning eller regnskap ved tilbudet.

1000 kr.	År:	2010	2011	2012
Inntekter				
Kostnader				
Finanskostnader				
Resultat før skatt				

5. Likviditet/soliditet

Når likviditeten og soliditeten skal regnes ut, skal likvider eller egenkapital i konsern-, mor- eller datterselskap ikke tas med. På tilsvarende måte skal det ikke tas med likvider i arbeidsfellesskap.

Tilgjengelig likviditet

Tilbyder skal oppgi firmaets tilgjengelige likviditet (innestående i bank/kredittinstitusjon og eventuelt udisponert beløp innenfor kassakredittrammen) på et tidspunkt 2 måneder før fristen for tilbudet går ut. Opplysningene må Tilbyder kunne dokumentere innen en uke på forespørsel fra oppdragsgiver ved erklæring fra bank eller tilsvarende.

Dato for oppgaven:

Bank/kredittinstitusjon	Tilgjengelig likviditet

Soliditet

Som mål på tilbyders soliditet, skal egenkapitalprosenten benyttes slik den kommer til uttrykk i regnskapet. Egenkapitalen og totalkapitalen skal tas fra siste regnskap som er godkjent av revisor.

Egenkapital pr. dato:	kr.
Egenkapitalprosent pr. dato:	Egenkapital/Totalkapitalen: prosent

BILAG 4 - BUDSJETTER

Budsjetter på skip, rute og totalt vedlegges som egne dokumenter i xls format.

BILAG 5 - FARTØYSPESIFIKASJON

Fartøyspesifikasjon vedlegges som eget dokument i xls format.

BILAG 6 – TJENESTESPEFISIKASJON TILLEGGSTJENESTER

Spesifikasjon av aktuelle tilleggstenester vedlegges som eget dokument i Word-format

BILAG 7 – ALTERNATIVE RUTEOPPLEGG DERSOM SAMLET TILSKUDDSBEHOV MÅ REDUSERES MED 7,5 ALTERNATIVT 15 PROSENT

(Gjelder de utøverne som gir tilbud på alle rutepakkene)

Oppsummering			
Buss	Hurtigbåter	Ferger	Total
12 880 015	442 106	238 564	13 560 684

Firmanavn: FFR BUSS AS
Pensjonister

Sum 2 176 850

Medlemstatus	Uføregrad	Ansattnummer	Fodselsnummer	Fornavn	Etternavn	Lønn	G-regulering	Avdeling	Divisjon
Alderspensjonist	100	246	000000-00000	NN	NN		21 777,68	#/T	Adm
Aktiv ufør	100	247	000000-00000	NN	NN	182 197	33 119,56	#/T	Adm
Alderspensjonist	100	256	000000-00000	NN	NN		20 583,90	912	Adm
Alderspensjonist	0	261	000000-00000	NN	NN		8 454,44	#/T	Adm
Alderspensjonist	0	338	000000-00000	NN	NN		31 724,33	#/T	Adm
Alderspensjonist	0	343	000000-00000	NN	NN		28 168,25	914	Adm
Alderspensjonist	0	542	000000-00000	NN	NN		41 165,16	#/T	Adm
Alderspensjonist	0	245	000000-00000	NN	NN		5 555,96	#/T	Adm Sjø
Alderspensjonist	0	265	000000-00000	NN	NN		30 130,57	170	Adm Sjø
Alderspensjonist	0	422	000000-00000	NN	NN		44 402,03	170	Adm Sjø
Utmeldt pensjonist	100	433	000000-00000	NN	NN		10 634,78	#/T	Adm Sjø
Alderspensjonist	0	242	000000-00000	NN	NN		22 825,66	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	243	000000-00000	NN	NN		23 776,14	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	244	000000-00000	NN	NN		17 506,20	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	248	000000-00000	NN	NN		20 118,96	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	249	000000-00000	NN	NN		21 654,78	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	250	000000-00000	NN	NN		20 361,72	#/T	Buss
Aktiv ufør	100	253	000000-00000	NN	NN	381 440	46 284,16	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	254	000000-00000	NN	NN		23 781,57	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	255	000000-00000	NN	NN		27 390,61	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	257	000000-00000	NN	NN		21 528,21	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	259	000000-00000	NN	NN		25 075,29	#/T	Buss
Aktiv ufør	100	260	000000-00000	NN	NN	362 938	44 854,11	#/T	Buss
Død	0	263	000000-00000	NN	NN		40 972,33	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	264	000000-00000	NN	NN		20 947,72	#/T	Buss
Aktiv ufør	100	266	000000-00000	NN	NN	388 946	37 902,42	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	267	000000-00000	NN	NN		34 284,36	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	287	000000-00000	NN	NN		3 789,04	#/T	Buss
Utmeldt pensjonist	100	290	000000-00000	NN	NN		3 066,69	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	292	000000-00000	NN	NN		3 233,15	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	332	000000-00000	NN	NN		22 580,33	#/T	Buss
Død	0	333	000000-00000	NN	NN		2 683,25	#/T	Buss
Død	0	334	000000-00000	NN	NN		6 033,76	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	335	000000-00000	NN	NN		32 619,20	#/T	Buss
Død	0	337	000000-00000	NN	NN		-	#/T	Buss
Utmeldt pensjonist	100	339	000000-00000	NN	NN		14 349,38	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	340	000000-00000	NN	NN		20 973,91	#/T	Buss
Alderspensjonist	60	341	000000-00000	NN	NN		21 903,37	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	342	000000-00000	NN	NN		43 700,28	#/T	Buss
Død	0	344	000000-00000	NN	NN		3 232,19	#/T	Buss
Utmeldt pensjonist	100	345	000000-00000	NN	NN		2 004,39	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	346	000000-00000	NN	NN		16 071,54	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	367	000000-00000	NN	NN		2 778,19	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	393	000000-00000	NN	NN		18 907,39	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	423	000000-00000	NN	NN		22 117,08	#/T	Buss
Død	0	424	000000-00000	NN	NN		37 437,77	#/T	Buss
Utmeldt pensjonist	100	426	000000-00000	NN	NN		12 159,89	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	427	000000-00000	NN	NN		12 649,78	#/T	Buss
Død	100	428	000000-00000	NN	NN		25 913,73	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	429	000000-00000	NN	NN		25 216,86	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	430	000000-00000	NN	NN		26 697,55	#/T	Buss
Aktiv ufør	100	431	000000-00000	NN	NN	369 064	33 206,46	#/T	Buss
Aktiv ufør	100	434	000000-00000	NN	NN	373 244	50 145,08	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	436	000000-00000	NN	NN		10 775,21	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	437	000000-00000	NN	NN		16 881,96	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	438	000000-00000	NN	NN		28 266,02	#/T	Buss
Død	0	439	000000-00000	NN	NN		51 699,05	#/T	Buss
Aktiv ufør	100	513	000000-00000	NN	NN	390 580	40 537,66	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	514	000000-00000	NN	NN		9 721,66	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	515	000000-00000	NN	NN		25 857,00	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	516	000000-00000	NN	NN		23 604,25	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	517	000000-00000	NN	NN		4 801,92	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	519	000000-00000	NN	NN		9 429,07	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	520	000000-00000	NN	NN		24 106,76	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	521	000000-00000	NN	NN		22 014,48	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	522	000000-00000	NN	NN		20 704,64	#/T	Buss
Død	0	523	000000-00000	NN	NN		5 944,67	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	526	000000-00000	NN	NN		34 528,12	#/T	Buss
Aktiv ufør	100	528	000000-00000	NN	NN	362 388	33 995,05	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	529	000000-00000	NN	NN		9 176,05	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	531	000000-00000	NN	NN		22 308,85	#/T	Buss
Utmeldt pensjonist	100	533	000000-00000	NN	NN		11 071,05	#/T	Buss
Aktiv ufør	35	534	000000-00000	NN	NN	-	35 418,45	#/T	Buss

Alderspensjonist	0	535	000000-00000	NN		18 493,09	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	536	000000-00000	NN		23 211,79	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	537	000000-00000	NN		26 865,33	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	539	000000-00000	NN		29 338,03	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	540	000000-00000	NN		16 133,04	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	560	000000-00000	NN		20 063,58	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	605	000000-00000	NN		17 129,18	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	628	000000-00000	NN		9 684,36	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	717	000000-00000	NN		10 136,27	#/T	Buss
Aktiv ufør	50	732	000000-00000	NN	193 803	2 987,83	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	765	000000-00000	NN		36 690,99	#/T	Buss
Alderspensjonist	0	777	000000-00000	NN		18 088,33	#/T	Buss
Utmeldt pensjonist	100	780	000000-00000	NN		23 983,69	#/T	Buss
Utmeldt pensjonist	100	781	000000-00000	NN		22 955,89	#/T	Buss
Alderspensjonist	100	440	000000-00000	NN		10 750,66	#/T	Ferjer
Død	0	524	000000-00000	NN		10 962,25	220	Ferjer
Alderspensjonist	100	527	000000-00000	NN		17 300,17	#/T	Ferjer
Alderspensjonist	100	530	000000-00000	NN		28 292,92	#/T	Ferjer
Alderspensjonist	100	602	000000-00000	NN		22 739,91	#/T	Ferjer
Alderspensjonist	0	603	000000-00000	NN		10 780,10	#/T	Ferjer
Utmeldt pensjonist	100	783	000000-00000	NN		13 158,10	220	Ferjer
Utmeldt pensjonist	100	251	000000-00000	NN		1 489,35	#/T	Gods
Død	0	258	000000-00000	NN		4 624,42	#/T	Gods
Alderspensjonist	0	395	000000-00000	NN		15 305,44	#/T	Gods
Aktiv ufør	100	432	000000-00000	NN	411 423	37 265,49	#/T	Gods
Alderspensjonist	100	518	000000-00000	NN		12 692,07	#/T	Gods
Alderspensjonist	100	538	000000-00000	NN		13 716,05	#/T	Gods
Alderspensjonist	0	262	000000-00000	NN		12 091,77	#/T	Hurtigbåt
Alderspensjonist	0	425	000000-00000	NN		8 705,51	#/T	Hurtigbåt
Alderspensjonist	0	532	000000-00000	NN		10 610,39	#/T	Hurtigbåt
Alderspensjonist	0	778	000000-00000	NN		7 228,52	#/T	Hurtigbåt
Alderspensjonist	100	252	000000-00000	NN		30 616,43	#/T	VX
Alderspensjonist	0	435	000000-00000	NN		3 201,17	#/T	VX
Alderspensjonist	35	23	000000-00000	NN		264,74	#/T	Buss

Adm Sjø fordeles Hubåt 77% og Ferger 23%.
Øvrig adm fordeles følgende: Hubåt 36%, Ferger 11% og Buss 53%.
VX og Gods inngår i Bussdrift.
Hertz holdes utenom.

Buss	1 629 602,55
Vx + Gods	118 910,41
Andel adm	98 046,46
Sum Buss	1 846 559,42
Hurtigbåt	38 636,19
Andel adm sjø	69 856,97
Andel adm	66 597,60
Sum Hurtigbåt	175 090,76
Ferger	113 984,09
Andel adm sjø	20 866,37
Andel adm	20 349,27
Sum Ferger	155 199,73
Kontrollsum	2 176 849,91 OK

Firmanavn: FFR BUSS AS
Oppsatte rettigheter

Sum **1 390 721**

Medlemstatus	Ansattnummer	Fodselsnummer	Fornavn	Etternavn	G-regulering	Avdeling	Divisjon
Utmeldt	271	000000-00000	NN	NN	4 510,90	#I/T	Adm
Utmeldt	282	000000-00000	NN	NN	1 951,80	#I/T	Adm
Utmeldt	283	000000-00000	NN	NN	772,57	914	Adm
Utmeldt	289	000000-00000	NN	NN	14 398,32	914	Adm
Utmeldt	309	000000-00000	NN	NN	250,87	#I/T	Adm
Utmeldt	318	000000-00000	NN	NN	39 066,66	912	Adm
Utmeldt	321	000000-00000	NN	NN	2 309,39	#I/T	Adm
Utmeldt	327	000000-00000	NN	NN	530,43	#I/T	Adm
Utmeldt	351	000000-00000	NN	NN	7 143,05	#I/T	Adm
Utmeldt	353	000000-00000	NN	NN	2 165,91	#I/T	Adm
Utmeldt	360	000000-00000	NN	NN	26 002,31	910	Adm
Utmeldt	364	000000-00000	NN	NN	4 962,71	#I/T	Adm
Utmeldt	368	000000-00000	NN	NN	10 804,40	#I/T	Adm
Utmeldt	377	000000-00000	NN	NN	4 876,99	#I/T	Adm
Utmeldt	397	000000-00000	NN	NN	26 595,70	914	Adm
Utmeldt	399	000000-00000	NN	NN	11 698,27	914	Adm
Utmeldt	400	000000-00000	NN	NN	290,95	#I/T	Adm
Utmeldt	420	000000-00000	NN	NN	61 368,67	911	Adm
Utmeldt	449	000000-00000	NN	NN	3 180,77	#I/T	Adm
Utmeldt	492	000000-00000	NN	NN	629,80	#I/T	Adm
Utmeldt	499	000000-00000	NN	NN	565,04	930	Adm
Utmeldt	503	000000-00000	NN	NN	9 224,38	914	Adm
Utmeldt	510	000000-00000	NN	NN	2 661,55	#I/T	Adm
Utmeldt	565	000000-00000	NN	NN	-	#I/T	Adm
Utmeldt	566	000000-00000	NN	NN	23 587,93	914	Adm
Utmeldt	568	000000-00000	NN	NN	6 846,52	#I/T	Adm
Utmeldt	573	000000-00000	NN	NN	1 712,76	#I/T	Adm
Utmeldt	584	000000-00000	NN	NN	24 153,99	930	Adm
Utmeldt	601	000000-00000	NN	NN	6 563,95	914	Adm
Utmeldt	300	000000-00000	NN	NN	10 793,52	#I/T	Adm Sjø
Utmeldt	306	000000-00000	NN	NN	793,33	#I/T	Adm Sjø
Utmeldt	308	000000-00000	NN	NN	-	170	Adm Sjø
Utmeldt	324	000000-00000	NN	NN	-	#I/T	Adm Sjø
Utmeldt	569	000000-00000	NN	NN	15 614,18	#I/T	Adm Sjø
Utmeldt	575	000000-00000	NN	NN	6 255,87	#I/T	Adm Sjø
Utmeldt	586	000000-00000	NN	NN	1 058,30	#I/T	Adm Sjø
Utmeldt	609	000000-00000	NN	NN	5 587,03	#I/T	Adm Sjø
Utmeldt	610	000000-00000	NN	NN	13 135,48	170	Adm Sjø
Utmeldt	618	000000-00000	NN	NN	2 139,09	170	Adm Sjø
Utmeldt	269	000000-00000	NN	NN	10 121,16	345	Buss
Utmeldt	270	000000-00000	NN	NN	666,04	383	Buss
Utmeldt	275	000000-00000	NN	NN	2 908,39	463	Buss
Utmeldt	280	000000-00000	NN	NN	140,97	463	Buss
Utmeldt	286	000000-00000	NN	NN	5 397,42	#I/T	Buss
Utmeldt	295	000000-00000	NN	NN	2 254,06	313	Buss
Utmeldt	296	000000-00000	NN	NN	-	383	Buss
Utmeldt	297	000000-00000	NN	NN	-	493	Buss
Utmeldt	298	000000-00000	NN	NN	888,96	#I/T	Buss
Utmeldt	301	000000-00000	NN	NN	5 131,55	#I/T	Buss
Utmeldt	303	000000-00000	NN	NN	5 193,09	345	Buss
Utmeldt	305	000000-00000	NN	NN	-	313	Buss
Utmeldt	307	000000-00000	NN	NN	4 330,22	313	Buss
Utmeldt	311	000000-00000	NN	NN	735,22	313	Buss
Utmeldt	312	000000-00000	NN	NN	1 127,43	383	Buss
Utmeldt	315	000000-00000	NN	NN	873,71	#I/T	Buss
Utmeldt	320	000000-00000	NN	NN	8 380,37	#I/T	Buss
Utmeldt	326	000000-00000	NN	NN	847,60	463	Buss
Utmeldt	329	000000-00000	NN	NN	11 081,50	#I/T	Buss
Utmeldt	330	000000-00000	NN	NN	2 945,10	383	Buss
Utmeldt	331	000000-00000	NN	NN	1 449,65	463	Buss
Utmeldt	347	000000-00000	NN	NN	5 363,30	#I/T	Buss
Utmeldt	349	000000-00000	NN	NN	962,00	383	Buss

Utmeldt	350	000000-00000 NN	NN	3 695,98	433	Buss
Utmeldt	355	000000-00000 NN	NN	6 979,06	#/I/T	Buss
Utmeldt	357	000000-00000 NN	NN	11 588,56	#/I/T	Buss
Utmeldt	358	000000-00000 NN	NN	761,34	#/I/T	Buss
Utmeldt	359	000000-00000 NN	NN	1 782,66	453	Buss
Utmeldt	363	000000-00000 NN	NN	124,91	463	Buss
Utmeldt	370	000000-00000 NN	NN	4 799,45	313	Buss
Utmeldt	372	000000-00000 NN	NN	15 263,26	433	Buss
Utmeldt	374	000000-00000 NN	NN	917,68	313	Buss
Utmeldt	376	000000-00000 NN	NN	984,00	493	Buss
Utmeldt	378	000000-00000 NN	NN	5 001,84	2200	Buss
Utmeldt	382	000000-00000 NN	NN	6 216,52	#/I/T	Buss
Utmeldt	384	000000-00000 NN	NN	2 396,03	433	Buss
Utmeldt	386	000000-00000 NN	NN	2 117,95	#/I/T	Buss
Utmeldt	388	000000-00000 NN	NN	4 353,00	313	Buss
Utmeldt	389	000000-00000 NN	NN	19 809,55	#/I/T	Buss
Utmeldt	390	000000-00000 NN	NN	8 244,13	#/I/T	Buss
Utmeldt	394	000000-00000 NN	NN	15 986,23	493	Buss
Utmeldt	398	000000-00000 NN	NN	1 170,03	#/I/T	Buss
Utmeldt	401	000000-00000 NN	NN	58,00	383	Buss
Utmeldt	402	000000-00000 NN	NN	1 042,63	#/I/T	Buss
Utmeldt	403	000000-00000 NN	NN	2 648,19	313	Buss
Utmeldt	404	000000-00000 NN	NN	-	453	Buss
Utmeldt	405	000000-00000 NN	NN	1 844,76	463	Buss
Utmeldt	408	000000-00000 NN	NN	2 111,18	#/I/T	Buss
Utmeldt	410	000000-00000 NN	NN	6 471,55	#/I/T	Buss
Utmeldt	413	000000-00000 NN	NN	8 166,14	#/I/T	Buss
Utmeldt	414	000000-00000 NN	NN	11 532,04	345	Buss
Utmeldt	416	000000-00000 NN	NN	829,57	463	Buss
Utmeldt	418	000000-00000 NN	NN	1 471,60	345	Buss
Utmeldt	443	000000-00000 NN	NN	1 799,86	383	Buss
Utmeldt	446	000000-00000 NN	NN	493,47	433	Buss
Utmeldt	448	000000-00000 NN	NN	551,97	463	Buss
Utmeldt	450	000000-00000 NN	NN	1 611,72	433	Buss
Utmeldt	453	000000-00000 NN	NN	1 344,41	313	Buss
Utmeldt	454	000000-00000 NN	NN	15 196,66	383	Buss
Utmeldt	455	000000-00000 NN	NN	14,14	433	Buss
Utmeldt	456	000000-00000 NN	NN	5 342,30	#/I/T	Buss
Utmeldt	465	000000-00000 NN	NN	28 296,68	453	Buss
Utmeldt	469	000000-00000 NN	NN	4,26	#/I/T	Buss
Utmeldt	470	000000-00000 NN	NN	934,87	383	Buss
Utmeldt	471	000000-00000 NN	NN	5 415,69	345	Buss
Utmeldt	472	000000-00000 NN	NN	953,44	313	Buss
Utmeldt	473	000000-00000 NN	NN	502,81	463	Buss
Utmeldt	477	000000-00000 NN	NN	3 363,87	#/I/T	Buss
Utmeldt	478	000000-00000 NN	NN	4 774,33	345	Buss
Utmeldt	479	000000-00000 NN	NN	2 886,40	#/I/T	Buss
Utmeldt	480	000000-00000 NN	NN	19 536,33	345	Buss
Utmeldt	482	000000-00000 NN	NN	1 985,01	#/I/T	Buss
Utmeldt	485	000000-00000 NN	NN	11 956,60	313	Buss
Utmeldt	489	000000-00000 NN	NN	13 514,22	#/I/T	Buss
Utmeldt	490	000000-00000 NN	NN	4 293,20	463	Buss
Utmeldt	495	000000-00000 NN	NN	1 100,06	313	Buss
Utmeldt	497	000000-00000 NN	NN	1 890,92	313	Buss
Utmeldt	500	000000-00000 NN	NN	713,37	383	Buss
Utmeldt	501	000000-00000 NN	NN	7 072,36	#/I/T	Buss
Utmeldt	502	000000-00000 NN	NN	755,34	463	Buss
Utmeldt	505	000000-00000 NN	NN	3 217,42	#/I/T	Buss
Utmeldt	508	000000-00000 NN	NN	2 127,31	463	Buss
Utmeldt	541	000000-00000 NN	NN	5 965,01	#/I/T	Buss
Utmeldt	543	000000-00000 NN	NN	-	345	Buss
Utmeldt	544	000000-00000 NN	NN	631,49	453	Buss
Utmeldt	545	000000-00000 NN	NN	15 719,15	345	Buss
Utmeldt	546	000000-00000 NN	NN	950,42	345	Buss
Utmeldt	547	000000-00000 NN	NN	2 158,30	313	Buss
Utmeldt	548	000000-00000 NN	NN	890,19	383	Buss
Utmeldt	549	000000-00000 NN	NN	673,50	345	Buss
Utmeldt	550	000000-00000 NN	NN	620,24	#/I/T	Buss
Utmeldt	551	000000-00000 NN	NN	-	453	Buss
Utmeldt	555	000000-00000 NN	NN	148,83	#/I/T	Buss
Utmeldt	556	000000-00000 NN	NN	15 997,76	#/I/T	Buss

Utmeldt	558	000000-00000 NN	NN	988,34	383	Buss
Utmeldt	570	000000-00000 NN	NN	5 971,46	345	Buss
Utmeldt	572	000000-00000 NN	NN	1 166,45	#/I/T	Buss
Utmeldt	576	000000-00000 NN	NN	10 485,90	#/I/T	Buss
Utmeldt	578	000000-00000 NN	NN	11 830,36	383	Buss
Utmeldt	579	000000-00000 NN	NN	1 930,17	383	Buss
Utmeldt	585	000000-00000 NN	NN	14 517,96	313	Buss
Utmeldt	587	000000-00000 NN	NN	908,80	433	Buss
Utmeldt	591	000000-00000 NN	NN	619,94	463	Buss
Utmeldt	596	000000-00000 NN	NN	161,74	#/I/T	Buss
Utmeldt	597	000000-00000 NN	NN	22 430,43	345	Buss
Utmeldt	598	000000-00000 NN	NN	1 389,10	#/I/T	Buss
Utmeldt	599	000000-00000 NN	NN	647,07	453	Buss
Utmeldt	600	000000-00000 NN	NN	1 516,54	433	Buss
Utmeldt	608	000000-00000 NN	NN	1 666,75	463	Buss
Utmeldt	612	000000-00000 NN	NN	723,24	383	Buss
Utmeldt	613	000000-00000 NN	NN	5 334,03	463	Buss
Utmeldt	614	000000-00000 NN	NN	1 045,79	#/I/T	Buss
Utmeldt	617	000000-00000 NN	NN	873,83	345	Buss
Utmeldt	619	000000-00000 NN	NN	427,81	433	Buss
Utmeldt	620	000000-00000 NN	NN	7 640,44	#/I/T	Buss
Utmeldt	623	000000-00000 NN	NN	719,43	463	Buss
Utmeldt	625	000000-00000 NN	NN	5 725,70	455	Buss
Utmeldt	662	000000-00000 NN	NN	15 256,04	463	Buss
Utmeldt	665	000000-00000 NN	NN	3,72	313	Buss
Utmeldt	688	000000-00000 NN	NN	3 113,01	463	Buss
Utmeldt	704	000000-00000 NN	NN	2 063,31	453	Buss
Utmeldt	725	000000-00000 NN	NN	-	345	Buss
Utmeldt	738	000000-00000 NN	NN	903,87	383	Buss
Utmeldt	775	000000-00000 NN	NN	-	383	Buss
Utmeldt	776	000000-00000 NN	NN	1 237,07	383	Buss
Utmeldt	779	000000-00000 NN	NN	38 740,64	#/I/T	Buss
Utmeldt	285	000000-00000 NN	NN	7 810,79	#/I/T	Ferjer
Utmeldt	366	000000-00000 NN	NN	1 764,24	220	Ferjer
Utmeldt	462	000000-00000 NN	NN	4 234,28	220	Ferjer
Utmeldt	466	000000-00000 NN	NN	15 765,76	#/I/T	Ferjer
Utmeldt	475	000000-00000 NN	NN	5 537,66	220	Ferjer
Utmeldt	553	000000-00000 NN	NN	466,31	#/I/T	Ferjer
Utmeldt	554	000000-00000 NN	NN	322,17	220	Ferjer
Utmeldt	557	000000-00000 NN	NN	1 855,14	#/I/T	Ferjer
Utmeldt	272	000000-00000 NN	NN	4 931,51	673	Gods
Utmeldt	274	000000-00000 NN	NN	5 733,30	673	Gods
Utmeldt	288	000000-00000 NN	NN	2 110,83	#/I/T	Gods
Utmeldt	294	000000-00000 NN	NN	10 176,97	695	Gods
Utmeldt	299	000000-00000 NN	NN	11 026,95	#/I/T	Gods
Utmeldt	304	000000-00000 NN	NN	5 549,54	653	Gods
Utmeldt	310	000000-00000 NN	NN	22 353,62	#/I/T	Gods
Utmeldt	313	000000-00000 NN	NN	370,02	#/I/T	Gods
Utmeldt	314	000000-00000 NN	NN	3 628,60	#/I/T	Gods
Utmeldt	319	000000-00000 NN	NN	1 609,51	613	Gods
Utmeldt	322	000000-00000 NN	NN	1 072,14	#/I/T	Gods
Utmeldt	328	000000-00000 NN	NN	4 021,55	653	Gods
Utmeldt	362	000000-00000 NN	NN	-	653	Gods
Utmeldt	369	000000-00000 NN	NN	11 618,71	#/I/T	Gods
Utmeldt	379	000000-00000 NN	NN	7 017,00	#/I/T	Gods
Utmeldt	380	000000-00000 NN	NN	-	614	Gods
Utmeldt	381	000000-00000 NN	NN	3 956,27	#/I/T	Gods
Utmeldt	391	000000-00000 NN	NN	3 936,47	695	Gods
Utmeldt	392	000000-00000 NN	NN	6 429,27	613	Gods
Utmeldt	406	000000-00000 NN	NN	7 395,33	#/I/T	Gods
Utmeldt	407	000000-00000 NN	NN	1 502,25	#/I/T	Gods
Utmeldt	421	000000-00000 NN	NN	1 550,04	#/I/T	Gods
Utmeldt	441	000000-00000 NN	NN	1 562,37	#/I/T	Gods
Utmeldt	442	000000-00000 NN	NN	4 723,21	#/I/T	Gods
Utmeldt	444	000000-00000 NN	NN	7 589,37	683	Gods
Utmeldt	447	000000-00000 NN	NN	566,92	#/I/T	Gods
Utmeldt	457	000000-00000 NN	NN	6 255,48	#/I/T	Gods
Utmeldt	458	000000-00000 NN	NN	-	614	Gods
Utmeldt	459	000000-00000 NN	NN	8 471,30	#/I/T	Gods
Utmeldt	460	000000-00000 NN	NN	3 767,58	673	Gods
Utmeldt	461	000000-00000 NN	NN	1 698,46	613	Gods

Utmeldt	464	000000-00000	NN	NN	6 766,90	683	Gods
Utmeldt	468	000000-00000	NN	NN	16 455,94	653	Gods
Utmeldt	474	000000-00000	NN	NN	-	683	Gods
Utmeldt	481	000000-00000	NN	NN	-	613	Gods
Utmeldt	486	000000-00000	NN	NN	2 986,54	653	Gods
Utmeldt	487	000000-00000	NN	NN	5 961,41	#/T	Gods
Utmeldt	488	000000-00000	NN	NN	3 510,34	#/T	Gods
Utmeldt	491	000000-00000	NN	NN	624,02	#/T	Gods
Utmeldt	494	000000-00000	NN	NN	6 412,68	613	Gods
Utmeldt	496	000000-00000	NN	NN	3 680,58	#/T	Gods
Utmeldt	498	000000-00000	NN	NN	904,64	#/T	Gods
Utmeldt	504	000000-00000	NN	NN	5 168,27	#/T	Gods
Utmeldt	507	000000-00000	NN	NN	-	614	Gods
Utmeldt	511	000000-00000	NN	NN	10 044,58	#/T	Gods
Utmeldt	559	000000-00000	NN	NN	-	614	Gods
Utmeldt	561	000000-00000	NN	NN	-	#/T	Gods
Utmeldt	562	000000-00000	NN	NN	3 001,76	#/T	Gods
Utmeldt	567	000000-00000	NN	NN	8 385,77	#/T	Gods
Utmeldt	574	000000-00000	NN	NN	-	614	Gods
Utmeldt	577	000000-00000	NN	NN	1 541,86	653	Gods
Utmeldt	581	000000-00000	NN	NN	-	613	Gods
Utmeldt	582	000000-00000	NN	NN	4 172,87	#/T	Gods
Utmeldt	583	000000-00000	NN	NN	1 147,46	#/T	Gods
Utmeldt	593	000000-00000	NN	NN	2 870,69	673	Gods
Utmeldt	594	000000-00000	NN	NN	1 345,56	#/T	Gods
Utmeldt	595	000000-00000	NN	NN	-	614	Gods
Utmeldt	606	000000-00000	NN	NN	10 279,06	695	Gods
Utmeldt	621	000000-00000	NN	NN	7 814,21	#/T	Gods
Utmeldt	624	000000-00000	NN	NN	7 917,23	#/T	Gods
Utmeldt	356	000000-00000	NN	NN	2 657,80	581	Hertz
Utmeldt	409	000000-00000	NN	NN	1 423,64	581	Hertz
Utmeldt	467	000000-00000	NN	NN	2 057,41	511	Hertz
Utmeldt	484	000000-00000	NN	NN	4 999,88	561	Hertz
Utmeldt	493	000000-00000	NN	NN	9 406,96	541	Hertz
Utmeldt	588	000000-00000	NN	NN	411,18	#/T	Hertz
Utmeldt	277	000000-00000	NN	NN	15 002,92	110	Hurtigbåt
Utmeldt	281	000000-00000	NN	NN	21 900,89	110	Hurtigbåt
Utmeldt	302	000000-00000	NN	NN	377,00	110	Hurtigbåt
Utmeldt	325	000000-00000	NN	NN	1 200,24	#/T	Hurtigbåt
Utmeldt	348	000000-00000	NN	NN	1 854,72	110	Hurtigbåt
Utmeldt	365	000000-00000	NN	NN	2 148,32	120	Hurtigbåt
Utmeldt	371	000000-00000	NN	NN	9 320,65	110	Hurtigbåt
Utmeldt	375	000000-00000	NN	NN	131,32	#/T	Hurtigbåt
Utmeldt	383	000000-00000	NN	NN	29 688,42	110	Hurtigbåt
Utmeldt	387	000000-00000	NN	NN	2 810,58	110	Hurtigbåt
Utmeldt	411	000000-00000	NN	NN	1 028,29	110	Hurtigbåt
Utmeldt	419	000000-00000	NN	NN	-	#/T	Hurtigbåt
Utmeldt	452	000000-00000	NN	NN	6 603,57	110	Hurtigbåt
Utmeldt	463	000000-00000	NN	NN	10 791,85	110	Hurtigbåt
Utmeldt	564	000000-00000	NN	NN	1 241,96	110	Hurtigbåt
Utmeldt	580	000000-00000	NN	NN	4 459,59	110	Hurtigbåt
Utmeldt	607	000000-00000	NN	NN	242,19	#/T	Hurtigbåt
Utmeldt	615	000000-00000	NN	NN	7 982,76	110	Hurtigbåt
Utmeldt	616	000000-00000	NN	NN	12,05	110	Hurtigbåt
Utmeldt	268	000000-00000	NN	NN	1 541,21	#/T	VX
Utmeldt	273	000000-00000	NN	NN	611,23	760	VX
Utmeldt	276	000000-00000	NN	NN	491,73	#/T	VX
Utmeldt	278	000000-00000	NN	NN	7 484,70	#/T	VX
Utmeldt	279	000000-00000	NN	NN	4 374,25	760	VX
Utmeldt	284	000000-00000	NN	NN	1 500,93	760	VX
Utmeldt	291	000000-00000	NN	NN	-	720	VX
Utmeldt	293	000000-00000	NN	NN	797,00	#/T	VX
Utmeldt	352	000000-00000	NN	NN	694,82	720	VX
Utmeldt	354	000000-00000	NN	NN	549,97	730	VX
Utmeldt	476	000000-00000	NN	NN	2 252,67	760	VX
Utmeldt	483	000000-00000	NN	NN	1 876,68	730	VX
Utmeldt	506	000000-00000	NN	NN	-	720	Vx
Utmeldt	563	000000-00000	NN	NN	-	730	VX
Utmeldt	590	000000-00000	NN	NN	2 324,86	760	VX
Utmeldt	592	000000-00000	NN	NN	2 154,49	730	Vx
Utmeldt	611	000000-00000	NN	NN	2 107,06	797	Vx

Utmeldt	642	000000-00000	NN	3 374,99	760	Vx
Utmeldt	3	000000-00000	NN	2 542,28	345	Buss
Utmeldt	14	000000-00000	NN	-	345	Buss
Utmeldt	17	000000-00000	NN	102,47	345	Buss

Adm Sjø fordeles Hubåt 77% og Ferger 23%.
 Øvrig adm fordeles følgende: Hubåt 36%, Ferger 11% og Buss 53%.
 VX og Gods inngår i Bussdrift.
 Hertz holdes utenom.

Buss	567 253,20
Vx + Gods	293 753,56
Andel adm	158 378,09
Sum Buss	1 019 384,85
Hurtigbåt	116 797,33
Andel adm sjø	42 640,13
Andel adm	107 577,57
Sum Hurtigbåt	267 015,04
Ferger	37 756,35
Andel adm sjø	12 736,66
Andel adm	32 870,92
Sum Ferger	83 363,94
Kontrollsum	1 369 763,82 OK

Firmanavn: FFR BUSS AS
 Aktive

Medlemstatus	Ansattnummer	Fodselsnummer	Fornavn	Etternavn	Lønn	Årlig innbetaling alle medlemmer i 2013
Aktiv	316	000000-00000	NN	NN	352 000,00	81 065,60
Aktiv	317	000000-00000	NN	NN	302 152,00	69 585,61
Aktiv	323	000000-00000	NN	NN	378 852,00	87 249,62
Aktiv	361	000000-00000	NN	NN	321 516,00	74 045,13
Aktiv	373	000000-00000	NN	NN	360 000,00	82 908,00
Aktiv	396	000000-00000	NN	NN	354 700,00	81 687,41
Aktiv	415	000000-00000	NN	NN	333 867,00	76 889,57
Aktiv	445	000000-00000	NN	NN	337 050,00	77 622,62
Aktiv	451	000000-00000	NN	NN	300 129,00	69 119,71
Aktiv	552	000000-00000	NN	NN	326 197,00	75 123,17
Aktiv	589	000000-00000	NN	NN	374 550,00	86 258,87
Aktiv	622	000000-00000	NN	NN	147 000,00	33 854,10
Aktiv	626	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	627	000000-00000	NN	NN	354 899,00	81 733,24
Aktiv	629	000000-00000	NN	NN	376 730,00	86 760,92
Aktiv	630	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	631	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	632	000000-00000	NN	NN	376 726,00	86 760,00
Aktiv	633	000000-00000	NN	NN	348 046,00	80 154,99
Aktiv	634	000000-00000	NN	NN	391 504,00	90 163,37
Aktiv	635	000000-00000	NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	636	000000-00000	NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	637	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	638	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	639	000000-00000	NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	640	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	641	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	643	000000-00000	NN	NN	154 115,00	35 492,68
Aktiv	644	000000-00000	NN	NN	387 608,00	89 266,12
Aktiv	645	000000-00000	NN	NN	184 106,00	42 399,61
Aktiv	646	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	647	000000-00000	NN	NN	391 504,00	90 163,37
Aktiv	648	000000-00000	NN	NN	382 600,00	88 112,78
Aktiv	649	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	650	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	651	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	652	000000-00000	NN	NN	373 903,00	86 109,86
Aktiv	653	000000-00000	NN	NN	373 903,00	86 109,86
Aktiv	655	000000-00000	NN	NN	354 899,00	81 733,24
Aktiv	656	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	657	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	658	000000-00000	NN	NN	383 190,00	88 248,66
Aktiv	659	000000-00000	NN	NN	374 679,00	86 288,57
Aktiv	660	000000-00000	NN	NN	241 549,00	55 628,73
Aktiv	661	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	663	000000-00000	NN	NN	382 263,00	88 035,17
Aktiv	664	000000-00000	NN	NN	229 971,00	52 962,32
Aktiv	666	000000-00000	NN	NN	389 655,00	89 737,55
Aktiv	667	000000-00000	NN	NN	387 608,00	89 266,12
Aktiv	668	000000-00000	NN	NN	329 730,00	75 936,82
Aktiv	670	000000-00000	NN	NN	323 172,00	74 426,51
Aktiv	671	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	672	000000-00000	NN	NN	383 190,00	88 248,66
Aktiv	673	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	674	000000-00000	NN	NN	283 398,00	65 266,56
Aktiv	675	000000-00000	NN	NN	437 297,00	100 709,50
Aktiv	676	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	677	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	678	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	679	000000-00000	NN	NN	448 762,00	103 349,89
Aktiv	680	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	681	000000-00000	NN	NN	387 608,00	89 266,12
Aktiv	682	000000-00000	NN	NN	153 276,00	35 299,46
Aktiv	683	000000-00000	NN	NN	363 520,00	83 718,66
Aktiv	684	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	685	000000-00000	NN	NN	348 046,00	80 154,99
Aktiv	686	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	687	000000-00000	NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	689	000000-00000	NN	NN	366 687,00	84 448,02
Aktiv	690	000000-00000	NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	691	000000-00000	NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	692	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	693	000000-00000	NN	NN	329 730,00	75 936,82
Aktiv	694	000000-00000	NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	695	000000-00000	NN	NN	381 143,00	87 777,23

Aktiv	696	000000-00000 NN	NN	404 084,00	93 060,55
Aktiv	697	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	698	000000-00000 NN	NN	374 679,00	86 288,57
Aktiv	699	000000-00000 NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	700	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	701	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	702	000000-00000 NN	NN	375 421,00	86 459,46
Aktiv	703	000000-00000 NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	705	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	706	000000-00000 NN	NN	376 726,00	86 760,00
Aktiv	707	000000-00000 NN	NN	387 608,00	89 266,12
Aktiv	708	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	709	000000-00000 NN	NN	402 580,00	92 714,17
Aktiv	710	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	711	000000-00000 NN	NN	433 482,00	99 830,90
Aktiv	712	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	713	000000-00000 NN	NN	354 899,00	81 733,24
Aktiv	714	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	715	000000-00000 NN	NN	354 899,00	81 733,24
Aktiv	716	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	718	000000-00000 NN	NN	376 726,00	86 760,00
Aktiv	719	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	720	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	721	000000-00000 NN	NN	361 737,00	83 308,03
Aktiv	722	000000-00000 NN	NN	348 800,00	80 328,64
Aktiv	723	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	724	000000-00000 NN	NN	404 089,00	93 061,70
Aktiv	726	000000-00000 NN	NN	150 687,00	34 703,22
Aktiv	727	000000-00000 NN	NN	354 894,00	81 732,09
Aktiv	728	000000-00000 NN	NN	302 200,00	69 596,66
Aktiv	729	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	730	000000-00000 NN	NN	389 105,00	89 610,88
Aktiv	731	000000-00000 NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	733	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	734	000000-00000 NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	735	000000-00000 NN	NN	383 901,00	88 412,40
Aktiv	736	000000-00000 NN	NN	215 826,00	49 704,73
Aktiv	737	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	739	000000-00000 NN	NN	348 046,00	80 154,99
Aktiv	740	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	741	000000-00000 NN	NN	448 762,00	103 349,89
Aktiv	742	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	743	000000-00000 NN	NN	356 866,00	82 186,24
Aktiv	744	000000-00000 NN	NN	376 726,00	86 760,00
Aktiv	745	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	746	000000-00000 NN	NN	404 089,00	93 061,70
Aktiv	747	000000-00000 NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	748	000000-00000 NN	NN	375 421,00	86 459,46
Aktiv	749	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	750	000000-00000 NN	NN	387 700,00	89 287,31
Aktiv	751	000000-00000 NN	NN	387 607,00	89 265,89
Aktiv	752	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	753	000000-00000 NN	NN	391 516,00	90 166,13
Aktiv	754	000000-00000 NN	NN	402 580,00	92 714,17
Aktiv	755	000000-00000 NN	NN	404 090,00	93 061,93
Aktiv	756	000000-00000 NN	NN	394 535,00	90 861,41
Aktiv	757	000000-00000 NN	NN	402 580,00	92 714,17
Aktiv	758	000000-00000 NN	NN	391 516,00	90 166,13
Aktiv	759	000000-00000 NN	NN	354 899,00	81 733,24
Aktiv	760	000000-00000 NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	761	000000-00000 NN	NN	156 882,00	36 129,92
Aktiv	762	000000-00000 NN	NN	331 200,00	76 275,36
Aktiv	763	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	764	000000-00000 NN	NN	354 889,00	81 730,94
Aktiv	766	000000-00000 NN	NN	354 899,00	81 733,24
Aktiv	767	000000-00000 NN	NN	341 675,00	78 687,75
Aktiv	768	000000-00000 NN	NN	361 750,00	83 311,03
Aktiv	769	000000-00000 NN	NN	387 608,00	89 266,12
Aktiv	770	000000-00000 NN	NN	355 975,00	81 981,04
Aktiv	771	000000-00000 NN	NN	402 583,00	92 714,86
Aktiv	772	000000-00000 NN	NN	333 108,00	76 714,77
Aktiv	773	000000-00000 NN	NN	340 200,00	78 348,06
Aktiv	774	000000-00000 NN	NN	354 650,00	81 675,90
Aktiv	2	000000-00000 NN	NN	433 470,00	57 608,16
Aktiv	4	000000-00000 NN	NN	384 680,00	51 123,97
Aktiv	5	000000-00000 NN	NN	389 090,00	51 710,06
Aktiv	6	000000-00000 NN	NN	387 590,00	51 510,71
Aktiv	7	000000-00000 NN	NN	391 500,00	52 030,35
Aktiv	8	000000-00000 NN	NN	402 600,00	53 505,54
Aktiv	9	000000-00000 NN	NN	387 590,00	51 510,71

Aktiv	10	000000-00000 NN	NN	384 650,00	51 119,99
Aktiv	11	000000-00000 NN	NN	354 920,00	47 168,87
Aktiv	12	000000-00000 NN	NN	376 750,00	50 070,08
Aktiv	13	000000-00000 NN	NN	387 590,00	51 510,71
Aktiv	15	000000-00000 NN	NN	387 590,00	51 510,71
Aktiv	16	000000-00000 NN	NN	380 750,00	50 601,68
Aktiv	18	000000-00000 NN	NN	402 600,00	53 505,54
Aktiv	19	000000-00000 NN	NN	323 260,00	42 961,25
Aktiv	21	000000-00000 NN	NN	404 080,00	53 702,23
Aktiv	22	000000-00000 NN	NN	389 090,00	51 710,06
Aktiv	24	000000-00000 NN	NN	265 590,00	35 296,91
Aktiv	25	000000-00000 NN	NN	106 250,00	14 120,63
Aktiv	26	000000-00000 NN	NN	337 050,00	44 793,95
Aktiv	27	000000-00000 NN	NN	190 000,00	25 251,00
Aktiv	28	000000-00000 NN	NN	337 000,00	44 787,30
Aktiv	29	000000-00000 NN	NN	337 050,00	44 793,95
Aktiv	20	000000-00000 NN	NN	380 400,00	50 555,16

ENDRINGSNOTAT

Dato: 9. januar 2014

Anbud: Hurtigbåt 2016 – 2025

1. JUSTERT RUTETABELL

Det gjøres følgende endringer i rutetabellene:

- SørøysundXpressens avgang fra Hammerfest kl 09:00 i Sørøysundbassenget vil anløpe Lotre, Langstrand, Hellefjord og Skippernes Dx67 på signal hele året. Opprinnelig var dette kun dag 1 og 5 hele året, og dag 2, 3 og 4 i sommerperioden.
- SørøysundXpressens avgang fredag ettermiddag er endret. Turen til Survik, Kårhamn og Hasvik senerelegges, samt at fartøyet returnerer til Hammerfest for nattligge. Dette frigjør tid for å dekke de øvrige stedene i Sørøysundbassenget bedre. Det gir også større mulighet for skoleelever/pendlere å komme seg til/fra Hasvik.
- MåsøyXpressen: Søndag vil anløp av Måsøya og Ryggefjord (sommerperioden) utføres av fartøy som kommer fra Alta, mens Ingøya og Gunnarnes anløpes av fartøy stasjonert i Havøysund.
- Anbudspakke 4 – Rognsundruta: Lørdagsavgang i sommerperioden til/fra Hammerfest og Sørøysundstedene bortfaller.
- SørøysundXpressen: Ny lørdagsavgang med utgangspunkt fra Hammerfest i sommerperioden.
- SørøysundXpressen: Ny søndagsavgang direkte Hammerfest – Hasvik.
- MåsøyXpressen: Avgang mandag og fredag morgen fra Havøysund mot Måsøya fremskyndes med 25 minutter – dette gjelder videre for alle anløpssteder t.o.m. ankomst Hammerfest.
- SørøysundXpressen: Pendlerrute mellom Akkarfjord – Hammerfest v.v. gis samme tidspunkt daglig (man-fre). Ankomst Hammerfest kl 08:25 – returbåt fra Hammerfest 16:30.

Ny ruteplan publiseres samtidig med dette endringsnotatet.

Ny produksjonsberegning vil bli publisert i uke 3.

2. KONKRETISERING - ALTAFJORDXPRESSEN

I konkurransegrunnlagets vedlegg A «Leveransebeskrivelsen» er det en feil på side 4. I andre avsnitt fra toppen står det følgende: *«I tillegg til pris på betjening av ruten i henhold til kravene ovenfor, ønsker oppdragsgiver også overslag og pristilbud på å betjene ruten med et fartøy som har løsning for gjennomgående kjøring for personbiler»*

Da det er vedtatt at det skal være gjennomkjørende løsning for personbiler, så er avsnittet irrelevant, og bortfaller derfor.

3. ENDRET FARTØYKRAV – LANGFJORDXPRESSEN

I fartøykravene er det gjort følgende endring:

- Rute 360 LangfjordXpressen bortfaller krav om at den skal ha lem for direkte ombordkjøring av biler (RoRo).
- Rute 340 Skoleruta i Rognsund: Oppdragsgiver tillater fartøy inntil 30 år i produksjonen.

Oppdatert oversikt over fartøykrav er publisert sammen med dette endringsnotatet.

4. KONKRETISERING/ENDRING – RESERVEFARTØY

I konkurransegrunnlagets vedlegg A «Leveransebeskrivelsen» er reservefartøy spesifisert på side 20. Her ønsker oppdragsgiver å presisere at reservefartøyet skal være som beskrevet i vedlegg F «Fartøykrav».

Kravene til disponering av reservefartøy endres til følgende:

- Reservefartøyet tillates benyttet inntil 21 dager pr. år, pr. rute. Krav om full kapasitet etter 5 driftsdøgn bortfaller, og det overlates til operatøren å disponere reservefartøyet ut fra nytt krav.
- I skoleruta i Rognsund tillates mindre fartøy i reserverute, da dette er en forutsetning for å kunne anløpe Pollen.

ENDRINGSNOTAT - 2

Dato: 7. februar 2014

Anbud: Hurtigbåt 2016 – 2025

1. JUSTERT RUTETABELL

- Det publiseres ny rutetabell (fartøypplan og publikumstabell) pr. 7.februar. Dette etter innspill fra kommuner.

Ny ruteberegning og ruteplan publiseres samtidig med dette endrin vgsnotatet.

2. ENDRET PRODUKSJONSBEREGNING

Med bakgrunn i punkt 1 er det utarbeidet ny produksjonsberegning som publiseres sammen med dette endringsnotatet.

3. ENDRET FARTØYKRAV OG PRISOPSJON - ALTAFJORDXPRESSEN

Med henvisning til vedlegg F – Fartøykrav, samt Vedlegg A – beskrivelse av rute 310 – AltafjordXpressen endres fartøykravene, samt at det innføres ytterligere en prisopsjon på dette fartøyet.

- Alternativ 1: Kombibåten skal bygges som gjennomkjørende for personbiler, med kapasitet til minimum 8 personbilenheter. Fartøyet skal dimensjoneres slik at det kan ta 1 lastebil m/tilhenger (VTE) med totalvekt inntil 50 tonn om bord – enten sammenkoplet eller at bil og henger er stilt opp ved siden av hverandre.
- Alternativ 2: Kombibåten skal bygges med kapasitet til minimum 8 personbilenheter (ikke gjennomkjørende). Fartøyet skal dimensjoneres slik at det kan ta en lastebil inntil 36 tonn på lastedekket. Her settes krav til løftekran inn på kai til minimum 8 tonn.

Passasjerkapasiteten på fartøyet reduseres fra 48 til 45 personer.

4. STASJONERINGSSTED ALTAFJORDXPRESSEN

Med henvisning til vedlegg F – Fartøykrav, samt Vedlegg A – leveransebeskrivelsen fristilles stasjoneringssted for AltafjordXpressen. Dersom operatør ønsker å benytte Kongshus eller andre steder som stasjoneringssted for nattligge, så vil oppdragsgiver tillate dette og til en viss grad tilpasse ruteføringen til ønsket (f.eks. snu ruteplanen Mikkelsby-Kongshus). Dette med bakgrunn i at Kongshus er mer i ly for vær og vind enn Mikkelsby.

5. PUBLISERT ÅRSSTATISTIKK 2013

Det er nå publisert årsstatistikk for 2013 for eksisterende hurtigbåtruter. I tillegg er det publisert godstransport med gods fartøy fra 2012, som er oppgitt pr. destinasjon.

6. PRISOPSJONER – VEDLEGG B

I vedlegg B – prisskjema er det nå oppdatert med ytterligere prisopsjoner som tilbyderne skal inngi pris på. Dette med bakgrunn i ønsker innkommet fra kommunene. Prisopsjonene vil ikke bli vektet, men kan gå inn som del av forhandlinger i forbindelse med kontrakten. Det er i anbudet også åpnet for at kommuner kan kjøpe tilleggsproduksjon ut over oppdragsgivers tilbud, og dette kan være aktuelt i forbindelse med enkelte av prisopsjonene.

7. KORRESPONDANSE MELLOM RUTER

Med henvisning til vedlegg A, samt ruteplanene understrekes det at det skal være korrespondanse mellom hurtigbåtrutene, såfremt dette er praktisk mulig.

8. UTSATT TILBUDSFRIST

Med bakgrunn i endringene gis det endret tilbudsfrist for hurtigbåtanbudet. Ny tilbudsfrist settes til onsdag 19.mars kl 12:00. Øvrige frister forskyves tilsvarende.

9. ENDRET FARTØYKRAV

Passasjerkapasiteten i LangfjordXpressen og Rognsund-båten reduseres til 47 passasjerer.

ENDRINGSNOTAT - 3

Dato: 11.februar 2014

Anbud: Hurtigbåt 2016 – 2025

1. JUSTERT RUTETABELL

- MåsøyXpressen mandag morgen har fått senerelagt avgang fra Havøysund med 1 time, til kl 06:20.
- MåsøyXpressen søndag kveld har fått anløp av Måsøy etter at fartøyet returnerer fra Hammerfest
- Fredagsavgang fra Hammerfest til Kvalsund/Revsneshamn kl 14:00 er flyttet fra MåsøyXpressen til SørøysundXpressen
- LoppaXpressen har fått signalanløp til Langfjordhamn tirsdag morgen og ettermiddag

2. SPESIFISERING – VEDLEGG MED STATISTIKK

I henhold til endringsmelding 2, så er det publisert et vedlegg med årsstatistikken for 2013 fra eksisterende operatør. Her gjør oppdragsgiver oppmerksom på at rute 1 og 4 er samme fartøy og videreføring av samme ruter, så disse må ses i sammenheng. Av det totale antall reisende i rute 1 og 4, så utføres 1/3 av reisene internt i Loppa (rute 004), mens 2/3 av reisene utføres i rute 001. Det gjøres oppmerksom på at dette er nærmere spesifisert i «Notat – vurdering av hurtigbåttilbud» som ligger vedlagt anbudet.

ENDRINGSNOTAT - 4

Dato: 28.februar 2014

Anbud: Hurtigbåt 2016 – 2025

1. PENSJONSUTGIFTER – AVGÅTT MANNSKAP

Som vedlegg **M** publiseres oversikt over pensjonsutbetalinger som gjelder pensjonert mannskap som fremdeles har opptjente rettigheter.

Denne kostnaden skal belastes vinnende rederi, og det bes derfor om at tilbyderne beregner disse kostnadene inn i sitt tilbud. Eventuelle endringer i pensjonsutbetalingene/kostnadene i løpet av kontraksperioden gjøres til gjenstand for justering i tilskuddet (pos. eller neg.) ved de årlige kontraktsevalueringene.

2. PASSASJERSERVICE OG REISEGARANTI

Med henvisning til Vedlegg A – leveransebeskrivelsen bes tilbyderne ta inn nytt punkt vedrørende reisegaranti/ansvar for passasjerene dersom avganger ikke blir gjennomført eller fullført:

Dersom ei rute ikke blir gjennomført, eller ei påbegynt rute ikke blir fullført, er operatøren ansvarlig for at passasjerene får tilbud om alternativ transport.

Operatøren har også ansvar for alternativ transport til passasjerene dersom fartøyet ikke rekker fram til korresponderende transportmiddel underveis i ruta.

Dersom turer blir innstilt, forsinka eller ikke fullført på grunn av forhold som operatøren ikke har kontroll over (Force Majeure), faller kravet om alternativ transport vekk.

Operatøren har det økonomiske ansvaret for alternativ transport.

<i>FRA</i>	<i>TIL</i>	<i>MENGDE (Kg)</i>	<i>Totalt</i>
Storekorsnes	Hammerfest	253	
	Loppa	2400	
	Hakkstabben	1000	3653
Hakkstabben	Hammerfest	2094	
	Storekorsnes	4408	6502
Lillebukt	Storekorsnes	2800	
	Øksfjord	94679	
	Hammerfest	1286	
	Kvalfjord	530	99295
Øksfjord	Alta	2000	
	Lillebukt	37460	
	Bergsfjord	731	
	Nuvsvåg	2456	
	Langfjordhamn	1800	
	Sør-Tverrfjord	1387	
	Hammerfest	1957	
	Kvalfjord	70	47861
Bergsfjord	Øksfjord	14140	
	Hammerfest	17432	
	Kvalfjord	31088	62660
Nuvsvåg	Øksfjord	3970	
	Hammerfest	214	4184
Langfjordhamn	Øksfjord	1800	1800
Sør-Tverrfjord	Storekorsnes	80	
	Korsfjorden	2000	
	Øksfjord	3508	
	Hammerfest	6958	12546
Sandland	Hammerfest	550	550
Loppa	Storekorsnes	4600	
	Øksfjord	4524	
	Hammerfest	7655	16779
Skavnaakk	Øksfjord	93	
	Hammerfest	146	239
Hasvik	Hammerfest	1041	1041
Hammerfest	Alta	4459	
	Lillebukt	1428	
	Øksfjord	689	
	Bergsfjord	13907	
	Sør-Tverrfjord	1750	
	Kvalfjord	120786	
	Hakkstabben	100	
	Akkarfjord	145250	
	Hellefjord	12000	
	Kårhamn	8595	308964
Kvalfjord	Alta	102	
	Storekorsnes	1787	
	Hammerfest	43623	45512

Altnes	Storekorsnes	158	158
Slettnes	Hammerfest	1834	
	Akkarfjord	500	2334
Akkarfjord	Hammerfest	129038	
	Kårhamn	417	129455
Langstrand	Hammerfest	37798	37798
Hellefjord	Storekorsnes	174	
	Hammerfest	18495	18669
Skippernes	Hammerfest	400	400
Lundhamn	Hammerfest	357	357
Lotre	Storekorsnes	5000	
	Hammerfest	7957	12957
Kårhamn	Hammerfest	14291	14291
Skarvfjordhamn	Hammerfest	1537	1537
Sandøybotn	Hammerfest	1255	1255
Korsfjorden	Alta	40	
	Øksfjord	819	
	Hammerfest	329	1188

Tallene er oppgitt fra eksisterende operatør basert på utseilte fraktbrev fr

[illegible]

		2013												Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Rute 1	Barn	1	0	5	0	0	2	44	0	3	3	6	4	68
	Gods Lokal 10Kg	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Honnør	18	13	17	0	4	11	72	0	7	12	26	26	206
	MC	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Rekv Voksen	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	16
	Rundreise V	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Student	2	6	2	0	0	0	0	0	0	1	19	3	33
	Verdikort Barn	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	4
	Verdikort Honnør	0	0	1	0	0	0	3	0	0	2	0	2	8
	Verdikort Voksen	1	1	1	0	0	1	10	0	0	0	3	5	22
	Voksen	14	16	17	0	2	8	78	0	4	10	32	28	209
	Total	36	37	45	0	6	38	211	0	15	28	86	68	570
Rute 2	Barn	40	65	57	78	68	96	188	157	93	50	37	24	953
	Barn under 4 år	0	0	0	0	2	38	4	24	7	23	5	1	104
	Bil 6m	1	2	0	0	5	0	5	19	9	0	2	0	43
	Folketrygd Bil 6m	0	0	0	0	0	2	0	0	3	2	0	0	7
	Gods Lokal 10Kg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	Gods Lokal 25 Kg	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Henger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
	Honnør	103	104	112	165	232	284	377	339	297	169	113	121	2416
	Hund	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3
	Kampanje Billett 1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
	MC	1	3	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	12
	Registrering Internett	5	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	11
	Rekv Barn	0	0	9	18	0	0	0	0	6	0	0	0	33
	Rekv Voksen	0	0	6	8	0	0	2	0	2	1	0	0	19
	Rica Billett	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Student	23	13	33	19	21	20	27	18	28	21	11	22	256
	T/ R B/H/S	3	0	0	0	0	0	1	3	2	1	0	0	10
	T/R Voksen	0	0	0	0	7	2	2	1	3	3	1	0	17
	Tur/Retur Honnør	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
	Verdikort Barn	16	14	6	14	11	25	22	16	14	24	10	9	181
	Verdikort Barn under 4 år	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	3
	Verdikort Bil 6m	1	0	0	8	4	3	6	0	10	1	0	0	33
	Verdikort Bil 8m	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	Verdikort Folketrygd Bil 6m	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	3
	Verdikort Henger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Verdikort Honnør	13	11	14	13	24	30	58	50	35	31	25	13	317
	Verdikort Hund	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
	Verdikort MC	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Verdikort Student	2	3	6	4	12	9	5	4	5	6	3	4	63
	Verdikort T/ R B/H/S	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3
	Verdikort T/R Voksen	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Verdikort Voksen	94	63	43	86	111	159	105	123	138	134	74	44	1174
	Voksen	108	128	120	137	175	287	275	211	201	159	82	73	1956
	Total	412	407	408	553	683	956	1077	973	859	629	366	313	7636
Rute 3	Barn	86	176	199	235	185	366	577	369	252	141	43	82	2711
	Barn under 4 år	3	17	52	20	10	36	57	42	34	5	7		288
	Bil 6m	2	0	0	0	6	5	0	0	0	1	0	0	14
	Gods Lokal 10Kg	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	Gods Lokal 25 Kg	0	0	0	0	2	3	0	1	5	0	2	0	13
	Gods Lokal 5 Kg	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
	Gods Lokal 75 Kg	0	0	0	0	1	4	0	2	1	0	3	0	11
	Henger	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	4

Rute 5	Verdikort T/R Voksen	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Verdikort Voksen	66	58	51	52	64	84	61	56	49	54	54	703
Rute 5	Verneplikt 50% Voksen	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	Total	255	286	353	414	558	556	820	580	527	354	277	5281
Rute 5	Barn	877	860	1015	1197	1467	1795	2362	1819	1495	1223	865	879
	Barn under 4 år	12	23	42	39	67	185	317	170	83	29	25	26
Rute 5	Bil 6m	0	8	3	1	0	11	21	0	1	0	0	1
	Bil 6m REK	30	41	46	35	49	91	141	138	63	46	30	17
Rute 5	Folketrygd Bil 6m	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	4
	Gods Lokal 100 Kg	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Rute 5	Gods Lokal 10Kg	0	0	0	0	0	0	3	0	6	0	0	9
	Gods Lokal 25 Kg	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Rute 5	Gods Lokal 5 Kg	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
	Gods Lokal 75 Kg	0	0	0	4	8	3	8	4	2	0	1	33
Rute 5	Henger	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
	Honnør	116	142	158	255	295	420	854	802	370	183	120	145
Rute 5	Hund	1	0	0	3	0	0	28	39	25	5	0	101
	Manuell Salg	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Rute 5	MC	3	7	10	14	14	9	16	17	10	4	0	104
	Rica Billett	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Rute 5	Rundreise V	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	5
	Student	10	15	25	14	22	24	28	13	32	13	12	18
Rute 5	Syssel /Spark	0	0	0	0	0	0	14	33	0	3	0	50
	T/R Voksen	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	3
Rute 5	Verdikort Barn	10	19	51	49	47	78	89	90	87	36	10	21
	Verdikort Barn under 4 år	0	4	5	0	0	6	2	0	1	0	0	18
Rute 5	Verdikort Bil 6m	35	21	44	47	73	67	70	94	91	59	31	29
	Verdikort Bil 7m	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Rute 5	Verdikort Gods Lokal 75 Kg	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	4
	Verdikort Henger	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	2	11
Rute 5	Verdikort Honnør	31	23	41	68	97	128	205	191	119	80	37	29
	Verdikort Hund	0	0	1	8	0	0	8	29	18	11	4	5
Rute 5	Verdikort MC	12	18	13	18	10	13	7	9	12	9	5	7
	Verdikort Salg Bensinkanne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Rute 5	Verdikort Student	3	8	4	8	5	4	5	3	3	2	1	46
	Verdikort Syssel /Spark	0	0	0	0	0	0	5	6	0	0	0	11
Rute 5	Verdikort T/R Voksen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	Verdikort Voksen	92	101	106	104	199	223	225	258	258	166	113	107
Rute 5	Total	181	198	238	197	362	455	896	791	419	196	138	155
	Voksen	537	629	790	865	1248	1721	2947	2692	1612	846	530	570
Rute 10	Barn	8	24	23	9	29	23	63	52	13	8	14	17
	Bil 6m	0	0	0	0	0	0	4	1	1	2	0	8
Rute 10	Gods Lokal 100 Kg	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Gods Lokal 10Kg	0	0	0	1	1	12	42	5	0	0	1	62
Rute 10	Gods Lokal 25 Kg	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	4
	Honnør	26	18	25	26	40	78	127	137	63	42	26	28
Rute 10	Manuell Salg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	MC	1	1	1	5	0	1	2	0	0	0	0	13
Rute 10	Rekv Barn	0	0	0	0	428	0	0	0	0	160	0	588
	Salg Bensinkanne	0	0	0	0	0	1	1	0	1	2	0	5
Rute 10	Student	7	4	7	6	3	0	3	2	3	0	0	38
	Syssel /Spark	0	0	1	0	0	2	5	9	0	0	0	17
Rute 10	T/ R B/H/S	0	2	2	6	14	6	5	6	1	0	5	2
	T/R Voksen	2	0	1	1	4	4	1	4	3	1	2	1
Rute 10	Tur/Retur Honnør	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Verdikort Barn	0	4	16	13	25	32	34	16	13	9	1	174
Rute 10	Verdikort Bil 6m	0	0	0	0	0	0	1	4	1	0	0	6
	Verdikort Gods Lokal 10Kg	0	0	1	0	0	0	3	1	0	1	0	6
Rute 10	Verdikort Gods Lokal 25 Kg	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	Verdikort Honnør	27	28	34	32	69	73	63	65	74	52	49	28
Rute 10	Verdikort MC	1	2	1	3	3	2	0	2	1	1	0	16
	Verdikort Salg Bensinkanne	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2

Rute 26	Verdikort Student	0	0	1	0	0	2	4	0	0	0	0	7	
	Verdikort Sykkel /Spark	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	Verdikort T/ R B/H/S	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	
	Verdikort T/R Voksen	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3	
	Verdikort Voksen	24	35	21	27	60	67	73	71	40	37	36	526	
	Verneplikt 50%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
	Voksen	30	26	36	51	44	32	222	148	51	28	17	707	
	Total	126	145	170	180	725	339	654	525	266	185	311	151	3777
	Barn	0	3	1	2	1	0	17	11	3	3	7	1	49
	Bil 6m	8	4	1	9	23	19	64	42	29	17	9	5	230
	Bil 8m	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	4
	Honnør	6	18	8	11	13	9	55	43	29	15	19	11	237
	Manuell Salg	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Rute 27	MC	4	4	10	6	0	2	0	0	1	0	1	0
Student		0	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	7
Verdikort Barn		0	0	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	6
Verdikort Bil 6m		2	3	6	10	10	4	16	12	4	20	1	0	88
Verdikort Gods Lokal 10Kg		0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
Verdikort Honnør		2	0	2	3	0	0	8	4	3	9	5	2	38
Verdikort MC		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Verdikort Voksen		0	0	0	7	6	1	7	5	2	2	0	0	30
Voksen		13	16	8	19	20	1	30	31	22	9	11	17	197
Total		37	51	39	67	73	37	207	149	94	75	53	37	919
Barn		0	0	1	5	0	0	1	0	0	0	0	0	7
Barn under 4 år		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Bil 6m		4	1	0	4	13	2	30	6	7	19	4	3	93
Bil 7m		0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Frikort. person	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
Honnør	1	1	0	0	3	0	8	2	2	2	0	0	19	
MC	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
Rekv Barn	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
Rekv Voksen	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
Rekv/Byrå Mc	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
Verdikort Bil 6m	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	4	
Verdikort MC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
Verdikort Voksen	0	3	2	1	2	0	2	0	0	0	2	0	12	
Voksen	1	0	1	8	10	0	6	4	4	5	6	4	49	
Total	6	12	6	22	30	2	48	13	14	27	13	8	201	
Rute 28	Honnør	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
	Voksen	0	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	8	8
	Total	0	0	3	7	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Rute 37	Barn	0	4	9	10	12	7	33	28	10	7	0	6	126
	Barn under 4 år	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	4
	Gods Lokal 25 Kg	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	Gods Lokal 5 Kg	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Gods Lokal 75 Kg	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	3
	Honnør	22	28	33	30	23	27	45	45	35	33	30	28	379
	Hund	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	4
	MC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	REG Tur/Retur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3
	Rundreise B	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	6
	Rundreise V	0	0	0	1	1	0	0	11	0	0	0	0	13
	Student	0	3	4	0	0	1	0	0	5	3	2	2	20
	T/ R B/H/S	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	3	0	8
	T/R Voksen	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Verdikort Honnør	0	0	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0	6
	Voksen	34	39	38	31	26	31	62	56	16	15	11	24	383
	Total	57	74	86	79	64	68	142	151	68	62	47	63	961
Total		2950	3422	4180	4413	5791	7454	10869	8970	6466	4341	3053	2872	64781

SPØRSMÅL/SVAR ANBUD 201300271

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/01	FRAKT: Vi ønsker tilgang til statistikk mht. godstype/størrelse samt gjeldende fraktrater/regulativ. • Fraktmengde fram til hver enkelt destinasjon (total mengde/tonn, type, antall, størrelse) • Fraktrater for ulike vekt/volumintervaller, til de ulike havner (gjeldende beløp pr. d.d.) • Fraktavtaler og rabatter som påvirker inntjening.	Oppdragsgiver har ikke satt krav i forhold til godsleveranser i eksisterende kontrakt, og har derfor liten oversikt over hva som fraktes. Imidlertid publiseres godsleveranseoversikt fra gods fartøyet "Sørøy" fra 2012, samt totalstatistikk fra eksisterende hurtigbåtruter for 2013. Oppdragsgiver understreker at leverandør skal ha et system for godsfremføring, men at eventuelle godsavtaler og leveranser skjer etter avtale direkte mellom leverandør og godskunde. Oppdragsgiver har således ikke noen påvirkning på godsavtaler eller -takster, men forutsetter at leverandør innretter sitt takstregulativ i henhold til området forøvrig.
201300271/02	FERGE: Her ønsker vi et klarere bilde på realbehovet og bruken. Dette inkluderer: • distribusjon i størrelse på bil, lastebil og trailertransport mellom Mikkelsby og Kongshus (hvor mange av hver type/størrelsesintervall) • Fergerater – pr. d.d. • Andel og type rabatterte fergereiser • Avtaler og rabatter som påvirker inntjening, og som kan forventes videreført, samt påvirker omsetningstill.	I sambandet Mikkelsby - Kongshus er det ikke satt krav til å kunne transportere trailer i anbudet. Imidlertid er det i fartøykravene (ett alternativ) oppgitt at lastebil m/henger (plassert side om side) skal kunne medbringes hvis mulig, og så lenge de ikke overskrider kravene til dekkkapasitet/vekt. Kravene om dekkkapasitet er utelukkende satt med utgangspunkt i ukentlig transport av melketankbil, samt øvrig personbiltransport. Takster skal være i henhold til Statens Ferjeregulativ.
201300271/03	Fergetrafikk - biltransport til kaier uten tilrettelagt ilandkjøring: è frakt av bil med hurtigbåt til lokasjoner der bil må håndteres/løftes/ikke av egen maskin kan kjøres i land • Takster, akseptert metodikk for prisberegning (fergebillett pluss håndtering/stopping/løft, eller frakt etter normale fraktrater (kg/størrelse)).	Jfr. Kapittel 9 i leveransebeskrivelsen skal man på gitte strekninger følge statens ferjeregulativ sine takster for transport. På strekninger som ikke er beskrevet i leveransebeskrivelsen gjelder leverandørens takstregulativ. Oppdragsgiver har ikke utarbeidet eget takstregulativ, men forutsetter at leverandøren innretter sitt takstregulativ i forhold til øvrige godstransportører i området.
201300271/04	EKSPEDITØRER: oversikt over dagens ekspeditøravtaler på hver enkelt lokasjon, fortrinnsvis med avtalevilkår og relevante nøkkeltall. (mengde, pris, annet).	Oppdragsgiver setter ikke krav til ekspeditører i hverken eksisterende eller ny avtale, og har heller ingen avtaler med ekspeditører i dag. Oppdragsgiver er kjent med at eksisterende operatør har ekspeditør på enkelte steder, men avtaleforhold er for oppdragsgiver ukjent. Det blir opp til leverandør å vurdere behov for ekspeditør, og eventuelt inngå egen avtale med disse.
201300271/05	I tillegg ønskes totalomsetning for fraktbefordring fordelt på anløpssted.	Oversikt over godsmengde fra gods fartøyet "Sørøy" fra 2012 publiseres, sammen med oppgitt totalstatistikk fra 2013 fra eksisterende operatør. Oppdragsgiver har ikke satt krav i eksisterende kontrakt i forhold til gods, og det finnes derfor ikke statistikk utelukkende for hurtigbåt.

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/06	FRAKTMENGDE: pr. destinasjon / strekning. Også mht frakt handtert av fraktbåtrute, eller annen eksisterende fraktmengde som nå skal håndteres av hurtigbåtruten. Det vi ønsker avklaring/presisering på er: - o Fraktens art: kollistørrelse, vekt, andre vesentlige karakteristikk, med fordeling. (antall/størrelse/strekning) - o Fraktavtaler, rabatter, andre særvilkår som påvirker inntjening/pris - o Dagens fraktrater fordelt på aktuelle størrelses/vektintervaller, pr distanse.	Oversikt over godsmengde fra gods fartøyet "Sørøy" fra 2012 publiseres, samt totalstatistikk fra eksisterende operatør for 2013. Oppdragsgiver har ikke satt krav i eksisterende kontrakt i forhold til gods, og det finnes derfor ikke statistikk utelukkende for hurtigbåt.
201300271/07	BILFRAKT: o Antall biler til/fra enkeltlokasjoner o Størrelsesdistribusjon; antall pr takstintervall (lengde) o Rabatter; type og andel o Ferge/fraktrater for befordring av bil på hurtigbåt, med størrelsesintervaller. o En uttalelse på hvorvidt bilfrakt på hurtigbåt skal håndteres og prises som frakt eller fergetrafikk, da evt. med påslag fra grunnrate, eller som stykkfrakt.	Oppdragsgiver har nettopp mottatt total statistikk fra eksisterende operatør for 2013. Denne publiseres, og her finnes oversikt over biltransport, og øvrig. Merk at rute 026/027/028 er gods fartøyet. Mer også at rute 1 og 4 må ses i sammenheng, og der er 1/3 gjeldende internt i Loppa, mens øvrige 2/3 gjelder rute 1 Øksfjord-Hasvik-Hammerfest. Når det gjelder handtering/prising av bilfrakt, så henvises det til kapittel 9 i leveransebeskrivelsen, der dette er beskrevet. På gitte strekninger skal biltransport skje i henhold til Statens Ferjeregulativ, og på øvrige strekninger skjer det i henhold til leverandørs eget fraktregulativ. Det forutsettes her at leverandørens fraktregulativ innrettes i forhold til øvrige godsleverandører i området. For LoppaXpressen understrekes det at det ikke er anledning til å ta biltrafikk i konkurranse med ferjesambandet, så oppdragsgiver ønsker ikke biltransport mellom Øksfjord-Bergsfjord, Øksfjord-Sør-Tverrfjord eller Bergsfjord-Sør-Tverrfjord med hurtigbåt.
201300271/08	Leveransebeskrivelse pkt.7 Kaier og Brygger - I første avsnitt står det at eksisterende avtaler som Fylkeskommunen har i dag med private kaieiere og drivere av slike vil med virkning fra 01.01.2016 bli transportert til leverandøren, eller sagt opp fra denne dato med sikte på at Leverandør inngår nye avtaler. Betyr dette at Leverandøren må gå i forhandlinger nå og hvilke kaieiere gjelder det? Kan vi vennligst få oversendt betingelsene eller kontraktene som skal transporteres til leverandøren.	Oppdragsgiver ser at dette kan bli en utfordring for operatørene, så i forhold til de private kaieierne vil fylkeskommunen fortsette å ha kontraktsforholdet og utbetale vedlikeholdstilskudd til disse. Tilbyderne kan derfor se bort fra anløpsavgift til de private kaiene.
201300271/09	RESERVEFARTØY - Reservefartøy skal holdes av vinner av anbudspakke 2. Det står at dette fartøyet skal tilbys leverandør av anbudspakke 1, 3 og 4 ved behov, til netto kostnad. Hvordan skal netto kostnad beregnes? Hvilken prioritering skal gjøres dersom det oppstår et samtdsbehov for reservefartøy?	Netto kostnad skal beregnes ut fra de dokumenterbare utgiftene operatøren har med fartøyet/mannskapet. Dette vil bli fastsatt med vinnende operatør når kontrakt inngås, og aktuell kostnad for utleie av reservefartøy publiseres for øvrige operatører. I de tilfeller dette er avvikende fra aktuelle operatørs tilbud, vil mellomlegget bli kompensert fra oppdragsgiver. Det vil være oppdragsgiver som foretar fartøyprioritering ved bruk av reservefartøy.

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/10	I pkt 2.1 oppgis det 4.500 PBE på ruten Mikkelsby-Kongshus samt 400 PBE for Rognsund-stedene. I vedlegg A oppgis det hhv 5.000 og 450. Hva er riktig?	Det korrekte skal være anslagsvis 4500 PBE på Mikkelsby-Kongshus og 400 PBE til Rognsundstedene
201300271/11	Det bes oppgitt fordeling på personbiler, lastebiler, større kjøretøy på de 4.500 PBE oppgitt ovenfor.	Det finnes ingen tilgjengelig statistikk som skiller dette, men ut fra trafikkbildet anslås det at ca 3 % av trafikken utgjøres av lastebil - det øvrige er ordinær PBE. Eventuelle større avvik fra dette vil bli kompensert av oppdragsgiver.
201300271/12	I pkt 3 anslås 20.000 passasjerer. Dette synes veldig høyt. Hva legger FFK til grunn for det store anslaget, all den tid nyopprettet rute ikke vil inkludere innmating av flypassasjerer og med mulig redusert behov for syketransport til Hammerfest? (Utbygging av spesialisthelsetjeneste i Alta).	Forrige periode det var trafikk i ruten varierte antall passasjerer fra 18000 - 35000 pr. år. Med bakgrunn i anslag fra Pasientreiser, samt tilpasninger i kommende bussanbud, så antas det et trafikkgrunnlag på ca 20000 reisende.
201300271/13	Ved innføring av gjennomgående billettering og maksimalpris, hvordan skal inntektene fordeles mellom de ulike rutepakkene, samt mellom flere leverandører?	Dette er ikke gjennomført på sjørutene mellom operatører pr.idag, og et korrekt prorateringssystem for dette vil måtte komme på plass før en eventuell gjennomføring. Her vil oppdragsgiver kompensere/balansere tilskuddet i forhold til en eventuell innføring.
201300271/14	Kan Oppdragsgiver opplyse om eventuelle Ytelsesbasert pensjonsforpliktelser ifm virksomhetsoverdragelse?	Dagens særavtale om pensjon med ansatte hos eksisterende operatør vurderes fjernet fra utløp av kontrakt, og skal således ikke beregnes inn i tilbudet. Eventuelle endringer i forhold til dette vil bli kompensert av oppdragsgiver.
201300271/15	Viser til nedlagt fiskebruk i Kvalfjord, at godsforsendelse Bergsfjord til Hammerfest er i ferd med å avvikles og en strukturendring i fiskerindustrien. Vil en nedgang i fremtidige godsinntekter bli kompensert eller danne grunnlag for forhandlinger?	Godstransporter av denne størrelsen vil ikke bli prioritert på hurtigbåtene, og skal derfor ikke beregnes inn i tilbudet. Oppdragsgiver har heller ikke i dag en klausul som beskriver godstransport om bord på hurtigbåtene. Se for øvrig svar på spm 201300271/01.
201300271/16	Vi har oppfattet at det er muligheter for at godstransport på sjø i Finnmark vil bli satt ut på anbud. Vil en nedgang i fremtidige godsinntekter i forbindelse med et slikt anbud bli kompensert for eller danne grunnlag for forhandlinger?	Fylkestinget har sagt at dagens godsfartøy skal gå ut kontraktsperioden, dvs ut 2015. Hva som skjer etter dette er det foreløpig ikke tatt stilling til.
201300271/17	I vedlegg G2 Kaipresentasjon er det for Mikkelsby og Kongshus en merknad om at det er under prosjektering nye kombibåtkai(ferje), som er planlagt ferdig til 01.01.2016. Da dette er et nytt prosjekt er det av interesse å vite følgende: - Er endelig plassering klarlagt? - Er det utarbeidet kart for området, med dybdeangivelser? - Mikkelsby er planlagt som liggested for fergen. Fergekaaien ligger utsatt til ved vind og sjø fra Sørvest. Er det planlagt noe beskyttelse for været?	Det er vedtatt bygging av kaier, men foreløpig er kun forprosjektet gjennomført. Prosjektstart antas våren 2014. Det er planlagt samme lokalisering av kaier som eksisterende, men dette vil bli mer klarlagt i prosjektet. Det er åpnet for at Kongshus eller andre steder kan benyttes som liggekai dersom det er ønsket om dette. Dersom Kongshus benyttes, vil rutetabellen bli tilpasset dette (snudd). - Ref. endringsnotat 2.
201300271/18	I oversikten over gods og kjøretøyer for 2012 har fylkeskommunen oppgitt 200 kjøretøyer i 2012 på Loppaekspressen. Hvordan har FFK kommet frem til 200 kjøretøyer?	Antall kjøretøyer pr. år korrigeres til ca 20 (ref. publisert statistikk fra eksisterende operatør for 2013).

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/19	I anbudspakke 3 LoppaXpressen er Bergsfjord definert som endestasjon/liggested. I oversikten over anløpskaier er det definert at anløpskaia som eies av Loppa kommune skal benyttes. Denne kaien er på grunn av sin beskaffenhet ikke egnet til liggekai etter endt rutekjøring. Det er ikke andre kaier tilgjengelig som liggekai på stedet, men det er en merknad om at det vurderes flytekai til hurtigbåtanløp. Regner da med at denne kaien da også kan benyttes som liggekai. Når vil denne Kaien være på plass? Hvordan skal operatør forholde seg til liggekai dersom denne kaien ikke etableres?	Det er planlagt flytekai stasjonert til Bergsfjord, og denne vil bli stilt til rådighet for operatør som liggekai. Dersom det blir annen kailøsning/stasjonering, så vil de ekstra utgiftene dette medfører bli kompensert fra oppdragsgiver.
201300271/20	Det er mulig å gi inn pris på enkeltpakker og alle pakker samlet. I tillegg er det oppgitt at leverandører som gir tilbud på alle rutepakker skal i sine tilbud gi en beskrivelse av et alternativt ruteopplegg som reduserer tilskuddsbehovet med 7,5 til 15 %. Det gis også mulighet til å gi samlet pris for delpakker. Ber om at FFK setter opp et eksempel på hvordan ulike tilbud vil rangeres innbyrdes mht pris? Vil det alternative ruteopplegget som skal gi 7,5 til 15 % besparelse vektlegges i utvelgelsen? Kan en risikere at en velger en leverandør med et dårligere tilbud i henhold til anbudsbeskrivelsen for å oppnå et tjenestekjøp som er lavere totalt sett ved bruk av det alternative ruteopplegget denne leverandør har?	Oppdragsgiver vil sammenligne leverandørene ut fra de tilbud som har gyldighet for det utlyste ruteprogrammet.
201300271/21	NOx utlipp skal oppgis i g/kWh. Hva er konsekvensene for anbydere som oppgir for lav NOx og vinner anbudet? Hvordan måles dette?	Det forutsettes at leverandørene oppgir korrekte verdier for både Nox-utslipp og andre forhold. Det motsatte kan medføre at tilbudet forkastes eller, hvis tilbudet blir tildelt på feilaktig grunnlag, søksmål og erstatningskrav.
201300271/22	Vedlegg A – 2.1 Anbudspakke 1 - I tekst oppgis det at fartøyet må ha løsning for gjennomkjøring av biler, mens oppdragsgiver på neste side ønsker overslag og pristilbud for et fartøy som har løsning for gjennomgående kjøring for personbiler. I vedlegget Fartøyskrav står det at fartøyet som skal betjene denne ruten må ha mulighet for ombordkjøring akter og ilandkjøring over baug for PBE. Er kravet at fartøyet for dette sambandet skal være med gjennomkjøring for biler?	Gjennomkjøringsmuligheten gjelder kun for biler. Se for øvrig endringsnotat 2.
201300271/23	Videre står det at fartøyet skal ha PBE kapasitet på 8 PBE. Videre skal denne kapasiteten brukes til en stor lastebil. Hvilket PBE krav er det som det refereres til, Statens Vegvesen eller PBE krav som oppgitt i FFK sitt siste fergeanbud? Hvilken lengde og bredde skal avsettes for stor lastebil?	PBE beregnes etter Vegdirektoratets ferjemal.
201300271/24	Vil fergekaiene justeres med avlastningsaggregat slik at det legges opp til en spesifikk designvekt som fartøyet må kunne tåle på hekken, eller er det lagt opp til at fartøyet skal bære full vekt av fergebro på recess?	Kopi av forprosjekt for kaitypen publiseres, der kaitypen er nærmere beskrevet. Det vil være flytetankløsning på anløpsstedene. Tilsvarende kaier benyttes bl.a. i Florabassenget.

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/25	Vedlegg A – 2.2.2 Anbudspakke 2 I alle ruter bes det om et eget pristilbud på ekstraproduksjon, mens reduksjon i produksjon er beskrevet gjennom en endringsklausul? Hvorfor behandles ikke økning i produksjon på samme måte som reduksjon? Kjøp av tilleggsturer behandles om en egen post og skal prissettes særskilt. Det finnes noe undelig at en velger en metode for regulering av km som tilsynelatende kun skal gjelde for reduksjon i produksjon, og det i en størrelsesorden som overskrider besparelsene ved en slik reduksjon.	I og med at de fleste aktuelle typer tilleggsproduksjon skal prissettes særskilt, er denne metoden hensiktsmessig etter oppdragsgivers mening.
201300271/26	Vedlegg A – 3 Trafikkopplysninger - Vedlagte trafikkopplysninger kan gi en indikasjon på antall reisende på de ulike rutene, men sier ingenting om rabattgrad som er normal i de ruteområdene det snakkes om. Ber om at FFK oppgir en rabattgrad som ønskes lagt til grunn og at det etableres en klausul om hvordan store sprik i oppgitt rabattgrad og virkelig rabattgrad i produksjon skal håndteres?	Pålagte rabatter er barn/honnør til 50 % rabatt. Det skal i tillegg gis rabatt til student med minimum 40 %.
201300271/27	Det foreligger ingen opplysninger om godsmengde og godsinntekter i ruteområdet.	Se tidligere svar vedrørende dette.
201300271/28	Selv om at rutene ikke er helt samsvarende med dagens rutemønster, ber vi om at inntektstall for passasjerer og gods for dagens ruteproduksjon oppgis per rute. Dette vil kunne gi noe indikasjon på fremtidig inntektsnivå.	Rutestatistikk fra eksisterende operatør publisert (ref. endringsnotat 2)
201300271/29	Vedlegg A – 4.1 Driftsavbrudd - Det stadfestes at det skal settes inn reservekapasitet umiddelbart og senest innen 12 timer sette inn reservekapasitet. Det er stadfestet at det er anbudspakke 2 som skal ha reservefartøy. Ved samtidige behov, hvilke ruter har da prioritet på reservefartøyet? Er det krav om å sette inn annet reservemateriell dersom reservefartøyet er opptatt?	Det er ikke krav om reservefartøy utover det som stilles i anbudspakke 2. Oppdragsgiver vil legge føringer for prioritering dersom det oppstår samtidighet på behov for reservefartøy.
201300271/30	Er det vinner av anbudspakke 2 som styrer tilgjengeligheten av reservefartøyet når disponeringsplanen for året skal lages? Reservefartøyet skal tilbys til andre anbydere til nettokost. Hvem definerer hva nettokost er? Er det inkludert avkastning på egenkapital, risiko påslag for havarier, etc?	Netto kostnad skal beregnes ut fra de dokumenterbare utgiftene operatøren har med fartøyet/mannskapet. Dette vil bli fastsatt med vinnende operatør når kontrakt inngås, og aktuell kostnad for utleie av reservefartøy publiseres for øvrige operatører. I de tilfeller det oppstår samtidighet for behov av reservefartøy, vil oppdragsgiver prioritere bruken av dette.
201300271/31	Vedlegg A – 4.5 Ikke gjennomførte anløp/turer - Besparelser ved ikke gjennomførte turer skal tilfalle FFK, men er begrenset til besparte brennstoffkostnader. Hvilken basis skal besparelsen regnes ut fra? Er det distansetabellene i anbudet som skal danne grunnlaget for beregning av besparelse?	Ved inngåelse av kontrakt skal det fremlegges en liste over besparelser i rutekm for hver enkelt rute/anløp. Denne vil danne grunnlaget for senere beregninger.

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/32	Vedlegg A – 6 Krav til mannskap og fartøy - Under manøvrering står det at fartøyet skal ha tilstrekkelig sjømargin og manøvreringsevne – slik at en kan manøvrere og legge til samtlige kaier i sambandet under normale vær- og sjøtilstander som kan påregnes i sambandet. Det er leverandørens plikt å skaffe til veie nødvendige værdata. Værdata kan vise at over 90 % av tiden er det bølgemeldinger som er under 1,5 m signifikant. Er det opp til operatør å da bestemme at dette er det normalen og andre sjøtilstander må regnes som unormale og dermed gir hjemmel for kansellering som ikke utløser gebyrer i anbudet? Er det slik at operatør i anbudet kan stadfeste hva som er normal operasjonsbegrensning og så danner dette grunnlaget for vurdering av gebyrer? Hvilken standard en velger å bygge etter vil få føringer for bygge kostnaden og dermed anbudets kostnad. Da fartøyene vil tildeles en operasjonsbegrensning av SD som må etterleves, er det kanskje mer fornuftig at FFK setter et krav til signifikant bølgehøyde som fartøyene skal være godkjent for å operere i. Det naturlige vil kanskje være å ta utgangspunkt i farvannsklassekriterier som er 2,5 m for farvannsklasse C og 1,5 m for farvannsklasse D.	Oppdragsgiver vil ved vurdering av tilbudene legge til grunn at de tilbudte fartøyene skal levere en tilfredsstillende regularitet. Det vil bli lagt en skjønnsmessig vurdering til grunn for hva som er tilfredsstillende. I forhold til det valgte eksempel kan det opplyses at 90 prosent værmessig regularitet helt klart <u>ikke</u> vil bli bedømt som tilfredsstillende.
201300271/33	Vedlegg A – 7 Kaier og brygger - Anbudssopplysningen stadfester at leverandør er ansvarlig for å inngå avtale med private kaieiere. Dette vil sette enkelte kaieiere i en monopolsituasjon. Hvilke sanksjonsmuligheter har leverandør dersom private kaieiere kommer med urimelige kostnadshopp? Hvilke sanksjonsmuligheter har leverandør dersom den private kaieier ikke vedlikeholder kaien slik at den er i en forsvarlig tilstand for anløp? Kan leverandør nekte å anløpe uten at dette medfører gebyrer fra FFK? Vil også større endringer i anløpskostnader opp mot private aktører gi rett til kompensasjon på lik linje med større endringer i de kommunale havneregulativene?	Oppdragsgiver ser at dette kan bli en utfordring for operatørene, så i forhold til de private kaieierne vil fylkeskommunen fortsette å ha kontraktsforholdet og utbetale vedlikeholdstilskudd til disse. Tilbyderne kan derfor se bort fra anløpsavgift til de private kaiene.

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/34	Vedlegg A – 9 Andre forhold - I anbudsgrunnlaget står det at endringer i ruteproduksjon skal følge forskrift av 8. juli 2002 nr. 968. Det er forskrift 26. juni 2007 nr. 705 og Lov 16. februar 2007 nr. 9 som regulerer arbeid- og hviletid som må hensynstas. Det er etablert en avregningsmetode i anbudet som skal gi endring i godtgjørelse basert på endring i km. Det er valgt å regulere 85% av brutto godtgjørelse per km. Denne andelen er ikke i samsvar med besparelser eller netto kostnadsøkninger ved endringer. Det å ha en så stor trekkandel i anbudet ved redusert produksjon gir en stor risiko som må prises inn. Dette vil kunne medføre til et unødigt stort tilskuddsbudsjett, spesielt sett i sammenheng med den store risikoen som allerede ligger i anbudet ved at det ikke foreligger pålitelige inntekts tall.	Oppdragsgiver er oppmerksom på at det ligger usikkerhet i det grunnlaget leverandørene har for sine tilbud. Dette er imidlertid i prinsippet likt for alle tilbydere, som selv må avveie hvor stor risikopremie de må beregne for dette, sett i lys av konkurransesituasjonen i markedet.
201300271/35	Viser til anbudskonkurransen Hurtigbåttjenester i Finnmark. I konkurransegrunnlaget fremkommer det at frist for å stille spørsmål er 1½ uke før anbudsåpning. Kan dere vennligst spesifisere dette, og oppgi en dato og et klokkeslett for spørsmålsfristen?	Tilbudsfristen er nå satt til onsdag den 19. mars 2014 kl. 12.00. Spørsmål som skal kunne behandles og besvares må være oppdragsgiver i hende senest mandag 10.3.2014 kl. 08.00.
201300271/36	I grunnlagsdokumentet pkt 2.5 pålegger oppdragsgiver at tilbydere som gir tilbud på alle rutepakker, også skal gi tilbud på alternative ruteopplegg som reduserer tilskuddsbehovet med 7,5% og 15%. Hva mener oppdragsgiver med alternative ruteopplegg i denne sammenhengen? Er det mulighet for å tilby alternative fartøy og/eller alternativt antall fartøy tilpasset trafikkgrunnlaget?	Oppdragsgiver har ikke spesifisert hvordan rederiene skal beregne sine reduksjoner i tilskuddsbehovet, så her står tilbyderne fritt til å utforme alternativer.
201300271/37	Viser til spm/svar 301300271/07. Oppgitt fordeling rute 1 og rute 4 er vel ikke riktig nå etter revidert ruteoppsett?	Pr. år reiser det ca 3000 pax (totalt t/r) mellom Loppa-stedene/Øksfjord - Hammerfest i dagens rute 001. Disse vil i ny rutemodell komme i tillegg til oppgitt tall for interntrafikken i Loppa, på LoppaXpressen sine avganger mot Storekorsnes/Alta. Tilsvarende antall vil således også gå i minus i forhold til oppgitt antall reisende i SørøysundXpressen (Jfr svar på spm 201300271/07 og publisert statistikk for 2013). Antallet skal ikke beregnes inn som ekstra i VargsundXpressen, da dette ligger inne i beregningsgrunnlaget på 20 000 reisende pr. år.
201300271/38	Viser til spm/svar 301300271/12. Oppgitte tall på 18000 – 35000 reisende innbefatter også anleggsaktiviteten på Snøhvit samt noe annet ruteoppsett enn dagens situasjon? Det knytter dermed (fortsatt) stor usikkerhet og risiko for operatør på dette. Kan vesentlige avvik fra oppgitt anslag 20000 passasjerer være grunnlag for reforhandling <u>også første driftsår</u> , jfr Vedlegg A, pkt 3.	Ja, oppdragsgiver kan akseptere en gjensidig rett til reforhandling også basert på trafikk tallene i første driftsår.

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/39	Viser til Deres svar på spørsmål 201300271/09. "Dette vil bli fastsatt med vinnende operatør når kontrakt inngås, og aktuell kostnad for utleie publiseres for øvrige operatører". Dette er en pris som skal føres som utgift for de som leverer pris på anbudspakke 1,3 og 4, og en inntekt som vinnende operatør skal føre som inntekt i pakke 2. Dersom det opereres med forskjellige ut-/ og innleiepriser vil dette ha utslag på totalprisen og innlevert anbudspakke. Mannskapspris må holdes utenfor og bekostes av vinnende operatør for sin anbudspakke. Vil oppdragsgiver oppgi en fastsatt pris som skal benyttes for utleie av reservefartøyet?	Tilbyder på rutepakke 2 skal angi pris for bruk av reservefartøy i de øvrige rutepakkene. Tilbydere i de andre rutepakkene skal angi en stipulert kostnad for samme. Før anbudet har oppdragsgiver ikke mulighet for å fastsette enhetspriser for reservefartøyet. Avvik mellom angitt pris og enhetspriser benyttet av tilbydere i rutepakke 1, 3 og 4 som ikke også gir tilbud på rutepakke 2, vil bli kompensert i etterhånd. Vi legger til grunn at prisene for bruk av reservefartøy skal svare til "Wet lease", dvs. inkludere mannskap, drivstoff og dekningsbidrag til kapitalkostnader og administrasjon. Se definisjon på http://no.wikipedia.org/wiki/Wet_lease
201300271/40	Viser til Deres svar på spørsmål 201300271/23. Ber om å få oppgitt lengde på "stor lastebil" som transporteres ?	Definisjon av PBE (personbilenhet): Lengde: 4,30 m, bredde: 1,85 m, vekt: 1,3 tonn, tyngdepunkt: 0,75 m over bildekk. (Lengde- og breddemålene inkluderer ikke avstand mellom kjøretøy). Andre kjøretøy beregnes ut fra en personbils størrelse i antall PBE: 1 personbil = 1,0 PBE, 1 motorsykkel = 0,5 PBE 1 buss = 2,0 PBE, 1 lastebil = 2,5 PBE, 1 vogntog = 3,0 PBE Kravet i anbudet om at minst 1 stor lastebil skal få plass på bildekk når kapasitetskravet er 8 PBE bør således kunne oppfylles greit i de aller fleste tilfeller. Det legges ikke til grunn at stor lastebil med tilhenger skal kunne fraktes uten å kobles fra hverandre.
201300271/41	Viser til Deres svar på spørsmål 201300271/32. "Oppdragsgiver vil ved vurdering av tilbudene legge til grunn at de tilbudte fartøyene skal levere en tilfredsstillende regularitet. Det vil bli lagt en skjønnsmessig vurdering til grunn for hva som er tilfredsstillende". Dette svaret kan bli tolket som villedende. Oppdragsgiver har stilt krav til en signifikant bølgehøyde i vedlegg F. Er det ikke dette kravet som gjelder for normal operasjon?	Signifikant bølgehøyde representerer et minimumskrav til fartøyet.

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/42	Viser til konkurransegrunnlagets vedlegg C og pkt 5.1. Denne sier at inntil 15% netto reduksjon av antall avganger i rutetilbudet skal kunne gjøres gjennom endringer. Hvordan defineres avganger i denne sammenheng? Formelen for beregning av endring i kompensasjon i Vedlegg A, pkt 9 er basert på Km, mens maksimum reduksjonsbestemmelsen i viser til reduksjon i netto avganger. Dette kan slå skjevt ut og øker risikoen for tilbyder i den grad avganger med lange avstander kuttes mens avganger med korte avstander beholdes. Vil oppdragsgiver ta endringen i Km med i betraktningen i tillegg til antall avganger, når man vurderer om en reduksjon skal behandles som en endring eller avbestilling som skal omfattes av Avtalens pkt 9.1?	Endringen på 15 % skal gjelde produksjonsendring - dvs. antall rutekilometer.
201300271/43	Viser til tilbudsskjema vedlegg B siste side. Her er det for anbudspakke 2 et oppsett for kostnader, trafikkinntekter og godtgjørelse per rute. Hvordan skal kostnader, leieinntekter og godtgjørelse for reservefartøyet spesifiseres eller føres? Vil oppdragsgiver endre prisskjema og føre inn egen rad for reservefartøyet?	Valgt leverandør på anbudspakke 2 forpliktet til å stille reservefartøy til rådighet i de andre ruteområdene. For sammenlignbarheten skal brutto kostnader for reservefartøyet (inkl mannskap og drivstoff i driftsperiodene) innregnes i tilbudet for anbudspakke 2. Leverandørene kan benytte kr. 25 000,- per døgn som fast leiepris (som kostnad inkl. mannskap og drivstoff i alle anbudspakkene og som inntekt i anbudspakke 2) i 15 døgn pr. år per rutepakke. Bruk av eget mannskap og egen fuel i driften av fartøyet vil redusere leiekostnaden for pakkene, men også inntekten i anbudspakke 2. Endelig leiepris for reservefartøyet blir å fastsette i avklaringer i tilknytning til kontraktstildelingen.
201300271/44	Viser til endringsnotat 4 pkt 1 Ekstraordinære pensjonskostnader. Kan oppdragsgiver bekrefte at 100% av de beregnede kostnader skal legges inn i anbudspakke 2? Dersom disse kostnader skal fordeles mellom anbudspakkene, vil dette medføre ekstra kostnader forbundet med å inngå nye avtaler med KLP/splitt av eksisterende avtale, dersom ulike operatører vil drifte ulike anbudspakker	Oppdragsgiver bekrefter at 100 % av de beregnede kostnader skal legges inn i anbudspakke 2. Spørsmålet om en eventuell fordeling mellom anbudspakkene kan besvares når rutepakkene er fordelt. Beløpsstørrelsen er slik at dette neppe kan skape forskyvning i rekkefølgen av leverandører ved anbudsvurderingen.
201300271/45	Viser til deres svar på spørsmål 201300271/39. Vi oppfatter at svaret her gir usikkerhet om hvordan angitte priser for utleie av reservebåt vil bli behandlet i forhold til tildelingskriteriene. Vi oppfatter at en tilbyder i pakke 2 som forutsetter en høy utleiepris, vil få en lavere tilbudssum og dermed få et konkurransefortrinn i forhold til en tilbyder som angir en lavere utleiepris. En høyere utleiepris vil gi høyere inntekter for tilbyderen og kostnadsforskjellen for operatører av rutepakke 1,3 og 4 vil bli kompensert av oppdragsgiver. For å unngå konkurransevridning ber vi derfor oppdragsgiver om å angi en fast utleiepris som skal legges til grunn og et fast antall uteleiedager (f.eks 14 dager).	Se svar på spørsmål 43 ovenfor

SPØRSMÅL NR	SPØRSMÅL	SVAR
201300271/46	Viser til endringsnotat 4, punkt 2 Passasjerservice og reisegaranti. Kan Oppdragsgiver bekrefte at reisegarantien ikke blir mer omfattende enn den nasjonale ordningen utarbeidet av NHO Transport og kollektivtransportforeningen. Videre at ordningen ikke gjelder forsinkelser som medfører at passasjerer ikke rekker annen korrespondanse som ikke er en del av Finnmark fylkeskommunes kollektivtilbud i Finnmark, dvs for kommersielle ruter eller flybuss?	Oppdragsgiver bekrefter at "Nasjonal Reisegaranti" - utarbeidet av NHO Transport/Norsk forening for Kollektivtrafikk - vil være den som leverandørene skal forholde seg til. Vedrørende korrespondanser så bekrefter oppdragsgiver at dette begrenses til fylkeskommunens tilskuddsruter på land/sjø. Dersom det etter 2016 er kommersielle ruteløyver i Finnmark vil dette eventuelt bli forhandlet separat med operatør på aktuelt tidspunkt.
201300271/47	Viser til spørsmål/svar nr 7+37. ad fordeling inntekter 1/3 anbudspakke 3 og 2/3 anbudspakke 2. Denne fordeling er vel nå feil, jfr endringsnotat 2 der rutefordeling mellom disse to anbudspakkene er vesentlig justert. Den riktige fordeling blir vel nå 1/3 anbudspakke 2 og 2/3 anbudspakke 3.	Det er korrekt. Riktig fordeling er som beskrevet i spørsmålet – 1/3 av samlet inntekt i dagens trafikk i rute nr. 001 skal henføres til anbudspakke 2 og 2/3 til anbudspakke 3».
201300271/48	2. Viser til spørsmål/svar nr 43. Oppdragsgiver har ikke svart på siste spørsmål som følger: "Vil oppdragsgiver endre prisskjema og føre inn egen rad for reservefartøyet"?	Kostnader og inntekter knyttet til reservefartøy skal gå frem av de spesifikasjoner/budsjetter som skal følge tilbudene i egne vedlegg. Vi ser derfor ikke behovet for å spesifisere dette i svarskjemaet i Vedlegg B
201300271/49	Hvor i anbudet står det at det skal leveres egne budsjetter som vedlegg?	Grunnlagsdokumentet versjon 16.12.2013, s. 6, som beskriver innholdet i Vedlegg L (formular for bilag vedr. HMS-erklæring, firmaopplysninger mv.) gir på side 2 følgende spesifikasjon av vedlegg og bilag som skal leveres: <i>Bilag 1 Sladdet tilbud</i> Bilag 4 Budsjetter osv. <i>Budsjettkravet går ikke eksplisitt frem av tabellen i avsnitt 6.3. Tilbudets innhold og struktur, men er å forstå som inkludert i dokument L. Tilleggsopplysninger - dokumentasjon på krav vedr. fartøy og mannskap.</i>