

## Taxi management-systemet på Bergen lufthavn, Flesland

Ordninger med taxidepot og system for køstyring er allerede i bruk ved flere lufthavner i Norge og i utlandet. Flere av Avinors lufthavner har benyttet liknende systemer over lengre tid. Nå er turen kommet til Bergen og Stavanger lufthavn.

### Beskrivelse av systemet

Ved tur **til** lufthavnen kjører taxi som i dag, og passasjerer slippes av ved terminalen.

Ved tur **fra** lufthavnen må det være inngått gyldig avtale med Løyvehaver og operatøren, og taxi må ha systemets transponder/brikke tilsvarende autopassbrikke i frontruten.

Taxi kjører til depotet, og trekker kølapp ved innkjøring. Taxi har anledning til å forlate depotet for kortere tid uten å miste sin plass i køen, dermed kan de benytte ventetid til å fylle drivstoff eller gjøre andre korte ærend.

Alle kjøretøy tilknyttet systemet blir detaljert registrert i systemet, med biltype, antall seter, barneseter, ekstra bagasjeplass, grad av miljøvennlighet (utslipp). Dette gjør det mulig å kalle frem biler etter passasjerens ønske.

En storskjerm på depotområdet viser fremkallinger til terminalen. Det etableres lukkede påstigningsområder på både hoved- og helikopterterminal, og kun taxier som er kalt frem vil slippe inn.

Vi innfører systemet 15. februar 2015 i Bergen. Fra innføring vil det koste 10 kr for hver *henting* på Flesland. Det koster ikke noe å sette av passasjerer. Etter 1. september 2016 evalueres ordningen og serviceavgiften.

### Vi gjør dette for å gi passasjerene en enda enklere og bedre reise

En taxivert vil betjene holdeplassen og hjelpe passasjerene med deres behov. Det kan være behov for en bil fra et foretrukket taxiselskap, en maxi-taxi eller barneseter.

Passasjerene har rett til fritt taxivalg, og dette vet vi at taxi-aktørene også er opptatt av.

Men for noen føles det ubehagelig å ikke ta taxien som står først i køen. Assistanse av en nøytral taxivert vil gjøre dette mer komfortabelt for passasjerene.

Ved å styre trafikken i to felt får vi en mer fleksibel holdeplass der det er lett å forstå hvor man skal gå for å finne taxi. Det blir også plass til forhåndsbestilte biler og biler som er fremkalt etter passasjerens ønske. På en tavle på holdeplassen vil taxiaktørene få anledning til å dele informasjon til passasjerene.

Trafikken til taxiholdeplassen reguleres med bom, annen trafikk har ikke tilgang.

### Vi gjør dette også for å styre trafikken bedre på plassen foran flyterminalen

Det er et trafikkert og smalt område foran flyterminalen, og vi vil sikre bedre og tryggere adkomst for alle. Passasjerer, sjåførere, ansatte og alle andre skal kunne ferdes trygt på det sterkt trafikkerte og uoversiktlige området. Avinor har et ansvar for å legge til rette for alle

aktørene som betjener lufthavnen. I tillegg har vi mål om å øke kollektivandelen, dette innebærer også å sørge for god tilkomst og avvikling for kollektivaktørene. Vi flytter venteområdet for taxier til et taxidepot ca 800 meter unna flyterminalen og ca 100 meter unna helikopterterminalen. Dette er en stor fordel, da det per i dag ofte står et stort antall taxier og venter foran terminalen. Når vi flytter depotet lengre unna, og samtidig har et godt system som sørger for fremkjøring i rett tempo, oppnår vi bedre oversikt og god avvikling.

Når den nye flyterminalen åpner 17. august 2017 vil Taxi Management-systemet være innarbeidet, og kunne videreføres.

### **Nytt taxidepot med fasiliteter for sjåførene**

Per i dag har taxisjåførene ingen fasiliteter på Bergen lufthavn. Med det nye kjøremønsteret får sjåførene tilgang til oppholdsrom med kaffeautomat, toaletter og stillerom mens de venter på tur. Depotet er betjent og sjåførene kan få hjelp til registrering, hente bombrikker, få svar på spørsmål og assistanse etter behov. Både inne og utenfor bygget kan man følge med på sin tur i fremkjøringen. Sjåførene kan sitte tørt og varmt inne, de slipper å sitte i bilen med motoren i gang og kjøre frem litt etter litt. Vi unngår dermed unødig tomgangskjøring.

Ved Stavanger lufthavn, Sola er bygget på depotområdet allerede tatt i bruk av sjåfører.

### **Intensjonsavtale med Norges Taxiforbund signeres**

Avinor har hatt dialog med Norges Taxiforbund og vil signere en samarbeidsavtale. I denne avtalen er vi enige om oppstarten, og at vi evaluerer driften 1. september. Vi er enige med Taxiforbundet om oppstart i en testperiode fra 15.2.2016 i Bergen, og at systemet med taxi-depot og system for køstyring skal evalueres etter 1.9.2016. (se vedlegg)

### **Serviceavgift per henting**

I Norge drives luftfart ved hjelp av kommersielle inntekter. Alle kommersielle aktører som driver på lufthavnen bidrar dermed til norsk luftfart i landet vårt. Flybuss-aktørene, leiebilselskapene, parkeringsdriften, flyselskap, butikker, serveringssteder, catering og alle andre som tjener penger på sin virksomhet tilknyttet flyplassen – bidrar.

10 kroner i serviceavgift ikke dekke kostnadene ved driften av systemet. Avinor skal ikke tjene penger på innføringen av systemet.

Til eksempel benyttes et liknende system på Oslo lufthavn. Dette er driftet av drosjenæringen selv. Her er prisen 90 kroner per henting. Dette er ikke et prisnivå som er aktuelt for Avinor ved de lufthavner vi leverer denne tjenesten.

Avinor mener nivået på serviceavgiften ikke vil påvirke hvor mange som velger kollektive alternativer. Andre faktorer er nok vel så avgjørende, blant annet ventetid, tilgjengelighet og

informasjon om tilbudet. I og med at prisen er 10 kr, og disse pengene skal bidra til å dekke driften, tror vi ikke dette vil påvirke valg av transportmiddel.

### **Europark driver Taxi Management-systemet på vegne av Avinor**

Europark driver Taxi Management-systemet dette inntil videre fordi vi allerede hadde en rammeavtale med dem, der det lå en mulighet. Europark driver også Taxi Management systemene på Værnes og i Tromsø (men her uten fasiliteter), og har kompetanse på drift av systemet. Avinor har innhentet erfaring om driften av Taxi Management Systemet på andre flyplasser, blant annet Arlanda og Bromma lufthavner i Stockholm. Vi opplever at styringen fungerer svært bra. På disse flyplassene driver Apcoa, eier av Europark, taxi-systemet.

Det er Avinor som avgjør priser, frekvens og alle andre faktorer. Europark har ingen muligheter til å påvirke noen vilkår. Og det er Avinors oppgave å styre området og å sikre en best mulig reiseopplevelse for passasjerene på holdeplassen.

Det er ikke gitt at Europark vil fortsette å drive, kontakten deres med Avinor på Bergen lufthavn, Flesland varer ut november 2016, med opsjon på fornyelse ett år og ett år til.

**Se også uttalelser fra Ketil Solvik-Olsen og Liv Signe Navarsete samt informasjon om intensjonsavtale mellom Norges Taxiforbund og Avinor vedlagt**