

Sammendrag:**Drosjer i Buskerud – status**

TØI rapport 1387/2015

Forfatter(e): Jørgen Aarbaug, Kåre H Skollerud, Kjersti Visnes Øksenholt
Oslo 2015, 60 sider

Mye ledig kapasitet og fallende etterspørsel er noen av utfordringene drosjenæringen i Buskerud står overfor. Utfordringene er størst i nedre Buskerud, samtidig er det også der det er mest aktivitet på drosjemarkedet.

Brukerundersøkelsen

Drosjebrukerne i Buskerud er i stor grad fornøyd med drosjetilbudet, de mest fornøyde er brukerne i distriktene. Men det er færre som tar drosje nå enn tidligere. Samtidig svarer snaut 60 prosent av respondentene at de har benyttet drosje siste år. De fleste som har tatt drosje, bruker drosje sjeldnere enn en gang i måneden og de aller fleste betaler turen selv, eller en i familien betaler. Om lag 11 prosent av drosjebrukerne oppgir at de får dekket utgiftene av det offentlige. Denne andelen er høyest i distriktene og lavest i nedre Buskerud. Av respondentene er det også et flertall som reiser på kvelds og nattestid og i helgene. De fleste bestiller drosje over telefon.

Drosjetilbudet oppleves generelt som trygt, men det er en betydelig minoritet som oppfatter tilbudet som utrygt. Samtidig oppfattes det å stå i drosjekø som mindre trygt enn det å være i drosjen. Det er betydelige utfordringer knyttet til språkproblemer og kommunikasjon, særlig i nedre Buskerud og på Ringerike. De viktigste faktorene for valg av drosje (i valg mellom ulike drosjer) er plass i køen og generelt inntrykk av sjåføren. Det er generelt liten kunnskap om tilbudssiden i drosjemarkedet hos drosjekundene. Selv i nedre Buskerud oppgir under halvparten at det finnes flere drosjeselskap i deres område.

I distriktene er også drosjebrukerne i stor grad fornøyd med sjåførenes lokalkunnskap, i nedre Buskerud og Ringerike er dette langt mer varierende. I Drammen kommune er det 63 prosent av respondentene som foretrekker Drammen taxi, ca 20 prosent er likegyldige og både Star taxi og Norgestaxi er det 1,6 prosent av respondentene som foretrekker. I Kongsberg er det 43 prosent som foretrekker Norgestaxi, 14 som foretrekker KTT og 30 prosent som er likegyldige. I både i Hole og Ringerike kommuner er Hønefoss taxi det foretrukne selskapet, men situasjonen er mye jevnere i Hole enn i Ringerike kommune. Under 4 prosent av respondentene oppgir at de har benyttet pirattaxi siste fire uker. Svarene indiker også at dette er minst sjeldent på Ringerike.

Sjåførere og løyvehavere

De fleste av løyvehaverne som har besvart undersøkelsen har ett løyve og driver dette alene, det vil si uten sjåfør. Et fåtall av respondentene har flere sjåførere. I snitt er det ansatt 0,9 sjåførere per løyve, i 2002 var dette 1,3. Det er stor variasjon i oppgitt omsetning. Medianomsetningen ligger på 800 000 per år, noe som er i tråd med statistikken fra SSB. I snitt oppgir løyvehaverne at de kjører 45 timer per uke, mens de ansatte sjåførene oppgir at de kjører 42 timer per uke.

En bil på et hovedløyve oppgis i 2014 å kjøre om lag 72 000 kilometer per år, mens tilsvarende bil i 2002 kjørte 90 000 kilometer i snitt og 105 000 kilometer i 1998. For de som har en bil nummer to, kjører denne mindre enn bil nummer en, snittet er 60 000 km per år og medianen 50 000.

Løyvehaverne er i hovedsak middels fornøyd (37 prosent) eller ganske fornøyd (18 prosent) med samarbeid med andre løyvehavere og sentraler. Til sammen er 20 prosent lite eller veldig lite fornøyd, og 26 prosent ganske eller veldig fornøyd.

Spørsmålene som omhandler løyver, løyvemyndigheter og ventetid på holdeplass skiller seg ut på den negative siden. Det er flere som er ganske eller veldig fornøyd med løyvemyndighetene (36 prosent), enn de som er lite eller veldig lite fornøyd (28 prosent). Dette spørsmålet skiller seg likevel ut ved at 24 prosent er veldig lite fornøyd med løyvemyndighetene. I 2002 var 70 prosent av drosjeeierne ikke fornøyd med løyveantallet. I vår undersøkelse har vi funnet at 39 prosent er ganske eller veldig fornøyd med antall drosjeløyver i deres område, mens 14 prosent er middels fornøyd og 37 prosent er lite eller veldig lite fornøyd. Dette er en forbedring fra 2002. Det er likevel 29 prosent som er veldig lite fornøyd med antall drosjeløyver.

Det er klart flest som er misfornøyd med ventetid på holdeplass. Her synes 49 prosent at ventetiden før de får kunder er for lang, mens 19 prosent er ganske eller veldig fornøyd med ventetiden. Dette er det spørsmålet som har høyest andel som er veldig lite fornøyd (33 prosent). Dette kan være et resultat av at det er mange løyver i enkelte områder. Når det gjelder forhold til kollegaer og kunder er dette det som respondentene er mest fornøyd med. 70 prosent er ganske eller veldig fornøyd med forhold til kollegaer og 79 prosent er ganske eller veldig fornøyd med forhold til kunder.

74 prosent kjenner til at det foregår pirattaxi-virksomhet i deres område. Ifølge respondentene ser det ut til at denne virksomheten blir organisert ved at privatbiler plukker opp personer fra holdeplass/gate (86 prosent), via 'kjører ikveld' på facebook (57 prosent), og via Haxi (9 prosent) og andre app'er eller internettjenester (14 prosent).

Totalt stilte 37 sjåførere og løyvehavere til fokusgruppeintervjuer, som ble avholdt i Drammen og Hønefoss. Disse ga i hovedsak samme bilde av situasjonen.

Det var spesielt to temaer som opptok dem: På det generelle planet var de opptatt av antall løyver sett i forhold til trafikkgrunnlaget i distriktet. På det mer praktiske planet var de opptatt av at det var alt for få oppstillingsplasser for drosjer ved holdeplassene, noe som til tider skapte nærmest kaotiske forhold, sperret for annen trafikk og til tider var en kilde til dårlig stemning sjåførene imellom. En annen uheldig virkning av den lange ventetiden er at sjåførere kan nekte å ta korte turer når de først har kommet fremst i køen. De vet da at det sannsynligvis er mer enn en time til det igjen er deres tur til å ta en tur.

I intervjuer med ledere for drosjesentraler blir det pekt på at det er utfordringer knyttet både til interne forhold i drosjenæringen, og da særlig knyttet opp til det lederne i sentralene betegner som dårlig forretningskultur, og delvis på eksterne forhold for drosjedrift som har blitt dårligere. Økt konkurranse fra andre næringer, pressede priser på anbudskontrakter. Jevnt over blir det pekt på at en har like høy omsetning nå, som for 15 år siden, men kostnadene nå er betydelig høyere.

Statistikk fra SSB peker også på det samme. Omsetningen i Buskerud er lavere enn i landssnittet og utviklingen, både med omsetning, kapasitetsutnyttelse og antall turer er dårligere enn snittet i landet.

Prisnivået på enkeltreisemarkedene i nedre Buskerud, som er fritatt fra maksimalprisforskriften, er høyere enn i snittet for uregulerte områder nasjonalt. Utenom nedre Buskerud er det maksimalprisforskriftene som gjelder og dette gir lavere priser. Det er også høyere enn hos de største aktørene i henholdsvis Oslo og Asker og Bærum. På kontraktmarkedet blir prisene hevdet å være presset.

Behovsprøving og konklusjoner

I nedre Buskerud gjennomføres behovsprøvingen med utgangspunkt i en behovsprøvingsmodell, Buskerudmodellen. I resten av fylket gjennomføres behovsprøving med utgangspunkt i innmeldt behov. Det er både fordeler og ulemper ved denne tilnærmingen, basert på responsen fra spørreundersøkelsene, fokusgruppene og nøkkelpersonene virker det som hovedinntrykket er positivt. Utfordringene som blir trukket fram for sentralene virker i større grad å være knyttet til endring i generelle rammevilkår som ikke inkluderes i modellen, enn til selve modellen. Da er det særlig økt konkurranse fra rutegående transport og hard konkurranse på kontraktmarkedene som blir trukket fram.