



Drosjenæringa i Hordaland 2018: køyring, omsetnad og utslepp

AUD-rapport nr. 14-2019



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
Dato: 23.09.2019

INNHALD

SAMANDRAG	4
OVERORDNA TAL OG TRENDER	5
Nasjonal utvikling	5
Lokal utvikling	6
HORDALAND UTANOM BERGEN KØYREOMRÅDE	9
Løyvesituasjonen	9
Miljøbilar og utslepp.....	10
Drift og omsetnad.....	10
BERGEN KØYREOMRÅDE	14
Løyvesituasjonen	14
Miljøbilar og utslepp.....	14
Drift og omsetnad.....	15

Samandrag

Drosjer er ein stadig mindre brukt reiseform i Noreg. Frå 2009 til 2017 blei passasjerkilometer i taxi redusert med 32 % på landsbasis. På same tid auka den samla persontransporten på veg med 14 %. Som konsekvens har drosjer i prosent av all vegtransport gått frå å utgjere 1 % av persontransporten i 2008 og 2009 til 0,6 % i 2016 og 2017. Køyrelengda med taxi i Noreg fall drastisk i 2016, etter at denne har vore svakt fallande gjennom fleire år, og den fall ytterlegare i 2017. Tidlegare har næringa klart å kompensere den svakt fallande køyrelengda med ein svak auke følgd i omsetnaden, men denne har òg falle i 2016 og 2017. I 2018 auka køyringa litt, men omsetnaden har flata ut.

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, 2017 og 2018 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 2018 blei det køyrt inn 997,5 millionar kroner eks. mva., frå 2,9 millionar køyreoppdrag. I alt køyrt drosjene i fylket nesten 61 millionar kilometer.

Det er lite prisvariasjon per køyrt kilometer. Samla sett er det mindre variasjon i drifta i 2017 og 2018 enn året før, og drifta kan dermed seiast å ha blitt meir føreseieleg.

Det er stor forskjell i andelen miljøbilar (el- og hybridbilar) i og utanfor Bergen køyreområde. I Bergen er denne prosenten minimum 40 %, mens den berre er på 6 % i distrikta. I alt er miljøbildelen i Hordaland på minimum 31 %. Snittalderen på drosjer i Bergen er 2,5 år, og 3,0 år utanfor Bergen køyreområde.

Samla utslepp frå hordalandsdrosjene er berekna til 9 542 000 kg CO₂. Dette svarer til 0,11 % av samla vegtransportutslepp i Noreg i 2018, til 1,4 % av samla vegtransportutslepp i Hordaland i 2017, og til 2,7 % av samla utslepp frå personbilar i Hordaland i 2017 (ferskaste fylkestal).

CO₂-utsleppa frå drosjene i Hordaland er estimert å ha gått ned 550 tonn (-5,4 %) frå 2017 til 2018. Utanfor Bergen køyreområde skuldast dette mindre køyting, mens det i Bergen køyreområde skuldast fleire hybridar og nullutsleppsilar.

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 1.1.2009 til 31.12.2017 har folketalet auka med 496 000 personar, eller 10 % (1,2 % i året). Talet personkilometer i same periode gått opp med 10 milliardar personkilometer (14 %, eller 1,6 % per år), mens reiselengda med drosje har gått ned 200 millionar personkilometer (-32 %, eller -4,7 % per år), jfr. tabell 1. Drosjetransport i prosent av all vegtransport har gått ned frå 1 % til 0,6 %, og drosjetransport utgjør no berre litt over fem promille av all persontransport.

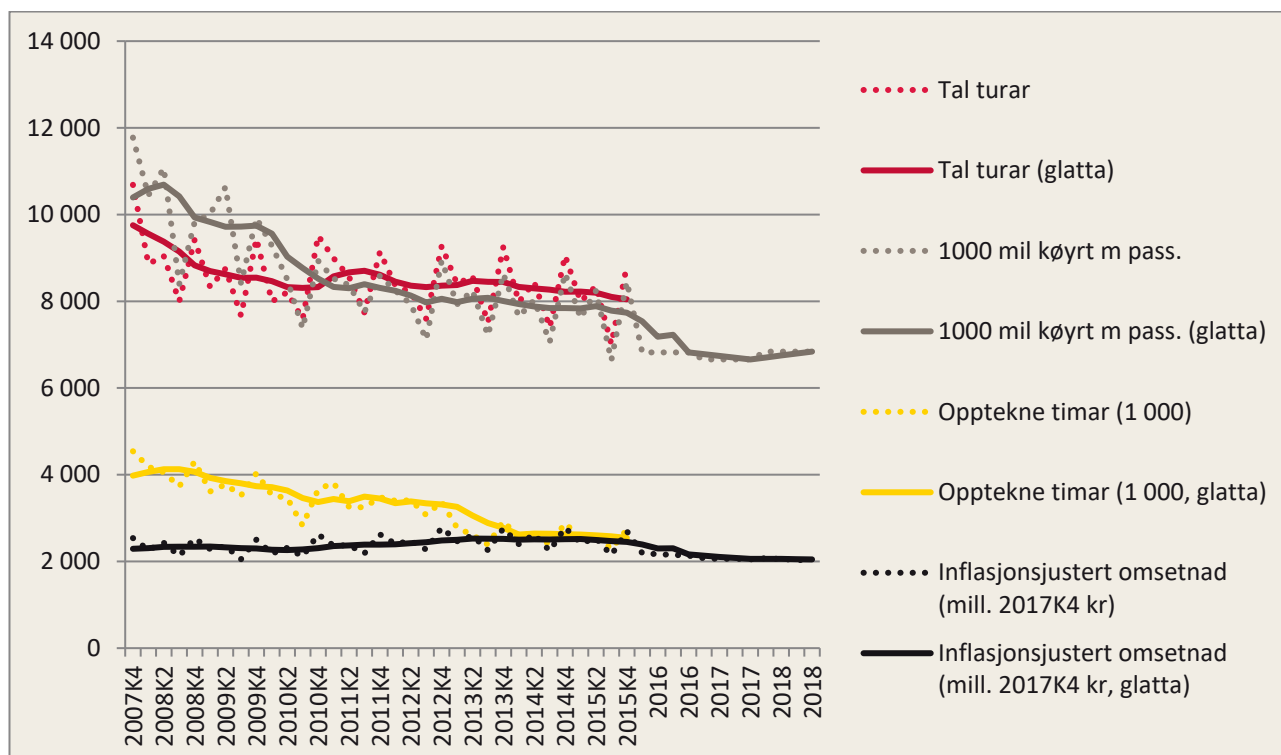
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Endring	
										Gj.sn. 09-16	2016-2017
Rutebilar		3 887	3 798	3 778	3 711	3 793	4 089	4 331	4 235	1,8 %	-2,2 %
Drosjebilar	624	545	532	516	511	494	495	436	426	-5,0 %	-2,3 %
Utleigebilar mv.	1 132	1 199	1 342	1 487	1 595	1 698	1 830	1 926	2 136	7,9 %	10,9 %
Personbilar	56 536	57 034	58 029	58 701	59 407	61 288	62 391	62 630	63 828	1,5 %	1,9 %
Motorsyklar, mopedar	1 318	1 364	1 404	1 442	1 478	1 513	1 581	1 604	1 633	2,8 %	1,8 %
Vegtransport i alt	64 062	64 029	65 105	65 924	66 729	68 786	70 387	70 928	72 258	1,5 %	1,9 %
Bilferjeruter	338	338	347	350	349	358	361	353	359	0,6 %	1,7 %
Annan rutefart	555	591	628	629	651	654	748	720	721	3,8 %	0,1 %
Sjøtransport i alt	893	929	975	979	1 000	1 012	1 110	1 073	1 080	2,7 %	0,7 %
Jernbanetransport	3 013	3 063	3 012	3 042	3 215	3 396	3 509	3 644	3 529	2,8 %	-3,2 %
Forstadsbaner og sporvegar	588	620	631	660	729	752	809	883	958	6,0 %	8,5 %
Innanriksreise lufttransport	4 496	4 574	4 795	4 710	4 896	4 738	4 494	4 275	4 293	-0,7 %	0,4 %
Persontransport i alt	73 597	73 823	75 268	76 271	77 490	79 864	81 567	82 225	83 637	1,6 %	1,7 %
Drosjer i % av vegtransport	0,97	0,85	0,81	0,78	0,76	0,72	0,70	0,61	0,59	-0,05pp	-0,02pp
Drosjer i % av all persontr.	0,85	0,74	0,71	0,68	0,66	0,62	0,61	0,53	0,51	-0,05pp	-0,02pp

Tabell 1: Utviklinga i innanlandsk persontransport 2009-17. Mill. passasjerkm. Heile landet.

På grunn av nye berekningar av passasjerkm. er rutebilar i 2009 ikkje teken med separat – men er med i totaltala. Tal for 2018 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 firekvaritals 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, 2017 og 2018. 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 dei siste åra, etter at denne har vore svakt fallande gjennom fleire år. Tidlegare har næringa klart å kompensere den svakt fallande køyrelengda med ein svak auke i omsetnaden, men denne har òg falle i 2016 og 2017. I 2018 har køyringa teke seg litt opp att, mens omsetnaden har flata ut.



Figur 1: Utviklinga i ulike indikatorar for drosjeverksemda, 2007(k1)-2015(k4)-2018. Heile landet.

Firekvartals glidande gjennomsnitt er brukt for å glatte over sesongvariasjon. Indeks brukt til inflasjonsjustering er KPI Totalindeks, med 2017K4 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 kontraktskøyring, 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 seks åra. Deretter har det vore ein viss auke, men med nedgang i skulebarn siste året.

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Endring	
											Gj.sn. 2011-18	2018-19
Bergen køyreområde	Bedrifter med tilsette	11 020	11 049	11 414	11 624	12 056	11 045	11 232	11 514	11 609	0,6 %	0,8 %
	Innbyggjarar	314 470	319 101	324 572	329 782	334 149	337 616	339 639	341 673	343 693	1,2 %	0,6 %
	Innb 75+	20 563	20 631	20 686	20 934	21 203	21 598	21 777	22 219	22 887	1,1 %	3,0 %
	Innb 6-15	38 913	38 937	38 852	39 089	39 404	39 636	39 837	40 057	40 273	0,4 %	0,5 %
Resten av Hordaland	Bedrifter med tilsette	6 223	6 302	6 386	6 459	6 613	6 174	6 250	6 389	6 409	0,4 %	0,3 %
	Innbyggjarar	169 761	171 469	173 563	175 464	177 208	178 881	180 324	180 866	180 802	0,9 %	0,0 %
	Innb 75+	13 644	13 620	13 595	13 733	13 858	13 973	14 191	14 509	14 842	0,9 %	2,3 %
	Innb 6-15	23 434	23 404	23 292	23 311	23 509	23 805	23 808	23 932	23 911	0,3 %	-0,1 %

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 (Bybanen og BGO tal i 1 000 000)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Endring	
											Gj.sn. 2009-17	2017-18
ÅDT, Damsgårdstunnelen	37	37	38	39	39	39	40	40	40	40	1,1 %	1,3 %
ÅDT, Nygård trafikmaskin	88	88	88	89	88	87	88	83	83	81	-0,8 %	-2,1 %
ÅDT, Sjølinjen	43	43	43	44	44	46	46	42	41	39	-0,8 %	-3,6 %
ÅDT, Flypl.vegen ved Håvardstun	27	27	27	28	29	28	29	27	26	25	-0,5 %	-1,9 %
ÅDT, Bjørndalstræ + Knappet. N				21	21	21	20	30	32	33		3,6 %
Bybanen		2,9	7,1	8,0	9,1	9,4	10,0	10,6	12,6	14,9	10,0 %*	18,3 %
Hotellovern. i Bg, yrkestrafikk, året	776	745	722	817	797	833	861	877	892	857	1,8 %	-3,9 %
Hotellovern. i Bergen, alle, juni-aug	512	522	544	538	523	586	684	690	746	810	4,8 %	8,6 %
Passasjerar Bergen lufthamn	4,3	4,5	4,9	5,0	5,5	5,5	5,4	5,3	5,5	5,8	3,3 %	5,8 %
Passasjerar BGO juni-aug	1,1	1,2	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,7	4,3 %	4,9 %

Tabell 3: Utvalde indikatorar som kan vere av interesse for vurdering av utviklinga i etterspørsel etter drosjetenester i Bergen køyreområde.

ÅDT (årsdøgtrafikk): Utvalde tellepunkt for trafikk. Kjelde: Statens vegvesen.

Bybanen: * Markerer at endring er målt frå første heile driftsår (2011). Kjelde: årsberetning 2018.

Hotellovernattingar: Kjelde: 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 2009 til 2018 har vegtrafikken gått opp i Damsgårdstunnelen og over Bjørndalstræ og Knappetunnelen Nord (Ringveg Vest), mens det har vore nedgang i dei andre utvalde teljepunkta. Siste året har auken på Ringveg Vest vore på nivå med reduksjonen på Flyplassvegen, så desse jamnar seg ut. På Sjølinjen og på det meist sentrale teljepunktet (Nygård) har trafikken gått kraftig ned.

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. Trafikkendinga i prosent er i same storleik som i trafikkmaskinen, men i reelle tal langt mindre. Det er derfor ikkje truleg at oljeprisendinga har hatt større effekt enn bompengendinga. 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. Sjå AUD-rapport nr. 15-2018 for meir diskusjon.

Bybanen: Passasjeretalet på Bybanen har auka frå 7 millionar reisande i første heile driftsår, til nesten 15 millionar i 2018. I 2017 blei Bybanen ein konkurrent om passasjerane til og frå Flesland. Det er ikkje mogleg å sjå av dei utvalde vegtrafikktala at Bybanen har hatt ein effekt på biltrafikken. Da må det i så fall djupare analyse til.

Hotell: Talet på yrkesovernattingar (yrkesføremål og kurs- og konferanseføremål), som kan tenkast å vere den viktigaste typen hotellovernattingar for drosjenæringa, har vakse kraftig frå 2011 til 2017, men hadde sterk nedgang i 2018. Sommarovernattingar har derimot vakse veldig, spesielt mykje i 2018. Det har samstundes kome mange fleire hotellrom.

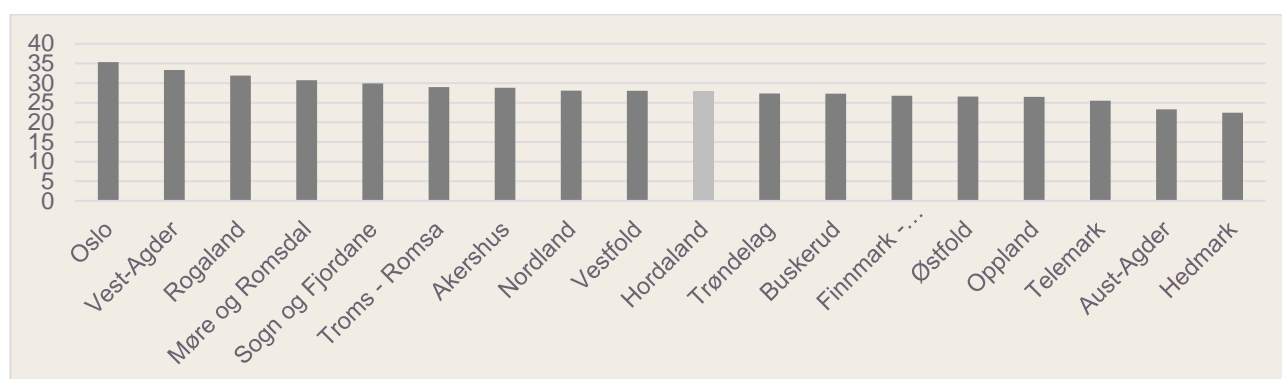
Flypassasjerar: Trafikken på Flesland har over perioden gått kraftig opp, men på bakgrunn av desse tala er det for tidleg å seie om utvidinga av terminalen i august 2017 «berre» har vore med på å dekkje venta kapasitetsbehov, eller om ny terminal i seg sjølv har medført auka trafikk.

	2014	2015	2016	2017	2018	Gj. sn. 2014-17	2017-18
Løyver i alt	946	957	922	929	922	-0,6 %	-0,8 %
Km køyrt i næring med passasjer (1 000 km)	37 712	35 359	34 108	34 045	33 086	-3,4 %	-2,8 %
Omsetnad (mil. kr)	1 003	975	945	925	920	-2,7 %	-0,5 %
Pris per kilometer med passasjer (kr/km)	26,6	27,6	27,7	27,2	27,8	0,7 %	2,4 %
Andel tilbaketilgjort med passasjer i bilen (%)	59,6	58,5	57,5	55,0	56,5	-2,6 %	2,7 %
Innbyggjarar per løyve	541	540	564	563	569	1,3 %	1,1 %
Km køyrt per løyve (1 000 km)	39,9	37	36,9	36,6	35,9	-2,8 %	-2,0 %
Omsetnad per løyve (1 000 kr)	1 060	1 019	1 025	996	998	-2,1 %	0,2 %
Omsetnad per innbyggjar (kr)	1 985	1 906	1 829	1 780	1 762	-3,6 %	-1,0 %

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 underkant 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, før den på ny gjekk ned i 2017, og stabilisert seg i 2018. I tabell 6 og 7 har vi eigne tal på køyring og omsetnad på drosjene i Hordaland. Dette er tal direkte rapportert til oss frå sentralane, med tillegg av nokre tal som vi har berekna på manglande rapporteringar. Vi har da fått innrapportert på litt fleire løyve enn SSB har (930 vs. 922 i 2018), og vi har berekna eller reestimert manglande eller openbart feilaktig rapportering (slik korrigerer gjer ikkje SSB). Vi kjem da fram til 34 883 000 km køyring med passasjer i 2018 (litt meir enn SSB), 997,5 millionar kr. i omsetnad (ein del meir enn SSB), og med det 1 073 000 i omsetnad per løyve.

Figur 2 viser omsetnaden per km med passasjer i 2018, etter fylke (Hordaland er vist med litt ljosare gråfarge). Hordaland ligg i ei nokså stor gruppe av fylke midt på skalaen, og rangert ligg drosjene i Hordaland på 10. plass i omsetnad per passasjerkilometer.



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

Hordaland utanom Bergen køyreområde

LØYVESITUASJONEN

Per 31.12.2018 var det 171 ordinære drosjeløyve og 61 reserveløyve som var aktive. Løyva fordelte seg slik i kommunane:

Kommune	Sentral/bustadløyve	Ordinære løyve	Reserve-løyve	Tilrette-lagd for rullestol
Austevoll	Austevoll Taxi/bustadløyve	5	1	1
Austrheim/Lindås/Meland/Radøy	Nordhordland taxi	28	10	7
Bømlo	Bustadløyve	2	1	1
	Bremnes Taxi	7	3	1
Eidfjord	Bustadløyve	2	1	1
Etne	Bustadløyve	4	3	0
Fedje	Bustadløyve	1	1	1
Fitjar	Fitjar Taxi/bustadløyve	2	1	1
Fusa	Fusa Taxisentral	5	0	2
Granvin	Indre Hardanger Taxisentral/ Bustadløyve	1	2	0
Jondal	Bustadløyve	2	1	0
Kvam	Indre Hardanger Taxisentral/bustadløyve, Ålvik	1	1	0
	Norheimsund og Øystese Taxi	7	0	3
	Ytre Hardanger Taxisentral	3	2	1
Kvinnherad	Bustadløyve	2	2	1
	Kvinnherad Taxi	6	2	1
Masfjorden	Masfjorden Taxisentral	5	0	2
Odda	Bustadløyve	1	1	0
	Odda Taxilag	8	0	0
Os	Os Taxi	16	0	3
Osterøy	Osterøy Taxi	6	10	3
Samnanger	Bustadløyve	2	1	0
Stord	Leirvik Taxi	5	1	2
	Stord Taxi	14	1	4
Sveio	Sveio Taxi	5	7	3
Tysnes	Tysnes Taxilag	3	1	1
Ullensvang	Bustadløyve	1	2	1
	Nå Taxi	3	0	0
Ulvik	Indre Hardanger Taxisentral/bustadløyve	1	2	0
Vaksdal/Modalen	Dale Taxiformidling	5	1	0
Voss	Voss Taxi	16	2	2
Øygarden	Øygarden Taxi/bustadløyve	2	1	0
Sum		171	61	42
Avslutta, men rapportert		2		

Tabell 5: Løyveoversikt for Hordaland utanom Bergen køyreområde per 31.12.2018. I alt har vi info om 173 ordinære løyve og 55 reserveløyve. Vi manglar info om 6 reserveløyve. Desse kan ha vore utan drift.

MILJØBILAR OG UTSLEPP

Det er berre ein nullutsleppsbil som gjekk som drosje i distrikta i 2018. Utskrift frå kontor for kjøretøygodkjenning og registrering hos Statens vegvesen viser at det på løyvehavarar med bustadadresse i kommunane utanfor Bergen køyreområde var registrert 234 drosjer per 31.12.2018 (dette er to *fleire* enn det var aktive løyve på, men avvik kan skuldast at løyva brukast i Bergen). Av dei drosjene vi har registreringsdata på var tolv bensinhybridar og ein elbil. I alt gir det ein miljøbilde på berre 5,6 %. Hovudsakleg nyttar distriktsdrosjane dieselbilar. Det var berre registrert tre bensinbilar. Av 218 dieselbilar er 158 registrert første gong etter 1. september 2015 (etter at Euro 6-standarden trådde i kraft). Dette svarer til 72 % av dieseldrosjane i distrikta. Snittalderen på distriktsdrosjene per 31.12.2018 var 3 år og 10 dagar.

I 2017 var 51 % av dieselbilane førstegongsregistrert etter 1. september 2015. Det var ni hybridbilar og ingen elbilar. Snittalderen var 3,5 år. I 2016 var 30 % av dieselbilane førstegongsregistrert etter 1. september 2015, det var sju hybridbilar, og snittalderen var 3,6 år.

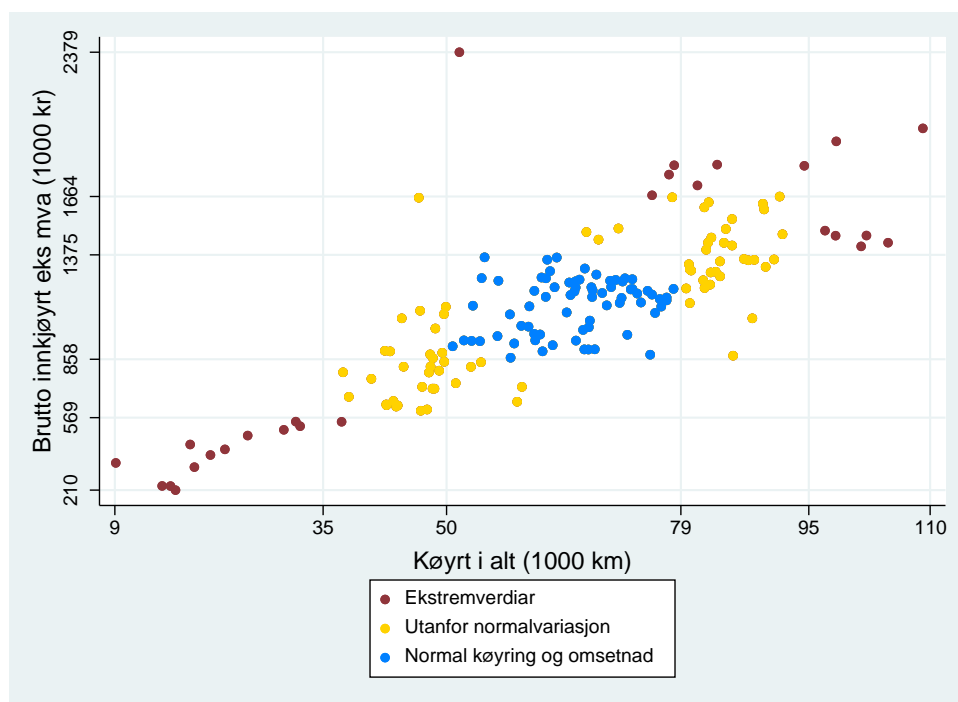
Ein del av løyvehavarane har rapportert inn drivstoffkjøp i tillegg til køyrelengder. For desse løyvene er det i dieselevivalentar kjøpt 814 536 liter for 9 515 462 køyrte km. Det gir 0,86 liter per mil. For dei resterande 3,7 millionar køyrte km er det da berekna forbrukt 317 200 liter drivstoff. Med den utsleppskoeffisienten fylkeskommunen brukar i si miljøstyring (2,688 kg CO₂ per liter diesel), får vi eit samla CO₂-utslepp frå drosjene utanfor Bergen køyreområde på 3 042 tonn CO₂.

I 2017 var det 4,5 millionar køyrte km vi måtte estimere drivstofforbruk på. Vi har dermed større presisjon i tala i år enn i fjor, men med den auka presisjonen kjem vi framleis til 0,86 liter per mil. Med eit likt forbruk per mil, vil utsleppa per mil vere likt. Når sum rapporterte og berekna km har gått ned med 2,5 %, er CO₂-utsleppa dermed også berekna å ha gått ned med 2,5 %.

DRIFT OG OMSETNAD

I sum er det for drosjene utanom Bergen køyreområde rapportert inn 13 millionar køyrte km fordelt på 552 000 oppdrag, med ei samla innkøyring på 225 millionar kroner (eks. mva.). I tillegg har vi estimert data for i alt åtte drosjer. Dette utgjør 197 000 km fordelt på 13 000 oppdrag med ei innkøyring på 4,5 millionar kr. Samla rapportert og berekna omsetnad gjekk ned 2,1 % frå året før.

Distrikta i Hordaland er underlagt maksimalprisforskrifta, derfor er det ingen priskonkurranse. Det er likevel ein del variasjon i pris etter køyrelengde i distrikta. Dette skuldast truleg offentlege transportoppdrag som utgjør hovuddelen av inntekta for distriktsdrosjene, der pasientkøyring for helseføretaka, skulekøyring og arbeids-



Figuren viser 168 ordinære løyve i Hordaland utanom Bergen køyreområde fordelt etter to variablar: km køyrt (horisontal akse) og brutto innkøyrte (vertikal akse). Aksane er inn-delt etter grenseverdiene på desse to variablane, og løyva er markert med ulik farge alt etter kvar dei plasserer seg i høve til desse grenseverdiene. 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. Vi har slått saman rapporteringa på løyve som har blitt overført frå ein løyvehavar til ein annan. To løyve manglar inn-rapportering i det heile.

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

køyring av personar med varig tilrettelagd arbeid utgjer 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 utgjer langt mindre enn 10 % av omsetnaden.

Figur 3 viser fordeling av km køyrt 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. Eit gjennomsnitt som er rekna ut etter fjerning eller nedvekting av ekstremverdiar er kalla «robust gjennomsnitt».¹

Tabell 6 viser det robuste gjennomsnittet for ei rekkje av dei rapporterte (og dei utledda) dataa frå sentralane og løyvehavarane.

I snitt køyrte eit ordinært løyve 65 000 km i 2018 fordelt på 2 800 oppdrag, og køyrte inn 1 116 000 kr, mens eit reserveløyve køyrte i snitt 39 000 km fordelt på 1 500 oppdrag, med ei innkøyring på 692 000 kr.

Både køyrte km og brutto innkøyrte har gått litt ned frå i fjor. Innkøyrte per km er omtrent som i fjor (men med større variasjon), mens km per oppdrag har gått ned. Da har omsetnad per oppdrag òg gått ned. Ordinære drosjer omsette for 17 kroner i snitt per kilometer køyrt, og reservedrosjer for 18 kr. Ordinære drosjer køyrte 24 km per oppdrag, og reservedrosjer 26 km.

Normalvariasjonen i innkøyrte per km var i 2017 mellom 15 og 19 kr for ordinære løyve og 16 og 23 kr for reserveløyve, som er +/- 10 % av gjennomsnittet for ordinære løyve og +/- 14 % for reserveløyve. I 2018 gjekk variasjonen ein del opp, til mellom 14 og 20 kr (+/- 18 %) for ordinære løyve og mellom 12 og 23 kr (+/- 31 %) for reserveløyve. Taxidrifta har med andre ord blitt mindre føreseieleg samanlikna med 2016 og 2017.

Når omsetnaden skalerast opp til innkøyring per oppdrag blir variasjonen i omsetnaden dermed større: Normalvariasjonen i innkøyrte per oppdrag er på heile +/- 45 % rundt gjennomsnittet på 420 kr for ordinære løyve, opp frå +/- 37 % åra før.

For ordinære løyve er det i samla omsetnad ein normalvariasjon på +/- 23 %, noko som er betydeleg opp frå +/- 16 % året før, men likt med 2016. Det er altså større spreieing i omsetnaden til ordinære løyve i 2018 enn i 2017. For reserveløyve var det motsett: her gjekk normalvariasjonen litt ned frå +/- 51 % til +/- 47 %. Det blei altså litt mindre spreieing i omsetnaden til reserveløyver i 2018 enn det var i 2017, men også her er spreieinga likt med 2016.

Når vi slår saman ordinære og reserveløyver, har innkøyringa totalt gått ned 4,8 millionar kr (- 2,1 %). Oppdragsmengda har derimot gått kraftig opp med 23 000 oppdrag (+ 4,2 %). Dette kan skuldast endring i registreringrutinar, for køyrelengda totalt har gått ned 341 000 km (- 2,5 %). Her må ein ta atterhald om at litt av summen både i 2017 og 2018 er estimert (sjå fotnotar under tabell 6).

Konklusjonen blir at distriktdrosjene tener mindre, og har mindre føreseieleg drift enn i 2017. Også målt mot 2016 har drosjeeigarane hatt nedgang i inflasjonsjustert omsetnad. Tala i tabell 6 er ikkje justert for inflasjon.

¹ Vi har i 2017 og 2018 endra litt på metoden for utrekning av robust gjennomsnitt: i 2016 tok vi heilt ut ekstremverdiene, men fordi det er ein absolutt nedre grense (null drift) utan ein like klår øvre grense, fekk vi *litt* for låge gjennomsnitt på 2016-tala enn det som har vore reelt. På 2017- og 2018-tala har vi nytta såkalla «robust regresjon» for å rekne ut gjennomsnitta. Vi har ikkje korrigert 2016-tala med ny metode, men det er ikkje mykje som skil på metodane. Tala for 2016 og 2017 er derfor framleis samanliknbare. «Normalvariasjon» er her definert til eitt standardavvik frå det robuste gjennomsnittet når uteliggjarane er trekt bort.

Variabel	Løyve	År	Sum*	Nedre normalintervall	Robust gjennomsnitt	Øvre normalintervall
Køyrt km	Ordinær	2018	11 135 000	50 000	65 000	79 000
		2017	11 399 000	54 000	68 000	81 000
		2016	11 074 000	51 000	66 000	81 000
	Reserve	2018	2 069 000	23 000	39 000	55 000
		2017	2 146 000	23 000	41 000	55 000
		2016	2 030 000	23 000	39 000	55 000
Køyrt km m/passasjer	Ordinær	2018	7 437 000	33 000	44 000	54 000
		2017	7 630 000	37 000	46 000	55 000
		2016	7 437 000	33 000	44 000	54 000
	Reserve	2018	1 373 000	13 000	25 000	37 000
		2017	1 585 000	15 000	27 000	38 000
		2016	1 585 000	15 000	27 000	38 000
Brutto kr innkøyr	Ordinær	2018	190 975 000	858 000	1 116 000	1 375 000
		2017	193 104 000	961 000	1 153 000	1 326 000
		2016	185 556 000	848 000	1 098 000	1 348 000
	Reserve	2018	38 117 000	367 000	692 000	1 018 000
		2017	40 821 000	331 000	707 000	1 009 000
		2016	37 285 000	362 000	672 000	983 000
Tal køyreoppdrag	Ordinær	2018	480 000	1 600	2 800	3 900
		2017	469 000	1 600	2 800	3 900
		2016	467 000	1 500	2 700	3 900
	Reserve	2018	86 000	700	1 500	2 300
		2017	74 000	600	1 300	1 900
		2016	73 000	400	1 200	2 000
Innkøyr kr per km i alt	Ordinær	2018		14	17	20
		2017		15	17	19
		2016		15	17	19
	Reserve	2018		12	18	23
		2017		16	18	21
		2016		16	18	21
Innkøyr per km med passasjer	Ordinær	2018		21	25	30
		2017		22	25	29
		2016		22	25	29
	Reserve	2018		18	27	36
		2017		19	25	31
		2016		19	25	31
Innkøyr per oppdrag	Ordinær	2018		230	420	610
		2017		310	470	670
		2016		310	470	670
	Reserve	2018		300	490	670
		2017		330	490	650
		2016		330	490	650
Km per oppdrag	Ordinær	2018		15	24	34
		2017		19	28	39
		2016		19	28	39
	Reserve	2018		17	26	36
		2017		26	29	35
		2016		26	29	35
Prosent km opptatt	Ordinær	2018		56	66	76
		2017		58	67	77
		2016		58	67	77
	Reserve	2018		49	63	77
		2017		58	73	90
		2016		58	73	90

Tabell 6: Nøkkeltal for løyver utanfor Bergen køyreområde

Tabellen viser sum, gjennomsnitt og grenseverdier for normalvariasjon, for både rapporterte og standardiserte (utleda) data frå løyveha-varane.

* Sum av alle observasjonar, inkludert ekstremverdier, med berekna verdier for manglande rapportering:

1) Viss alle rapporterte variablar manglar, er verdiane sett likt med robust gjennomsnitt for dei andre løyvene. Dette gjeld tre ordinære løyve;

- 2) Viss berre køyrte km manglar, er verdiane sett til *gjennomsnitt av ((passasjerkm * gj.sn. passasjerkm / gj.sn. køyrte km) + (oppdrag * gj.sn. oppdragkm) + (brutto / gj.sn. brutto per km))*. Dette gjeld eitt reserveløyve;
- 3) Viss passasjerkm og tal køyreoppdrag manglar, er verdiane for passasjerkm sett til gjennomsnitt av *((køyrte km * gj.sn. opp-tattprosent / 100) + (brutto innkøyr / gj.sn. innkøyr per passasjerkm))*, og verdiane for tal køyreoppdrag sett til gjennomsnitt av *((køyrte km / gj.sn. km per oppdrag) + (brutto innkøyr / gj.sn. innkøyr per oppdrag))*. Dette gjeld eitt reserveløyve;
- 4) Viss berre køyrte km er rapportert, er andre verdiar sett til gjennomsnittleg høve mellom køyrte km og dei andre variablane. Dette gjeld to ordinære og eitt reserveløyve.
- 5) Sjå AUD-rapport nr. 15-2018 og 11-2017 for korleis 2017- og 2016-dataa er berekna.

I tabell 6 utgjer 2018-estimata for ordinære løyve da 195 000 km av køyrte km i alt, 156 000 km av km med passasjer, 9 700 oppdrag, og 4 012 000 kr i omsetnad. Estimata for reserveløyve utgjer 2 000 km av køyrte km i alt, 55 000 km av km med passasjer, 3 200 oppdrag, og 434 000 kr i omsetnad.

I tillegg er det sju løyve som er ledige eller innleverte, og som ikkje er ikkje teken med i berekningane.

Bergen køyreområde

LØYVESITUASJONEN

Ved utgangen av året var det 540 ordinære drosjeløyve og 162 reserveløyve i Bergen køyreområde. Det var fem ordinære drosjeløyve og to reserveløyve som var ledige.

Per 31.12.2018 var løyveporteføljen i sentralane i Bergen køyreområde slik:

Sentral	Ordinære løyve		Reserveløyve		Totalt	
	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2018	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2018	Tildelt per 31.12	Innrapportert i 2018
A-TAXI	22	26	4	4	26	30
BERGEN TAXI	253	264	110	114	363	378
BERGEN AIRPORT TAXI	12	15	3	3	15	18
CHRISTIANIA TAXI BERGEN	58	63	12	13	70	76
NORGESTAXI BERGEN	118	142	27	32	145	174
TAXI 1	72	71	6	6	78	77
Ledige løyve	5		2		8	
FLEIRE SENTRALAR		-34		-5		-39
SUM	540	547	162	167	705	714

Tabell 7: Løyveoversikt for Bergen køyreområde per 31.12.2018.

Tabellen viser kor mange løyve kvar sentral var tildelt ved årsslutt, samt kor mange løyve dei har rapportert drift av i laupet av 2018. Dei negative tala i raden *FLEIRE SENTRALAR* er ei korrigering av løyvetal der same løyve har vore i bruk i fleire sentralar (på ulike tidspunkt) i 2018. Tal for desse løyva er slått saman når vi i figur 4 og tabell 7 viser fordeling og gjennomsnitt av køyring og omsetnad.

MILJØBILAR OG UTSLEPP

Utskrift frå kontor for kjøretøygodkjenning og registrering hos Statens vegvesen viser at det i kommunane i Bergen køyreområde var registrert 518 ordinære drosjer, 90 reservedrosjer, og 4 drosjer på leasingselskap per 31.12.2018. Dei fire drosjene registrert på leasingselskap kan både vere ordinære eller reservedrosjer, men leasa drosjer får ikkje avgiftsfordelene som dei som er registrert som ordinære drosjer. Det gjer at det i registreringsstatistikken er registrert 18-22 færre ordinære drosjer og 68-72 færre reservedrosjer enn det er løyve på. Dette er temmeleg likt med avviket året før. 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, men vi har grunn til å tro at det er få av dei i alt 90 manglande registreringane som gjeld hybridbilar, mellom anna fordi det er Jæger som er den dominerande leverandøren (og verkstaden) av hybridbilar i Bergen, og da vi kontakta dei til 2016-rapporten kjente dei til svært få Toyota drosjer som ikkje er selt via dei. Det er heller ingen mangel på Toyotaar i registreringsstatistikken på reservedrosjer.

Av dei drosjene vi har registreringsdata på, var ti elektriske, to hydrogen og 270 bensinhybridar. I alt ein miljøbildele på 40 % av dei i alt 705 drosjene. Dette er ein auke på sju prosentpoeng frå året før.

Av dei 314 dieseldrosjane registrert i Bergen køyreområde per 31.12.2018 var 213 registrert første gang etter 1. september 2015. Dette er 68 % av dieseldrosjene vi har registreringsdata på, opp frå 50 % i 2017 og 27 % i 2016.

Dersom dei manglande registreringane gjeld eldre drosjer (t.d. brukte drosjer selt utanfor Hordaland), vil den reelle Euro 6-delen vere nærare 53 % enn 68 %. Nokre av bilane registrert etter 1.9.2015 kan òg ha vore av Euro 5-standard. Dersom alle dei 90 manglande registreringane er nyare drosjer, kan Euro 6-delen vere heilt oppe i 75 %, men dette er lite truleg. Snittalderen på bergensdrosjene var 2,5 år per 31.12.2018, som er ei betring frå 2,9 år i 2017.

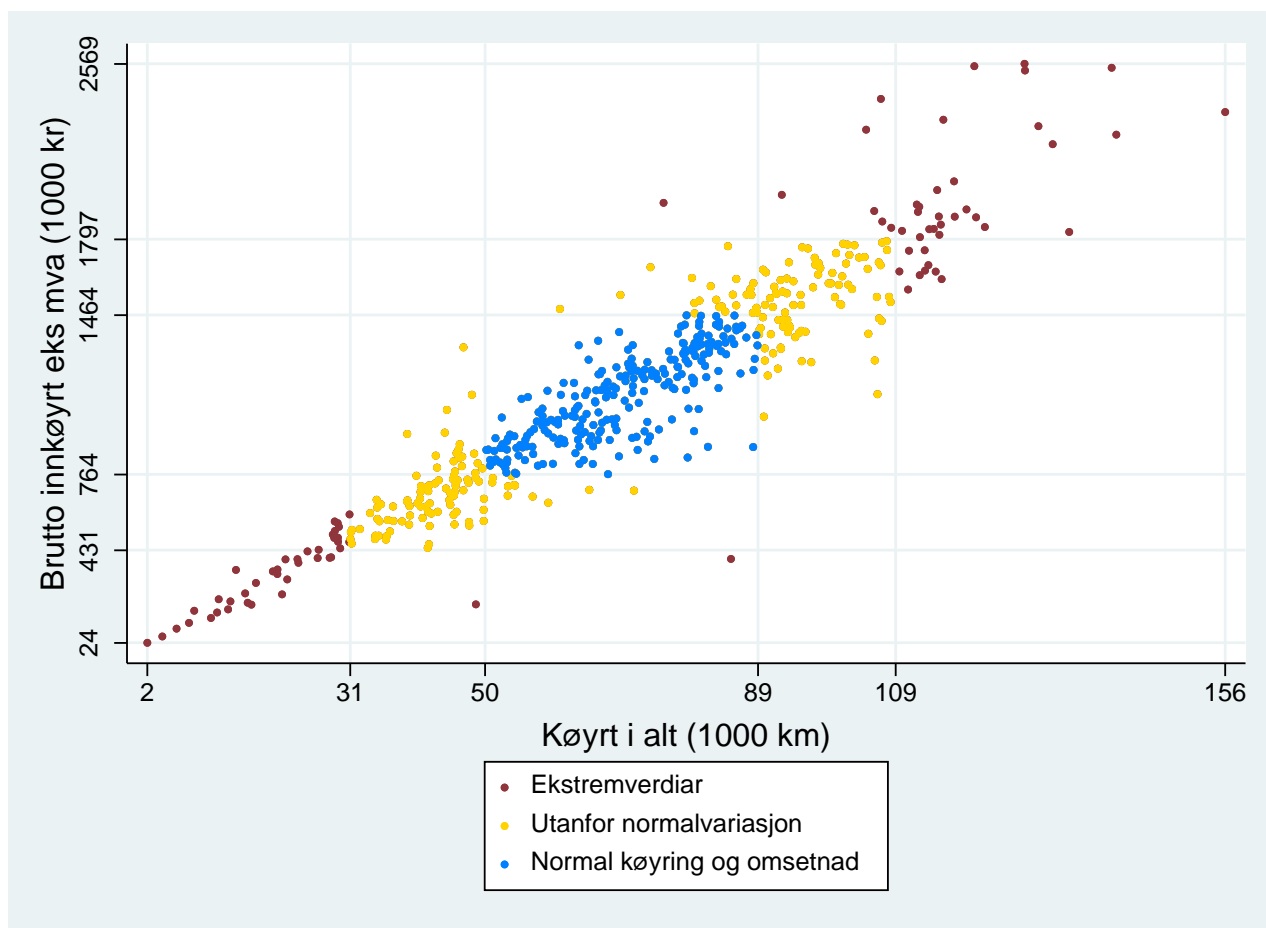
Som nemnt var det i hordalandskommunane utanfor Bergen køyreområde registrert 234 drosjer. Av desse var tolv bensinhybridar og ein elbil. For fylket samla gir det ein miljøbildele på minimum 31 % (ikkje medrekna Euro 6-bilar). Snittalderen på alle drosjer registrert i fylket var 2 år og 8 månader.

Frå sentralane har vi fått rapportert inn 2 136 698 liter drivstoff i dieselekvivalentar, fordelt på 41 726 590 km. Det svarer til 0,51 liter per mil. Viss vi legg det same snittforbruket inn på dei manglande 5,7 millionar km, kjem vi til eit samla utslepp frå bergensdrosjene på 6 500 tonn CO₂. Dette er ned 500 tonn frå året før (-7 %).

DRIFT OG OMSETNAD

I sum er det for drosjene i Bergen køyreområde rapportert og berekna 47,5 millionar køyrte kilometer fordelt på 2,4 millionar oppdrag, med ei samla innkøyring på 768,4 millionar kroner (eks. mva.). Saman med køyringa utanfor Bergen køyreområde blir det til ein samla drosjemarknad i fylket på 998 millionar 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. Eit gjennomsnitt som er rekna ut etter fjerning eller nedvekting av ekstremverdiar er kalla «robust gjennomsnitt» (jfr. fotnote 1, side 11).



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 542 av 547 innrapporterte ordinære løyve. Dei resterande fem løyva var innrapportert å ikkje ha køyrt passasjerar i 2018.

Variabel	Løyve	År	Sum*	Nedre Normalintervall	Robust gjennomsnitt	Øvre normalintervall
Køyrt km i alt	Ordinær	2018	37 778 000	50 000	70 000	89 000
		2017	38 562 000	51 000	70 000	89 000
		2016	35 861 000	47 000	68 000	89 000
	Reserve	2018	9 678 000	45 000	59 000	73 000
		2017	8 676 000	43 000	54 000	65 000
		2016	8 598 000	49 000	63 000	76 000
Køyrt km med passasjer	Ordinær	2018	20 531 000	27 000	38 000	49 000
		2017	21 063 000	26 000	39 000	50 000
		2016	20 100 000	25 000	38 000	50 000
	Reserve	2018	5 542 000	24 000	33 000	43 000
		2017	5 174 000	25 000	32 000	38 000
		2016	5 007 000	28 000	37 000	45 000
Brutto kr innkøyr	Ordinær	2018	608 499 000	764 000	1 114 000	1 464 000
		2017	596 769 000	752 000	1 071 000	1 393 000
		2016	581 653 000	672 000	1 049 000	1 427 000
	Reserve	2018	159 920 000	722 000	973 000	1 225 000
		2017	141 597 000	688 000	869 000	1 057 000
		2016	145 426 000	773 000	1 027 000	1 281 000
Tal køyreoppdrag	Ordinær	2018	1 894 000	2 300	3 500	4 600
		2017	1 961 000	2 400	3 700	4 900
		2016	1 927 000	2 200	3 500	4 800
	Reserve	2018	470 000	2 100	2 900	3 700
		2017	439 000	2 000	2 700	3 500
		2016	454 000	2 400	3 300	4 200
Innkøyr kr per km i alt	Ordinær	2018		15	16	18
		2017		14	15	17
		2016		14	15	17
	Reserve	2018		14	16	18
		2017		15	16	17
		2016		15	16	17
Innkøyr per km med pass	Ordinær	2018		26	30	33
		2017		26	29	31
		2016		26	29	31
	Reserve	2018		25	29	33
		2017		26	28	30
		2016		26	28	30
Innkøyr per oppdrag	Ordinær	2018		270	310	360
		2017		260	290	330
		2016		260	290	330
	Reserve	2018		280	330	370
		2017		280	300	350
		2016		280	300	350
Km i alt per oppdrag (km med pass per oppdrag)	Ordinær	2018		17 (9)	20 (11)	24 (13)
		2017		17 (9)	19 (10)	22 (12)
		2016		17 (9)	19 (10)	22 (12)
	Reserve	2018		17 (9)	20 (11)	24 (14)
		2017		17 (10)	19 (11)	22 (13)
		2016		17 (10)	19 (11)	22 (13)
Prosent km opptatt	Ordinær	2018		48	54	60
		2017		48	54	60
		2016		48	54	60
	Reserve	2018		51	56	62
		2017		51	56	62
		2016		53	58	63

Tabell 7: Nøkkeltal for løyver i Bergen køyreområde

Tabellen viser sum, gjennomsnitt, grenseverdier 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, med berekna verdiar for manglande rapportering:

Fem løyve som er delt mellom to sentralar, manglar køyrte km og passasjerkm på den eine sentralen. For desse løyva har vi teke gjennomsnittleg forhold mellom køyrte km per oppdrag og brutto inntening per køyrte km for løyvet på den sentralen det er rapportert data for, for å rekne ut tilsvarande på den sentralen det ikkje er rapportert data for. Tilsvarande er gjort på passasjerkm. Deretter er tala summert slik at vi har eitt tal for kvart løyve (ingen duplikat). Dette gjeld fire ordinære løyve og eitt reserveløyve.

Fem ordinære og eitt reserveløyve er oppgjeve med tal oppdrag og brutto innkøyring, men utan data om køyrte km eller passasjerkm. For desse løyva har vi teke gjennomsnittleg forhold mellom køyrte km per oppdrag og brutto inntening per køyrte km for alle drosjene av same løyvetype for å rekne ut køyrte km, og tilsvarande for passasjerkm.

57 ordinære løyve har ikkje data om passasjerkm. For desse har vi teke gjennomsnittleg forhold mellom passasjerkm per køyrte km, passasjerkm per oppdrag, og brutto inntening per køyrte km for alle drosjene, for å rekne ut passasjerkm på desse.

Eitt ordinært løyve er oppgjeve med null køyring, og fire ordinære løyve er oppgjeve med null køyring med passasjerar (og berre lite køyring utan passasjer). Vi har ikkje berekna data for desse fem løyva.

Tabellen viser data for drosjene *etter* at manglande data har blitt berekna. I tabell 7 utgjer 2018-estimata 341 000 km av køyrte km i alt og 1 749 000 passasjerkm av passasjerkm i alt.

Sjå AUD-rapport nr. 15-2018 og 11-2017 for korleis 2017- og 2016-dataa er berekna.

Vi ser at dei ordinære drosjeløyva i Bergen køyreområde normalt køyrte mellom 50 000 og 89 000 km i 2018, og at dei normalt hadde ei omsetnad mellom 764 000 og 1 464 000 kroner. For kvar køyrte km., køyrte dei normalt inn mellom 15 og 18 kroner. Mange av løyva som hadde høgare inntening enn dette per køyrte kilometer, er 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 70 000 km i 2018 fordelt på 3 500 oppdrag, og køyrte inn 1 114 000 kr, mens eit reserveløyve køyrte i snitt 59 000 km fordelt på 2 900 oppdrag, med ei innkøyring på 973 000 kr. Dette blir høvesvis 310 og 330 kr per oppdrag, eller 16 kroner i snitt per kilometer køyrt. Både ordinære og reservedrosjer køyrte 20 km per oppdrag. Ordinære drosjer køyrte i snitt inn 30 kr per km med passasjer, mens reserveløyva køyrte inn 29 kr per passasjerkilometer.

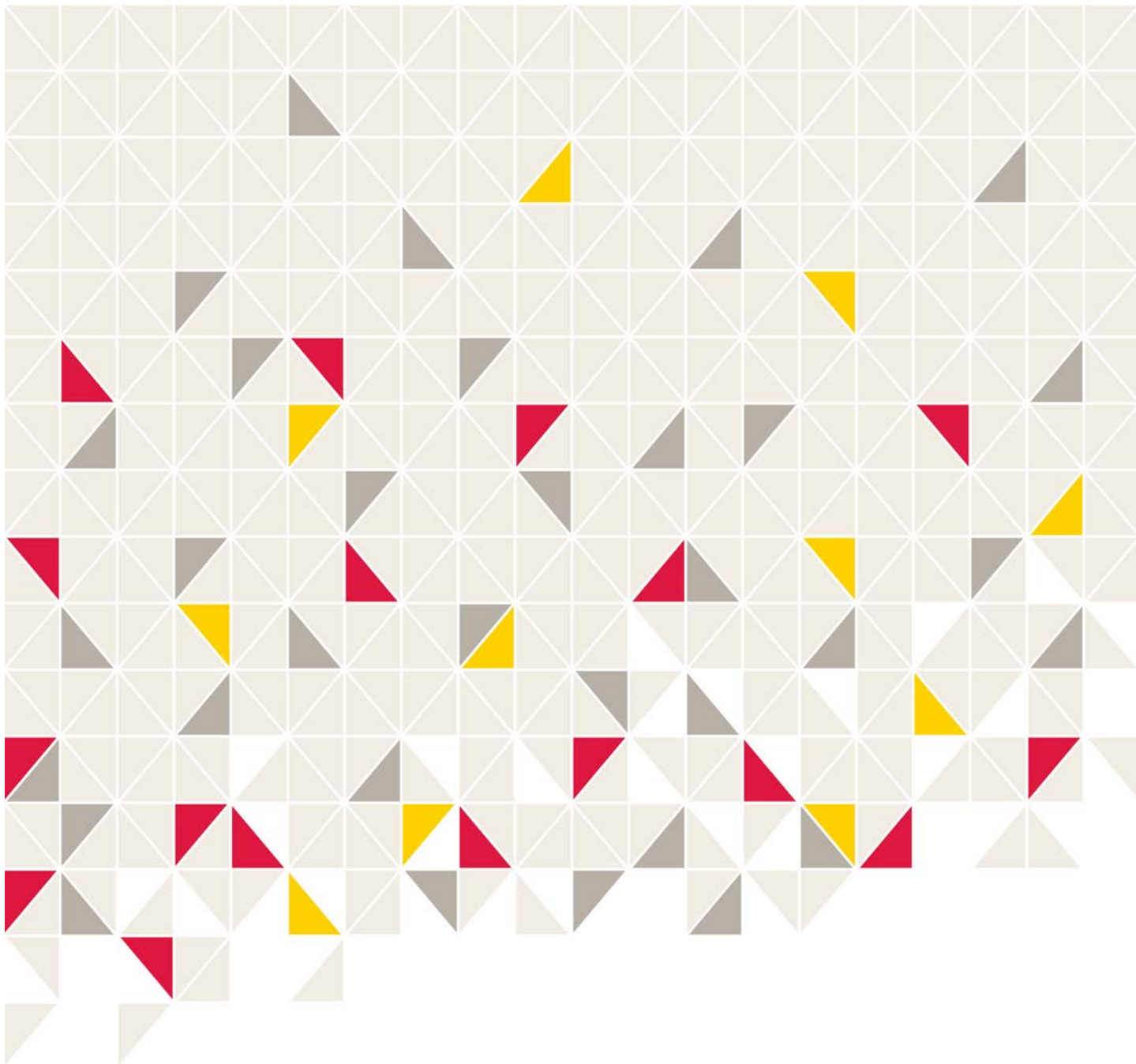
Det var i 2016 liten forskjell på ordinære- og reserveløyve, mens det i 2017 var blitt vesentleg større skilnad. Skilnaden i 2018 har minka igjen. Vi meinte i 2016-rapporten å sjå ein indikasjon på at reserveløyva blei brukt meir enn dei skulle, mens det i 2017-rapporten var ei meir forventta fordeling av drifta mellom ordinære og reserveløyve. For 2018 ser vi at omsetnaden og køyrelengda per løyve gjekk meir opp blant reserveløyva enn blant dei ordinære løyva, og faktisk gjekk samla køyring *ned* blant dei ordinære løyva. Omsetnaden gjekk likevel opp, med 2 % for ordinære løyve, og med heile 13 % blant reserveløyva. Dette er totalen for alle løyva, og blir påverka av mengda løyve i (normal og intensiv) drift. Gjennomsnittleg omsetnad per løyve gjekk opp med 4 % for ordinære løyve og 12 % for reserveløyve. Omsetnaden per reserveløyve er likevel ikkje like stor som i 2016.

Variasjonen i omsetnad per km er litt mindre enn for drosjene i distrikta. Normalvariasjonen for bergensdrosjene spring mellom 15 og 18 kr for ordinære løyve og 14 og 18 kr for reserveløyve. Skalert opp til innkøyring per oppdrag, er normalvariasjonen mellom 270 og 360 kroner for ordinære løyve og 280 og 370 kroner for reserveløyve.

Når vi slår saman ordinære og reserveløyver i Bergen, har innkøyringa totalt gått opp 30 millionar kr (+ 4 %). Oppdragsmengda har derimot gått ned med 36 000 oppdrag (- 1,5 %). Køyrelengda totalt har gått opp 218 000 km (+ 0,5 %), mens køyrelengda med passasjer har gått ned 164 000 km (- 0,6 %).

Konklusjonen blir at bergensdrosjene har færre oppdrag, men køyrer meir per oppdrag og tener meir. Det er om lag same variasjon i køyrelengder og omsetnad per drosje som i 2017. Drifta har soleis korkje blitt meir eller mindre føreseieleg enn i 2017, men omsetnaden har auka per oppdrag.

Samla konklusjon for både drosjene i Bergen køyreområde og i resten av fylket, er likevel at drifta samla sett har blitt meir føreseieleg, meir miljøvenleg, og at det er grunnlag for meir rasjonell drift (utan at vi kjenner kostnadssida av drifta). Samla CO₂-utslepp frå drosjene i fylket er berekna å ha gått ned 550 tonn (-5,4 %).



Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
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.

