

# Utvikling i drosjetenester i Bergen k yremr de, 2007 – 2014



HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE



Utgivar:	Hordaland fylkeskommune, Analyse, utgreiing og dokumentasjon (AUD) <a href="http://www.hordaland.no/aud">http://www.hordaland.no/aud</a>
Tittel:	"Utvikling i drosjetenester i Bergen køyreområde, 2007-14"
Publikasjonsserie/nr:	AUD-rapport nr: 13-14 <a href="http://www.hordaland.no/aud-rapportar">http://www.hordaland.no/aud-rapportar</a>
Dato:	5.12.2014
Forfattar:	Stian Skår Ludvigsen, PhD
Tlf:	55 23 92 79
E-post:	<a href="mailto:stian.ludvigsen@hfk.no">stian.ludvigsen@hfk.no</a>
Kommentar:	Denne rapporten er den sjette oppfølginga av evalueringa "Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet", som vart utarbeidd av Hordaland fylkeskommune i 2007 – 08.

## Innhold

Samandrag .....	3
Utflating i køyring, reduksjon i tal timar, auke i omsetnad .....	4
Nøkkeltal for drosjekøyringa i Hordaland, 2007-2013 .....	5
Oversikt over løyve i Bergen køyreområde .....	5
Stabilt totalbilete for næringa i Bergen køyreområde .....	6
Stabil løyveutnytting, nedgang i løyveeffektivitet .....	7
Løyveutnytting per time, veke 22-26 2014 .....	8
Fordeling av oppdrag: datakvaliteten vesentleg betra .....	9
Andre indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspørselen etter drosjetenester .....	10
Miljødata .....	12
Kjelder og meir informasjon .....	14

## Samandrag

Hordaland fylkeskommune ber kvart år drosjeselskapa i Bergen køyreområde om å rapportere inn detaljerte data for vekene 22 til 26. Denne rapporten er den sjette i rekka av oppfølgingar etter den meir omfattande evalueringa «Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet» frå 2007/-08. Parallelt med publiseringa av årets oppfølging blir det publisert AUD-rapportar av brukarundersøkingar av taxikundar.

Etterspørselen etter drosjetenester har både i Bergen køyreområde (Askøy, Bergen, Fjell, Sund) og i Noreg i fleire år vore nedadgåande. Trenden har ikkje snudd, men den har dei siste åra flata ut – både nasjonalt og lokalt. Dette til tross for at vi både har folkevekst, bedriftsvekst og trafikkvekst generelt.

Vi har ikkje lokale data på økonomi, men nasjonale tal viser at omsetnaden i næringa har halde seg stabil til tross for nedgang i køyringa, og auka etter at køyringa har flata ut. Vi har hordalandsdata på tidsbruken (minutt køyrt med passasjer per tur), og denne går langt kraftigare ned enn køyrelengda per passasjer. Sjølv om drosjene tek seg betalt for tidsbruken, gir mindre tid per passasjerkilometer mindre slitasje, meir rasjonell drift, og moglegheit til å køyre fleire turar per time. Vi reknar derfor med at dette gir utslag i betre økonomi for næringa.

Vi har lokale data på miljø, og registreringsstatistikken viser at nye personbildrosjar no ligg to år etter gjennomsnittleg utsleppsnivå frå alle nye bilar. Dette er ein auke i etterslepet på eitt heilt år, men skuldast svært høg registrering av elbilar i Hordaland. Med tanke på at taxiane har langt lågare gjennomsnittsalder enn privatbilane, kan vi trygt seie at taxiane likevel er mindre miljøskadelege per km køyrt enn personbilar generelt.

Løyveeffektiviteten til næringa lokalt har gått litt ned. I rushtida er litt meir enn kvar tredje bil opptatt, mens utanom rushtida er mindre enn kvar femte bil opptatt. Rundt 80 % av bilane startar turane sine ved praaring, frå haldeplass eller etter direkte tinging. Sentralane har svært få faste oppdrag utanom rushtida.

Vi meiner å sjå at kvaliteten på dei leverte dataa i år er vesentleg betre enn tidlegare år, men vi har framleis problem med data frå eit par sentralar.

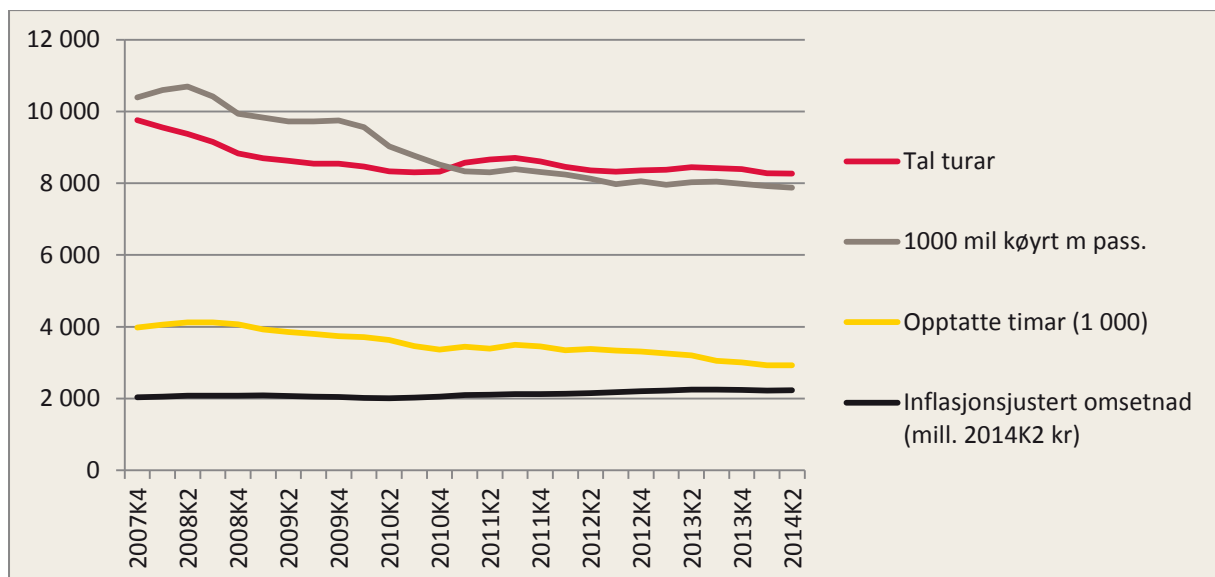
## Utflating i køyring, reduksjon i tal timar, auke i omsetnad

Det har over lengre tid vore ein tydeleg nedgåande trend for distanse køyrt med passasjerar. Denne trenden ser dei siste par åra stogga opp ved åtte millionar mil per kvartal (grå linje i figur 1). Talet drosjeturar har òg hatt ein markant nedgåande trend, men her kom utflatinga tidlegare, og talet turar ser ut til å ha stabilisert seg rundt 8 400 000 turar per kvartal (raud linje). Opptatte timar går framleis ned (gul linje).

Ei utflating er isolert sett eit positivt signal for næringa, men nedgangen og utflatinga har kome i ein periode der Noreg har hatt historisk høg folkevekst: Sjølv om vi får fleire innbyggjarar, blir det ikkje meir drosjekøyning.

Distanse køyrt følgjer talet på turar nokså tett, men turane blir stadig kortare, og årsgjennomsnitt på under 10 km per tur blei nådd første kvartal 2011. Etter dette har kvar tur i snitt vore kortare enn ei mil. Dette kan ha vore lønsamt for bransjen: til tross for nedgangen i turar, opptatte timar og km køyrt med passasjer, har omsetnaden halde seg stabil i perioden med nedgang i køyringa, og auka etter at turane i snitt blei kortare enn ei mil kvar. Samstundes har det vore ei utflating i køyringa, så bransjens tilpassing for å hente inn stabil omsetnad ved redusert køyring, har halde fram ved utflatinga, og har no resultert i høgare omsetnad (sort linje).

SSB har ikkje tal på fortjeneste, men stabil eller auka omsetnad ved redusert eller stabilisert køyring, bør tilseie at bransjen har fått betre profittmargin. SSB oppgav i tal frå Norges taxiforbund at takstane gjekk opp 3,3 prosent frå andre kvartal 2012 til andre kvartal 2013. Det har medført at gjennomsnittsturen i andre kvartal 2013 kosta 267 kroner, mot 259 kroner i andre kvartal eit år tidlegare ([www.ssb.no/drosje](http://www.ssb.no/drosje)). Inflasjonen i same periode var på to prosent. Justert for inflasjon, slik vi har gjort i figur 1, var gjennomsnittsturen i andre kvartal 2013 dermed 2,89 kroner dyrare enn same kvartal i 2012. SSB har ikkje publisert tilsvarande tal for andre kvartal 2014.



Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemda, 2007(k1)-2014(k2). Heile landet. Firekvartals glidande gjennomsnitt er brukt for å glatte over sesongvariasjon. Indeks brukt til inflasjonsjustering er KPI Totalindeks, med 2014K2 som basiskvartal. Kjelde: SSB. NB: SSB åtvarear om at kvartalstala for nokre variablar for 2013 er under revisjon, og vil bli justert ved publisering av 4. kvartal 2014. Dette medfører at samanlikningar mellom kvartalstala for 2013 og 2014 må gjerast med varsemd.

## Nøkkeltal for drosjekøyringa i Hordaland, 2007-2013

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Endring	
								Gj.sn. 2007-12	2012-13
Turar i alt per innbyggjar	8,2	7,9	7,2	7,6	7,3	7	6,7	-3,1 %	-4,3 %
Kilometer køyrt m/passasjer per tur	10,1	11,8	14,3	11,2	11,1	10,2	10,9	0,2 %	6,9 %
Minutt køyrt med passasjer per tur	22,2	22,5	30,7	28,1	32,3	25,1	22,4	2,5 %	-10,8 %
Utnytting med passasjer per km køyrt	59,3	66,6	63,7	64,7	59,8	53,4	57,4	-2,1 %	7,5 %
Utnytting med passasjer per tilbydde time	35,9	33,7	37,8	39	39,4	32,9	33,5	-1,7 %	1,8 %

Tabell 1: Nøkkeltal for drosjeverksemda i Hordaland. Heile fylket. Kjelde: SSB.

Tabell 1 viser nøkkeltal for drosjene i Hordaland. Det er til dels stor variasjon frå år til år, så vi mistenker at det er usikkerheit i statistikkgrunnlaget, men ein trend er heilt tydeleg: turar i alt per innbyggjar har gått kraftig ned gjennom heile perioden. Endringa frå 2007 til 2013 er på -18,3 %. Frå 2011 til 2012 var det kraftig nedgang på alle nøkkeltala, men fleire av desse tala har gått opp att frå 2012 til 2013.

## Oversikt over løyve i Bergen køyreområde

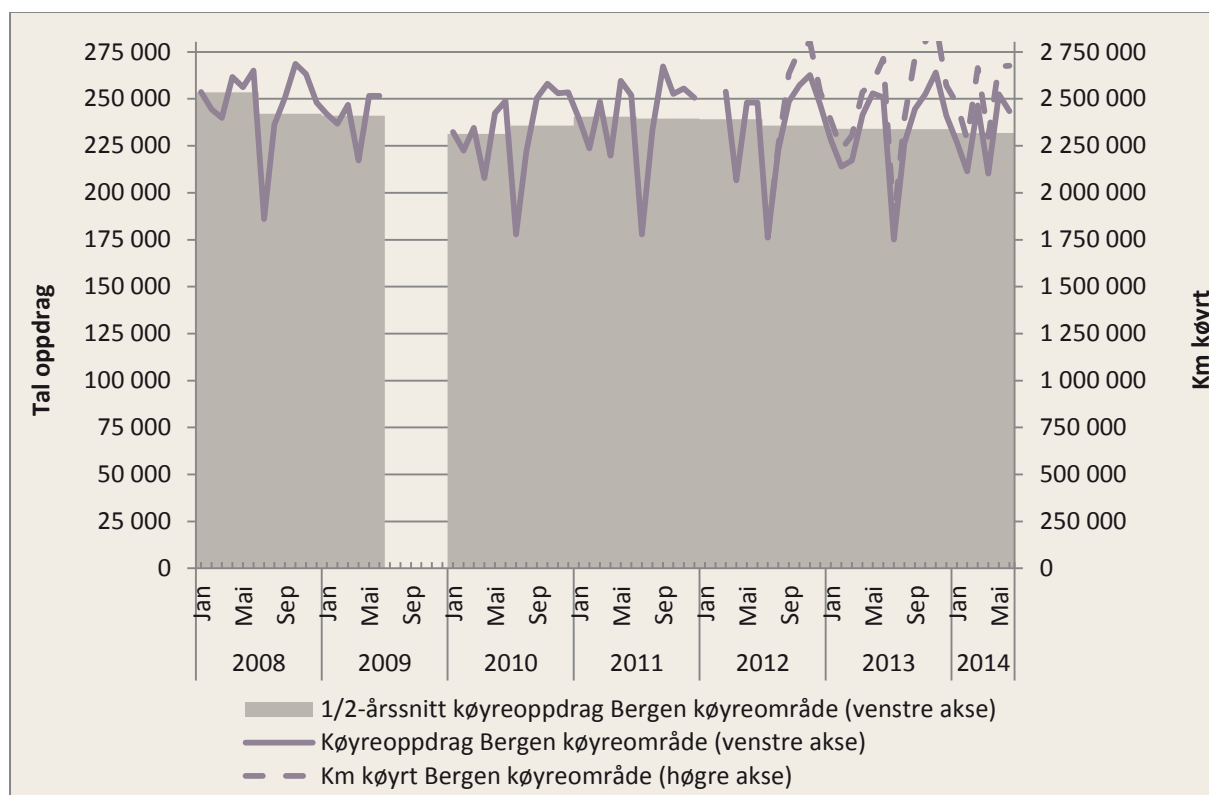
		jul.09	jul.10	jul.11	aug. 12	jul.13	jul. 14	des.14	Endring 2009-14
Bergen Taxi	Totalt	450 (64 %)	448 (61 %)	449 (60 %)	438 (58 %)	435 (58 %)	441 (59 %)	432 (58 %)	-18
	Av dette reserveløyve	129	128	134	129	125	127	125	
	% reserveløyve	29 %	29 %	30 %	29 %	29 %	29 %	29 %	
Norgestaxi Bergen	Totalt	143 (20 %)	143 (20 %)	165 (22 %)	157 (21 %)	141 (19 %)	150 (20 %)	152 (20 %)	9
	Av dette reserveløyve	38	33	28	17	17	27	28	
	% reserveløyve	27 %	23 %	17 %	11 %	12 %	18 %	18 %	
Taxi 1	Totalt	67 (10 %)	69 (9 %)	76 (10 %)	83 (11 %)	78 (10 %)	74 (10 %)	75 (10 %)	8
	Av dette reserveløyve	5	5	5	10	7	6	6	
	% reserveløyve	7 %	7 %	7 %	12 %	9 %	8 %	8 %	
Bryggen Taxi	Totalt	17 (2 %)	34 (5 %)	19 (3 %)	18 (2 %)	23 (3 %)	21 (3 %)	22 (3 %)	5
	Av dette reserveløyve	5	6	2	1	1	2	3	
	% reserveløyve	29 %	18 %	11 %	6 %	4 %	10 %	14 %	
A-Taxi	Totalt				6 (1 %)	8 (1 %)	6 (1 %)	6 (1 %)	6
	Av dette reserveløyve				1	0	0	0	
	% reserveløyve				17 %	0 %	0 %	0 %	
Christiania	Totalt						21 (3 %)	21 (3 %)	21
	Av dette reserveløyve						2	2	
	% reserveløyve						10 %	10 %	
Bergen køyreomr	Totalt	677 (97 %)	694 (95 %)	709 (95 %)	702 (94 %)	685 (91 %)	713 (95 %)	708 (94 %)	31
	Av dette reserveløyve	177	172	169	158	150	164	164	
	% reserveløyve	26 %	25 %	24 %	23 %	22 %	23 %	23 %	
	Ledige	23 (3 %)	36 (5 %)	41 (5 %)	48 (6 %)	65 (9 %)	37 (5 %)	42 (6 %)	
Tal løyver	700	730	750	750	750	750	750	750	50

Tabell 2: Oversikt over løyve i Bergen køyreområde (Askøy, Bergen, Fjell og Sund). Prosentane i parentes viser sentralane sin del av løyvetotalen. Kjelde: Bitmaker as for Samferdselsavdelinga, Hordaland fylkeskommune.

Tabell 2 viser løyveoversikta for Bergen køyreområde. Det totale talet på løyve i Bergen køyreområde er 750. Reserveløyve (løyve som berre skal brukast på bestemte tider i veka) utgjer rundt ein femdel av løyvya og delen har gått litt ned. Det er Bergen Taxi som har den største delen reserveløyve. Det er òg ein del uutnytta løyve. Per desember 2014 utgjorde desse knappe 6 % av tilgjengelege løyve.

Frå 2009 har det kome til ein fjerde sentral (Bryggen Taxi), frå hausten 2011 ein femte sentral (A-Taxi) og frå våren 2014 ein sjette (Christiania).

## Stabilt totalbilette for næringa i Bergen køyreområde



Figur 2: Talet på køyreoppdrag i Bergen køyreområde, per måned (heiltrekte linjer) og månedsgjennomsnitt per halvår (søyler). Brot i tidsserie i 2009 skuldast skifte av taksametersystem for Norgestaxi. Brot i tidsserie i januar og februar 2012 skuldast manglande rapportering frå Bergen Taxi. Siste 24 månader viser òg tal km køyrt med passasjer (stipla linjer – høgre akse). Vi fekk i fjor presisert definisjonen av km køyrt for å få samanliknbar statistikk mellom sentralane og over tid. Vi starta derfor ny serie i fjor med km køyrt med passasjer (stipla linjer i figur 2), og viser til tidlegare rapportar for å sjå historiske data. For dei minste sentralane har det i nokre periodar vore rapporteringsavvik, men dette gir berre små utslag i den samla statistikken.

Kjelde: Drosjesentralane.

Figur 2 viser utviklinga i køyreoppdrag og km køyrt med passasjer for sentralane i Bergen køyreområde. Som vi kunne sjå i figur 1 er køyrelengda med passasjer på nasjonalt nivå under 10 km per tur. I Bergen køyreområde ligg tala framleis over dette, og er faktisk smått stigande, med 10,4 km i snitt siste halvår i 2012, 10,5 km i snitt første halvår 2013, og 10,8 km siste to halvåra.

Vi har lengre historikk når det gjeld tal oppdrag. I sum har det nær sagt ikkje vore nokon utvikling i talet oppdrag dei siste fire åra. Den negative trenden fram til og med første halvår i 2010 er broten, og ligg no veldig stabilt.

## Stabil løyveutnytting, nedgang i løyveeffektivitet

	2008	2009	2011	2012	2013	2014
	BT & NT	BT & NT	BT <sup>†</sup> & NT <sup>†</sup>	BT, NT, BrT & AT	BT, NT, BrT & AT	BT, NT, BrT, AT & CT
<b>Løyveutnytting</b>						
Man- fre rush	.65	.62	.61	.66	.66	.65
Man-fre elles	.43	.41	.42	.45	.46	.46
Laur-søn	.34	.32	.35	.37	.35	.38
<b>Opptatt</b>						
Man- fre rush	.60	.58	.60	.55	.56	.53
Man-fre elles	.51	.49	.52	.48	.49	.42
Laur-søn	.53	.51	.57	.55	.55	.45
<b>Utnytting x opptatt</b>						
Man- fre rush	.39	.36	.36	.36	.37	.34
Man-fre elles	.22	.20	.22	.22	.22	.19
Laur-søn	.18	.16	.20	.20	.19	.17

Tabell 3: Indikatorar for etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde 2008 -14. Utrekningane er gjort på grunnlag av data frå drosjeselskapa for disponering av løyva fordelt på Opptatt, "Ledig" og "Ikkje i drift" kvar heile time i døgnet i vekene 22-26 i 2008 til 2014. BT = Bergen Taxi, NT = Norgestaxi, BrT = Bryggen Taxi, AT = A-Taxi, CT = Christiania Taxi.

Taxi 1 har ikkje levert data. Bryggen Taxi har ikkje levert data før 2012. A-Taxi var nytt selskap hausten 2011. Christiania Taxi var nytt selskap våren 2014. 2010-tala er estimert på annan måte, og ikkje vist her (sjå i tidlegare rapportar for desse tala).

<sup>†</sup> 2011-tala for Bergen Taxi og Norgestaxi gjeld vekene 23-26.

Talet registreringstidspunkt per bil per referanseperiode:

Man-fre rush (7:00 t.o.m. 9:00, 15:00 t.o.m. 17:00) = 150

Man-fre elles = 450

Laur-søn = 240

Tabell 3 viser indikatorar for etterspørsel etter drosjetenester. Indikatorane er:

**Løyveutnytting:** Del av den totalt oppgjevne disponible drosjebilparken som er registrert av sentralane med status "opptatt" eller "ledig". Dette gir oss mål på kor stor del av den disponible bilparken som i gjennomsnitt for registreringstidspunkta i den aktuelle perioden er "på vegen" og er i eller klar for oppdrag.

**Opptatt:** Del av bilane som er i eller klar for oppdrag som er i oppdrag. ("Opptatt" som del av "Opptatt" + "Ledig"). Dette gir oss mål på kor stor del av dei bilane som er "på vegen" (opptatt eller klar for oppdrag) som i gjennomsnitt for registreringstidspunkta i den aktuelle perioden er i oppdrag.

**Utnytting x opptatt:** (Løyveeffektivitet) Løyveutnytting multiplisert med opptattprosent (kan òg bli målt som "opptatt" i prosent av den totalt oppgjevne disponible drosjebilparken). Dette målet gir oss kor stor del av den disponible bilparken som i gjennomsnitt for registreringstidspunkta i den aktuelle perioden er registrert som opptatt.

Det er i berekningane ikkje gjort forskjell på reserveløyve og hovudløyve. Reserveløyve er per definisjon løyve med låg løyveeffektivitet, sidan det berre er høve til å nytte dei på bestemte tider i veka.

Alle tre indikatorane for etterspørsel etter drosjetenester var i 2013 i sum på nivå med 2012, mens eit

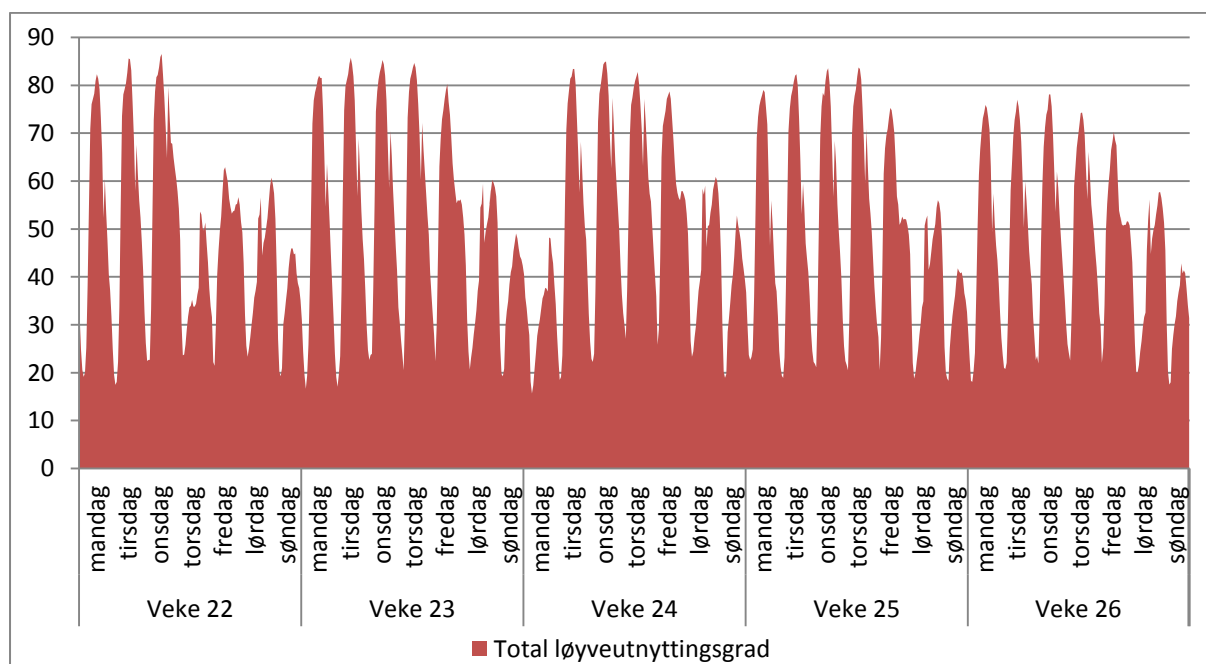
par av dei viser eit noko anna bilete i 2014: opptattdelen har nemlig gått ein del ned siste året, med den konsekvens at *løyveeffektiviteten* òg går ned. Denne har tidlegare halde seg stabil gjennom alle åra vi har data for.

*Løyveutnyttinga* – kor stor del av drosjebilparken som ein gjennomsnittleg time er ute og prøver å få oppdrag – har i sum gått godt opp siste to åra.

*Opptattdelen* – kor stor del av dei drosjene som er i drift og som er registrert i oppdrag – er omtrent den same i år som i fjor.

*Utnytting x opptatt (løyveeffektivitet)* – kor stor del av løyva som har eit oppdrag på eit gjennomsnittleg registreringstidspunkt er det viktigaste målet for vurdering av utviklinga i behovet for drosjetenester. Til tross for at det er ein del variasjon mellom sentralane på løyveutnytting og opptatt del, er produktet av desse (*løyveeffektiviteten*) det mest stabile i tabellen. Med unntak av 2014 har *løyveeffektiviteten* halde seg nesten konstant gjennom dei åra vi har data for. Litt meir enn kvar tredje bil er opptatt i rushtidene, mens litt under kvar femte bil er opptatt utanom rushtidene.

## Løyveutnytting per time, veke 22-26 2014



Figur 3: Løyveutnyttinga til Bergen Taxi, Norgestaxi, Bryggen Taxi, Christiania Taxi og A-Taxi frå måndag 26. mai kl. 00:00 til søndag 29. juni kl. 23:00, 2014. Taxi 1 har ikkje levert data.

Løyveutnyttinga er her berekna etter *tildelte løyve*, det vil seie tal bilar i eller tilgjengeleg for oppdrag i prosent av tilgjengelege løyve for det aktuelle måletidspunktet. Her er det skilt mellom ordinære løyve og reserveløyve. Faktisk tal tilgjengelege drosjar er ikkje rekna inn.

Tidspunkta der reserveløyve kan bli brukt er:

Måndag – torsdag: 05:00 – 18:00

Fredag: 05:00 – 24:00

Laurdag: 00:00 – 14:00; 18:00 – 24:00

Søndag: 00:00 – 09:00

Prosentverdiene vil ikkje vere heilt nøyaktige i tidspunkta der reserveløyva går frå å kunne brukast til å ikkje kunne brukast, fordi ei drosje med reserveløyve som har påbegynt ein tur før skiftet må gjere turen ferdig før ho loggar av.



Gjennomsnittet fortel ikkje alt. For å få fram variasjonen i løyveutnyttinga kan vi òg vise den time for time gjennom referanseperioden (figur 3). I denne figuren har vi trekt frå talet reserveløyve på dei tidspunkta der desse ikkje skal vere i drift. Dette biletet kan nyttast til å trekkje slutningar om datakvaliteten: Det er eit venta mønster med jamn variasjon frå dag til dag, veke til veke dei første fire vekene, og så går trafikken litt ned i veke 26, med unntak av torsdag i veke 22, som var Kristi himmelfartsdag. Visse tidspunkt (spesielt tidleg på dagen) har veldig høg løyveutnytting, men botnverdiene er til dels svært låge for fleire av sentralane.

## Fordeling av oppdrag: datakvaliteten vesentleg betra

	% praiing/frå haldeplass			% direkte tinging			% førehandstinging			% faste oppdrag			Del bilpark med oppdragsstatus		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Man- fre rush	45	45	61	29	27	15	15	17	16	11	10	8	.70	.78	.34
Man-fre elles	58	57	68	27	26	17	12	14	13	3	3	2	.46	.49	.25
Laur-søn	56	56	71	35	34	21	8	10	8	0	0	0	.45	.47	.23

Tabell 4: Fordeling (i prosent) av køyreoppdrag for alle selskapa. Utrekningane er gjort på grunnlag av data frå drosjeselskapa for spesifisering av turar kvar heile time i døgnnet i vekene 22-26 i 2012 og 2013. Taxi 1 har ikkje levert data for 2012, og truleg ikkje skilt mellom førehandstinging og direkte tinging i 2013.

Tabell 4 viser korleis oppdraga er fordelt. Før vi kommenterer dei, vil vi peike på at vi også her har ein kvalitetsindikator på eigenrapporteringa til sentralane: kor mange statusar sentralane rapporterer inn. Statusane er «ikkje i drift», «ledig» og «opptatt». Dei opptekne kan da ha starta sitt oppdrag frå haldeplass/veg, via direkte tinging, via førehandstinging, eller som eit fast oppdrag. Som vist tidlegare, vil ein bil som er kontinuerlig i drift alle fem vekene ha 150 statusar i rushtida, 240 statusar i helgane, og 450 statusar i vekedagane utanom rushtida. Om alle bilane til ein sentral er i kontinuerlig drift, og kvar heile klokke-time er i oppdrag, ville sentralen hatt ein løyveeffektivitet i tabell 3 på 1.00 og delen bilpark med oppdragsstatus i tabell 4 ville ha vore 1.00. Ein del på 1.00 er heilt umogleg, og vi ser sjølv utan å sjå på tabell 3 at tabell 4 har urealistisk høge verdiar for 2012 og 2013, spesielt i rushtida. Ein del på 0.78 i rushtida betyr at 78 % av bilane både er i drift og i oppdrag, og at berre 22 % av bilane enten er ute av drift eller ledige for oppdrag.

Fordi tabell 4 berre gjeld bilar som er opptatt, og fordi ein bil berre kan ha ein status på kvart tidspunkt, skal det vere samsvar mellom løyveeffektiviteten (løyveutnytting x opptatt) i tabell 3 og del bilpark med oppdragsstatus i tabell 4. Det er det ikkje for 2012 og 2013: det betyr truleg at det er rapportert fleire statusar per time per bil. For 2014 er det i rushtidene heilt like tal i tabell 3 og 4, mens tabell 4 har så vidt høgare oppdragsdel utanom rushtid. Vi ser dermed at datakvaliteten i 2014 er vesentleg betre enn tidlegare år.

Det kan ha fått utslag på den rapporterte fordelinga av oppdraga: vi ser at prosent praiing/frå haldeplass har auka kraftig (t.d. i rushtidene frå 45 til 61 %), mens prosent direkte tinging har gått kraftig ned (t.d. i rushtidene frå 27 til 15 %). For førehandstinging og faste oppdrag er det ingen unormal endring frå tidlegare år. Fordelinga mellom umiddelbar trafikk og planlagd trafikk er dermed den same: rundt 80 % av taxitrafikken er utan førehandstinging/utanfor faste oppdrag.

# Andre indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspørselen etter drosjetenester

## Nasjonale indikatorar

Den samla persontransporten aukar i takt med befolkningsveksten, mens drosjebiltransporten går ned. Frå 2007 til 2013 har middelfolkemengda auka med 7,9 % (1,3 % i året). Talet personkilometer i alt har gått opp med 5 480 millionar personkilometer (7,7 %, eller 1,2 % per år), mens reiselengda med drosje har gått ned 154 millionar personkilometer (-23 %, eller -4,3 % per år). Reiselengda med drosje per innbyggjar har gått enda meir ned: -29 % (ikkje vist i tabell).

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Endring	
								Gj.sn. 2007-12	2012-13
Rutebilar				3 887	3 798	3 778	3 738	-1,4 %*	-1,1 %
Drosjebilar	665	636	624	545	532	516	511	-4,9 %	-1,0 %
Utleigebilar mv.	1 143	1 151	1 132	1 199	1 342	1 487	1 595	5,4 %	7,3 %
Personbilar	54 866	55 956	56 536	57 034	58 029	58 701	59 407	1,4 %	1,2 %
Motorsyklar, mopedar	1 216	1 260	1 318	1 364	1 404	1 442	1 478	3,5 %	2,5 %
<i>Vegtransport i alt</i>	<i>62 158</i>	<i>63 363</i>	<i>64 062</i>	<i>64 029</i>	<i>65 105</i>	<i>65 924</i>	<i>66 729</i>	<i>1,2 %</i>	<i>1,2 %</i>
Bilferjeruter	318	335	338	338	347	350	349	1,9 %	-0,3 %
Annan rutefart	539	523	477	515	520	500	429	-1,5 %	-14,2 %
<i>Sjøtransport i alt</i>	<i>856</i>	<i>858</i>	<i>816</i>	<i>853</i>	<i>867</i>	<i>850</i>	<i>778</i>	<i>-0,1 %</i>	<i>-8,5 %</i>
Jernbanetransport	2 910	3 059	3 012	3 063	3 012	3 042	3 215	0,9 %	5,7 %
Forstadsbaner og sporvegar	535	572	588	620	631	660	729	4,3 %	10,5 %
Lufttransport	4 408	4 521	4 496	4 574	4 795	4 710	4 896	1,3 %	3,9 %
<b>Persontransport i alt</b>	<b>70 867</b>	<b>72 372</b>	<b>72 974</b>	<b>73 128</b>	<b>74 411</b>	<b>75 186</b>	<b>76 347</b>	<b>1,2 %</b>	<b>1,5 %</b>

Tabell 5: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2007-13. Mill. passasjerkm. Heile landet. På grunn av nye berekningar av passasjerkm. er rutebilar i 2007-2009 ikkje teken med separat – men er med i totaltala. Kjelde: SSB.

## Lokale indikatorar

Den generelle aktiviteten i Bergensregionen har vore sterkt aukande dei siste åra. I tabell 6 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 arbeidsinnvandrara og i fødselsoverskot. Arbeidsinnvandrara vil òg stå for mykje av aktiviteitsveksten. I tabellen har vi derfor òg teken med talet innbyggjarar som er 75 år eller eldre. Dette talet har nesten ikkje endra seg.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring	
									Gj.sn. 2007-13	2013-14
Bedrifter med tilsette	9 963	10 300	10 613	10 725	11 020	11 049	11 414	11 624	2,3 %	1,8 %
Innbyggjarar	294 099	298 453	303 889	309 495	314 470	319 101	324 572	329 782	1,7 %	1,6 %
Innb 75+	20 396	20 496	20 523	20 675	20 563	20 631	20 686	20 934	0,2 %	1,2 %

Tabell 6: Utviklinga i talet på bedrifter med tilsette, totalt innbyggjartal og tal innbyggjarar som er 75 år eller eldre i Bergen køyreområde (Askøy, Bergen, Fjell, Sund, inngangen av første kvartal). Kjelde: SSB og statistikk.ivist.no.

Tal i 1000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring		
								Gj.sn. 2008-12	2012-13	2013-14
Månadsdøgntrafikk juni, Damsgårdstunnelen	37	39	40	39	41	41	40	2,5 %	6,2 %	-2,9 %
Månadsdøgntrafikk juni, Sjølinjen	44	47	49	46	47	47	48	2,1 %	5,0 %	1,8 %
Månadsdøgntrafikk juni, Nygård trafikmaskin	88	92	96	91	94	94	90	1,5 %	5,4 %	-3,8 %
Bybanen, månedssnitt passasjerar 2. kvartal					647	692	652		12,3 %	-5,8 %
Hotellovern. i Bergen, yrkestrafikk, året	813	776	745	722	817	797		0,4 %	2,4 %	
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug	504	512	522	544	538	523	586	1,9 %	2,2 %	12,1 %
Passasjerar Bergen lufthamn	4 400	4 257	4 475	4 944	4 998	5 482		3,7 %	15,2 %	
Passasjerar BGO juni-aug	1 213	1 143	1 239	1 339	1 321	1 525	1 513	2,6 %	21,2 %	-0,7 %

Tabell 7: Utvalde indikatorar som kan vere av interesse for vurdering av utviklinga i etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde.

Bergen køyreområde: Askøy, Bergen, Fjell og Sund

Månadsdøgntrafikk juni: Utvalde tellepunkt for trafikk. Juni er valt fordi det er en måned utan væravhengige variasjonar i trafikk og med få bevegelege heilagdagane (2009, 2011 og 2014 er unnatak), og for å gje ein tidsserie som strekk seg til 2014. Endringar er justert for tal virkedagar. Kjelde: Statens vegvesen.

Hotellovernattingar: Kjelde: statistikk.ivist.no, www.statistikknett.com.

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

Tabell 7 viser trafikkindikatorar. Personbilstatistikken er ikkje nøyaktig for Hordaland, fordi stadig fleire vel å lease bilane sine. Desse blir da registrerte på leasingselskapets adresse. Eit alternativ er å sjå på sal av autodiesel og bilbensin, men stadig meir drivstoffeffektive køyretøy gjer at denne statistikken òg blir vanskeleg å følgje som indikator på utviklinga. I staden viser vi trafikktal for utvalde teljepunkt, samt trafikk med Bybanen, talet hotellovernattingar, og trafikk til og frå Flesland.

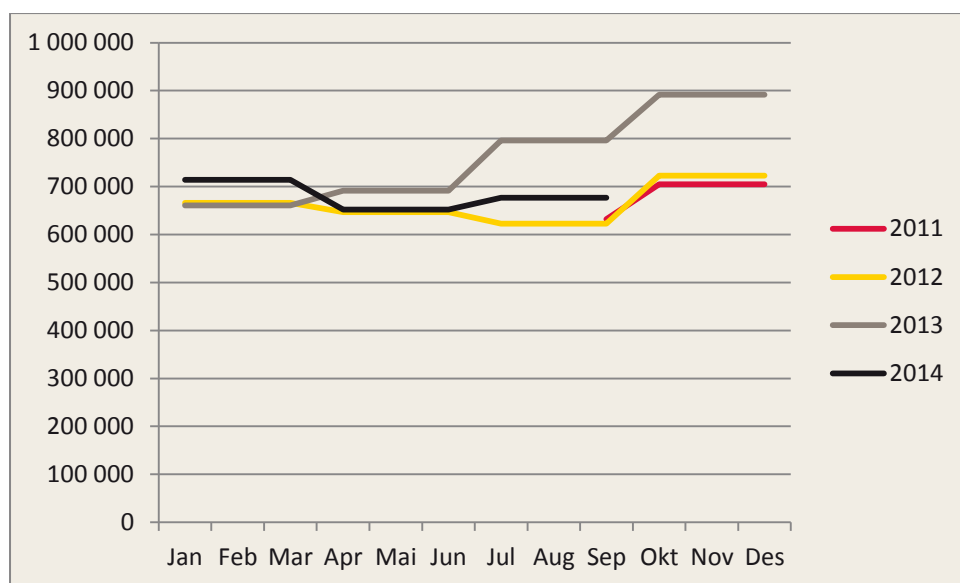
Trafikkauken er synleg på dei utvalde **teljepunkta**. Justert for tal virkedagar, var det svært høg trafikkvekst frå 2012 til 2013, med ein del nedgang to av punkta frå 2013 til 2014.

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. I 2012 auka talet overnattingar derimot med heile 13 %, til eit nivå over 2008-nivået, og i frå 2012 til 2013 var det og ein liten virkedagsjustert auke. Der talet yrkesovernattingar var på sitt lågaste i 2011 (for dei åra vi har data for i tabell 7), var talet sommarovernattingar på hotell på sitt høgaste i 2011, før det nådde ein ny rekord i 2014. I 2012 gjekk

dette talet ned 1,1 %, og i 2013 gjekk talet ned ytterlegare 2,7 %, men auka med heile 12 % frå 2013 til 2014.

**Sommartrafikken på Flesland** har gått litt opp og ned dei siste åra, men gjekk kraftig opp i 2013 og er berre så vidt gått ned i 2014.

For **Bybanen** har vi berre data etter september 2011. For å få meir ut av desse dataa, viser vi dei per måned i figur 4. 2014-tala er i sum så langt i år noko lågare enn 2013-tala, og på nivå med dei tidlegare åra.

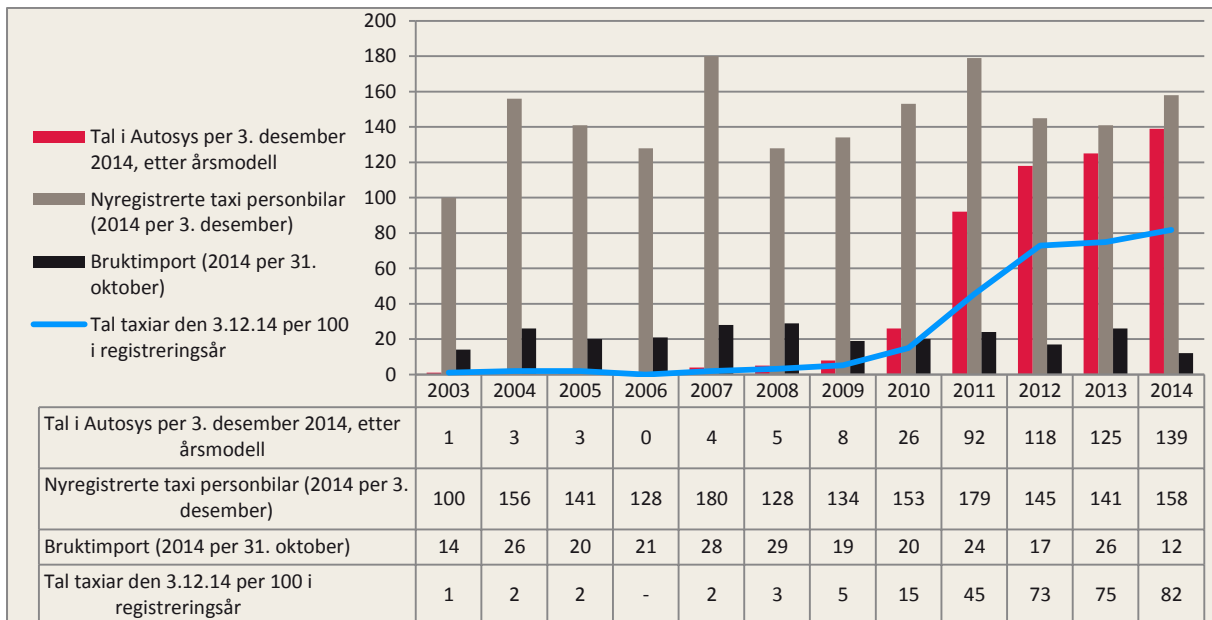


Figur 4: Passasjertal Bybanen, september 2011 til september 2014. Tala er kvartalstal fordelt på kvar måned i kvartalet. Kjelde: Samferdselsavdelinga, Hordaland fylkeskommune.

## Miljødata og registreringsstatistikk

Figur 5 viser samansettinga av personbilsjerparken i Bergen køyreområde etter registreringsår for bilane (per 3.12.14 – raude søyler), talet nyregistreringar per år (grå søyler), talet bruktimporterte personbilsjerparker (sorte søyler), samt «overlevingsrate»: kor mange taxiar som i ved månadsskiftet november-desember 2013 var att per 100 taxiar i registreringsåret (blå linje). Dei to største registreringsåra var 2007 og 2011. Figuren viser tydeleg at drosjene tas ut av næringa etter få år, og at flest drosjer er mellom null og tre år gamle. Snittalder for drosjene er 2,3 år (den eldste personbiltaxien i køyreområdet er frå 1993, mens dei to yngste i datasettet er registrert 2. desember 2014).

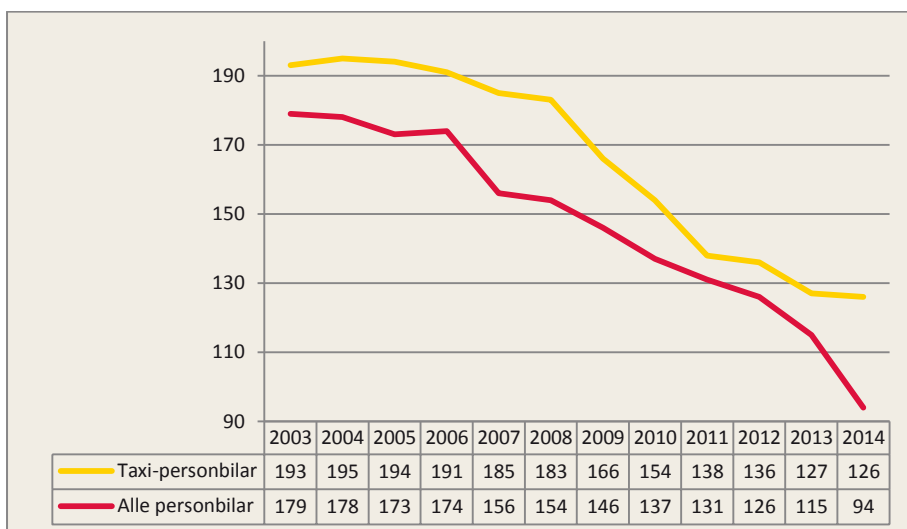
Grunn til at den blå linja sjølv ikkje dei siste tre åra er i nærleiken av 100 kan skuldast samankopling av to ulike datasett med ulikt presisjonsnivå og flytting av taxiar etter opphavleg registrering. Nokre taxiar registrert som tilhøyrande i Bergen, Askøy, Sund og Fjell kan òg vere knytt til andre sentralar utanfor køyreområdet, og taxiar registert utanfor Bergen kan vere i bruk i køyreområdet. I alt er det i Autosys berre registert 541 taxiar (inkludert bussar) i dei fire kommunane i køyreområdet – av 708 løyver.



Figur 5: Taxibestand (av personbiltype) i Bergen k yromr de.

Kjelde: Vegdirektoratet (Autosys og registreringar etter 31.10.14) og Opplysningsrådet for veitrafikken (registreringar f r 1.11.2014 og import)

Figur 6 viser utviklinga i CO<sub>2</sub>-utslepp for nyregistrerte bilar etter registreringsår. Figuren viser at taxiane lenge hadde eit vesentleg høgare utslepp enn den allmenne personbilbestanden, og at det i ein periode var lite som skilte taxiar fr  snittet av alle nye personbilar, men at privatbilar i 2014 har skilt seg kraftig fr  drosjebilane: takka vere elbilar er gjennomsnittleg utslepp frå personbilar registrert i Hordaland no på 94 g/km. I figur 6 ser vi at utsleppsniv et til nye personbildrosjer i ein periode berre l g eit år etter alle personbilar, men at dette nivået no ligg to år etter. Denne avstanden vil venteleg auke: Taxin ringa vil ha problem med   følgje etter med mindre den  g i stort monn kan ta i bruk elbilar. Likevel: N r snittalderen på taxiar berre er 2,3 år – mot 9,7 år for den allmenne personbilbestanden (SSB) – betyr det at vi har ein taxifl te som er mindre milj skadeleg enn den allmenne bilparken.



Figur 6: Gram CO<sub>2</sub> per km for nyregistrerte bilar i Bergen k yromr de, etter registreringsår.

Kjelde: Opplysningsrådet for veitrafikken.

## Kjelder og meir informasjon

Avinor:

[http://www.avinor.no/avinor/trafikk/10\\_Trafikkstatistikk](http://www.avinor.no/avinor/trafikk/10_Trafikkstatistikk)

Hordaland fylkeskommune:

Samferdselsavdelinga og <http://statistikk.igest.no>

Opplysningsrådet for veitrafikken: direkte leveranse

Reiselivsstatistikk:

<http://www.statistikknett.com>

Statens vegvesen:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer>

Statistisk sentralbyrå:

<http://statbank.ssb.no/statistikkbanken>

<http://www.ssb.no/drosje>

Vegdirektoratet: direkte leveranse



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.



**HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE**

Regionalavdelinga  
**Analyse, utgreiing og dokumentasjon**  
Agnes Mowinckels gate 5  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Telefon: 55 23 92 82  
e-post: [aud@hfk.no](mailto:aud@hfk.no)

[www.hordaland.no](http://www.hordaland.no)

Desember 2014