

Utvikling i drosjetenester i Bergen k yromr de, 2007-15.



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE



AUD-rapport
Nr.
10 - 15

Utgivar:	Hordaland fylkeskommune, Forskning, internasjonalisering og analyse http://www.hordaland.no/aud
Tittel:	"Utvikling i drosjetenester i Bergen køyreområde, 2007-15"
Publikasjonsserie/nr:	AUD-rapport nr: 10-15 http://www.hordaland.no/aud-rapportar
Dato:	13.01.2016
Forfatter:	Stian Skår Ludvigsen, PhD
Tlf:	55 23 92 79
E-post:	stian.ludvigsen@hfk.no
Kommentar:	Denne rapporten er den sjuande oppfølginga av evalueringa "Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet", som vart utarbeidd av Hordaland fylkeskommune i 2007 – 08.

Innhold

Samandrag	3
Langvarig utflating møtt av ny nedgang?.....	4
Nøkkeltal for drosjekøyringa i Hordaland, 2007-2014	5
Oversikt over løyve i Bergen køyreområde	6
Svak, men lang nedgåande trend i Bergen køyreområde.....	7
Auke i løyveutnytting, opptattdel og effektivitet.....	8
Løyveutnytting per time, veke 22-26 2015.....	10
Andre indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspørselen etter drosjetenester	11
Kjelder og meir informasjon	13

Samandrag

Hordaland fylkeskommune ber kvart år taxisentralane i Bergen køyreområde om å rapportere inn detaljerte data for vekene 22 til 26. Denne rapporten er den åttande 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. Siste året har likevel vore historisk dårleg, og tredje kvartal 2015 var det dårlegaste tredjekvartalet for dei åra SSB har publisert statistikk for. Omsetnaden har og gått litt ned etter ei lang flat periode.

Ei utflating samstundes med folkevekst gir dårlege utslag målt i turar per innbyggjar. Her har drosjetrafikken i Hordaland gått ned 27 prosent frå 2007 til 2014, og over ti prosent berre frå 2013 til 2014. Samstundes går omsetnaden per tur opp. Frå 2007 til 2014 gjekk inflasjonsjustert pris per tur opp heile 37 prosent. Drosjene i Hordaland har landets femte høgaste omsetnad per time og per tur.

I Bergen køyreområde går drosjekøyringa ned. Talet turar per halvår har gått jamt ned sidan våren 2011. Første halvår 2015 var det seks prosent færre oppdrag enn i første halvår 2011. Dei siste tolv månadene har det lågaste talet oppdrag vi har registrert.

Samstundes er aktiviteten noko opp i referansevekene vi nyttar til detaljert statistikk (veke 22-26). Delen utnytta og opptekne løyve har gått opp, og som konsekvens også løyveeffektiviteten: det er fleire bilar på vegane i referansevekene, og dei er i større grad opptekne. Løyveutnyttinga er likevel ikkje optimal. På det minste var det over 11 prosent av løyva som ikkje var utnytta, og sjølv om ein tek høgde for at ein viss del av løyva må stå ubrukne (service/reparasjonar/bytte), kan det vere grunnlag for å redusere løyvetalet noko. Avhengig av kor stor fleksibilitet ein treng, kan det vere grunnlag for å redusere løyvetalet i Bergen køyreområde med mellom 35 og 45 løyve.

Langvarig utflating møtt av ny nedgang?

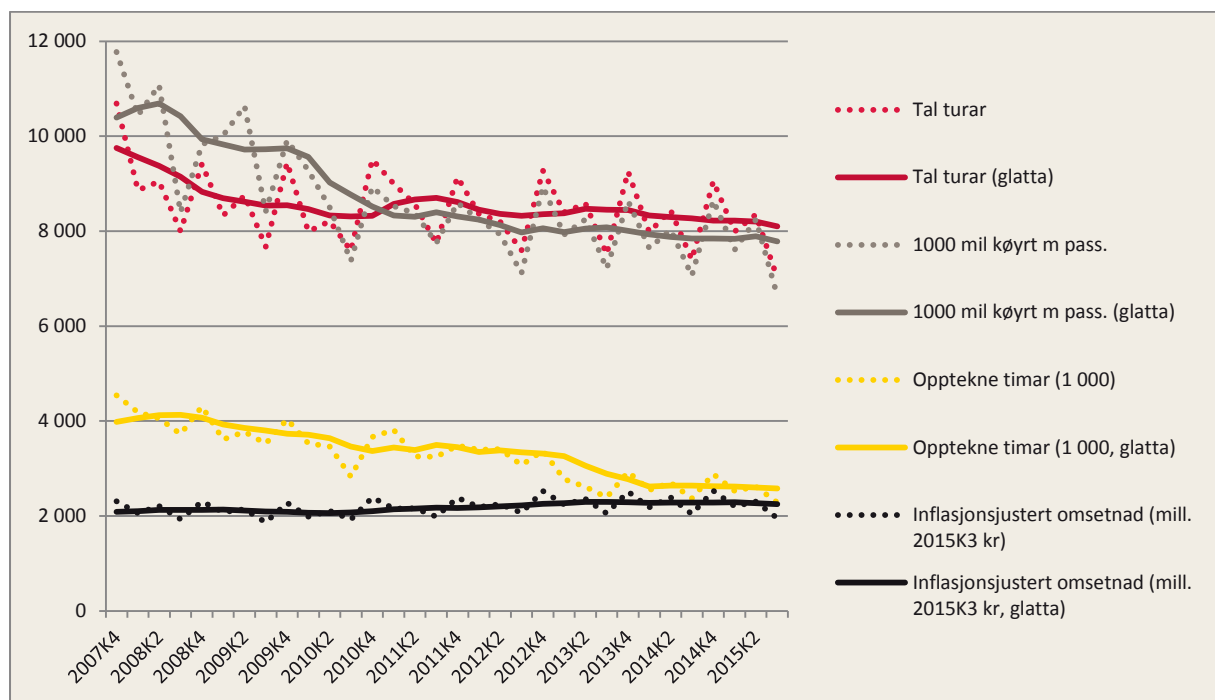
Nasjonalt var tredje kvartal 2015 det dårlegaste tredjekvartalet i tal turar, opptekne timar og køyrelengde etter dei åra SSB fører statistikk over (figur 1). Talet turar gjekk ned 5,2 prosent frå tredje kvartal 2014, og km køyrt med passasjer gjekk ned seks prosent.

Det har over fleire år vore ei utflating i mengde, lengde, timebruk og inntekt på taxiturar. Figur 1 viser desse tala for all taxiverksemd i Noreg, kvartal for kvartal (stipla linjer) og som firekvartals glidande gjennomsnitt (glatta, heiltrekte linjer). Den «knekken» vi for tredje kvartal 2015 ser på glatta tal turar og glatta mil køyrt med passasjer er dermed eit gjennomsnitt frå og med fjerde kvartal 2014. Fjerde kvartal 2014 var òg eit dårleg kvartal – med lågast tal turar og tal opptekne timar av noko fjerdekvartal i statistikken. Første kvartal 2015 var det dårlegaste førstekvartalet i køyrelengde. Andre kvartal 2015 har ikkje gitt like dårlege resultat, men gjennomsnittet av dei siste fire kvartala blir likevel ny botnnotering på alle indikatorane utanom omsetnad.

Nedgangen, utflatinga, og ny nedgang, har kome i ein periode der Noreg har hatt historisk høg folkevekst: Sjølv om vi får fleire innbyggjarar, blir det ikkje meir drosjekøyring.

Til tross for nedgangen i turar, opptekne timar og km køyrt med passasjer, har (den inflasjonsjusterte) 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 til no resultert i høgare omsetnad (sort linje). Den inflasjonsjusterte omsetninga fekk òg ei nedtur i tredje kvartal 2015, og har ikkje vore lågare sidan tredje kvartal 2012.

SSB har ikkje tal på fortene, men stabil eller auka omsetnad ved redusert eller stabilisert køyring, bør tilseie at bransjen har fått betre profittmargin. Talet turar har gått meir ned enn omsetnaden: Gjennomsnittsturen i tredje kvartal 2015 kosta 278,7 kroner, mot 272,5 kroner i tredje kvartal eit år tidlegare (www.ssb.no/drosje). Justert for inflasjon, slik vi har gjort i figur 1, var gjennomsnittsturen i tredje kvartal 2015 dermed 80 øre dyrare enn same kvartal i 2014.



Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemda, 2007(k1)-2015(k3). Heile landet. Firekvartals glidande gjennomsnitt er brukt for å glatte over sesongvariasjon. Indeks brukt til inflasjonsjustering er KPI Totalindeks, med 2015K3 som basiskvartal. Kjelde: SSB.

Nøkkeltal for drosjekøyringa i Hordaland, 2007-2014

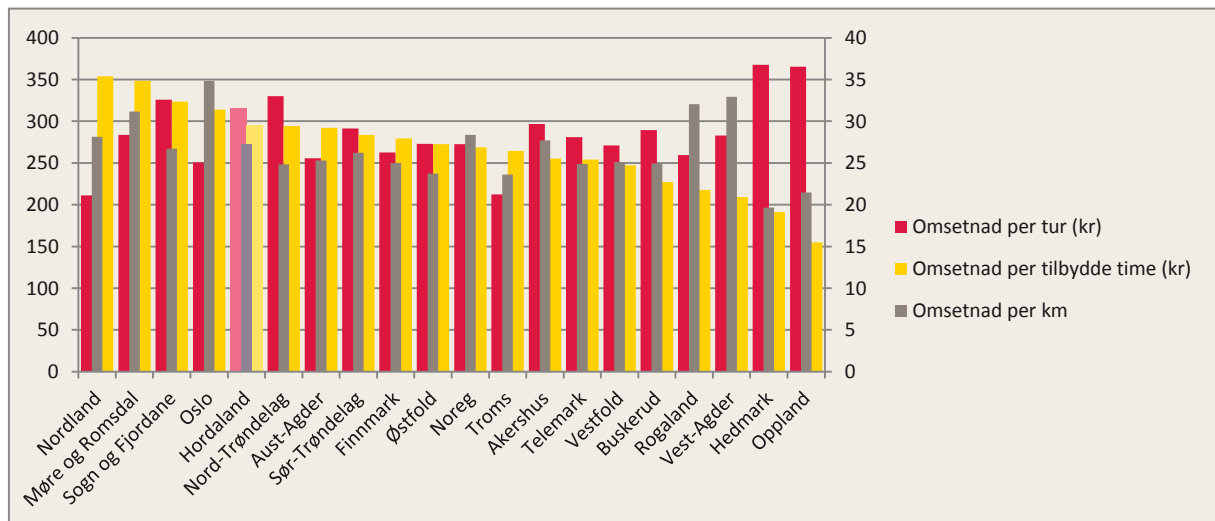
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring	
									Gj.sn. 2007-13	2013-14
Turar i alt per innbyggjar	8,2	7,9	7,2	7,6	7,3	7,0	6,7	6,0	-3,3 %	-10,4 %
Kilometer køyrt m/passasjer per tur	10,1	11,8	14,3	11,2	11,1	10,2	11,2	11,6	1,7 %	3,6 %
Km køyrt m/passasjer per år per innb	82,7	93,8	102,5	85,0	81,4	70,9	74,7	70,1	-1,7 %	-6,2 %
Omsetnad per tur (2014-kr)	230,3	247,8	248,4	251,6	267,9	278,5	297,3	315,9	4,3 %	6,3 %
Omsetnad per tilbydde time (2014-kr)	223,7	222,0	183,5	209,5	196,1	218,9	253,6	295,1	2,1 %	16,4 %
Minutt køyrt med passasjer per tur	22,2	22,5	30,7	28,1	32,3	25,1	21,8	22,8	-0,3 %	4,6 %
Utnytting med passasjer per km køyrt	59,3	66,6	63,7	64,7	59,8	53,4	59,1	58,3	-0,1 %	-1,4 %
Utnytting med passasjer pr tilb. time	35,9	33,7	37,8	39	39,4	32,9	31,0	35,5	-2,4 %	14,5 %

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, men to trendar er heilt tydelege: turar i alt per innbyggjar har gått kraftig ned gjennom heile perioden – endringa frå 2007 til 2014 er på -27 prosent, mens omsetnaden per tur og time har gått kraftig opp – endringa frå 2007 til 2014 er på heile 37 prosent per tur og 32 prosent per tilbydde time (etter inflasjonsjustering).

Tabellen viser langt høgare pris per tur enn det nasjonale snittet (272,5 kr i 2014), men denne prisen må standardiserast mot køyrelegde eller anna. Omsetnad per tilbydde time er eit meir samanliknbart mål, men også her er omsetnaden i Hordaland langt høgare enn landssnittet (268,6 kr i 2014). Per tilbydde time er omsetnaden i Hordaland 9,9 prosent over landssnittet. Om vi i staden deler omsetnaden per tur med km køyrt med passasjer per tur, finn vi at prisen per km i Hordaland (27,2 kr) ligg fire prosent *under* prisen per km i Noreg (28,4 kr).

Figur 2 viser omsetnaden per tur, per tilbydde time og per km i 2014, etter fylke (Hordaland er vist med litt ljosare fargar). Ein kan tydeleg sjå at omsetnad per tur er negativt korrelert med omsetnad per tilbydde time: drosjer i fylke der det er låg omsetnad per tilbydde time kompenserer for dette med høg pris per tur, mens drosjer i fylke der det er høg omsetnad per time kan ta lågare pris per tur. Korrelasjonen er ikkje robust: tek vi bort Hedmark og Oppland frå figur 2, fell òg all korrelasjon bort, og fleire fylke, deriblant Hordaland, har både høg omsetnad per time og per tur. Hordaland har femte høgaste omsetnad per time og per tur, og sjuande høgaste på omsetnad per km.



Figur 2: Omsetnad i drosjeverksemd i norske fylke. Kjelde: SSB.

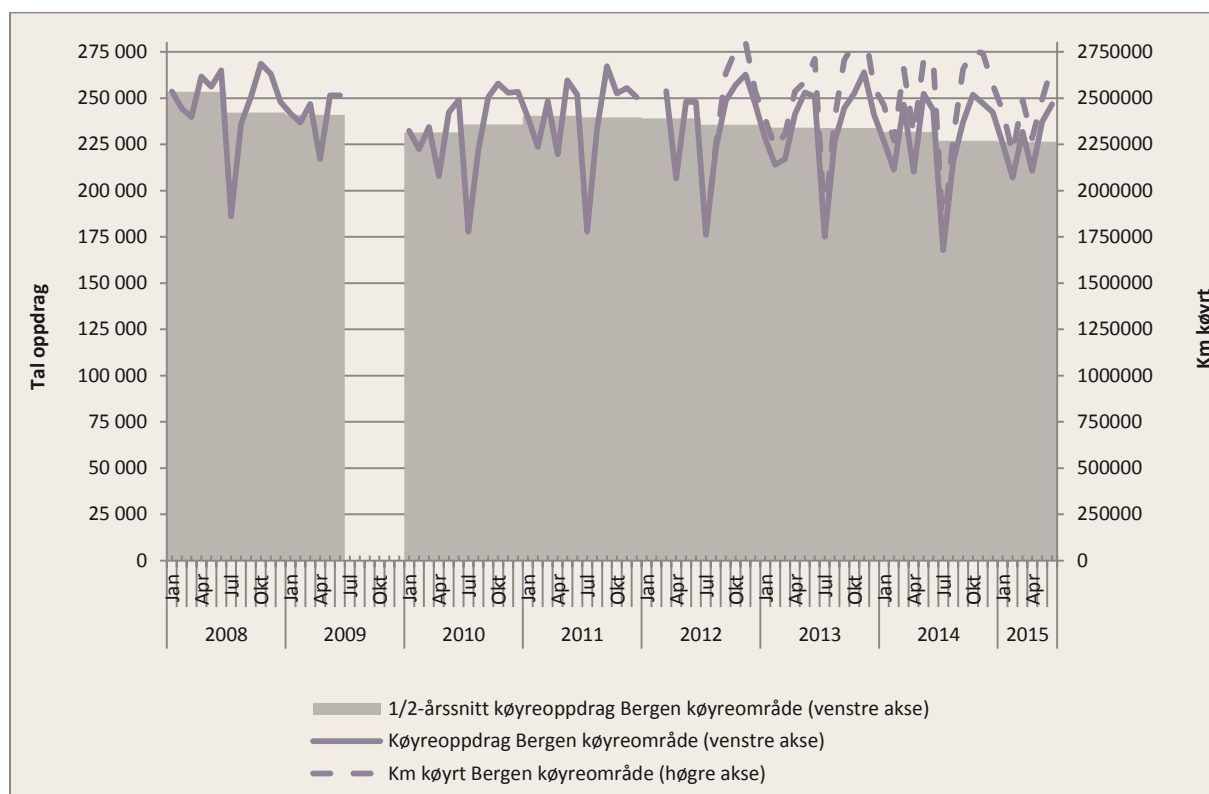
Oversikt over løyve i Bergen køyreområde

		jul.10	jul.11	aug. 12	jul.13	jul. 14	jul.15	nov.15	Endring 2010-15
Bergen Taxi	Totalt	448 (61 %)	449 (60 %)	438 (58 %)	435 (58 %)	441 (59 %)	440 (59 %)	434 (58 %)	-14
	Av dette reserveløyve	128	134	129	125	127	134	133	
	% reserveløyve	29 %	30 %	29 %	29 %	29 %	30 %	31 %	
Norgestaxi Bergen	Totalt	143 (20 %)	165 (22 %)	157 (21 %)	141 (19 %)	150 (20 %)	147 (20 %)	153 (20 %)	10
	Av dette reserveløyve	33	28	17	17	27	30	30	
	% reserveløyve	23 %	17 %	11 %	12 %	18 %	20 %	20 %	
Taxi 1	Totalt	69 (9 %)	76 (10 %)	83 (11 %)	78 (10 %)	74 (10 %)	71 (9 %)	71 (9 %)	2
	Av dette reserveløyve	5	5	10	7	6	6	6	
	% reserveløyve	7 %	7 %	12 %	9 %	8 %	8 %	8 %	
Bryggen Taxi	Totalt	34 (5 %)	19 (3 %)	18 (2 %)	23 (3 %)	21 (3 %)	24 (3 %)	22 (3 %)	-12
	Av dette reserveløyve	6	2	1	1	2	5	3	
	% reserveløyve	18 %	11 %	6 %	4 %	10 %	21 %	14 %	
A-Taxi	Totalt			6 (1 %)	8 (1 %)	6 (1 %)	9 (1 %)	8 (1 %)	8
	Av dette reserveløyve			1	0	0	0	0	
	% reserveløyve			17 %	0 %	0 %	0 %	0 %	
Christiania	Totalt					21 (3 %)	52 (7 %)	51 (7 %)	51
	Av dette reserveløyve					2	10	10	
	% reserveløyve					10 %	19 %	20 %	
Bergen køyreomr	Totalt	694 (95 %)	709 (95 %)	702 (94 %)	685 (91 %)	713 (95 %)	742 (99 %)	739 (99 %)	45
	Av dette reserveløyve	172	169	158	150	164	185	182	
	% reserveløyve	25 %	24 %	23 %	22 %	23 %	25 %	25 %	
	Ledige	36 (5 %)	41 (5 %)	48 (6 %)	65 (9 %)	37 (5 %)	8 (1 %)	11 (1 %)	-25
	Tal løyver	730	750	750	750	750	750	750	20

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 løyva og delen har gått litt ned. Det er Bergen Taxi som har den største delen reserveløyve. Det er òg ein del uutnytta løyve, men per november 2015 utgjorde desse knappe 1,5 % av tilgjengelege løyve.

Svak, men lang nedgående trend i Bergen køyreområde



Figur 3: 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 36 månader viser òg tal km kjørt med passasjer (stipla linjer – høgre akse). Vi fekk i forfjor presisert definisjonen av km kjørt for å få samanliknbar statistikk mellom sentralane og over tid. Vi starta derfor ny serie i forfjor med km kjørt med passasjer (stipla linjer i figur 3), og viser til tidlegare rapportar for å sjå historiske data. For dei minste sentralane har det i nokre periodar vore rapporteringsavvik, og for A-Taxi og Christiania har vi for siste 12 månader stipulert tal køyreoppdrag og alle månader stipulert km kjørt. Sistnemde sentral er no så stor at desse stipuleringane begynner å bli hefta med stor usikkerheit, noko som òg påverkar totalen vist i figuren.¹

Kjelde: Drosjesentralane.

Figur 3 viser utviklinga i køyreoppdrag og km kjørt med passasjer for sentralane i Bergen køyreområde. Desse tala er innrapporterte frå sentralane, og er hefta med stor usikkerheit – både ved innrapportering, og ved stipulering av manglande data (sjå tekst under figur 3 og tilhøyrande fotnote). Om vi likevel antar at feilrapporteringane og feilberekningane er nokonlunde jamt fordelt over tid, får vi eit trendbilette som *kan vere* omtrent korrekt.

Halvår-for-halvår har det sidan våren 2011 vore ei jamn nedgåande trend. Første halvår 2015 var det to prosent færre oppdrag enn i første halvår 2014, og seks prosent færre oppdrag enn i første halvår 2011. Siste tolv månadene har det lågaste talet oppdrag vi har registrert.

¹ Tal køyreoppdrag har blitt stipulert som følgjer: For A-taxi har vi basert oss på forholdet mellom tidlegare innrapportert tal oppdrag hos A-Taxi og dei andre sentralane i tilsvarende måned; for Christiania har vi basert oss på forholdet mellom tal køyreoppdrag hos Bryggen Taxi og Christiania per juni 2014 (da begge hadde like mange bilar) og seinare forhold i tal bilar mellom Bryggen og Christiania. Km kjørt har blitt stipulert etter forholdet mellom den aktuelle sentral sitt stipulerte tal køyreoppdrag og dei andre sentralane, multiplisert med samla køyrelengde til dei andre sentralane.

Auke i løyveutnytting, opptatt del og effektivitet

	2008 BT & NT	2009 BT & NT	2011 BT [†] & NT [†]	2012 BT, NT, BrT & AT	2013 BT, NT, BrT & AT	2014 BT, NT, BrT, AT & CT	2015 BT, NT, BrT & CT
Løyveutnytting							
Man-fre rush	.65	.62	.61	.66	.66	.65	.69
Man-fre elles	.43	.41	.42	.45	.46	.46	.47
Laur-søn	.34	.32	.35	.37	.35	.38	.40
Opptatt del							
Man-fre rush	.60	.58	.60	.55	.56	.53	.55
Man-fre elles	.51	.49	.52	.48	.49	.42	.44
Laur-søn	.53	.51	.57	.55	.55	.45	.51
Utnytting x opptatt							
Man-fre rush	.39	.36	.36	.36	.37	.34	.38
Man-fre elles	.22	.20	.22	.22	.22	.19	.21
Laur-søn	.18	.16	.20	.20	.19	.17	.20

Tabell 3: Indikatorar for etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde 2008 -15. 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 2015. 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, men har ikkje levert data i 2015. 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).

[†] 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: 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.

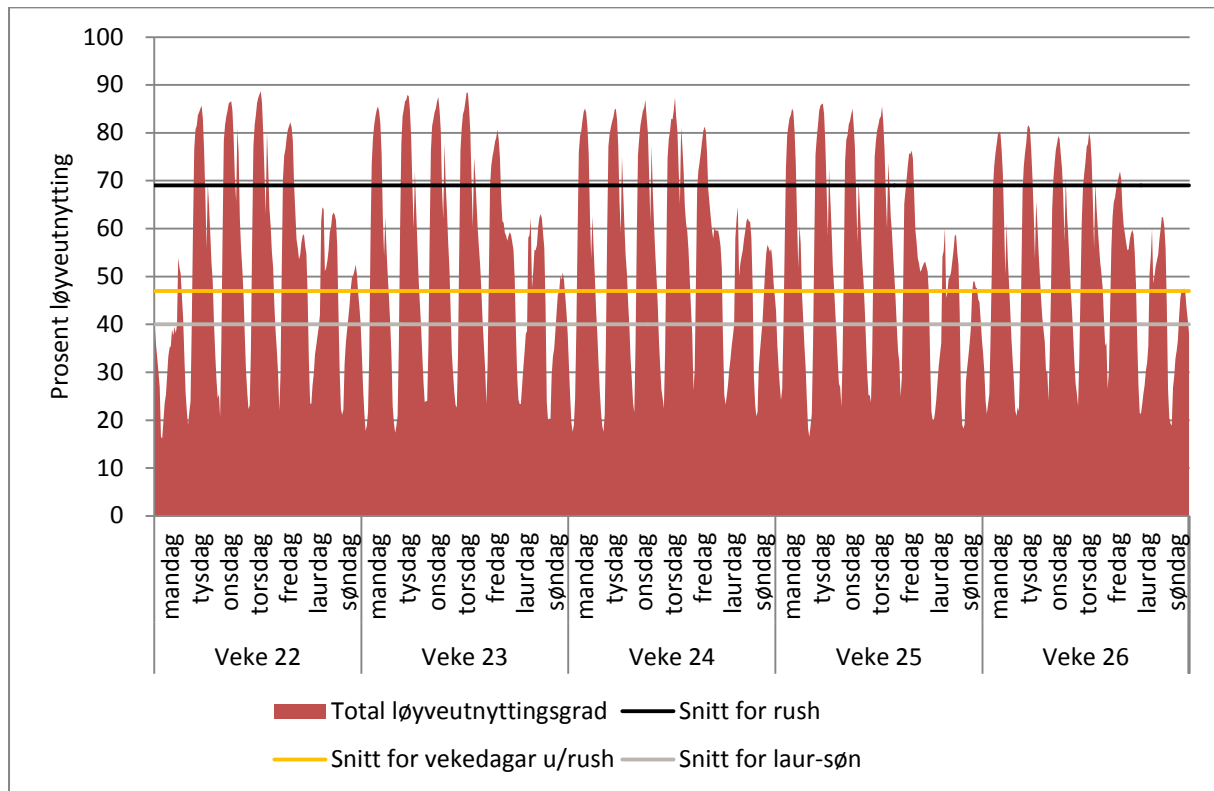
Det er i berekningane ikkje gjort forskjell på reserveløyve og hovudløyve. Reserveløyve er per definisjon løyve med låg løyveeffektivitet, sidan det berre er høve til å nytte dei på bestemte tider i veka.

Alle tre indikatorane for etterspørsel etter drosjetenester har i 2015 gått opp, og i rushtida er no nesten sju av ti bilar i eller klar for oppdrag. Den rapporterte *løyveutnyttinga* (kor stor del av drosjebilparken som ein gjennomsnittleg time er ute og prøver å få oppdrag) er på sitt høgaste nokonsinne for alle dei tre aggregerte tidspunkta (rush, vekedagar utanom rush og helg). *Opptattdelen* (kor stor del av dei drosjene som er i drift og som er registrert i oppdrag) er òg opp på alle tre tidspunkta i forhold til i 2014. Som ein konsekvens, går òg *løyveeffektiviteten* (løyveutnytting x opptattdel) opp. Løyveeffektiviteten er rett nok ikkje på sitt høgaste, men den har gått markert opp sidan i fjor. Skal vi tru den innrapporterte statistikken, står det ikkje så aller verst til i drosjenæringa i bergensområdet: Det er fleire bilar på vegane, og dei er i større grad oppteke, til tross for dei andre nasjonale og lokale tala vi har sett. Dette viser at det kan vere mogleg for næringa å få løyveutnyttinga meir opp utan at det går på kostnad av opptattdelen.

Løyveutnyttinga er likevel ikkje optimal, og gjennomsnittet fortel ikkje alt. For å få fram variasjonen i løyveutnyttinga kan vi òg vise den time for time gjennom referanseperioden (figur 4). I denne figuren har vi trekt frå talet reserveløyve på dei tidspunkta der desse ikkje skal vere i drift. Dette biletet kan òg nyttast til å trekkje slutningar om datakvaliteten: Mønsteret 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 mandag i veke 22, som var andre pinsedag), er venta. Vi har med andre ord fått innrapportert data som er konsistente med kva vi ventar oss.

Visse tidspunkt (spesielt tidleg på dagen) har veldig høg løyveutnytting, men botnverdiene er til dels svært låge. For at det skal vere nok bilar til å ta unna toppane, må ein òg akseptere periodar med låg løyveutnytting (den kan ikkje vere konstant gjennom døgeret). Løyveutnyttinga blir derfor lågare i helgane og i vekedagane utanom rushtida for å kunne ta unna rushtrafikken. Det blir dermed toppverdiene som gir best uttrykk for om løyveutnyttinga er optimal eller ikkje. Det mest optimale ville vore om alle køyretøy minus dei som må vere til service eller reparasjon er tilgjengelege i rushtida. Det er dei ikkje. Figur 4 viser løyveutnyttinga time-for-time i veke 22 til 26, 2015. Den høgaste løyveutnyttinga var torsdag kl. 14 i veke 22 (88,7 prosent). Framleis var det 11,3 prosent av bilane som ikkje var tilgjengelege for oppdrag. Om vi kan anta at Taxi 1 (som ikkje har levert data) sine bilar er likt fordelt med resten av bilparken, svarar dette til 84 bilar som stod parkert sjølv på topp-tidspunktet. Om ein tek høgde for ti vekedagar til servicar/verkstadsbesøk eller bytte av bil per løyve per år, ville det på dette tidspunktet vore 30 bilar på verkstad eller i omregistrering. Da står det att 54 bilar som kunne vore i bruk (husk òg at det på dette tidspunktet var åtte ubrukne løyve). Det kan vere behov for noko fleksibilitet over ti vekedagar per løyve per år, men figur 4 viser likevel at det kan vere grunnlag for å redusere løyvetalet med 35-45 løyve. Om ein aksepterer fleire tidspunkt med for lite kapasitet (for å få opp løyveutnyttinga utanom rushtida), kan ein ta inn enda fleire løyve. Om ein derimot aksepterer at bilar/løyve står ubrukt i forbindelse med ferie og sjukdom hos sjåførane, vil det truleg ikkje vere rom til å redusere løyvetalet, og det vil ikkje vere mogleg å auke løyveutnyttinga vesentleg meir enn det nivået vi ser i dag.

Løyveutnytting per time, veke 22-26 2015



Figur 4: Løyveutnyttinga til Bergen Taxi, Norgestaxi, Bryggen Taxi og Christiania Taxi frå måndag 25. mai kl. 00:00 til søndag 28. juni kl. 23:00, 2015. A-taxi og 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 disponible drosjar er ikkje rekna inn. Figuren har dermed eit litt anna berekningsgrunnlag enn tabell 3, men avvika er ikkje store. Gjennomsnittsverdiane vist i tabell 3 er vist med dei svarte, gule og grå linjene i figur 4.

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.

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 2014 har middelfolkemengda auka med 9,1 % (1,25 % i året). Talet personkilometer i alt har gått opp med 7 608 millionar personkilometer (10,7 %, eller 1,5 % per år), mens reiselengda med drosje har gått ned 171 millionar personkilometer (-26 %, eller -4,2 % per år). Reiselengda med drosje per innbyggjar har gått enda meir ned: -32 % (ikkje vist i tabell).

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring	
									Gj.sn. 2007-13	2013-14
Rutebilar				3 887	3 798	3 778	3 711	3 793	-1,5 %*	2,2 %
Drosjebilar	665	636	624	545	532	516	511	494	-4,3 %	-3,3 %
Utleigebilar mv.	1 143	1 151	1 132	1 199	1 342	1 487	1 595	1 698	5,7 %	6,5 %
Personbilar	54 866	55 956	56 536	57 034	58 029	58 701	59 407	61 288	1,3 %	3,2 %
Motorsyklar, mopedar	1 216	1 260	1 318	1 364	1 404	1 442	1 478	1 513	3,3 %	2,4 %
<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>68 786</i>	<i>1,2 %</i>	<i>3,1 %</i>
Bilferjeruter	318	335	338	338	347	350	349	358	1,6 %	2,6 %
Annan rutefart	539	523	477	515	520	500	419	445	-4,1 %	6,2 %
<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>803</i>	<i>-1,6 %</i>	<i>3,2 %</i>
Jernbanetransport	2 910	3 059	3 012	3 063	3 012	3 042	3 215	3 396	1,9 %	5,6 %
Forstadsbaner og sporvegar	535	572	588	620	631	660	729	752	5,3 %	3,2 %
Lufttransport	4 408	4 521	4 496	4 574	4 795	4 710	4 896	4 738	1,8 %	-3,2 %
Persontransport i alt	70 867	72 372	72 974	73 128	74 411	75 186	76 309	78 475	1,2 %	2,8 %

Tabell 5: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2007-14. 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 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 før siste år.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Endring	
										Gj.sn. 2007-14	2014-15
Bedrifter med tilsette	9 963	10 300	10 613	10 725	11 020	11 049	11 414	11 624	12 056	2,2 %	3,7 %
Innbyggjarar	294 099	298 453	303 889	309 495	314 470	319 101	324 572	329 782	334 149	1,6 %	1,3 %
Innb 75+	20 396	20 496	20 523	20 675	20 563	20 631	20 686	20 934	21 203	0,4 %	1,3 %

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.invest.no.

Tal i 1000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Endring		
									Gj.sn. 2008-13	2013-14	2014-15
ÅDT, Damsgårdstunnelen	36	37	37	38	39	39	39		1,6 %	-0,1 %	
ÅDT, Sjølinjen	42	43	43	43	44	44	46		1,4 %	2,4 %	
ÅDT, Nygård trafikmaskin	87	88	88	88	89	88	87		0,4 %	-1,0 %	
Hotellovern. i Bergen, yrkestrafikk, året	813	776	745	722	817	797	833		0,4 %	2,4 %	
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug	504	512	522	544	538	523	586	684	0,7 %	12,1 %	16,6 %
Passasjerar Bergen lufthamn	4 400	4 257	4 475	4 944	4 998	5 482	5 499		4,5 %	0,3 %	
Passasjerar BGO juni-aug	1 213	1 143	1 239	1 339	1 321	1 525	1 513	1 524	4,7 %	-0,8 %	0,7 %

Tabell 7: 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.

Hotellovernattingar: Kjelde: statistikk.invest.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. Vi viser trafikktil for utvalde teljepunkt, talet hotellovernattingar, og trafikk til og frå Flesland.

Trafikkauken er synleg på to av dei utvalde **teljepunkta**.

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 par åra.

Trafikken på **Flesland** har gått litt opp og ned dei siste åra, og gjekk kraftig opp i 2013, men knapt endra seg i 2014 (og 2015 for sommartrafikken).

Kjelder og meir informasjon

Avinor:

http://www.avinor.no/avinor/trafikk/10_Trafikkstatistikk

Hordaland fylkeskommune:

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

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
Seksjon for forskning, internasjonalisering og analyse
Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen

Telefon: 55 23 92 82
e-post: aud@hfk.no

www.hordaland.no

Januar 2016