

Rettinger, suppleringer eller endringer i konkurransegrunnlaget

Tilleggsinformasjon

GRF og SPWR-sertifisering

Som alle flyoperatører er kjent med, ble det 12. august 2021 innført nye regler for operasjoner på såkalte «kontaminerte baner» med tilhørende nytt rapporteringsformat for banestatus. Disse reglene er kjent under navnet ICAO Global Reporting Format (GRF) og medførte omfattende endringer blant annet i flyplassregelverket (Reg 139/2014) og det operative regelverket (Reg 965/2012).

Det som er mindre kjent blant flyoperatører, er at lufthavner med særskilt behov for å kunne forbedre bremseeffekt på rullebanen kan søke om SPWR-sertifisering (Specially Prepared Winter Runway). Lufthavner som innehar denne godkjenningen, vil i enkelte tilfeller kunne oppgradere RWYCC (Runway Condition Code) etter at de har gjennomført en særlig preparering av rullebanen. Lufthavnene vil dermed kunne tilby bedre bremseeffekt, noe som er en fordel for flyoperatørene.

Denne godkjenningen krever at flyplassen inngår en avtale om dataleveranse fra minst ett flyselskap som trafikkerer lufthavnen. Dataleveransen består i at individuelle fly har utstyr som kan måle og rapportere opplevd bremseeffekt under landing på en rullebane som er spesialpreparert. Sertifiseringen krever at det er minimum 95% korrelasjon mellom rapportert og opplevd bremseeffekt etter preparering av rullebanen. Dataleveransen må pågå så lenge lufthavnen ønsker å opprettholde sin SPWR-sertifisering.

Avinor har søkt om slik sertifisering for flere av lufthavnene som er omfattet av denne konkurransen. Dette er lufthavnene: Honningsvåg, Berlevåg, Båtsfjord, Lakselv, Vardø, Stokmarknes, Mo i Rana, Mosjøen, Namsos, Vadsø, Sørkjosen, Leknes, Svolvær, Alta, Kirkenes og Tromsø

Enkelte av lufthavnene i utlysningen vil ha FOT-kontraktsinnehaveren som eneste operatør, ettersom Samferdselsdepartementet gir enerett til denne operatøren. Tilbyder må derfor kunne levere data som beskrevet over, eller alternativt redegjøre for hvordan operatøren kan imøtekomme det påkrevde produksjonsvolumet dersom lufthavnen ikke innehar SPWR-sertifisering.

Tilbyderen må i den forbindelse kunne godtgjøre at hele flyets kapasitet kan utnyttes ved bruk av alle rullebaner på de lufthavner tilbudet omfatter for de flytyper som skal benyttes. Dersom den gjeldende flytypen ikke kan ta av/lande med full kapasitetsutnyttelse, skal operatøren begrense salget slik at passasjerer med reservert plass ikke må avvises. Den tilbudte kapasiteten skal da beregnes ut fra reelt antall tilgjengelige seter i flyet.

Etablering av kommersiell rute Lakselv–Oslo

SAS startet med direkte flyginger mellom Lakselv og Oslo våren 2020. Dette vil kunne få konsekvenser for etterspørselen på den utlyste FOT-ruten Lakselv–Tromsø v.v., jf. ruteområde 3, som ikke er hensyntatt i de historiske trafikktallene i vedlegg 5. Vi ber tilbyderne merke seg dette i beregningen av forventede passasjerinntekter.

Spørsmål og svar

Spørsmål 1:

I anbudet for Finnmark er det setekapasitetskrav på 4 steder. Det står «Tilbydt setekapasitet skal være minst x seter per år til og fra xxx». På alle andre anbud står det: «Tilbydt setekapasitet skal være minst x seter per år i kvar retning». Skal det da forstås slik at setekapasiteten i Finnmark er summen av antall avganger og ankomster, eller er det også setekapasitet i hver retning?

Svar:

Kravet til setekapasitet ved lufthavnene Alta, Hammerfest, Vadsø og Kirkenes gjelder både til og ut ifra de nevnte lufthavnene, dvs. at de samlede setekapasitetskravene tilsvarer det dobbelte av det den oppgitte summen. Hvis en legger sammen setekravene for lufthavnene nevnt over, får man det samlede setekravet for ruteområde 1.

For de andre ruteområdene, er det på de fleste rutene oppgitt et setekapasitetskrav i begge retninger for den enkelte strekning, mens ved lufthavnene i ruteområde 1 omfatter setekravet alle forbindelser til og fra lufthavnene Alta, Hammerfest, Vadsø og Kirkenes. Dette er bakgrunnen for noe ulik formulering av setekapasitetskravet i ruteområde 1.

Fordelingen av seter til og fra de ulike lufthavnene med forbindelseskrav til og fra Alta, Hammerfest, Vadsø og Kirkenes er det opp til operatøren å styre, men summen må tilsvare det fastsatte setekapasitetskravet både til og fra disse lufthavnene.

Spørsmål 2

Kan dere bekrefte at passasjerinntektene på ruteområdene er netto inntekt, ekskl. skatter og avgifter?

Svar:

Alle passasjerinntektstall oppgitt i vedlegg 5 er nettotall, dvs. eksklusiv skatter og avgifter.