

Etterspurnaden etter drosjetenester

Bergen k yromr de, utvikling 2007–09.

AUD- rapport nr. 12-09

Oktober 2009

ANALYSE
UTGREIING

3,4

3,2

6,3

DOKUMENTASJON

5,9

4,7

2,6

2,5

2,5

2,5

2,5

2,5

8,5

8,5

8,5

8,5

8,5

8,5

8,5

8,5



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

Denne rapporten er ei oppfølging av evalueringa "Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet", som vart utarbeidd av Hordaland fylkeskommune i 2007 – 08.

Rapportane er tilgjengelege på nett:

<http://www.hordaland.no/statistikk/drosje>

INNHALD:

Samandrag.....	3
Bergen køyreområde: 4 drosjesentralar.....	3
Bergen nest største køyreområde i landet	4
Færre køyreoppdrag og redusert køyrelengd.....	5
Vanskelegare å få oppdrag	6
Også nedgang i drosjekøyringa på landsbasis	7
Andre mogelege indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspurnaden etter drosjetenester	9
Kjelder og meir informasjon.....	11

Samandrag

Både tal for drosjeverksemda i Bergen køyreområde og nasjonale tal tyder på at etterspurnaden etter drosjetenester har vore i stagnasjon eller nedgåande dei siste åra.

Åra fram til 2008 var prega av høg økonomisk og vekst både i Hordaland, Norge og store deler av verda elles. Frå siste del av 2008 kan redusert økonomisk vekst og større usikkerheit ha bidratt til den nedgangen i etterspørselen etter drosjetenester som er registrert. Mykje tyder likevel på at tendensen til nedgang i etterspørselen starta lenger tilbake i tid.

Forklaringa på nedgangen kan derfor ikkje finnast i dårlegare økonomiske tilhøve åleine. Av dei enkle indikatorane som er omtalt her verkar det store og aukande omfanget av transport med personbil som det som bidreg mest til redusert eller stagnerande drosjebruk.

Bergen køyreområde: 4 drosjesentralar

		sep.03	sep.07	jul.08	jul.09	okt.09	Endring 2007-09	Andel av løyve.	
							2007	2009	
Bergen Taxi	Totalt	439	436	449	450	453	17	66,5	67,0
	Av dette reserveløyve	125	115		129	128			
	% reserveløyve	28,5	26,4		28,7	28,3			
Norgestaxi	Totalt	119	174	164	143	122	-52	21,1	18,0
	Av dette reserveløyve	25	52		38	31			
	% reserveløyve	21,0	29,9		26,6	25,4			
Taxi1	Totalt		35		67	67	32	9,9	9,9
	Av dette reserveløyve		3		5	5			
	% reserveløyve		8,6		7,5	7,5			
Bryggen Taxi	Totalt				17	34	34	2,5	5,0
	Av dette reserveløyve				5	10			
	% reserveløyve				29,4	29,4			
Bergen køyreområde	Totalt	558	645		677	676	31	100,0	100,0
	Av dette reserveløyve	150	170		177	174			
	% reserveløyve	26,9	26,4		26,1	25,7			

Tabell 1: Oversikt over løyve i Bergen køyreområde.

Kjelde: Samferdselsavd. Hordaland fylkeskommune. Tal for juli 2008 er oppgjevne frå sentralane.

På grunn av manglar i registreringsrutinane for løyve er tala frå før 2009 usikre og ikkje fullt ut samanliknbare med 2009- tala.

Ut frå tilgjengeleg informasjon om løyvetal ser det ut til at det totale talet på løyve i Bergen køyreområde har auka litt sidan 2007. Reserveløyve; løyve som berre skal brukast på bestemte tider i veka, utgjer vel ein fjerdedel av løyva og andelen ser ut til å ha gått litt ned.

Frå 2008 har det kome til ein fjerde sentral, Bryggen Taxi, som per oktober 2009 er den minste sentralen, med 34 løyve.

Norgestaxi har hatt ein betydeleg nedgang i løyvetalet, medan alle dei andre sentralane har auka.

Bergen køyreområde:

Bergen, Askøy, Fjell, Sund

Bergen nest største køyreområde i landet

Trafikkområde	Løyve				Taxiar						
	Ord.	Res.	Løyve	Ord	Pr 1000 innb			Innb. pr taxi	Km2 areal pr taxi	Km off veg pr taxi	Pers.bil pr taxi
	løyve	Løyve	i alt	res.	Ord. lø.	Res. lø.	Taxiar				
Oslo m Oppedgård	1 772	353	1 949	5,0	3,0	0,6	3,24	308	0,3	0,8	117
Bergen og øyane	509	191	605	2,7	1,7	0,6	1,99	502	2,4	2,7	221
Nord-Jæren	435	115	493	3,8	2,0	0,5	2,27	441	1,0	2,9	197
Trondheim	248	161	329	1,5	1,5	1,0	1,95	513	1,0	2,4	215
Asker Bærum	234	51	260	4,6	1,4	0,3	1,59	630	1,1	3,0	361
Nedre Buskerud	234	12	240	19,5	1,2	0,1	1,28	784	10,8	7,7	390
Nord-Rogaland	144	30	159	4,8	1,6	0,3	1,73	577	8,8	9,0	264
Tromsø	144	26	157	5,5	2,2	0,4	2,36	424	16,1	5,9	169
Heile landet	6 746	2 150	7 821	3,1	1,4	0,5	1,63	614	41,4	11,9	281

Tabell 3: Nøkkeltal for dei største køyreområda i landet. 1. februar 2009.

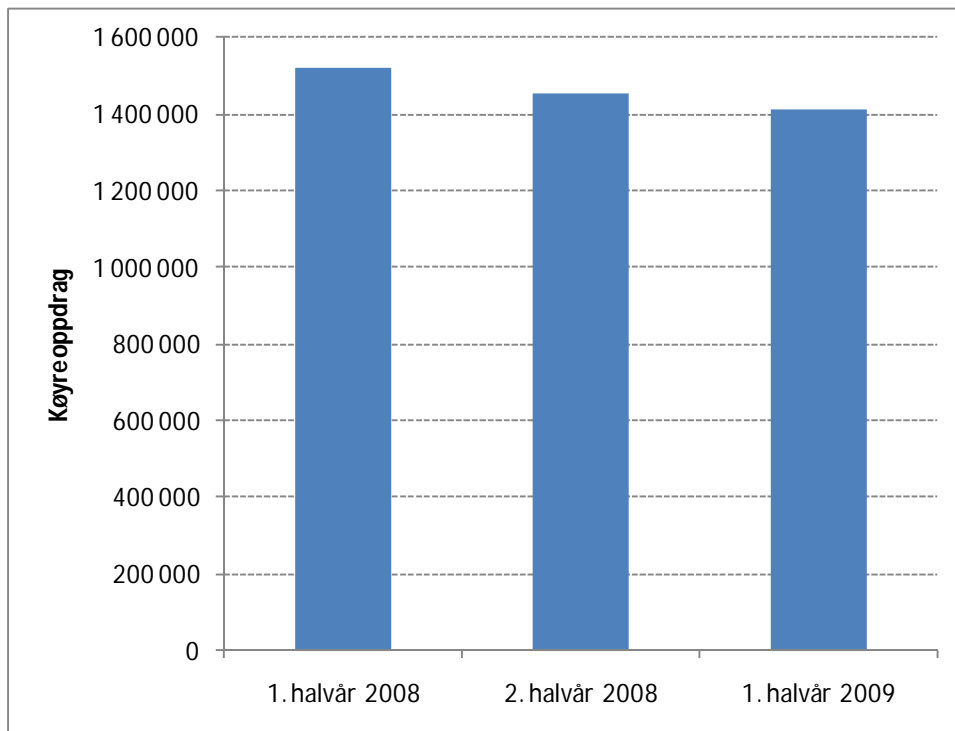
Kjelde: Taxiforbundet/ fylkeskommunane.

Bergen køyreområde er det nest største køyreområdet for drosjer i landet.

Oslo skil seg ut med ein særleg høg drosjetettleik, uttrykt m.a. ved talet på drosjer per 1 000 innb. og km offentleg veg per taxi. Ut frå dei same måltala har Bergen om lag middels drosjetettleik samanlikna med dei andre store køyreområda.

Bergen har relativt sett fleire reserveløyve enn dei fleste av dei andre store køyreområda. Berre i Trondheim er det tettare mellom reserveløyva enn i Bergen.

Færre køyreoppdrag og redusert køyrelengd



Figur 1: Talet på køyreoppdrag per halvår i Bergen Taxi og Norgestaxi.

Kjelde: Bergen taxi og Norgestaxi.

Talet på *køyreoppdrag* er redusert i dei tre halvårsperiodane vi har tal for. Tal som tidlegare er levert frå Bergen Taxi tyder på at det også er ein nedgang i forhold til nivået i 2006.

Gjennomsnittleg *køyrelengd* per oppdrag var 2003-06 på rundt 15 km (basert på tal frå Bergen Taxi), medan den i 2008-09 har vore på 11-12 km (tal frå begge sentralar).

Vanskelegare å få oppdrag

	2007	2008	2009	Endring, %	
				2007-08	2008-09
Løyveeffektivitet					
Man- fre rush	45,6	39,3	35,8	-13,9	-8,9
Man-fre elles	32,4	21,5	19,9	-33,6	-7,4
Laur-søn	27,9	18,2	16,2	-34,7	-11,0
Løyveutnytting					
Man- fre rush	70,4	65,0	61,5	-7,6	-5,4
Man-fre elles	54,2	42,5	40,9	-21,6	-3,8
Laur-søn	45,6	34,3	32,0	-24,8	-6,7
Ledigheitsprosent					
Man- fre rush	35,5	39,5	41,7	11,3	5,6
Man-fre elles	40,1	49,4	51,3	23,1	3,8
Laur-søn	36,3	47,0	49,3	29,4	4,9

Tabell 2: Indikatorar for etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde 2007 -09.

Utrekningane er gjort på grunnlag av data frå Bergen Taxi og Norgestaxi for disponering av løyva fordelt på "Opptatt", "Ledig" og "Ikkje i drift" kvar time i døgnet i vekene 22-26 i 2008 og 2009.

2007- tala er estimert ut frå tal for Bergen Taxi og Norgestaxi i evalueringa "Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet ". 2007- tala vart delvis innhenta og berekna på ein annan måte enn tala for 2008 og 2009 og er derfor ikkje fullt ut samanliknbare.

Løyveeffektivitet: "Opptatt" i % av det totale løyvetalet. Kor stor del av den totale drosjebilparken som til eikvar tid, og i gjennomsnitt for timane i den aktuelle perioden, er registrert som "Opptatt".

Løyveutnytting: "Ledig" + "Opptatt" i % av av det totale løyvetalet. Kor stor del av den totale drosjebilparken som til eikvar tid, og i gjennomsnitt for timane i den aktuelle perioden, er "på vegen"; opptatt eller klar for oppdrag.

Ledigheitsprosent: "Ledig" i % av "Opptatt" + "Ledig". Kor stor del av dei bilane som er "på vegen" - opptatt eller klar for oppdrag - som til eikvar tid og i gjennomsnitt for timane i den aktuelle perioden, har eit oppdrag.

I berekningane vert det 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.

Løyveeffektivitet - kor stor del av løyva som har eit oppdrag ein gjennomsnittleg time - er det viktigaste målet for vurdering av utviklinga i behovet for drosjetenester. Sjølv om tala for 2007 ikkje er fullt ut samanliknbare med 2008 og 2009 er forskjellen mellom berekna løyveeffektivitet i 2007 og i 2008 så stor at det er mogleg å slå fast at løyveeffektiviteten gjekk ned i denne perioden. Løyveeffektiviteten fortsatte å gå ned det påfølgande året. Frå 2007 til 2008 var reduksjonen i løyveeffektivitet minst i rushtidene, frå 2008 til 2009 ser nedgangen ut til å vere minst på kvardagar utanom rush.

Løyveutnyttinga – kor stor del av drosjebilparken som ein gjennomsnittleg time er ute og prøver å få oppdrag – følgjer same mønster som løyveeffektiviteten, men nedgangen er litt mindre.

Ledigheitsprosenten – kor stor del av dei drosjene som er ute og klare til eit oppdrag som er registrert som ledige – har auka etter same mønster som dei to andre indikatorane.

Data frå drosjesentralane tyder dermed nokså eintydig på at det har blitt vanskelegare for drosjebilparken i Bergensområdet å få oppdrag.

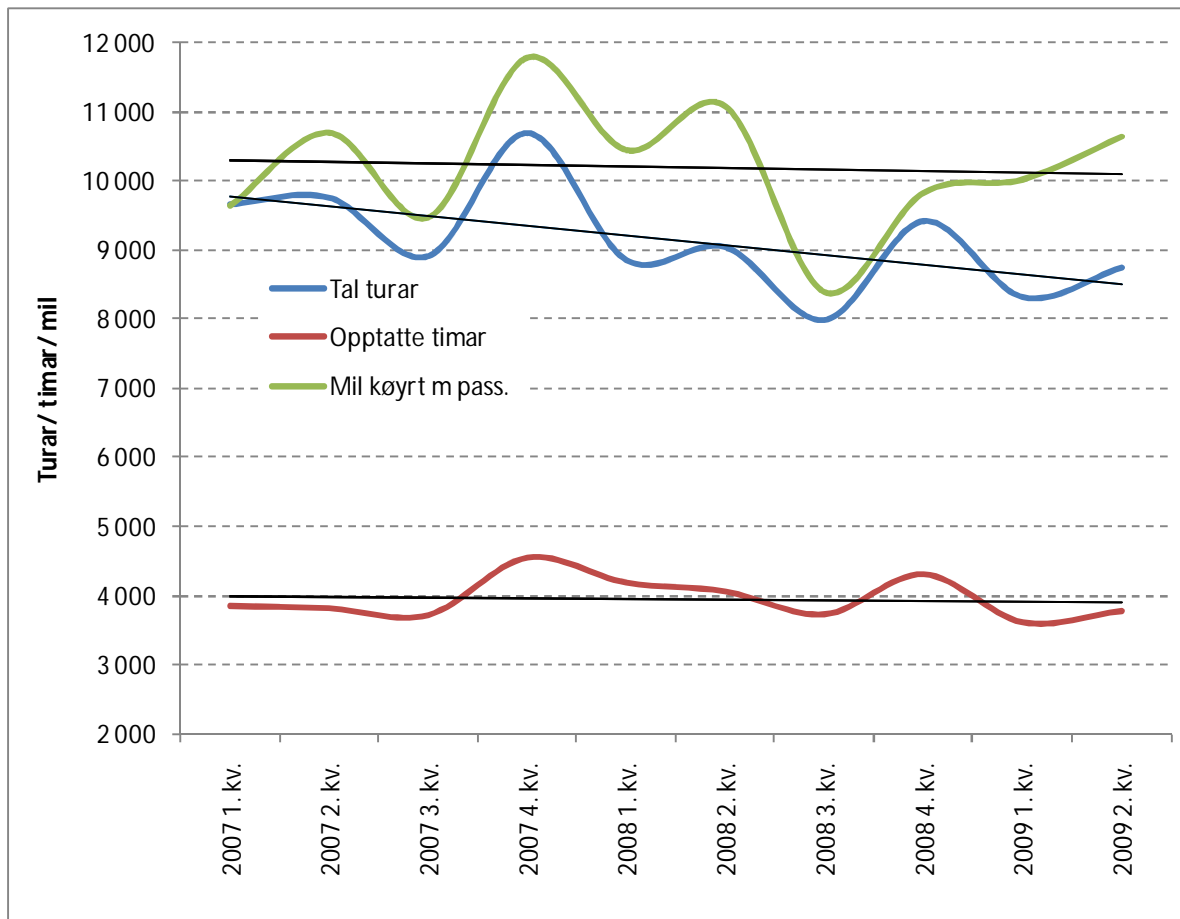
Også nedgang i drosjekøyringa på landsbasis

		2007	2008	Endring %
Hordaland	Turar i alt per innb.	8,2	7,9	-3,7
	Kilometer køyrt m/pass. per tur	10,1	11,8	16,8
	Minutt køyrt med passasjer per tur	22,2	22,5	1,4
	Km. m. pass. som % av km køyrt	59,3	66,6	12,3
	Tid. m. pass. som % av tilbodne timar ialt	35,9	33,7	-6,1

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

Talet på turar per innb. i fylket gjekk ned frå 2007 til 2008. Det same er tilfelle på landsbasis og for alle storbyfylka (Oslo, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag). Nedgangen var større i dei andre storbyfylka enn i Hordaland; i Oslo var nedgangen på heile 25,8 %.

Når det gjeld køyrelengd og tidsbruk per tur er bildet meir variert. I Hordaland var det ein auke i talet på km per tur medan gjennomsnittleg varigheit per tur var nær uendra.



Figuren viser utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemda, kvartalsvis 2007-2009. Heile landet. Dei svarte linjene er trendlinjer til kvar indikator. Kjelde: SSB.

På landsbasis er det er ein tydeleg nedgåande trend for talet på drosjeturar. Også for opptatte timar og distanse køyrt med passasjer har det vore ein svakt nedgåande trend dei siste 2 ½ åra.

Distanse køyrt følgjer talet på turar nokså tett, men variasjonane er større.

Andre moglege indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspurnaden etter drosjetenester

Innbyggjartal og bedrifter:

	2005	2006	2007	2008	2009	Endr. per år,% 2007-09
Bedrifter med tilsette	9 297	9 575	9 963	10 300	10 613	3,2
Innbyggjarar	286 809	296 274	300 155	305 011	310 180	1,7

Tabellen viser utviklinga i talet på bedrifter med tilsette, og totalt innbyggjartal i Bergen køyreområde. Kjelde: SSB, hordaland.no/statistikk.

Den generelle aktiviteten i Bergensregionen har vore sterkt aukande dei siste åra. I tabellen 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.

På lang sikt og dersom ikkje andre forhold endrar seg vesentleg vil den generelle aktiviteten i nærings- og samfunnsliv kunne påverke etterspurnaden etter drosjetenester.

Endringar i persontransporten

	2003	2005	2007	Endring i % per år	
				2003-07	2005-07
Sjøtransport	841	840	856	0,4	1,0
Jernbane inkl. forstadsb. og sporvegar	2 896	3 203	3 432	4,6	3,6
Rutebilar	4 005	4 312	4 241	1,5	-0,8
Drosjebilar	575	556	552	-1,0	-0,4
Utleigebilar	1 300	1 071	1 143	-3,0	3,4
Personbilar og motorsyklar	51 724	52 761	54 639	1,4	1,8
Lufttransport	3 799	4 142	4 408	4,0	3,2
Persontransport i alt	65 140	66 885	69 271	1,6	1,8

Tabell 4: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2003-07. Mill. passasjerkm. Heile landet. Kjelde: SSB.

Tal for utviklinga i passasjertransporten tyder på at transport med personbilar (inkl. motorsyklar), som i 2007 sto for 79 % av alle passasjerkilometer transportert, har auka sin andel dei seinare åra.

Drosjetransport er den transportforma som mest eintydig går ned.

Andre indikatorar:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Personbilar i regionen	111 104	115 062	119 972	125 106	131 057	133 579	
Bussreisande i Bergen	21 500	21 952	22 239	22 476	23 199	24 448	
Hotellovern. i Bergen, yrkestrafikk, året	606 008	628 053	687 437	744 364	782 008	813 226	
Hotellovern. i Bergen, alle, mai-aug.	556 936	584 733	613 743	626 496	651 533	628 801	639 098
Passasjerar Bergen lufthamn	3 206 975	3 344 397	3 473 695	3 918 430	4 199 886	4 399 854	

	Endr. 2003-08		Endr. 2006-08	
	Tal	% per år	Tal	% per år
Personbilar i regionen	22 475	4,0	8 473	3,4
Bussreisande i Bergen	2 948	2,7	1 972	4,4
Hotellovern. i Bergen, yrkestrafikk, året	207 218	6,8	68 862	4,6
Hotellovern. i Bergen, alle, mai-aug.	54 365	2,0	-12 435	-1,0
Passasjerar Bergen lufthamn	1 192 879	7,4	481 424	6,1

Tabell 5 viser eit utval indikatorar som kan vere av interesse for vurdering av utviklinga i etterspurnad etter drosjetenester i Bergen køyreområde.

Passasjerar Bergen lufthamn: Rute- og charterflyging, innan- og utanlandstrafikk. Transitt ikkje medrekna. Kjelde: Avinor.

Bussreisande: Gj. snitt per månad i Bergen kommune. Tal på busspassasjerar er henta frå Tide statistikk. Kjelde: Samferdselsavd. Hordaland fylkeskommune.

Hotellovernattingar: Kjelde hordaland.no/statistikk.

Hotellovernattingar i Bergen, mai-aug: Endringstal for 2004-09 og 2007-09.

Det er sannsynleg at den sterke auken i talet på **personbilar** i regionen – og i resten av landet – bidrar til den tydelege stagnasjonen i etterspørselen etter drosjetenester som data for drosjeverksemda viser. Talet på bilar per husstand aukar samtidig som husstandane blir mindre - det blir meir og meir vanleg at alle vaksne personar har sin eigen bil. Med dei høge kostnadene som er knytt til innkjøp og drift av ein personbil er det rasjonelt at eigaren ønskjer å bruke den mest mogleg, noko som m.a. får konsekvensar for bruken av drosjer.

Det er meir usikkert om den tydelege auken i talet på **bussreisande** i Bergen har bidratt til redusert drosjebruk. Det er sannsynlegvis berre på strekningane med aller best busstilbod at buss er eit reelt alternativ til drosje. Ein ikkje ubetydeleg del av dei som oppheld seg i regionen og bidreg til den aukande aktiviteten i samfunns- og næringsliv kan vere studentar og utanlandske arbeidstakarar som ikkje har økonomi til å bruke drosje. Mange av desse har heller ikkje eigen bil, og brukar derfor buss.

Dei to indikatorane for utvikling i talet på **hotellovernattingar** gir eit uklart bilde. Talet på hotellovernattingar totalt i perioden mai-juni (som inkluderer tidsroma drosjesentralane har levert

statistikk for) hadde vore aukande i mange år før talet gjekk litt ned i 2008/09. Talet på yrkesovernattingar (yrkesføremål og kurs- og konferanseføremål), som kan antas å vere den viktigaste typen hotellovernattingar for drosjenæringa, har hatt ein sterk vekst i mange år til og med 2008. Det er derfor vanskeleg å sjå at endring i talet på hotellovernattingar kan utgjere ein vesentleg del av forklaringa på nedgangen i etterspørselen etter drosjetenester dei siste åra.

Veksten i talet på **passasjerar over Bergen lufthamn** var lågare i 2008 enn i åra før, men veksten var framleis betydeleg.

Gjennomsnittsfart i trafikken:

	2006	2007	2008
Gj. snittsfart buss	21,9	21,8	20,9

Tabell 6: Gjennomsnittfarta i rushtida på dei viktigaste busslinjene i Bergen gjekk ned med 1 km/ t frå 2006 til 2008.

Tildels kan dette skuldast at fleire passasjerar gir lengre opphald på haldeplassane, men det kan også vere ein indikasjon på at trafikken går seinare og at framkomelegheita blir dårlegare.

Linje 2, 20, 31, 50, 80 og 90 (begge retningar)

Dårlegare framkomelegheit i trafikken kan spele ei viss rolle for lågare effektivitet i drosjeverksemnda.

Kjelder og meir informasjon

Hordaland fylkeskommune:

<http://www.hordaland.no/drosjeloyve>

<http://www.transportloyve.no/>

Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet – evaluering (Hordaland fylkeskommune, januar 2008).

<http://www.hordaland.no/statistikk/drosje>

Statistisk sentralbyrå:

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

Norges Taxiforbund: <http://www.taxiforbundet.no/>