



# Drift og omsetnad i drosjenæringa 2016

AUD-rapport nr. 11-2017



## **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: 26.10.2017

# 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 .....	10
Drift og omsetnad .....	10
<b>BERGEN KØYREOMRÅDE .....</b>	<b>13</b>
Miljøbilar .....	13
Drift og omsetnad .....	13
Løyvetalet i forhold til marknadssituasjonen .....	17

# Samandrag

Drosjer er ein stadig mindre brukt reiseform i Noreg. Frå 2008 til 2015 blei passasjerkilometer i taxi redusert med 22 % på landsbasis. På same tid auka den samla persontransporten på veg med 11 %. Som konsekvens har drosjer i prosent av all vegtransport gått frå å utgjere 1 % av persontransporten i 2008 til 0,7 % i 2015. Dersom trenden fortsett, vil denne delen ha sokke til mellom 0,66 og 0,68 % i 2016 og mellom 0,62 og 0,66 % i 2017. Køyrelengda med taxi fall drastisk i 2016, etter at denne har vore svakt fallande gjennom fleire år. Tidlegare har næringa klart å kompensere den svakt fallande køyrelengda med ein svak auke følgd av utflating i omsetnaden, men denne har òg falle i 2016.

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 har vi detaljerte tal for dei fleste løyva i fylket på køyrt kilometer, omsetnad, tal oppdrag, m.m. Drosjenæringa i Hordaland er ein milliardindustri: I 2016 blei det køyrt inn 950 millionar kroner eks. mva., frå 2,5 millionar køyreoppdrag. I alt køyrt drosjene i fylket 57,5 millionar kilometer.

Det er lite prisvariasjon per køyrt kilometer. Variasjonen skapast først og fremst av ulik prising på kontraktskøyringa. Per løyve er det også lite forskjell i køyrelengder og omsetnad på ordinære- og reserveløyver i Bergen køyreområde, og i køyrelengder og omsetnad på ordinære drosjer utanfor Bergen køyreområde og drosjene i Bergen. På reservedrosjene i og utanfor Bergen er det derimot litt forskjell.

Det er også stor forskjell i andelen miljøbilar (el- og hybridbilar) i og utanfor Bergen køyreområde. I Bergen er denne prosenten minimum 32 %, mens den berre er på 4 % i distrikta. I alt er miljøbildelen i Hordaland på minimum 25 %.

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

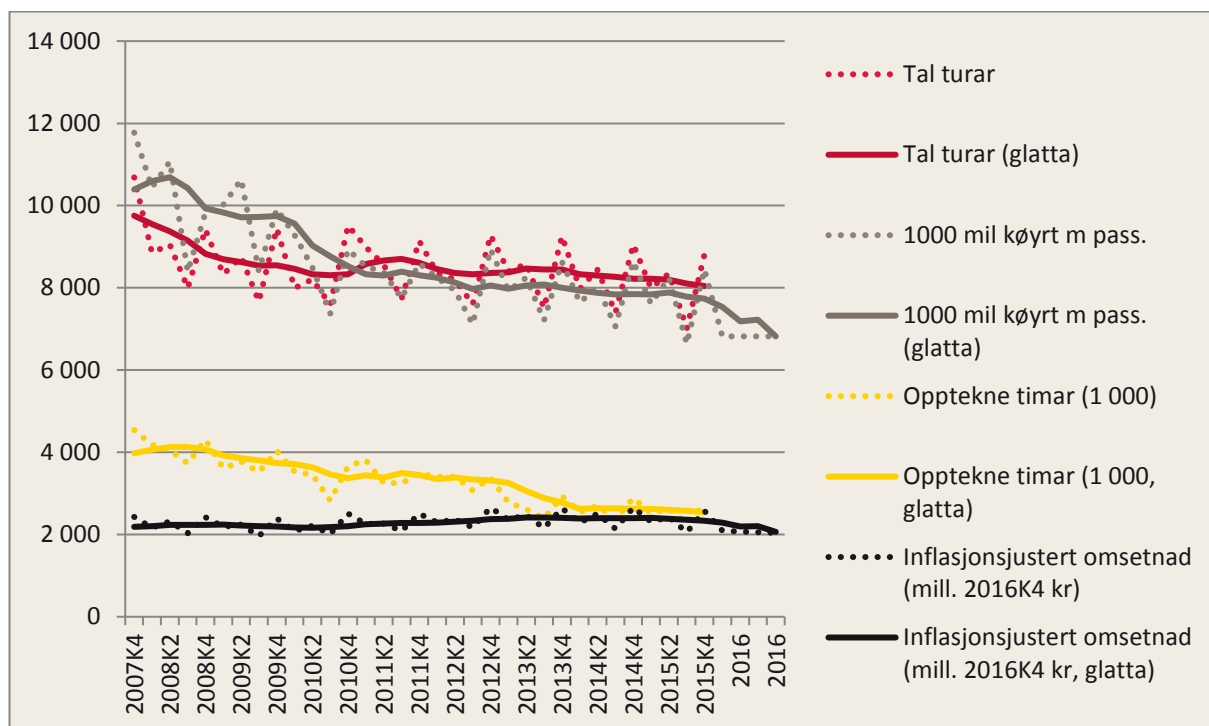
Den samla persontransporten aukar i takt med befolkningsveksten, mens drosjebiltransporten går ned. Frå 2008 til 2015 har middelfolkemengda auka med 422 000 personar, eller 8,8 % (1,2 % i året). Talet personkilometer i same periode gått opp med 7 673 millionar personkilometer (10,6 %, eller 1,5 % per år), mens reiselengda med drosje har gått ned 141 millionar personkilometer (-22 %, eller -3,5 % per år), jfr. tabell 1. Reiselengda med drosje per innbyggjar har gått enda meir ned: -28 % (ikkje vist i tabell). Drosjetransport i prosent av all vegtransport har gått ned frå 1 % til 0,7 %.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Endring	
									Gj.sn. 08-14	2014-2015
Rutebilar			3 887	3 798	3 778	3 711	3 793	4 089	-0,6 %	7,8 %
Drosjebilar	636	624	545	532	516	511	494	495	-4,1 %	0,2 %
Utleigebilar mv.	1 151	1 132	1 199	1 342	1 487	1 595	1 698	1 830	6,7 %	7,8 %
Personbilar	55 956	56 536	57 034	58 029	58 701	59 407	61 288	62 391	1,5 %	1,8 %
Motorsyklar, mopedar	1 260	1 318	1 364	1 404	1 442	1 478	1 513	1 581	3,1 %	4,5 %
<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>1,4 %</b>	<b>2,3 %</b>
Bilferjeruter	335	338	338	347	350	349	358	361	1,1 %	0,8 %
Annan rutefart	523	477	515	520	500	419	447	486	-2,6 %	8,7 %
<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>-0,9 %</b>	<b>3,9 %</b>
Jernbanetransport	3 059	3 012	3 063	3 012	3 042	3 215	3 396	3 509	1,8 %	3,3 %
Forstadsbaner og sporvegar	572	588	620	631	660	729	752	809	4,7 %	7,6 %
Lufttransport	4 521	4 496	4 574	4 795	4 710	4 896	4 738	4 494	0,8 %	-5,1 %
<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>1,4 %</b>	<b>2,0 %</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>-0,05pp</b>	<b>-0,02pp</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>-0,04pp</b>	<b>-0,01pp</b>

Tabell 1: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2008-15. 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 2016 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. Figuren viser likevel at tal turar har følgd mil køyrt tett sidan 2011, og at opptekne timar har følgd 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 falle drastisk siste året, etter at denne har vore svakt fallande gjennom fleire år. Tidlegare har næringa klart å kompensere den svakt fallande køyrelengda med ein svak auke følgd av utflating i omsetnaden, men denne har òg falle i 2016.



Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemda, 2007(k1)-2015(k4)-2016. Heile landet. Firekvartals glidande gjennomsnitt er brukt for å glatte over sesongvariasjon. Indeks brukt til inflasjonsjustering er KPI Totalindeks, med 2016K4 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. Etersom mykje av køyringa – spesielt utanfor Bergen køyreområde – er kontraktskøyning, 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 fire åra. Deretter har det vore ein viss auke.

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Endring	
										Gj.sn. 2010-16	2016-17
Bergen køyreområde	Bedrifter med tilsette	10 725	11 020	11 049	11 414	11 624	12 056	11 045	11 232	0,5 %	1,7 %
	Innbyggjarar	309 495	314 470	319 101	324 572	329 782	334 149	337 616	339 639	1,5 %	0,6 %
	Innb 75+	20 675	20 563	20 631	20 686	20 934	21 203	21 598	21 777	0,7 %	0,8 %
	Innb 6-15	59 662	59 476	59 568	59 538	60 023	60 607	61 234	61 614	0,4 %	0,6 %
Resten av Hordaland	Bedrifter med tilsette	6 167	6 223	6 302	6 386	6 459	6 613	6 174	6 250	0,0 %	1,2 %
	Innbyggjarar	167 680	169 761	171 469	173 563	175 464	177 208	178 881	180 324	1,1 %	0,8 %
	Innb 75+	13 666	13 644	13 620	13 595	13 733	13 858	13 973	14 191	0,4 %	1,6 %
	Innb 6-15	37 165	37 078	37 024	36 887	37 044	37 367	37 778	37 999	0,3 %	0,6 %

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	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Endring	
										Gj.sn. 2008-15	2015-16
ÅDT, Damsgårdstunnelen	36	37	37	38	39	39	39	40	40	1,5 %	0,5 %
ÅDT, Nygård trafikmaskin	87	88	88	88	89	88	87	88	83	0,2 %	-5,2 %
ÅDT, Sjølinjen	42	43	43	43	44	44	46	46	42	1,5 %	-9,3 %
ÅDT, Flyplassvegen ved Håvardstun	27	27	27	27	28	29	28	29	27	1,0 %	-5,9 %
Bybanen			2 896	7 060	7 994	9 125	9 406	9 987	10650	9,1 %*	6,6 %
Hotellovern. i Bergen, yrkestrafikk, året	813	776	745	722	817	797	833	861	877	0,8 %	1,8 %
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug	504	512	522	544	538	523	586	684	690	4,5 %	0,9 %
Passasjerar Bergen lufthamn	4 400	4 257	4 475	4 944	4 998	5 482	5 499	5 353	5 328	2,8 %	-0,5 %
Passasjerar BGO juni-aug	1 213	1 143	1 239	1 339	1 321	1 525	1 513	1 524	1 502	3,3 %	-1,4 %

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, men ikkje slik at den raskare vegen til Flesland via Knappetunnelen er synleg i statistikken. Derimot hadde Damsgårdstunnelen ikkje trafikknedgang frå 2015 til 2016, sjølv om Sjølinjen, Nygård trafikmaskin og Håvardstun hadde kraftig nedgang. Det er derfor mogleg at Knappetunnelen (som Vegvesenet ikkje har gitt ut statistikk for) 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 datokøyring 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.

**Bybanen:** Passasjertalet på Bybanen har auka frå 7 millionar reisande i første heile driftsår, til nesten 11 millionar i 2016. Det er ikkje mogleg å sjå av vegtrafikktalet at Bybanen har hatt ein effekt på biltrafikken. Vi har dessverre dårlege tal på busspassasjerane, men truleg er det her Bybanen har henta sitt passasjergrunnlag frå (samt frå sykkel- og gangtrafikk over kortare strekk). Bybanen har truleg teke ein del av helge-/nattrafikken frå drosjane, ettersom nattilbodet styrka seg samanlikna med nattbuss. I 2017 har Bybanen òg blitt ein konkurrent om passasjerane til og frå Flesland.

**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 par åra.

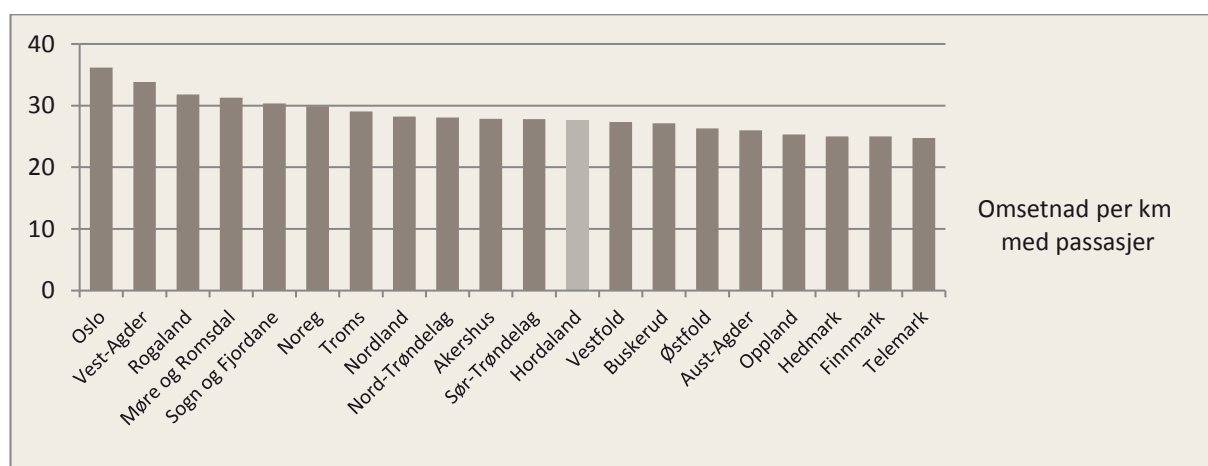
**Flypassasjerar:** Trafikken på Flesland har gått litt opp og ned dei siste åra, og gjekk kraftig opp i 2013/2014. Etter dette har den gått litt ned att.

	2014	2015	2016	2014-15	2015-16
Løyver i alt	946	957	922	1,2 %	-3,7 %
Km kjørt i næring med passasjer (1 000 km)	37 712	35 359	34 108	-6,2 %	-3,5 %
Omsetnad (mil. kr)	1 003	975	945	-2,8 %	-3,1 %
Pris per kilometer med passasjer (kr/km)	26,6	27,6	27,7	3,7 %	0,5 %
Andel tilbakelagt med passasjer i bilen (%)	59,6	58,5	57,5	-1,8 %	-1,7 %
Innbyggjarar per løyve	541	540	564	-0,2 %	4,4 %
Km køyrt per løyve (1 000 km)	40	37	37	-7,3 %	0,1 %
Omsetnad per løyve (1 000 kr)	1 060	1 019	1 025	-3,9 %	0,6 %
Omsetnad per innbyggjar (kr)	2 073	1 973	1 971	-4,9 %	-0,1 %

Tabell 4: Nøkkeltal for drosjeverksemda i Hordaland. Heile fylket. Kjelde: SSB.

Tabell 4 viser nøkkeltal for drosjene i Hordaland. Omsetnaden per løyve ligg rett i overkant 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.

Figur 2 viser omsetnaden per km med passasjer i 2016, etter fylke (Hordaland er vist med litt ljosaare gråfarge). Hordaland ligg i ei nokså stor gruppe av fylke midt på skalaen, men rangert ligg drosjene i Hordaland på 11. plass i omsetnad per passasjerkilometer.



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



# Hordaland utanom Bergen køyreområde

## LØYVESITUASJONEN

Per 31.12.2016 var det 173 ordinære drosjeløyve og 58 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	29	6
Bømlo	Bustadløyve	4	2
	Bremnes Taxi	6	3
Eidfjord	Bustadløyve	2	
Etne	Bustadløyve	4	3
Fedje	Bustadløyve	1	1
Fitjar	Fitjar Taxi/bustadløyve	2	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	7	2
Masfjorden	Masfjorden Taxisentral	4	1
Odda	Bustadløyve	1	1
	Odda Taxilag	8	
Os	Os Taxi	16	1
Osterøy	Osterøy Taxi	6	11
Samnanger	Bustadløyve	2	1
Stord	Leirvik Taxi	9	
	Stord Taxi	8	
Sveio	Sveio Taxi	5	7
Tysnes	Tysnes Taxilag	3	2
Ullensvang	Bustadløyve	2	1
	Nå Taxi	3	
Ulvik	Indre Hardanger Taxisentral/bustadløyve	1	1
Vaksdal/Modalen	Dale Taxiformidling	5	1
Voss	Voss Taxi	13	2
Øygarden	Øygarden Taxi/bustadløyve	4	1
Sum		173	58

Tabell 5: Løyveoversikt for Hordaland utanom Bergen køyreområde per 31.12.2016.

## MILJØBILAR

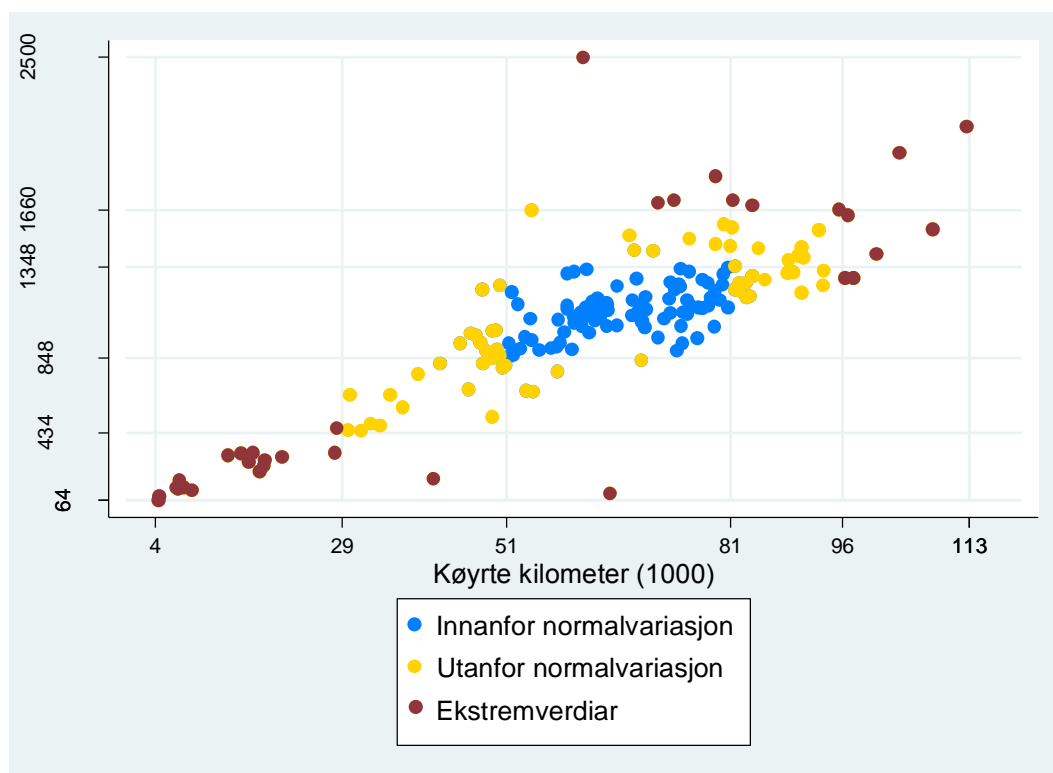
Det er ingen elektriske bilar som går som drosje i distrikta. Utskrift frå kontor for kjøretøygodkjenning og registrering hos Statens vegvesen viser at det i kommunane utanfor Bergen køyreområde var registrert 226 drosjer (vi manglar altså registreringsdata på fem drosjer). Av dei drosjene vi har registreringsdata på var ein dieselhybrid og åtte bensinhybridar. I alt gir det ein miljøbildel på berre 4 %. Hovudsakleg nyttar distriktsdrosjane dieselbilar. Av 214 dieselbilar er 63 registrert første gang etter 1. september 2015 (etter at Euro 6-standarden trådde i kraft). Dette svarer til 29 % av dieseldrosjane i distrikta.

## DRIFT OG OMSETNAD

I sum er det for drosjene utanom Bergen køyreområde rapportert inn 13 millionar kørte km fordelt på 540 000 oppdrag, med ei samla innkøyring på 223 millionar kroner (eks. mva.).

Distrikta i Hordaland er underlagt maksimalprisforskrifta, derfor er det ingen priskonkurranse. Det er likevel ein del variasjon i pris etter kørrelengde i distrikta. Dette skuldast truleg offentlege transportoppdrag som utgjør hovuddelen av inntekta for distriktsdrosjene, der pasientkøyring for helseføretaka, skulekøyring og arbeidskøyring av personar med varig tilrettelagd arbeid utgjør den største delen av offentlege transportoppdraga. I tillegg kjem TT-køyring og transport til og frå behandlande lege/fysioterapi. Mange plassar ser ein at bestilling frå private og praiing utgjør langt mindre enn 10 % av omsetnaden.

Figur 3 viser fordeling av km kørte og brutto innkøyring 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 mørkeraude observasjonane er å rekne som ekstremverdiar og er ikkje rekna med når vi i tabellen under har rekna gjennomsnittet og normalvariasjonen for kvar variabel. Eit gjennomsnitt som er rekna ut etter fjerning av ekstremverdiar er kalla «robust gjennomsnitt».



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

Figuren viser ordinære løyve i Hordaland utanom Bergen køyreområde fordelt etter to variablar: km kørte (horisontal akse) og brutto innkøyring (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.

Variabel	Løyve	Sum	Nedre normalintervall	Robust gjennomsnitt	Øvre normalintervall	Tal løyve innanfor normal	Tal løyve utanfor normal
Kjørte km	Ordinær	11 074 000*	51 000	<b>66 000</b>	81 000	132	46
	Reserve	2 030 000*	23 000	<b>39 000</b>	55 000	40	14
Brutto kr innkøyrte	Ordinær	185 556 000†	848 000	<b>1 098 000</b>	1 348 000	111	66
	Reserve	37 285 000†	362 000	<b>672 000</b>	983 000	27	26
Tal køyreoppdrag	Ordinær	467 000††	1 500	<b>2 700</b>	3 900	86	90
	Reserve	73 000*	400	<b>1 200</b>	2 000	27	26
Timar i drift	Ordinær	707 000‡	2 900	<b>4 000</b>	5 100	91	64
	Reserve	125 000‡	1 000	<b>2 300</b>	3 700	22	23
Timar opptatt	Ordinær	221 000‡	900	<b>1 200</b>	1 600	83	54
	Reserve	44 000‡	500	<b>800</b>	1 200	21	19
Timar ledig	Ordinær	498 000‡	1 800	<b>2 800</b>	3 800	81	56
	Reserve	94 000‡	800	<b>1 700</b>	2 700	21	19
Innkøyrte kr per km	Ordinær		14	<b>16</b>	19	107	63
	Reserve		13	<b>18</b>	23	36	17
Innkøyrte per oppdrag	Ordinær		240	<b>460</b>	670	119	49
	Reserve		300	<b>560</b>	830	37	15
Innkøyrte kr per driftstime	Ordinær		190	<b>270</b>	350	88	59
	Reserve		180	<b>290</b>	390	28	16
Innkøyrte per time opptatt	Ordinær		650	<b>870</b>	1 090	80	50
	Reserve		610	<b>900</b>	1 200	27	13
Km per oppdrag	Ordinær		15	<b>28</b>	41	111	58
	Reserve		20	<b>28</b>	37	38	15
Km per driftstime	Ordinær		12	<b>17</b>	22	88	60
	Reserve		11	<b>16</b>	20	26	19
Km per time opptatt	Ordinær		37	<b>52</b>	67	75	55
	Reserve		35	<b>48</b>	60	24	16
Prosent opptatt	Ordinær		22	<b>29</b>	36	70	60
	Reserve		20	<b>31</b>	41	33	7
Minutt opptatt per oppdrag	Ordinær		17	<b>29</b>	40	90	40
	Reserve		17	<b>34</b>	50	26	13

Tabell 6: Nøkkeltal for løyver utanfor 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 timar opptatt i prosent av timar i drift.

\* Sum av alle observasjonar, inkludert ekstremverdiar.

† Sum av all rapportert brutto innkøyrte + berekna data for løyve som berre har rapportert på km køyrte. Berekinga er da gjort med utgangspunkt i tal rapporterte km for løyva multiplisert med gjennomsnittleg innkøyrte per km. I alt er det 256 000 kr som har blitt lagt til summen for ordinære løyve og 72 000 som har blitt lagt til summen for reserveløyve.

†† Sum av alle rapporterte køyreoppdrag + berekna data for løyve som ikkje har rapportert på tal køyreoppdrag men har rapportert på km køyrte. Berekinga er da gjort med utgangspunkt i tal rapporterte km for løyvet dividert med gjennomsnittleg tal km per oppdrag. I alt er det 1 700 oppdrag som har blitt lagt til summen for tal køyreoppdrag.

‡ Summen er berekna med utgangspunkt i gjennomsnittet multiplisert med tal løyve. Sum timar opptatt + sum timar ledig vil derfor ikkje vere lik sum timar i drift.

Tabell 6 viser det robuste gjennomsnittet for ei rekkje av dei rapporterte (og dei utleda) dataa frå sentralane og løyvehavarane. Gjennomsnittet for køyrte kilometer er da gjennomsnittet av dei løyva som har køyrte mellom 29 000 og 96 000 kilometer (jamfør horisontal akse i figur 3), og gjennomsnittet for brutto kr innkøyrte er gjennomsnittet av dei løyva som har køyrte inn mellom 434 000 og 1 660 000 kr (jamfør vertikal akse i figur 3).

Svært høge og svært låge verdiar er altså ikkje rekna med når vi har rekna ut gjennomsnitta. Dette gjeld alle variablane i tabell 6.

I snitt kørte eit ordinært løyve 66 000 km i 2016 fordelt på 2 700 oppdrag og 4 000 timar i drift, og kørte inn 1 098 000 kr, mens eit reserveløyve kørte i snitt 39 000 km fordelt på 1 200 oppdrag og 2 300 timar i drift, med ei innkøyring på 672 000 kr. Dette blir høvesvis 16 og 18 kroner i snitt per kilometer kørte eller i underkant av 900 kr per time opptatt. Både ordinære og reservedrosjer kørte 28 km per oppdrag, og brukte i snitt rundt ein halvtime på kvart oppdrag.

Variasjonen i omsetnad per km synast ikkje så stor. Normalvariasjonen spring mellom 14 og 19 kr for ordinære løyve og 13 og 23 kr for reserveløyve. Det gir +/- 15 % av gjennomsnittet for ordinære løyve og +/- 28 % for reserveløyve. Variasjonen i km per oppdrag, km per driftstime og km per time opptatt, er derimot større: Normalvariasjonen i km per driftstime er mellom 12 og 22 km for ordinære løyve, som gir +/- 29 % av gjennomsnittet; det same prosentavviket finn vi for km per time opptatt, mens variasjonen i km per oppdrag for ordinære løyve, som er mellom 15 og 41 km, er ein variasjon på heile +/- 46 % av gjennomsnittet.

Når omsetnaden skalerast opp til innkøyring per oppdrag, per driftstime eller per time opptatt, blir variasjonen i omsetnaden dermed større: Normalvariasjonen i innkøyrte per oppdrag er på +/- 48 % rundt gjennomsnittet på 460 kr for ordinære løyve; normalvariasjonen i innkøyrte per driftstime er på +/- 30 % rundt gjennomsnittet på 270 kr; og normalvariasjonen i innkøyrte per time opptatt er på +/- 25 % rundt gjennomsnittet på 870 kr.

For ordinære løyve er det i samla omsetnad ein normalvariasjon på +/- 23 % rundt gjennomsnittet, og for reserveløyve heile +/- 46 %.

# Bergen køyreområde

## LØYVESITUASJONEN

Ved utgangen av året var det 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve i Bergen køyreområde. Det var 3 ordinære drosjeløyve som var ledige. I tillegg var det 1 ordinært drosjeløyve tildelt til ny løyvehavar i desember 2016, som ved årsskiftet ikkje var sett i drift.

Per 31.12.2016 var løyveporteføljen i sentralane i Bergen køyreområde slik:

Sentral	Ordinære løyve	Reserveløyve	Totalt
A-TAXI	12	1	13
BERGEN TAXI	276	121	397
BERGEN AIRPORT TAXI*	19	4	23
CHRISTIANIA TAXI BERGEN	38	11	49
NORGESTAXI BERGEN	124	22	147
TAXI 1	67	6	73
SUM	540	165	705

Tabell 7: Løyveoversikt for Bergen køyreområde per 31.12.2016

\* Tidlegare Bryggen Taxi

## MILJØBILAR

Utskrift frå kontor for kjøretøygodkjenning og registrering hos Statens vegvesen viser at det i kommunane i Bergen køyreområde var registrert 524 ordinære drosjer og 103 reservedrosjer per 31.12.2016. Det er 16 færre ordinære drosjer og 62 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. Av dei drosjene vi har registreringsdata på, var to elektriske, to dieselhybridar og 222 bensinhybridar. I alt ein miljøbildele på mellom 32 og 36 % av dei i alt 705 drosjene. 36 % er av dei 627 vi har registreringsdata på, men vi har grunn til å tro at det er få av dei i alt 78 manglande registreringane som gjeld hybrid- og el-bilar, mellom anna fordi det er Jæger som er den dominerande leverandøren (og verkstaden) av hybridbilar i Bergen, og dei kjenner til svært få Toyota drosjer som ikkje er selt via dei. Det er heller ingen mangel på Toyotaar i registreringsstatistikken på reservedrosjer. Derfor vil det reelle talet miljøbilar truleg vere nærare 32 % enn 36 %.

Av dei 380 dieseldrosjane registrert i Bergen køyreområde per 31.12.2016 var 102 registrert første gang etter 1. september 2015. Dette gir ein antatt Euro 6-del på mellom 22 og 27 % av dieseldrosjane. Dersom dei manglande registreringane gjeld eldre drosjer (t.d. brukte drosjer selt utanfor Hordaland), vil den reelle Euro 6-delen vere nærare 22 enn 27 %. Nokre av bilane registrert etter 1.9.2015 kan òg ha vore av Euro 5-standard.

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).

## DRIFT OG OMSETNAD

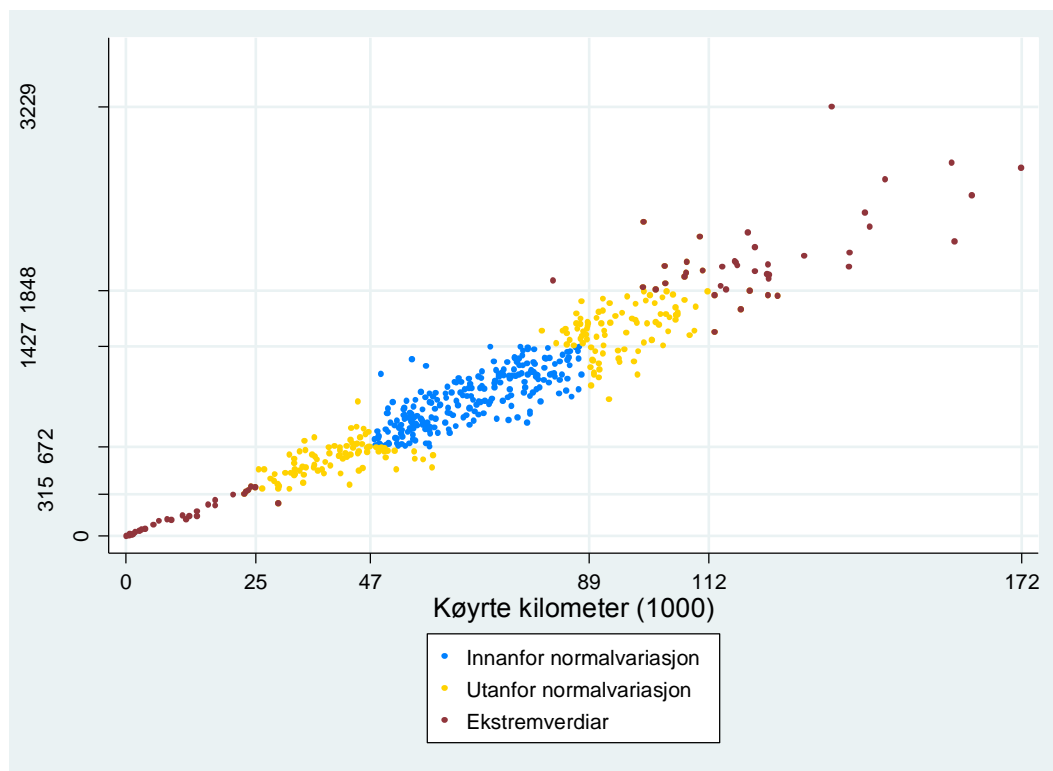
I sum er det for drosjene i Bergen køyreområde berekna 44,5 millionar køyrte kilometer fordelt på 2,4 millionar oppdrag, med ei samla innkøyring på 727 millionar kroner (eks. mva.). Saman med køyringa utanfor Bergen køyreområde blir det til ein samla drosjemarknad i fylket på rett oppunder ein milliard kroner. Det gjer at drosjane i Hordaland omset ein av ni kroner brukt på drosje i landet (Bergen køyreområde omset ein av elleve 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 mørkeraudt. Dei mørkeraude observasjonane er å rekne som ekstremverdiar og er ikkje rekna med når vi i tabellen under har rekna gjennomsnittet og normalvariasjonen for kvar variabel. Gjennomsnittet etter fjerning av ekstremverdiar er kalla «robust gjennomsnitt».

Vi ser at dei ordinære drosjeløyva i Bergen køyreområde normalt køyrte mellom 47 000 og 89 000 km i 2016, og at dei normalt hadde ei omsetnad mellom 672 000 og 1 427 000 kroner. For kvar køyrte km., køyrte dei normalt inn mellom 14 og 17 kroner. Løyva som hadde høgare inntening enn dette per køyrte 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 køyrte eit ordinært løyve 68 000 km i 2016 fordelt på 3 500 oppdrag, og køyrte inn 1 049 000 kr, mens eit reserveløyve køyrte i snitt 63 000 km fordelt på 3 300 oppdrag, med ei innkøyring på 1 027 000 kr. Dette blir høvesvis 16 og 17 kroner i snitt per kilometer køyrt eller i overkant av 300 kr per oppdrag. Både ordinære og reservedrosjer køyrte 19 km per oppdrag, og køyrte inn 29 kr per km med passasjer.

Det er liten forskjell på ordinære- og reserveløyve. Vi ser at det er mindre variasjon i køyrelengder og omsetnad på reserveløyva enn på dei ordinære løyva. Anten er det dårleg økonomi og/eller lite drift i dei ordinære løyva utanom dei tidspunkt der reserveløyva òg er tillate brukt, eller blir reserveløyva brukt meir enn dei skal.



Figur 4: Omsetnad og køyrelengder for ordinære løyve i Bergen køyreområde

Figuren viser ordinære løyve i Bergen køyreområde fordelt etter to variablar: km køyrt 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 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.

Figuren inkluderer alle innrapporterte ordinære løyve (inkludert storbilløyve). Vi manglar rapportering for Christiania Taxi.

Variabel	Løyve	Sum*	Nedre normalintervall	Robust gjennomsnitt	Øvre normalintervall	Tal løyve innanfor normal	Tal løyve utanfor normal
Køyrt km i alt	Ordinær	35 861 000*	47 000	<b>68 000</b>	89 000	275	210
	Reserve	8 598 000*	49 000	<b>63 000</b>	76 000	77	57
Køyrt km med passasjer	Ordinær	20 100 000*	25 000	<b>38 000</b>	50 000	250	235
	Reserve	5 007 000*	28 000	<b>37 000</b>	45 000	75	59
Brutto kr innkøyrt	Ordinær	581 653 000*	672 000	<b>1 049 000</b>	1 427 000	281	220
	Reserve	145 426 000*	773 000	<b>1 027 000</b>	1 281 000	78	58
Tal køyreoppdrag	Ordinær	1 927 000*	2 200	<b>3 500</b>	4 800	271	226
	Reserve	454 000*	2 400	<b>3 300</b>	4 200	69	66
Innkøyrt kr per km i alt	Ordinær		14	<b>16</b>	17	272	213
	Reserve		15	<b>17</b>	18	80	54
Innkøyrt per km med pass	Ordinær		26	<b>29</b>	31	282	203
	Reserve		27	<b>29</b>	32	76	58
Innkøyrt per oppdrag	Ordinær		260	<b>300</b>	330	358	139
	Reserve		260	<b>310</b>	350	96	39
Km i alt per oppdrag	Ordinær		16	<b>19</b>	22	281	204
	Reserve		16	<b>19</b>	21	83	51
Km med pass per oppdrag	Ordinær		9	<b>10</b>	12	318	167
	Reserve		9	<b>11</b>	13	74	60
Prosent opptatt	Ordinær		49	<b>55</b>	62	256	229
	Reserve		52	<b>58</b>	63	75	59

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. Summane inkluderer berekna data for Christiania Taxi, der vi har multiplisert tal løyver med dei robuste gjennomsnitta. For å få berre rapporterte data treng ein å trekkje frå 38 x robust gjennomsnitt for ordinære løyve og 11 x robust gjennomsnitt for reserveløyve.

Variasjonen i omsetnad per km er mindre enn for drosjene i distrikta. Normalvariasjonen for bergensdrosjene spring mellom 14 og 17 kr for ordinære løyve og 15 og 18 kr for reserveløyve. Det gir +/- 10 % av gjennomsnittet for ordinære løyve og +/- 9 % 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 innkøyrt per oppdrag er på +/- 12 % rundt gjennomsnittet på 300 kr for ordinære løyve og +/- 13 % rundt gjennomsnittet på 310 kr for reserveløyve.

For ordinære løyve er det likevel i samla omsetnad ein normalvariasjon som er større enn for distrikta, på +/- 36 % rundt gjennomsnittet på 1 049 000, mens det for reserveløyva er mindre variasjon enn for distrikta, med +/- 25 % rundt gjennomsnittet på 1 027 000.

	2008	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	BT & NT	BT & NT	BT <sup>†</sup> & NT <sup>†</sup>	BT, NT, BrT & AT	BT, NT, BrT & AT	BT, NT, BrT, AT & CT	BT, NT, BrT & CT	BT, NT, BAT, AT & CT
<b>Løyveutnytting</b>								
Man-fre rush	.65	.62	.61	.66	.66	.65	.69	.68
Man-fre elles	.43	.41	.42	.45	.46	.46	.47	.44
Laur-søn	.34	.32	.35	.37	.35	.38	.40	.39
<b>Opptatt</b>								
Man-fre rush	.60	.58	.60	.55	.56	.53	.55	.52
Man-fre elles	.51	.49	.52	.48	.49	.42	.44	.45
Laur-søn	.53	.51	.57	.55	.55	.45	.51	.49
<b>Utnytting x opp- tatt</b>								
Man-fre rush	.39	.36	.36	.36	.37	.34	.38	.36
Man-fre elles	.22	.20	.22	.22	.22	.19	.21	.20
Laur-søn	.18	.16	.20	.20	.19	.17	.20	.19

Tabell 8: Indikatorar for etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde 2008 -16

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 2016. BT = Bergen Taxi, NT = Norgestaxi, BrT = Bryggen Taxi, BAT = Bergen Airport Taxi, AT = A-Taxi, CT = Christiania Taxi.

Taxi 1 har ikkje levert data. Bryggen Taxi har ikkje levert data før 2012, sentralen skifta til Bergen Airport Taxi i 2016. 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 8 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 løyveutnytting, sidan det berre er høve til å nytte dei på bestemte tider i veka.

I Bergen køyreområde har talet på turar per halvår gått jamt ned sidan våren 2011 og fram til 2015, som er siste året vi hadde halvtårsdata for (sjå Aud-rapport nr. 10-2015: «Utvikling i drosjetenester i Bergen køyreområde 2007-15»). I 2011 blei dagens maksimale løyvetal på 750 løyve realisert. Utviklinga i køyreområdet er eintydig negativ når det gjeld etterspurnad i høve til talet på drosjeløyve, til trass for at folketalet auka og den generelle aktiviteten i Bergensregionen har vore i sterk vekst dei siste åra.

Drosjenæringa sjølv har auka innsatsen når det gjeld tilgjengelegheit av drosjebilar. *Utnyttingsgraden*, dvs. kor stor del av drosjebilparken som ein gjennomsnittleg time i referansevekene var ute og prøvde å få oppdrag, var høgast i 2015, sjå tabell 8. Utnyttingsgraden har aldri vore høgare enn den var i 2015 og på visse tider av døgnet låg den oppunder 90 % av drosjebilparken. I 2016 har løyveutnyttinga gått litt ned i rushet og i helgene, og ein del ned på kvardagane utanom rushtida. Opptattprosenten (kor stor del av dei drosjene som var i drift



og som var registrert i oppdrag) har gått ein del ned i rushtida og i helgene, samanlikna med 2015, mens den har gått litt opp på kvardagane utanom rushtida (tre prosentpoeng færre bilar utanom rushtida har gitt eitt prosentpoeng høgare opptatt del).

Vi har ikkje hatt gode økonomital på løyva før 2016, men den reduserte verdien for kombinasjonen løyveutnytting x opptatt del (løyveeffektiviteten) for alle tidspunkt samanlikna med 2015, tyder på at løyveøkonomien var betre i 2015 enn den var i 2016.

## LØYVETALET I FORHOLD TIL MARKNADSSITUASJONEN

For å få fram variasjonen i løyveutnyttinga kan vi òg vise den time for time gjennom referanseperioden (figur 5). I denne figuren har vi trekt frå talet reserveløyve på dei tidspunkta der desse ikkje skal vere i drift. For sentralar utan eigen køyreplan gjeld dette måndag til fredag kl. 10:00 til 12:00, måndag til torsdag kl. 18:00 til 05:00, torsdag kl. 18:00 til fredag kl. 05:00, laurdag kl. 06:00 til 17:00, og søndag kl. 06:00 til måndag kl. 05:00. Den einaste sentralen med eigen køyreplan er Bergen Taxi. Her kan om lag halvparten av reserveløyva vere i drift mellom kl. 10 og 12 på kvardagane.

Frå drosjesentralane utanom Taxi 1 har vi fått status kvar heile time. Fordi turar må kunne gjerast ferdig, har vi rekna starttidspunkta for når reserveløyva må stå inne som tidspunkt der desse likevel kan vere i bruk, mens vi har rekna det som lite sannsynleg at reservedrosjene blir satt i drift same sekund som drifta kan takast opp att, og derfor rekna sluttidspunktet for innetidene som tidspunkt der reserveløyva ikkje er i bruk.

Figur 5 kan nyttast til å trekkje slutningar om datakvaliteten: Mønsteret med jamn variasjon frå dag til dag, veke til veke dei første tre vekene, og så går trafikken litt ned i veke 25 og litt til ned i veke 26, er venta. Vi har med andre ord fått innrapportert data som er konsistente med kva vi ventar oss.

Vi kan òg nytte figur 5 til å trekkje visse slutningar om ulovlig bruk av reserveløyva. Nokre tidspunkt (kl. 11 og 12 alle vekedagar utanom under Festspela) har svært høg løyveutnytting, og sju tidspunkt har over 100 %. Dette gjaldt torsdag i veke 23 kl. 11, måndag i veke 24 kl. 11, tysdag og onsdag i veke 24 kl. 11 og 12, og torsdag i veke 24 kl. 11. På desse tidspunkta var det fleire bilar i drift enn tillaten etter dei maksimale køyretidene for reserveløyva, noko som betyr at det definitivt var reserveløyve i drift på tidspunkt der dei ikkje skulle vere i drift.

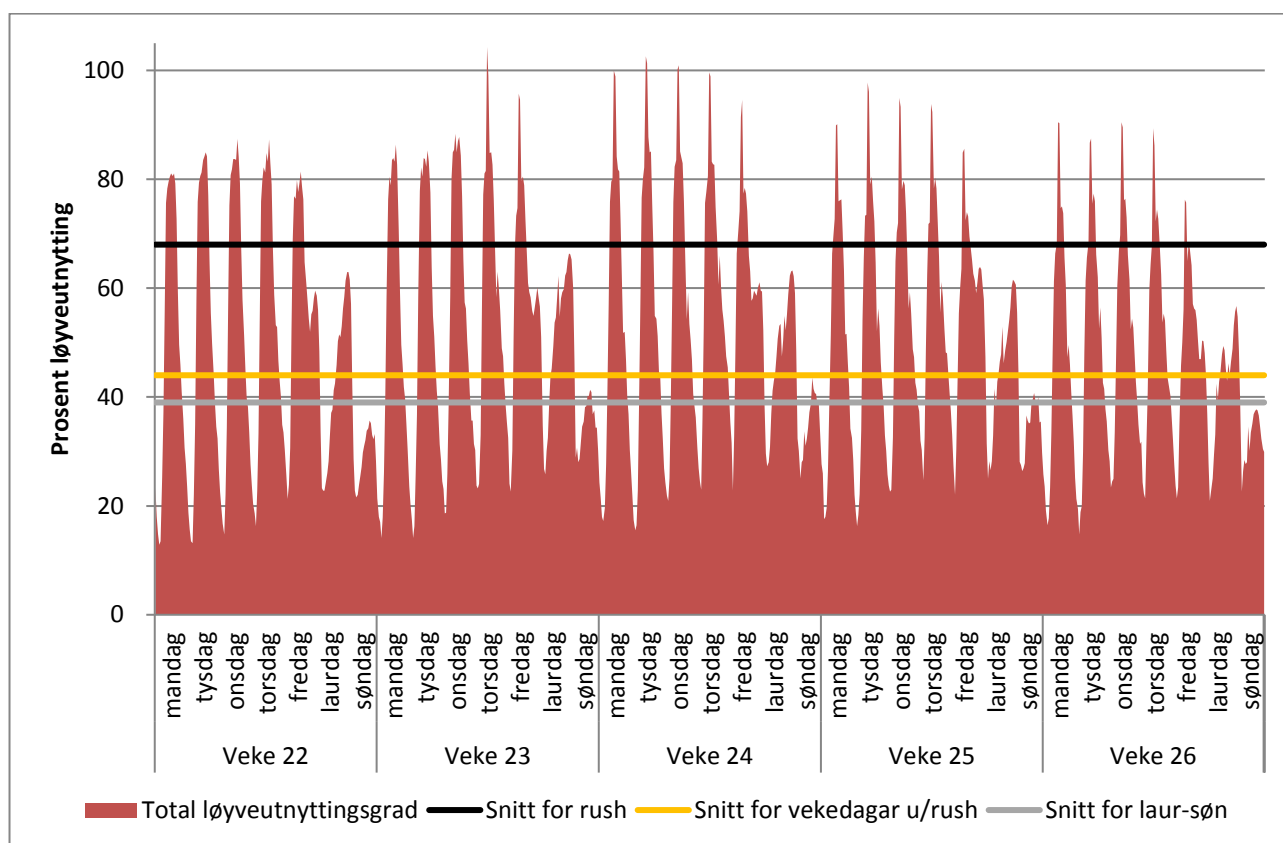
Kor vidt desse bilane *faktisk* var i drift veit vi ikkje. Det kan vere bilane står parkert og sjåføren har pause, utan at taksameteret er avlogga. Dersom avlogging betyr at sjåførane må ta to separate oppgjør for dagen, når bilane berre skal stå i ro i to timar, kan det vere grunn til at løyveutnyttinga blir høg. Ein kontroll av dette er å sjå på opptattprosenten: Dersom det er fleire bilar pålogga enn det faktisk er i drift, skal opptattprosenten på desse tidspunkta vere uvanleg låg. *Det er ikkje tilfellet*: I figur 6 viser vi opptattprosenten time-for-time i referanseveke. Gjennomsnittleg opptattprosent for klokka 9 og 13 (tidspunkt der reserveløyva kunne vere i drift) desse fem dagane var 46 %. Gjennomsnittleg opptattprosent kl. 11 og 12 (tidspunkt der reserveløyva ikkje skulle vere i drift) desse dagane var 41 %. Differansen er ikkje stor nok til at vi kan avvise at det var reell drift i mange av reserveløyva på desse tidspunkta. Vi ser òg det same mønsteret gjenta seg lenger ut i referanseperioden, men her går den generelle løyveutnyttinga ned, og spissane kl. 11 og 12 når ikkje lenger like høgt. Desse spissane avviker likevel så mykje frå dei tidspunkta der reserveløyva er tillaten brukt, at ein kan slå fast at det var langt fleire drosjer logga på drift enn det skulle vere. Truleg er dei også i reell drift: Inneståingstid mellom kl. 10-12 på kvardagar skapar vanskar med å bemanne reserveløyva med delte skift. Mange løyvehavarar har av praktiske og økonomiske årsaker innarbeidd ei driftsform med veksling mellom reserveløyve og ordinære løyve. Det vil seie at reserveløyve delar av døgeret går som ordinær drosje i staden for den ordinære drosjen, og inneståingstida kan innskrenke den einskilde løyvehavar sitt handlingsrom.

Det er òg periodar med svært låg løyveutnytting. Dette gjeld spesielt om natta. Klokka 3 og 4 måndag og tysdag i veke 22 var løyveutnyttinga heilt nede i 13 %, og måndag og tysdag i veke 23 var den nede i 14 % kl. 3. Dette var under Festspela, og reserveløyve kunne vere i bruk heile døgeret.

For at det skal vere nok bilar til å ta unna toppane, må ein òg akseptere periodar med låg løyveutnytting. Løyveutnyttinga blir derfor lågare i helgene og i vekedagane utanom rushtida for å kunne ta unna rushtrafikken. Det blir dermed toppverdiane 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. Den høgaste løyveutnyttinga på tidspunkt der alle drosjene kunne vere i bruk var onsdag kl. 14 i veke 23 og tysdag kl. 13 i veke 24 (87,8 prosent begge dagar). Framleis var det 12,2 prosent

av bilane som ikkje var tilgjengelege for oppdrag. Om vi kan anta at Taxi 1 (som ikkje har levert desse dataa) sine bilar er likt fordelt med resten av bilparken på dette tidspunktet, svarar dette til minimum 86 bilar som stod parkert sjølv på topp-tidspunktet. Om vi tar godt i og tar høgde for ti verkedagar 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 56 bilar som kunne vore i bruk, av i alt 705. Det kan vere behov for noko fleksibilitet over ti verkedagar per løyve per år. Om ein 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. Det er òg mogleg at løyvehavarane ikkje let seg presse til å ta inn vikarar i feriar og under sjukdom, og at ein reduksjon i tal løyve berre ville medført færre bilar i drift og høgare opptattgrad. Figur 5 og 6 viser likevel at det kan vere grunnlag for å redusere løyvetalet noko. Sjølv i dei travle Festspel-, Nattjazz- og Bergenfest-vekene, var det få tidspunkt med over 80 % opptatt, men ganske mange tidspunkt med i underkant av 70 % opptatt.



Figur 5: Løyveutnyttinga til Bergen Taxi, Norgestaxi, Bergen Airport Taxi, A-Taxi og Christiania Taxi kvar heile time frå måndag 30. mai kl. 00:00 til søndag 3. juli kl. 23:00, 2016

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. Figuren har dermed eit litt anna berekningsgrunnlag enn tabell 8, men avvika er ikkje store. Gjennomsnittsverdiene vist i tabell 8 er vist med dei svarte, gule og grå linjene i figur 5.

Tidspunkta der reserveløyve kan bli brukt er:

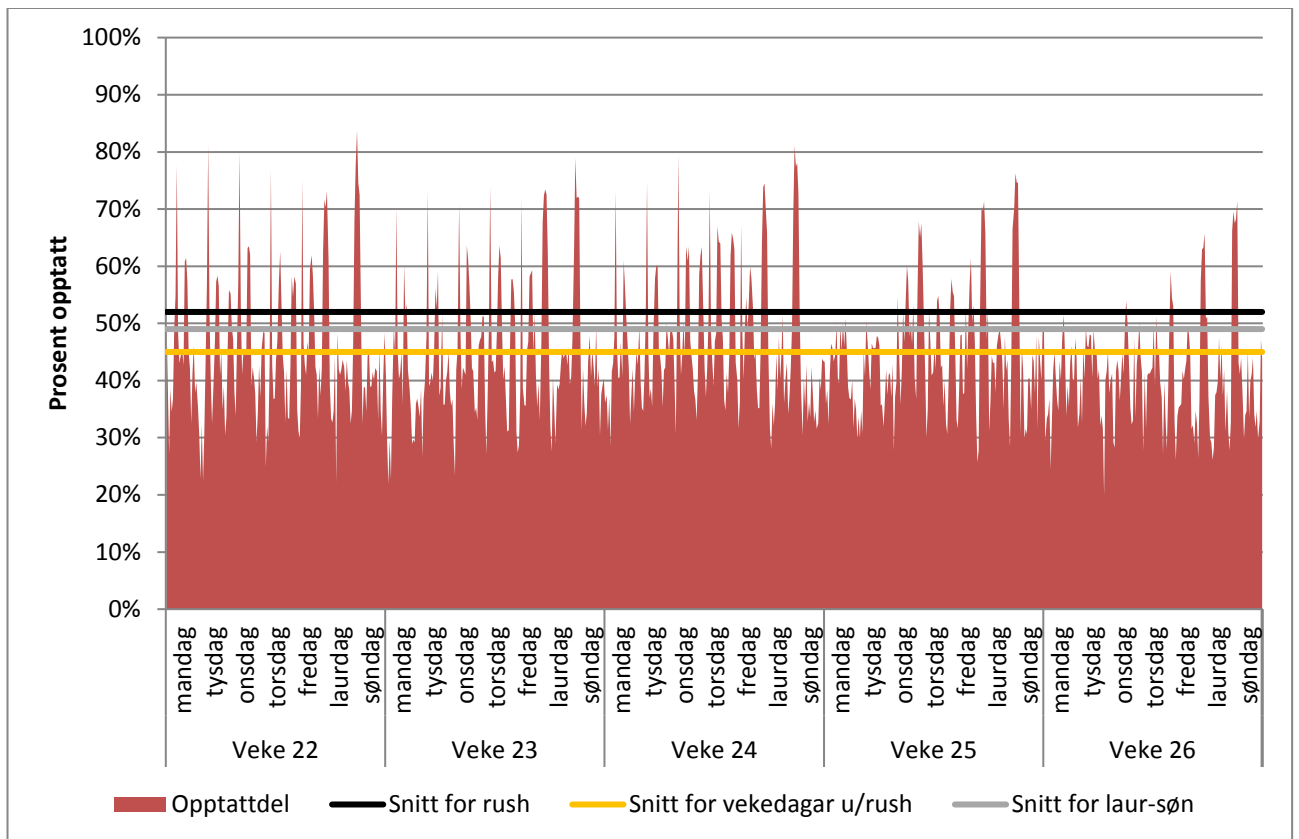
Måndag – torsdag: 05:00 – 10:00 og 12:00 – 18:00

Fredag: 05:00 – 10:00 og 12:00 til laurdag 06:00

Laurdag: 00:00 til 06:00 og 17:00 – søndag 06:00

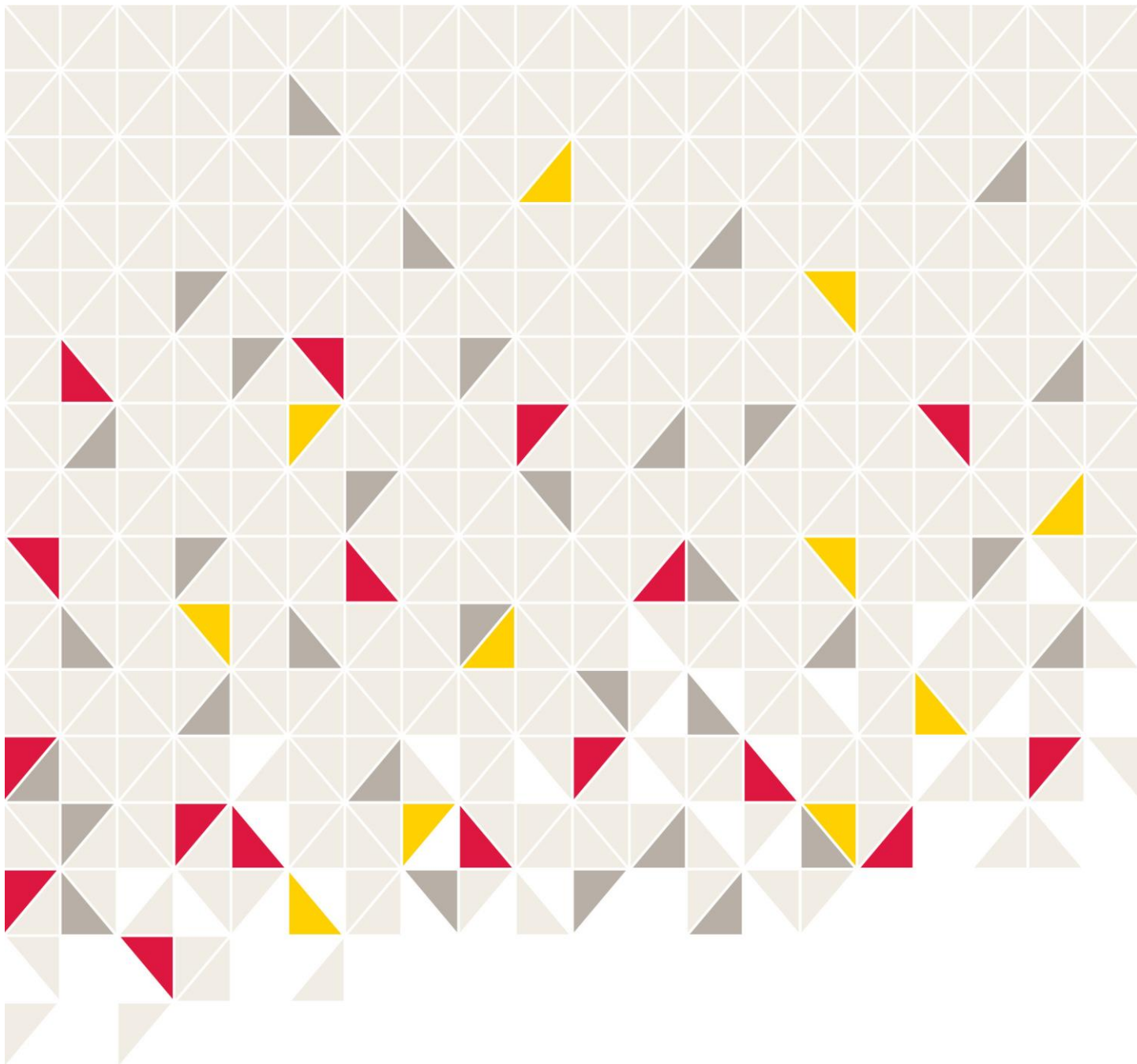
Sundag: 00:00 – 06:00

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.



Figur 6: Opptattprosenten til Bergen Taxi, Norgestaxi, Bergen Airport Taxi, A-Taxi og Christiania Taxi kvar heile time frå måndag 30. mai kl. 00:00 til søndag 3. juli kl. 23:00, 2016.

Taxi 1 har ikkje levert data.



**HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE**

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.

