

Møteinnkalling

Utval:	Utval for miljø og samferdsel
Møtestad:	Fylkesutvalsalen, 3. etasje, Fylkeshuset, Agnes Mowinckelsgt. 5, Bergen
Dato:	07.11.2019
Tid:	17:00

Program:

16.30 – 16.55	Gruppemøte
16.55 – 17.00	Oppmøte og opning av møte
17.00 – 18.00	Sakshandsaming
18.00 – 18.15	Nytt frå SVV
18.15 – 18.30	Nytt frå Skyss

Etter møte er utvalet invitert til avslutningsmiddag på Ørnen hotell.

Dersom nokon av utvalet sine medlemmer ikkje kan møta og må melda forfall, vert dei bedne om å gjere dette snarast ved å fylle ut skjemaet på www.hordaland.no/forfall eller sende melding til folkevalde@hfk.no.

Innkallinga gjeld valde medlemer i Utval for miljø og samferdsel. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Jon Askeland
utvalsleiar

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 77/19	Godkjenning av innkalling og saksliste		
PS 78/19	Godkjenning av møtebok forrige møte		
PS 79/19	Referatsaker (meldingar)		
RS 77/19	Serviceinjen - klage på vedtak om nedlegging	2018/14297	
PS 80/19	Innkømne spørsmål frå politikarane		
PS 81/19	Ymse		
PS 82/19	Løyveforvaltninga i Hordaland løyvedistrikt 2018	2019/11963	
PS 83/19	Namn på haldeplassar og tunnelar for Bybanen byggetrinn 4 Fyllingsdalen	2019/13219	

PS 77/19 Godkjenning av innkalling og saksliste

PS 78/19 Godkjenning av møtebok forrige møte

PS 79/19 Referatsaker (meldingar)

Fra: beboere ved Nyarkhoffen (Hordal)

Hordaland fylkeskommune

8 JUL 2019

SERVICELINJEN

Vi vil med dette skriv rette en henvendelse til SKYSS (Fylkeskommunen) med et sterkt ønske om at vedtaket om å legge ned busstilbudet, **Servicelinjen i Bergen**, blir omgjort.

Vi er mange eldre og bevegelseshemmede som benytter oss av Servicelinjen til våre daglige gjøremål. Vi planlegger uken utfra Servicelinjens rutetabell og den er den viktigste årsaken til at vi kan utføre daglige gjøremål (sosialt samvær, handle, delta på aktivitetstilbud m v).

Det er gitt mange politiske signaler om at eldre og uføre skal kunne leve lengst mulig i egne boliger med tilrettelagte tilbud. Servicebussen er nettopp et tilbud som gjør hverdagen lettere for de av oss som er eldre og/eller hjelpetruende.

Dersom nedleggelsesvedtaket er tuftet på at det er for få brukere, kan det skyldes mangelfull markedsføring og promotering. Det er også grunn til å stille etiske og menneskelige spørsmål med vedtaket. Viktige borgertilbud må bestå til tross for at det ikke går på et primært overskudd, da det har mange medmenneskelige og samfunnsøkonomiske sekundære effekter. Servicelinjen i Bergen har slike kvaliteter for innbyggerne og for et levende sentrum.

Per Marit Lindesnes

DEL

f

...

ANNONSE

MENINGER Neste sommer blir det ikke lenger mulig for eldre og bevegelseshemmede å reise med minibussene som betjener servicelinjen. Verken i sentrum, på Laksevåg, Landås eller i Åsane.

De som bruker bussene fortviler selvsagt. Fylkeskommunale Skyss hevder at belegget er for lavt til å forsvare videre drift. Noe som i det minste kan diskuteres. Det kommer blant annet an på hvilken verdi man setter på at eldre og bevegelseshemmede bergensere får økt aksjonsradius og livskvalitet.

Det kan også være, som opphissede brukere uttalte i gårsdagens BA, at Skyss har gjort svært lite for at tilbudet skal bli kjent for potensielle brukere. Det som derimot ikke fortjener å bli diskutert er at fylket snakker om «rettferdighetsprinsipp». Det er ikke et argument for å legge ned at Bergen er den eneste kommunen i fylket som har et slikt tilbud.



LES OGSÅ

Raser mot at servicebussen legges ned

Vi kan i den anledning fortelle at Bergen har nærmere 300.000 innbyggere. Det er ingen andre kommuner i fylket som har over 30.000 innbyggere. Å snakke om rettferdighet kan bokstavelig talt føre ut på ville veier. Veldig mye kan være urettferdig. For eksempel at Askøy har passasjerbåt til byen, men ikke Sotra. Bergen har uansett flere eldre og bevegelseshemmede enn resten av fylket til sammen.

PS 80/19 Innkomne spørsmål frå politikarane

PS 81/19 Ymse



Arkivnr: 2019/11963-3

Saksbehandlar: Anne Vedvik

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	82/19	07.11.2019
Fylkesutvalet		21.11.2019

Løyveforvaltninga i Hordaland løyvedistrikt 2018

Samandrag

Fylkeskommunen er løyvestyresmakt for dei behovsprøvde løyvekategoriane – drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemma (handikapløyve).

Hordaland er eitt løyvedistrikt. For drosjeløyve er løyvedistriktet delt i eit prisregulert område - Hordaland utanom Bergen køyreområde - og eit uregulert prisområde - Bergen køyreområde - som omfattar kommunane Bergen, Askøy, Fjell og Sund. Hordaland utanom Bergen køyreområde er delt opp i mindre køyreområde, der drosjane har eit særskilt ansvar for å dekkja behovet for drosjetransport i sitt område.

Det er utarbeidd eige drosjereglement for Bergen køyreområde. Dette er tilgjengeleg på www.lovdata.no og på www.hordaland.no. Fylkesrådmannen har ikkje framlegg om endringar i drosjereglementet i årets evaluering.

Vedlagt saka følgjer AUD-rapport «*Drosjenæringa i Hordaland 2018: køying, omsetnad og utslepp*». Denne syner dei statistiske tala for drosjemarknaden i Hordaland for 2018. Behovsprøvinga for drosjeløyve baserer seg m.a. på innlevert statistikk frå drosjesentralane og generelle endringar i samfunnet elles som påverkar etterspurnaden etter drosjetenester. Slike endringar kan t.d. vera utbygging av kollektivtransport med buss og bane og opp- og nedgang i næringslivet. Rapporteringsplikta er heimla i yrkestransportlova § 32, jf. yrkestransportforskrifta §§ 21 og 50.

Drosjenæringa i Hordaland løyvedistrikt køyrde inn 997,5 millionar kroner eks. mva i 2018 fordelt på 2,9 millionar køyreoppdrag. I alt køyrde drosjane omlag 61 millionar kilometer. I 2018 auka køyringa litt, medan omsetnaden flata ut. Gjennomsnittleg inntening på eit ordinært drosjeløyve i distrikta i Hordaland var kr. 1.116.000. I Bergen køyreområde var gjennomsnittleg inntening på ordinært drosjeløyve kr. 1.114.000,-. Samla CO₂-utslepp frå drosjane i Hordaland gjekk ned 550 tonn (-5,4%). Samla sett syner AUD-rapporten at drosjedrifta i Hordaland har vorte meir føreseieleg og meir miljøvenleg enn føregåande år.

På bakgrunn av statistikken som ligg føre, samt den nært føreståande oppheving av behovsprøvinga, finn fylkesrådmannen at det ikkje er grunnlag for å gjera endringar i løyvetalet i dagens ulike løyvekategoriar.

Ved utgangen av 2018 var det 43 aktive selskapsvognløyve. Det er levert statistikk for 37 av desse. Gjennomsnittleg køyrde kilometer var omlag 30 487 km i 2018, medan gjennomsnittleg brutto omsetnad var omlag NOK 602 883.

Det var 34 aktive løyve for transport for funksjonshemma, såkalla handikapløyve, ved utgangen av 2018. Handikapløyva i Hordaland køyrde totalt inn NOK 32.272.040 i 2018. Gjennomsnittleg hadde løyva ei brutto inntening på kr. 977.940,-.

Dagens drosjeregulering vert endra frå 01.07.2020 då mellom anna behovsprøving og driveplikt av drosjeløyve fell bort, og heile Norge vert eitt felles løyvedistrikt. Samstundes fell løyvekategoriane selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemma, såkalla handikapløyve, bort. Det nye regelverket vil skapa ei annleis løyveforvaltning enn dagens og ein heilt ny konkurransesituasjon for aktørane i det som vert den nye drosjenæringa.

Økonomi: Ingen effekt

Klima: Ingen effekt

Folkehelse: Ingen effekt

Regional planstrategi: Ingen effekt

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet tek evalueringa av løyveforvaltninga i Hordaland 2018 til etterretning.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

1 AUD-rapport nr. 14-2019

Fylkesrådmannen, 03.10.2019

Innleiing

I fylkesutvalet sitt møte 25.10.2018 i sak 251/18 vart det fatta følgjande samrøystes vedtak:

1. *Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i dei prisregulerte områda i Hordaland til etterretning.*
2. *Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i Bergen køyreområde til etterretning.*
3. *Fylkesutvalet godkjenner at det totale talet på handikapløyve vert redusert frå 48 til 40 løyve.*

Året 2018 har vore prega av dei store endringane i yrkestransportregelverket som departementet la fram til høyring hausten 2018, og som Stortinget deretter vedtok i juni 2019. Endringane er svært gjennomgripande for det som i dag er behovsprøvde løyve – drosjeløyve, selskapsvognløyve og handikapløyve. Det er såleis relevant å sjå tala for dei ulike løyvekategoriane i 2018 i lys av at det frå 01.07.2020 ikkje lenger vil vera ulike løyvekategoriar og heller ikkje behovsprøving, sjå fylkesrådmannen sine avsluttande merknader. Av den grunn vert hovudtrekka i lovendringane gjennomgått, etter gjennomgangen av dagens løyvekategoriar i Hordaland løyvedistrikt.

Drosjeløyve i dei prisregulerte områda i Hordaland

Ved utgangen av 2018 var det 171 ordinære drosjeløyve og 61 reserveløyve som var aktive. Dette er ein nedgang på 2 ordinære og 1 reserveløyve frå 2017. Tabell 5 i AUD-rapporten syner løyva fordelt i kommunane.

Søkjjarar til ledige drosjeløyve må oppfylle yrkestransportregelverket sine krav til fagleg kompetanse, vandel og økonomisk evne. Desse vilkåra er kumulative, dvs. at alle må vera oppfylte for at løyvestyresmakta skal kunne tildela drosjeløyve. Er det mange som oppfyller dei kumulative vilkåra, er det ansiennitetsprinsippet som gjeld. Ein kan berre opparbeida seg ansiennitet ved å køyra drosje i Hordaland løyvedistrikt.

Ledige løyve vert kunngjort etterkvart som dei vert levert inn. I 2018 vart det kunngjort 11 ordinære drosjeløyve og 4 reserveløyve ledig i distrikta. Totalt var det 35 søkjjarar til desse løyva.

AUD-rapporten syner at distriktsdrosjane totalt køyrde inn 225 millionar kroner (eks. mva) fordelt på 552 000 oppdrag i 2018. Omsetnaden gjekk ned 2,1 % frå året før. Eit ordinært løyve i distrikta køyrde gjennomsnittleg 65 000 km i 2018 fordelt på 2 800 oppdrag, og køyrte inn kr. 1 116 000, medan eit reserveløyve køyrte i snitt 39 000 km fordelt på 1 500 oppdrag, med ei innkøyring på kr 692 000. Både køyrde kilometer og brutto innkøyrte har gått litt ned frå i fjor. Distriktsdrosjane tener mindre og har noko mindre føreseieleg drift enn året før.

Drosjeløyve i Bergen køyreområde – det uregulerte prisområde

Det totale løyvetalet i Bergen køyreområde er 705 drosjeløyve fordelt på 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve. Det er 6 konkurrerande drosjesentralar i køyreområdet. Ingen drosjesentral kan ha meir enn 60% av det totale løyvetalet, dvs. maksimalt 423 løyve. Løyvehavarane har tilslutningsrett og tilslutningsplikt til drosjesentral.

Per 31.12.2018 var det 7 ledige løyve i Bergen køyreområde. Tabell nr. 7 i AUD-rapporten syner korleis dei aktive løyva var fordelt mellom sentralane ved utgangen av 2018.

I Bergen køyreområde vert drosjeløyve kunngjort ledig to gangar per år, vår og haust. Sirkulasjonen av løyve er relativt stor. Det vert tildelt drosjeløyve ein gang kvar månad etter høvesvis haust- og vår-lista. Dette sikrar at løyve ikkje ligg ledige lenge og framgangsmåten er ressurseffektiv.

Våren 2018 var det 50 søkjjarar som oppfylte minimumsvilkåra for å søkja ordinært drosjeløyve i Bergen køyreområde. Det vart tildelt 18 drosjeløyve etter vår-lista. Hausten 2018 var det 60 søkjjarar som oppfylte minimumsvilkåra. Innan 31.12.2018 vart det tildelt 5 løyve etter haustlista. Ytterlegare 16 drosjeløyve vart tildelt etter haustlista våren 2019.

Reserveløyve vert tildelt løyvehavar som allereie har ordinært drosjeløyve. Det var 16 søkjarar til reserveløyve våren 2018. Totalt fekk 2 løyvehavarar tildelt reserveløyve. Hausten 2018 var det òg 16 søkjarar. Av desse fekk 1 tildelt løyve innan 31.12.2018, medan 5 på denne lista fekk tildelt reserveløyve våren 2019.

AUD-rapporten syner at drosjenæringa i Bergen køyreområde i sum køyrde inn 768,4 millionar kroner (eks. mva) fordelt på 2,4 millionar oppdrag. Gjennomsnittleg køyrde eit ordinært drosjeløyve 70 000 km fordelt på 3 500 oppdrag, med ei innkøyring på kr 1 114 000. Eit reserveløyve køyrde i snitt 59 000 km fordelt på 2 900 oppdrag, med ei innkøyring på kr. 973 000.

Talet på oppdrag i Bergen køyreområde i 2018 gjekk ned med -1,5 %, køyrelengda gjekk opp med +0,5% og innkøyringa gjekk opp + 4%. Køyring utan passasjer gjekk ned -0,6%. AUD-rapporten konkluderer med at drosjane i Bergen køyreområde har færre oppdrag, men køyrer lenger og tener meir.

Miljødata frå drosjenæringa

I distrikta i Hordaland nyttar dei fleste drosjar diesebil og miljøbildelen (elektrisk, hydrogen og bensinhybrid) utgjør 5,6 % av drosjebilparken her. I Bergen køyreområdet utgjør miljøbildelen 40 % av drosjebilparken.

AUD-rapporten stipulerer nedgangen i dei samla CO₂-utsleppa frå drosjane i Hordaland fylke til 550 tonn, dvs. ein nedgang på -5,4 %.

Selskapsvognløyve

Selskapsvognløyve gjev eigaren rett til å driva persontransport med motorvogn registrert for høgst åtte sitteplassar i tillegg til førarsete, jf. yrkestransportforskrifta, første ledd, bokstav d). Det er ikkje driveplikt på eit selskapsvognløyve heile året og heile døgnet slik det for drosjeløyve, men løyvehavar med selskapsvogn pliktar å setja motorvogn i drift på løyve innan dei fristar løyvestyresmakta set, jf. yrkestransportforskrifta § 38 første ledd. Det er såleis ein føresetnad at det skal vera drift i større eller mindre grad på eit selskapsvognløyve. Drifta av selskapsvognløyve er regulert i yrkestransportforskrifta § 40, der det mellom anna går fram at transporten skal vera førehandstinga til avtalt pris.

Det skal berre nyttast eksklusivt materiell godkjend av løyvestyresmakta, jf. yrkestransportforskrifta § 1 d). Intensjonen med å stilla særskilde krav til eksklusivitet ved køyretøyet er at selskapsvognløyva skal nyttast til spesielle transportoppdrag, t.d. statsbesøk, bryllaup o.l. og ikkje nyttast i direkte konkurranse med drosjenæringa.

Som følgje av ei dobling i etterspurnaden etter selskapsvognløyve samstundes som omsetnaden i drosjenæringa har gått ned, fremja fylkesdirektør samferdsel sak om å setja eit spesifikt tak på selskapsvognløyve i Hordaland.

Fylkestuvalet fatta i sak 189/18 slikt samrøystes vedtak:

1. *Det totale talet på selskapsvognløyve vert redusert frå 50 til 45.*
2. *Ledige selskapsvognløyve vert lyst ut og tildelt etter ein søknadsprosess der ein legg vekt på eksklusivitet og selskapsvognprofil.*

Etter dette vart 4 ledige selskapsvognløyve lyst ut. Det melde seg 8 søkjarar. Ved vedtak 17.10.2018 vart dei 4 løyva tildelt, slik at alle selskapsvognløyva i Hordaland vart besett.

Ved utgangen av 2018 var det likevel berre 43 selskapsvognløyve i Hordaland løyvedistrikt, fordi det ikkje vart sett bil i drift på 2 av dei tildelte løyva. Følgjande løyvehavarar har selskapsvognløyve i Hordaland:

Aage Børven	Kvam	1 løyve
Berake Transport	Bergen	1 løyve
Bergen Air Transport AS	Bergen	1 løyve
Bergen Transfer Service AS	Bergen	3 løyve
Bussbergen AS	Bergen	1 løyve

Eco Transport AS	Bergen	5 løyve
GA Partner AS	Bergen	3 løyve
Helle Sven-Inge	Bergen	1 løyve
Hommedal Taxibuss AS	Voss	2 løyve
Hordnes Åge	Bergen	2 løyve
Jandis AS	Bergen	3 løyve
Masoud Seyed Feyyazi	Bergen	1 løyve
Olsen Geir	Askøy/Bergen	1 løyve
Osbus AS	Os/Bergen	2 løyve
Riber Kjell Inge	Eidfjord	1 løyve
Ring Limousinservice	Bergen	3 løyve
Taxi 1 AS	Bergen	1 løyve
Tide Buss AS	Bergen	1 løyve
Transport Bergen AS	Bergen	1 løyve
Tufte Linda	Bergen	1 løyve
Turbuss Bergen AS	Voss/Bergen	2 løyve
Turbuss Vest AS	Øygarden/Bergen	2 løyve
Viken Bil AS	Bergen	4 løyve

Løyvehavarar med selskapsvognløyve har plikt til å levera statistikk og på den måten løyvestyresmakta fastset, jf. yrkestransportlova § 32, jf. yrkestransportforskrifta § 21. Ved innhenting av statistikk frå selskapsvognløyvehavarane har løyvestyresmakta bedt om tal på følgjande parameter:

Køyrt km
Brutto innkøyrte eks. mva
Tal bryllup- og selskapskøyring
Tal statsbesøk o.l
Tal køyring av tilreisande artistar
Tal turistikøyring cruiceanløp/sightseeing
Tal andre private oppdrag
Tal off. transportoppdrag som leverandør
Tal off.transportoppdrag som underleverandør

Det er rapportert manglande drift på 1 løyve. Totalt er det innlevert statistikk for 42 løyve. Kvaliteten på statistikken som er levert, er noko ujamn, men den syner at det er stor skilnad på kor mykje kvart einskild løyve er i bruk og kva typar oppdrag løyva vert brukt til. Nokre løyve har høg omsetnad medan andre er lite i bruk og har svært liten omsetnad. Basert på dei tala som ligg føre, var gjennomsnittleg køyrde kilometer omlag 32 609 km i 2018, medan gjennomsnittleg brutto omsetnad var omlag NOK 575 856,-.

Fordelinga av oppdragstypar viser at omlag 28 % av løyva vert nytta til statsbesøk, omlag 33 % til bryllup- og selskapskøyring og omlag 40 % vert nytta til transport av tilreisande artistar, i større eller mindre grad. Omlag 59 % av selskapsvognløyva vert nytta til «andre private oppdrag» og omlag 45 % til offentlege transportoppdrag.

Omlag 71 % av selskapsvognløyva vert nytta til turistikøyring/sightseeing. Nokre løyvehavarar driv berre med slik køyring, andre har berre eitt og anna turistoppdrag

Løyve for transport for funksjonshemma (handikapløyve)

Løyve for transport for funksjonshemma, såkalla handikapløyve, er regulert i yrkestransportforskrifta §§ 41 og 42. Det skal registrerast motorvogn spesielt utforma og/eller utstyrt for transport for funksjonshemma. Motorvogna skal vera merka med spesielt symbol for funksjonshemma. Det er berre tillate å utføra transport av personar som på grunn av fysisk eller psykisk funksjonshemming må nytta slik spesialtilpassa vogn og deira følgje.

Det totale talet på handikapløyve i Hordaland er 40 løyve. Det var 33 aktive handikapløyve i Hordaland i 2018. Mot slutten av året vart det tildelt 1 nytt handikapløyve til ny løyvehavar, men dette løyvet kom ikkje i drift dette året.

Følgjande løyvehavarar har handikapløyve i Hordaland:

Aage Børven	Kvam	1 løyve
Ekeland Transport	Kvinnherad	1 løyve
Askøy Turbuss	Askøy	2 løyve
Tide Buss	Bergen	30 løyve

Handikapløyva i Hordaland køyrde totalt inn NOK 32.272.040 i 2018. Gjennomsnittleg hadde løyva ei brutto inntening på kr. 977.940,- i 2018. Dette er ei lita nedgang på 1,7 % frå året før. Av 91 745 oppdrag var 13 tinga av private, resten var offentlege transportoppdrag.

Løyvefritak

Dei som skal driva persontransport mot vederlag i Norge må ha løyve. Det er likevel enkelte unntak frå denne regelen for visse typar transport.

Verksemder treng ikkje løyve for å transportera egne tilsette, og hotell treng ikkje løyve for å transportera egne gjester, jf. yrkestransportlova § 18. Likeins treng ikkje helseinstitusjonar løyve dersom transporten det er tale om, er eit naturleg ledd i og ein underordna del av den tilsette sine arbeidsoppgåver, jf. yrkestransportlova §19.

Vidare er det heller ikkje krav om løyve ved samkøyring med andre som har samanfallande transportbehov og vederlaget ikkje overstig passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadane, jf. yrkestransportlova § 20.

Utover dei spesifikke lovebestemte unntaka, har Samferdseldepartementet høve til å fastsetja unntak i forskrift eller i einskildvedtak, jf. yrkestransportlova § 21. I Rundskriv N-7/2017 og N-8/2017 delegerte Samferdseldepartementet, i samsvar med yrkestransportlova § 15, moglegheita til å gjera unntak frå kravet om løyve til småskala turistverksemder og "inn på tunet" verksemder. I rundskrivna er det definert vilkår som må oppfyllest for at fylkeskommunen kan godkjenna løyvefritaket.

I 2018 fekk fylkeskommunen 7 søknader om løyvefritak for småskala turistverksemder. Av desse vart 2 godkjent. Fylkeskommunen fekk ingen søknadar om løyvefritak for "Inn på tunet" ordninga.

Endringar i yrkestransportregelverket

Fylkesutvalet handsama høyring om endringar i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvinga for drosje m.v.) i møte 06.12.2018 og fatta følgjande vedtak:

1. *Fylkesutvalet gjev ikkje si tilslutning til forslag om å oppheva antallsreguleringa med tilhøyrande driveplikt.*
2. *Fylkesutvalet vil oppretthalda dagens løyvekategori.*
3. *Fylkesutvalet rår til at lagringstida for loggførte data skal vera minimum 30 dagar.*
4. *Fylkesutvalet rår til at einerettsperioden skal vera 5 år.*
5. *Fylkesutvalet rår til at drosjefordring framleis skal skje gjennom godkjende drosjesentralar / køyrekontor og at løyvehavarar skal ha tilslutningsplikt.*
6. *Fylkesutvalet rår til at det skal vera ei overgangsordning der løyvetalet vert utvida med maksimalt 500 løyve per år i landet under eitt i dei første 3 åra frå endringane trer i kraft.*
7. *Fylkesutvalet rår til at ikrafttreding vert sett til tidlegast 01.01.2021*
8. *Fylkesutvalet rår til at dei nye fylkeskommunane skal vera løyvestyresmakt for drosjeløyve og at kvar fylkeskommune skal vera eitt løyvedistriktet. Ved overgangsordning som skissert i pkt. 6 skal maksimaltalet fordelast på kvar fylkeskommune.*

9. *Fylkesutvalet meiner departementet må sikra funksjonshemma eit tilstrekkeleg transporttilbod som ikkje fører med seg kostnadsauke for dei reisande.*
10. *Fylkesutvalet ber om at det må innførast direkte språkkrav for førar av drosje.*

Departementet har gjort visse endringar i lovforslaget som vart vedteke av Stortinget i juni 2019. Endringane trer i kraft 01.07.2020.

Hovudtrekka i endringane er som følgjer:

- Heile Norge vert eitt løyvedistrikt.
- Behovsprøvinga vert fjerna.
- Tilslutningsplikta til drosjesentral vert fjerna.
- Løyvekategoriane selskapsvogn og handikapløyve vert fjerna.
- Drosjeløyve gjeld for all persontransport med motorvogn med inntil 9 sete. Drosjeløyve er gyldig i 10 år.
- Såkalla maxitaxi med storleik 10-17 sete må ha turvognløyve frå Statens vegvesen.
- Driveplikta vert fjerna.
- Reservedrosjeløyve vert fjerna.
- Krav til at drosjeverksemda skal vera hovuderverv vert fjerna.
- Krav om økonomisk garanti og fagleg kompetanse for løyvehavar vert fjerna.
- Krav om fagleg kompetanse med indirekte språkkrav for drosjesjåfør vert innført. Det vert ikkje sett krav om kjentmannsprøve.
- I kommunar under visse terskelverdiar (folketal og geografisk storleik) kan fylkeskommunen tildela einerett til drosjeløyvehavar etter anbodskonkurranse. Einerettane gjeld all drosjekøyring inne i kommunen som ikkje er anbodskøyring. I anbodskonkurranse om ein einerett, kan fylkeskommunen stilla krav om driveplikt heile døgnet. Ein einerett gjeld i inntil 5 år og kan fornyast etter ny anbodskonkurranse.

Løyvestyresmakt for drosjeløyve vert framleis fylkeskommunane. Vestland fylkeskommune gjeld frå 01.01.2020. I perioden fram til endringane i yrkestransportregelverket trer i kraft 01.07.2020, held Hordaland og Sogn og Fjordane fram med å vera to separate løyvedistrikt.

Fylkesrådmannen sine merknader

Selskapsvognløyve

Tal frå selskapsvognløyva som har levert statistikk for 2018, tyder på at ein relativt stor del av oppdraga i selskapsvognnæringa gjeld transport som ikkje krev særskilt eksklusivt materiell. Ut frå den kjennskapen løyvestyresmakta har til denne bransjen, veit me at mange selskapsvognløyve vert nytta til mannskapskøyring for flyselskap o.l. og i pasienttransport. Dermed kan ein leggja til grunn at mange selskapsvognløyve vert drive i konkurranse med drosjane.

Gjeldande regelverk er basert på at kravet til eksklusivitet og førehandstinging i seg sjølv skal regulera bruken av selskapsvognløyva. Det er såleis ikkje sett konkret forbod i regelverket mot at selskapsvognløyva vert nytta i konkurranse med drosjane, men slik bruk er neppe i tråd med intensjonen i regelverket.

Når det gjeld turistkøyring, veit me at det er stor konkurranse frå norske og utanlandske operatørar som driv ulovleg persontransport utan løyve i dette marknadssegmentet. Politiet og Vegvesen har det siste året hatt fokus på den ulovlege turistkøyringa og gjennomført kontrollar. Slik ulovleg persontransport går særleg føre seg med bilar av typen «minivan». Røyster i næringa hevdar at behovsprøvinga av selskapsvognløyve legg til rette for piratane, fordi løyvehavarane ikkje kan ta ut så mange løyve dei ønskjer med bilar av typen «minivan».

Makstalet på 45 selskapsvognløyve i Hordaland og tildelingsprosess gjennom utlysning av ledige selskapsvognløyve, har vore gjeldande i berre kort tid. Før 2018 vart selskapsvognløyve tildelt fortløpande etter søknad. Den store auken i selskapsvognløyve ein såg i 2017 gjaldt i liten grad bilar av typen «minivan». Også før makstalet vart innført, var det kjent at piratkøyring var eit stort problem. Det er såleis lite truleg at behovsprøvinga legg til rette for ulovleg persontransport.

Skulle dei kritiske røystene i næringa likevel ha rett i påstanden om at behovsprøvinga fremjar piratkøyring, må ein kunne rekna med at det nye yrkestransportregelverket vil bøta på dette. Dette fordi oppheving av dei ulike løyvekategoriane i røynda formaliserer konkurransen som har etablert seg mellom drosjenæringa og selskapsvognnæringa. Lovgjevar gjer dette ved å fjerna dei ulike løyvekategoriane og berre ha kategorien drosjeløyve samstundes som tilgangen på løyve vert ubegrensa. Frå 01.07.2020 kan kven som helst som oppfyller krav til vandel og etablert verksemd i Norge, ta ut så mange løyve han/ho ønskjer og nytta motorvogner heilt etter eige ønskje.

Dersom alle selskapsvognløyva vart nytta i tråd med intensjonen for denne løyvekategorien, ville behovet for selskapsvognløyve truleg vore mindre enn makstalet på 45 løyve. På bakgrunn av dette og med utgangspunkt i den statistikken som ligg føre, finn fylkesrådmannen ikkje grunn til å gjera endringar i noverande løyvetal for selskapsvognløyve.

Handikapløyve

Dagens handikapløyve er behovsprøvde, men etterspurnaden frå folk som ønskjer å driva slike løyve har vore liten. Det er grunn til å tru at dette skuldast dei strenge krava til kva denne type løyve kan nyttast til og dei spesielle krava som vert stilt til storleik og utstyr på motorvogna, samt køyre- og kviletidene som gjeld for desse. Løyvestyresmakta i Hordaland har såleis ikkje sett behov for å setja eit makstal på denne type løyve.

Når endringane i yrkestransportregelverket trer i kraft 01.07.2020 fell denne løyvekategorien bort. Dei som ønskjer å driva transport for funksjonshemma med bilar som i dag går som handikapløyve, dvs. bilar i storleik 10-17 sete, må i framtida ha turvognløyve. Løyvestyresmakt for turvognløyve er Statens vegvesen.

Fylkeskommunen vil ikkje ha mynde til å regulera og sikra transporttilbod til personar med psykisk eller fysisk handikap, men fylkeskommunen kan stilla krav om slike bilar i anbod om offentlege transportoppdrag. Det er såleis grunn til å tru at det vil vera bilar særskilt tilrettelagde for funksjonshemma i marknaden, men desse vil ikkje ha plikt til å køyra funksjonshemma utanom faste oppdrag.

Sjølv om handikapløyva forsvinn, vil drosjeløyvehavarar som ønskjer å tilby rullestoltransport, framleis ha høve til å nytta bil med inntil 9 sete og med plass til 1 rullestol. Det må då søkjast om dispensasjon frå visse av krava i *Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport*. Løyvestyresmakta har mynde til å gje slik dispensasjon.

Drosjeløyve

Den negative trenden for drosjenæringa med nedgang i etterspurnad som ein har sett gjennom fleire år, ser ut for å ha flata noko ut i 2018. Generelt er det likevel ikkje teikn som tyder på at etterspurnaden etter drosjetransport er i vekst.

Alle kommunar i Hordaland har eit drosjetilbod, men tilbodet er varierende. AUD-rapporten syner at gjennomsnittleg inntening på eit ordinært drosjeløyve i distrikta er i overkant av gjennomsnittleg inntening på eit byløyve i Bergen køyreområde. Drosjeløyvehavarar i distrikta driv likevel under andre føresetnader enn løyvehavarar i byar og bynære strok.

Offentlege transportoppdrag er garantist for at det finst eit drosjetilbod i distrikta der det knappast finst ein spotmarknad. Det vil såleis frå tid til anna vera tidspunkt der alle drosjebilar er opptekne med faste transportoppdrag og det ikkje vil vera tilgjengeleg drosje for annan meir tilfeldig privat transport t.d. til lege, fysioterapeut, frisør. Samstundes er etterspurnaden etter drosjetenester utanom dei faste offentlege transportoppdraga ofte av så lite omfang, at det er uråd å basera drosjetalet på dette. Moglegheit for å tinga drosje heile døgnet har vist seg å vera problematisk enkelte plassar. Dette er i strid med driveplikta. Løyvestyresmakta kan sanksjonera brot på driveplikta med tilbakekalling av løyve, men bevissituasjonen er ofte uklår og vanskeleg. Det er dessutan eit dilemma der drosjetilbodet er sårbart, at tilbakekalling kan dermed føra til at drosjetilbod forsvinn fullstendig.

Endringane i yrkestransportregelverket fjernar driveplikta. For å sikra drosjetilbod i distrikta, vert det innført høve for fylkeskommunen til å leggja såkalla einerettar ut på anbod. Fylkeskommunen kan i

anbudskonkurranse om einerettar, setja som vilkår at einerettshavar skal ha driveplikt heile døgnet heile året.

Tildeling av einerettar kan skje til ein eller fleire løyvehavarar og gjeld berre drosjetransport utanom kontraktskøyning/anbudsoppdrag. Med andre ord gjeld einerettane for den marginale delen av drosjemarknaden i distrikta, den som det i dag kan vera vanskeleg å koma i møte. Fylkeskommunen skal berre vurdere behovet for å tildela einerettar i kommunar med folkesetnad under 20.000 innbyggjarar og folketettheit på 80 innbyggjarar per km² eller lågare. Departementet skal fastsetja kva kommunar fylkeskommunen skal behovsvurdere.

I høyringsrunden la departementet til grunn at einerettshavar kan subsidiera den delen av drosjemarknaden som ikkje er rekningsssvarande, med inntektene frå offentlege transportoppdrag. Dersom det ikkje melder seg søkjarar til ein einerett, må denne tenesta truleg finansierast gjennom offentlig tilskot.

I Bergen køyreområde er det framleis overkapasitet av drosjar og mykje ventetid for drosjesjåførane mellom oppdraga, sjølv om køyrelengda per oppdrag har gått noko opp og gjennomsnittleg inntening er god. Ein stor del av løyva vert berre nytta i spotmarknaden der drosjane driv i konkurranse både med piratdrosjar og med selskapsvogn- og turvognløyve. Offentlege transportoppdrag er viktige. Utan slik køyring ville overkapasiteten i spotmarknaden vore svært høg.

Skilnaden på den generelle innteninga på ordinære løyve og reserveløyve er så liten at det er grunn til å tru at reserveløyva i stor utstrekning køyrer utan om dei tidene reserveløyva skal køyra. Dette går utover omsetnaden på dei ordinære løyva. Feil bruk av reserveløyva er ein gjengangar, og drosjenæringa har vist liten sjølvjustis på dette området. Problemet fell bort med det nye regelverket som ikkje opererer med ulik status på drosjeløyva.

Erfaringar frå andre land der behovsprøvinga er fjerna, tyder på overetablering av nye drosjeløyve og prisauke for å kompensera at kvar enkelt ikkje får nok oppdrag. Det er grunn til å tru at dette vert stoda i Bergen køyreområde. Haldeplasskapasiteten i Bergen som i dag er sprengt, kan i så fall verta kritisk. Bortfall av driveplikta skal etter intensjonen føra til at løyvehavarane ikkje ventar på oppdrag i bilane slik tilfellet er i dag, men at marknaden skal vera sjølvregulerande og talet på drosjar i drift verta betre tilpassa etterspurnaden enn i dag. Dette saman med bortfall av krav til at drosjeyrket skal vera hovuderverv, kan føra til at fleire løyvehavarar køyrer drosje på fritida og ved sidan av anna arbeid, eller berre administrerer drosjeløyve med tilsette sjåførar.

Løyvestyresmakta vil frå 01.07.2020 ikkje ha høve til å styra drosjemarknaden i Bergen og kommunar utan tildelte einerettar. Som følgje av dette må ein vurdere om heile eller delar av drosjereglementet for Bergen køyreområde skal opphevast når endringane i yrkestransportlova trer i kraft. Det vil verta fremja sak om dette for politisk handsaming våren 2020.



Drosjenæringa i Hordaland 2018: køyring, omsetnad og utslepp

AUD-rapport nr. 14-2019

OM RAPPORTEN

Ansvarleg avdeling/eining: Regionalavdelinga, seksjon for forskning, internasjonalisering og analyse
Kontaktinformasjon: Stian Skår Ludvigsen, mob: 41 32 27 34, stian.ludvigsen@hfk.no
Dato: 23.09.2019

INNHALD

SAMANDRAG	4
OVERORDNA TAL OG TRENDER	5
Nasjonal utvikling	5
Lokal utvikling	6
HORDALAND UTANOM BERGEN KØYREOMRÅDE	9
Løyvesituasjonen	9
Miljøbilar og utslepp.....	10
Drift og omsetnad.....	10
BERGEN KØYREOMRÅDE	14
Løyvesituasjonen	14
Miljøbilar og utslepp.....	14
Drift og omsetnad.....	15

Samandrag

Drosjer er ein stadig mindre brukt reiseform i Noreg. Frå 2009 til 2017 blei passasjerkilometer i taxi redusert med 32 % på landsbasis. På same tid auka den samla persontransporten på veg med 14 %. Som konsekvens har drosjer i prosent av all vegtransport gått frå å utgjere 1 % av persontransporten i 2008 og 2009 til 0,6 % i 2016 og 2017. Køyrelengda med taxi i Noreg fall drastisk i 2016, etter at denne har vore svakt fallande gjennom fleire år, og den fall ytterlegare i 2017. Tidlegare har næringa klart å kompensere den svakt fallande køyrelengda med ein svak auke følgd i omsetnaden, men denne har òg falle i 2016 og 2017. I 2018 auka køyringa litt, men omsetnaden har flata ut.

I Bergen er skinnegåande transport truleg ein sterk konkurrent til drosjenæringa. Det er ikkje mogleg å sjå av vegtrafikkdata at Bybanen har hatt ein effekt på biltrafikken generelt, men Bybanen har truleg teke ein del av helge-/nattrafikken frå drosjane, og i 2017 har Bybanen òg blitt ein konkurrent om passasjerane til og frå Flesland. Positive synergjar mellom Bybanen og drosjenæringa er òg tenkeleg (Bybanen medfører fortetting, og folk langs traseen har mindre bruk for privatbil i det daglege – men kan ha desto meir bruk for drosjetenester når dei treng meir fleksibel transport), men dette har vi ikkje tal på.

Det vi har tal på er statistikk som sentralane pliktar å levere inn om køyreoppdrag og disposisjon av drosjebilparken til fylkeskommunen, jf. pkt 5 i drosjereglementet. Denne statistikken tener som underlag i samband med behovsprøvinga av løyvetalet.

For 2016, 2017 og 2018 har vi detaljerte tal for dei fleste løyva i fylket på køyrte kilometer, omsetnad, tal oppdrag, m.m. Drosjenæringa i Hordaland er ein milliardindustri: I 2018 blei det køyrt inn 997,5 millionar kroner eks. mva., frå 2,9 millionar køyreoppdrag. I alt køyrte drosjene i fylket nesten 61 millionar kilometer.

Det er lite prisvariasjon per køyrte kilometer. Samla sett er det mindre variasjon i drifta i 2017 og 2018 enn året før, og drifta kan dermed seiast å ha blitt meir føreseieleg.

Det er stor forskjell i andelen miljøbilar (el- og hybridbilar) i og utanfor Bergen køyreområde. I Bergen er denne prosenten minimum 40 %, mens den berre er på 6 % i distrikta. I alt er miljøbildelen i Hordaland på minimum 31 %. Snittalderen på drosjer i Bergen er 2,5 år, og 3,0 år utanfor Bergen køyreområde.

Samla utslepp frå hordalandsdrosjene er berekna til 9 542 000 kg CO₂. Dette svarer til 0,11 % av samla vegtransportutslepp i Noreg i 2018, til 1,4 % av samla vegtransportutslepp i Hordaland i 2017, og til 2,7 % av samla utslepp frå personbilar i Hordaland i 2017 (ferskaste fylkestal).

CO₂-utsleppa frå drosjene i Hordaland er estimert å ha gått ned 550 tonn (-5,4 %) frå 2017 til 2018. Utanfor Bergen køyreområde skuldast dette mindre køyring, mens det i Bergen køyreområde skuldast fleire hybridar og nullutsleppsbilar.

Rapporten er delt inn i tre kapittel: eitt for overordna tal og trendar, eitt for drosjene utanfor Bergen køyreområde, og eitt for drosjene i Bergen køyreområde. Rapporten vil vere vedlegg til politisk sak om løyveadministrasjonen i Hordaland.

Overordna tal og trender

NASJONAL UTVIKLING

Den samla persontransporten aukar i takt med befolkningsveksten, mens drosjebiltransporten går ned. Frå 1.1.2009 til 31.12.2017 har folketalet auka med 496 000 personar, eller 10 % (1,2 % i året). Talet personkilometer i same periode gått opp med 10 milliardar personkilometer (14 %, eller 1,6 % per år), mens reiselengda med drosje har gått ned 200 millionar personkilometer (-32 %, eller -4,7 % per år), jfr. tabell 1. Drosjetransport i prosent av all vegtransport har gått ned frå 1 % til 0,6 %, og drosjetransport utgjør no berre litt over fem promille av all persontransport.

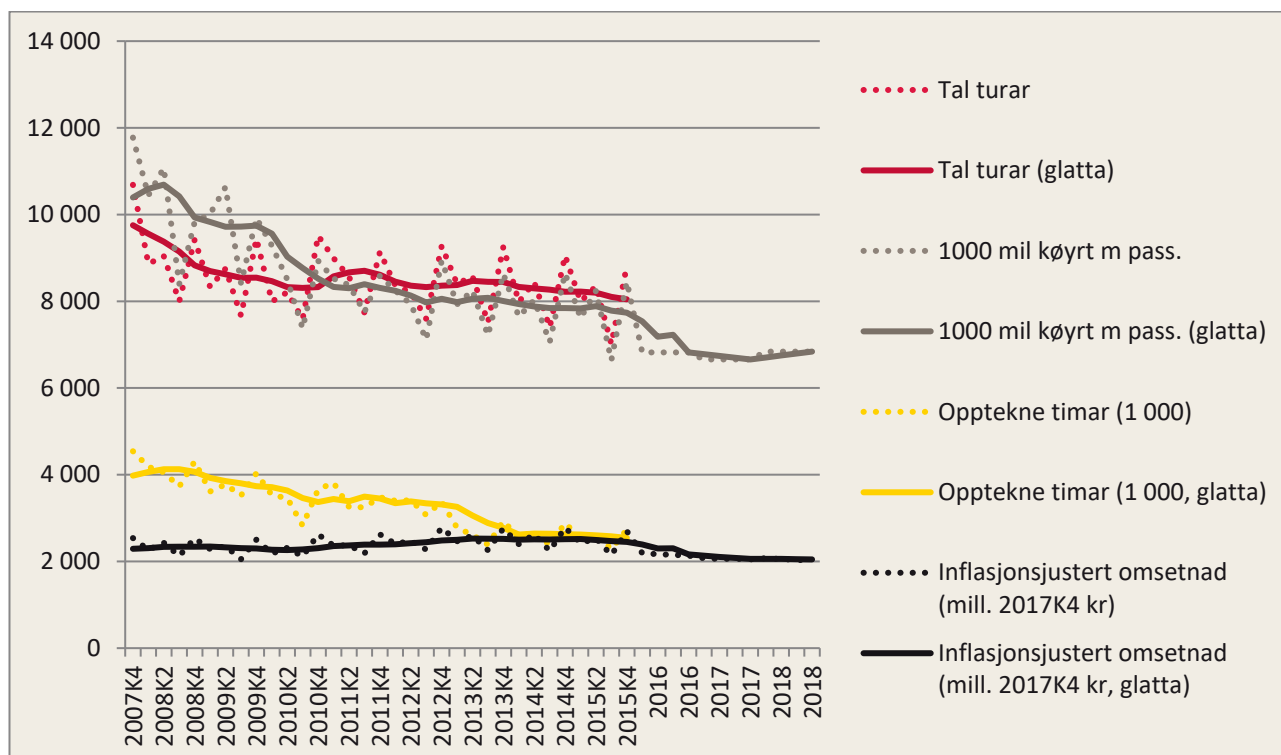
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Endring	
										Gj.sn. 09-16	2016-2017
Rutebilar		3 887	3 798	3 778	3 711	3 793	4 089	4 331	4 235	1,8 %	-2,2 %
Drosjebilar	624	545	532	516	511	494	495	436	426	-5,0 %	-2,3 %
Utleigebilar mv.	1 132	1 199	1 342	1 487	1 595	1 698	1 830	1 926	2 136	7,9 %	10,9 %
Personbilar	56 536	57 034	58 029	58 701	59 407	61 288	62 391	62 630	63 828	1,5 %	1,9 %
Motorsyklar, mopedar	1 318	1 364	1 404	1 442	1 478	1 513	1 581	1 604	1 633	2,8 %	1,8 %
Vegtransport i alt	64 062	64 029	65 105	65 924	66 729	68 786	70 387	70 928	72 258	1,5 %	1,9 %
Bilferjeruter	338	338	347	350	349	358	361	353	359	0,6 %	1,7 %
Annan rutefart	555	591	628	629	651	654	748	720	721	3,8 %	0,1 %
Sjøtransport i alt	893	929	975	979	1 000	1 012	1 110	1 073	1 080	2,7 %	0,7 %
Jernbanetransport	3 013	3 063	3 012	3 042	3 215	3 396	3 509	3 644	3 529	2,8 %	-3,2 %
Forstadsbaner og sporvegar	588	620	631	660	729	752	809	883	958	6,0 %	8,5 %
Innanriksreise lufttransport	4 496	4 574	4 795	4 710	4 896	4 738	4 494	4 275	4 293	-0,7 %	0,4 %
Persontransport i alt	73 597	73 823	75 268	76 271	77 490	79 864	81 567	82 225	83 637	1,6 %	1,7 %
Drosjer i % av vegtransport	0,97	0,85	0,81	0,78	0,76	0,72	0,70	0,61	0,59	-0,05pp	-0,02pp
Drosjer i % av all persontr.	0,85	0,74	0,71	0,68	0,66	0,62	0,61	0,53	0,51	-0,05pp	-0,02pp

Tabell 1: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2009-17. Mill. passasjerkm. Heile landet.

På grunn av nye berekningar av passasjerkm. er rutebilar i 2009 ikkje teken med separat – men er med i totaltala. Tal for 2018 føreligg ikkje på publiseringstidspunkt. Kjelde: SSB.

Figur 1 viser nasjonal utvikling i tal turar, mil køyrt med passasjer, opptekne timar og omsetnad. Glatta data i figuren er firekvaritals glidande gjennomsnitt. Frå og med 2016 er berre årsdata for mil køyrt og omsetnad tilgjengeleg, og data for tal turar og opptekne timar er ikkje lenger tilgjengeleg. Kvartalsdataa her er derfor årssnittet for 2016, 2017 og 2018. Figuren viser likevel at tal turar har følgd mil køyrt tett sidan 2011, og at opptekne timar har følgd omsetnad tett sidan 2014. Tidlegare avvik kan skuldast svakare kvalitet på dei innrapporterte dataa til SSB. Mil køyrt og omsetnad synast no å vere gode nok indikatorar på den nasjonale utviklinga utan at vi har dei to andre tala med.

Vi ser at køyrelengda har falle drastisk dei siste åra, etter at denne har vore svakt fallande gjennom fleire år. Tidlegare har næringa klart å kompensere den svakt fallande køyrelengda med ein svak auke i omsetnaden, men denne har òg falle i 2016 og 2017. I 2018 har køyringa teke seg litt opp att, mens omsetnaden har flata ut.



Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemda, 2007(k1)-2015(k4)-2018. Heile landet.

Firekvartals glidande gjennomsnitt er brukt for å glatte over sesongvariasjon. Indeks brukt til inflasjonsjustering er KPI Totalindeks, med 2017K4 som basiskvartal. Kjelde: SSB.

LOKAL UTVIKLING

Den generelle aktiviteten i Hordaland har vore aukande dei siste åra. I tabell 2 er talet på bedrifter med tilsette nytta som ein indikator på aktiviteten i næringslivet, medan det totale innbyggjartalet er nytta som ein indikator på utviklinga i den generelle aktiviteten i samfunnet. Ein skulle tru auka folkevekst skulle tilseie meir bruk av taxi, men folkeveksten har primært kome blant arbeidsinnvandrarar og i fødselsoverskot. Arbeidsinnvandrarar vil òg stå for mykje av aktivitetsveksten. Etersom mykje av køyringa – spesielt utanfor Bergen køyreområde – er kontraktskøyning, har vi i tabellen òg teken med talet innbyggjarar som er 75 år eller eldre, samt tal skulebarn. Desse tala endra seg nesten ikkje før dei siste seks åra. Deretter har det vore ein viss auke, men med nedgang i skulebarn siste året.

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Endring	
											Gj.sn. 2011-18	2018-19
Bergen køyreområde	Bedrifter med tilsette	11 020	11 049	11 414	11 624	12 056	11 045	11 232	11 514	11 609	0,6 %	0,8 %
	Innbyggjarar	314 470	319 101	324 572	329 782	334 149	337 616	339 639	341 673	343 693	1,2 %	0,6 %
	Innb 75+	20 563	20 631	20 686	20 934	21 203	21 598	21 777	22 219	22 887	1,1 %	3,0 %
	Innb 6-15	38 913	38 937	38 852	39 089	39 404	39 636	39 837	40 057	40 273	0,4 %	0,5 %
Resten av Hordaland	Bedrifter med tilsette	6 223	6 302	6 386	6 459	6 613	6 174	6 250	6 389	6 409	0,4 %	0,3 %
	Innbyggjarar	169 761	171 469	173 563	175 464	177 208	178 881	180 324	180 866	180 802	0,9 %	0,0 %
	Innb 75+	13 644	13 620	13 595	13 733	13 858	13 973	14 191	14 509	14 842	0,9 %	2,3 %
	Innb 6-15	23 434	23 404	23 292	23 311	23 509	23 805	23 808	23 932	23 911	0,3 %	-0,1 %

Tabell 2: Utviklinga i talet på bedrifter med tilsette, totalt innbyggjartal, tal innbyggjarar som er 75 år eller eldre og tal innbyggjarar i grunnskulealder i Bergen køyreområde (Askøy, Bergen, Fjell, Sund) og resten av Hordaland. Inngangen av første kvartal. Kjelde: SSB og statistikk.ivist.no.

Tal i 1000 (Bybanen og BGO tal i 1 000 000)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Endring	
											Gj.sn. 2009-17	2017-18
ÅDT, Damsgårdstunnelen	37	37	38	39	39	39	40	40	40	40	1,1 %	1,3 %
ÅDT, Nygård trafikmaskin	88	88	88	89	88	87	88	83	83	81	-0,8 %	-2,1 %
ÅDT, Sjølinjen	43	43	43	44	44	46	46	42	41	39	-0,8 %	-3,6 %
ÅDT, Flypl.vegen ved Håvardstun	27	27	27	28	29	28	29	27	26	25	-0,5 %	-1,9 %
ÅDT, Bjørndalstræ + Knappe. N				21	21	21	20	30	32	33		3,6 %
Bybanen		2,9	7,1	8,0	9,1	9,4	10,0	10,6	12,6	14,9	10,0 %*	18,3 %
Hotellovern. i Bg, yrkestrafikk, året	776	745	722	817	797	833	861	877	892	857	1,8 %	-3,9 %
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug	512	522	544	538	523	586	684	690	746	810	4,8 %	8,6 %
Passasjerar Bergen lufthamn	4,3	4,5	4,9	5,0	5,5	5,5	5,4	5,3	5,5	5,8	3,3 %	5,8 %
Passasjerar BGO juni-aug	1,1	1,2	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,7	4,3 %	4,9 %

Tabell 3: Utvalde indikatorar som kan vere av interesse for vurdering av utviklinga i etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde.

ÅDT (årsdøgtrafikk): Utvalde tellepunkt for trafikk. Kjelde: Statens vegvesen.

Bybanen: * Markerer at endring er målt frå første heile driftsår (2011). Kjelde: årsberetning 2018.

Hotellovernattingar: Kjelde: www.statistikknett.com.

Passasjerar Bergen lufthamn: Rute- og charterflyging, innan- og utlandstrafikk. Transfer, transitt og offshore ikkje medrekna. Kjelde: Avinor.

Tabell 3 viser trafikkindikatorar for Bergen køyreområde. Vi viser trafikktal for utvalde teljepunkt, talet bybanepassasjerar, talet hotellovernattingar, og trafikk til og frå Flesland.

Vegtrafikk: Frå 2009 til 2018 har vegtrafikken gått opp i Damsgårdstunnelen og over Bjørndalstræ og Knappe-tunnelen Nord (Ringveg Vest), mens det har vore nedgang i dei andre utvalde teljepunkta. Siste året har auken på Ringveg Vest vore på nivå med reduksjonen på Flyplassvegen, så desse jamnar seg ut. På Sjølinjen og på det meist sentrale teljepunktet (Nygård) har trafikken gått kraftig ned.

Mindre biltrafikk kan gi bod om større behov for drosjetenester, men av dei forhold som det er nærliggjande å tenkje seg har hatt effekt på vegtrafikken, er det vanskeleg å seie at dei er positive for drosjenæringa: Bybaneutvidinga, rushtidsavgiften i bomringen og den reduserte aktiviteten i oljeklynga kan alle ha slått ut på vegtrafikken.

Håvardstun er det teljepunktet som er tettast på Statoil Sandsli, og dermed det teljepunktet som er tettast på trafikkendringar som følgje av petroleumsaktiviteten. Trafikkendinga i prosent er i same storleik som i trafikkmaskinen, men i reelle tal langt mindre. Det er derfor ikkje truleg at oljeprisendinga har hatt større effekt enn bompengendinga. I så fall kan ein ikkje vente seg ei tilbakevending til tidlegare trafikktal sjølv om petroleumsaktiviteten skulle ta seg opp. Bybaneutvidinga til Lagunen i juni 2013 ser ikkje ut til å ha slått ut på trafikken på Sjølinjen, men utvidinga til Birkelandsskiftet i august 2016 har gjort Bybanen tilgjengeleg i store bustadområder. Dette er likevel truleg ikkje nok til å forklare den ekstra kraftige reduksjonen på Sjølinjen, men ein kombinasjon av bybaneutvidinga og køprising kan ha hatt ein ekstra sterk effekt her. Sjå AUD-rapport nr. 15-2018 for meir diskusjon.

Bybanen: Passasjeretalet på Bybanen har auka frå 7 millionar reisande i første heile driftsår, til nesten 15 millionar i 2018. I 2017 blei Bybanen ein konkurrent om passasjerane til og frå Flesland. Det er ikkje mogleg å sjå av dei utvalde vegtrafikktala at Bybanen har hatt ein effekt på biltrafikken. Da må det i så fall djupare analyse til.

Hotell: Talet på yrkesovernattingar (yrkesføremål og kurs- og konferanseføremål), som kan tenkast å vere den viktigaste typen hotellovernattingar for drosjenæringa, har vakse kraftig frå 2011 til 2017, men hadde sterk nedgang i 2018. Sommarovernattingar har derimot vakse veldig, spesielt mykje i 2018. Det har samstundes kome mange fleire hotellrom.

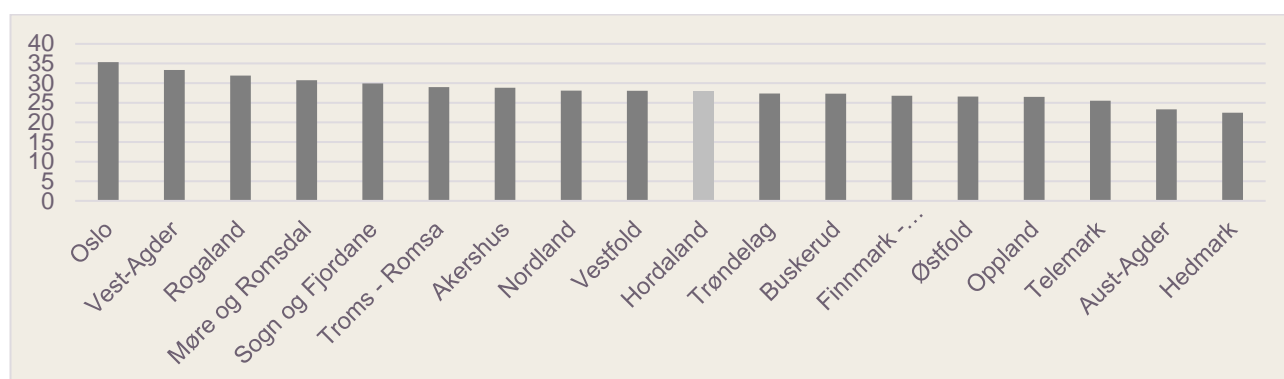
Flypassasjerar: Trafikken på Flesland har over perioden gått kraftig opp, men på bakgrunn av desse tala er det for tidleg å seie om utvidinga av terminalen i august 2017 «berre» har vore med på å dekkje venta kapasitetsbehov, eller om ny terminal i seg sjølv har medført auka trafikk.

	2014	2015	2016	2017	2018	Gj. sn. 2014-17	2017-18
Løyver i alt	946	957	922	929	922	-0,6 %	-0,8 %
Km køyrt i næring med passasjer (1 000 km)	37 712	35 359	34 108	34 045	33 086	-3,4 %	-2,8 %
Omsetnad (mil. kr)	1 003	975	945	925	920	-2,7 %	-0,5 %
Pris per kilometer med passasjer (kr/km)	26,6	27,6	27,7	27,2	27,8	0,7 %	2,4 %
Andel tilbaketilsett med passasjer i bilen (%)	59,6	58,5	57,5	55,0	56,5	-2,6 %	2,7 %
Innbyggjarar per løyve	541	540	564	563	569	1,3 %	1,1 %
Km køyrt per løyve (1 000 km)	39,9	37	36,9	36,6	35,9	-2,8 %	-2,0 %
Omsetnad per løyve (1 000 kr)	1 060	1 019	1 025	996	998	-2,1 %	0,2 %
Omsetnad per innbyggjar (kr)	1 985	1 906	1 829	1 780	1 762	-3,6 %	-1,0 %

Tabell 4: Nøkkeltal for drosjeverksemda i Hordaland. Heile fylket. Kjelde: SSB.

Tabell 4 viser nøkkeltal for drosjene i Hordaland. Omsetnaden per løyve ligg rett i underkant av ein million. Talet løyver gjekk litt opp frå 2014 til 2015, og kombinert med redusert køyring og omsetnad gjekk omsetnaden per løyve litt ned frå 2014 til 2015, og etter ein reduksjon i løyvetalet i 2016 litt opp att, før den på ny gjekk ned i 2017, og stabilisert seg i 2018. I tabell 6 og 7 har vi eigne tal på køyring og omsetnad på drosjene i Hordaland. Dette er tal direkte rapportert til oss frå sentralane, med tillegg av nokre tal som vi har berekna på manglande rapporteringar. Vi har da fått innrapportert på litt fleire løyve enn SSB har (930 vs. 922 i 2018), og vi har berekna eller reestimert manglande eller openbart feilaktig rapportering (slik korrigerer gjer ikkje SSB). Vi kjem da fram til 34 883 000 km køyring med passasjer i 2018 (litt meir enn SSB), 997,5 millionar kr. i omsetnad (ein del meir enn SSB), og med det 1 073 000 i omsetnad per løyve.

Figur 2 viser omsetnaden per km med passasjer i 2018, etter fylke (Hordaland er vist med litt ljosare gråfarge). Hordaland ligg i ei nokså stor gruppe av fylke midt på skalaen, og rangert ligg drosjene i Hordaland på 10. plass i omsetnad per passasjerkilometer.



Figur 2: Omsetnad per km med passasjer. Kjelde: SSB.

Hordaland utanom Bergen køyreområde

LØYVESITUASJONEN

Per 31.12.2018 var det 171 ordinære drosjeløyve og 61 reserveløyve som var aktive. Løyva fordelte seg slik i kommunane:

Kommune	Sentral/bustadløyve	Ordinære løyve	Reserve-løyve	Tilrette-lagd for rullestol
Austevoll	Austevoll Taxi/bustadløyve	5	1	1
Austrheim/Lindås/Meland/Radøy	Nordhordland taxi	28	10	7
Bømlo	Bustadløyve	2	1	1
	Bremnes Taxi	7	3	1
Eidfjord	Bustadløyve	2	1	1
Etne	Bustadløyve	4	3	0
Fedje	Bustadløyve	1	1	1
Fitjar	Fitjar Taxi/bustadløyve	2	1	1
Fusa	Fusa Taxisentral	5	0	2
Granvin	Indre Hardanger Taxisentral/ Bustadløyve	1	2	0
Jondal	Bustadløyve	2	1	0
Kvam	Indre Hardanger Taxisentral/bustadløyve, Ålvik	1	1	0
	Norheimsund og Øystese Taxi	7	0	3
	Ytre Hardanger Taxisentral	3	2	1
Kvinnherad	Bustadløyve	2	2	1
	Kvinnherad Taxi	6	2	1
Masfjorden	Masfjorden Taxisentral	5	0	2
Odda	Bustadløyve	1	1	0
	Odda Taxilag	8	0	0
Os	Os Taxi	16	0	3
Osterøy	Osterøy Taxi	6	10	3
Samnanger	Bustadløyve	2	1	0
Stord	Leirvik Taxi	5	1	2
	Stord Taxi	14	1	4
Sveio	Sveio Taxi	5	7	3
Tysnes	Tysnes Taxilag	3	1	1
Ullensvang	Bustadløyve	1	2	1
	Nå Taxi	3	0	0
Ulvik	Indre Hardanger Taxisentral/bustadløyve	1	2	0
Vaksdal/Modalen	Dale Taxiformidling	5	1	0
Voss	Voss Taxi	16	2	2
Øygarden	Øygarden Taxi/bustadløyve	2	1	0
Sum		171	61	42
Avslutta, men rapportert		2		

Tabell 5: Løyveoversikt for Hordaland utanom Bergen køyreområde per 31.12.2018. I alt har vi info om 173 ordinære løyve og 55 reserveløyve. Vi manglar info om 6 reserveløyve. Desse kan ha vore utan drift.

MILJØBILAR OG UTSLEPP

Det er berre ein nullutsleppsbil som gjekk som drosje i distrikta i 2018. Utskrift frå kontor for kjøretøygodkjenning og registrering hos Statens vegvesen viser at det på løyvehavarar med bustadadresse i kommunane utanfor Bergen køyreområde var registrert 234 drosjer per 31.12.2018 (dette er to *fleire* enn det var aktive løyve på, men avvik kan skuldast at løyva brukast i Bergen). Av dei drosjene vi har registreringsdata på var tolv bensinhybridar og ein elbil. I alt gir det ein miljøbilde på berre 5,6 %. Hovudsakleg nyttar distriktsdrosjane dieselbilar. Det var berre registrert tre bensinbilar. Av 218 dieselbilar er 158 registrert første gong etter 1. september 2015 (etter at Euro 6-standarden trådte i kraft). Dette svarer til 72 % av dieseldrosjane i distrikta. Snittalderen på distriktsdrosjene per 31.12.2018 var 3 år og 10 dagar.

I 2017 var 51 % av dieselbilane førstegongsregistrert etter 1. september 2015. Det var ni hybridbilar og ingen elbilar. Snittalderen var 3,5 år. I 2016 var 30 % av dieselbilane førstegongsregistrert etter 1. september 2015, det var sju hybridbilar, og snittalderen var 3,6 år.

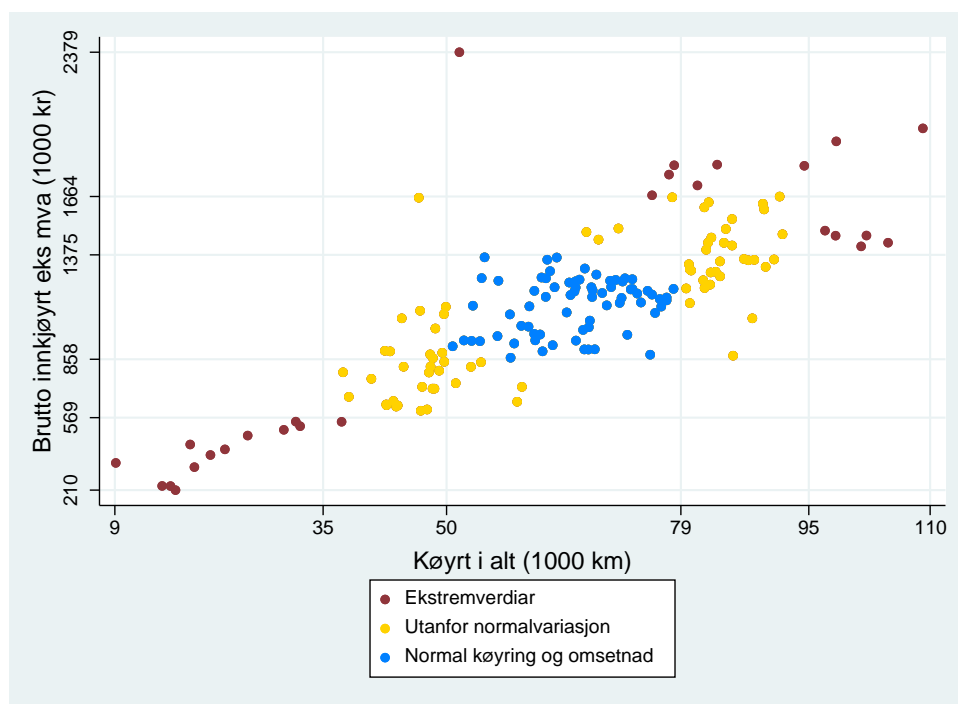
Ein del av løyvehavarane har rapportert inn drivstoffkjøp i tillegg til køyrelengder. For desse løyvene er det i dieselekvivalentar kjøpt 814 536 liter for 9 515 462 kørte km. Det gir 0,86 liter per mil. For dei resterande 3,7 millionar kørte km er det da berekna forbrukt 317 200 liter drivstoff. Med den utsleppskoeffisienten fylkeskommunen brukar i si miljøstyring (2,688 kg CO₂ per liter diesel), får vi eit samla CO₂-utslepp frå drosjene utanfor Bergen køyreområde på 3 042 tonn CO₂.

I 2017 var det 4,5 millionar kørte km vi måtte estimere drivstofforbruk på. Vi har dermed større presisjon i tala i år enn i fjor, men med den auka presisjonen kjem vi framleis til 0,86 liter per mil. Med eit likt forbruk per mil, vil utsleppa per mil vere likt. Når sum rapporterte og berekna km har gått ned med 2,5 %, er CO₂-utsleppa dermed også berekna å ha gått ned med 2,5 %.

DRIFT OG OMSETNAD

I sum er det for drosjene utanom Bergen køyreområde rapportert inn 13 millionar kørte km fordelt på 552 000 oppdrag, med ei samla innkøyring på 225 millionar kroner (eks. mva.). I tillegg har vi estimert data for i alt åtte drosjer. Dette utgjør 197 000 km fordelt på 13 000 oppdrag med ei innkøyring på 4,5 millionar kr. Samla rapportert og berekna omsetnad gjekk ned 2,1 % frå året før.

Distrikta i Hordaland er underlagt maksimalprisforskrifta, derfor er det ingen priskonkurranse. Det er likevel ein del variasjon i pris etter køyrelengde i distrikta. Dette skuldast truleg offentlege transportoppdrag som utgjør hovuddelen av inntekta for distriktsdrosjene, der pasientkøyring for helseføretaka, skulekøyring og arbeids-



Figuren viser 168 ordinære løyve i Hordaland utanom Bergen køyreområde fordelt etter to variablar: km kørte (horisontal akse) og brutto innkøyrte (vertikal akse). Aksane er inn-delt etter grenseverdiane på desse to variablane, og løyva er markert med ulik farge alt etter kvar dei plasserer seg i høve til desse grenseverdiane. Løyve som har ekstremverdier på ein eller begge variablar er markert med raudt. Løyve som er å rekne som utanfor normalvariasjon på ein eller begge variablar er markert med gult. Løyve som er å rekne innanfor normalvariasjon på begge variablane er markert med lys blå. Vi har slått saman rapporteringa på løyve som har blitt overført frå ein løyvehavar til ein annan. To løyve manglar inn-rapportering i det heile.

Figur 3: Omsetnad og køyrelengder for ordinære løyve utanfor Bergen køyreområde.

køyring av personar med varig tilrettelagd arbeid utgjer den største delen av offentlege transportoppdraga. I tillegg kjem TT-køyring og transport til og frå behandlande lege/fysioterapi. Mange plassar ser ein at bestilling frå private og praiing utgjer langt mindre enn 10 % av omsetnaden.

Figur 3 viser fordeling av km køyrt og brutto innkøyring for ordinære løyve utanfor Bergen køyreområde. Kvar prikk viser eitt løyve. Vi har brukt statistiske metodar for å rekne ut kva som er å rekne som «normal» aktivitet og kva som ligg utanfor denne normalen. Løyve som ligg innanfor normalen på begge dei to variablane er markert med blått, løyve som ligg inntil 1,5 gongar standardavviket (gjennomsnittleg avvik frå gjennomsnittet) på ein eller begge variablar er markert med gult, og løyve som ligg meir enn 1,5 gongar standardavviket på ein eller begge variablar er markert med mørkeraudt. Dei mørkeraude observasjonane er å rekne som ekstremverdiar. Eit gjennomsnitt som er rekna ut etter fjerning eller nedvekting av ekstremverdiar er kalla «robust gjennomsnitt».¹

Tabell 6 viser det robuste gjennomsnittet for ei rekkje av dei rapporterte (og dei utledda) dataa frå sentralane og løyvehavarane.

I snitt køyrte eit ordinært løyve 65 000 km i 2018 fordelt på 2 800 oppdrag, og køyrte inn 1 116 000 kr, mens eit reserveløyve køyrte i snitt 39 000 km fordelt på 1 500 oppdrag, med ei innkøyring på 692 000 kr.

Både køyrte km og brutto innkøyrte har gått litt ned frå i fjor. Innkøyrte per km er omtrent som i fjor (men med større variasjon), mens km per oppdrag har gått ned. Da har omsetnad per oppdrag òg gått ned. Ordinære drosjer omsette for 17 kroner i snitt per kilometer køyrt, og reservedrosjer for 18 kr. Ordinære drosjer køyrte 24 km per oppdrag, og reservedrosjer 26 km.

Normalvariasjonen i innkøyrte per km var i 2017 mellom 15 og 19 kr for ordinære løyve og 16 og 23 kr for reserveløyve, som er +/- 10 % av gjennomsnittet for ordinære løyve og +/- 14 % for reserveløyve. I 2018 gjekk variasjonen ein del opp, til mellom 14 og 20 kr (+/- 18 %) for ordinære løyve og mellom 12 og 23 kr (+/- 31 %) for reserveløyve. Taxidrifta har med andre ord blitt mindre føreseieleg samanlikna med 2016 og 2017.

Når omsetnaden skalerast opp til innkøyring per oppdrag blir variasjonen i omsetnaden dermed større: Normalvariasjonen i innkøyrte per oppdrag er på heile +/- 45 % rundt gjennomsnittet på 420 kr for ordinære løyve, opp frå +/- 37 % åra før.

For ordinære løyve er det i samla omsetnad ein normalvariasjon på +/- 23 %, noko som er betydeleg opp frå +/- 16 % året før, men likt med 2016. Det er altså større spreieing i omsetnaden til ordinære løyve i 2018 enn i 2017. For reserveløyve var det motsett: her gjekk normalvariasjonen litt ned frå +/- 51 % til +/- 47 %. Det blei altså litt mindre spreieing i omsetnaden til reserveløyver i 2018 enn det var i 2017, men også her er spreieinga likt med 2016.

Når vi slår saman ordinære og reserveløyver, har innkøyringa totalt gått ned 4,8 millionar kr (- 2,1 %). Oppdragsmengda har derimot gått kraftig opp med 23 000 oppdrag (+ 4,2 %). Dette kan skuldast endring i registreringrutinar, for køyrelengda totalt har gått ned 341 000 km (- 2,5 %). Her må ein ta atterhald om at litt av summen både i 2017 og 2018 er estimert (sjå fotnotar under tabell 6).

Konklusjonen blir at distriktdrosjene tener mindre, og har mindre føreseieleg drift enn i 2017. Også målt mot 2016 har drosjeeigarane hatt nedgang i inflasjonsjustert omsetnad. Tala i tabell 6 er ikkje justert for inflasjon.

¹ Vi har i 2017 og 2018 endra litt på metoden for utrekning av robust gjennomsnitt: i 2016 tok vi heilt ut ekstremverdiene, men fordi det er ein absolutt nedre grense (null drift) utan ein like klår øvre grense, fekk vi *litt* for låge gjennomsnitt på 2016-tala enn det som har vore reelt. På 2017- og 2018-tala har vi nytta såkalla «robust regresjon» for å rekne ut gjennomsnitta. Vi har ikkje korrigert 2016-tala med ny metode, men det er ikkje mykje som skil på metodane. Tala for 2016 og 2017 er derfor framleis samanliknbare. «Normalvariasjon» er her definert til eitt standardavvik frå det robuste gjennomsnittet når uteliggjarane er trekt bort.

Variabel	Løyve	År	Sum*	Nedre normalintervall	Robust gjennomsnitt	Øvre normalintervall
Køyrt km	Ordinær	2018	11 135 000	50 000	65 000	79 000
		2017	11 399 000	54 000	68 000	81 000
		2016	11 074 000	51 000	66 000	81 000
	Reserve	2018	2 069 000	23 000	39 000	55 000
		2017	2 146 000	23 000	41 000	55 000
		2016	2 030 000	23 000	39 000	55 000
Køyrt km m/passasjer	Ordinær	2018	7 437 000	33 000	44 000	54 000
		2017	7 630 000	37 000	46 000	55 000
		2016	7 437 000	33 000	44 000	54 000
	Reserve	2018	1 373 000	13 000	25 000	37 000
		2017	1 585 000	15 000	27 000	38 000
		2016	1 585 000	15 000	27 000	38 000
Brutto kr innkøyr	Ordinær	2018	190 975 000	858 000	1 116 000	1 375 000
		2017	193 104 000	961 000	1 153 000	1 326 000
		2016	185 556 000	848 000	1 098 000	1 348 000
	Reserve	2018	38 117 000	367 000	692 000	1 018 000
		2017	40 821 000	331 000	707 000	1 009 000
		2016	37 285 000	362 000	672 000	983 000
Tal køyreoppdrag	Ordinær	2018	480 000	1 600	2 800	3 900
		2017	469 000	1 600	2 800	3 900
		2016	467 000	1 500	2 700	3 900
	Reserve	2018	86 000	700	1 500	2 300
		2017	74 000	600	1 300	1 900
		2016	73 000	400	1 200	2 000
Innkøyr kr per km i alt	Ordinær	2018		14	17	20
		2017		15	17	19
		2016		15	17	19
	Reserve	2018		12	18	23
		2017		16	18	21
		2016		16	18	21
Innkøyr per km med passasjer	Ordinær	2018		21	25	30
		2017		22	25	29
		2016		22	25	29
	Reserve	2018		18	27	36
		2017		19	25	31
		2016		19	25	31
Innkøyr per oppdrag	Ordinær	2018		230	420	610
		2017		310	470	670
		2016		310	470	670
	Reserve	2018		300	490	670
		2017		330	490	650
		2016		330	490	650
Km per oppdrag	Ordinær	2018		15	24	34
		2017		19	28	39
		2016		19	28	39
	Reserve	2018		17	26	36
		2017		26	29	35
		2016		26	29	35
Prosent km opptatt	Ordinær	2018		56	66	76
		2017		58	67	77
		2016		58	67	77
	Reserve	2018		49	63	77
		2017		58	73	90
		2016		58	73	90

Tabell 6: Nøkkeltal for løyver utanfor Bergen køyreområde

Tabellen viser sum, gjennomsnitt og grenseverdier for normalvariasjon, for både rapporterte og standardiserte (utleda) data frå løyveha-varane.

* Sum av alle observasjonar, inkludert ekstremverdier, med berekna verdier for manglande rapportering:

1) Viss alle rapporterte variablar manglar, er verdiane sett likt med robust gjennomsnitt for dei andre løyvene. Dette gjeld tre ordinære løyve;

- 2) Viss berre køyrte km manglar, er verdiane sett til *gjennomsnitt av ((passasjerkm * gj.sn. passasjerkm / gj.sn. køyrte km) + (oppdrag * gj.sn. oppdragkm) + (brutto / gj.sn. brutto per km))*. Dette gjeld eitt reserveløyve;
- 3) Viss passasjerkm og tal køyreoppdrag manglar, er verdiane for passasjerkm sett til gjennomsnitt av *((køyrte km * gj.sn. opp-tattprosent / 100) + (brutto innkøyr / gj.sn. innkøyr per passasjerkm))*, og verdiane for tal køyreoppdrag sett til gjennomsnitt av *((køyrte km / gj.sn. km per oppdrag) + (brutto innkøyr / gj.sn. innkøyr per oppdrag))*. Dette gjeld eitt reserveløyve;
- 4) Viss berre køyrte km er rapportert, er andre verdiar sett til gjennomsnittleg høve mellom køyrte km og dei andre variablane. Dette gjeld to ordinære og eitt reserveløyve.
- 5) Sjå AUD-rapport nr. 15-2018 og 11-2017 for korleis 2017- og 2016-dataa er berekna.

I tabell 6 utgjer 2018-estimata for ordinære løyve da 195 000 km av køyrte km i alt, 156 000 km av km med passasjer, 9 700 oppdrag, og 4 012 000 kr i omsetnad. Estimata for reserveløyve utgjer 2 000 km av køyrte km i alt, 55 000 km av km med passasjer, 3 200 oppdrag, og 434 000 kr i omsetnad.

I tillegg er det sju løyve som er ledige eller innleverte, og som ikkje er ikkje teken med i berekningane.

Bergen køyreområde

LØYVESITUASJONEN

Ved utgangen av året var det 540 ordinære drosjeløyve og 162 reserveløyve i Bergen køyreområde. Det var fem ordinære drosjeløyve og to reserveløyve som var ledige.

Per 31.12.2018 var løyveporteføljen i sentralane i Bergen køyreområde slik:

Sentral	Ordinære løyve		Reserveløyve		Totalt	
	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2018	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2018	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2018
A-TAXI	22	26	4	4	26	30
BERGEN TAXI	253	264	110	114	363	378
BERGEN AIRPORT TAXI	12	15	3	3	15	18
CHRISTIANIA TAXI BERGEN	58	63	12	13	70	76
NORGESTAXI BERGEN	118	142	27	32	145	174
TAXI 1	72	71	6	6	78	77
Ledige løyve	5		2		8	
FLEIRE SENTRALAR		-34		-5		-39
SUM	540	547	162	167	705	714

Tabell 7: Løyveoversikt for Bergen køyreområde per 31.12.2018.

Tabellen viser kor mange løyve kvar sentral var tildelt ved årsslutt, samt kor mange løyve dei har rapportert drift av i laupet av 2018. Dei negative tala i raden *FLEIRE SENTRALAR* er ei korrigering av løyvetal der same løyve har vore i bruk i fleire sentralar (på ulike tidspunkt) i 2018. Tal for desse løyva er slått saman når vi i figur 4 og tabell 7 viser fordeling og gjennomsnitt av køyring og omsetnad.

MILJØBILAR OG UTSLEPP

Utskrift frå kontor for kjøretøygodkjenning og registrering hos Statens vegvesen viser at det i kommunane i Bergen køyreområde var registrert 518 ordinære drosjer, 90 reservedrosjer, og 4 drosjer på leasingselskap per 31.12.2018. Dei fire drosjene registrert på leasingselskap kan både vere ordinære eller reservedrosjer, men leasa drosjer får ikkje avgiftsfordelene som dei som er registrert som ordinære drosjer. Det gjer at det i registreringsstatistikken er registrert 18-22 færre ordinære drosjer og 68-72 færre reservedrosjer enn det er løyve på. Dette er temmeleg likt med avviket året før. Ein god del av drosjene i Bergen køyreområde er da anten registrert utanfor fylket, om dei t.d. skulle vere kjøpt frå eller inngått leasingavtalar med forhandlarar utanfor fylket, eller ikkje registrert som drosjer, som ser ut til å gjelde ein del av reserveløyva. Dersom det er systematisk manglande registrering i fylket av eit bestemt merke eller modell, vil det påverke statistikken, men vi har grunn til å tro at det er få av dei i alt 90 manglande registreringane som gjeld hybridbilar, mellom anna fordi det er Jæger som er den dominerande leverandøren (og verkstaden) av hybridbilar i Bergen, og da vi kontakta dei til 2016-rapporten kjente dei til svært få Toyota drosjer som ikkje er selt via dei. Det er heller ingen mangel på Toyotaar i registreringsstatistikken på reservedrosjer.

Av dei drosjene vi har registreringsdata på, var ti elektriske, to hydrogen og 270 bensinhybridar. I alt ein miljøbildele på 40 % av dei i alt 705 drosjene. Dette er ein auke på sju prosentpoeng frå året før.

Av dei 314 dieseldrosjane registrert i Bergen køyreområde per 31.12.2018 var 213 registrert første gang etter 1. september 2015. Dette er 68 % av dieseldrosjene vi har registreringsdata på, opp frå 50 % i 2017 og 27 % i 2016.

Dersom dei manglande registreringane gjeld eldre drosjer (t.d. brukte drosjer selt utanfor Hordaland), vil den reelle Euro 6-delen vere nærare 53 % enn 68 %. Nokre av bilane registrert etter 1.9.2015 kan òg ha vore av Euro 5-standard. Dersom alle dei 90 manglande registreringane er nyare drosjer, kan Euro 6-delen vere heilt oppe i 75 %, men dette er lite truleg. Snittalderen på bergensdrosjene var 2,5 år per 31.12.2018, som er ei betring frå 2,9 år i 2017.

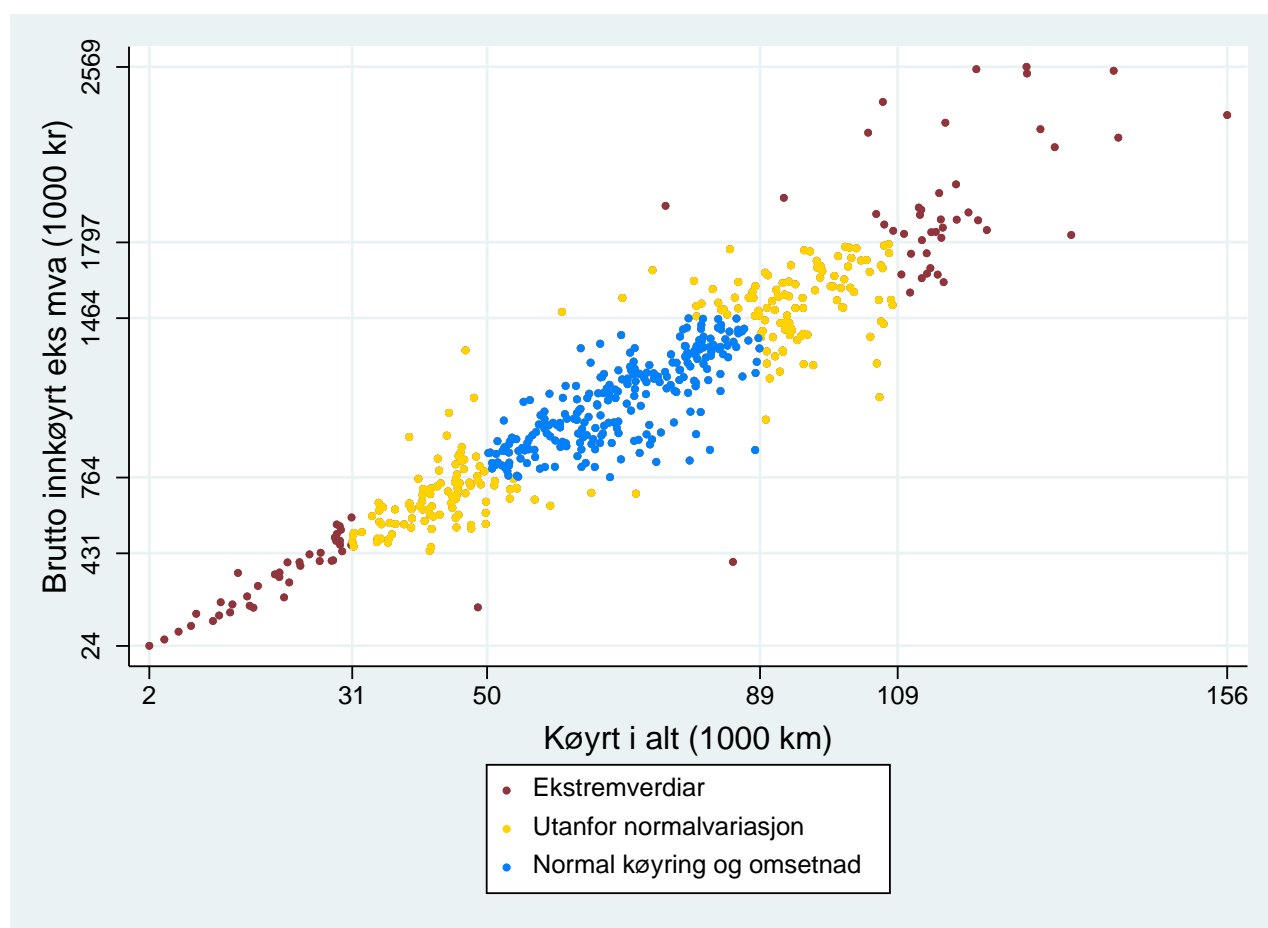
Som nemnt var det i hordalandskommunane utanfor Bergen køyreområde registrert 234 drosjer. Av desse var tolv bensinhybridar og ein elbil. For fylket samla gir det ein miljøbildele på minimum 31 % (ikkje medrekna Euro 6-bilar). Snittalderen på alle drosjer registrert i fylket var 2 år og 8 månader.

Frå sentralane har vi fått rapportert inn 2 136 698 liter drivstoff i dieselekvivalentar, fordelt på 41 726 590 km. Det svarer til 0,51 liter per mil. Viss vi legg det same snittforbruket inn på dei manglande 5,7 millionar km, kjem vi til eit samla utslepp frå bergensdrosjene på 6 500 tonn CO₂. Dette er ned 500 tonn frå året før (-7 %).

DRIFT OG OMSETNAD

I sum er det for drosjene i Bergen køyreområde rapportert og berekna 47,5 millionar køyrte kilometer fordelt på 2,4 millionar oppdrag, med ei samla innkøyring på 768,4 millionar kroner (eks. mva.). Saman med køyringa utanfor Bergen køyreområde blir det til ein samla drosjemarknad i fylket på 998 millionar kroner.

Korleis omsetninga for ordinære løyve i Bergen køyreområde er fordelt etter køyrte kilometer, er vist i figur 4. Som for drosjene utanfor Bergen køyreområde, viser kvar prikk eitt løyve. Vi har brukt dei same statistiske metodane for å rekne ut kva som er å rekne som «normal» aktivitet og kva som ligg utanfor denne normalen. Løyve som ligg innanfor normalen på begge dei to variablane er markert med blått, løyve som ligg inntil 1,5 gongar standardavviket (gjennomsnittleg avvik frå gjennomsnittet) på ein eller begge variablar er markert med gult, og løyve som ligg meir enn 1,5 gongar standardavviket på ein eller begge variablar er markert med mørkeraudt. Eit gjennomsnitt som er rekna ut etter fjerning eller nedvekting av ekstremverdiar er kalla «robust gjennomsnitt» (jfr. fotnote 1, side 11).



Figur 4: Omsetnad og køyrelengder for ordinære løyve i Bergen køyreområde

Figuren viser ordinære løyve i Bergen køyreområde fordelt etter to variablar: km køyrt i alt (horisontal akse) og brutto innkøyrte (vertikal akse). Aksane er inndelt etter grenseverdiane på desse to variablane, og løyva er markert med ulik farge alt etter kvar dei plasserer seg i høve til desse grenseverdiane. Løyve som har ekstremverdiar på ein eller begge variablar er markert med raudt. Løyve som er å rekne som utanfor normalvariasjon på ein eller begge variablar er markert med gult. Løyve som er å rekne innanfor normalvariasjon på begge variablane er markert med lys blå. Figuren inkluderer 542 av 547 innrapporterte ordinære løyve. Dei resterande fem løyva var innrapportert å ikkje ha køyrt passasjerar i 2018.

Variabel	Løyve	År	Sum*	Nedre Normalintervall	Robust gjennomsnitt	Øvre normalintervall
Køyrt km i alt	Ordinær	2018	37 778 000	50 000	70 000	89 000
		2017	38 562 000	51 000	70 000	89 000
		2016	35 861 000	47 000	68 000	89 000
	Reserve	2018	9 678 000	45 000	59 000	73 000
		2017	8 676 000	43 000	54 000	65 000
		2016	8 598 000	49 000	63 000	76 000
Køyrt km med passasjer	Ordinær	2018	20 531 000	27 000	38 000	49 000
		2017	21 063 000	26 000	39 000	50 000
		2016	20 100 000	25 000	38 000	50 000
	Reserve	2018	5 542 000	24 000	33 000	43 000
		2017	5 174 000	25 000	32 000	38 000
		2016	5 007 000	28 000	37 000	45 000
Brutto kr innkøyr	Ordinær	2018	608 499 000	764 000	1 114 000	1 464 000
		2017	596 769 000	752 000	1 071 000	1 393 000
		2016	581 653 000	672 000	1 049 000	1 427 000
	Reserve	2018	159 920 000	722 000	973 000	1 225 000
		2017	141 597 000	688 000	869 000	1 057 000
		2016	145 426 000	773 000	1 027 000	1 281 000
Tal køyreoppdrag	Ordinær	2018	1 894 000	2 300	3 500	4 600
		2017	1 961 000	2 400	3 700	4 900
		2016	1 927 000	2 200	3 500	4 800
	Reserve	2018	470 000	2 100	2 900	3 700
		2017	439 000	2 000	2 700	3 500
		2016	454 000	2 400	3 300	4 200
Innkøyr kr per km i alt	Ordinær	2018		15	16	18
		2017		14	15	17
		2016		14	15	17
	Reserve	2018		14	16	18
		2017		15	16	17
		2016		15	16	17
Innkøyr per km med pass	Ordinær	2018		26	30	33
		2017		26	29	31
		2016		26	29	31
	Reserve	2018		25	29	33
		2017		26	28	30
		2016		26	28	30
Innkøyr per oppdrag	Ordinær	2018		270	310	360
		2017		260	290	330
		2016		260	290	330
	Reserve	2018		280	330	370
		2017		280	300	350
		2016		280	300	350
Km i alt per oppdrag (km med pass per oppdrag)	Ordinær	2018		17 (9)	20 (11)	24 (13)
		2017		17 (9)	19 (10)	22 (12)
		2016		17 (9)	19 (10)	22 (12)
	Reserve	2018		17 (9)	20 (11)	24 (14)
		2017		17 (10)	19 (11)	22 (13)
		2016		17 (10)	19 (11)	22 (13)
Prosent km opptatt	Ordinær	2018		48	54	60
		2017		48	54	60
		2016		48	54	60
	Reserve	2018		51	56	62
		2017		51	56	62
		2016		53	58	63

Tabell 7: Nøkkeltal for løyver i Bergen køyreområde

Tabellen viser sum, gjennomsnitt, grenseverdiar for normalvariasjon, tal løyve innanfor normal og tal løyve utanfor normal, for både rapporterte og standardiserte (utleda) data frå løyvehavarane. Prosent opptatt er køyrt km med passasjer i prosent av køyrt km i alt.

* Sum av alle observasjonar, inkludert ekstremverdiar, med berekna verdiar for manglande rapportering:

Fem løyve som er delt mellom to sentralar, manglar køyrte km og passasjerkm på den eine sentralen. For desse løyva har vi teke gjennomsnittleg forhold mellom køyrte km per oppdrag og brutto inntening per køyrte km for løyvet på den sentralen det er rapportert data for, for å rekne ut tilsvarande på den sentralen det ikkje er rapportert data for. Tilsvarande er gjort på passasjerkm. Deretter er tala summert slik at vi har eitt tal for kvart løyve (ingen duplikat). Dette gjeld fire ordinære løyve og eitt reserveløyve.

Fem ordinære og eitt reserveløyve er oppgjeve med tal oppdrag og brutto innkøyring, men utan data om køyrte km eller passasjerkm. For desse løyva har vi teke gjennomsnittleg forhold mellom køyrte km per oppdrag og brutto inntening per køyrte km for alle drosjene av same løyvetype for å rekne ut køyrte km, og tilsvarande for passasjerkm.

57 ordinære løyve har ikkje data om passasjerkm. For desse har vi teke gjennomsnittleg forhold mellom passasjerkm per køyrte km, passasjerkm per oppdrag, og brutto inntening per køyrte km for alle drosjene, for å rekne ut passasjerkm på desse.

Eitt ordinært løyve er oppgjeve med null køyring, og fire ordinære løyve er oppgjeve med null køyring med passasjerar (og berre lite køyring utan passasjer). Vi har ikkje berekna data for desse fem løyva.

Tabellen viser data for drosjene *etter* at manglande data har blitt berekna. I tabell 7 utgjer 2018-estimata 341 000 km av køyrte km i alt og 1 749 000 passasjerkm av passasjerkm i alt.

Sjå AUD-rapport nr. 15-2018 og 11-2017 for korleis 2017- og 2016-dataa er berekna.

Vi ser at dei ordinære drosjeløyva i Bergen køyreområde normalt køyrte mellom 50 000 og 89 000 km i 2018, og at dei normalt hadde ei omsetnad mellom 764 000 og 1 464 000 kroner. For kvar køyrte km., køyrte dei normalt inn mellom 15 og 18 kroner. Mange av løyva som hadde høgare inntening enn dette per køyrte kilometer, er storbilløyve.

Tabell 7 viser det robuste gjennomsnittet for ei rekkje av dei rapporterte (og dei utleda) dataa frå sentralane og løyvehavarane. I snitt køyrte eit ordinært løyve 70 000 km i 2018 fordelt på 3 500 oppdrag, og køyrte inn 1 114 000 kr, mens eit reserveløyve køyrte i snitt 59 000 km fordelt på 2 900 oppdrag, med ei innkøyring på 973 000 kr. Dette blir høvesvis 310 og 330 kr per oppdrag, eller 16 kroner i snitt per kilometer køyrt. Både ordinære og reservedrosjer køyrte 20 km per oppdrag. Ordinære drosjer køyrte i snitt inn 30 kr per km med passasjer, mens reserveløyva køyrte inn 29 kr per passasjerkilometer.

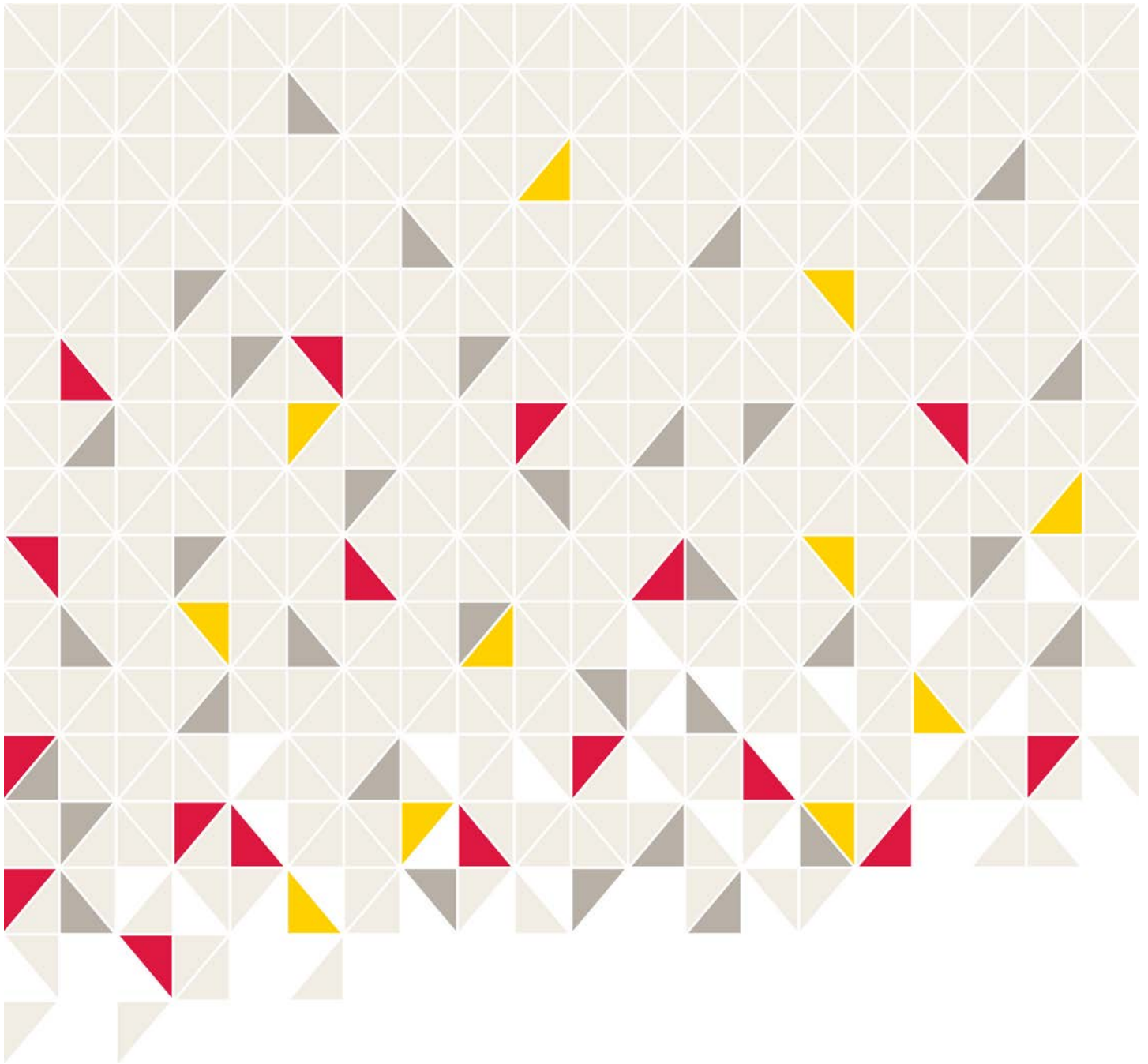
Det var i 2016 liten forskjell på ordinære- og reserveløyve, mens det i 2017 var blitt vesentleg større skilnad. Skilnaden i 2018 har minka igjen. Vi meinte i 2016-rapporten å sjå ein indikasjon på at reserveløyva blei brukt meir enn dei skulle, mens det i 2017-rapporten var ei meir forventta fordeling av drifta mellom ordinære og reserveløyve. For 2018 ser vi at omsetnaden og køyrelengda per løyve gjekk meir opp blant reserveløyva enn blant dei ordinære løyva, og faktisk gjekk samla køyring *ned* blant dei ordinære løyva. Omsetnaden gjekk likevel opp, med 2 % for ordinære løyve, og med heile 13 % blant reserveløyva. Dette er totalen for alle løyva, og blir påverka av mengda løyve i (normal og intensiv) drift. Gjennomsnittleg omsetnad per løyve gjekk opp med 4 % for ordinære løyve og 12 % for reserveløyve. Omsetnaden per reserveløyve er likevel ikkje like stor som i 2016.

Variasjonen i omsetnad per km er litt mindre enn for drosjene i distrikta. Normalvariasjonen for bergensdrosjene spring mellom 15 og 18 kr for ordinære løyve og 14 og 18 kr for reserveløyve. Skalert opp til innkøyring per oppdrag, er normalvariasjonen mellom 270 og 360 kroner for ordinære løyve og 280 og 370 kroner for reserveløyve.

Når vi slår saman ordinære og reserveløyver i Bergen, har innkøyringa totalt gått opp 30 millionar kr (+ 4 %). Oppdragsmengda har derimot gått ned med 36 000 oppdrag (- 1,5 %). Køyrelengda totalt har gått opp 218 000 km (+ 0,5 %), mens køyrelengda med passasjer har gått ned 164 000 km (- 0,6 %).

Konklusjonen blir at bergensdrosjene har færre oppdrag, men køyrer meir per oppdrag og tener meir. Det er om lag same variasjon i køyrelengder og omsetnad per drosje som i 2017. Drifta har soleis korkje blitt meir eller mindre føreseieleg enn i 2017, men omsetnaden har auka per oppdrag.

Samla konklusjon for både drosjene i Bergen køyreområde og i resten av fylket, er likevel at drifta samla sett har blitt meir føreseieleg, meir miljøvenleg, og at det er grunnlag for meir rasjonell drift (utan at vi kjenner kostnadssida av drifta). Samla CO₂-utslepp frå drosjene i fylket er berekna å ha gått ned 550 tonn (-5,4 %).



Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.



Arkivnr: 2019/13219-23

Saksbehandlar: Erlend Iversen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	83/19	07.11.2019
Fylkesutvalet		21.11.2019

Namn på haldeplassar og tunnelar for Bybanen byggetrinn 4 Fyllingsdalen

Samandrag

Som ein del av arbeidet med Bybanen sitt byggetrinn 4 til Fyllingsdalen (Bybanen BT4) har Hordaland fylkeskommune utarbeidd forslag til namn på haldeplassar og tunnelar. Etter Stadnamnlova er det fylkeskommunen som skal gjere vedtak i saka.

Namneforslaga har vore på høyring, og fylkesrådmannen rår til at følgjande namn vert valt for Bybanen BT4:

Haldeplassar	Tunnelar
Kaigaten	Årstadtunnelen
Nonneseter	Kronstadtunnelen (gang- og sykkel tunnel)
Bystasjonen	Fyllingsdalstunnelen (bybanetunnel)
Fløen	Fyllingsdalstunnelen (rømmingstunnel, gange og sykkel)
Haukeland sjukehus	
Kronstad	
Mindemyren	
Kristianborg	
Fyllingsdalen terminal	

Økonomi: Ikkje relevant

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse: Ikkje relevant

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet vedtek følgjande namn for haldeplassar og tunnelar langs Bybanen byggetrinn 4:

Haldeplassar: Kaigaten, Nonneseter, Bystasjonen, Fløen, Haukeland sjukehus, Kronstad, Mindemyren, Kristianborg og Fyllingsdalen terminal.

Tunnelar: Årstadtunnelen, Kronstadtunnelen og Fyllingsdalstunnelen

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 22.10.2019

Bakgrunn

Som ein del av arbeidet med Bybanen sitt byggetrinn 4 til Fyllingsdalen (Bybanen BT4) har Hordaland fylkeskommune utarbeidd forslag til namn på haldeplassar og tunnelar. Namneforslaga har vore kunngjort i Bergens Tidende og på fylkeskommunen sin nettside.

Under arbeidet med reguleringsplanen har det vore nytta mellombelse namn, men no når bygginga er i gang vil fylkeskommunen gjere vedtak om dei permanente namna. Det er Lov om stadnamn som regulerer namnsetting og skrivemåte for samferdsleanlegg. Stadnamnlova §7 slår fast at «*fylkeskommunen vel namn på og vedtek skrivemåten av namn på fylkeskommunale anlegg o.l.*». Det er fylkesutvalet som gjer endeleg vedtak.

Etter §8 har Bergen kommune rett til å uttale seg når vedtaket skal gjerast av andre organ enn kommunen sjølv. Vidare skal stadnamntenesta gi tilråding om mellom anna skrivemåte og namnsetting (§9).

Byrådet i Bergen kommune handsama saka i møtet 05.09.2019 (sak 1246.3/19) og hadde ikkje merknader til namneforslaga. Stadnamntenesta for Vestlandet under Språkrådet og Kartverket fant også å kunne tilrå namneforslaga.

Bybanetraseen vert i denne omgang avslutta ved Oasen kjøpesenter, derfor vert namn for haldeplass på Spelhaugen ikkje handsama no.

Forslag til namn på haldeplassar og tunnelar

Tabell 1 gjer greie for namna som har vore nytta under arbeidet med reguleringsplanen, og forslag til permanente namn på haldeplassane og tunnelane langs Bybanen BT4:

Haldeplassar – namn i reguleringsplanen	Haldeplassar – endeleg forslag
Kaigaten	Kaigaten
Nonneseter	Nonneseter
Lungegårdskaien	Bystasjonen
Møllendal	Fløen
Haukeland sjukehus	Haukeland sjukehus
Kronstad	Kronstad
Kanalveien	Mindemyren
Kristianborg	Kristianborg
Fyllingsdalen terminal	Fyllingsdalen terminal
Tunnelar – namn i reguleringsplanen	Tunnelar – endeleg forslag
Haukelandstunnelen (bybanetunnel)	Årstadtunnelen
Kronstadtunnelen (gang- og sykkel tunnel)	Kronstadtunnelen
Løvestakktunnelen (bybanetunnel)	Fyllingsdalstunnelen
Sykkel tunnel (gang-, sykkel- og rømmingstunnel Løvestakken)	Fyllingsdalstunnelen

Tabell 1: Forslag til endelege namn på haldeplassar og tunnelar.

Sjå også kart over trase, haldeplassar og tunnelar under (med namn frå reguleringsplanen), Figur 1:



Figur 1: Kart over Bybanen BT4 med haldeplassnamn frå arbeidet med reguleringsplanane.

Konkret om namneforslaga og innkomne merknader

Bybanen utbygging og Skyss har teke del i arbeidet med å utforme namneforslaga. Det har i prosessen vore lagt vekt på å finne namn som er lett å kjenne att/ identifisere for dei reisande, slik at det vert tilsvarende lett å orientere seg i kollektivnettet for dei som ikkje er lokalkjent. Vidare har sentrale spørsmål vore:

- Samsvar med geografisk område
- Vert den nye haldeplassen ein del av eit allereie etablert knutepunkt?
- Ein bør søkje å unngå å ha felles namn med kommersielle føretak som kan endre seg over tid

Fylkesrådmannen sine merknader til namneforslaga

Innkome merknadar til haldeplass- og tunnelnamn har i all hovudsak vore knytt til Haukeland sjukehus og Oasen terminal. Det bør spesielt peikast på at Språkrådet/ Stadnamntenesta, Kartverket og Bergen kommune ikkje hadde merknader til forslaga.

Haldeplassane Kaigaten, Nonneseter og Bystasjonen

Desse haldeplassnamna er i tråd med allereie etablerte haldeplassar for Bybanen. For haldeplass *Bystasjonen* føreslo reguleringsplanen Lungegårdskaien, men haldeplassen er ein del av det samla kollektivknutepunktet Bystasjonen og fylkesrådmannen rår til at namnet viser dette.

Fløen

I staden for å nytte Møllendal som haldeplassnamn vert Fløen føreslått, då dette er eit geografisk meir korrekt namn på området som haldeplassen vert lagt i.

Haukeland sjukehus

Det har kome inn fleire merknader knytt til forslag om Haukeland sjukehus som haldeplassnamn, mellom anna frå dei ulike helseaktørane i området. Det korrekte namnet på sjukehuset er Haukeland universitetssjukehus, men dette kan ikkje nyttast grunna manglande plass i skiltkassane på kollektivtrafikken. Vidare er «Haukeland sjukehus» derfor namnet som vert nytta for dagens busstrafikk i området.

Dei fleste merknadane er knytt til eit ønske om synleggjering av all helserelatert verksemd i området. Dette gjeld til dømes Haraldsplass Diakonale Sykehus, Odontologisk universitetsklinikk, Tannhelsetjenestens kompetansesenter Vest, Årstad tannklinikk, Ulriksdal Helsepark, nye Alrek helseklynge, Høgskulen på Vestlandet med fleire.

Forslaga ber om at namnet på haldeplassen vert *Helseparken* eller *Helseklyngen*, eventuelt Haukeland – Haraldsplass. Etter fylkesrådmannen si vurdering er namnet Haukeland sjukehus innarbeidd og godt kjent både lokalt, regionalt og nasjonalt. Helseparken/ -klyngen er førebels ikkje etablert som namn/ omgrep, og gir heller ikkje informasjon i namnet om kor haldeplassen er plassert.

Når det gjeld forslaget om Haukeland – Haraldsplass, så finn fylkesrådmannen at dette er eit godt forslag, men kan samstundes ikkje sjå at det vil gi betre informasjon enn Haukeland sjukehus (mellom anna er det fleire haldeplassar med namnet «Haukeland» i Bergen og omlandskommunane). Fylkesrådmannen rår derfor til at namnet på bybanehaldeplassen vert Haukeland sjukehus. Avslutningsvis vil fylkesrådmannen likevel peike på at det bør arbeidast vidare med skilting frå bybanehaldeplassen mot dei mest sentrale helseaktørane (til dømes Haraldsplass Diakonale Sykehus).

Kronstad

Det er ikkje fremma forslag om å endre haldeplassnamnet i høyringsperioden.

Mindemyren

Forslaget i reguleringsplanen var *Kanalveien*. For å støtte opp under Bergen kommune sine byutviklingsplanar for området vart det føreslått å nytte Mindemyren. Dette er også namnet som vert nytta i skilting frå E39 Fjøsangerveien, og såleis kan skape gjenkjenning. I høyringsfasen vart det lansert forslag om å knyte namnet meir spesifikt opp til Solheimsvatnet eller Leaparken, men det vert føreslått å ikkje ta dette til følge.

Kristianborg

Det er ikkje fremma forslag om å endre haldeplassnamnet i høyringsperioden.

Fyllingsdalen terminal

Det har kome inn fleire merknader til namneforslaget. Dei fleste gjeld at terminalen bør hete *Oasen terminal*, og at Fyllingsdalen er eit for lite presist namn. Fylkesrådmannen vil her peike på at det er ønskjeleg å unngå å kalle opp haldeplassar etter kommersielle aktørar, sjølv om det finst unntak (t.d. Lagunen terminal). Dette er eit synspunkt som også vert støtta av Stadnamntenesta under Språkrådet og Kartverket. Dei legg vekt på at namna skal vere av varige storleikar, og ikkje bli påverka av til dømes namneskifte på kommersielle føretak.

Det er vidare lansert forslag om Sæhlensminde som eit meir geografisk korrekt namn, men dette vert vurdert som ikkje å skape gjenkjenning for reisande som ikkje er lokalkjent i Fyllingsdalen.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at namnet Fyllingsdalen terminal vil skape utfordringar med å finne fram, og viser her mellom anna til Åsane og Loddefjord terminal. Fylkesrådmannen vil derfor rå til at namnet vert Fyllingsdalen terminal.

Tunnelar

Det er føreslått følgjande namn for tunnelane som vert bygd som ein del av Bybanen Bt4:

- Årstadtunnelen
- Kronstadtunnelen (gang- og sykkel tunnel)
- Fyllingsdalstunnelen (bybanetunnel)
- Fyllingsdalstunnelen (rømmingstunnel, gange og sykkel)

Under høyringsperioden vart det lansert forslag om å gi Årstadtunnelen namnet Alrekstadtunnelen i staden. Begge namna kan fungere, men Årstadtunnelen vert støtta av Stadnamntenesta under Språkrådet, og fylkesrådmannen vil derfor rå til at namnet ikkje vert endra. For dei andre tunnelane har det ikkje kome inn merknader.

Fylkesrådmannen si samla vurdering

Fylkesrådmannen rår til at namneforslaga – slik dei går fram av saka (jf. Tabell 1) – vert nytta for haldeplassar og tunnelar langs Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen. Namna vert vurdert som lett å kjenne att for flest mogleg reisande, også dei som ikkje er lokalkjent.