



HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE

# Drift og omsetnad i drosjenæringa 2017

AUD-rapport nr. 15-2018

## **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](mailto:stian.ludvigsen@hfk.no)  
Dato: 01.10.2018

# INNHALD

<b>SAMANDRAG .....</b>	<b>4</b>
<b>OVERORDNA TAL OG TRENDER .....</b>	<b>5</b>
Nasjonal utvikling .....	5
Lokal utvikling.....	6
<b>HORDALAND UTANOM BERGEN KØYREOMRÅDE .....</b>	<b>9</b>
Løyvesituasjonen .....	9
Miljøbilar og utslepp.....	10
Drift og omsetnad .....	10
<b>BERGEN KØYREOMRÅDE .....</b>	<b>13</b>
Miljøbilar og utslepp.....	13
Drift og omsetnad .....	14

# Samandrag

Drosjer er ein stadig mindre brukt reiseform i Noreg. Frå 2008 til 2016 blei passasjerkilometer i taxi redusert med 31 % på landsbasis. På same tid auka den samla persontransporten på veg med 12 %. Som konsekvens har drosjer i prosent av all vegtransport gått frå å utgjere 1 % av persontransporten i 2008 til 0,6 % i 2016. 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 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 og 2017 har vi detaljerte tal for dei fleste løyva i fylket på kørte kilometer, omsetnad, tal oppdrag, m.m. Drosjenæringa i Hordaland er ein milliardindustri: I 2017 blei det kørte inn 972 millionar kroner eks. mva., frå 3 millionar køyreoppdrag. I alt kørte drosjene i fylket nesten 61 millionar kilometer.

Det er lite prisvariasjon per kørte kilometer. Samla sett er det mindre variasjon i drifta i 2017 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 33 %, mens den berre er på 4 % i distrikta. I alt er miljøbildelen i Hordaland på minimum 25 %. Snittalderen på drosjer i Bergen er 2,9 år, og 3,6 år utanfor Bergen køyreområde.

Samla utslepp frå hordalandsdrosjene er berekna til 10 100 000 kg CO<sub>2</sub>. Dette svarer til 0,12 % av samla vegtransportutslepp i Noreg i 2017, og til 1,7 % av samla utslepp frå lette køyretøy i Hordaland i 2016 (ferskaste fylkestal).

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 1.1.2008 til 31.12.2016 har folketalet auka med 521 000 personar, eller 11 % (1,2 % i året). Talet personkilometer i same periode gått opp med 8,2 milliardar personkilometer (også 11 %, eller 1,2 % per år), mens reiselengda med drosje har gått ned 200 millionar personkilometer (-31 %, eller -4,1 % 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.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Endring	
										Gj.sn. 08-15	2015-2016
Rutebilar			3 887	3 798	3 778	3 711	3 793	4 089	4 331	1,0 %	5,9 %
Drosjebilar	636	624	545	532	516	511	494	495	436	-3,5 %	-12 %
Utleigebilar mv.	1 151	1 132	1 199	1 342	1 487	1 595	1 698	1 830	1 926	6,8 %	5,2 %
Personbilar	55 956	56 536	57 034	58 029	58 701	59 407	61 288	62 391	62 630	1,6 %	0,4 %
Motorsyklar, mopedar	1 260	1 318	1 364	1 404	1 442	1 478	1 513	1 581	1 604	3,3 %	1,5 %
<b>Vegtransport i alt</b>	<b>63 363</b>	<b>64 062</b>	<b>64 029</b>	<b>65 105</b>	<b>65 924</b>	<b>66 729</b>	<b>68 786</b>	<b>70 387</b>	<b>70 928</b>	<b>1,5 %</b>	<b>0,8 %</b>
Bilferjeruter	335	338	338	347	350	349	358	361	353	1,1 %	-2,2 %
Annan rutefart	523	477	515	520	500	419	447	486	516	-1,0 %	6,2 %
<b>Sjøtransport i alt</b>	<b>858</b>	<b>816</b>	<b>853</b>	<b>867</b>	<b>850</b>	<b>778</b>	<b>815</b>	<b>847</b>	<b>869</b>	<b>-0,2 %</b>	<b>2,6 %</b>
Jernbanetransport	3 059	3 012	3 063	3 012	3 042	3 215	3 396	3 509	3 645	2,0 %	3,9 %
Forstadsbaner og sporvegar	572	588	620	631	660	729	752	809	883	5,1 %	9,1 %
Lufttransport	4 521	4 496	4 574	4 795	4 710	4 896	4 738	4 494	4 275	-0,1 %	-4,9 %
<b>Persontransport i alt</b>	<b>72 372</b>	<b>72 974</b>	<b>73 128</b>	<b>74 411</b>	<b>75 186</b>	<b>76 309</b>	<b>78 487</b>	<b>80 045</b>	<b>80 600</b>	<b>1,4 %</b>	<b>0,7 %</b>
<b>Drosjer i % av vegtransport</b>	<b>1,00</b>	<b>0,97</b>	<b>0,85</b>	<b>0,81</b>	<b>0,78</b>	<b>0,76</b>	<b>0,72</b>	<b>0,70</b>	<b>0,61</b>	<b>-0,04pp</b>	<b>-0,09pp</b>
<b>Drosjer i % av all persontr.</b>	<b>0,88</b>	<b>0,86</b>	<b>0,75</b>	<b>0,71</b>	<b>0,69</b>	<b>0,67</b>	<b>0,63</b>	<b>0,62</b>	<b>0,54</b>	<b>-0,04pp</b>	<b>-0,08pp</b>

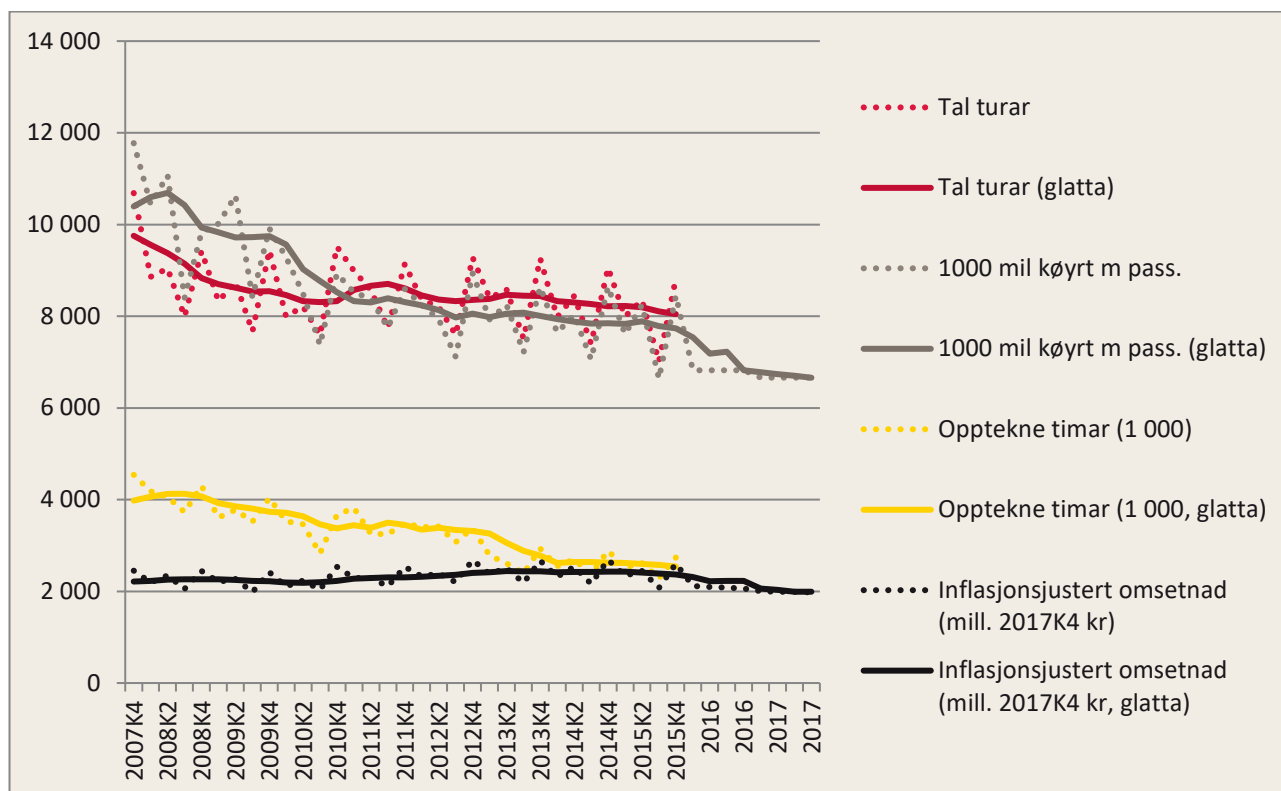
Tabell 1: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2008-16. Mill. passasjerkm. Heile landet.

På grunn av nye berekningar av passasjerkm. er rutebilar i 2008-2009 ikkje teken med separat – men er med i totaltala. Tal for 2017 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 firekvartals 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 og 2017. Figuren viser likevel at tal turar har følgd mil køyrt tett sidan 2011, og at opptekne timar har fulgt 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 felle 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 felle i 2016 og 2017.





Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemda, 2007(k1)-2015(k4)-2017. 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. Ettersom mykje av køyringa – spesielt utanfor Bergen køyreområde – er kontraktskøyring, 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 fem åra. Deretter har det vore ein viss auke.

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Endring	
											Gj.sn. 2010-17	2017-18
Bergen køyreområde	Bedrifter med tilsette	10 725	11 020	11 049	11 414	11 624	12 056	11 045	11 232	11 514	0,7 %	2,5 %
	Innbyggjarar	309 495	314 470	319 101	324 572	329 782	334 149	337 616	339 639	341 673	1,3 %	0,6 %
	Innb 75+	20 675	20 563	20 631	20 686	20 934	21 203	21 598	21 777	22 219	0,7 %	2,0 %
	Innb 6-15	38 987	38 913	38 937	38 852	39 089	39 404	39 636	39 837	40 057	0,3 %	0,6 %
Resten av Hordaland	Bedrifter med tilsette	6 167	6 223	6 302	6 386	6 459	6 613	6 174	6 250	6 389	0,2 %	2,2 %
	Innbyggjarar	167 680	169 761	171 469	173 563	175 464	177 208	178 881	180 324	180 866	1,0 %	0,3 %
	Innb 75+	13 666	13 644	13 620	13 595	13 733	13 858	13 973	14 191	14 509	0,5 %	2,2 %
	Innb 6-15	23 499	23 434	23 404	23 292	23 311	23 509	23 805	23 808	23 932	0,2 %	0,5 %

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)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Endring	
											Gj.sn. 2008-16	2016-17
ÅDT, Damsgårdstunnelen	36	37	37	38	39	39	39	40	40	40	1,4 %	-0,2 %
ÅDT, Nygård trafikkmaskin	87	88	88	88	89	88	87	88	83	83	-0,5 %	-0,6 %
ÅDT, Sjølinjen	42	43	43	43	44	44	46	46	42	41	0,0 %	-2,5 %
ÅDT, Flypl.vegen ved Håvardstun	27	27	27	27	28	29	28	29	27	26	-0,2 %	-3,5 %
ÅDT, Bjørndalstræ + Knappet. N					21	21	21	20	30	32		5,8 %
Bybanen			2,9	7,1	8,0	9,1	9,4	10,0	10,6	12,6	8,5 %*	17,8 %
Hotellovern. i Bg, yrkestrafikk, året	813	776	745	722	817	797	833	861	877	892	1,0 %	1,7 %
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug	504	512	522	544	538	523	586	684	690	746	4,0 %	8,2 %
Passasjerar Bergen lufthamn	4,4	4,3	4,5	4,9	5,0	5,5	5,5	5,4	5,3	5,5	2,4 %	3,7 %
Passasjerar BGO juni-aug	1,2	1,1	1,2	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	2,7 %	6,3 %

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

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

Bybanen: Kjelde: [www.bergensprogrammet.no/bybanefakta](http://www.bergensprogrammet.no/bybanefakta). \* Markerer at endring er målt frå første heile driftsår (2011).

Hotellovernattingar: Kjelde: [www.statistikknett.com](http://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 2008 til 2015 var det vesentleg trafikkkauke på tre av dei utvalde teljepunkta, mens det frå 2015 til 2016 var kraftig nedgang i tre av dei. Damsgårdstunnelen hadde vekst frå 2008 til 2015, som deretter har flata ut, og gjer at den raskare vegen til Flesland via Knappetunnelen ikkje er synleg i denne delen av statistikken. Derimot hadde Damsgårdstunnelen *ikkje* trafikknedgang frå 2015 til 2016, sjølv om Sjølinjen, Nygård trafikkmaskin og Håvardstun hadde kraftig nedgang. Den samla trafikken over Bjørndalstræ og Knappetunnelen Nord auka betydeleg frå 2015 til 2016, og har òg hatt sterk auke frå 2016 til 2017. Det er derfor truleg at Knappetunnelen har tatt noko av trafikken frå Sjølinjen og Håvardstun.

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. Trafikkendringa i prosent er i same storleik som i trafikkmaskinen, men i reelle tal langt mindre. Det er derfor ikkje truleg at oljeprisendringa har hatt større effekt enn bompengendringa. 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. Troidhaugtunnelen (ikkje vist i tabellen) hadde *enda* sterkare trafikkreduksjon, med -11,7 %, men køprisinga blei innført i februar og Bybanen blei først utvida til Birkelandsskiftet i august. Til samanlikning var det i januar 2016 datokøyning tre dagar og elles oppmoding om å la bilen stå om ein kunne. I januar 2016 var det ein nedgang i trafikken gjennom Troidhaugtunnelen på 13 % og på Sjølinjen på 11 % målt mot januar 2015. I trafikkmaskinen på Nygårdstangen

var det frå januar til januar ein nedgang på 8 %. Altså er den generelle nedgangen i 2016 berre litt mindre enn den var i månaden med datokøyring og oppmodingar om å la bilen stå.

Nedgangen i trafikk frå 2016 til 2017 har vore meir moderat.

**Bybanen:** Passasjertalet på Bybanen har auka frå 7 millionar reisande i første heile driftsår, til nesten 13 millionar i 2017. I 2017 har Bybanen òg blitt ein konkurrent om passasjerane til og frå Flesland. Det er ikkje mogleg å sjå av vegtrafikktalet at Bybanen har hatt ein effekt på biltrafikken.

**Hotell:** Talet på yrkesovernattingar (yrkesføremål og kurs- og konferanseføremål), som kan tenkast å vere den viktigaste typen hotellovernattingar for drosjenæringa, hadde ein sterk vekst i mange år *til og med* 2008, men har fram til 2011 gått sterkt attende. Talet yrkesovernattingar har deretter gått godt opp att. Sommarovernattingar har vakse veldig dei siste fire åra.

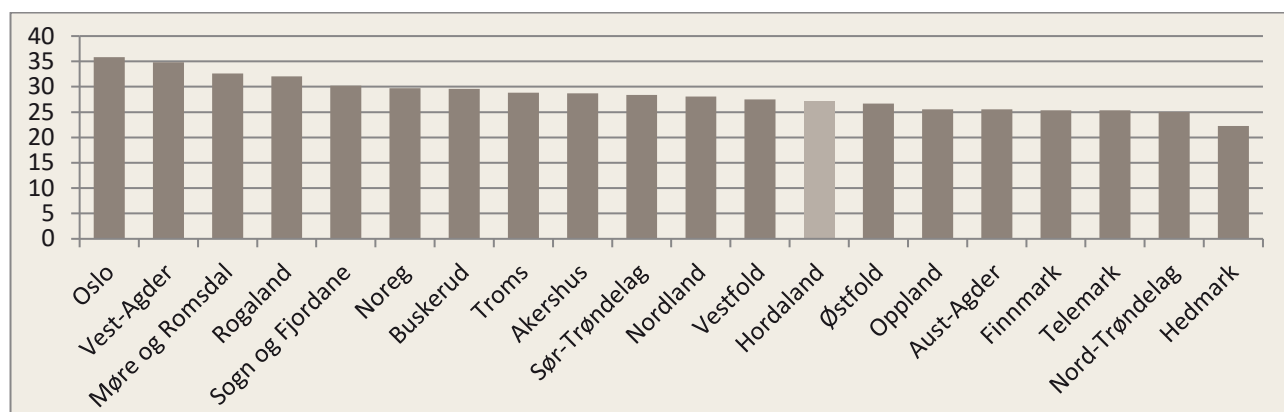
**Flypassasjerar:** Trafikken på Flesland har gått litt opp og ned dei siste åra, og gjekk kraftig opp i 2013/2014, men var i 2017 tilbake på 2013-nivå. Sommartrafikken har aldri vore høgare enn i 2017.

	2014	2015	2016	2017	Gj. sn. 2014-16	2016-17
Løyver i alt	946	957	922	929	-1,3 %	0,8 %
Km køyrt i næring med passasjer (1 000 km)	37 712	35 359	34 108	34 045	-4,9 %	-0,2 %
Omsetnad (mil. kr)	1 003	975	945	925	-2,9 %	-2,1 %
Pris per kilometer med passasjer (kr/km)	26,6	27,6	27,7	27,2	2,0 %	-1,8 %
Andel tilbaketilsett med passasjer i bilen (%)	59,6	58,5	57,5	55,0	-1,8 %	-4,3 %
Innbyggjarar per løyve	541	540	564	563	2,1 %	-0,2 %
Km køyrt per løyve (1 000 km)	39,9	37	36,9	36,6	-3,8 %	-0,8 %
Omsetnad per løyve (1 000 kr)	1 060	1 019	1 025	996	-1,7 %	-2,8 %
Omsetnad per innbyggjar (kr)	1 960	1 887	1 817	1 769	-3,7 %	-2,6 %

Tabell 4: Nøkkeltal for drosjeverksemnda 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. I tabell 6 og 7 har vi egne 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 (934 vs. 929), og vi har berekna eller reestimert manglande eller openbart feilaktig rapportering (slik korrigerer gjer ikkje SSB). Vi kjem da fram til 35 722 000 km køyring med passasjer, 967 millionar kr. i omsetnad, og med det 1 035 000 i omsetnad per løyve.

Figur 2 viser omsetnaden per km med passasjer i 2017, etter fylke (Hordaland er vist med litt ljoseare gråfarge). Hordaland ligg i ei nokså stor gruppe av fylke midt på skalaen, men rangert ligg drosjene i Hordaland på 13. plass i omsetnad per passasjerkilometer.



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



# Hordaland utanom Bergen køyreområde

## LØYVESITUASJONEN

Per 31.12.2017 var det 173 ordinære drosjeløyve og 62 reserveløyve som var aktive. Løyva fordelte seg slik i kommunane:

Kommune	Sentral/bustadløyve	Ordinære løyve	Reserve-løyve
Austevoll	Austevoll Taxi/bustadløyve	5	1
Austrheim/Lindås/Meland/Radøy	Nordhordland taxi	28	8
Bømlo	Bustadløyve	4	2
	Bremnes Taxi	6	3
Eidfjord	Bustadløyve	2	1
Etne	Bustadløyve	4	3
Fedje	Bustadløyve	1	1
Fitjar	Fitjar Taxi/bustadløyve	3	1
Fusa	Fusa Taxisentral	6	
Granvin	Indre Hardanger Taxisentral/ Bustadløyve	1	2
Jondal	Bustadløyve	2	1
Kvam	Indre Hardanger Taxisentral/bustadløyve, Ålvik	1	1
	Norheimsund og Øystese Taxi	7	
	Ytre Hardanger Taxisentral	3	2
Kvinnherad	Bustadløyve	3	2
	Kvinnherad Taxi	6	2
Masfjorden	Masfjorden Taxisentral	4	1
Odda	Bustadløyve	1	1
	Odda Taxilag	8	
Os	Os Taxi	16	0
Osterøy	Osterøy Taxi	6	10
Samnanger	Bustadløyve	1	2
Stord	Leirvik Taxi	10	1
	Stord Taxi	10	
Sveio	Sveio Taxi	5	7
Tysnes	Tysnes Taxilag	3	2
Ullensvang	Bustadløyve	1	2
	Nå Taxi	3	
Ulvik	Indre Hardanger Taxisentral/bustadløyve	1	2
Vaksdal/Modalen	Dale Taxiformidling	5	1
Voss	Voss Taxi	14	2
Øygarden	Øygarden Taxi/bustadløyve	3	1
Sum		173	62

Tabell 5: Løyveoversikt for Hordaland utanom Bergen køyreområde per 31.12.2017.

## MILJØBILAR OG UTSLEPP

Det er ingen nullutslepps-bilar som går som drosje i distrikta. Utskrift frå kontor for kjøretøygodkjenning og registrering hos Statens vegvesen viser at det i kommunane utanfor Bergen køyreområde var registrert 231 drosjer per 31.12.2017 (vi manglar altså registreringsdata på fire drosjer). Av dei drosjene vi har registreringsdata på var ein dieselhybrid og ni bensinhybridar. I alt gir det ein miljøbildele på berre 4 %. Hovudsakleg nyttar distriktsdrosjane dieselbilar. Det var berre registrert tre bensinbilar. Av 218 dieselbilar er 112 registrert første gong etter 1. september 2015 (etter at Euro 6-standarden trådde i kraft). Dette svarer til 51 % av dieseldrosjane i distrikta. Snittalderen på distriktsdrosjene er 3,5 år.

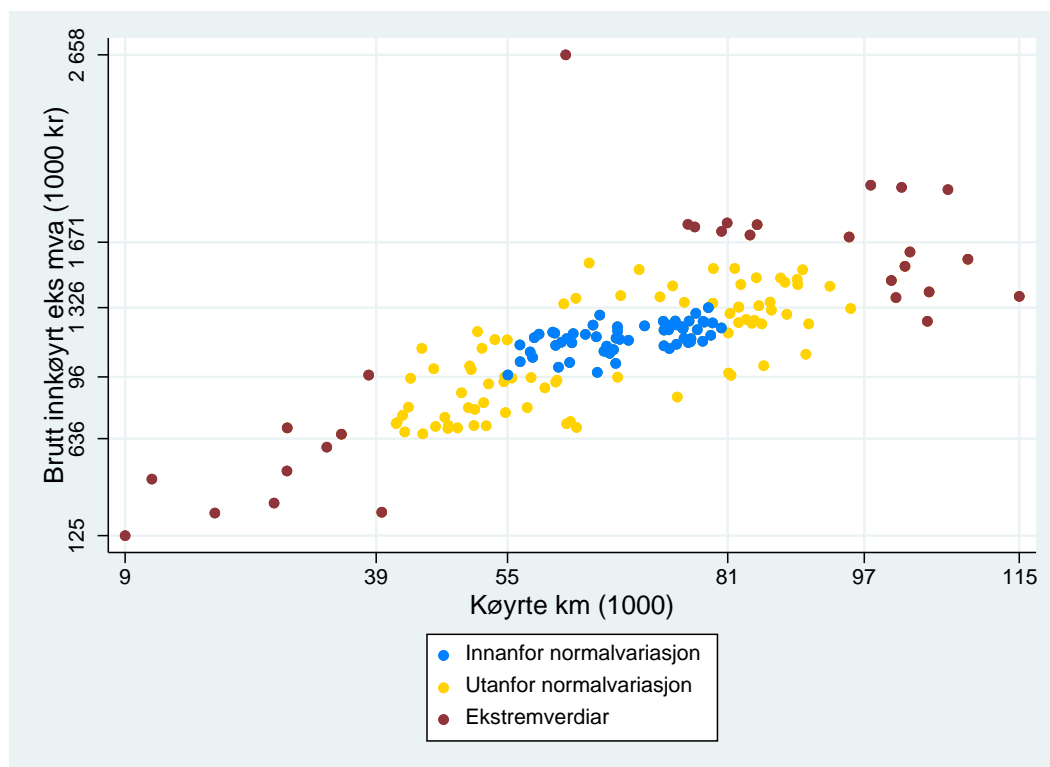
Året før var 30 % av dieselbilane var førstegongsregistrert etter 1. september 2015, det var to færre hybridbilar, og snittalderen var 3,6 år.

Ein del av løyvehavarane har rapportert inn drivstoffkjøp i tillegg til køyrelengder. For desse løyvane er det i dieselekvivalentar kjøpt 778 217 liter for 9 056 580 kørte km. Det gir 0,86 liter per mil. For dei resterande 4,5 millionar kørte km er det da berekna forbrukt 387 000 liter drivstoff. Med den utsleppskoeffisienten fylkeskommunen brukar i si miljøstyring (2,688 kg CO<sub>2</sub> per liter diesel), får vi eit samla CO<sub>2</sub>-utslepp frå drosjene utanfor Bergen køyreområde på 3 100 tonn CO<sub>2</sub>.

## DRIFT OG OMSETNAD

I sum er det for drosjene utanom Bergen køyreområde rapportert inn 13,5 millionar kørte km fordelt på 543 000 oppdrag, med ei samla innkøyring på 234 millionar kroner (eks. mva.). Omsetnaden auka 5 % 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 trulege offentlege transportoppdrag som utgjør



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

Figuren viser 166 ordinære løyve i Hordaland utanom Bergen køyreområde fordelt etter to variablar: km kørte (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. Vi har slått saman rapporteringa på løyve som har blitt overført frå ein løyvehavar til ein annan. Tre løyve manglar data, og fire løyve manglar innrapportering i det heile.

hovuddelen av inntekta for distriktsdrosjene, der pasientkøyning for helseføretaka, skulekøyning og arbeidskøyning av personar med varig tilrettelagd arbeid utgjer den største delen av offentlege transportoppdraga. I tillegg kjem TT-køyning 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 innkøyning 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 mørkeraudte observasjonane er å rekne som ekstremverdiar. Eit gjennomsnitt som er rekna ut etter fjerning eller nedvekting av ekstremverdiar er kalla «robust gjennomsnitt».<sup>1</sup>

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 68 000 km i 2017 fordelt på 2 800 oppdrag, og køyrte inn 1 153 000 kr, mens eit reserveløyve køyrte i snitt 41 000 km fordelt på 1 300 oppdrag, med ei innkøyning på 707 000 kr.

Når både køyrte km og brutto innkøyrte har gått litt opp frå i fjor, har omsetnaden per km og km per oppdrag blitt omtrent den same som i fjor. Ordinære drosjer omsette for 17 kroner i snitt per kilometer køyrt, og reservedrosjer for 18 kr. Ordinære drosjer køyrte 28 km per oppdrag, og reservedrosjer 29 km.

Sjølv om omsetnaden per km er omtrent som i fjor, har *variasjonen* i omsetnad per km gått litt ned. Normalvariasjonen var i 2016 mellom 14 og 19 kr for ordinære løyve og 13 og 23 kr for reserveløyve, som er +/- 15 % av gjennomsnittet for ordinære løyve og +/- 28 % for reserveløyve. I 2017 gjekk variasjonen litt ned, til mellom 15 og 19 kr (+/- 10 %) for ordinære løyve og mellom 16 og 23 kr (+/- 14 %) for reserveløyve. Taxidrifta har med andre ord blitt meir føreseieleg.

Variasjonen i km per oppdrag er større, men denne har også gått ned frå året før: Normalvariasjonen i km per oppdrag for ordinære løyve var i 2016 mellom 15 og 41 km, som var ein variasjon på heile +/- 46 % av gjennomsnittet. I 2017 gjekk denne ned til mellom 19 og 39 km (+/- 33%).

Når omsetnaden skalerast opp til innkøyning per oppdrag blir variasjonen i omsetnaden dermed større: Normalvariasjonen i innkøyrte per oppdrag er på +/- 37 % rundt gjennomsnittet på 470 kr for ordinære løyve.

For ordinære løyve er det i samla omsetnad ein normalvariasjon på +/- 16 %, noko som er betydeleg ned frå +/- 23 % året før. Det er altså mindre spreieing i omsetnaden til ordinære løyve i 2017 enn i 2016. For reserveløyve var det motsett: her auka normalvariasjonen frå +/- 46 % til +/- 51 %. Det blei altså større spreieing i omsetnaden til reserveløyver i 2017 enn det var i 2016. Det var med andre ord fleire reserveløyver som køyrte inn mindre enn i 2016, og det var fleire løyver som køyrte inn meir.

Det siste er overraskande fordi normalvariasjonen i køyrte km er den same i 2017 som i 2016, og enda meir overraskande fordi variasjonen i innkøyrte per oppdrag har gått betydeleg ned sidan 2016, men det er relativt få observasjonar som ligg til grunn, så store endringar på få bilar kan få slike utslag.

Når vi slår saman ordinære og reserveløyver, har innkøyninga totalt gått opp 11 millionar kr (+ 5 %). Oppdragsmengda har gått opp med 3 000 oppdrag (+ 0,6 %). Køyrelengda totalt har gått opp 441 000 km (+ 3,4 %). Her må ein ta atterhald om at litt av summen både i 2016 og 2017 er estimert.

Konklusjonen blir at distriktsdrosjene tener meir, og har meir føreseieleg drift enn i 2016, og at dei har tent ekstra på den ekstra køyringa i 2017 samanlikna med året før.

---

<sup>1</sup> Vi har i år endra litt på metoden for utrekning av robust gjennomsnitt: i fjor tok vi heilt ut ekstremverdiarne, 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-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.

Variabel	Løyve	År	Sum*	Nedre normalintervall	Robust gjennomsnitt	Øvre normalintervall
Køyrt km	Ordinær	2017	11 399 000	54 000	<b>68 000</b>	81 000
		2016	11 074 000	51 000	66 000	81 000
	Reserve	2017	2 146 000	23 000	<b>41 000</b>	55 000
		2016	2 030 000	23 000	39 000	55 000
Køyrt km m/passasjer	Ordinær	2017	7 630 000	37 000	<b>46 000</b>	55 000
		Reserve	2017	1 585 000	15 000	<b>27 000</b>
Brutto kr innkøyr	Ordinær	2017	193 104 000	961 000	<b>1 153 000</b>	1 326 000
		2016	185 556 000	848 000	1 098 000	1 348 000
	Reserve	2017	40 821 000	331 000	<b>707 000</b>	1 009 000
		2016	37 285 000	362 000	672 000	983 000
Tal køyreoppdrag	Ordinær	2017	469 000	1 600	<b>2 800</b>	3 900
		2016	467 000	1 500	2 700	3 900
	Reserve	2017	74 000	600	<b>1 300</b>	1 900
		2016	73 000	400	1 200	2 000
Innkøyr kr per km i alt	Ordinær	2017		15	<b>17</b>	19
		2016		14	16	19
	Reserve	2017		16	<b>18</b>	21
		2016		13	18	23
Innkøyr per km med passasjer	Ordinær	2017		22	<b>25</b>	29
		Reserve	2017		19	<b>25</b>
Innkøyr per oppdrag	Ordinær	2017		310	<b>470</b>	670
		2016		240	460	670
	Reserve	2017		430	<b>490</b>	650
		2016		300	560	830
Km per oppdrag	Ordinær	2017		19	<b>28</b>	39
		2016		15	28	41
	Reserve	2017		26	<b>29</b>	35
		2016		20	28	37
Prosent km opptatt	Ordinær	2017		58	<b>67</b>	77
		Reserve	2017		58	<b>73</b>
Prosent timar opptatt	Ordinær	2016		22	29	36
		Reserve	2016		20	31

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. Prosent opptatt er timar opptatt var i 2016 prosent av timar i drift, mens det i 2017 er prosent av km køyr.

\* 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 eitt ordinært og eitt reserveløyve;
- 2) Viss berre køyrte km manglar, er verdiane sett til  $\text{gjennomsnitt av } ((\text{passasjerkm} * \text{gj.sn. passasjerkm} / \text{gj.sn. køyrte km}) + (\text{oppdrag} * \text{gj.sn. oppdragkm}) + (\text{brutto} / \text{gj.sn. brutto per km}))$ . Dette gjeld sju reserveløyve;
- 3) Viss berre passasjerkm manglar, er verdiane sett til  $\text{gjennomsnitt av } ((\text{køyrt km} * \text{gj.sn. opptattprosent} / 100) + (\text{oppdrag} * \text{gj.sn. passasjerkm per oppdrag}) + (\text{brutto innkøyr} / \text{gj.sn. innkøyr per passasjerkm}))$ . Dette gjeld fire ordinære og to reserveløyve;
- 4) Viss berre køyrte km er rapportert, er andre verdier sett til gjennomsnittleg høve mellom køyrte km og dei andre variablane. Dette gjeld to ordinære løyve.
- 5) Sjå AUD-rapport nr. 11-2017 for korleis 2016-dataa er berekna.

I tabell 6 utgjør 2017-estimata for ordinære løyve da 68 000 km av køyrte km i alt, 198 000 km av km med passasjer, 4 800 oppdrag, og 2 097 000 kr i omsetnad. Estimata for reserveløyve utgjør 149 000 km av køyrte km i alt, 104 000 km av km med passasjer, 1 300 oppdrag, og 707 000 kr i omsetnad.

Løyve som det ikkje er innrapportert noko på i det heile, har vi rekna som inaktive, og er ikkje teken med i berekningane.

# Bergen køyreområde

## LØYVESITUASJONEN

Ved utgangen av året var det 536 ordinære drosjeløyve og 164 reserveløyve i Bergen køyreområde. Det var 4 ordinære drosjeløyve og eitt reserveløyve som var ledige.

Per 31.12.2017 var løyveporteføljen i sentralane i Bergen køyreområde slik:

Sentral	Ordinære løyve		Reserveløyve		Totalt	
	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2017	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2017	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2017
A-TAXI	15	17	3	2	18	19
BERGEN TAXI	260	278	114	122	374	400
BERGEN AIRPORT TAXI	15	22	3	0	18	22
CHRISTIANIA TAXI BERGEN	53	53	13	13	66	66
NORGESTAXI BERGEN	126	144	26	32	152	176
TAXI 1	67	61	5	0	72	61
FLEIRE SENTRALAR		-29		-7		-36
<b>SUM</b>	<b>536</b>	<b>546</b>	<b>164</b>	<b>162</b>	<b>700</b>	<b>708</b>

Tabell 7: Løyveoversikt for Bergen køyreområde per 31.12.2017.

Tabellen viser kor mange løyve kvar sentral var tildelt ved årsslutt, samt kor mange løyve dei har rapportert drift av i løpet av 2017. 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 2017. 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 517 ordinære drosjer, 98 reservedrosjer, og 3 drosjer på leasingselskap per 31.12.2017. Dei tre drosjene registrert på leasingselskap kan både vere ordinære eller reservedrosjer, men leasa drosjer får ikkje avgiftsfordelene som dei som er registrert som ordinære drosjer. Ei av dei leasa drosjene er registrert på eit holdingselskap eigd av ein av løyvehavarane av ordinære løyve, og må derfor antas å vere i bruk som ordinær drosje. Dei to andre er registrert på finansselskap. Det gjer at det er 18-20 færre ordinære drosjer og 66-68 færre reservedrosjer enn det er løyve på. 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 86 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 fjorårets rapport 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 fem elektriske, ein hydrogen, ein dieselhybrid og 222 bensinhybridar. I alt ein miljøbildele på 33 % av dei i alt 700 drosjene. Dette er på nivå med året før, da talet bensinhybridar er det same og talet nullutslepps-bilar berre har auka med fire bilar. Talet dieselhybridar blei redusert frå to til ein.

Av dei 348 dieseldrosjane registrert i Bergen køyreområde per 31.12.2017 var 175 registrert første gang etter 1. september 2015. Dette er 50 % av dieseldrosjene vi har registreringsdata på. Dersom dei manglande re-



gistreringane gjeld eldre drosjer (t.d. brukte drosjer selt utanfor Hordaland), vil den reelle Euro 6-delen vere nærare 40 enn 50 %. Nokre av bilane registrert etter 1.9.2015 kan òg ha vore av Euro 5-standard. Dersom alle dei 86 manglande registreringane er nyare drosjer, kan Euro 6-delen vere heilt oppe i 60 %. Euro 6-delen var mellom 22 og 27 % i 2016, og har med det dubla seg på eitt år. Snittalderen på bergensdrosjene er 2,9 år.

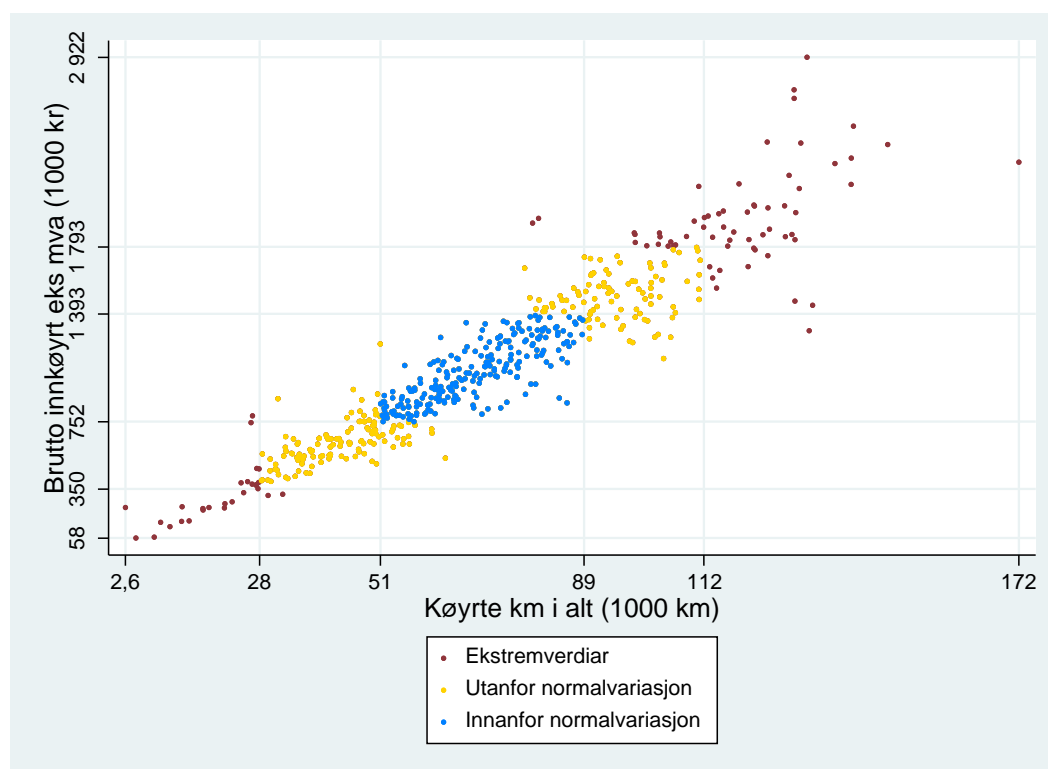
Som nemnt var det i hordalandskommunane utanfor Bergen køyreområde registrert 224 drosjer. Av desse var ein dieselhybrid og åtte bensinhybridar. For fylket samla gir det ein miljøbildele på minimum 25 % (ikkje medrekna Euro 6-bilar). Snittalderen på alle drosjer registrert i fylket er 3,1 år.

Frå sentralane har vi fått rapportert inn 2 328 063 liter drivstoff i dieselekvivalentar, fordelt på 41 947 797 km. Det svarer til 0,55 liter per mil. Viss vi legg det same snittforbruket inn på dei manglande 5,3 millionar km, kjem vi til eit samla utslepp frå bergensdrosjene på 7 000 tonn CO<sub>2</sub>.

## DRIFT OG OMSETNAD

I sum er det for drosjene i Bergen køyreområde berekna 47,2 millionar køyrte kilometer fordelt på 2,4 millionar oppdrag, med ei samla innkøyring på 738,4 millionar kroner (eks. mva.). Saman med køyringa utanfor Bergen køyreområde blir det til ein samla drosjemarknad i fylket på nær ein milliard 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 mørkerødt. 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 køyrte 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 rødt. 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 544 av 545 innrapporterte ordinære løyve. Eitt løyve er ikkje inkludert i figuren på grunn av manglande.

Variabel	Løyve	År	Sum*	Nedre Normalintervall	Robust gjennomsnitt	Øvre normalintervall
Køyrt km i alt	Ordinær	2017	38 562 000	51 000	<b>70 000</b>	89 000
		2016	35 861 000	47 000	68 000	89 000
	Reserve	2017	8 676 000	43 000	<b>54 000</b>	65 000
		2016	8 598 000	49 000	63 000	76 000
Køyrt km med passasjer	Ordinær	2017	21 063 000	26 000	<b>39 000</b>	50 000
		2016	20 100 000	25 000	38 000	50 000
	Reserve	2017	5 174 000	25 000	<b>32 000</b>	38 000
		2016	5 007 000	28 000	37 000	45 000
Brutto kr innkøvt	Ordinær	2017	596 769 000	752 000	<b>1 071 000</b>	1 393 000
		2016	581 653 000	672 000	1 049 000	1 427 000
	Reserve	2017	141 597 000	688 000	<b>869 000</b>	1 057 000
		2016	145 426 000	773 000	1 027 000	1 281 000
Tal køvreoppdrag	Ordinær	2017	1 961 000	2 400	<b>3 700</b>	4 900
		2016	1 927 000	2 200	3 500	4 800
	Reserve	2017	439 000	2 000	<b>2 700</b>	3 500
		2016	454 000	2 400	3 300	4 200
Innkøvt kr per km i alt	Ordinær	2017		14	<b>15</b>	17
		2016		14	16	17
	Reserve	2017		15	<b>16</b>	17
		2016		15	17	18
Innkøvt per km med pass	Ordinær	2017		26	<b>29</b>	31
		2016		26	29	31
	Reserve	2017		26	<b>28</b>	30
		2016		27	29	32
Innkøvt per oppdrag	Ordinær	2017		260	<b>290</b>	330
		2016		260	300	330
	Reserve	260		280	<b>300</b>	350
		2016		260	310	350
Km i alt per oppdrag	Ordinær	2017		17	<b>19</b>	22
		2016		16	19	22
	Reserve	2017		17	<b>19</b>	22
		2016		16	19	21
Km med pass per oppdrag	Ordinær	2017		9	<b>10</b>	12
		2016		9	10	12
	Reserve	2017		10	<b>11</b>	13
		2016		9	11	13
Prosent km opptatt	Ordinær	2017		48	<b>54</b>	60
		2016		49	55	62
	Reserve	2017		53	<b>58</b>	63
		2016		52	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:

For eitt ordinært løyve er berre tal oppdrag rapportert. Her er manglande verdiar for køyrt km sett til ( $\text{tal oppdrag} * \text{gj.sn. køyrt km per oppdrag}$ ), manglande verdiar for passasjerkm sett til ( $\text{tal oppdrag} * \text{gj.sn. passasjerkm per oppdrag}$ ), og manglande verdiar for brutto innkøvt sett til ( $\text{tal oppdrag} * \text{gj.sn. innkøvt per oppdrag}$ ).

I tabell 7 utgjør 2017-estimata for ordinære løyve da 11 000 km av kørte km i alt, 6 000 km av km med passasjer, og 164 000 kr i omsetnad.

Fem løyve som det ikkje er innrapportert noko på i det heile, har vi rekna som inaktive, og er ikkje teken med i berekningane.

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

Vi ser at dei ordinære drosjeløyva i Bergen køyreområde normalt kørte mellom 51 000 og 89 000 km i 2017, og at dei normalt hadde ei omsetnad mellom 752 000 og 1 393 000 kroner. For kvar kørte km., kørte dei normalt inn mellom 14 og 17 kroner. Løyva som hadde høgare inntening enn dette per kørte kilometer, er for det meste storbilløyve.

Tabell 7 viser det robuste gjennomsnittet for ei rekkje av dei rapporterte (og dei utleda) dataa frå sentralane og løyvehavarane. I snitt kørte eit ordinært løyve 70 000 km i 2017 fordelt på 3 700 oppdrag, og kørte inn 1 071 000 kr, mens eit reserveløyve kørte i snitt 54 000 km fordelt på 2 700 oppdrag, med ei innkøyring på 869 000 kr. Dette blir høvesvis 15 og 18 kroner i snitt per kilometer kørte eller rundt 300 kr per oppdrag. Både ordinære og reservedrosjer kørte 19 km per oppdrag. Ordinære drosjer kørte i snitt inn 29 kr per km med passasjer, mens reserveløyva kørte inn 28 kr per passasjerkilometer.

Det var i 2016 liten forskjell på ordinære- og reserveløyve, mens det i 2017 har blitt vesentleg større skilnad. Skilnaden er ikkje så mykje i kr per kørte km, men meir i driften av reserveløyva i alt. I 2016 var det i snitt berre 5 000 km i skilje mellom ordinære og reserveløyver, og det skilte berre 22 000 kr. I 2017 var skiljet auka til 16 000 km og 202 000 kr i snitt. Vi meinte i fjorårets rapport å sjå ein indikasjon på at reserveløyva blei brukt meir enn dei skulle, mens det i årets rapport er meir forventa fordeling av drifta mellom ordinære og reserveløyve.

Variasjonen i omsetnad per km er litt mindre enn for drosjene i distrikta. Normalvariasjonen for bergensdrosjene spring mellom 14 og 17 kr for ordinære løyve og 15 og 17 kr for reserveløyve. Det gir +/- 9 % for ordinære løyve og +/- 8 % for reserveløyve. Variasjonen i km per oppdrag og km med passasjer per oppdrag er ikkje mykje større, med rundt +/- 15 %.

Når omsetnaden skalerast opp til innkøyring per oppdrag blir variasjonen i omsetnaden heller ikkje særleg større: Normalvariasjonen i innkøyrte per oppdrag strekk seg frå - 9 % under gjennomsnittet på 290 kr for ordinære løyve til + 12 % over snittet, og frå - 9 % under gjennomsnittet på 300 kr for reserveløyve til +15 % over snittet.

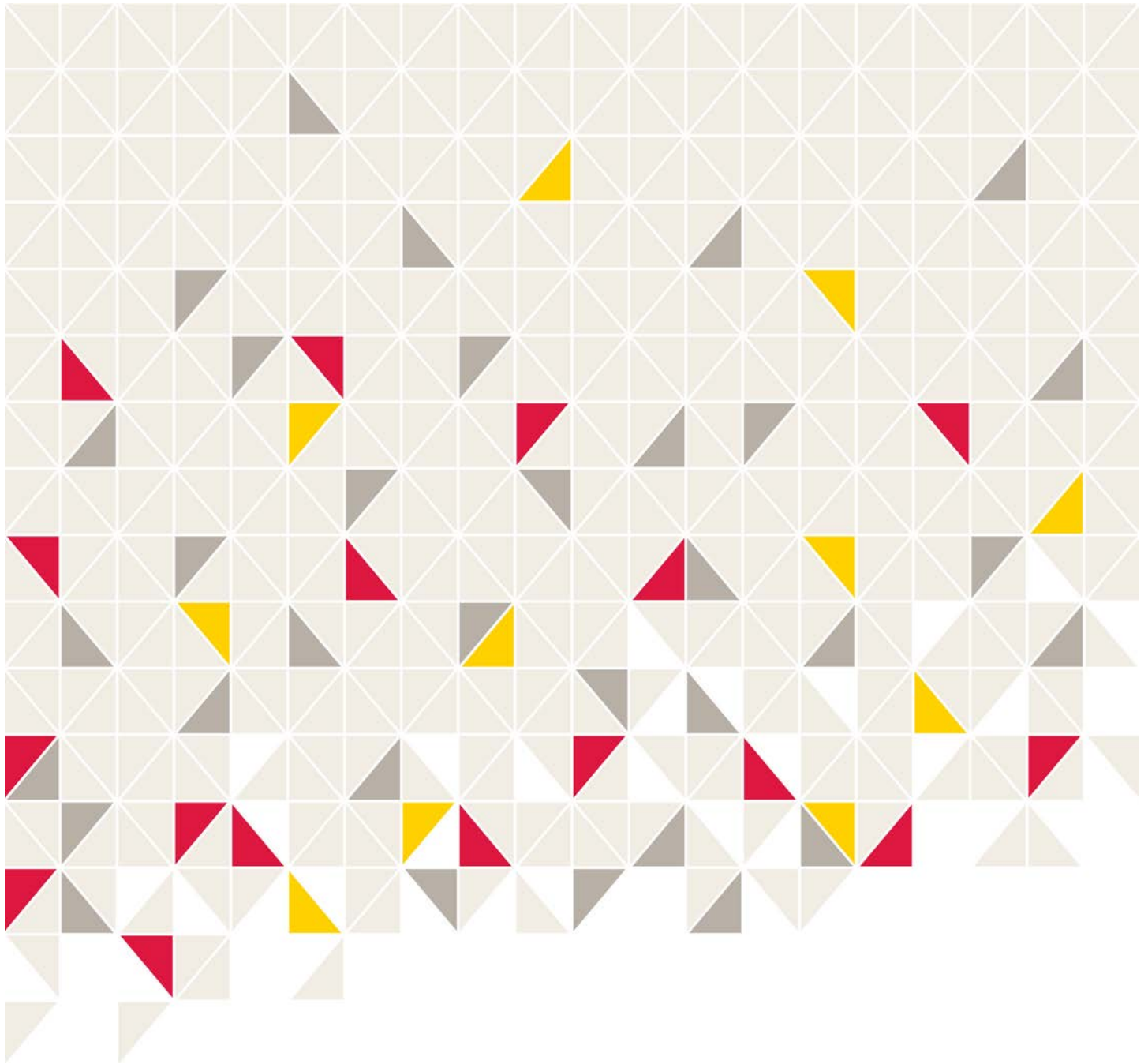
For ordinære løyve er det i samla omsetnad ein normalvariasjon som er større enn for distrikta, på +/- 30 %, noko som likevel er ned frå +/- 36 % året før, mens det for reserveløyva vesentleg mindre variasjon enn for distrikta, med +/- 21 % (ytterlegare ned frå +/- 25 % året før).

Når vi slår saman ordinære og reserveløyver i Bergen, har innkøyringa totalt gått opp 11,3 millionar kr (+ 1,6 %). Oppdragsmengda har gått opp med 19 000 oppdrag (+ 0,8 %). Køyrelengda totalt har gått opp 2,8 millionar km (+ 6,3 %) og køyrelengda med passasjer gått opp 1,1 millionar km (+ 4,5 %).

Konklusjonen blir at bergensdrosjene tener meir, og har meir føreseieleg drift enn i 2016, men at dei har tent lite på den ekstra køyringa i 2017 samanlikna med året før.

Samla konklusjon for både drosjene i Bergen køyreområde og i resten av fylket, er at drifta har blitt meir føreseieleg.





Agnes Mowinckels gate 5  
Postboks 7900  
5020 Bergen  
Telefon: 55 23 90 00  
E-post: [hfk@hfk.no](mailto:hfk@hfk.no)  
[www.hordaland.no](http://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.

