

Etterspørselen etter drosjetenester

Bergen k yromr de, utvikling 2007–10

AUD- rapport nr. 8-10

November 2010



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

INNHALD:

Samandrag.....	3
Nedgang i drosjekøyringa i Hordaland, 2007-2009	4
Bergen nest største køyreområde i landet i 2009.....	4
Oversikt over løyve i Bergen køyreområde	5
Færre køyreoppdrag men auka køyrelengd?.....	6
Fleire oppdrag sommaren 2010?	7
Løyveutnytting Bergen Taxi, veke 22-26, 2010	9
Andre moglege indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspørselen etter drosjetenester	10
Kjelder og meir informasjon	12

Denne rapporten er den andre oppfølginga 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>

Tidlegare oppfølging:

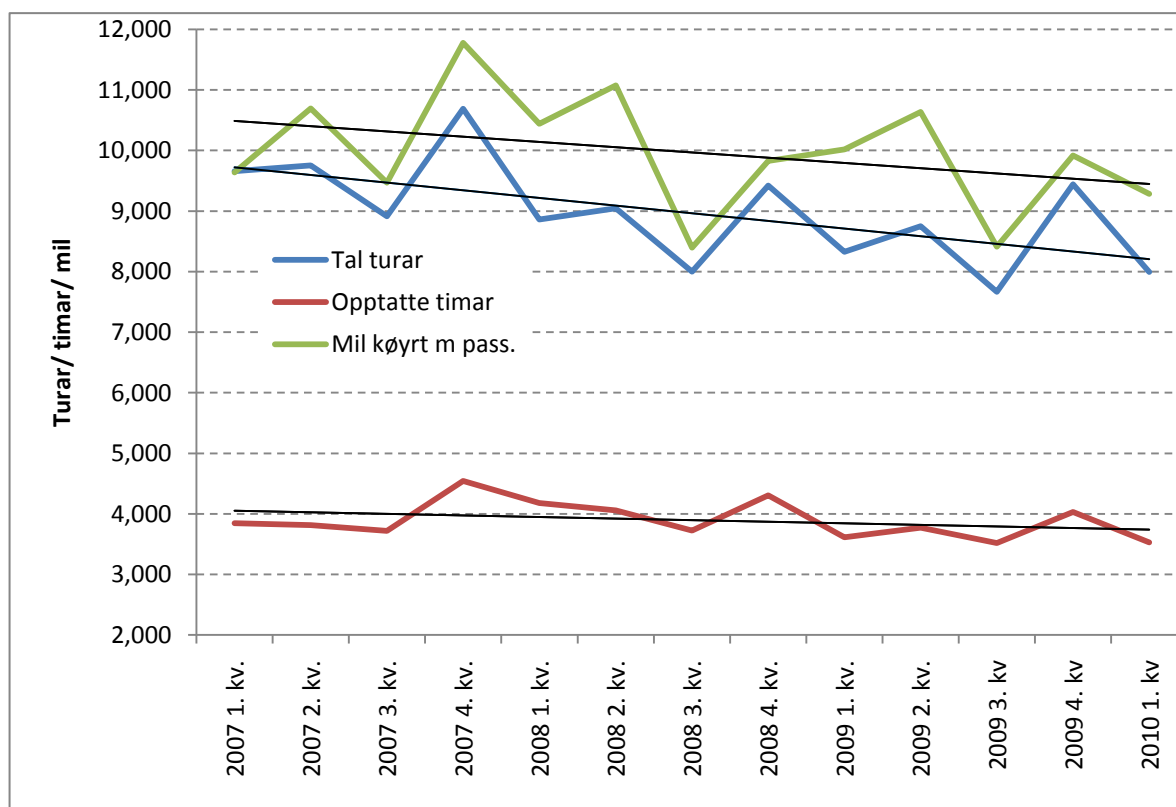
<http://bit.ly/AUD-12-09>

Samandrag

Både tal for drosjeverksemda i Bergen k yremr de (Askøy, Bergen, Fjell og Sund) og nasjonale tal tyder på at etterspørselen etter drosjetenester har vore i stagnasjon eller nedgåande dei siste åra.

 ra fram til 2008 var prega av høg økonomisk vekst både i Hordaland, Noreg og store deler av verda elles. Fr  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.

Det er nokre teikn til betring etter finanskrisa, men samstundes kan det sj  ut som om personbiltrafikken har tatt all auke i persontransport langs vegane. Forklaringa på nedgangen kan derfor ikkje finnast i dårlegare økonomiske tilhøve åleine. Lokalt kan også innskrenking av skjenketida i Bergen fr  sommaren 2008 ha hatt ein effekt, men effekten av dette åleine kan ikkje skiljast ut frå effekten av finanskrisa.



Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemda, kvartalsvis 2007-2010(1). Heile landet. Dei svarte linjene er trendlinjer til kvar indikator. Kjelde: SSB.

P  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 svak nedgåande trend dei siste 3 åra.

Distanse køyrt følgjer talet på turar nokså tett, men variasjonen i dataserien er noko større.

Nedgang i drosjekøyringa i Hordaland, 2007-2009

		Endring				
		2007	2008	2009	2007-08	2008-09
Hordaland	Turar i alt per innb.	8,2	7,9	7,2	-3,7 %	-8,9 %
	Kilometer køyrt m/pass. per tur	10,1	11,8	14,3	16,8 %	21,2 %
	Minutt køyrt med passasjer per tur	22,2	22,5	30,7	1,4 %	36,4 %
	Km. m. pass. som % av km køyrt	59,3	66,6	63,7	12,3 %	-4,4 %
	Tid. m. pass. som % av tilbodne timar ialt	35,9	33,7	37,8	-6,1 %	12,2 %

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

Talet på turar per innb. i fylket gjekk ned frå 2007 til 2008, og enda meir ned frå 2008 til 2009. Det same er tilfelle på landsbasis og for alle storbyfylka (Oslo, Rogaland, Hordaland, Sør- Trøndelag). Nedgangen var litt mindre i dei andre storbyfylka enn i Hordaland, utanom i Oslo, der nedgangen var på 13,9% (riktig nok mindre enn frå 2007 til 2008, som var på heile 25,8%).

I Hordaland var det ein auke i talet på km per tur og gjennomsnittleg varigheit per tur auka kraftig.

Bergen nest største køyreområde i landet i 2009

Trafikkområde	Løyve					Taxiar					
	Ord. løyve	Res. Løyve	Løyve i alt	Ord pr res.	Pr 1000 innb			Innb. pr taxi	Km2 areal pr taxi	Km off veg pr taxi	Pers.bil pr taxi
					Ord. lø.	Res. lø.	Taxiar				
Oslo m Oppegård	1 772	353	1 949	5	3	0,6	3,24	308	0,3	0,8	117
Bergen køyreomr	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	0,5	2,27	441	1	2,9	197
Trondheim	248	161	329	1,5	1,5	1	1,95	513	1	2,4	215
Asker Bærum	234	51	260	4,6	1,4	0,3	1,59	630	1,1	3	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	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 2: 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.

NB: Denne tabellen har ikkje blitt oppdatert frå i fjor grunna mangel på nye data frå Taxiforbundet. Neste tabell inneheld oppdaterte data for Bergen køyreområde.

Oversikt over løyve i Bergen køyreområde

		sep.03	sep.07	jul.09	okt.09	apr.10	jul.10	Endring 2007-10	Andel av løyve	
									2007	2010
Bergen Taxi	Totalt	439	436	450	453	446	448	12	67,6	64,6
	Av dette reserveløyve	125	115	129	128	126	128			
	% reserveløyve	28,5	26,4	28,7	28,3	28,3	28,6			
Norgestaxi	Totalt	119	174	143	122	134	143	-31	27,0	20,6
	Av dette reserveløyve	25	52	38	31	34	33			
	% reserveløyve	21	29,9	26,6	25,4	25,4	23,1			
Taxi1	Totalt		35	67	67	67	69	34	5,4	9,9
	Av dette reserveløyve		3	5	5	5	5			
	% reserveløyve		8,6	7,5	7,5	7,5	7,2			
Bryggen Taxi	Totalt			17	34	35	34	34		4,9
	Av dette reserveløyve			5	10	6	6			
	% reserveløyve			29,4	29,4	17,1	17,6			
Bergen køyreområde	Totalt	558	645	677	676	682	694	49	100	100
	Av dette reserveløyve	150	170	177	174	171	172			
	% reserveløyve	26,9	26,4	26,1	25,7	25,1	24,8			

Tabell 3: Oversikt over løyve i Bergen køyreområde (Askøy, Bergen, Fjell og Sund).

Kjelde: Samferdselsavd. Hordaland fylkeskommune.

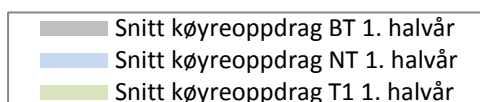
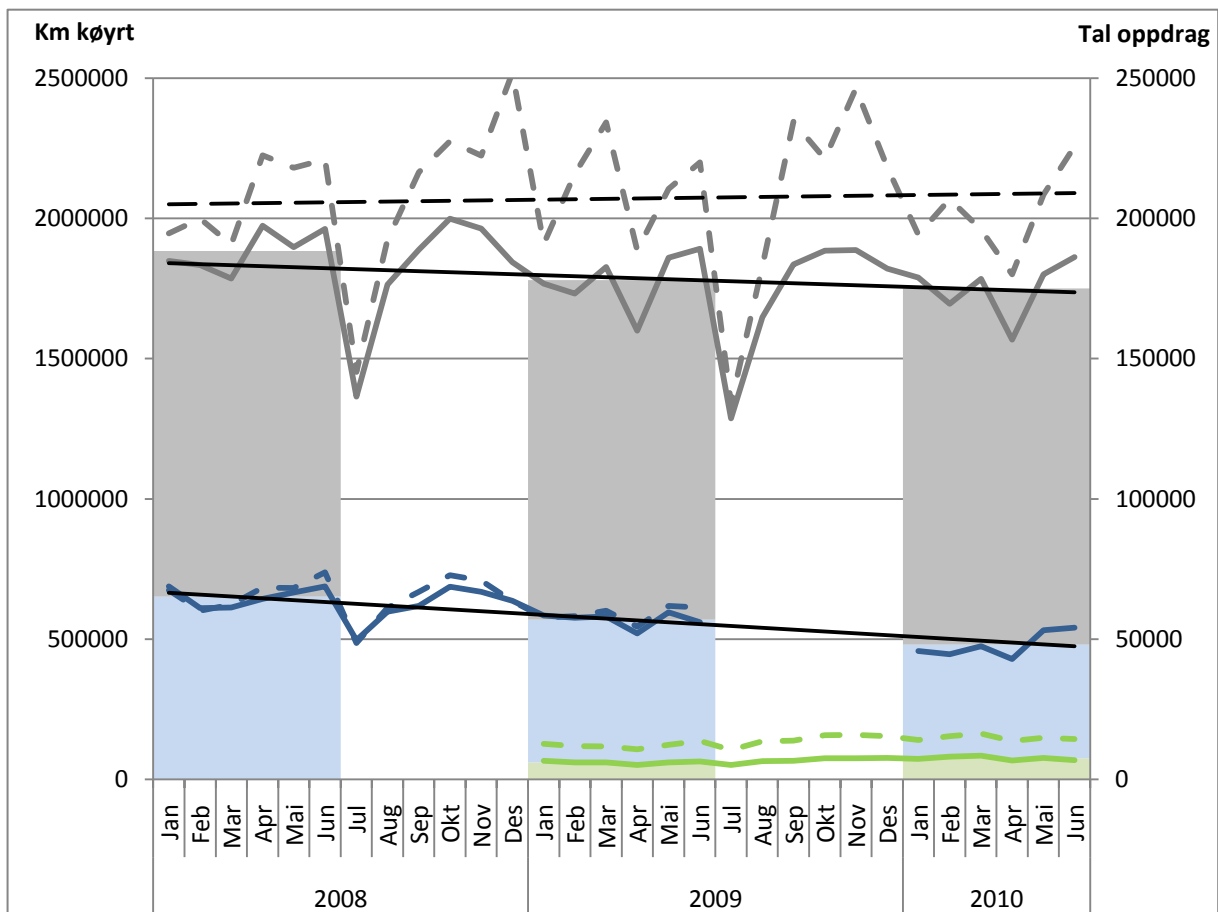
På grunn av manglar i registreringsrutinane for løyve er tala frå før 2009 usikre og ikkje fullt ut samanliknbare med 2009- tala.

Det totale talet på løyve i Bergen køyreområde har auka sidan 2007. Reserveløyve, løyve som berre skal brukast på bestemte tider i veka, utgjør vel ein fjerdedel av løyva og andelen har gått litt ned.

Frå 2009 har det kome til ein fjerde sentral, Bryggen Taxi, som per juli 2010 er den minste sentralen, med 34 løyve.

Norgestaxi har hatt ein betydeleg nedgang i løyvetalet frå 2007, medan alle dei andre sentralane har auka.

Færre køyreoppdrag men auka køyrelengd?



Figur 2: Talet på køyreoppdrag i Bergen Taxi, Norgestaxi og Taxi1. Brot i tidsserie for Norgestaxi skuldast skifte av taksametersystem. Bryggen Taxi har ikkje levert data. Trendlinjer er lagt inn for Bergen Taxi (stipla for km køyrt og heiltrukken for tal oppdrag) og Norgestaxi (heiltrukken for tal oppdrag).

Kjelde: Drosjesentralane.

Talet på *køyreoppdrag* er redusert i dei to og eit halvt åra 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. Grunna skifte av taksametersystem i Norgestaxi manglar data for andre halvår 2009, samt km køyrt i første halvår 2010.

Det er ei viss positiv trendlinje for Bergen Taxi når det gjeld km køyrt, men utan tilsvarande data for Norgestaxi er det ikkje mogleg å seie noko om utviklinga i det totale talet km køyrt. Det kan sjå ut som om den negative trenden er broten, og trafikktalet (frå dei to største sentralane) for juni 2010 er omtrent på nivå med tala for juni 2009. Første halvår 2010 var derimot dårlegare enn første halvår 2009 (med unntak av Taxi1).

Fleire oppdrag sommaren 2010?

	2007*	2008	2009		2010			Endring, prosentpoeng		
	BT & NT	BT & NT	BT & NT	BT	BT & NT	BT	NT	2007*-08	2008-09	2009-10 (BT)
Løyveeffektivitet										
Man- fre rush	45,6	39,3	35,8	34,5		34,4		-6,3	-3,5	-0,1
Man-fre elles	32,4	21,5	19,9	17,9		18,6		-10,9	-1,6	0,7
Laur-søn	27,9	18,2	16,2	14,7		15,7		-9,7	-2	1,0
Teoretisk løyveeffektivitet										
Man- fre rush					28,8	27,0	35,0			
Man-fre elles					26,2	21,9	39,9			
Laur-søn					22,2	17,3	38,4			
Løyveutnytting										
Man- fre rush	70,4	65	61,5	60,5		65,5		-5,4	-3,5	5,0
Man-fre elles	54,2	42,5	40,9	39		42,7		-11,7	-1,6	3,7
Laur-søn	45,6	34,3	32	29,8		33,4		-11,3	-2,3	3,6
Ledighetsprosent										
Man- fre rush	35,5	39,5	41,7	42,9		47,5		4	2,2	4,6
Man-fre elles	40,1	49,4	51,3	54,1		56,5		9,3	1,9	2,4
Laur-søn	36,3	47	49,3	50,5		53,0		10,7	2,3	2,5

Tabell 4: Indikatorar for etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde 2007 -10.

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 heile time i døgnet i vekene 22-26 i 2008, 2009 og 2010.

* 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.

Talet registreringstidspunkt per bil per år:

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

Oppgjeve løyveeffektivitet: "Opptatt" i prosent av den totalt oppgjevne disponible drosjebilparken. Kor stor del av den disponible bilparken som i gjennomsnitt for registreringstidspunkta i den aktuelle perioden er registrert som "Opptatt".

Teoretisk løyveeffektivitet: "Opptatt" i prosent av det totale talet løyver per periode. Kor stor del av løyvene (per april 2010) som i gjennomsnitt for registreringstidspunkta i den aktuelle perioden er registrert som "Opptatt". Dette fordi Norgestaxi i bytte av takstametersystem ikkje har kunne levere fullstendige data i 2010.

Løyveutnytting: "Ledig" + "Opptatt" i prosent av den totalt oppgjevne disponible drosjebilparken. Kor stor del av den disponible bilparken som i gjennomsnitt for registreringstidspunkta i den aktuelle perioden er "på vegen", opptatt eller klar for oppdrag.

Ledigheitsprosent: "Ledig" i prosent av "Opptatt" + "Ledig". 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 utan oppdrag.

Med unntak av teoretisk løyveeffektivitet er det 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. Den reduserte teoretiske løyveeffektiviteten for Bergen Taxi i høve til den oppgjevne løyveeffektiviteten i rushtidspunkta og den auka teoretiske løyveeffektiviteten utanom rushtidene kan vere eit utslag av dette.

Vi har dessverre ikkje gode nok tal for 2010 til å seie om situasjonen for drosjenæringa faktisk har endra seg eller ikkje det siste året, men med bakgrunn i tala frå Bergen Taxi kan vi seie noe:

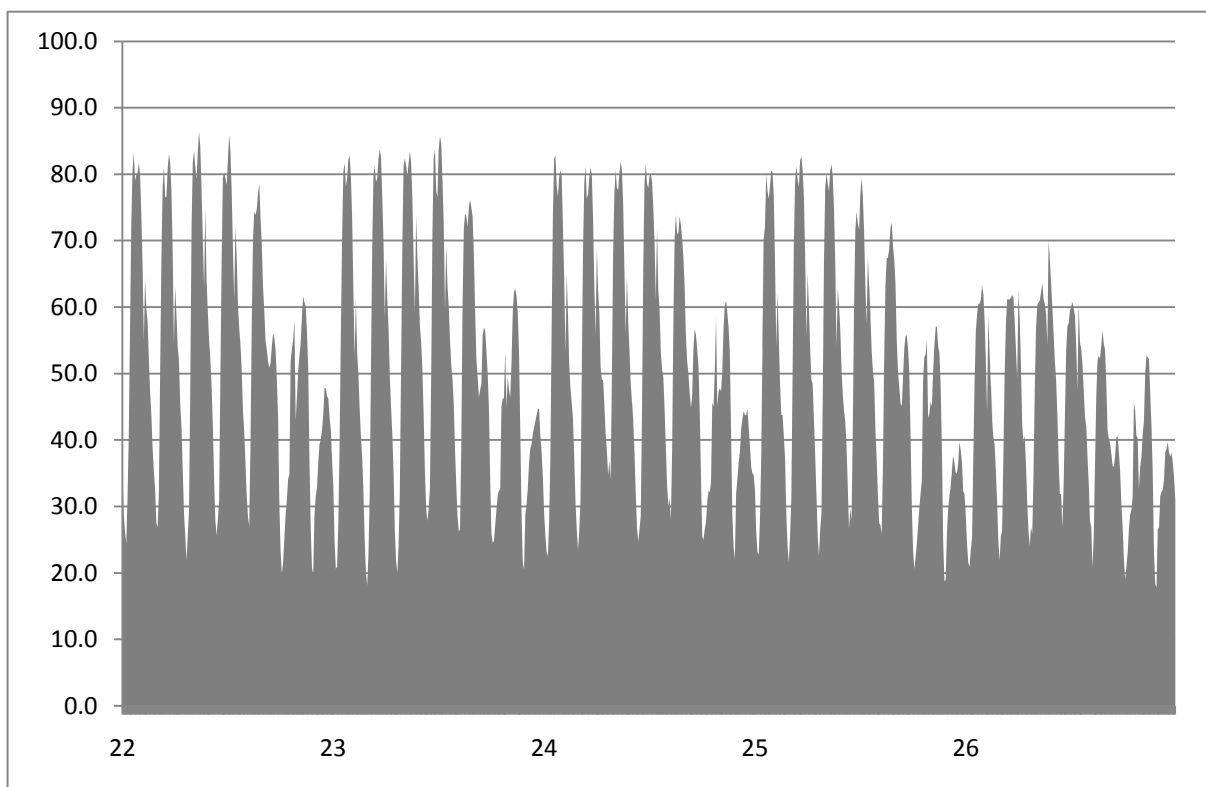
Løyveeffektivitet - kor stor del av løyva som har eit oppdrag på eit gjennomsnittleg registreringstidspunkt - er det viktigaste målet for vurdering av utviklinga i behovet for drosjetenester. Sjølv om tala for 2007 og 2010 ikkje er fullt ut samanliknbare med 2008 og 2009 er forskjellen mellom berekna løyveeffektivitet i 2007 og i 2008 så stor at det er mogleg å slå fast at løyveeffektiviteten gjekk ned i denne perioden. Frå 2009 til 2010 kan vi berre måle endringar for Bergen Taxi, og her er endringane minimale. Ut i frå den teoretiske løyveeffektiviteten kan vi sjå at den samla effektiviteten for begge sentralane er til dels langt høgare enn effektiviteten til Bergen Taxi åleine, spesielt for tidspunkta utanom rushtida. Det gjer grunnlag til å seie at det har vore ein auke i løyveeffektivitet for begge sentralane, sjølv om vi ikkje har eit samanliknbart mål på kor sterk denne auken er. Om vi føreset at høvet mellom den oppgjevne og den teoretiske løyveeffektiviteten er den same for Norgestaxi som for Bergen Taxi, vil auken frå 2009 til 2010 vere på 0,9 prosentpoeng i rushtida, 2,4 prosentpoeng måndag til fredag elles, og 3,9 prosentpoeng laurdag og søndag.

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 frå 2008 til 2009. Her er det ikkje mogleg å berekne tal for begge sentralar i 2010. Tala for Bergen Taxi i 2010 kan difor berre samanliknast med Bergen Taxi i 2009. Løyveutnyttinga for BT har gått opp, og er på nivå med løyveutnyttinga for begge sentralane i 2008.

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. Auken i løyveutnytting for Bergen Taxi kombinert med inga auke i løyveeffektivitet kan forklare kvifor ledigheitsprosenten til BT også aukar. Heller ikkje her er det mogleg å berekne tal for begge sentralar i 2010.

Gjennomsnittstala fortel heller ikkje heile biletet. Eit anna mål på løyveutnyttinga kan vi sjå i neste figur, der løyveutnyttinga til Bergen Taxi gjennom dei fem registreringsveke i 2010 er vist.

Løyveutnytting Bergen Taxi, veke 22-26, 2010



Figur 2: Løyveutnyttinga til Bergen Taxi frå måndag 31. mai kl. 00:00 til søndag 4. juli kl. 23:00, 2010.

Løyveutnyttinga er her berekna etter tildelte løyve i BT, 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.

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.

Vi får her eit litt anna bilete av løyveutnyttinga til Bergen Taxi enn berre eit enkelt gjennomsnittsmål kan gje oss. Mønsteret gjentek seg veke for veke fram til og med onsdagen i veke 25, deretter blir det tydelege endringar. Før dette er den lågaste løyveutnyttinga natt til tysdag i veke 23, kl. 03:00, med ein utnyttingsgrad på 18,1%. Sjølv midt på natta på ein vanleg arbeidsdag er 18,1% av løyva utnytta. I motsett ende synast det å vere eit tak rundt 80%. Den høgste delen av løyveutnytting i figuren over er onsdag i veke 22, kl. 13:00, med ei utnyttingsgrad på 86,4%. Den lågaste delen er søndag i veke 26, kl. 08:00, med ei utnyttingsgrad på 17,9%.

Andre moglege indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspørselen etter drosjetenester

Endringar i persontransporten

				Endring i % per år	
	2000	2008	2009	2000-08	2008-09
Rutebilar	4 141	4 360	4 401	0,6 %	0,9 %
Drosjebilar	583	636	624	1,1 %	-1,9 %
Utleigebilar mv.	1 535	1 151	1 132	-3,5 %	-1,7 %
Personbilar	49 055	55 956	56 540	1,7 %	1,0 %
Motorsyklar, mopedar	1 044	1 260	1 318	2,4 %	4,6 %
Vegtransport i alt	56 358	63 363	64 014	1,5 %	1,0 %
Bilferjeruter	297	335	338	1,5 %	0,9 %
Anna rutefart	547	523	469	-0,6 %	-10,3 %
Sjøtransport i alt	845	858	807	0,2 %	-5,9 %
Jernbanetransport	2 857	3 059	3 012	0,9 %	-1,5 %
Forstadsbaner og sporvegar	496	572	588	1,8 %	2,8 %
Lufttransport	4 415	4 521	4 496	0,3 %	-0,6 %
Persontransport i alt	64 970	72 372	72 918	1,4 %	0,8 %

Tabell 5: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2000-09. Mill. passasjerkm. Heile landet.
Kjelde. SSB.

Frå 2008 til 2009 var det på nasjonalt plan ein auke i passasjerkilometer for rutebilar, forstadsbaner og sporvegar, personbilar og motorsyklar og mopedar, samt for personbiltilknytt sjøtransport. Drosjebiltransporten samt drosjetilknytt persontransport (jernbane, fly, anna skipstrafikk) har gått ned siste året.

Lokale indikatorar

							Endring per år	
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2005-08	2008-10
Bedrifter med tilsette	9 297	9 575	9 963	10 300	10 613	10 725	3,5 %	2,0 %
Innbyggjarar	286 809	290 630	294 099	298 453	303 889	309 495	1,3 %	1,8 %

Tabell 6: Utviklinga i talet på bedrifter med tilsette, og totalt innbyggjartal i Bergen køyreområde (Askøy, Bergen, Fjell, Sund, inngangen av første kvartal). Kjelde: SSB og statistikk.ivist.no.

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 etterspørselen etter drosjetenester.

						Endring per år			
	2006	2007	2008	2009	2010	06-07	07-08	08-09	09-10
Personbilar i regionen	125 106	131 057	133 579	136 737		4,8 %	1,9 %	2,4 %	
Månadsdøgntrafikk juni, Damsgårdstunnelen	34 562	37 123	37 176	39 076	40 333	7,4 %	0,1 %	5,1 %	3,2 %
Månadsdøgntrafikk juni, Sjølinjen	42 589	44 728	43 802	46 676	48 845	5,0 %	-2,1 %	6,6 %	4,6 %
Månadsdøgntrafikk juni, Nygård trafikmaskin	87 168	87 518	88 457	92 298	95 983	0,4 %	1,1 %	4,3 %	4,0 %
Sykkel, månadsdøgntrafikk juni, Fløenstien	609	774	720	867	816	27,1 %	-7,0 %	20,4 %	-5,9 %
Sykkel, månadsdøgntrafikk juni, Åsaneveien	365	456	404	502	500	24,9 %	-11,4 %	24,3 %	-0,4 %
Hotellovern. i Bergen, yrkestrafikk, året	744 364	782 008	813 226	776 361		5,1 %	4,0 %	-4,5 %	
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug.	510 315	526 919	504 164	511 618	522 089	3,3 %	-4,3 %	1,5 %	2,0 %
Passasjerar Bergen lufthamn	3 918 430	4 199 886	4 657 634	4 480 876		7,2 %	10,9 %	-3,8 %	
Passasjerar BGO juni-aug.	1 141 228	1 201 948	1 281 347	1 204 698	1 310 975	5,3 %	6,6 %	-6,0 %	8,8 %

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

Personbilar i regionen: Kjelde: SSB.

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 (pinsa 2006 er einaste unnatak), og for å gje ein tidsserie som strekk seg til 2010. Kjelde: Statens vegvesen.

Hotellovernattingar: Kjelde: statistikk.ivist.no.

Passasjerar Bergen lufthamn: Rute- og charterflyging, innan- og utanlandstrafikk. Transfer, men ikkje transitt er medrekna. Offshore er ikkje medrekna. Kjelde: Avinor.

Det er sannsynleg at den sterke auken i talet på **personbilar** i regionen – og i resten av landet – bidreg til den tydelege stagnasjonen i etterspørselen etter drosjetenester som data for drosjeverksemda viser. Talet på personbilar aukar i regionen, og trafikkauken er også synleg på dei utvalde tellepunkta. **Sykkeltrafikken** er minimal og med sterk variasjon, og sykkel er eit tilbod til ein heilt annan marknad enn drosjer, så det er ikkje sannsynleg at auken i sykkeltrafikken har innverknad på etterspørselen etter drosjetenester.

Dei to indikatorane for utvikling i talet på **hotellovernattingar** gir eit uklart bilete. Talet på hotellovernattingar totalt i perioden juni-august (som inkluderer tidsroma drosjesentralane har levert statistikk for) hadde vore aukande i mange år før talet gjekk litt ned i 2008. Det har auka litt igjen dei siste åra. 2009 var på nivå med 2006, og 2010 var nesten på nivå med 2007. Talet på yrkesovernattingar (yrkesføremål og kurs- og konferanseføremål), som kan tenkast å vere den viktigaste typen hotellovernattingar for drosjenæringa, har hatt ein sterk vekst i mange år *til og med* 2008, men gjekk sterkt attende i 2009. Om yrkesovernattingar slår følge med sommarovernattingane i 2010 må vi vente og sjå. Det er likevel 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. Når vi samstundes har hatt ein auke i **passasjertrafikken på Flesland** (med ein moderat nedgang frå 2008 til 2009 sett i høve til auken i åra fram til 2008), er det umogleg å seie at det er redusert tilgang av tilreisande som er årsaka til stagnasjonen i etterspørselen etter drosjetenester. Flesland hadde ein sterk auke i sommartrafikk frå 2009 til 2010. Også frå 2008 til 2010 var det ein viss auke.

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>

Anna statistikk:

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

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

<http://statistikk.ivist.no>