

# Utvikling i drosjetenester i Bergen k yremr de, 2007 – 2013



HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE



AUD-rapport  
Nr.  
12 - 13

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, 2007-13"
Publikasjonsserie/nr:	AUD-rapport nr: 12-13 <a href="http://www.hordaland.no/aud-rapportar">http://www.hordaland.no/aud-rapportar</a>
Dato:	8.1.2014
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 femte oppfølginga av evalueringa "Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet", som vart utarbeidd av Hordaland fylkeskommune i 2007 – 08.

## Innhald

Samandrag .....	3
Utflating i drosjekøyringa i Noreg, høgare omsetnad .....	4
Kraftig nedgang i drosjekøyringa i Hordaland, 2011-2012 .....	5
Oversikt over løyve i Bergen køyreområde .....	5
Taxinæring på tomgang? .....	6
Stabil løyveeffektivitet .....	7
Løyveutnytting per time, veke 22-26 2013 .....	8
Fordeling av oppdrag .....	10
Andre moglege indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspørselen etter drosjetenester .....	11
Miljødata: utviklinga i CO <sub>2</sub> -utslepp frå nye personbiltaxiar ligg berre eitt år bak alle nye personbilar... ..	14
Kjelder og meir informasjon .....	16

## 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 fjerde i rekka av oppfølgingar etter den meir omfattande evalueringa «Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet» frå 2007/-08.

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 berre ligg eitt år etter gjennomsnittleg utsleppsnivå frå alle nye bilar. Med tanke på at taxiane har langt lågare gjennomsnittsalder enn privatbilane, kan vi trygt seie at taxiane er mindre miljøskadelege enn personbilar generelt – dersom personbilane hadde blitt køyrt like mykje som taxiane.

Løyveeffektiviteten til næringa lokalt er stabil. I rushtida er litt meir enn kvar tredje bil opptatt, mens utanom rushtida er rundt kvar femte bil opptatt. Rundt halvparten av bilane startar turane sine ved praiing eller frå haldeplass, mens litt over kvar fjerde tur er direkte tinga, og rundt kvar sjuande tur er førehandstinga. I rushtida er kvar tiande tur faste oppdrag, mens sentralane har svært få faste oppdrag utanom rushtida.

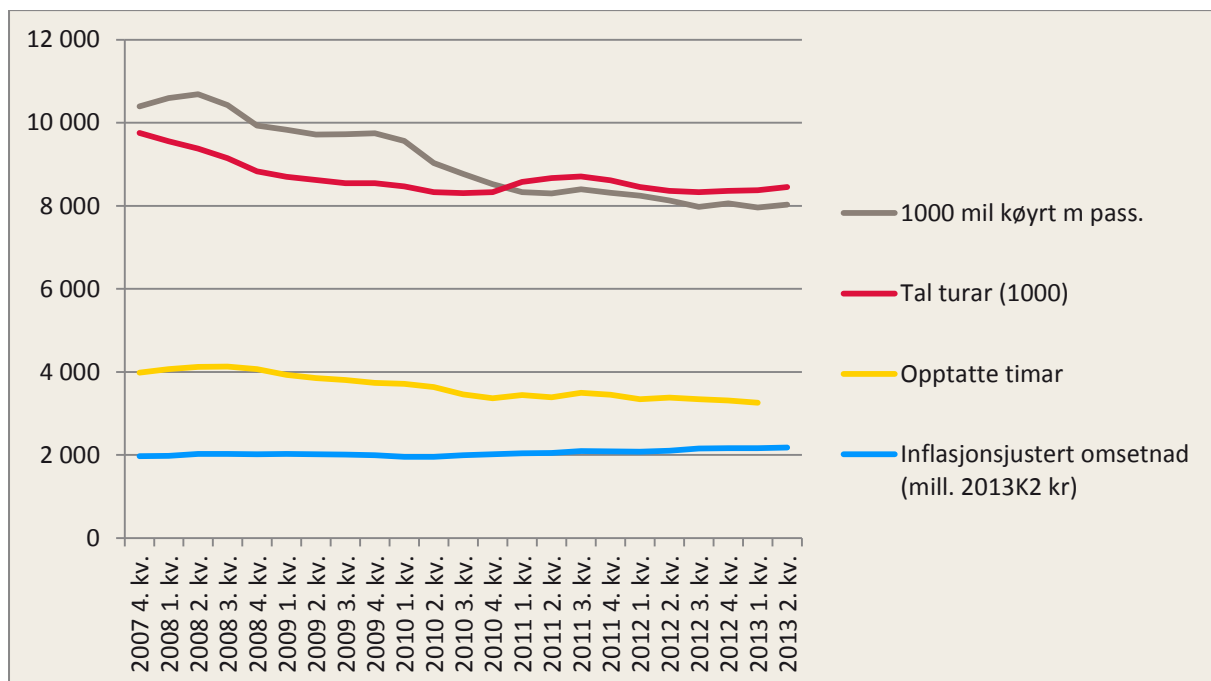
## Utflating i drosjekøyringa i Noreg, høgare omsetnad

Det har over lengre tid vore ein tydeleg nedgåande trend for distanse køyrt med passasjerar. Denne trenden ser det siste året ut til å ha 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 litt 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 drosjekjøring.

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 ein 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 ein 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 (blå 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 oppgjev 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.



Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemnda, 2007(k1)-2013(k2). Heile landet. Firekvartals glidande gjennomsnitt er brukt for å glatte over sesongvariasjon. Indeks brukt til inflasjonsjustering er KPI Totalindeks, med 2013K2 som basiskvartal. Kjelde: SSB.

## Kraftig nedgang i drosjekøyringa i Hordaland, 2011-2012

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	Endring	
								Gj.sn. 2007-11	2011-12
Hordaland	Turar i alt per innbyggjar	8,2	7,9	7,2	7,6	7,3	7,0	-2,9 %	-4,1 %
	Kilometer køyrt m/passasjer per tur	10,1	11,8	14,3	11,2	11,1	10,2	2,4 %	-8,1 %
	Minutt køyrt med passasjer per tur	22,2	22,5	30,7	28,1	32,3	25,1	9,8 %	-22,3 %
	Utnytting med passasjer per km køyrt	59,3	66,6	63,7	64,7	59,8	53,4	0,2 %	-10,7 %
	Utnytting med passasjer per tilbydde time	35,9	33,7	37,8	39	39,4	32,9	2,4 %	-16,5 %

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,<sup>1</sup> men ein trend er heilt tydeleg: turar i alt per innbyggjar har gått kraftig ned gjennom heile perioden. Endringa frå 2007 til 2012 er på -14,6 %. Frå 2011 til 2012 var det kraftig nedgang på alle nøkkeltala, men det er verd å merke seg at tidsbruken (minutt køyrt med passasjer per tur) har gått langt meir ned enn køyrelengda. 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.

## Oversikt over løyve i Bergen køyreområde

		jul.09	jul.10	jul.11	aug. 12	jul.13	nov. 13	Endring 2009-13
Bergen Taxi	Totalt	450 (64 %)	448 (61 %)	449 (60 %)	438 (58 %)	435 (58 %)	445 (59 %)	-5
	Av dette reserveløyve	129	128	134	129	125	127	
	% reserveløyve	29 %	29 %	30 %	29 %	29 %	29 %	
Norgestaxi Bergen	Totalt	143 (20 %)	143 (20 %)	165 (22 %)	157 (21 %)	141 (19 %)	143 (19 %)	0
	Av dette reserveløyve	38	33	28	17	17	17	
	% reserveløyve	27 %	23 %	17 %	11 %	12 %	12 %	
Taxi 1	Totalt	67 (10 %)	69 (9 %)	76 (10 %)	83 (11 %)	78 (10 %)	78 (10 %)	11
	Av dette reserveløyve	5	5	5	10	7	7	
	% reserveløyve	7 %	7 %	7 %	12 %	9 %	9 %	
Bryggen Taxi	Totalt	17 (2 %)	34 (5 %)	19 (3 %)	18 (2 %)	23 (3 %)	23 (3 %)	6
	Av dette reserveløyve	5	6	2	1	1	1	
	% reserveløyve	29 %	18 %	11 %	6 %	4 %	4 %	
A-Taxi	Totalt				6 (1 %)	8 (1 %)	8 (1 %)	8
	Av dette reserveløyve				1	0	0	
	% reserveløyve				17 %	0 %	0 %	
Bergen køyreområde	Totalt	677 (97 %)	694 (95 %)	709 (95 %)	702 (94 %)	685 (91 %)	697 (93 %)	20
	Av dette reserveløyve	177	172	169	158	150	152	
	% reserveløyve	26 %	25 %	24 %	23 %	22 %	22 %	
	Ledige	23 (3 %)	36 (5 %)	41 (5 %)	48 (6 %)	65 (9 %)	53 (7 %)	
	Tal løyver	700	730	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: Samferdselsavd. Hordaland fylkeskommune.

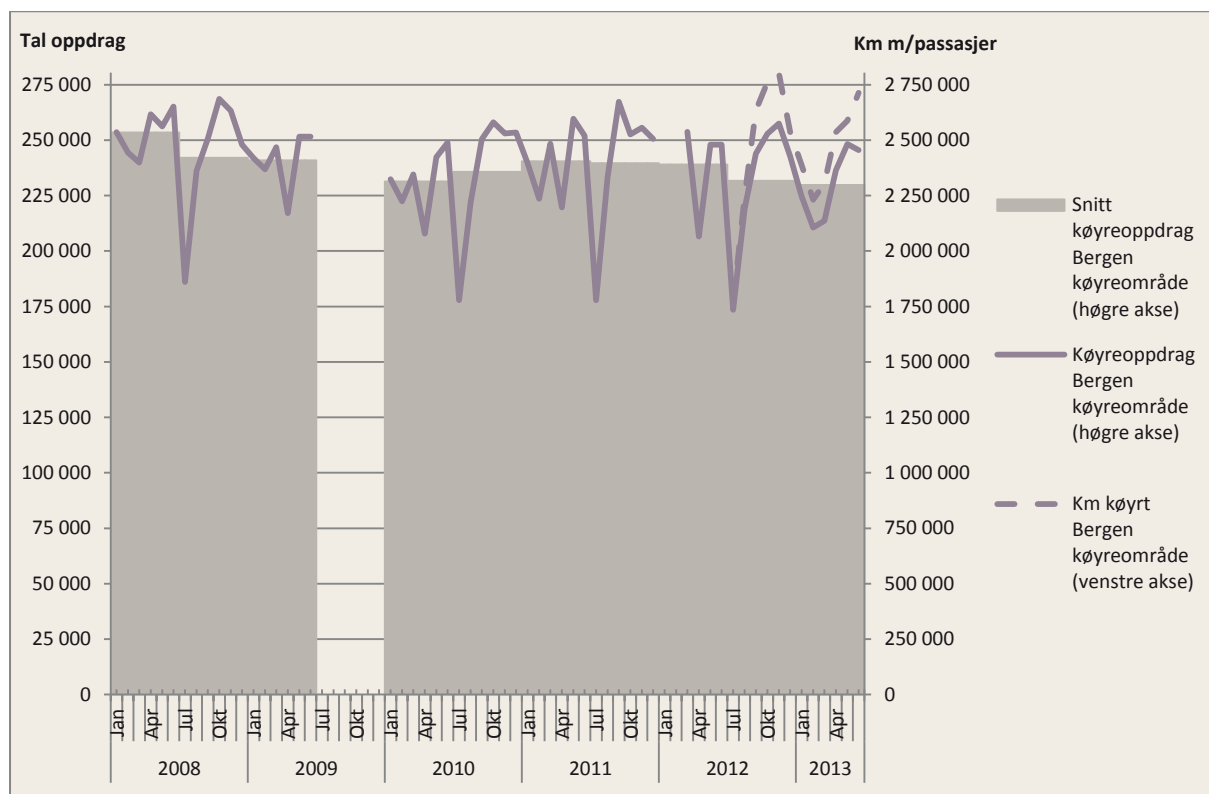
<sup>1</sup> Dette er SSB-tal, men SSB er avhengig av informasjon frå taxiselskapa. Vi veit av eigen erfaring at desse dataa er av varierende kvalitet.

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 løyva og delen har gått litt ned. Det er Bergen Taxi som har den største delen reserveløyve. Det er òg ein del uutnytta løyve. Per november 2013 utgjorde desse 7 % av tilgjengelege løyve.

Norgestaxi hadde ein betydeleg nedgang i løyvetalet frå 2007 til 2010, og på nytt att frå 2011 til 2013.

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

## Taxinæring på tomgang?



Figur 2: Talet på køyreoppdrag i Bergen Taxi, Norgestaxi, og Taxi 1, 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 12 månader viser òg tal km køyrt med passasjer (stipla linjer – høgre akse).

Kjelde: Drosjesentralane.

Vi har i år presisert definisjonen av km køyrt for å få samanliknbar statistikk mellom sentralane og over tid. Vi startar derfor ny serie i år med km køyrt med passasjer (stipla linjer i figur 2), og viser til tidlegare rapportar for å sjå historiske data. A-Taxi sin statistikk for km køyrt og tal oppdrag er svært mangelfull, og kan ikkje nyttast. Bryggen Taxi har tidlegare berre levert statistikk for referanseperioden veke 22-26 2012. Statistikk for Bryggen Taxi dukkar derfor først opp i årets statistikk, og er ikkje teken med i den aggregerte statistikken i figur 2.

Figur 2 viser utviklinga i køyreoppdrag og km køyrt med passasjer for Bergen Taxi, Norgestaxi, og Taxi 1. 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, med 10,6 km i snitt siste halvår i 2012 og 10,7 km i snitt første halvår 2013, og som ein kan sjå i figur 2, følgjer dette 1:10 forholdet talet oppdrag per måned tett.

Vi har lengre historikk når det gjeld tal oppdrag. I sum har det nær sagt ikkje vore nokon utvikling i talet oppdrag dei siste 3,5 åra. Den negative trenden fram til og med første halvår i 2010 er broten, men av eit snitt på 236 000 oppdrag per måned i åra etter, er den positive trenden berre 86 oppdrag meir per måned (tilsvarande 0,04 %).<sup>2</sup> Den positive trenden er heilt mikroskopisk i forhold til den store variasjonen frå måned til måned, så vi har ikkje noko grunnlag for å peike på om utviklinga framover kjem til å gå opp eller ned. I staden kan ein spørje om taxinæringa går på tomgang?

Siste halvåret har vore svakt. Gjennomsnittleg totaltal oppdrag per måned i første halvår var 253 000 i 2008, 241 000 i 2009, 231 000 i 2010, 241 000 i 2011, 239 000 i 2012, og 230 000 i 2013.

## Stabil løyveeffektivitet

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

Tabell 3: Indikatorar for etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde 2008 -13. 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 2013. BT = Bergen Taxi, NT = Norgestaxi, BrT = Bryggen Taxi, AT = A-Taxi.

Taxi 1 har ikkje levert data. Bryggen Taxi har ikkje levert data før 2012. A-Taxi var nytt selskap hausten 2011. 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

<sup>2</sup> Lineær trend er berekna ved hjelp av regresjonsanalyse.

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.*

**Opptattdel:** *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 er i 2013 i sum på nivå med 2012. Den beste løyveutnyttinga finn vi i desse to åra, mens opptattdelen har gått litt ned frå åra før. Når desse to tala blir multiplisert med kvarandre, får vi *løyveeffektiviteten*, og denne har 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.

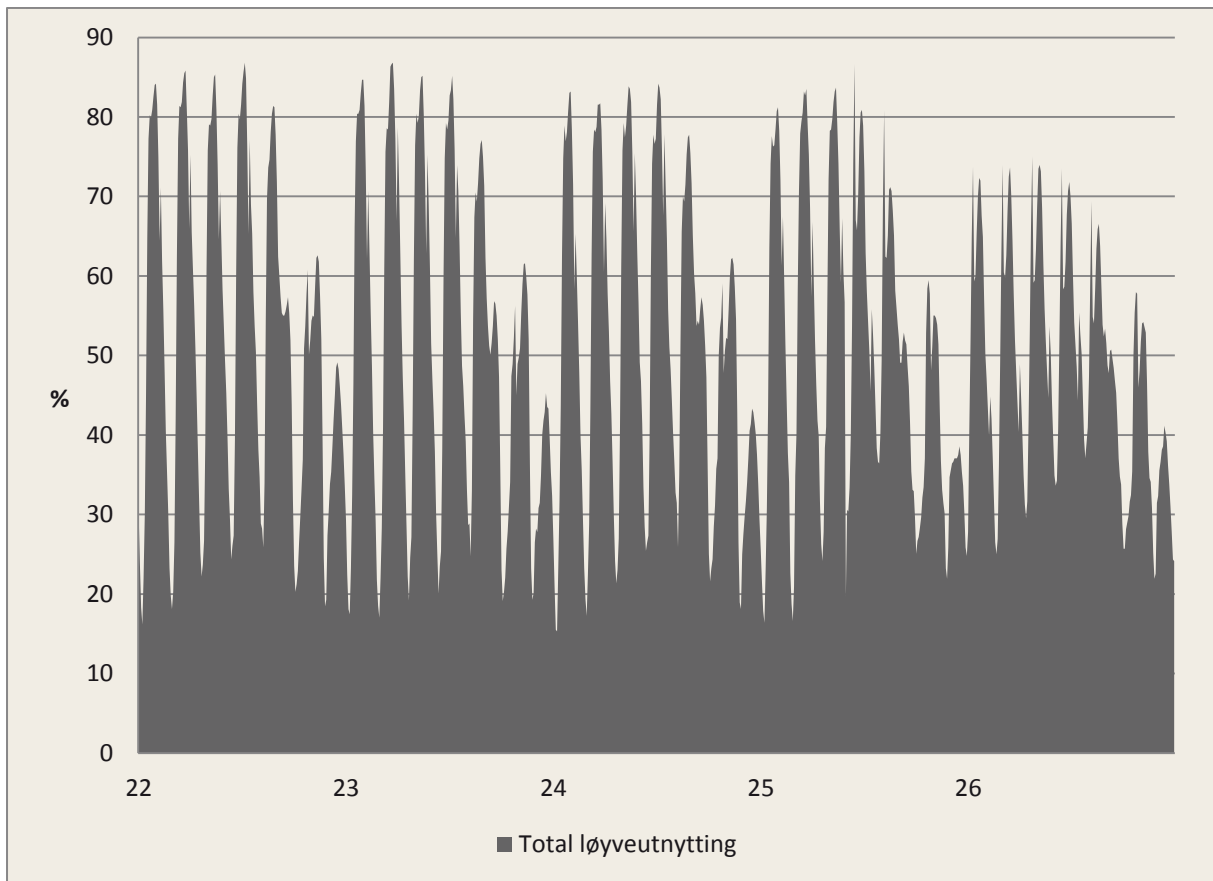
*Opptattdelen* – kor stor del av dei drosjene som er i drift og som er registrert i oppdrag – er omtrent den same i år som i fjor.

*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 opptattdel, er produktet av desse (*løyveeffektiviteten*) det mest stabile i tabellen. *Løyveeffektiviteten* har halde seg nesten konstant gjennom dei åra vi har data for. Litt meir enn kvar tredje bil er opptatt i rushtidene, mens kvar femte bil er opptatt utanom rushtidene.

## Løyveutnytting per time, veke 22-26 2013

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. Det er jamn variasjon frå dag til dag, veke til veke dei første fire vekene, og så går trafikken litt ned i veke 26. Visse tidspunkt (spesielt tidleg på dagen) har veldig høg løyveutnytting, men botnverdiane er til dels svært låge for fleire av sentralane, noko som kan vere eit kritisk teikn.





Figur 3: Løyveutnyttinga til Bergen Taxi, Norgestaxi, Bryggen Taxi og A-Taxi frå måndag 27. mai kl. 00:00 til søndag 30. juni kl. 23:00, 2013. 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

Prosentverdiane 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.

## Fordeling av oppdrag

	% praing/frå haldeplass		% direkte tinging		% førehandstinging		% faste oppdrag		Del bilpark med oppdragsstatus	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Man- fre rush	45	45	29	27	15	17	11	10	.70	.78
Man-fre elles	58	57	27	26	12	14	3	3	.46	.49
Laur-søn	56	56	35	34	8	10	0	0	.45	.47

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 døgnet 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. Rundt halvparten av bilane startar turane sine ved praing eller frå haldeplass, mens litt over kvar fjerde tur er direkte tinga, og rundt kvar sjuande tur er førehandstinga. I rushtida er kvar tiande tur faste oppdrag, mens sentralane har svært få faste oppdrag utanom rushtida.

Som kvalitetsindikator på eigenrapporteringa til sentralane har vi i år teken med kor mange statusar sentralane rapporterer inn. Statusane er «ikkje i drift», «ledig» og «opptatt». Dei opptatte 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 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, 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:* to av sentralane rapporterer langt høgare del med oppdragsstatus enn dei rapporterer løyveeffektivitet, mens dei andre sentralane rapporterer oppdragsstatus i tabell 4 på nivå med – men ikkje heilt likt med – løyveeffektiviteten i tabell 3. Det betyr truleg at det er rapportert fleire statusar per time per bil. Fordi tala blir utlikna når dei blir store nok, forventar vi ikkje at det gjer noko frå eller til på fordelinga av oppdrag i tabell 4 om statusen til bilane er rapportert nøyaktig kvart heile klokkeslett, eller om all mogleg status bilen har hatt gjennom kvar time er rapportert, men på grunn av det manglande samsvaret mellom tabell 3 og 4, veit vi at kvaliteten på dataa er dårleg.

## 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 2012 har middelfolkemengda auka med 1,3 % i året. Talet personkilometer i alt har gått opp med 4 410 millionar personkilometer (tilsvarande 6,2 %, eller 1,2 % per år), mens reiselengda med drosje har gått ned 149 millionar personkilometer (tilsvarande 22 %, eller -5,4 % per år frå 2007-2011 og -3 % siste år). Reiselengda med drosje per innbyggjar har gått enda meir ned: -27 % (ikkje vist i tabell).

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Endring	
							Gj.sn. 2007-11	2011-12
Rutebilar				3 887	3 798	3 789	-2,3 %*	-0,2 %
Drosjebilar	665	636	624	545	532	516	-5,4 %	-3,0 %
Utleigebilar mv.	1 143	1 151	1 132	1 199	1 342	1 487	4,1 %	10,8 %
Personbilar	54 866	55 956	56 536	57 034	58 029	58 701	1,4 %	1,2 %
Motorsyklar, mopedar	1 216	1 260	1 318	1 364	1 404	1 442	3,7 %	2,7 %
<b>Vegtransport i alt</b>	<b>62 158</b>	<b>63 363</b>	<b>64 062</b>	<b>64 029</b>	<b>65 105</b>	<b>65 934</b>	<b>1,2 %</b>	<b>1,3 %</b>
Bilferjeruter	318	335	338	338	347	350	2,2 %	0,9 %
Annan rutefart	539	523	477	515	520	500	-0,9 %	-3,8 %
<b>Sjøtransport i alt</b>	<b>856</b>	<b>858</b>	<b>816</b>	<b>853</b>	<b>867</b>	<b>850</b>	<b>0,3 %</b>	<b>-2,0 %</b>
Jernbanetransport	2 910	3 059	3 012	3 063	3 012	3 122	0,9 %	3,7 %
Forstadsbaner og sporvegar	535	572	588	620	631	660	4,2 %	4,6 %
Lufttransport	4 408	4 521	4 496	4 574	4 795	4 710	2,1 %	-1,8 %
<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>75 277</b>	<b>1,2 %</b>	<b>1,2 %</b>
<b>Middelfolkemengde (1 000)</b>	<b>4 709</b>	<b>4 768</b>	<b>4 829</b>	<b>4 889</b>	<b>4 953</b>	<b>5 019</b>	<b>1,3 %</b>	<b>1,3 %</b>

Tabell 5: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2007-12. Mill. passasjerkm. Heile landet. På grunn av nye berekningar av passasjerkm. er rutebilar i 2007-2009 ikkje teken med. 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 arbeidsinnvandrarar og i fødselsoverskot. Arbeidsinnvandrarar vil òg stå for mykje av aktivitetsveksten. 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	Endring	
								Gj.sn. 2007-12	2012-13
Bedrifter med tilsette	9 963	10 300	10 613	10 725	11 020	11 049	11 414	2,1 %	3,3 %
Innbyggjarar	294 099	298 453	303 889	309 495	314 470	319 101	324 572	1,6 %	1,7 %
Innb 75+	20 396	20 496	20 523	20 675	20 563	20 631	20 686	0,2 %	0,3 %

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.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Endring		
							Gj.sn. 2008-11	2011-12	2012-13
Månadsdøgntrafikk juni, Damsgårdstunnelen	37 176	39 076	40 333	38 998	40 983	41 454	3,3 %	0,1 %	6,2 %
Månadsdøgntrafikk juni, Sjølinjen	43 802	46 676	48 845	45 682	47 461	47 473	3,1 %	-1,1 %	5,0 %
Månadsdøgntrafikk juni, Nygård trafikkmaskin	88 457	92 298	95 983	90 978	93 686	94 016	2,6 %	-1,9 %	5,4 %
Bybanen, passasjerar juni					640 000	711 000			16,6 %
Tal virkedagar i juni	21	21	22	20	21	20			
Hotellovern. i Bergen, yrkestrafikk, året	813 226	776 361	744 745	722 154	817 075		-3,9 %	13,1 %	
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug	504 164	511 618	522 089	543 660	537 634	523 207	2,5 %	-1,1 %	-2,7 %
Passasjerar Bergen lufthamn	4 399 854	4 257 190	4 474 752	4 944 332	4 997 796		4,0 %	1,1 %	
Passasjerar BGO juni-aug	1 212 825	1 142 998	1 238 935	1 339 294	1 320 841	1 524 832	3,4 %	-1,4 %	15,4 %

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 heilag dagar (2009 og 2011 er unntak), og for å gje ein tidsserie som strekk seg til 2012. 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.

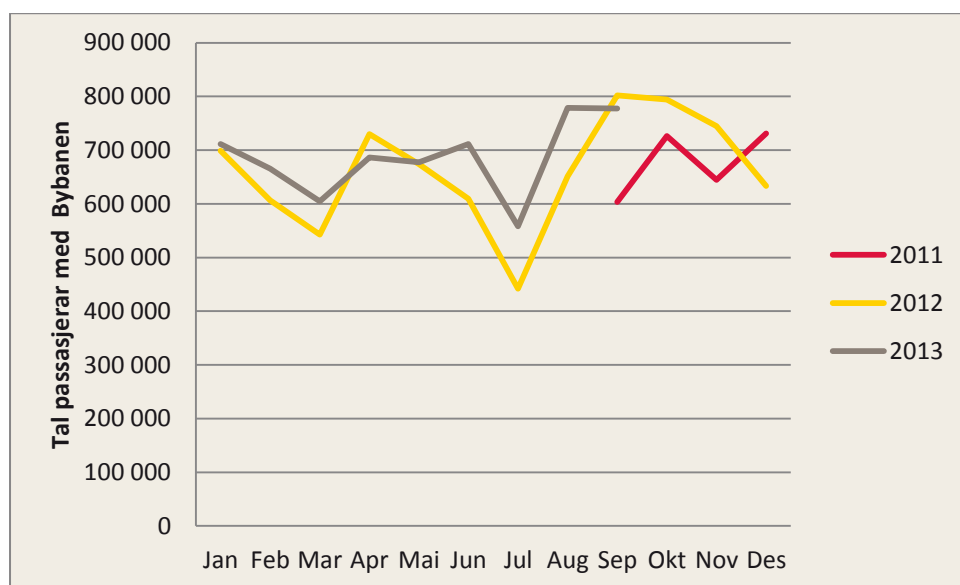
Tabell 7 viser trafikkindikatorar. Personbilstatistikken er ikkje nøyaktig for Hordaland, fordi stadig fleire vel å lease bilane sine. Desse blir da registrerte på leasingselskapets adresse. Eit alternativ er å sjå på sal av autodiesel og bilbensin, men stadig meir drivstoffeffektive køyretøy gjer at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

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. Men 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. I 2012 gjekk dette talet ned 1,1 %, og i 2013 gjekk talet ned ytterlegare 2,7 %.

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

For **Bybanen** – som på dagtid neppe er ein stor konkurrent til taxinæringa, men som på natta nok er det – har vi berre data etter september 2011. For å få meir ut av desse dataa, viser vi dei per måned i figur 4. 2013-tala er så langt i år jamt over litt høgare enn 2012-tala.



Figur 4: Passasjertal Bybanen, september 2011 til september 2013. Tala er justerte mot talet virkedagar i 2013. Kjelde: Samferdselsavdelinga, Hordaland fylkeskommune.

## Miljødata: utviklinga i CO<sub>2</sub>-utslepp frå nye personbiltaxiar ligg berre eitt år bak alle nye personbilar

Tabell 8 viser registrerte personbilar og berekna utslepp frå desse i Bergen køyreområde. SSB har slutta å publisere utsleppstal etter 2009 på grunn av stor usikkerheit om dataa, så dei må bli lest med ein viss grad av varsemd. For 2010, 2011 og 2012 har vi derfor ikkje utsleppsdata for kommunane. For fylket har vi derimot utsleppsdata for desse åra som er berekna av oss i miljørapporten for 2012 (AUD-rapport nr 3-13).

Det blir fleire bilar – og som konsekvens går dei samla utsleppa opp – men kvar bil blir mindre miljøskadeleg, så utsleppa per bil går ned. Frå 1991 til 2009 auka bilparken med 71 %, CO<sub>2</sub>-utsleppa auka med 23 %, medan CO<sub>2</sub>-utsleppa per bil blei redusert med 28 % (under føresetnad om at alle personbilutslepp i regionen berre kan bli knytt til registrerte personbilar i regionen – ikkje vist i tabell). Det er noko færre registrerte personbilar i 2012 enn i 2009, men dette skuldast mest sannsynleg auka bruk av leasa køyretøy, som ikkje er registrerte på dei som brukar bilane.

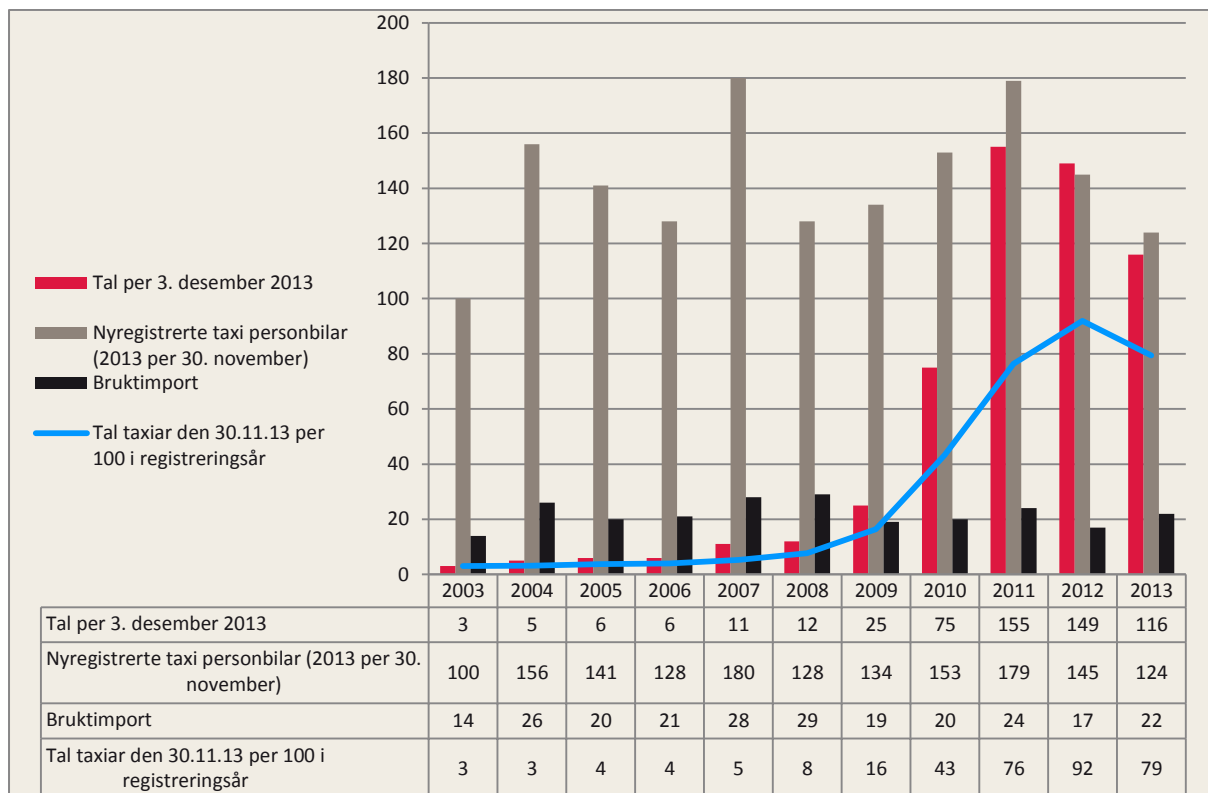
Figur 5 viser samansettinga av personbildrosjeparken i Bergen køyreområde etter registreringsår for bilane (per 3.12.13 – raude søyler), talet nyregistreringar per år (for 2013 fram til og med november – grå søyler), talet bruktimporterte personbildrosjer (sorte søyler), samt «overlevingsrate»: kor mange 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 tre år (men den eldste personbiltaxien i køyreområdet er frå 1978).

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, men at det i 2013 i snitt berre er 11 gram som skil taxiar frå snittet av alle nye personbilar. Når snittalderen på taxiar berre er tre år – mot 9,8 år for den allmenne personbilbestanden<sup>3</sup> – betyr det at vi har ein taxiflåte som er mindre miljøskadeleg enn den allmenne bilparken. Eit anna interessant trekk vi ser i figur 6, er at utsleppsniivået til nye personbildrosjer berre ligg eit år etter alle personbilar. Om taxinæringa er i stand til å ta i bruk elbilar i same grad som privatbilistane, kan denne trenden fortsette.

År	Registrerte personbilar i regionen		Berekna utslepp frå personbilar i regionen		Berekna utslepp frå lette kjøretøy i fylket	
	Tal	Endring frå 1991	Tonn CO <sub>2</sub>	Endring frå 1991	Tonn CO <sub>2</sub>	Endring frå 1991
1991	80 066	-	250 300	-	470 700	-
1995	85 835	7,2 %	234 900	-6,2 %	460 400	-2,2 %
2000	101 906	27,3 %	237 900	-5,0 %	497 800	5,8 %
2005	119 972	49,8 %	286 100	14,3 %	607 400	29,0 %
2008	133 579	66,8 %	307 100	22,7 %	661 300	40,5 %
2009	136 737	70,8 %	306 700	22,5 %	662 600	40,8 %
2010	128 427	60,4 %			678 000	44,0 %
2011	131 103	63,7 %			674 900	43,4 %
2012	134 337	67,8 %			670 300	42,4 %

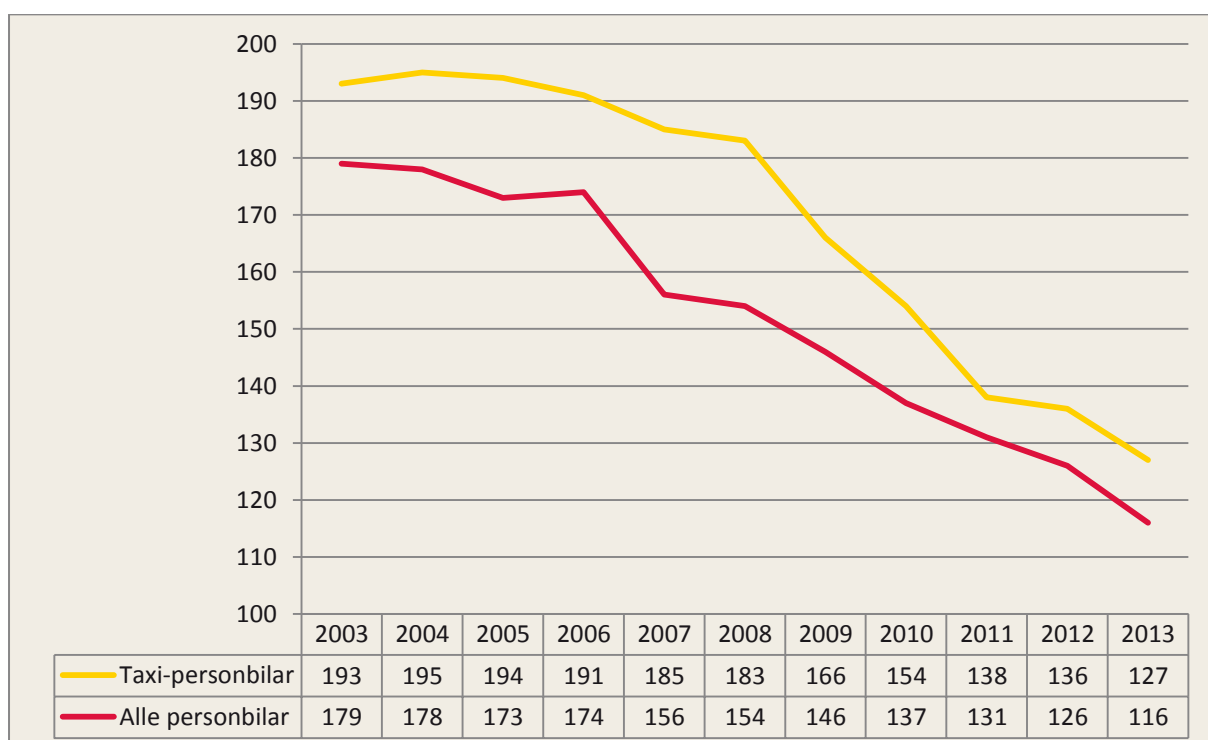
Tabell 8: Endring i personbilbestand og utslepp i Bergen, Askøy, Sund og Fjell, 1991-2012. Kjelde: Hordaland fylkeskommune (utsleppstal for heile fylket 2010-2012) og SSB (andre tal). SSB har slutta å publisere utsleppstal etter 2009. Hordalandstal er derfor berekna av AUD i AUD-rapport nr. 3-13).

<sup>3</sup> I Hordaland, 2012 (kjelde: SSB Statistikkbanken).



Figur 5: Taxibestand (av personbiltype) i Bergen køyreområde.

Kjelde: Vegdirektoratet (bestand) og Opplysningsrådet for veitrafikken (registreringar og import).



Figur 6: Gram CO<sub>2</sub> per km for nyregistrerte bilar i Bergen køyreområde, 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)

Haagensen, Trine (2012): «Byer og miljø. Indikatorer for miljøutviklingen i “Framtidens byer”», *SSB Rapport 27/2012*.

Hordaland fylkeskommune:

<http://www.hordaland.no/aud-rapportar>

<http://statistikk.igest.no>

Norges Taxiforbund:

<http://www.taxiforbundet.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>









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 2013