



Arkivnr: 2015/3170-26

Saksbehandlar: Anne Vedvik

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		17.10.2018

Søknad om 2 nye reserveløyve i Nordhordland Taxisentral

Samandrag

Ved søknad 05.07.2018 søkte NHT om at det vert oppretta 2 nye reserveløyve som skal kunngjerast ledige blant løyvehavarane i sentralen. Søknaden har vore ute på høyring blant kommunane i Norhordlands-regionen, blant løyvehavarane i sentralen og Norges Taxiforbund avd. Hordaland. Det kom inn 6 høyringssvar.

Reserveløyve skal berre nyttast ved trafikktoppar og skal ikkje gå i konkurranse med ordinære drosjeløyve. NHT har lagt fram dokumentasjon på stor etterspurnad morgon og ettermiddag i samband med kontraktskøyring.

I dag er det 28 ordinære drosjeløyve og 8 reserveløyve knytt til Nordhordland Taxisentral. NHT har sidan 2016 bygt ned kapasiteten sin. Sentralen fekk etter søknad omgjort 2 ordinære drosjeløyve til reservedrosjeløyve, og søker no om å auka kapasiteten att med 2 nye reserveløyve.

Fylkesrådmannen ser helst at kapasitetsutviding skjer ved å etablera nye ordinære drosjeløyve som gjev høve for nye løyvehavarar å etablera seg i marknaden. Fylkesrådmannen rår likevel til at det vert etablert 2 nye reserveløyve i Nordhordland Taxisentral, og presiserer samstundes at ved eventuelt seinare behov for kapasitetsauke i Nordhordland Taxisentral, må dette primært skje ved etablering av ordinære drosjeløyve.

Økonomi: Ingen effekt

Klima: Liten effekt

Folkehelse: Ingen effekt

Regional planstrategi: Ingen effekt

Forslag til vedtak

Det vert etablert 2 nye reserveløyve i Nordhordland Taxisentral. Rerserveløyva skal kunngjerast ledige blant løyvehavarane i sentralen.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 18.09.2018**Bakgrunn**

Nordhordland Taxisentral SA (NHT) er den einaste drosjesentralen i Nordhordlandsregionen og driv drosjefordring på vegne av løyvehavarane i kommunane Lindås, Meland, Radøy og Austrheim. I dag er det 28 ordinære drosjeløyve og 8 reserveløyve knytt til NHT. Ved søknad 05.07.2018 søkte NHT om at det vert oppretta 2 nye reserveløyve som skal kunngjerast ledige blant løyvehavarane i sentralen.

NHT grunngjev søknaden med behov for ekstra kapasitet morgon og ettermiddag i samband med kontraktskøyring. Sentralen hevdar at utanom desse trafikktoppane, er det ikkje marknad for fleire ordinære drosjeløyve i sentralen, med moglege unntak for Lindås/Mongstad, der NHT skal vurdere å søkja om ekstra ordinære drosjeløyve ved eit seinare høve.

Drosjeløyve er behovsprøvde og løyvestyresmakta sende den 16.08.2018 søknaden på høyring til alle løyvehavarane i sentralen, til dei fire kommunane i Nordhordland samt til Norges Taxiforbund avd. Hordaland. Det er kome inn høyringssvar frå Lindås kommune og Meland kommune samt frå 4 av løyvehavarane i sentralen.

Svar frå høyringsinstansane

Kommunestyra i både Meland og Lindås går samrøystes inn for at det vert etablert 2 nye reserveløyve i NHT.

Per Helge Bø er løyvehavar for drosjeløyva R-68, R-87 og reserveløyve R-888 og styreleiar i NHT. Han hevdar at sentralen sårt treng 2 nye reserveløyve morgon og kveld, og meiner at utanom desse trafikktoppane er det ikkje behov for ekstra kapasitet.

Fredrik Kjelby er løyvehavar for drosjeløyve R-9. Han hevdar at det på enkelte tider av døgnet er knapt med bilar og at dagens kapasitet er for liten til å inngå nye potensielle storavtaler med verksemdar o.l. Han understreker at det er viktig at reserveløyve ikkje vert nytta i konkurranse med ordinære drosjeløyve.

Ovidiu Nichta er løyvehavar for R-10 som er stasjonert i Knarvik. Han meiner at dersom kapasiteten bør aukast, bør det skje ved etablering av nye ordinære drosjeløyve. Han viser til at berre ordinære løyve er knytt til vaktordninga i Knarvik.

Lucian Vaida er løyvehavar for R-109 som er stasjonert i Knarvik. Han hevdar at reserveløyva i NHT vert nytta nesten som ordinære drosjeløyve og at dersom ein skal utvida kapasiteten bør det skje med eit ordinært drosjeløyve.

Fylkesrådmannen si vurdering

Drosjedekninga i NHT sitt køyreområde er omlag 886 personar per drosje. Drosjedekninga er lågare enn i Bergen køyreområde der det i dag er overkapasitet, men høgare enn t.d. Stord som kan vera eit naturleg område å samanlikna med. Det kan vera lokale variasjonar i etterspurnad, og isolert sett er ikkje kapasitetsutvidinga NHT no søkjer om stor. Reserveløyve skal berre nyttast ved trafikktoppar og skal ikkje gå i konkurranse med dei ordinære drosjeløyva. Reserveløyve kan berre tildelast eksisterande løyvehavarar.

NHT har ein ekstraordinær historikk når det gjeld endringar i status på løyve. I mars 2016 søkte NHT om å endra status på R-81 frå ordinært løyve til reserveløyve og fekk godkjent det. I mai 2016 søkte NHT om å endra status på R-97 frå ordinært til reserveløyve og fekk godkjent det. I august 2017 søkte NHT om å få gjera om R-9 til reserveløyve, men fekk avslag. Omgjeringa av ordinære løyve til reserveløyve syner at sentralen dei siste åra har bygt ned kapasiteten sin, samstundes som nye løyvehavarar ikkje har fått slutta seg til.

Ein «tommelfingerregel» er at talet på reserveløyve bør liggja på omlag 22 % av det totale løyvetalet. Med ein eventuell auke på 2 reserveløyve i Nordhordland vil talet på reserveløyve utgjera 26 % av det totale løyvetalet. Til samanlikning utgjer reserveløyve 23 % av det totale løyvetalet i Bergen køyreområde, medan reserveløyve i Stord berre utgjer 5 % av løyvetalet.

Spørsmålet er om eventuell auke av leveringskapasiteten i NHT bør skje gjennom etablering av 2 nye reserveløyve, eller om sentralen heller burde søkt om etablering av eit nytt ordinært løyve. Dei to kommunane som har svart på høyringa er positive til kapasitetsutvidinga med 2 reserveløyve. Det går ikkje fram av høyringssvara om kommunane har vurdert om kapasitetsutvidinga bør skje med reserveløyve framfor ordinære drosjeløyve. Løyvehavar Bøe er styreleiar i sentralen, og stiller seg bak søknaden. Dei tre andre løyvehavarane, Kjelby, Nichta og Vaida problematiserer i større grad at eventuell kapasitetsutviding skal skje med reserveløyve.

Statistikken frå NHT for inntektsåret 2017 syner at det er relativt små skilnader i omsetnad og køyrelengde på ordinære drosjeløyve og reserveløyve. Sentralen hevdar dette hovudsakleg skuldast at reserveløyve vert nytta mykje til helgekøyring samt som avlastningsbil for hovudløyve.

Reserveløyve skal normalt ikkje gå som erstatningsbil for hovudløyve med mindre den ordinære drosjen er ute av drift som følgje av skade eller reparasjon, jf. yrkestransportforskrifta § 48, tredje ledd. Praksisen med «avlastningsbil» verkar ikkje å vera i tråd med regelverket, og bruken av reserveløyva kan såleis vera større enn det som er intensjonen med reserveløyve. Høyringssvara frå løyvehavarane Kjelby, Nichta og Vaida kan tyda på det. Løyvehistorikken syner at sentralen har bygt ned løyvekapasiteten sin dei siste åra ved å omgjera ordinære løyve til reserveløyve, samstundes som skilnaden mellom reserveløyva og dei ordinære løyva er relativt liten.

Dersom reserveløyva i NHT vert nytta i mindre grad enn i dag, kan ein tenkja seg at det kunne vera rom for kapasitetsutviding gjennom å oppretta eit ordinært drosjeløyve. NHT har ved søknaden lagt fram grafikk som syner omsetnad og turar i døgnet. Grafen syner tydeleg trafikktopp morgon og ettermiddag slik det er dei fleste stader. Det er klart at fleksibiliteten er større med reserveløyve, enn med ordinære drosjeløyve. Fylkesrådmannen rår under tvil til at det vert oppretta 2 nye reserveløyve som skal vera knytt til NHT. Samstundes vil fylkesrådmannen presisera at dersom NHT i framtida har behov for kapasitetsauke bør denne koma gjennom etablering av ordinære drosjeløyve.