

FERGESAMBANDET Hasvik-Øksfjord - hvem har ansvaret ??

1.januar 2016 fikk fergesambandet Hasvik-Øksfjord to nye ferger – MF Hasvik & MF Bergsfjord.

Det burde utløst glede og jubel at vi fikk to flunkende nye ferger. Men som de fleste vet, har det vært langt mellom jubelropene etter hvert som fergekaoset utviklet seg gjennom de første månedene i det nye året. Parallelt med innstilte ferger, små og store uhell og voksende fergekøer, økte også frustrasjonen, sinnet og usikkerheten over de nye fergene.

Hasvik kommune, innbyggerne og næringslivet har stilt mange spørsmål, og det har blitt fremsatt mange påstander om fergenes egnethet og kapasitet. Det har vært mange møter og utallige telefoner, men hverken Finnmark fylkeskommune (FFK) eller Boreal har gitt avklarende svar.

For Hasviksamfunnet er det viktig at alle fakta knyttet opp mot drift av fergesambandet Hasvik-Øksfjord belyses og fremlegges offentlig. Fergesambandet Hasvik-Øksfjord er livsnerven vår, og vi kan ikke gå en ny vinter i møte med den usikkerheten som fortsatt råder om fergenes egnethet.

For å få alle fakta på bordet, belyst av en uhildet part, besluttet Hasvik Formannskap i møte den 12.april 2016 å bestille «**Konsekvensutredning for drift av fergesambandet Hasvik – Øksfjord**» hvor bla følgende parametre skal belyses: kostnader, kapasitet, fartøy (tilbud og materiell), avvik & trafikkutviklingen (også gjestående biler).

Møreforskning (MF) som har solid kompetanse innen dette feltet, påtok seg oppdraget. Rapporten fra Møreforskning offentliggjøres i dag onsdag 29.juni, og vil i sin helhet legges ut på Hasvik kommunes hjemmeside: www.hasvik.kommune.no.

Det var med stor forventning jeg åpnet rapporten. Endelig skulle alle fakta på bordet. Men jeg må bare innrømme at jeg knapt kunne tro det jeg leste: ” *Det har vist seg vanskelig å få rask tilgang på deler av informasjonen fra fylkeskommunen. Fylkeskommunen opplyser at de ikke har tilgang til spesifikasjon av fartøyene. Avslag på innsyn i kontrakten og dermed eventuell spesifisering av fartøy har gjort evaluering av kapasitet på sambandet krevende* ”.

Mye av usikkerheten og frustrasjonen fra Hasviksamfunnet har vært knyttet opp mot fartøyenes beskaffenhet og egnethet for de værharde områdene de er satt til å ferdes i. Denne usikkerheten blir ikke mindre med at Møreforskning nektes tilgang på info. Tvert imot. Og enda mer skremmende er det at Finnmark fylkeskommune hevder at de ikke har tilgang til spesifikasjon av fartøyene ! Hvordan i all verden er det mulig å sette inn ferger i et av landets mest værharde fergesamband uten å ha kvalitetssikret fartøyene ned til minste detalj ?

Jeg vil hevde at dette er mulig på grunn av manglende faglig kompetanse på drift av større ferger i Finnmark Fylkeskommune. Fram til 2010 var fergesambandet Hasvik-Øksfjord Riksvegferge, og anskaffelse av nye ferger, anbud og kontraktsinnngåelser ble handtert av Statens vegvesen. I forbindelse med Forvaltningsreformen i 2010 ble fergesambandet Hasvik-Øksfjord overført fra stat til fylkeskommune sammen med 77 andre fergesamband. Tidligere hadde Finnmark fylkeskommune ansvar for flere mindre fergesamband, men ingen av denne størrelse - hverken hva reisetid eller kapasitet angikk. Driften av fergesambandet Hasvik-Øksfjord gikk på samme måte som tidligere fram til ny kontraktsperiode 1.1.2016.

I rapporten fra MF fremkommer det at noen fylker valgte å beholde ordningen som var før 2010, hvor Statens vegvesen var innkjøper, andre valgte å sette ut innkjøp av fergetjenester til etablerte kollektivselskap, mens noen fylker foretar disse innkjøpene i egen samferdselsenhet i fylkeskommunen.

Finnmark fylkeskommune har valgt å foreta innkjøp av fergetjenester i fylkeskommunens interne enhet for samferdsel – uten bistand fra Statens vegvesen eller etablerte kollektivselskap.

Det er meget nærliggende å tro at mye av de problemene som er knyttet opp mot de nye fergene kunne vært unngått dersom Statens vegvesen hadde vært innkjøper, og man hadde benyttet den kompetansen som var der. Dette er en dyrekjøpt lærdom, som Hasviksamfunnet nå betaler prisen for.

Finnmark fylkeskommune har gjennom rapporteringsrutiner definert i konkurransegrunnlaget mulighet til å kontrollere at operatør oppfyller betingelsene via månedlige rapportering fra BOREAL. Fylkeskommunen opplyser til Møreforskning at *«slike rapporter foreløpig (03.06.2016) ikke er mottatt fra operatør.»*

Finnmark fylkeskommune har også anledning til å bruke ShipLog/AIS-informasjon i sin kontraktsoppfølging, noe som ville økt presisjonsnivået på avviksregistreringen: FFK benytter per i dag ikke dette verktøyet for kontraktsoppfølging. Fergedatabanken er i tillegg en viktig infokilde for avvik. MF opplyser at også her mangler det data som følge av manglende informasjon fra operatør (Boreal).

Hasvik kommune foretok i perioden januar/februar en manuell registrering på innstilte avganger. Det viser med all tydelighet at det er en underrapportering fra FFK/Boreal. Dette medfører at det fremlagte faktagrunnlaget for avvik blir både ufullstendig og uriktig, og gir et bilde av at forholdene er betydelig bedre enn de faktisk er.

Og da spør jeg som Ordfører i Hasvik kommune: « Hvordan er det mulig ?? Hvordan kan Finnmark fylkeskommune akseptere dette etter alle hendelsene og innstillinger som har vært? Jeg anser håndtering av avvik og rapportering som en total unnvikelse fra FFK for det ansvaret de har for å sørge for at Hasviksamfunnet får det fergetilbudet de har krav på.

Finnmark fylkeskommune drifter i 2016 seks ferger. Fergesambandet Hasvik-Øksfjord har en overveldende stor andel av alle kjøretøy fraktet med ferger i Finnmark. Dette gjelder spesielt for fartøy på mer enn 14 meter, hvor mer enn 80% av alle kjøretøy fraktet med ferge i Finnmark blir fraktet på dette sambandet.

Staten overfører årlig midler til fergedrift i fylkene ut fra antall fergesamband – kr. 19 mill pr.samband i 2016. Det har ingen betydning om fergeturen er lang eller kort, om ferga går en eller ti ganger pr. dag, om det er lite trafikk eller om det har vært «eksplosjon» i økning av biler. For Finnmark fylkeskommune utgjør fergetilskudd i 2016 114 mill kr. Av disse midlene er kr.95.784.000 avsatt til fergedrift. Hva de øvrige midlene benyttes til, vet ikke jeg.

Det er 17 fergesamband som har status som Riksvegferger i 2016. Det har vært en enorm økning i tilskudd til riksvegferger, og spesielt de to siste årene. I 2015 ble det avsatt kr. 694,5 mill og i 2016 kr 983,6 mill. Det er en økning på 289 mill på et år til 17 ferger – 57,8 mill pr. fergesamband. Bakgrunnen for denne store økningen er jfr. kommentar i statsbudsjettet: «Oppstart av ny kontraktsperiode og forbedring av kapasitet».

Fergesambandet Hasvik-Øksfjord hadde også oppstart av ny kontraktsperiode i 2016 – uten at dette har ført til forbedring av kapasiteten. Hasvik kommunestyret ga den 17.02.2011 sak 14/11 følgende enstemmige innspill på fergesambandet Hasvik-Øksfjord:

«Hasvik kommune er den eneste reine øykommunen i Finnmark som har ferge som del av fylkesvegsambandet. Det er derfor viktig at det tilbudet som gis er tilpasset dagens behov både mht fartøy og regularitet.

De siste årene har det vært stor økning i trafikken mellom Hasvik og Øksfjord. Dette skyldes primært en stor økning innen reiseliv og stor aktivitet i fiskerinæringa.

Hasvik kommunestyre vil i den anledning tilkjennegi følgende synspunkt:

Dagens ferge, MF Aaffords, er for liten, og må erstattes av et nybygd større fartøy med plass til 60 biler og med en overfartstid på max 60min..

MF Aafford kan settes inn som stasjonær ferge i mindre trafikkerte områder, og kan også benyttes som erstatningsferge når "Ny-ferga" har nødvendig vedlikehold.»

Finnmark fylkeskommune valgte å se bort fra dette innspillet fra Hasvik kommune, som også er gjentatt og påpekt ved senere anledninger. Den fremlagte rapporten fra MF bekrefter Hasvik kommunes antakelser i 2011 om fortsatt vekst innen både folketall og næring. Jfr rapporten er 33% av de sysselsatte i Hasviksamfunnet avhengig av et velfungerende transporttilbud (ferge). Dette er primært fiskeri. Fiskeindustrien i Hasvik kommune omsatte for ca 1 milliard kroner i 2015 – og det meste av fisken må fraktes via fergesambandet Hasvik-Øksfjord.

For Finnmark fylkeskommune har det tilsynelatende vært viktigere å spare på de tildelte fergepengene (og bruke dem til andre formål) enn å gi Hasviksamfunnet et godt fergetilbud.

Ut fra de erfaringene Hasvik kommune har, og de fakta som fremkommer i Møreforskning sin rapport, vil jeg på vegne av Hasviksamfunnet rette en sterk bønn og anmodning til både regionale og nasjonale politikere:

Ansvar for fergesambandet Hasvik-Øksfjord må tilbakeføres til staten som riksvegferge.

Staten må påta seg det overordnede ansvaret for å sikre at Hasviksamfunnet får et fergetilbud som er egnet for våre værutsatte områder, med en kvalitet og kapasitet som tilpasset den forventede vekst og utvikling som alle prognoser tyder på at samfunnet vårt vil oppleve de kommende årene.

Breivikbotn 29.juni 2016



Eva D Husby
Ordfører Hasvik kommune