

# Etterspørselen etter drosjetenester

Bergen k yromr de, utvikling 2007–11

AUD- rapport nr. 9-11

November 2011



HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE

Utgivar:	Hordaland fylkeskommune, Analyse, utgreiing og dokumentasjon (AUD) <a href="http://www.hordaland.no/aud">http://www.hordaland.no/aud</a>
Tittel:	"Etterspørselen etter drosjetenester – Bergen køyreområde, utvikling 2007-11"
Publikasjonsserie/nr:	AUD-rapport nr: 9-11 <a href="http://www.hordaland.no/aud-rapportar">http://www.hordaland.no/aud-rapportar</a>
Dato:	9. november 2011
Forfatter:	Stian Skår Ludvigsen, PhD
Tlf:	55 23 92 79
E-post:	<a href="mailto:stian-skar.ludvigsen@post.hfk.no">stian-skar.ludvigsen@post.hfk.no</a>
Kommentar:	Denne rapporten er den tredje oppfølginga av evalueringa "Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet", som vart utarbeidd av Hordaland fylkeskommune i 2007 – 08.  Rapportane er tilgjengelege på nett:  <a href="http://www.hordaland.no/statistikk/drosje">http://www.hordaland.no/statistikk/drosje</a>  Tidlegare oppfølgingar:  <a href="http://bit.ly/AUD-12-09">http://bit.ly/AUD-12-09</a>  <a href="http://bit.ly/AUD-8-10">http://bit.ly/AUD-8-10</a>

## Innhald

Samandrag.....	3
Nedgang i drosjekøyringa i Noreg, 2007-2011 .....	4
Nedgang i drosjekøyringa i Hordaland, 2007-2010 .....	4
Oversikt over løyve i Bergen køyreområde .....	5
Snur trenden?.....	6
Betre løyveeffektivitet utanom rushtidene .....	7
Løyveutnytting Bergen Taxi og Norgestaxi, veke 22-26, 2011 .....	9
Andre mogelege indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspørselen etter drosjetenester .....	10
Kjelder og meir informasjon .....	12

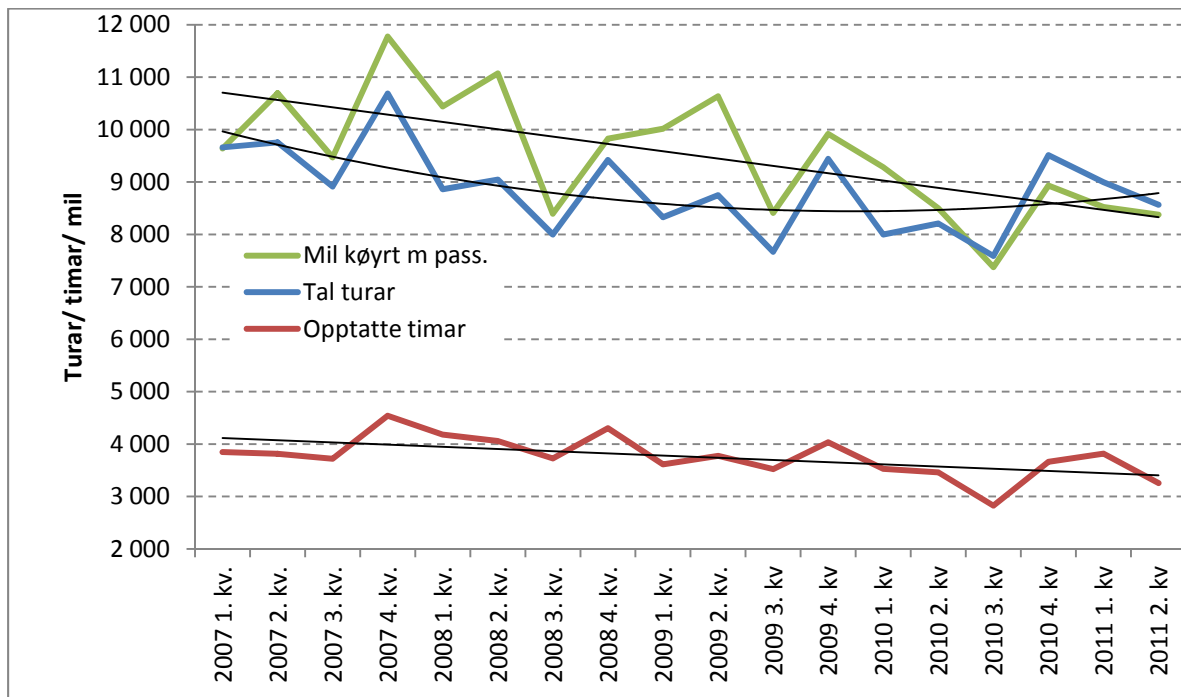
## Samandrag

Både tal for drosjeverksemda i Bergen køyreområde (Askøy, Bergen, Fjell og Sund) og nasjonale tal tyder på at etterspørselen etter drosjetenester har vore i stagnasjon eller nedgåande dei siste åra, men det er mogleg den negative trenden er broten.

Åra fram til 2008 var prega av høg økonomisk vekst både i Hordaland, Noreg og store deler av verda elles. Frå siste del av 2008 kan redusert økonomisk vekst og større usikkerheit ha bidrege 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 sjå ut som om personbiltrafikken har tatt nesten 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 frå sommaren 2008 ha hatt ein effekt, men effekten av dette åleine kan ikkje skiljast ut frå effekten av finanskrisa.

## Nedgang i drosjekøyringa i Noreg, 2007-2011



Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemnda, kvartalsvis 2007-2011(2). Heile landet. Dei svarte linjene er trendlinjer til kvar indikator. Kjelde: SSB.

På landsbasis er det er ein tydeleg nedgåande trend for distanse kjørt med passasjer. Opptatte timar har òg hatt ein signifikant nedgåande trend. Den nedgåande trenden for talet på drosjeturar synast å ha blitt broten. Trendlinja snur mellom fjerde kvartal 2009 og første kvartal 2010.

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

## Nedgang i drosjekøyringa i Hordaland, 2007-2010

		2007	2008	2009	2010	Endring	
						Gj.sn. 2007-09	2009-10
Hordaland	Turer i alt per innbygger	8,2	7,9	7,2	7,6	-6,3 %	5,6 %
	Kilometer kjørt m/passasjer per tur	10,1	11,8	14,3	11,2	19,0 %	-21,7 %
	Minutter kjørt med passasjer per tur	22,2	22,5	30,7	28,1	17,6 %	-8,5 %
	Utnyttelse med passasjer per km kjørt	59,3	66,6	63,7	64,7	3,6 %	1,6 %
	Utnyttelse med passasjer per tilbudte timer	35,9	33,7	37,8	39	2,6 %	3,2 %

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

Talet på turar per innbyggjar i fylket gjekk ned frå 2007 til 2008, og enda meir ned frå 2008 til 2009, men auka igjen frå 2009 til 2010. Fram til 2009 er det same tilfelle på landsbasis og for alle storbyfylka (Oslo, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag). Oslo hadde òg ein auke frå 2009 til 2010, mens Rogaland og Sør-Trøndelag framleis hadde nedgang. På landsbasis var det òg ein nedgang frå 2009 til 2010.

## Oversikt over løyve i Bergen køyreområde

		sep.07	jul.09	jul.10	jul.11	okt.11	Endring 2007-11
Bergen Taxi	Totalt	436	450 (64 %)	448 (61 %)	449 (60 %)	450 (60 %)	14
	Av dette reserveløyve	115	129	128	134	134	
	% reserveløyve	26,4	28,7	28,6	29,8	29,8	
Norgestaxi Bergen	Totalt	174	143 (20 %)	143 (20 %)	165 (22 %)	175 (23 %)	1
	Av dette reserveløyve	52	38	33	28	28	
	% reserveløyve	29,9	26,6	23,1	17,0	16,0	
Taxi 1	Totalt	35	67 (10 %)	69 (9 %)	76 (10 %)	73 (10 %)	38
	Av dette reserveløyve	3	5	5	5	5	
	% reserveløyve	8,6	7,5	7,2	6,6	6,8	
Bryggen Taxi	Totalt		17 (2 %)	34 (5 %)	19 (3 %)	17 (2 %)	0
	Av dette reserveløyve		5	6	2	1	
	% reserveløyve		29,4	17,6	10,5	5,9	
A-Taxi	Totalt					3 (0 %)	3
	Av dette reserveløyve						
	% reserveløyve						
Bergen køyreområde	Totalt	645	677	694	709	718	73
	Av dette reserveløyve	170	177	172	169	171	
	% reserveløyve	26,4	26,1	24,8	23,8	23,8	
	Ledige		23 (3 %)	36 (5 %)	41 (5 %)	32 (4 %)	
	Tal løyver		700	730	750	750	

Tabell 2: Oversikt over løyve i Bergen køyreområde (Askøy, Bergen, Fjell og Sund).

Kjelde: Samferdselsavd. Hordaland fylkeskommune.

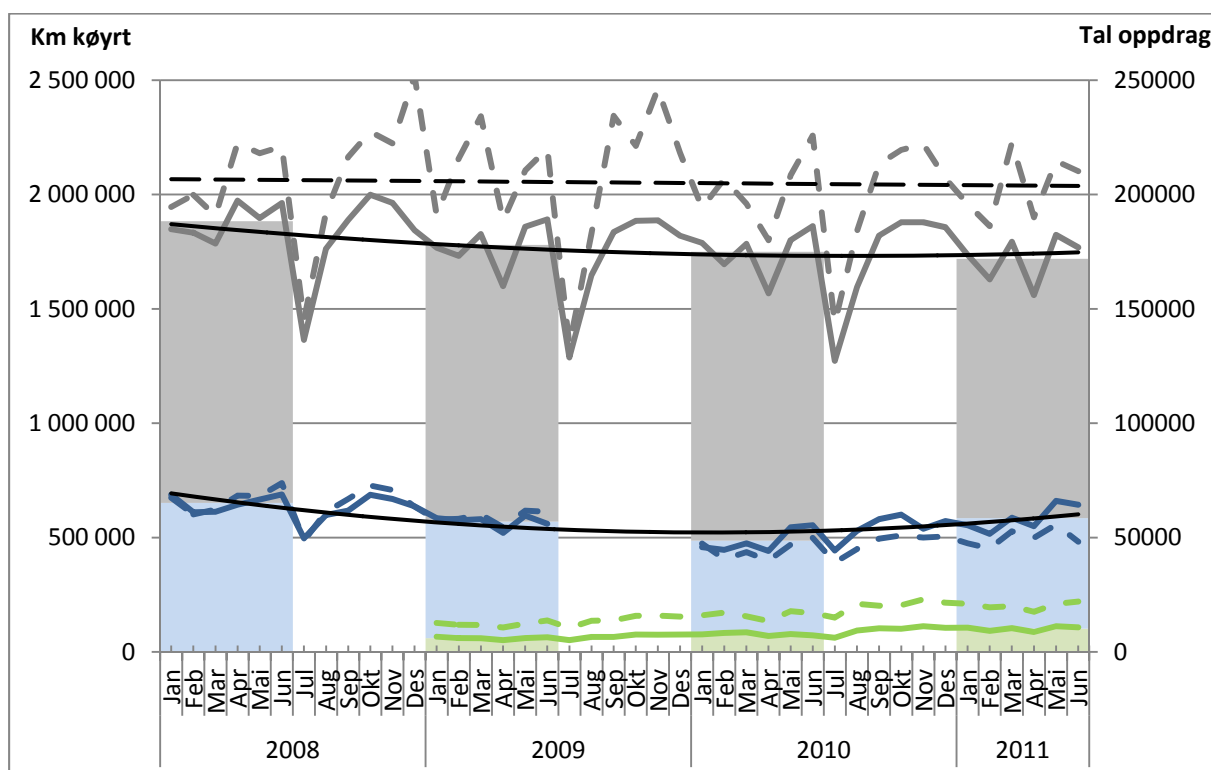
På grunn av manglar i registreringsrutinane for løyve er tala frå før 2009 usikre og ikkje fullt ut samanliknbare med 2009- tala.

Det totale talet på løyve i Bergen køyreområde har auka sidan 2007. Reserveløyve (løyve som berre skal brukast på bestemte tider i veka) utgjør rundt ein fjerdedel av løyva og delen har gått litt ned. Det er Bergen Taxi som har den største delen reserveløyve, og denne delen har gått opp.

Norgestaxi hadde ein betydeleg nedgang i løyvetalet frå 2007 til 2010, men dei er no attende på 2007-nivå i totaltal. Delen ordinære løyve har auka godt.

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

## Snur trenden?



Figur 2: Talet på køyreoppdrag i Bergen Taxi, Norgestaxi og Taxi1. Brot i tidsserie for Norgestaxi skuldast skifte av taksameter-system. 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.

Det har vist seg vanskeleg å få heilt samanliknbar statistikk over tid. Frå januar 2010 og framover har Norgestaxi levert km køyrt inkludert køyting utan passasjer. For å ha samanliknbare tal med tidlegare, og med dei andre selskapa, viser figuren km køyrt delt på 2. For same periode har Taxi 1 levert km køyrt avrunda til næraste 1 000 km. Bergen Taxi har levert data frå juli 2010 som ikkje er direkte samanliknbar med tidlegare data, men dei har levert to sett med data for perioden januar til juni 2010. Tala frå juli 2010 og framover er justert etter gjennomsnittsforkholdet mellom desse to datasetta. Dette er gjort for å få fram korrekt mønster.

Talet på køyreoppdrag er redusert i dei tre 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.

Utviklingstrekka det siste halvanna året er svakt positive. 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. Juni 2011 er igjen litt betre enn juni 2010 (med atterhald om at berekningar er gjort for å få dataa samanliknbare over tid).

## Betre løyveeffektivitet utanom rushtidene

	2007*	2008	2009	2010	2011		Endring, prosentpoeng						
	BT & NT	BT & NT	BT & NT	BT & NT	BT <sup>†</sup> & NT <sup>†</sup>	BT <sup>†</sup>	NT	2007-08	2008-09	2009-10 (BT)	2009-11 (NT)	2010-11 (BT)	
<b>Løyveeffektivitet</b>													
Man- fre rush	45,6*	39,3	35,8	28,8**	36,0	33,3	43,4	-6,3	-3,5	-0,1	2,4	-1,1	
Man-fre elles	32,4*	21,5	19,9	26,2**	22,0	17,9	33,4	-10,9	-1,6	0,7	7,2	-0,7	
Laur-søn	27,9*	18,2	16,2	22,2**	19,7	15,0	33,5	-9,7	-2	1,0	12,5	-0,7	
<b>Løyveutnytting</b>													
Man- fre rush	70,4*	65	61,5	65,5***	60,5	60,6	59,9	-5,4	-3,5	5,0	-5,3	-4,9	
Man-fre elles	54,2*	42,5	40,9	42,7***	42,2	38,6	52,6	-11,7	-1,6	3,7	5,7	-4,1	
Laur-søn	45,6*	34,3	32	33,4***	34,7	29,9	48,9	-11,3	-2,3	3,6	9,7	-3,5	
<b>Ledigheitsprosent</b>													
Man- fre rush	35,5*	39,5	41,7	47,5***	40,4	45,1	27,5	4	2,2	4,6	-9,6	-2,4	
Man-fre elles	40,1*	49,4	51,3	56,5***	48,0	53,6	36,6	9,3	1,9	2,4	-7,6	-2,9	
Laur-søn	36,3*	47	49,3	53,0***	43,0	49,8	31,4	10,7	2,3	2,5	-15	-3,2	

Tabell 3: Indikatorar for etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde 2007 -11. 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 til 2011.

Taxi 1 og Bryggen Taxi har ikkje levert datagrunnlag.

\* 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.

† 2011-tala for Bergen Taxi og dei samla 2011-tala for Bergen Taxi og Norgestaxi gjeld vekene 23-26.

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

**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:** (gjeld samla tal for BT og NT i 2010) "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.

\*\*\* Gjeld berre Bergen Taxi.

**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.

\*\*\* Gjeld berre Bergen Taxi.

*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. Redusert teoretisk løyveeffektivitet for Bergen Taxi i høve til den oppgjevne løyveeffektiviteten i rushtidspunkta og auka teoretisk løyveeffektivitet utanom rushtidene kan vere eit utslag av dette.*

I fjor fekk vi ikkje data frå Norgestaxi på grunn av skifte av taksametersystem, så utviklinga for Norgestaxi er sett opp mot 2009.

Samanlikna med tidlegare år har Norgestaxi i år god løyveeffektivitet og -utnytting. For Bergen Taxi er det ein del endringar frå 2010, men berre marginale endringar frå 2009 (ikkje vist i tabell, jf. AUD-rapport nr. 8-10).

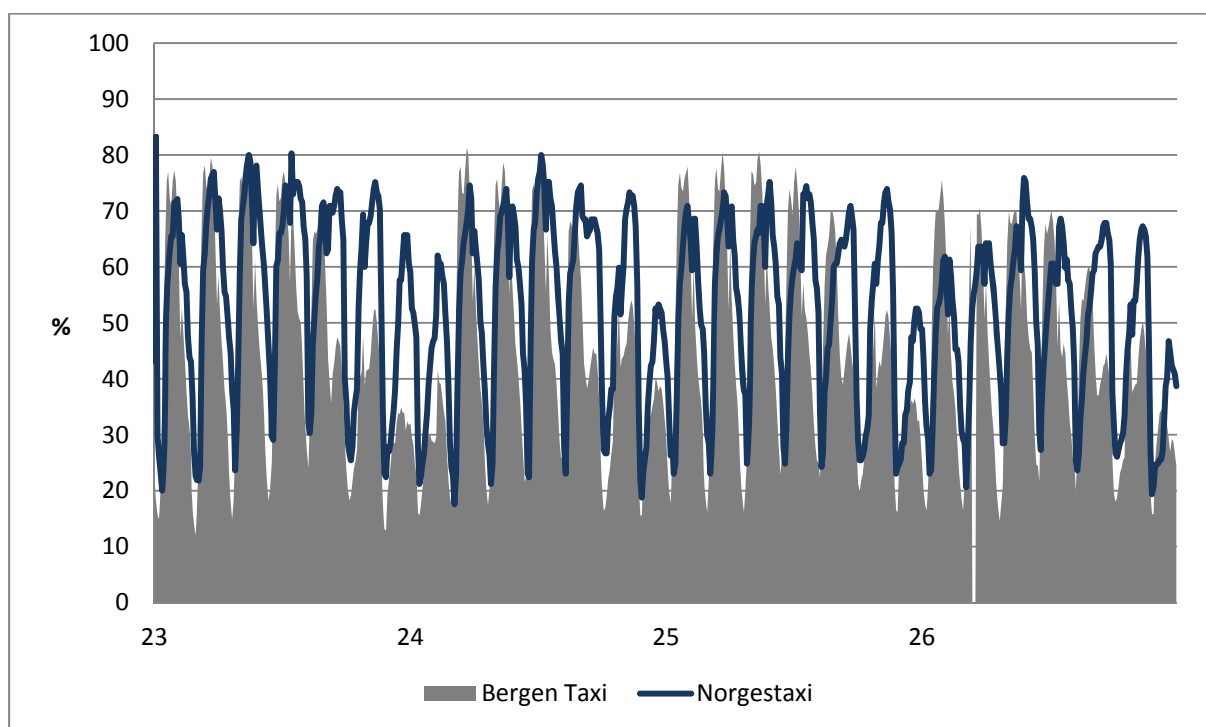
*Løyveeffektivitet* - kor stor del av løyva som har eit oppdrag på eit gjennomsnittleg registreringstidspunkt - er det viktigaste målet for vurdering av utviklinga i behovet for drosjetenester. Sjølv om tala for 2007 og 2010 ikkje er fullt ut samanliknbare med 2008 og 2009 er forskjellen mellom berekna 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. Frå 2009 til 2011 har det vore til dels store endringar for Norgestaxi. Spesielt utanom rushtidene har løyveeffektiviteten til Norgestaxi gått godt opp. Løyveeffektiviteten til Bergen Taxi er gått litt ned, men dette er innanfor den variasjon ein må pårekne. Dette tyder på at Norgestaxi har auka marknadsdelen sin. Det ser vi òg av figur 2.

*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. Løyveutnyttinga for Bergen Taxi gikk opp frå 2009 til 2010, og ned igjen til 2009-nivå i 2011. For Norgestaxi gjekk den utanom rushtidene opp frå 2009 til 2011. Løyveutnyttinga er lik i rushtida, men utanom rushtida og i helgene har Norgestaxi ein større del av bilane sine i drift enn Bergen Taxi.

*Ledigheitsprosenten* – kor stor del av dei drosjene som er ute og klare til eit oppdrag som er registrert som ledige – gikk kraftig ned for Norgestaxi frå 2009 til 2011, og godt ned for Bergen Taxi frå 2010 til 2011.



## Løyveutnytting Bergen Taxi og Norgestaxi, veke 22-26, 2011



Figur 3: Løyveutnyttinga til Bergen Taxi og Norgestaxi frå måndag 6. juni kl. 00:00 til søndag 3. juli kl. 23:00, 2011.

Løyveutnyttinga er her berekna etter tildelte løyve i Bergen Taxi og Norgestaxi, 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.

Gjennomsnittstala fortel ikkje heile biletet. Eit anna mål på løyveutnyttinga kan vi sjå i figuren over, der løyveutnyttinga til Bergen Taxi og Norgestaxi gjennom fire av dei fem registreringsveke i 2011 er vist. Vi finn da at Bergen Taxi har betre løyveutnytting tidlegare om dagane enn Norgestaxi, og at Norgestaxi har betre løyveutnytting om ettermiddagane og i helg.

I sum fortel figuren det same som tabell 3: at Norgestaxi har betre løyveutnytting.

## Andre moglege indikatorar for vurdering av utviklinga i etterspørselen etter drosjetenester

### Endringar i persontransporten

	2007	2008	2009	2010	Endring	
					Gj.sn. 2007-09	2009-10
Rutebilar	4 268	4 360	4 401	4 506	1,5 %	2,4 %
Drosjebilar	665	636	624	545	-3,1 %	-12,7 %
Utleigebilar mv.	1 143	1 151	1 132	1 199	-0,5 %	5,9 %
Personbilar	54 866	55 956	56 536	57 034	1,5 %	0,9 %
Motorsyklar, mopedar	1 216	1 260	1 318	1 364	4,1 %	3,5 %
<i>Vegtransport i alt</i>	<i>62 158</i>	<i>63 363</i>	<i>64 010</i>	<i>64 648</i>	<i>1,5 %</i>	<i>1,0 %</i>
Bilferjeruter	318	335	338	338	3,1 %	0,0 %
Annan rutefart	539	523	469	500	-6,7 %	6,6 %
<i>Sjøtransport i alt</i>	<i>856</i>	<i>858</i>	<i>807</i>	<i>837</i>	<i>-2,9 %</i>	<i>3,7 %</i>
Jernbanetransport	2 910	3 059	3 012	3 075	1,7 %	2,1 %
Forstadsbaner og sporvegar	535	572	588	620	4,8 %	5,4 %
Lufttransport	4 408	4 521	4 496	4 563	1,0 %	1,5 %
<b>Persontransport i alt</b>	<b>70 867</b>	<b>72 372</b>	<b>72 914</b>	<b>73 743</b>	<b>1,4 %</b>	<b>1,1 %</b>

Tabell 4: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2000-09. Mill. passasjerkm. Heile landet. Kjelde: SSB.

Frå 2007 til 2010 har det på nasjonalt plan kvart år vore ein auke i passasjerkilometer for rutebilar, forstadsbaner og sporvegar, personbilar og motorsyklar og mopedar, samt for personbiltilknytt sjøtransport. Drosjebiltransporten har gått ned dei tre åra, og drosjetilknytt persontransport (jernbane, fly, anna skipstrafikk) gjekk ned frå 2008 til 2009, men auka igjen siste året.

### Lokale indikatorar

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Endring	
								Gj.sn. 2005-10	2010-11
Bedrifter med tilsette	9 297	9 575	9 963	10 300	10 613	10 725	11 020	2,9 %	2,8 %
Innbyggjarar	286 809	290 630	294 099	298 453	303 889	309 495	314 470	1,5 %	1,6 %

Tabell 5: 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.igest.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.

	2007	2008	2009	2010	2011	Endring		
						Gj.sn. 2006-09	2009-10	2010-11
Registrerte personbilar i regionen	131 057	133 579	136 737	128 427		3,0 %	-6,1 %	
Sal av autodiesel og bilbensin i fylket, første ni måneder, millioner liter	244	248	244	245	242	1,4 %	0,4 %	-1,2 %
Månadsdøgntrafikk juni, Damsgårdstunnelen	37 123	37 176	39 076	40 333	38 998	4,2 %	3,2 %	-3,3 %
Månadsdøgntrafikk juni, Sjølinjen	44 728	43 802	46 676	48 845	45 682	3,1 %	4,6 %	-6,5 %
Månadsdøgntrafikk juni, Nygård trafikmaskin	87 518	88 457	92 298	95 983	90 978	1,9 %	4,0 %	-5,2 %
Sykkel, månadsdøgntrafikk juni, Fløenstien	774	720	867	816	604	12,5 %	-5,9 %	-26,0 %
Sykkel, månadsdøgntrafikk juni, Åsaneveien	456	404	502	500	388	11,2 %	-0,4 %	-22,4 %
Hotellovern. i Bergen, yrkestrafikk, året	782 008	813 226	776 361	744 745		1,4 %	-4,1 %	
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug	526 919	504 164	511 618	522 089	543 660	0,1 %	2,0 %	4,1 %
Passasjerar Bergen lufthamn	4 199 886	4 657 634	4 480 876	4 711 002		4,6 %	5,1 %	
Passasjerar BGO juni-aug	1 201 948	1 281 347	1 204 698	1 310 975	1 413 998	1,8 %	8,8 %	7,9 %

Tabell 6: 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

Registrerte personbilar i regionen: Kjelde: SSB.

Sal av autodiesel og bilbensin til transportformål i fylket: 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 (2009 og 2011 er unnatak), og for å gje ein tidsserie som strekk seg til 2011. Kjelde: Statens vegvesen.

Hotellovernattingar: Kjelde: statistikk.invest.no, www.statistikknett.com.

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 (fram til 2009) – og i resten av landet (også forbi 2009) – bidreg til den tydelege stagnasjonen i etterspørselen etter drosjetenester som data for drosjeverksemda viser. Denne statistikken er ikkje lenger så god for Hordaland, fordi stadig fleire vel å lease bilane sine. Desse blir da registrerte på leasingselskapets adresse (som ofte er i Oslo eller Akershus). Tal på bilsal vil ha det same problemet. Eit alternativ er å sjå på sal av autodiesel og bilbensin. Denne statistikken ligg nokolunde flatt, men stadig fleire dieselbilar gjer at ein får meir drivstoffeffektive køyretøy i bruk.

Sjølv om statistikken ikkje viser det, kan vi derfor rekne med at talet på personbilar aukar i regionen, og trafikkauken er også synleg på dei utvalde **tellepunkta**. Juni 2011 hadde to heilag dagar på kvardagar (torsdag 2. juni og mandag 13. juni, noko som gjer 9 % reduksjon i virkedagar samanlikna med 2010). Reduksjonen i månadsdøgntrafikk er mindre enn reduksjonen i virkedagar.

**Sykkeltrafikken** hadde derimot ein sterk nedgang frå 2010 til 2011, men den er minimal og med sterk variasjon, og sykkel er eit tilbod til ein heilt annan marknad enn drosjer, så det er ikkje sannsynleg at variasjonen 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. I 2011 var det 3 prosent fleire sommarovernattingar enn i 2007. Talet på yrkesovernattingar (yrkesføremål og kurs- og konferanseføremål), som kan tenkast å vere den viktigaste typen hotellovernattingar for drosjenæringa, har derimot hatt ein sterk vekst i mange år *til og med* 2008, men gjekk sterkt attende i 2009 og 2010. 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 og frå 2010 til 2011.

## Kjelder og meir informasjon

Avinor:

[http://www.avinor.no/avinor/trafikk/10\\_Trafikkstatistikk](http://www.avinor.no/avinor/trafikk/10_Trafikkstatistikk)

Hordaland fylkeskommune:

<http://www.hordaland.no/statistikk/drosje> (evaluering, januar 2008)

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

<http://www.transportloyve.no>

<http://statistikk.ivist.no>

Norges Taxiforbund:

<http://www.taxiforbundet.no>

Reiselivsstatistikk:

<http://www.statistikknett.com>

Statens vegvesen:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer>

Statistisk sentralbyrå:

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

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