

Innsparingen består av følgende momenter:

- Seilingsdistanse
 - Består i all hovedsak av kilometerkostnad, inkludert drivstoffkostnad, og mannskapskostnad. Disse kostandene utgjør i dette tilfellet i overkant av halvparten av beregnet innsparing.
- Tilskudd til drift av kai og venterom
 - Tilskudd som fylkeskommunen utbetaler til kaieier for drift av kaia, i dette tilfellet også for drift av venterom. Dette utgjør her ca. kr.143.000,- av beregnet innsparing.
- Kostnad for kranløft utført ved kai
 - I og med at det ikke er mulig å kjøre av båten på Hakkstabben, må gods/biler løftes på land. Gjennom kontrakten skal fylkeskommunen stå for deler av disse kostnadene.
- Mellomlegg mellom operatørs godstakst og Riksregulativet for ferge
 - Gjennom politisk vedtak er det fastslått av kjøretøy om bord på hurtigbåtene skal betale i henhold til Reksregulativet for ferge, og ikke operatørs godstakster. Mellomlegget mellom disse er det fylkeskommunen som må stå for. Vi kan ikke oppgi eksakt tall, men kan på generell basis si at fylkeskommunen subsidierer hver slik billett med om lag kr.1400,-
- Indirekte kostnader til ekspeditør
 - Fylkeskommunen har ikke ekspeditører på de enkelte kaier, dette er noe operatør, som har ansvaret for gods, må stå for. Men det er lagt inn i sambandsbudsjettene, og en innsparing for operatør gir også en innsparing for fylkeskommunen.
- Farledskostnad
 - Kostnader operatør må betale til det aktuelle havnedistrikt. Også dette er lagt inn i sambandsbudsjettene, noe som gir en indirekte innsparing da operatør ikke lenger har disse utgiftene og fylkeskommunen ikke belastes disse.

Med vennlig hilsen

Agnete Masternes Hanssen
Fylkesråd for samferdsel
Troms og Finnmark fylkeskommune
Tlf: 940 57 090