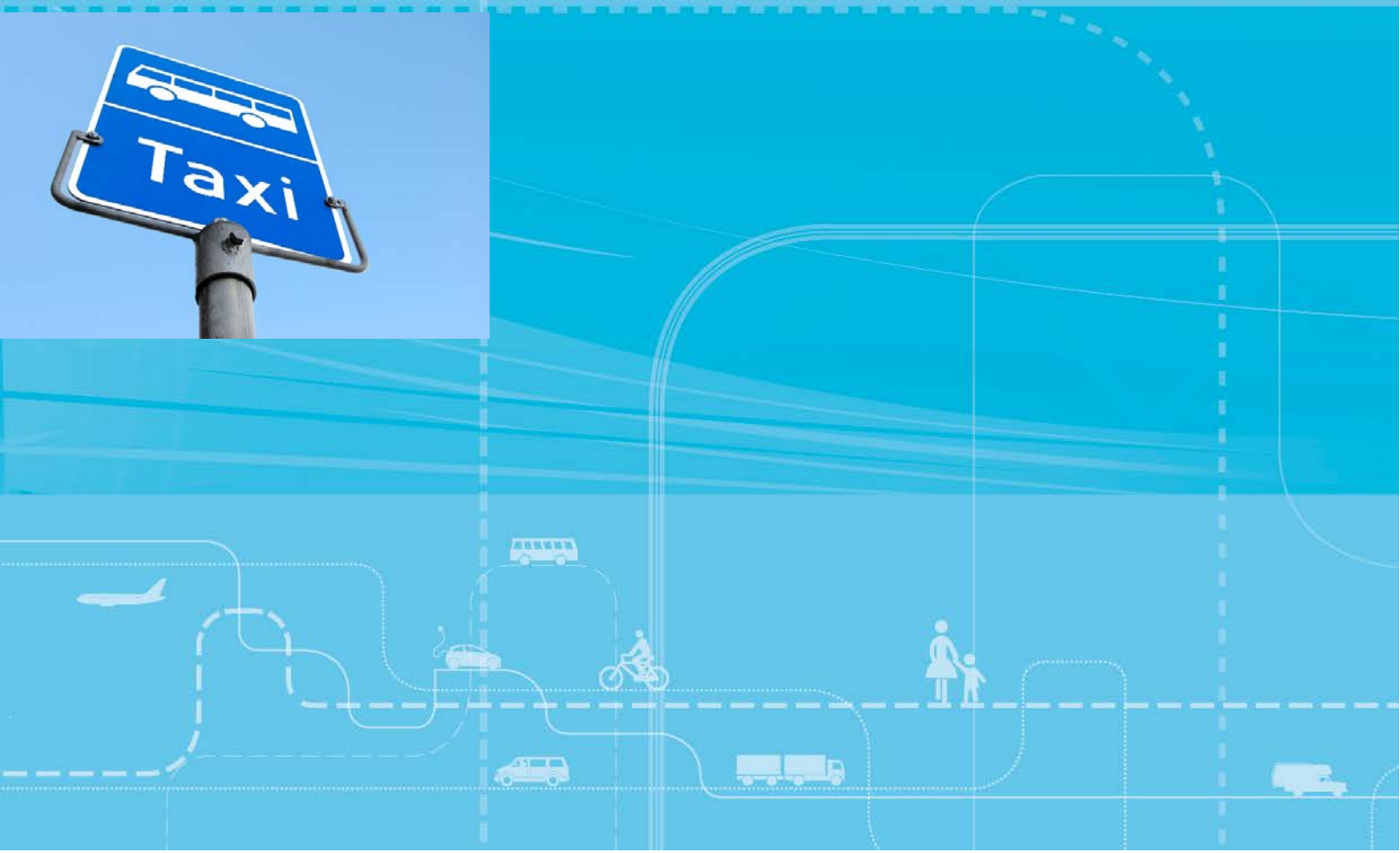


Drosjer i Buskerud - status



Drosjer i Buskerud – status

Jørgen Aarhaug

Kåre H. Skollerud

Kjersti Visnes Øksenholt

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Drosjer i Buskerud - status

Title: Taxi service in Buskerud county

Forfattere: Jørgen Aarhaug
Kåre H. Skollerud
Kjersti Visnes Øksenholt

Author(s): Jørgen Aarhaug
Kåre H. Skollerud
Kjersti Visnes Øksenholt

Dato: 01.2015

Date: 01.2015

TØI rapport: 1387/2015

TØI report: 1387/2015

Sider 60

Pages 60

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1138-5

ISBN Electronic: 978-82-480-1138-5

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Buskerud fylkeskommune

Financed by: Buskerud County Council

Prosjekt: 4104 - Undersøkelser av drosjenæringen i Buskerud

Project: 4104 - Undersøkelser av drosjenæringen i Buskerud

Prosjektleder: Jørgen Aarhaug

Project manager: Jørgen Aarhaug

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: Brukerundersøkelse
Drosje

Key words: Survey
Taxi

Sammendrag:

Rapporten beskriver dagens drosjemarked i Buskerud basert på spørreundersøkelser intervjuer og fokusgrupper. Rapporten viser at drosjemarkedet i Buskerud har hatt en negativ utvikling over tid. Folk bruker lite drosje, og de som bruker drosje, bruker det sjeldent, men de er jevnt over fornøyd med tjenestene som blir levert. Det sakt er språk en utfordring særlig i nedre Buskerud.

Summary:

This report gives a description of the taxi market in Buskerud county. The results are based upon surveys to the population and industry, interviews and focus groups. Taxi usage has declined, and the use frequency is low, but the users are mostly satisfied with the service. However language and communication presents a challenge in the urban areas.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Buskerud fylkeskommune. Formålet med rapporten er å beskrive dagens drosjemarked i Buskerud fylke fra ulike perspektiver.

Oppdragsgivers kontaktperson har vært Bjørn Svendsen. Arbeidet på Transportøkonomisk institutt har vært gjennomført av: Kjersti Visnes Øksenholt, som har hatt ansvaret for gjennomføringen av spørreundersøkelsene til befolkningen, løyvehavere og sjåfører i Buskerud, Kåre Skollerud som har hatt ansvaret for gjennomføring av fokusgruppe intervjuer og Jørgen Aarhaug som har hatt det overordnede ansvaret, ansvar for statistikk og intervju med nøkkelpersoner og fungert som prosjektleder. Mari Andrine Hjorteset har bidratt i databearbeidingen av spørreundersøkelsene. Frode Longva har fungert som kvalitetssikrer.

Oslo, januar 2015
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning.....	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Metode.....	1
1.3	Drosjemarkeder og terminologi.....	2
1.4	Organisering av drosjenæringen.....	3
1.5	Gangen i rapporten.....	4
2	Befolkningsundersøkelsen.....	5
2.1	Om undersøkelsen.....	5
2.2	Bruk av drosje.....	6
2.3	Bestilling og henting.....	9
2.4	Kommunikasjon og sikkerhet.....	9
2.5	Valg av drosje.....	11
2.6	Sammenligning med funnene i drosjeundersøkelsen fra 2002.....	13
3	Sjåfører, løyvehavere og sentraler.....	15
3.1	Spørreundersøkelse.....	15
3.2	Fokusgrupper.....	20
3.3	Drosjesentraler.....	24
3.4	Statistikk.....	25
4	Buskerudmodellen og løyveutviklingen i nedre Buskerud.....	30
4.1	Utfordringer med behovsprøving.....	31
5	Konklusjon og alternativer videre.....	33
5.1	Vurdering av dagens drosjemarkeder i Buskerud.....	33
5.2	Alternativer videre.....	34
5.3	Anbefalinger.....	34
	Referanser.....	36
	Vedlegg 1: Spørreskjema befolkningsundersøkelsen.....	37
	Vedlegg 2: Spørreskjema løyvehavere og sjåfører.....	45
	Vedlegg 3 Bakgrunn for Buskerudmodellen.....	51

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.

Sjåfører 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.

1 Innledning

Rapporten er skrevet på oppdrag fra Buskerud fylkeskommune med bakgrunn i politiske ønsker om bedre dokumentasjon av drosjemarkedene i Buskerud. I dette ligger også å gjennomføre en evaluering i bruken av Buskerudmodellen for fastsettelse av løyvettet i nedre Buskerud.

1.1 Bakgrunn

I 1999 ble det innført konkurranse mellom drosjesentraler i fem kommuner i nedre Buskerud, og i 2000 ble det innført et felles løyvedistrikt som omfattet disse kommunene pluss tre andre kommuner. Disse åtte kommunene, Drammen, Kongsberg, Hurum, Røyken, Lier, Øvre og Nedre Eiker og Modum har fritak fra maksimalprisforskriften. Det vil si at drosjesentralene selv kan sette prisene på enkeltreisemarkedene. I dette området opererer det i dag fem drosjesentraler, Drammen taxi, Norgestaxi Buskerud, Star Taxi, KTT og Hurum og Røyken taxi. I tillegg er det to sentraler som har stasjonsingssted i Ringerike og Hole, Hønefoss taxi og Norgestaxi Ringerike, disse er i direkte konkurranse med hverandre, men har ikke fritak fra maksimalprisforskriften. I resten av fylket er det i hovedsak en lokal sentral i hvert område.

I 2002 ble det gjennomført en undersøkelse blant brukere, sjåfører og løyvehavere i de åtte kommunene, som utgjør nedre Buskerud. Formålet med denne studien var å se på effektene denne konkurransen hadde både for publikum og for drosjenæringen. Resultatene fra studien ble presentert i to rapporter (Opinion, 2002), med sammendragsrapport (Buskerud, 2002). I 2010 ble det gjennomført en analyse av drosjemarkedet i nedre Buskerud (Aarhaug og Osland, 2010), hvor formålet var å utvikle en modell for framtidig tildeling av løyver, da det fra fylkeskommunens side ble observert at den til da gjeldende tilnærmingen, med å gi nye løyver etter innmeldte ønsker var problematisk. I dag er situasjonen at denne modellen brukes i nedre Buskerud, og at løyver tildeles etter innmeldt behov i resten.

Denne rapporten skrives med bakgrunn i de foregående rapportene. Målet er å med større sikkerhet si noe om hvilke effekter endringene som har blitt gjort i drosjemarkedet har hatt over tid. Resultatene fra denne undersøkelsen kan sammenlignes med resultater fra forrige undersøkelse, og kan dermed benyttes til å se om funnene fra denne fortsatt er gyldige eller om det har endret seg over tid. I tillegg kommer denne rapporten med noen flere momenter, som følge av en litt bredere metodisk tilnærming.

1.2 Metode

I arbeidet med rapporten har vi i hovedsak benyttet tre metoder. Spørreundersøkelser, fokusgruppeintervjuer og dybdeintervjuer.

For å gjennomføre en brukerundersøkelse av oppfatninger rundt bruken av taxi, ble det gjennomført en postal survey blant fylkets innbyggere. For å tilfredsstillere kravene til representativitet også i mindre kommuner, ble det tatt utgangspunkt i et bruttoutvalg på 10 000 personer. Disse ble trukket tilfeldig fra postens adresseregister. For å oppnå en rimelig dekning av små kommuner er disse overrepresentert i bruttoutvalget. Det har både vært anledning til å svare på papir og på nett på denne undersøkelsen. Undersøkelsen er meldt til Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD).

For å se på forholdene hos løyvehavere og sjåfører har vi også benyttet en postal survey, denne er rettet til alle løyvehavere og sjåfører i fylket. Dette skjemaet har det også vært mulig å besvare både på papir og nett. I tillegg er det gjennomført fokusgruppeintervjuer blant drosjesjåfører og løyvehavere i Drammen og Hønefoss. Disse har vært rekruttert delvis gjennom en trekning og adresserte henvendelser og delvis gjennom meldinger sendt ut på taksametrene.

Sentralene er kontaktet gjennom e-posthenvendelser og telefonintervjuer.

I tillegg til de over nevnte metodene har vi benyttet oss av data om takst og takstutvikling fra Norges Taxiforbund, og overordnet drosjestatistikk fra SSB.

1.3 Drosjemarkeder og terminologi¹

Drosjenæringen er mer komplisert og sammensatt enn det som slår en når en ringer etter en bil. Drosjetjenester er en samlebetegnelse som dekker over at drosjene arbeider i ulike delmarkeder med svært ulike egenskaper. Disse delmarkedene inkluderer, gate/holdeplass, forhåndsbestilling og kontraktkjøring på kontrakter for offentlige eller private virksomheter og er nærmere beskrevet i bl.a. (Aarhaug mfl. 2013) og mer generelt (Aarhaug, 2014a). Som en konsekvens av disse forholdene må drosjenæringen reguleres. Det er ingen opplagt løsning til hvordan det skal gjøres, og løsningene varierer fra land til land og by til by. Ulike alternativer har ulike styrker og svakheter. I Norge baseres drosjereguleringene på en kombinasjon av adgangskontroll (behovsprøving), plikter (kjøreplikt) og prisregulering (maksimalpris), i tillegg til formelle kvalifikasjonskrav (løyvekurs, politiattest osv.) og lokale retningslinjer. Behovsprøvingen er det viktigste virkemidlet og myndigheten for dette er lagt til fylkeskommunene. I hovedsak er det to spørsmål som fylket skal ta stilling til i forbindelse med behovsprøvingen:

- 1) Behovet for antall biler. Hvor mange løyver skal deles ut? Her skal behovet løyvehaverne har for inntjening og lønnsomhet ses opp mot tilstrekkelig tilgang på biler.
- 2) Behovet for antall sentraler. Hvor mange sentraler skal det være? Her må man vurdere skalafordelene, som peker i retning av færrest mulig sentraler opp mot konkurranseforholdene, som peker i retning av flest mulig.

I tillegg til disse hovedspørsmålene, finnes det mange underspørsmål som en må ta stilling til. På noen av disse spørsmålene kan en komme med klare faglige anbefalinger, på andre er det vanskeligere.

¹ Tekst delvis hentet fra Aarhaug (2014b).

1.4 Organisering av drosjenæringen²

Drosjenæringen har en del særtrekk når det gjelder organisering, som man bør være klar over i en diskusjon om behovsprøving og konkurranse. Alle løyvehavere er selvstendig næringsdrivende, selv om de velger å være tilknyttet en sentral. Det finnes imidlertid mange variasjoner av tilknytning og sammenslutninger.

Drosjesentralen. Det er stor variasjon mellom drosjesentraler i driftskonsept og størrelse. En drosjesentral kan i prinsippet være en enkelt løyvehaver som driver for seg selv, en sammenslutning av løyvehavere, et selskap som selger støttefunksjoner til løyvehavere, et integrert selskap hvor flere løyvehavere driver sine løyver som en felles enhet, eller en kombinasjon av flere av disse. Hvordan sentralen er organisert påvirker hvordan sentralen posisjonerer seg og hvordan sentralene blir påvirket av regulering og endringer i reguleringen.

Sentralen er løyvehavernes merkevare utad, og sørger for å videreformidle bestillinger til sjåførene. Samtidig har en sentral som er etablert som et selskap ingen direkte myndighet over løyvehaverne. Sjåførene eller løyvehaverne kan selv bestemme hvorvidt de ønsker å "ta" turen eller ikke. På den annen side er det et gjensidig avhengighetsforhold ved at løyvehaverne er avhengige av sentralen for å få markedsført seg selv og få oppdrag utover gate- og holdeplassturene. Drosjesentralene har også mulighet til å sanksjonere løyvehavere eller sjåfører som ikke tar bestemte turer.

Hoveddelen av kostnadene ved å drive en drosjesentral er faste. Til en viss grad er disse også uavhengig av størrelse på sentralen. Man kan se for seg kostnadene som en trapp - de er faste for gitte nivåer, men vil øke dersom man går opp et trinn. For eksempel kan en bopelsløyvehaver organisere en håndfull biler nesten uten at det koster noe. Likevel, dersom det er behov for separat døgnbemanning på et minimum nivå, trenger man fort 60 biler å fordele kostnadene på³, og en slik bemanning kan organisere et relativt stort antall biler (kanskje 300). I tillegg vil en større sentral ha kapasitet til å tilby flere tjenester, som for eksempel hjelp med administrasjon og oppfølging av anbudskontrakter. Dette er bakgrunnen for at mindre sentraler (som Gol taxi) ofte innleder et samarbeid med større (som Norgestaxi) for denne typen kjøring.

Da drosjesentralene konkurrerer om å knytte til seg flest mulig løyvehavere, vil store sentraler kunne dra nytte av klare skalafordeler. De har flere å dele kostnadene på og kan dermed tilby flere eller bedre tjenester til løyvehaverne for en lavere pris enn en mindre sentral. Slik blir størrelse på en drosjesentral en avveining mellom hvilke tjenester man ønsker at drosjesentralene skal tilby og hvor stort inntektsgrunnlaget er for drosjesentralen.

Løyvehaverne. Løyvehaverne er den viktigste organisatoriske enheten, slik drosjenæringen i Norge er organisert per i dag. Løyvehaverne er selvstendige næringsdrivende og kan drifte et løyve alene eller i samarbeid med andre i en sentral dersom det er grunnlag for det. Dersom det ikke er grunnlag for å danne en sentral, er det vanlig at løyvet drives fra løyvehavers bopel (bopelsløyver). Å drifte alene innebærer ofte mye administrasjon for løyvehaveren og begrensede muligheter til å investere i oppdatert utstyr. Det kan være en god løsning når etterspørselen er såpass

² Tekst basert på Aarhaug mfl. (2013).

³ Det finnes eksempel på noe mindre sentraler som likevel klarer dette, som Halden Taxi.

lav at den fint kan håndteres med en mobiltelefon. Men det kan være problematisk dersom offentlige kontrakter i kontraktmarkedet stiller langt strengere krav til organiseringen.

De fleste løyvehavere er tilknyttet en sentral (Longva mfl. 2010). Det varierer hvorvidt disse løyvehaverne utelukkende velger å kjøre selv eller ansetter sjåfører til å kjøre for seg hele eller deler av tiden. Løyvehaverne har interesse av best mulig inntjening på sin bil og har arbeidsgiveransvar for sjåførene de har ansatt. I prinsippet konkurrerer derfor løyvehaverne med hverandre på markedet, selv om de er tilknyttet samme sentral. Løyvehaverne kan ha ulike interesser når det kommer til hva slags sentral de velger å knytte seg til. For drosjer som skal være aktive i kontraktmarkedet er det en fordel å være tilknyttet en sentral som kan tilby mange administrative tjenester, mens for en løyvehaver som i hovedsak skal drive med gateturer er det viktigst at minst mulig av omsetningen går til sentralkostnader.

Sjåførene. Sjåførene er ansatt hos løyvehaver og får provisjonsbasert lønn, altså en prosentandel av det de omsetter hver dag. Hovedutgiften for løyvehaverne er sjåførene (dersom de ikke utelukkende kjører selv). Anslagsvis kan vi si at om lag 60 prosent av omsetningen går til sjåførlønn og sosiale kostnader. For sjåførene vil det i likhet med løyvehaverne være viktig med en god omsetning per tidsenhet på bilen. Noen sjåfører mener at det vil være langt mer attraktivt for dem å arbeide til lønn per time eller lignende i stedet for provisjonsbasert betaling slik systemet er i dag.

Kunden. Som vi har sett ut fra de ulike delmarkedene, kan drosjekundene deles inn i to grupper: Privatkunder som bestiller innenfor enkeltreisemarkedet eller storkunder som bestiller innenfor kontraktmarkedet.

En rapport fra Norges Taxiforbund (2011) viser at størstedelen av privatkundene forhåndsbestiller drosje, mens i underkant av 25 prosent av kundene møter opp på holdeplass eller praier drosje på gata (Norges Taxiforbund 2011:24). Det viktigste for kundene i valg av drosje var at bilen kom raskt og punktlig etter bestilling, mens pris havner lengre ned på listen. Det synes derfor som om kunden har høy betalingsvillighet når valget om å ta taxi først er tatt (Norges Taxiforbund 2011; Kolesnyk og Mengshoel 2011:39).

Storkunder innenfor kontraktmarkedet er hovedsakelig aktører som driver pasienttransport og skoleskyss. For å oppnå tilfredsstillende konkurranse blir anbudene ofte delt opp i mindre deler, slik at flere aktører har anledning til å gi tilbud og klare å levere de tjenestene som blir etterspurt.

1.5 Gangen i rapporten

Rapporten er strukturert med en gjennomgang av befolkningsundersøkelsen i kapittel 2. Drosjenæringens forhold blir beskrevet i kapittel 3. Kapittel 4 beskriver kort problemer knyttet til behovsprøving. Kapittel 5 er en oppsummering og anbefaling. Spørreundersøkelsene ligger som vedlegg 1 og 2, vedlegg 3 er teoretiske resonnement rundt behovsprøvsmodell. Fullstendig gjennomgang av spørreundersøkelsene finnes i egne arbeidsdokument.

2 Befolkningsundersøkelsen

Dette kapitlet presenterer hovedfunnene fra spørreundersøkelsen som ble sendt til befolkningen i Buskerud. Flere tabeller finnes i arbeidsdokument 50705 (vedlagt).

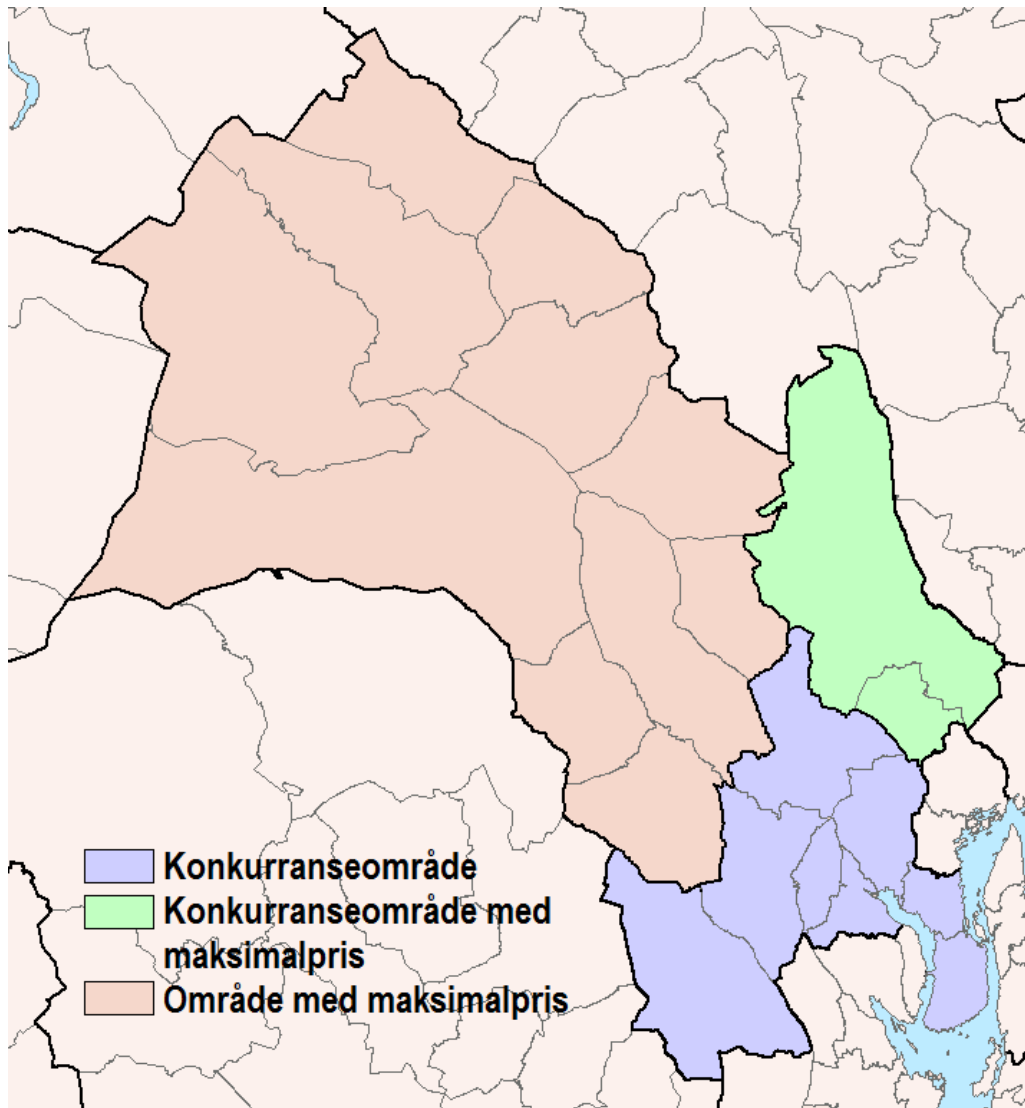
2.1 Om undersøkelsen

Undersøkelsen er gjennomført postalt, med mulighet til å svare både på nett og papir. Det ble sendt ut 10 000 spørreskjemaer. Av disse ble 7 500 fordelt geografisk etter befolkning og 2 500 ble fordelt som tilleggsutvalg, i mindre kommuner. Slik at alle kommuner fikk minst 300 spørreskjemaer.

Totalt har vi mottatt 1 280 svar, hvorav 1 221 har latt seg geografisk fordele på kommunenivå. Dette gir en svarprosent på 12,8 som er lavt. Det kan medføre seleksjonsproblemer, selv om det i følgebrevet er gjort tydelig rede for at også personer som ikke benytter drosje oppfordres til å svare.

Utvalget inkluderer også et stort antall som svarer at de ikke har reiset med drosje, slik at vi for mange delanalyser i stedet har benyttet "region" som enhet. Her har vi delt Buskerud i tre, med utgangspunkt i drosjereguleringene. Delene er da nedre Buskerud, som består av kommunene Drammen, Kongsberg, Hurum, Røyken, Lier, Øvre og Nedre Eiker og Modum. I disse områdene er det konkurranse mellom drosjesentraler og området har fritak fra maksimalprisforskriften. Ringerike, bestående av Ringerike og Hole kommuner, som har konkurrerende drosjesentraler, men ikke fritak fra maksimalprisforskriften og "resten", hvor det i hovedsak er en drosjesentral i hvert område og maksimalprisforskriften gjelder.

For å kontrollere for overrepresentasjonen vi har gitt små kommuner i utvalget, er svarene som presenteres i tabellene vektet for å kompensere for overrepresentasjonen av små kommuner i utvalget. Dette er gjort på kommune og regionnivå. Undersøkelsen har der det er mulig tatt utgangspunkt i de samme spørsmålene som undersøkelsen som ble gjennomført i 2002. Metodisk skiller denne undersøkelsen seg ved at dette har vært en postal undersøkelse med mulighet til å svare elektronisk, mens undersøkelsen i 2002 ble gjennomført med telefonintervjuer.



Figur 2.1, Inndeling av Buskerud i analyseregioner.

2.2 Bruk av drosje

I spørreundersøkelsen er det kartlagt bruk av drosje. Dette er gjort ved å stille spørsmål om den som besvarer har reist med drosje siste 12 måneder.

Tabell 2.1 Bruk av drosje, kommune, vektet, antall og prosent.

Har du reist med drosje i eller til/fra Buskerud i løpet av de siste 12 månedene?				
	Ja	Nei	Husker ikke	Prosent Ja
Drammen	226	79	2	73,6
Kongsberg	89	34	1	71,8
Ringerike	81	66	0	55,1
Hole	11	16	2	37,9
Flå	3	4	0	42,9
Nes (Busk.)	6	11	0	35,3
Gol	13	11	1	52,0
Hemsedal	6	5	0	54,5
Ål	14	9	0	60,9
Hol	10	11	1	45,5
Sigdal	7	13	1	33,3
Krødsherad	3	10	0	23,1
Modum	32	36	0	47,1
Øvre Eiker	41	41	2	48,8
Nedre Eiker	66	40	0	62,3
Lier	57	53	0	51,8
Røyken	49	40	4	52,7
Hurum	21	24	0	46,7
Flesberg	5	7	0	41,7
Rollag	3	4	0	42,9
Nore og Uvdal	5	9	0	35,7
Totalt	748	523	14	58,2

Tabell 2.1 viser at over 70 prosent av respondentene i de to største byene, Drammen og Kongsberg har benyttet drosje, mens andelen er langt lavere i de mindre kommunene. Lavest er den i Krødsherad hvor bare 23 prosent oppgir at de har benyttet drosje siste 12 måneder.

Tabell 2.2 Hvem betaler, region, vektet, prosent (N=669).

Når du reiser med drosje, er det vanligvis du eller din familie som betaler turen, er det din arbeidsgiver, eller får du utgiftene vanligvis dekket av det offentlige?					
	Jeg eller familien	Arbeidsgiver	Både og/varierer om det er en selv eller arbeidsgiver	Får utgiftene dekket av det offentlige	Ikke sikker
Nedre Buskerud	70,9	9,3	11,2	8,4	0,2
Ringerike	75,3	5,2	7,8	11,7	0,0
Resten av Buskerud	71,8	4,9	6,7	16,6	0,0
Totalt	71,6	7,8	9,7	10,8	0,1

Tabell 2.2 viser at det store flertallet av respondentene betaler drosjeturen sin av egen, eller noen andre i familiens lomme. Samtidig nevner opp mot 30 prosent andre betalingskilder.

Av hele utvalget er det 72 (10,8 prosent) som svarer at de har TT-kort, rekvisisjon fra NAV, eller skoletransport. Fordelingen av disse er som følger.

Tabell 2.3. Har TT-kort, osv. prosent av positive svar (N=72).

	Har du TT-kort, rekvisisjon fra NAV, eller gjelder det skoletransport?					Total
	Har TT-kort	Har rekvisisjon fra NAV	Gjelder skoletransport	Annen ordning	Vet ikke/ikke sikker	
Hele Buskerud	33	22	4	28	13	100

Tabell 2.3 viser at det blant respondentene både var personer med TT-kort, NAV-rekvisisjon og andre ordninger som ga de rettigheter på drosjetransport.

Tabell 2.4 viser at de aller fleste av respondentene som hadde benyttet drosje siste 12 måneder, benyttet drosje sjeldnere enn en gang i måneden.

Tabell 2.4 Hvor ofte reiser du med drosje i Buskerud, prosent av besvarelser i regionen, (N=671), vektet, region.

	Hvor ofte reiser du med drosje (i eller til/fra Buskerud)?				
	Sjeldnere enn en gang i måneden	1 til 3 ganger i måneden	1 gang i uken	Oftere enn 1 gang i uken	Ikke sikker
Nedre Buskerud	74,6	18,6	2,6	2,8	1,4
Ringerike	76,6	15,6	1,3	5,2	1,3
Resten av Buskerud	82,4	12,1	1,8	1,8	1,8
Totalt	76,8	16,7	2,2	2,8	1,5

Når på døgnet foretar privatkundene de fleste av sine drosjeturer?

Tabell 2.5.: Når på døgnet fortar du de fleste av dine drosjeturer? Prosent, (N=669).

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten
Mellom klokken 06-12	10,5	6,5	7,9
Mellom klokken 12-18	6,6	11,7	9,1
Mellom klokken 18-24	18,5	37,7	18,2
Mellom klokken 24-06	31,1	27,3	31,5
Varierer	32,1	16,9	32,1
Ikke sikker	1,2	0,0	1,2
	100,0	100,0	100,0

Tabell 2.5 viser at de fleste av respondentene reiste med drosje på natta, eller varierende tidspunkt.

Videre ble kundene spurt om når i uka de reiste mest.

Tabell 2.6 Når i uka foretar du de fleste drosjeturene? (prosent, N=669).

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten
Mandag til fredag ettermiddag	24,8	20,8	15,2
Fredag kveld til natt til søndag	44,7	61,0	48,8
Søndag	0,0	0,0	0,6
Varierer	29,5	15,6	33,5
Ikke sikker/bestiller på andre måter	0,9	2,6	1,8
	100,0	100,0	100,0

Ser vi tabell 2.5 og 2.6 sammen ser vi et mønster med stor bruk av drosje natt til lørdag og natt til søndag.

2.3 Bestilling og henting

Hoveddelen av respondentene bestiller drosjer per telefon (tab 2.7).

Tabell 2.7 Hvordan bestiller du vanligvis drosje? (Prosent, N=622).

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten
Bestiller vanligvis på telefon	88,5	91,0	92,5
Bestiller vanligvis på Internett	1,4	2,6	1,3
Bestiller vanligvis med app	1,2	0,0	0,6
Bestiller vanligvis på annen måte	8,9	6,4	5,7
	100,0	100,0	100,0

Videre viser spørsmål om responstider og ventetider at respondentene jevnt over er fornøyde med både hvor raskt drosjesentralene svarer på telefon og hvor raskt bilene kommer. Respondentene er villige til å vente lengre på drosje på nattetid og i helga. Generelt er folk fornøyde med tilgangen på drosjer på holdeplass i nedre Buskerud, men i mindre grad i Ringerike og resten av fylket. Samtidig er det klart vanligste svaret på oppfatningen av ventetid på drosje natt til lørdag og søndag, "både og" og "ikke sikker".

2.4 Kommunikasjon og sikkerhet

Et av momentene som har kommet fram i diskusjonene rundt drosjetilbudet, særlig i Drammensområdet har vært kommunikasjonsproblemer. I spørreundersøkelsen ble det derfor stilt følgende spørsmål: Har du opplevd at det har oppstått problemer eller misforståelser mellom deg og drosjesjåføren på grunn av manglende norskkunnskaper hos sjåføren?

Tabell 2.8 Opplevd språklige problemer? (Prosent, N=657)

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten
Aldri	34,5	57,3	63,6
Ja, men bare en sjelden gang	30,7	18,7	19,1
Av og til, men ikke veldig ofte	24,0	16,0	11,7
Ofte	10,7	8,0	4,9
Vet ikke	0,0	0,0	0,6
	100	100	100

Tabell 2.8 viser en tydelig tendens om at språk og kommunikasjonsproblemer mellom passasjer og drosjesjåfør er størst i nedre Buskerud. Men samtidig svarer de fleste i nedre Buskerud også at det aldri eller sjeldent er et problem.

I hvilken grad føler du deg trygg når du står i drosjekø om kvelden eller natten?

Tabell 2.9 Trygg i drosjekø kveld/natt? (Prosent, region, kjønn N=635 region / N= 654, kjønn)

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten	Mann	Kvinne	Total
I svært stor grad	17,2	13,9	25,8	22,9	16,1	19,4
I noen grad	30,4	41,7	28,4	33,2	29,0	31,0
I mindre grad	14,0	11,1	9,7	11,6	14,0	12,8
I liten grad/ikke trygg	8,6	5,6	3,9	5,0	9,0	7,0
Ikke sikker	29,9	27,8	32,3	27,3	31,9	29,7
	100	100	100	100	100	100

Tabell 2.9 viser at de fleste oppfatter det som trygt å stå i drosjekø, men at det er flere som føler det utrygt i nedre Buskerud, enn resten av fylket, og at kvinner i større grad enn menn føler det utrygt.

Videre ble det spurt om i hvilken grad de som benytter drosje føler seg trygge i drosjen om kvelden eller natten?

Tabell 2.10 Trygg i drosje kveld natt (prosent, region, N=526, kjønn N=536)

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten	Mann	Kvinne	Total
I svært stor grad	53,9	59,7	62,7	64,2	51,2	57,1
I noen grad	30,9	27,4	24,6	26,7	30,0	28,5
I mindre grad	4,2	3,2	2,2	1,6	5,1	3,5
I liten grad/ikke trygg	5,2	3,2	2,2	2,9	5,1	4,1
Ikke sikker	5,8	6,5	8,2	4,5	8,5	6,7
	100	100	100	100	100	100

Fra tabell 2.10 ser vi at hovedbildet er at drosjeturene oppfattes som trygge, men at det er en betydelig minoritet som ikke oppfatter det slik. Igjen er kvinner og Nedre Buskerud overrepresentert.

2.5 Valg av drosje

I dag kan en fritt velge hvilken drosje en vil benytte på en drosjeholdeplass. Hvis en ser bort fra pris, hvilket av de følgende forhold ville det være viktigst når du skal velge drosje? Du skal bare velge ett forhold.

Tabell 2.11 Bakgrunn for valg av drosje (prosent, region, N= 1199)

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten	Totalt
Plass i køen (velger drosjen fremst i rekken)	49,7	56,1	45,7	49,3
Hvilket selskap drosjen tilhører	8,3	5,8	6,5	7,4
Generelt inntrykk av sjåføren	24,9	23,2	25,3	24,8
Selve drosjebilen (type, renhold, etc.)	7,1	5,2	7,3	6,9
Annet/ingen av delene	3,0	3,9	7,0	4,3
Vet ikke/ikke sikker	7,0	5,8	8,3	7,3
	100	100	100	100

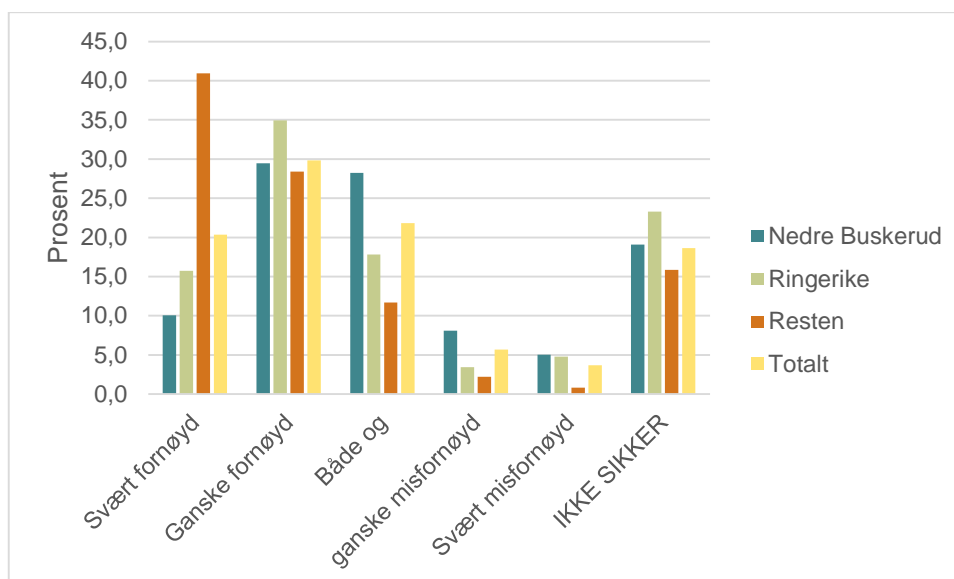
Tabell 2.11 viser at de aller fleste følger systemet først inn først ut, når de velger drosje. Det sakt generelt inntrykk av sjåføren blir også trukket fram av mange. Ikke overraskende er det flere som bryr seg om hvilket selskap drosjen tilhører i nedre Buskerud, hvor det er flere konkurrerende selskap, enn i resten av fylket.

Drosjesituasjonen der du bor. Tabell 2.12 viser kjennskap til drosjetjenester der respondentene bor.

Tabell 2.12 Ett eller flere drosjeselskap i ditt nærområde (prosent, region, N=1209).

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten	Totalt
Ett	16,3	13,0	56,8	28,6
Flere	47,3	62,3	25,8	42,4
Vet ikke/ikke sikker	36,4	24,7	17,4	28,9
	100	100	100	100

Tabell 2.12 kan tolkes på flere ulike måter. Det første som er overraskende er at en stor del av befolkningen ikke vet om det er ett eller flere drosjeselskap som tilbyr tjenester i deres område. Det andre er at 16 prosent av respondentene i nedre Buskerud oppfatter at det bare er ett selskap de kan benytte. Dette kan enten være uttrykk for at en betydelig del av området bare betjenes av ett selskap, eller at innbyggerne ikke kjenner til alternativene.



Figur 2.2 Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hvor godt kjent drosjesjåførene er? (Prosent, N=1160).

Figur 2.2 indikerer at lokalkunnskapene til sjåførene blir oppfattet som best i distriktene. I nedre Buskerud og på Ringerike er det større utfordringer. Men også her er det flere som svarer at de er ganske eller svært fornøyd, enn nøytralt og misfornøyd.

Jevnt over foretrekker en det lokale drosjeselskapet. Derfor er det interessant å se nærmere på hvilket selskap som blir foretrukket i de ulike kommunene hvor det er flere drosjeselskap som tilbyr tjenester.

Tabell 2.13 Hvilket drosjeselskap ville du foretrekke Nedre Buskerud (kommune, bare et alt, N=924)

	Kommune							
	Drammen	Kongsberg	Modum	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Lier	Røyken	Hurum
Drosjesentral								
Hurum og Røyken Taxi (05060)	9,0	0,8	0,0	7,5	7,6	8,5	81,3	93,3
Drammen Taxi	62,6	0,0	13,8	35,0	52,4	47,2	1,1	0,0
Star Taxi	1,6	0,0	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0
Norgestaxi Buskerud	1,6	43,4	29,2	7,5	4,8	1,9	1,1	0,0
KTT Taxi	0,6	13,9	0,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Annet	0,0	4,9	12,3	5,0	1,9	5,7	0,0	0,0
Likegyldig hvilket selskap jeg benytter	19,4	29,5	35,4	32,5	25,7	23,6	8,8	4,4
Husker ikke/ikke sikker	5,2	7,4	9,2	7,5	4,8	13,2	7,7	2,2

Tabell 2.13 viser svarfordeling for foretrukket drosjeselskap i kommunene i Nedre Buskerud. Her ser vi tydelig at Hurum og Røyken taxi er høyt rangert i Hurum og Røyken. Ellers er Drammentaxi mest populære i Drammen og Norgestaxi Buskerud i Kongsberg. Dette viser nok i stor grad "kjerneområdene" til de ulike drosjesentralene. Samtidig er det mange som svarer at de er likegyldige til hvilket selskap de benytter.

Tabell 2.14 Foretrukket drosjeselskap, kommune Ringerike (prosent, N=173).

	Ringerike	Hole
Hønefoss Taxi	62,8	35,7
Norgestaxi Ringerike	11,0	25,0
Annet	3,4	7,1
Likegyldig hvilket selskap jeg benytter	15,9	25,0
Husker ikke/ikke sikker	6,9	7,1

Tabell 2.14 indikerer at preferansene i Ringerike kommune er klart mot Hønefoss taxi, mens i Hole er det svært likt mellom Hønefoss og Norgestaxi Ringerike. I likhet med i Nedre Buskerud er det også på Ringerike mange som er likegyldige til hvilket selskap de benytter.

Tabell 2.15. Har du fått tilbud om å benytte pirattaxi siste 4 uker (N=1270).

	Nedre Buskerud	Ringerike	Resten	Totalt
Ja	3,6	5,7	3,6	3,9
Nei	95,7	93,7	95,8	95,4
Ikke sikker	0,8	0,6	0,6	0,7
	100	100	100	100

Tabell 2.15 viser at det er svært få som har fått tilbud om pirattaxi siste måned. Dette på tross av at spørreundersøkelsen har blitt gjennomført i siste del av november og første del av desember.

2.6 Sammenligning med funnene i drosjeundersøkelsen fra 2002

I denne sammenligningen er det tatt utgangspunkt i de punktene fra drosjeundersøkelsen i 2002 som ble trukket fram i sammendragsrapporten (Buskerud, 2002). Disse funnene er sammenlignet med funnene i årets undersøkelse.

Som i 2002 var det i årets undersøkelse klart høyest bruk av drosjer i Drammen kommune. Hvor 73,6 prosent av de svarte har brukt drosje siste år. Tilsvarende som funnene i 2002 er også bruken lavest i de minst urbane kommunene.

I 2002 var det 3 av 4 som betalte drosjeturen av egen lomme og arbeidsgiver betalte 11 prosent. I årets undersøkelse har svaralternativene vært litt flere, men 72 prosent har svart jeg eller familien betaler, 8 prosent arbeidsgiver, 11 prosent "det offentlige" og 10 prosent varierer mellom å betale selv og at arbeidsgiver betaler. Hovedbildet er altså relativt likt.

Brukshyppigheten ser ut til å ha falt en del. I 2002 var det 15 prosent som reiste en gang i uken eller oftere, i 2014 var det 5 prosent. I 2002 var det 43 prosent som reiste en til tre ganger i måneden, i 2014 var det 17 prosent. Denne utviklingen kan det godt hende at kan forklares med ulike utspøringsmetoder. Undersøkelsen i 2002 ble gjennomført som telefonintervju, hvor det kan være mulig å trekke seg under vegg. Noe som kan ha gitt seleksjonsproblemer i datamaterialet. I undersøkelsen i 2014 ble folk som ikke benyttet drosje til daglig oppfordret til å besvare undersøkelsen.

Ser vi på valg av drosje på holdeplass, virker inntrykk av sjåføren å ha blitt mindre viktig enn i 2002, mens først på holdeplassen har blitt viktigere. Her skiller svarene seg lite mellom områdene med og uten flere drosjesentraler. Kun 8 prosent av de reisende i Nedre Buskerud velger bil på drosjeholdeplass, med utgangspunkt i hvilken sentral den tilhører (mot 6 prosent i 2002).

Andelen som føler seg "i mindre grad" eller "i liten grad" trygge på drosjeholdeplassene er høyest i Nedre Buskerud (om lag 22 prosent, mot 17 prosent i 2002).

Tilgangen på drosjer virker å være bedre i 2014 enn i 2002. I 2002 var det 10 prosent av drosjebrukerne som lot være å bruke drosje som følge av at det ikke var drosje tilgjengelig. I 2014 var dette 4 prosent. (5 i Nedre Buskerud, 2 på Ringerike og 3 i resten av fylket). I 2002 var det en klar overvekt av at de som ikke hadde fått tilgang på bil, ikke hadde fått tilgang på bil om natten. I 2014 er det ingen systematikk i dette. Svarene på når en ikke har fått tilgang på bil er jevnt fordelt over døgnet.

I 2002 fikk drosjetilbudet i nærområdet gjennomsnittskarakteren 6,7 på en skala fra 1-10, i 2014 var dette omtrent likt. Tendensen i materialet er at Nedre Buskerud får de dårligste karakterene og områdene uten konkurranse de beste.

I 2002 var det 8 prosent av respondentene som hadde fått tilbud om pirattaxi siste fire uker, i 2014 var dette 4 prosent (5 prosent på Ringerike, 4 prosent i Nedre Buskerud og 3 prosent i resten av fylket).

3 Sjåfører, løyvehavere og sentraler

3.1 Spørreundersøkelse

3.1.1 Om undersøkelsen

Undersøkelsen har blitt sendt ut, per post, til alle drosjeløyvehavere som er registrert i Buskerud (det vil si 240), til deres registrerte adresse. Hver løyvehaver har også fått et par skjemaer per løyve for sjåfører, for å fordele til sine sjåfører. Undersøkelsen har vært mulig å besvare per post og på nett.

Totalt har vi fått 78 svar, 48 fra løyvehavere (20 prosent av antall løyvehavere) og 30 fra sjåførere. Siden vi ikke vet hvor mange sjåførere som faktisk finnes i Buskerud, vet vi ikke hva svarprosenten er på disse.

Blant respondentene er det en overvekt av menn (85 prosent). 87 prosent er norsk statsborgere. De fleste er i alderen 36-55 år (tabell 1). 99 prosent av løyvehaverne og sjåførene oppgir at de behersker norsk godt, og 51 prosent behersker engelsk (tabell 2). Av de språkene som oppgis som 'andre' finnes dansk, svensk, tysk, estisk, bosnisk, russisk, spansk, punjabi, kurdisk, persisk, urdu, hindi, arabisk, farsi, somali og tegnspråk. Flere av respondentene oppgir at de behersker flere språk i tillegg til norsk og engelsk.

Tabell 3.1: Aldersfordeling (N=78).

	Frekvens	Prosent
Under 25 år	2	3 %
25 - 35 år	4	5 %
36 - 45 år	26	33 %
46 - 55 år	24	31 %
56- 65 år	14	18 %
Over 65 år	8	10 %

Tabell 3.2: Hvilke språk behersker du godt? (N=77).

	Frekvens	Prosent
Norsk	77	99 %
Engelsk	40	51 %
Andre	23	30 %

Tabell 3.3 viser fordelingen etter stasjoneringkommune. Det er ingen løyvehavere eller sjåførere fra Flå, Gol, Hol, Nes, Rollag eller Ål som har besvart undersøkelsen.

Tabell 3.3: Stasjoneringsskommune (N=78).

	Frekvens	Prosent
Drammen	27	35 %
Flesberg	1	1 %
Hemsedal	6	8 %
Hole	1	1 %
Hurum	1	1 %
Kongsberg	9	12 %
Krødsherad	2	3 %
Lier	1	1 %
Modum	1	1 %
Nedre Eiker	2	3 %
Nore og Uvdal	1	1 %
Ringerike	8	10 %
Røyken	6	8 %
Sigdal	8	10 %
Øvre Eiker	4	5 %

92 prosent av løyvehaverne er tilknyttet drosjesentral, mens 8 prosent er tilknyttet bopel. Tabell 3.4 viser hvilken drosjesentral respondentene er tilknyttet. Det ser ut til at ingen av respondentene er tilknyttet Nesbyen taxisentral, Gol Taxi, Ål Taxi eller Geilo Taxi.

Tabell 3.4: Tilknytning til drosjesentral (N=74).

	Frekvens	Prosent
Hurum og Røyken Taxi	7	10 %
Drammen Taxi	32	43 %
Star Taxi	3	4 %
Norgestaxi Buskerud	11	15 %
KTT Taxi	4	5 %
Hønefoss Taxi	8	11 %
Norgestaxi Ringerike	1	1 %
Hemsedal Taxi	6	8 %
Annet	2	3 %

I den forrige drosjeeierundersøkelsen (2002) kom det frem at 50 prosent hadde hatt løyve i mindre enn 3 år. Våre tall viser at flestparten av respondentene har hatt løyve i 5 – 10 år (42 prosent) eller 11 – 15 år (27 prosent). 15 prosent er 'ferske' løyvehavere med under 5 års erfaring.

Blant løyvehaverne har 85 prosent kun ett hovedløyve (tabell 3.5), og 90 prosent har ingen reserveløyver (tabell 3.6).

Tabell 3.5: Antall hovedløyper (N=48).

	Frekvens	Prosent
1	41	85 %
2	5	10 %
3	1	2 %
4		
5	1	2 %

Tabell 3.6: Antall reserveløyper (N=48).

	Frekvens	Prosent
0	43	90 %
1	3	6 %
2		
3	1	2 %
4		
5		
6	1	2 %

De fleste løyvehavere (63 prosent) har ingen sjåfører ansatt, mens 20 prosent har én sjåfør. Kun 17 prosent har 2 eller flere sjåfører ansatt. Hver drosjeeier sysselsetter i snitt 0,9 sjåfører (pluss seg selv). I 2002 var dette tallet 1,3.

3.1.2 Økonomi

Opgitt omsetning sist år varierer mye, fra 300 000 til nesten 4 millioner. Den gjennomsnittlige omsetningen ligger på rett under 1 million. Dette gjennomsnittet trekkes opp av løyvehavere som har gått sammen om å administrere og drifte løyvene sine i et selskap. Medianomsetningen er på 800 000.

Når det kommer til egne lønnskostnader per år varierer disse fra 37 000 til 550 000. Vedkommende som har oppgitt den laveste lønnskostnaden har ikke oppgitt andre tall knyttet til økonomi, det er derfor noe usikkerhet knyttet til om dette er lønnskostnader per år eller per måned. Her vil gjennomsnitt (355 000) og median (380 000) gi et bedre bilde av reelle lønnskostnader.

Lønnskostnader for ansatte varierer fra 75 000 til 1,7 millioner. Også her trekker løyvehavere som har gått sammen om å administrere og drifte løyvene sine i et selskap opp maksimalsummen. Gjennomsnitt er på om lag 490 000 og medianen på 440 000.

Tabell 3.7 viser gjennomsnittlig timer til kjøring i ukedager og helger for løyvehavere og sjåfører. Sjåfører kjører i snitt så vidt mindre både i ukedager og helger. I den forrige drosjeeierundersøkelsen (2002) kjørte drosjeeierne 60t i snitt per uke, mens sjåførene kjørte 42 timer per uke. Våre tall viser at løyvehaverne i snitt kjører 45 timer per uke, mens sjåførene timer er uendret siden 2002.

Tabell 3.7: Gjennomsnittlig timer i ukedager og helger

	Ukedager	N	Helg	N
Gjennomsnitt per løyvehaver	31 timer	42	14 timer	36
Gjennomsnitt per sjåfør	29 timer	25	13 timer	19

Timer til administrasjon varierer fra 1 til 35 per måned (tabell 3.8). Gjennomsnittet er 12,5 timer, mens medianen er 10 timer. I 2002 var gjennomsnittlig antall timer brukt til administrasjon 5,4 timer.

Tabell 3.8: Timer per måned til administrasjon (N=39).

	Minimum	Maksimum	Gj.snitt	Std. avvik	Median
Hvor mange timer bruker du per måned til å administrere drosjevirkksomheten (ikke inkl. kjøring) ?	1	35	12,67	10,085	10

Hovedbilen kjører gjennomsnittlig 64 timer i løpet av en uke (tabell 3.9). Medianen er 60 timer. Bil 2 (for de som har dette) har omtrentlig lik minimums- og maksimumstid, men gjennomsnitt og median er her noe lavere.

Tabell 3.9: Hvor mye kjører drosjen(e) i løpet av en uke (i timer)?

	N	Minimum	Maksimum	Gj.snitt	Std. avvik	Median
Bil 1	38	13	120	63,6	22,6	60
Bil 2	8	10	120	48,9	36,6	44

Hovedbilen kjører gjennomsnittlig 72 000 km/år, mens den i 2002 kjørte gjennomsnittlig 90 000 km/år og i 1998 hele 105 000 km/år. Medianen er 75 000 km/år. Bil 2 (for de som har dette) har noe lavere minimums- og maksimumskilometer, og både gjennomsnitt (60 000 km/år) og median (50 000 km/år) er noe lavere.

De færreste av løyvehaverne vurderer å søke overgang til annen sentral. 13 prosent vurderer dette (6 av 48), mens 73 prosent ikke vurderer å søke overgang. Dette er en økning fra 2002, da 4 av 58 vurderte å bytte sentral. Av de som vurderer overgang, er tap av kontrakter og at det er for lite å gjøre viktige faktorer. Noen vil også vurdere å bytte hvis en annen sentral vinner viktige anbud.

3.1.3 Tilfredshet

Det er noe spredning på hvor fornøyde respondentene er med sentralens tjenester, men de færreste er veldig lite fornøyd (tabell 3.10). 27 prosent er middels fornøyd, 43 prosent er ganske eller veldig fornøyd og 26 prosent er lite eller veldig lite fornøyd. På 'oppfølging og ivaretaking av drosjeeiernes interesser' er det større spredning. 30 prosent er lite eller veldig lite fornøyd, 28 prosent er middels fornøyd og 30 prosent er ganske eller veldig fornøyd.

Tabell 3.10: Løyvehavere om drosjesentralen de er tilknyttet

	Veldig fornøyd	Ganske fornøyd	Middels fornøyd	Lite fornøyd	Veldig lite fornøyd	Vet ikke	N=
Hvor fornøyd er du i hovedsak med sentralens tjenester?	16 %	27 %	27 %	22 %	4 %	4 %	45
Hvor fornøyd er du med oppfølging og ivaretaking av drosjeeiernes interesser?	9 %	21 %	28 %	21 %	9 %	12 %	43

Løyvehaverne er i hovedsak veldig fornøyd (31 prosent), 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.

Også i tabell 3.11 er det spredning i svarene, men det er noen spørsmål som skiller seg ut. 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. 10 prosent er lite eller veldig lite fornøyd med forhold til kollegaer, og kun 1 prosent er lite eller veldig lite fornøyd med forhold til kunder.

Tabell 3.11: Hvor fornøyd er du med ... (alle som kjører drosje)

	Veldig fornøyd	Ganske fornøyd	Middels fornøyd	Lite fornøyd	Veldig lite fornøyd	Vet ikke	N=
... formidling av turer?	26 %	34 %	22 %	14 %	1 %	1 %	76
... antall oppdrag?	8 %	39 %	21 %	13 %	15 %	4 %	75
... vilkårene som er pålagt?	9 %	36 %	31 %	11 %	12 %	1 %	75
... løyvemyndighetene?	12 %	28 %	22 %	4 %	24 %	11 %	76
... antall drosjeløyver som finnes i ditt område?	7 %	32 %	14 %	8 %	29 %	11 %	76
... ventetid før du får kunder på holdeplass?	9 %	10 %	17 %	16 %	33 %	16 %	70
... forhold til kollegaer?	31 %	39 %	18 %	5 %	5 %	1 %	77
... forhold til kunder?	47 %	32 %	18 %	1 %	0 %	1 %	76

De fleste sjåfører (83 prosent) er ganske eller veldig fornøyd med forholdet til drosjeeier (tabell. 3.12).

Tabell 3.12: Hvor fornøyd er du med ... (kun sjåfører som ikke er løyvehavere)

	Veldig fornøyd	Ganske fornøyd	Middels fornøyd	Lite fornøyd	Veldig lite fornøyd	Vet ikke	N=
... forhold til drosjeeier?	63 %	20 %	10 %	0 %	7 %	0 %	30

Hele 48 prosent av sjåførene oppgir at de noen ganger føler seg utrygge på jobb. Blant disse oppgir 81 prosent at kunder er med på å gjøre dem utrygge. 19 prosent har opplevd utrygge situasjoner som har involvert andre drosjesjåfører, og 24 prosent med medtrafikanter. Av de som har lagt igjen av kommentarer er det tydelig at

kunder som er påvirket av alkohol og dop er det som i stor grad er med på å skape utrygghet hos sjåføren.

Tabell 3.13: Føler du deg noen ganger utrygg på jobb? (N=77).

	Frekvens	Prosent
Ja	37	48 %
Nei	39	51 %
Vet ikke	1	1 %

Tabell 3.14: Hvem gjør deg utrygg? Flere svar mulig. (N=37).

	Frekvens	Prosent
Kunder	30	81 %
Andre drosjesjåførere	7	19 %
Medtrafikanter	9	24 %
Andre	10	27 %

40 prosent av sjåførene har opplevd trakassering på jobb. Også her oppgir en høy andel (84 prosent) at kunder er problemet (ikke vist, se arbeidsdokument Øksenholt mfl. 2015).

Selv om de færreste sjelden eller aldri opplever kritikk fra kunder (68 prosent), er det 81 prosent som har opplevd å få kritikk fra kunden. 12 prosent opplever ofte kritikk. 48 prosent oppgir at pris er det som kunden er misfornøyd med, mens manglende hjelp med bagasje, valg av kjørerute og sjåførens kjennskap til området ser ut til å være mindre kritikkverdige. Blant 'annet' er det flere som opplever at kundene er misfornøyd med at det ikke finnes etnisk norske sjåførere lenger. Det er flere (også ikke-etnisk norske) som forteller at kunde klager på drosjesjåførenes hudfarge og/eller etnisitet. (ikke vist, se arbeidsdokument Øksenholt mfl. 2015).

3.1.4 Annet

De fleste oppgir at sentralen sikrer 24 timers beredskap ved vaktordning (73 prosent) eller skiftplan (32 prosent). I kommentarfeltet kommer det også frem at flere løyvehavere selv stiller opp i stille perioder, ved sykdom eller på nattetid. Det er også noen som oppgir at sentralen har en vaktordning hvor det kjøres 24 timers vakter, og hvor sjåførene må ta en slik vakt hver 10-ende dag.

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). Et underliggende spørsmål her er om befolkningen definerer piratvirksomhet på samme måte som næringen.

3.2 Fokusgrupper

For å arrangere fokusgruppemøter i Drammen og Hønefoss ble det sendt ut invitasjoner til hhv. 28 og 20 løyvehavere. Disse ble også bedt om å dele ut vedlagte invitasjoner til sine sjåførere. I tillegg ble det sendt ut to generelle invitasjoner over kommunikasjonssystemet i Drammen Taxi, mens de øvrige sentralene i Drammen ikke var villige til å videreformidle invitasjonen. Med bakgrunn i dette baserte vi oss på utsendte invitasjoner i Hønefoss.

Resultatet var at det i Drammen møtte opp møte opp 12 sjåførere uten drosjeløyve og 21 løyvehavere, mens det i Hønefoss møtte opp en sjåfør og 3 løyvehavere. En hovedforklaring på det dårlige oppmøtet i Hønefoss var antagelig vær-situasjonen: Det var meget glatt føre og stor etterspørsel etter drosjer slik at alle bilene var opptatt med kjøring.

I Drammen kjørte alle de 21 løyvehaverne selv drosje i utstrakt grad og flere av dem hadde ikke annen sjåfør knyttet til bilen. Begrunnelsen for dette var primært økonomiske overveielser: De mente det nå er så lite å tjene på å drifte bilen med en annen sjåfør at det er for stor risiko å ta, selv om det er provisjonslønn. I denne sammenhengen ble det vist til at dette, med de økonomiske marginen en løyvehaver i Drammensområdet har på å drifte en drosje med ansatt sjåfør, lett ender opp som et tapsprosjekt: En slik situasjon oppstår for eksempel hvis sjåføren bulker en gang, for da øker forsikrings-satsene så mye at det krever lang tids drift for å dekke inn de økte omkostningene. Det var flere av løyvehaverne som selv hadde hatt en slik erfaring fra egen drosjevirk-somhet og som oppga dette som en grunn for at de hadde sluttet å kjøre med ekstrasjåfør.

Det var liten forskjell i hvordan de to kategoriene, sjåførere og løyvehavere, fremstilte situasjonen for taxinæringen i Drammensområdet. 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. Det kan hende man må vente opp mot to timer i drosjen før man får en tur. Og i løpet av den tiden må bilene stå et sted hvor muligheten for å få tur er tilstede. I hovedsak vil dette si to holdeplasser i Drammen. Det ble vist til at det råder kaotiske forhold rundt disse holdeplassene. Særlig ille er det på Bragernes torg der situasjonen kan være så alvorlig at drosjene som står i kø får beskjed fra politiet om å fjerne seg fordi de stenger for annen trafikk. En annen uheldig virkning av den lange ventetiden ved holdeplassene er at sjåførere begynner å 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 få en ny tur.

Begge temaene ble satt i sammenheng med utvidelsen av antall løyver. Løyvetildelingen ble oppfattet slik at når en sentral meldte inn behov om flere løyver til løyvemyndighetene, som for eksempel ved overtagelse av offentlige kjøreoppdrag som syke- eller skoletransport, så ble dette imøtekommet ved at antall løyver i distriktet ble økt. Det ble argumentert for at dette transportpolitisk er en lite heldig situasjon og at det virker som om løyvemyndighetene tar hensyn til de offentlige institusjonenes behov for konkurranse i markedet uten å ta ansvar for at det skal være forsvarlig å drifte drosjer i Drammensområdet. Og dette gjelder altså så vel økonomisk som praktisk, ved at det ikke er plass til alle drosjene som enhver tid er operative i Drammen.

Når det gjelder antallet løyver i forhold til trafikkgrunnlaget beskrev de en situasjon der antallet løyver har økt for hvert år, mens trafikkgrunnlaget heller er redusert enn økt. Tre faktorer ble nevnt som hovedårsak til utviklingen i trafikkgrunnlaget: For det første er det forlengelsen av flytogets endestasjon fra Asker til Drammen. Det ble hevdet at dette har tatt bort nesten halvparten av trafikkgrunnlaget til drosjene i Drammen som tidligere hadde mange turer med flytoggpassasjerer til Asker.

For det andre er en viktig årsak til reduksjon i driftsgrunnlaget er innføringen av helseekspressen som har fjernet mange av de lengre pasienttransportene.

Som et tredje element ble utviklingen i den offentlige kollektivtransporten nevnt. Store befolkningsområder utenfor sentrum betjenes nå med en helt annen frekvens lengre utover kveldene enn de gjorde for noen år siden. Samtidig er det etablert et kollektivtilbud om nettene i helgene.

Disse faktorene har ifølge løyvehaverne og sjåførene ført til at drosjemarkedet i Drammen har kollapset. Nå er situasjonen slik at man tjener mer som pirattaxisjåfør enn en vanlig drosjesjåfør, ble det hevdet.

Som eksempel på det dårlige driftsgrunnlaget viste en sjåfør til sin nattevakt før møtet. I løpet av en 15 timers periode hadde han i gjennomsnitt kjørt inn kr 111 per time. Dette hadde gitt grunnlag for en provisjonslønn på til sammen kr 450 for hele perioden. Det var også en samstemt oppfatning om at en vanlig arbeidsdag var i alle fall på 12 timer og det ble sagt at man måtte opp i slike arbeidsdager for å få kjørt inn 1800-2000 kroner. Det å være avhengige av så lange arbeidsdager for å få stor nok inntjening var en belastning, selv om drosjeyrket hadde en viss frihet. Mange mente da også at arbeidssituasjonen gikk hardt utover familielivet.

Fokusgruppedeltakerne var ikke så veldig opptatt av de nye formidlingstjenestene på internett som Haxi og ulike grupper på Facebook. De visste at det foregikk noe turformidling over slike systemer, men hadde ikke inntrykk av at omfanget var så stort at det hadde særlig betydning. De mente derimot at den tradisjonelle piratkjøringen, hvor man plukker opp passasjerer på gaten, har et betydelig omfang i Drammen, spesielt i helgene.

Til tross for lange dager og lav provisjonslønn kom det ikke til uttrykk noen spenning mellom sjåfører og deres arbeidsgivere, løyvehaverne. Det virket tvert imot som en deres forståelse av en vanskelig situasjon ble et felles fokus og en samlende forklaring på dårlige arbeidsforhold og lave lønninger. Sjåførenes provisjon ble hevdet å ligge på mellom 43 og 45 prosent, noe som er på linje med, eller litt i overkant av det man vanligvis finner. Men som sagt: på grunn av liten inntjening var det mange av de intervjuede som mange velger å ikke benytte sjåfør, men utfører all kjøring selv. En annen medvirkende grunn til at de velger å ikke ha sjåfør er rekrutteringsproblemer. Det å være drosjesjåfør i Drammen gir nå en så lav inntekt ble det hevdet, at det lønner seg mer å gå til NAV. Det er så godt som ingen rekruttering til drosjesjåføryrket fra den kategorien nordmenn som er født og oppvokst i Norge. Arbeidskrafttilbudet består ifølge løyvehaverne av personer som i og for seg er greie nok, men språkbeherskelsen er ofte for dårlig til at de er egnet som sjåfører.

Situasjonen i Hønefoss

Mens reduksjon i trafikkgrunnlag og et økende antall løyver var hovedtemaene i Drammen var man i Hønefoss opptatt av en mulig introduksjon av en tredje sentral. Det var en entydig holdning at to sentraler må være mer enn nok for et område med 35 000 innbyggere. Ideelt burde det bare vært én ble det hevdet.

Et annet viktig tema var anbudsordningene og satsene for den offentlige syke- og skoletransporten. Men også disse temaene ble det sett i sammenheng med antall løyver, som jo er ett av hovedelementene når det gjelder å bestemme markedssituasjonen til taxinæringen. Sammenliknet med situasjonen i Drammen er inntrykket at det er en bedre markedssituasjon i Hønefossområdet. Dette kom til uttrykk bl.a. i en kommentar om «Her i Hønefoss er vi så heldige at vi fortsatt har

ganske bra med kjøring på dagtid». Men også her virker det som om det et betydelig ledig kapasitet og kveldsmarkedet ble beskrevet som «dødt», også i helgene. En sjåfør kan ha en provisjonslønn på opp mot kr 5 000 på en uke, med en arbeidsdag på rundt ni timer. Mulighetene til kjøring i helgene sikrer inntekt utover dette: Og «vanlig» ukekjøring som skissert over gir ikke så stor inntekt. «Hvis du ikke kjører i helgene kommer du ikke langt» ble det hevdet. Sjåførene som ble intervjuet mente at det kunne være forholdsvis travelt noen timer om natten i helgene, men ellers er natten rolig. Nå i den travleste tiden før jul kan det hende man sitter igjen med opptil kr 5 000 også etter en helg. Løyvehaveren pekte på at den lave lønnen var en hovedårsak til de store rekrutteringsproblemene næringen opplever. Som i Drammer er det også i Hønefossområdet vanskelig å rekruttere sjåførere, spesielt personer som behersker norsk rimelig bra. «For nordmenn er det ikke aktuelt lengre å være drosjesjåfør, fordi det er dårlig betalt» ble det hevdet.

I likhet med situasjonen i Drammen ble det også på Hønefoss stilt spørsmål om lønnsomheten ved å ha sjåførere til å kjøre bilene. Oppfatningen var at det er så liten fortjeneste etter lønn og sosiale utgifter at risikoen for å gå med underskudd er stor. En eller to sykemeldinger er nok til at hele overskuddet forsvinner. «Det er større sjanse for å gå med overskudd hvis du setter penger på Lotto enn på en sjåfør til bilen» ble det hevdet.

Når det gjelder offentlig transport ble det pekt på at kjøring til sykehuset utgjøre en vesentlig del av kjøringen: De dager mange skal inn til behandling gir en god del kjøring. Syketransporten, selv nærtransporten som fokusgruppedeltakerne mente var den mest lukrative delen av syketransport, ble ikke vurdert som særlig attraktiv lenger: På grunn av anbudssituasjonen og konkurransen denne innebærer, er takstene presset så lavt at turene antagelig går med driftsmessig underskudd etter at sjåførlønn og sosiale utgifter er betalt. Det ble hevdet at man da sitter igjen med mellom kroner 2,50 og 3,00 pr km, og at dette er godt under det som er statens kilometergodtgjørelse som er ment å dekke de faktiske utgiftene ved bruk av privatbil i tjeneste. Det ble argumentert for at situasjonen i Hønefossområdet med konkurranse i et prisregulert område gir det som myndigheten antagelig er interessert i: Konkurranse om de offentlige kontraktene, men uten mulighet til å justere prisene i andre markeder. I denne sammenhengen ble det også fremholdt at man gjerne ville ha vært med på å konkurrere om turer på privatmarkedet og kjørt personer for priser det er mulig å leve med, men løyvemyndighetenes beslutning om at det skal være et prisregulert område selv om det finnes to sentraler der, ødelegger slike tilpasningsmuligheter.

Skolekjøringen utgjør også en betydelig del av kjøringen, men her ble inntjeningen vurdert å være veldig dårlig, særlig på lengre turer.

Når det gjelder anbudsutformingen ble det pekt på at den ikke legger opp til en reell konkurransesituasjon der man utformer egne tilbud, men at anbudsspesifikasjonene nå er så detaljerte at eneste dimensjon man konkurrerer på er pris, og da blir disse presset under hva som er driftsmessig ansvarlig.

Heller ikke i Hønefoss ble det gitt uttrykk for at piratkjøring formidlet via internett og apper var et særlig betydningsfullt problem. Her ble heller ikke tradisjonell piratkjøring oppfattet som et stort problem, selv om de visste at det forekom. Forholdet mellom sjåførene fra de to sentralene ble oppfattet som generelt godt. De opplevde at de var kollegaer mer enn konkurrenter i det daglige.

3.3 Drosjesentraler

Det pekes på at det er forskjeller mellom by og distrikt. Inntrykket er at det er mindre utfordringer i distriktene og da særlig i de distriktene som bare har en drosjesentral. Her mener de at det er en bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel enn i byene.

En leder i en drosjesentral peker på at det både er interne og eksterne faktorer som gjør at det er utfordringer for drosjenæringen. De interne går på forretningskultur; at mange sjåfører og løyvehavere driver irrasjonelt. Dette går både på at sentralene har utfordringer med å forklare og å kommunisere hvorfor de gjør som de gjør, hvorfor en skal ta dårlig betalte turer osv. Eksempelvis pekes det fra en sentral på at prisnivået på drosjetjenester i nedre Buskerud i liten grad reflekterer en markedsoptimal pris, men snarere er et uttrykk for irrasjonell forretningsdrift og konkurranse mellom drosjesentraler om løyvehavere snarere enn konkurranse mellom drosjesentralene om kundene. De eksterne går på at rammevilkårene for drosjedrift har blitt dårligere. I dette trekkes de samme forholdene som også kom i fokusgruppene fram. At det er et bedre kollektivtilbud og at pasienttransporten har blitt mindre attraktiv.

I forhold til antall biler er bildet som blir tegnet delt. I distriktene virker det å fungere greit. I byene avhenger det av hvem man snakker med. Noen hevder at antallet biler er for høyt, andre mener at det er omtrent riktig. Felles for alle er imidlertid at de mener deres sentral burde ha flere, eller mulighet for å få flere løyver. Dette er et paradoks som flere av lederne for sentraler også påpeker. De observerer at omsetningen er dårlig, eller for dårlig, som enkelte uttrykker det, samtidig som de peker på at deres sentral gjerne skulle hatt flere løyver for å kunne tilby bedre tjenester og at flere løyver er nødvendig for å få kunne legge inn bud på anbuds konkurranser.

Argumentasjonen for hvorfor den enkelte sentralen ønsker flere løyver, noe de i stor grad gjør, er litt varierende, avhengig av den enkelte sentralens konkurransesituasjon. Det virker å være en utbredt oppfatning om at det er en minimumsstørrelse for å operere rasjonelt, som det er utførende for mindre sentraler å nå, og at det er utfordringer knyttet til det å ha begrensninger på vekstmulighetene til de større sentralene.

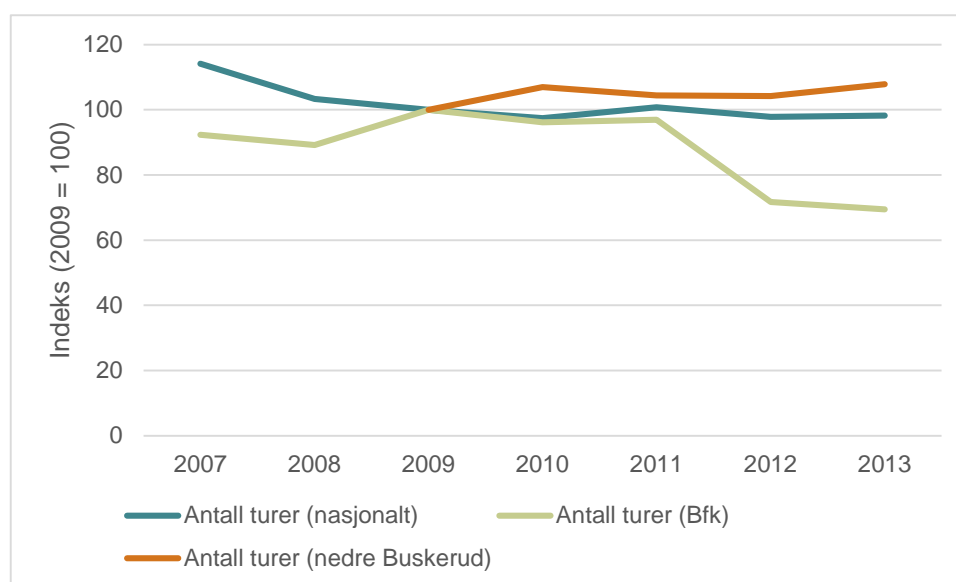
Et annet problem som er trukket fram er at det er lite konstruktiv dialog mellom drosjenæringen og politikerne i fylket. Her blir det pekt på at drosjenæringen blir påvirket av politiske beslutninger, men at politikerne i liten grad oppfattes å ha forståelse for drosjenæringens utfordringer. Det ble også pekt på muligheter for å sette opp felles målsetninger. Et forslag for å bøte på dette er å etablere en felles arena, et bransjeforum, hvor politikere og drosjenæringen møtes.

Vurderingene av Buskerudmodellen varierer fra svært bra, til dårlig. Det som blir pekt på som positivt er at det samlede løyvetallet oppfattes som omtrent riktig, og at fordelingen mellom sentralene gir riktige insentiver. Det premierer økt aktivitet, og reduserte priser. Det som særlig blir trukket fram som negativt er at fordelingen av løyver mellom sentralene, utenom tildeling av nye løyver går for sakte. Og at korreksjonen med turstatistikk er tilbakeskuende og ikke framoverskuende. Det er også fremmet påstander om at turstatistikken som blir overlevert til løyvemyndighetene som grunnlag for bruk i Buskerudmodellen er manipulert av enkelte sentraler.

Ellers fremgår det av intervjuene med ledere i sentralene at offentlige anbud blir vurdert svært ulikt. Noen mener at anbud er hjørnesteinen og at løyver bør tildeles ut i fra anbud. Andre mener at mange offentlige anbud i dag er så lavt priset at det ikke er økonomisk forsvarlig å legge inn tilbud og at disse derfor burde trekkes ut av en behovsvurdering. Argumentasjonen for dette er at mye av kjøringen som i dag skjer med drosje like gjerne kunne gjøres med turbil og at kontrakter som skifter mellom aktører, særlig mellom mindre aktører, fører til store svingninger i markedet for disse.

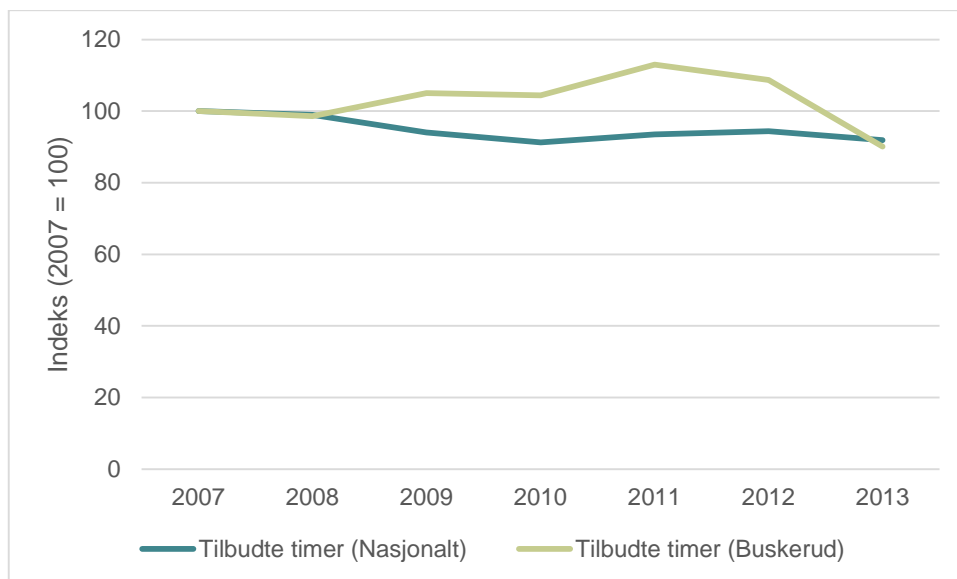
3.4 Statistikk

Når vi ser på drosjenæringen i Buskerud fylke som en helhet, slik det fremgår av SSBs statistikk, har det vært en negativ utvikling, særlig etter 2011. Dette sammenfaller med informasjonen som har blitt gitt i intervjuene med drosjesentralene og løyvehaverne. Det gjelder for antall turer, tilbudte timer, opptatte timer og kilometer kjørt med passasjer.



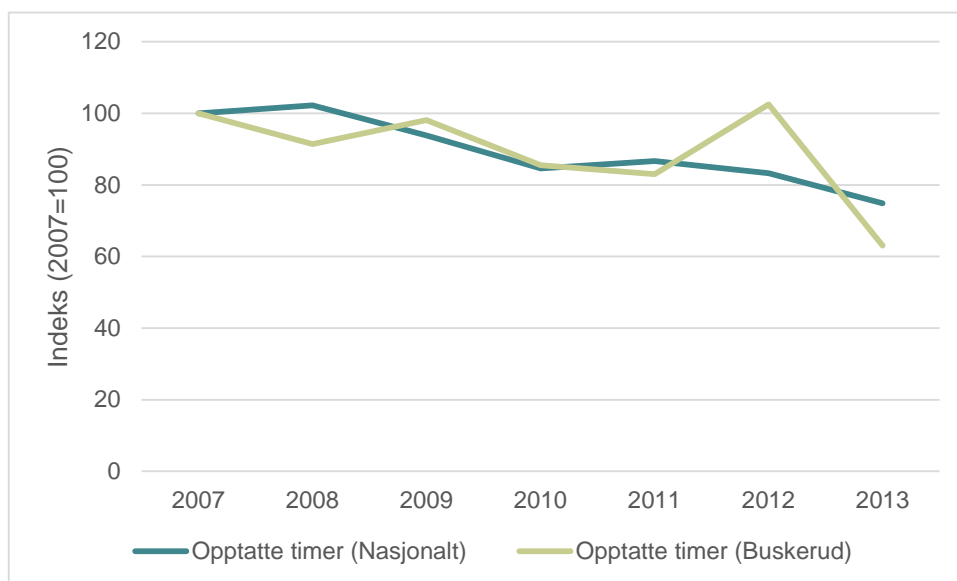
Figur 3.1. Utvikling i antall turer, indeks (SSB, Bfk).

Som det fremgår av figuren har drosjemarkedet i Buskerud falt betydelig, målt i antall turer. Tidlig i perioden, det vil si fra 2007 til 2011 er utviklingen i Buskerud bedre enn i landet for øvrig, men fra 2011 og utover har situasjonen blitt verre i Buskerud enn i landet, sett under ett. Imidlertid er utviklingen som har blitt rapportert inn til løyvemyndigheten for nedre Buskerud vært mer positiv. Dette kan skyldes to forhold, enten at utviklingen i nedre Buskerud har vært mer positiv, målt i antall turer, enn det utviklingen har vært i landet øvrig og betydelig bedre enn i resten av Buskerud, eller at det har foregått en viss overrapportering.



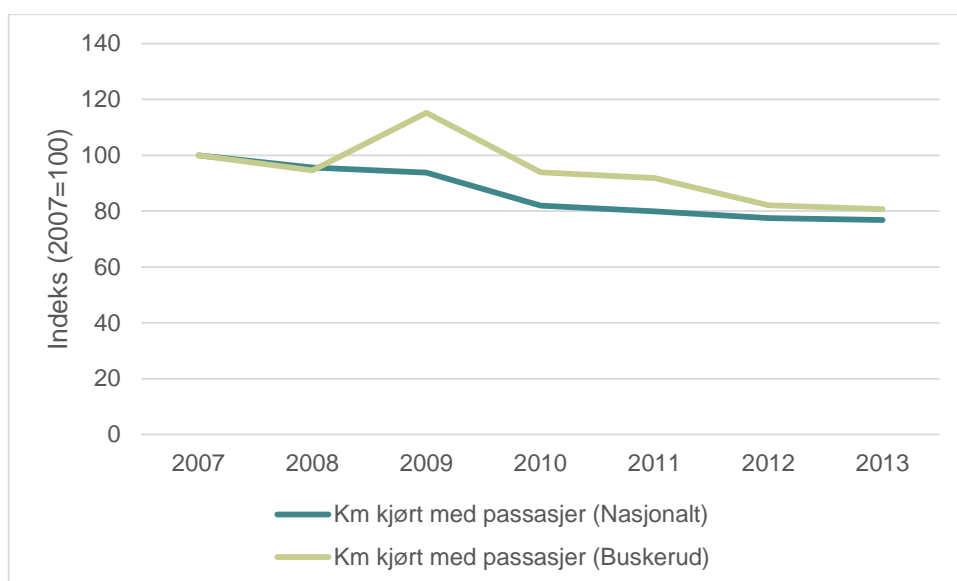
Figur 3.2 Utvikling i tilbudte timer, indeks (SSB).

Ser vi på utviklingen i tilbudet, målt som tilbudte timer, det vil si antall timer som drosjene er pålogget systemet og er tilgjengelige for publikum, ser vi at det fra 2008 til 2012 ble tilbudt flere timer, enn i 2007-2008, mens det i 2013 ble tilbudt færre timer. Dette på tross av at antall biler har økt.



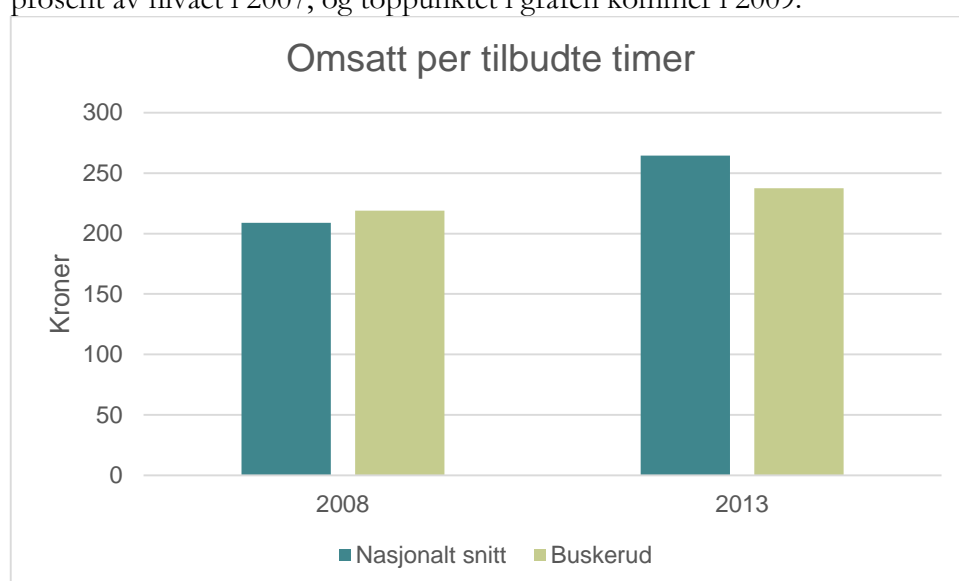
Figur 3.3 Utvikling i opptatte timer, indeks (SSB).

Ser vi på utviklingen i opptatte timer, det vil si tid hvor drosjene enten er på vei til ett oppdrag eller kjører med passasjer, har det vært en negativ trend, med litt variasjon, gjennom hele perioden. Igjen ser det ut som om utviklingen i Buskerud i den siste delen av perioden er mer negativ, enn utviklingen i landet generelt.



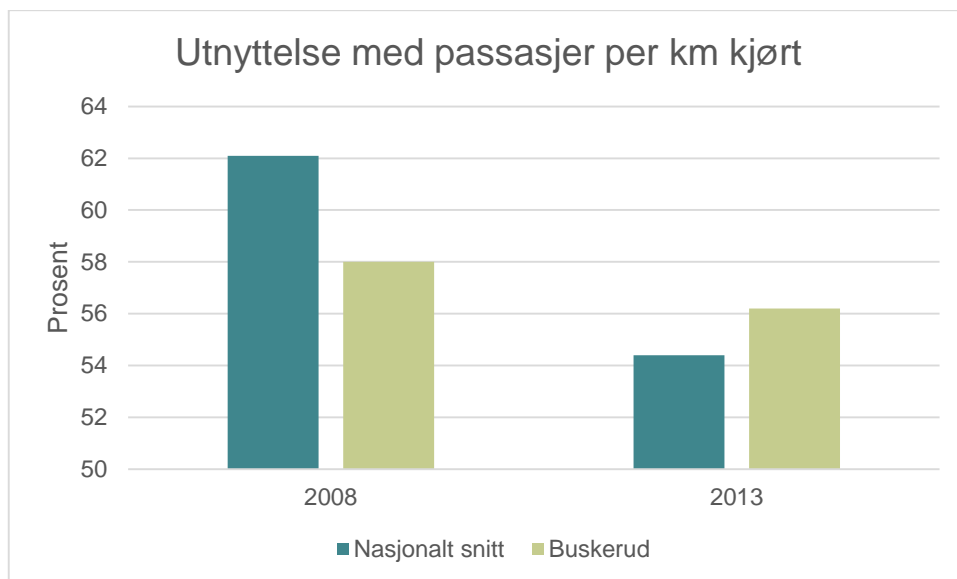
Figur 3.4. Utvikling i kilometer kjørt med passasjer, indeks (SSB).

Utviklingen i kilometer kjørt med passasjer, er også negativ, men her har utviklingen vært mindre negativ, enn det den har vært i landet øvrig. Det sagt, nivået i 2013 er 80 prosent av nivået i 2007, og toppunktet i grafen kommer i 2009.



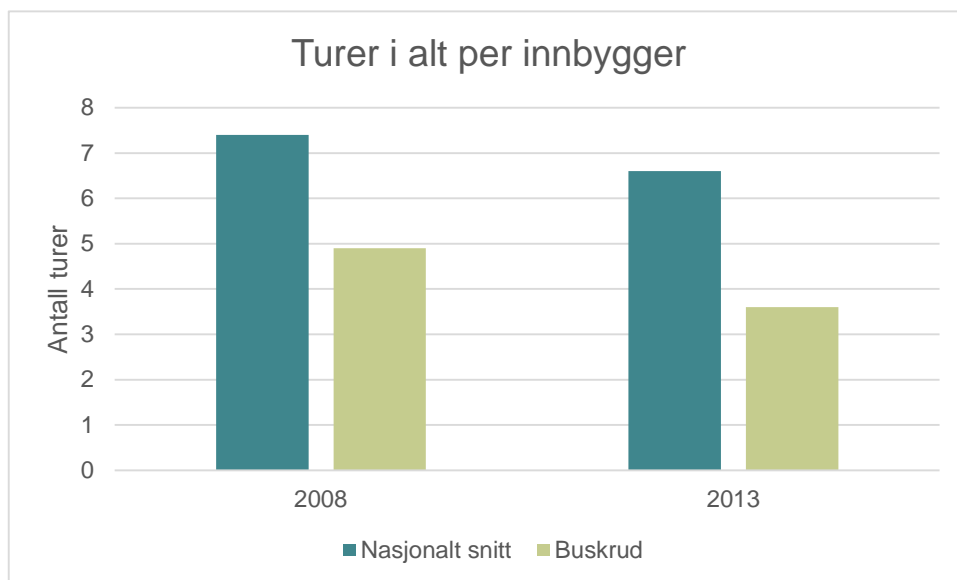
Figur 3.5 Omsatt per tilbudte time, kroner, (SSB)

Ser vi på utviklingen i omsetningsnivå, altså hvor mye som har blitt omsatt delt på antall timer som har blitt tilbudt, ser vi at utviklingen i Buskerud fylke som helhet ikke har vært positiv. Fra å ligge litt over landsgjennomsnittet, har omsetningen per tilbudte time gått tilbake.



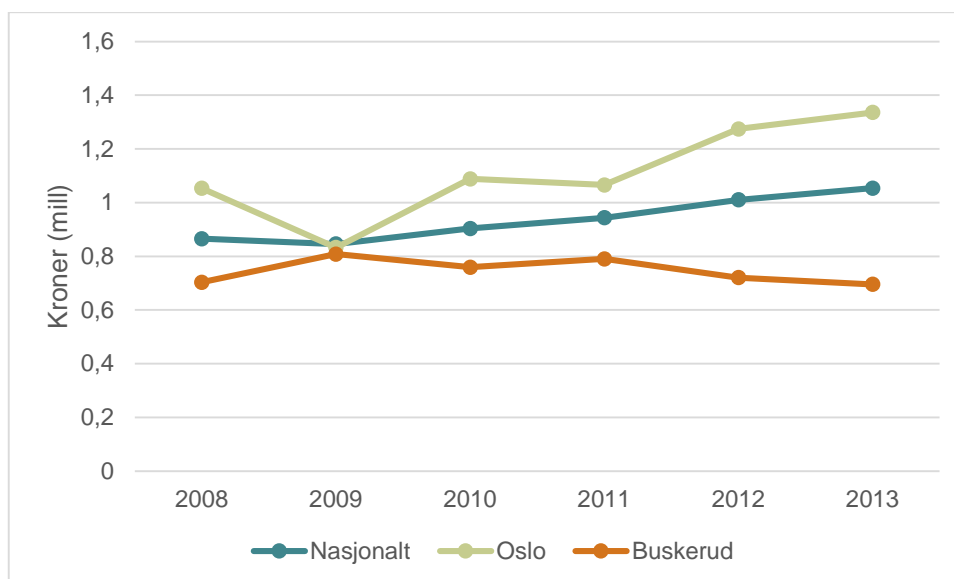
Figur 3.6 Utnyttelse med passasjer, km (SSB)

Figur 3.6 viser at utviklingen har vært en reduksjon i andelen av kilometer kjørt som er betalt, både nasjonalt og i Buskerud, men at denne reduksjonen i Buskerud har vært mindre enn nasjonalt.



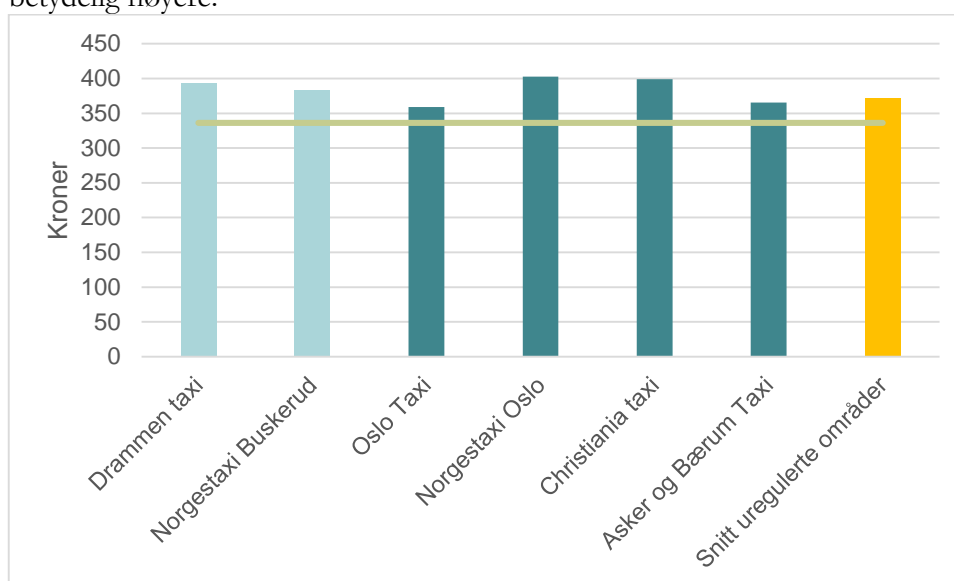
Figur 3.7 Turer per innbygger (SSB).

Figuren viser at antall turer per innbygger i Buskerud er mindre enn landsgjennomsnittet og at antall turer per innbygger har falt i perioden. Fallet har også vært større i Buskerud, enn i landssnittet.



Figur 3.8 Utvikling i årsomsetning per løyve (SSB).

Figur 3.8 viser at omsetningen per løyve i Buskerud i hele perioden har ligget lavere enn gjennomsnittlig omsetning per løyve nasjonalt. Og at utviklingen i omsetning per løyve i Buskerud er negativ, i motsetning til nasjonalt. I Oslo er omsetningen betydelig høyere.



Figur 3.9 Enhetspris⁴ per 15.10.2014 (Norges taxiforbund), linja er pris etter maksimalprisforskriften.

Figur 3.9 viser at prisnivået i områdene med fritak fra maksimalprisen i nedre Buskerud ligger over maksimalprisen, og over snittet for områder som er fritatt fra maksimalprisen i Norge. Prisen ligger også over store sentraler i nærområdet, som Oslo taxi og Asker og Bærum taxi, men lavere enn de høyeste prisene i Oslo og Akershus (ikke med i figuren). Star taxi har noe lavere priser enn Drammen taxi og Norgestaxi Buskerud, men ligger ikke inne i dette datamaterialet.

⁴ Enhetpris er en vektet pris (ulike tider på døgnet og uka) for sammenligning av priser mellom sentraler

4 Buskerudmodellen og løyveutviklingen i nedre Buskerud

Buskerudmodellen ble innført i nedre Buskerud i etterkant av evalueringen som ble gjort av drosjemarkedet i 2009-2010 (Aarhaug og Osland, 2010). Buskerudmodellen består av to hovedelementer. Først en markedsvurderingsbit, som gir en indikator for hvordan markedet og markedspotensialet har endret seg, og så en fordelingsnøkkel, som fordeler det antallet nye løyver som blir tildelt på de ulike sentralene som har søkt om flere løyver.

Markedsvurderingsbiten er en svært forenklet modell som trekker fram forventningen om endret etterspørsel i markedet, ved befolkningsendringer og endringer i økonomisk aktivitetsnivå (privat konsum). Dette vektet sammen med faktisk endring i etterspørsel, målt som endring i antall drosjeturer i forrige periode.

Antagelsene som ligger i dette er at økt befolkning medfører tilsvarende etterspørselsendring i bruk av drosjer, og at økt økonomisk aktivitetsnivå fører til økt bruk av drosjer og at den gjennomsnittlige drosjeturen er omtrent lik over tid. Alt annet i samfunnet forutsettes å ikke ha vesentlig betydning for etterspørselen etter drosjetjenester eller å ha et så komplisert årsaks virkningsforhold at dette må tas inn gjennom engangsjusteringer i antallet løyver. Dette er grove forenklinger og antagelser, men ved innføringen av modellen ble dette vurdert som bedre enn alternativet, å tildele løyver etter innmeldt behov, eller benytte en av de andre på tiden eksisterende eller foreslåtte modellene - 1) å tildele løyver etter endring i befolkning og sysselsetting (som i Hordaland), 2) etter en kombinasjon av befolkningsendringer og økonomisk aktivitet (som foreslått i Oslo) og 3) dele ut et fast antall nye løyver hvert år (som foreslått for Østfold), eller å følge endringen i antall turer (som i København). Bakgrunnen er videre beskrevet i Vedlegg 3.

Valget av turer som en indikator på aktivitetsnivået i drosjemarkedet ble gjort ut i fra en vurdering om at en ved bruk av turer kunne oppnå at sentralene ved å sette ned prisene og øke antall turer, kunne få økte markedsandeler. Samt at turer var en mindre problematisk størrelse å forholde seg til enn omsetning.

Det underliggende problemet i utarbeidelse av behovsprøvningsmodeller er at det foreligger svært lite systematisk kunnskap om hva som påvirker etterspørselen etter drosjetjenester og til hvilken grad. Dette, sammen med store utfordringer knyttet til strategisk adferd, gjorde og gjør det vanskelig å fastsette antall løyver i et område.

Erfaringene ved bruk av modellen er:

- Modellen løser ikke alle problemene i drosjemarkedet
- Den har gitt løyvemyndigheten et mer saklig grunnlag for å fastsette antall løyver enn tidligere praksis.
- Modellen har ikke vært tilstrekkelig for å stimulere til priskonkurransen på enkeltreisemarkedene.
- Prisnivået i nedre Buskerud er fremdeles høyere enn det er i ellers sammenlignbare områder. Samtidig blir det fra en sentral pekt på at modellen, særlig for fordeling av nye løyver gir riktige insentiver.

- Indikatorsettet i modellen har ikke fanget opp de negative utviklingstrekkene som har vært i drosjemarkedet i regionen. Dette er en svakhet med modellen.
- Intervjuene viser også at det er liten forståelse for hvorfor antallet løyver er det det er blant løyvehaverne og sjåførene. At anbud gir økning i antallet løyver er en utbredt misforståelse. Forståelsen av hvordan modellen fungerer virker imidlertid være godt etablert i ledelsen hos sentralene.

Det har kommet noen forslag til forbedringer på modellen, og noen forslag til alternative løsninger. Forslagene til forbedringer går på at det parallelt med å samle inn turstatistikk til løyvemyndigheten også bør samles inn de andre nøkkelstørrelsene som rapporteres til SSB, det vil si antall aktive løyver, antall turer, omsetning, arbeidstid, betalte timer, ledige timer, total kilometer og betalte kilometer.

Argumentasjonen for å gjøre dette er at det vil kunne fungere som en kontroll på antall turer som blir rapportert, flere av størrelsene samvarierer, og at dette fanger opp strukturendringer i markedet som ikke fanges opp med turer alene. Siden dette nå er del av den elektroniske rapporteringen til SSB vil ikke dette medføre betydelig merarbeid. Et annet forslag til forbedring er å se på endring i turer over et kortere tidspunkt enn år. Utvikling i kollektivtilbudet kan også være interessant å trekke inn.

Alternative løsninger som er foreslått er å i større grad fokusere på anbud og i større grad fokusere på forventede endringer i antall turer, snarere enn faktiske.

4.1 utfordringer med behovsprøving

Behovsprøving er utfordrende. Det er mange ulike hensyn som skal veies mot hverandre, og det er ikke entydig hvilke løsninger som er de beste. Det sagt, det er opplagt løsninger som er dårlige.

Antall biler og inntjening⁵

Store deler av drosjemarkedet ligger fast uavhengig av antallet biler. Dette gjør at det er en nær kobling mellom antallet biler og inntjeningen per bil. Litt forenklet betyr dette at man ved å sette antall biler også setter gjennomsnittsinntekten per bil.

Gjennomsnittsinntekten per bil vil påvirke hvor attraktivt det er å være løyvehaver, og sjåfør, og gjennom det hvilke personer som rekrutteres til yrket.

Er antallet biler for lavt, blir det vanskelig å få tak i bil i de daglige høytrafikkperiodene.

Er antallet biler for høyt, blir det vanskelig å rekruttere de riktige personene til yrket og mange biler blir stående tomme ved trafikknutepunkt som sentrum.

Dessverre er det ikke en entydig sammenheng mellom antallet biler og tilbudet i høytrafikkperiodene. I hovedsak gir flere biler bedre tilgang, men det skjer et brudd i tilbudet når det blir så mange biler at det ikke lønner seg å kjøre bil med sjåfør. Da går en over til enkeltskift og erfaring fra bl.a. Trondheim (Aarhaug mfl. 2012) tilsier at løyvehaverne i mindre grad ønsker å arbeide i ukomfortabel arbeidstid. Som resultat er det mange som tar seg helgefri, og velger bort kjøring tidlig på morgenen. Dette er relevant for situasjonen i konkurranseområdene i Buskerud. Både fokusgrupper, SSB statistikk og intervjuer med ledere i drosjesentralene, tyder altså på at en i gitte tilfeller kan få et lavere tilbud (målt som tilbudte timer) av å øke antall biler, i konkurranseområdene i Buskerud.

Behovsprøving og anbud

⁵ Dette underpunktet er i hovedsak hentet fra Vestfoldutredningen Aarhaug (2014).

Utfordringen med anbud på offentlige kontrakter i områder med behovsprøving er at tilbudet til enhver tid er gitt, samtidig som størrelsene på i alle fall de offentlige kontraktene også er gitt. Utfordringen ligger da i allokering av kapasitet mellom sentralene. For å ha tilstrekkelig konkurranse om et anbud er det nødvendig med flere tilbydere med tilstrekkelig kapasitet. Dette gir føringer på reguleringen av sentralenes størrelse. Det er en minimumsstørrelse for å drive effektivt og for å være en reel konkurrent. Sett at to mindre sentraler konkurrerer om et stort anbud, vil utfallet av anbudskonkurransen i stor grad påvirke hvilket driftsgrunnlag som sentralene har i neste periode, samtidig som det vil påvirke hvilken kapasitet sentralene har til neste anbud. Uansett utfall av anbudskonkurransen vil den vinnende sentralen typisk ønske flere løyver, for å kunne øke sin kapasitet til neste anbud og av samme årsak vil den tapende vil ønske å beholde sine løyver. Utfordringen her ligger i at markedet ikke har blitt større. På den ene siden må regelverket være så fleksibelt at løyvehavere som ønsker å bytte sentral for å få mer kjøring kan gjøre det. På den andre siden må avtalene være så faste at sentralen vet hvor mye kapasitet den kan tilby.

I et tenkt eksempel kan vi anta at løyvehaverne er like og sentralene tilbyr en tjeneste av samme kvalitet. Da vil prisen som sentralen forventes å gi i et tilbud reflektere deres kostnader ved å skaffe tilstrekkelig kapasitet. Er det ledig kapasitet på sentralen og i markedet, vil denne prisen være lav, forventningen er ned mot marginalkostnad. Hvis sentralen ikke selv har løyvehavere med ledig kapasitet må den sette prisen på tilbudet høyere. Den må settes så høyt at den dekker kostnadene ved å kjøpe ledig kapasitet hos en annen aktør, enten i form av at løyvehaverne søker overgang mellom sentralene, eller i form av et rent kjøp av tjenester fra en konkurrerende sentral, ved at denne går inn som underleverandør.

En utfordring som virker særlig sentral i nedre Buskerud er koblingen mellom behovsprøving og anbud. I Buskerudmodellen legges det opp til at behovsprøvingen gjøres uavhengig av anbud. Altså at modellen legger til grunn utviklingen i hele markedet, med alle delmarkedene, for fastsettingen av samlet antall løyver, mens fordelingen av ny- og gjennutstedte løyver gjøres med utgangspunkt i endringen i kjørte turer siste år. Utfordringen her ligger i at det å vinne et anbud er nært knyttet til det å få flere turer, men at det da går tid før dette slår ut i flere løyver. Særlig vil dette være utfordrende om en fra én sentrals side legger inn tilbud på kjøring til en pris som løyvehaverne i liten grad ser seg tjent med å kjøre til. Her vil avveiningen for løyvehaverne være om de vil søke overgang til sentralen som har vunnet anbudet, og få flere turer, med mulighet for lavere omsetning per tur, eller om de vil velge å bli i sin nåværende sentral og risikere å få færre kjørte turer, men høyere betalt per tur. For sentralene som legger inn et tilbud vil det hele tiden måtte være en avveining mellom egen kapasitet, forventet mulighet for kapasitetsøkninger og priser i tilbudene.

5 Konklusjon og alternativer videre

5.1 Vurdering av dagens drosjemarkeder i Buskerud

Hovedbildet er at det er lite drosjebruk i Buskerud, sammenlignet med resten av landet. Etterspørselen etter drosjetjenester har også falt, særlig i nedre Buskerud og særlig i perioden fra 2011 til i dag. Samtidig er det denne delene av fylket som har mest drosjebruk.

Prisnivået på drosjetjenester i nedre Buskerud på enkeltreisemarkedet er blant de høyeste i landet, samtidig er utviklingen i omsetning per løyve negativ, og nivået på omsetningen lavt. Samtidig er det omtrent like mange løyver nå, som det var i 2008. Omsatt per tilbudt time ligger på i underkant av 250 kroner, dette gir en lønn per arbeidstime på om lag 105 kroner før skatt. Dette er lavt, også i nasjonal målestokk. I resten av fylket ligger prisene på maksimalpris nivå, som altså er litt lavere enn prisene i nedre Buskerud. Omsetningen per tilbudt time er antagelig lavere, men vi har ikke data som bekrefter dette entydig.

Tidsbruken på administrasjon av løyver ser det ut til at har mer enn doblet seg fra 2002, da det var 5,4 timer per måned til 12,5 timer per måned i 2014. Dette kan ses i sammenheng med økte krav til rapportering.

Antall sjåfører per løyve har gått ned mellom 2002 og 2014. Dette stemmer godt med det som ble fremmet på fokusgruppene, om at det er såpass dårlig økonomi i næringen at det ikke er verdt risikoen å ha en sjåfør ansatt. En konsekvens av dette er at hvert løyve blir utnyttet dårligere. Det blir færre tilbudte biltimer per bil. Noe som også bekreftes av statistikken. Typisk vil dette gå utover de tidene av døgnet og uken hvor løyvehaver selv ikke ønsker å kjøre. Som netter i helga, på kveldstid og tidlige morgener.

Ulike forklaringer har blitt fremmet på denne utviklingen. Dels eksterne forhold som opplagt er samfunnsmessig gode, som forbedret togtilbud fra Drammen mot Oslo og Gardermoen og forbedret nattbusstilbud i Drammen og dels eksterne forhold som er mer usikre om er samfunnsmessig forsvarlige. I fokusgruppene blir det rapportert om at priser på enkelte anbudskontrakter for offentlige aktører ligger så lavt at omsetningen per kjørte kilometer havner på nivå med statens satser for kjøregodtgjørelse.

Språk er et betydelig problem, særlig i Drammensområdet og på Ringerike. I overkant av en tredel av drosjepassasjerene i nedre Buskerud opplever kommunikasjonsproblemer med føreren ofte eller av og til. Utenom Ringerike og nedre Buskerud er dette et langt mindre problem.

Tilbakemeldingene om lokalkunnskap er også klart best i distriktene.

5.2 Alternativer videre

Dagens drosjemarked i Buskerud har store utfordringer. Det er preget av lav og synkende omsetning, lav lønnsomhet, fallende etterspørsel, høye priser på enkeltreisemarkedene i områdene med fritak fra maksimalprisforskriften, til dels svært lave priser på offentlige kontrakter og store utfordringer knyttet til å opprettholde kvaliteten.

Det generelle bildet av markedssituasjonen for drosjene i Buskerud som tegnes i denne rapporten er grovt sett fall i antall turer, lavere utnyttelsesgrad og mindre inntjening de siste fem årene. For nedre Buskerud er imidlertid bildet noe annerledes: her er antall turer på omtrent samme nivå som i toppåret 2010, men det kan virke som om det har vært en vekst i Kongsbergområdet og en viss nedgang i Drammensområdet. Samtidig er det for hele nedre Buskerud sett under ett vært en svak økning i antall løyver, fra 247 i 2010 til 254 i 2013. Hvis vi legger dette tallmaterialet til grunn er det lite som peker mot den forverringen i vilkårene for drosjedrift som fremkom i fokusgruppeintervjuene. Antall kjørte turer forteller imidlertid ikke noe om hvilke typer turer som kjøres. Fokusgruppedeltakernes vektleggingen av bortfallet av de noe lengre turene til Asker stasjon, bl.a. som en konsekvens av endringer i togtilbudet mellom Drammen og Gardermoen, samt reduksjon i kjøring til Konnerud som en følge av et bedret kollektivtransporttilbud kan indikere en reduksjon i flere av de noe lengre turene. Dessuten ble det lagt vekt på at nattkjøringen i helgene, som er turer med ekstra god inntjening også har blitt redusert som en følge av innføringen av nattbusser til Konnerud, Åssiden og Mjøndalen. To andre momenter som peker mot en reduksjon i driftsmarginene er fokusgruppedeltakernes påstander om at konkurransesituasjonen innenfor kontraktmarkedet, spesielt syketransporten, presser marginene. Det ble også hevdet at det samtidig har vært en viss reduksjon av de lange turene som følge av mer bruk av helsebusstilbudet.

5.3 Anbefalinger

I regulering av løyveantall innenfor et behovsprøvningsregime ligger det alltid mange vanskelige avveininger på løyvemyndighetene. På de ene siden skal en stimulere til konkurranse, noe som fordrer at sentralene med gode tilbud må få flere løyver, samtidig som en må motarbeide monopoldannelser. På den andre siden skal en sikre at løyvehaverne har en anstendig inntjening. Utfordringen med en restriktiv politikk er at en gir en for stor beskyttelse til dårlige aktører – disse får oppdrag selv om de ikke har fortjent det. Utfordringene med en liberal politikk er at en gjør at det blir vanskelig å drive seriøst – med lav omsetning på løyvene blir det vanskelig å rekruttere gode nok sjåfører og fristende å kutte kostander ved å omgå loven.

I prinsippet kan kvaliteten sikres ved at ulike offentlige etater, samt drosjesentralene samarbeider om kontroller og kvalitetskrav. Erfaring fra Buskerud og andre fylker i Norge er at dette så langt har vært vanskelig. Ideen er at dess flinkere en er til å ekskludere de aktørene som tilbyr for lav kvalitet, om det går på språk, kjøreferdigheter, vandel, lokalkunnskap eller generell service på disse kriteriene, dess mindre nødvendig er det å sikre lønnsomheten til de gode aktørene gjennom en restriktiv løyvepolitikk.

Så lenge en har en reel behovsprøving, i et område med konkurranse, er det en anbefaling å benytte en behovsprøvningsmodell. Tanken er at markedsgrunnlaget i slike tilfeller må vurderes uavhengig av konkurransesituasjonen. At en aktør vinner og en annen taper et anbud betyr ikke at samlet etterspørsel blir større. Om ikke den tapende parten klarer å finne kjøring andre steder. Ut i fra mangel på alternativer foreslår vi derfor videreføring av Buskerudmodellen, men med enkelte modifikasjoner. I dette ligger det å frembringe et bedre statistikkgrunnlag. Løyvemyndighetene kan be om å få de samme statistiske størrelsene som sentralene i dag oversender til SSB. Dette gir flere variabler enn dagens ene, antall turer. Dette kan gi grunnlag for å korrigere for noen av endringene som skjer i markedet som ikke fanges opp av dagens Buskerudmodell. Det kan også være fornuftig med en gjennomgang av overgangsreglene mellom drosjesentralene. Imidlertid avdekker denne rapporten at en neppe kan forvente å finne en løsning som alle er fornøyde med.

Politisk bør en avklare hvilken rolle drosjenæringen skal ha i framtidens Buskerud. Hvilke behov skal næringen dekke, hvilke aktører ønsker man, hvilken kvalitet ønsker man og hva skal det offentlige rolle være i å nå dette. Dette må gjerne diskuteres i samråd med næringen, lokalt. Når en er klar på hvilken rolle drosjene skal ha, kan en gjennomføre tiltak som støtter opp om dette målet. I dette ligger alternativene å videreføre dagens situasjon, å gå mot en ytterligere liberalisering eller en mer restriktiv politikk. Besteløsningen vil avhengig av hvilke mål en tillegger mest vekt.

Referanser

- Buskerud (2002). *"Sammendragsrapport Taxiundersøkelsene i nedre Buskerud"*.
Regionalavdelingen Buskerud fylkeskommune.
- Buskerud fylkeskommune (2008): *"Vedtekter for organisering og drift av drosjesentraler i Buskerud"*, vedtatt av hovedutvalget for samferdsel i møte 03.06.2008, SAK 027/08.
- Econ (2009): *"Drosjenæringen i Oslo – behov for flere løyver"*, Rapport 2009-098.
- Finansdepartementet 2010: "meld.st. 2 Revidert nasjonalbudsjett 2010",
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/statsbudsjettet/statsbudsjettet-2010/Revidert-budsjett-2010.html?id=604570>
- Finansdepartementet 2008: "St.meld nr1 Nasjonalbudsjettet 2009",
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/stmeld/2008-2009/stmeld-nr-1-2008-2009-.html?id=529276>
- Finansdepartementet 2007: "St. meld nr 1 Nasjonalbudsjettet 2008",
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/stmeld/2007-2008/stmeld-nr-1-2007-2008-.html?id=482933>
- Hordaland fk. (2008): *"Drosjer og drosjeløyve i Bergensområdet – evaluering"*, Hordaland fylkeskommune Kolesnyk, S. og A. Mengshoel (2011). *"Kartlegging av kunders bestillingsrutiner ved bruk av taxi i Bergen"*, SNF Prosjekt No 7886.
- Longva, F., O. Osland og M.D. Leiren (2010). *"Omreguleringer i drosjemarkedet hvilke alternativer finnes og hva blir konsekvensene"*, TØI-rapport 1054/2010.
- Norges Taxiforbund (2011). *"Markedet for taxi i Norge – reisevaneundersøkelse blant taxipassasjerer i 2011"*, Oslo: Norges Taxiforbund.
- Opinion 2002: *"Evaluering av drosjenæringen i Nedre Buskerud"*. Rapport.
- Osland, O., J.Aarhaug og F Longva. (2010): *"Drosjetilbudet i distriktene etter omleggingen av pasienttransporten i 2004"*, TØI-rapport 1086/2010.
- Aarhaug, J 2014. *"Alternativer for drosjeregulering i Vestfold"*. TØI-rapport 1318/2014.
- Aarhaug, J 2014. *"Taxis as urban transport"*. TØI-rapport 1308/2014.
- Aarhaug, J, J R Krogstad og K Skollerud 2013. *"Drosjer i Vestfold – ett løyvedistrikt mange stasjoneringsteder"*. TØI-rapport 1251/2013.
- Aarhaug, J, J R Krogstad og K Skollerud 2012: *"Drosjer i Trondheim – konkurranse på like vilkår?"*, TØI-rapport 1207/2012.
- Aarhaug, J og O Osland 2010. *"Drosjeløyver i nedre Buskerud"*, TØI-rapport 1085/2010.

Vedlegg 1: Spørreskjema befolkningsundersøkelsen



Drosjeundersøkelsen 2014	Buskerud
	Schema ID

1 Har du reist med drosje i eller til/fra Buskerud i løpet av de siste 12 månedene?

Ja (Gå til spørsmål 2) 1

Nei (Gå til spørsmål 16) 2

Husker ikke (Gå til spørsmål 16) 3

2 Når du reiser med drosje, er det vanligvis du eller din familie som betaler turen, er det din arbeidsgiver, eller får du utgiftene vanligvis dekket av det offentlige?

Jeg eller familien (Gå til spørsmål 4) 1

Arbeidsgiver (Gå til spørsmål 4) 2

Både og/varierer om det er en selv eller arbeidsgiver (Gå til spørsmål 4) 3

Får utgiftene dekket av det offentlige (Gå til spørsmål 3) 4

Ikke sikker (Gå til spørsmål 4) 5

3 Har du TT-kort, rekvisisjon fra NAV, eller gjelder det skoletransport?

Har TT-kort 1

Har rekvisisjon fra NAV 2

Gjelder skoletransport 3

Annen ordning 4

Vet ikke/ikke sikker 5

4 Hvor ofte reiser du med drosje (i eller til/fra Buskerud)?

Sjeldnere enn en gang i måneden 1

1 til 3 ganger i måneden 2

1 gang i uken 3

Oftere enn 1 gang i uken 4

Ikke sikker 5

5 Når på døgnet foretar du de fleste av dine drosjeturer?

Mellom klokken 06-12 1

Mellom klokken 12-18 2

Mellom klokken 18-24 3

Mellom klokken 24-06 4

Varierer 5

Ikke sikker 6

6 Når i uka foretar du de fleste drosjeturene? Er det hovedsaklig fra mandag til fredag ettermiddag (ca kl 17), fra fredag kveld til natt til søndag, eller er det søndag?

Mandag til fredag ettermiddag 1

Fredag kveld til natt til søndag 2

Søndag 3

Varierer 4

Ikke sikker/bestiller på andre måter 5

Bestilling/Henting

7 På hvilken måte bestiller du vanligvis drosje?

Bestiller vanligvis på telefon (Gå til spørsmål 8) 1

Bestiller vanligvis på Internett (Gå til spørsmål 9) 2

Bestiller vanligvis med app (Gå til spørsmål 9) 3

Bestiller vanligvis på annen måte (Gå til spørsmål 9) 4



8 Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hvor raskt du kommer gjennom til drosjesentralen når du ringer for å bestille drosje?

- Svært fornøyd 1
Ganske fornøyd 2
Både og (verken fornøyd eller misfornøyd) 3
Ganske misfornøyd 4
Svært misfornøyd 5
Ikke sikker 6

9 Hva vil du si er rimelig ventetid på dagtid, fra drosjen bestilles til den er på henteadressen?

- 1-5 minutter 1
6-10 minutter 2
10-15 minutter 3
Mer enn 15 minutter 4
Ikke sikker 5

10 Hva vil du si er rimelig ventetid natt til lørdag og søndag?

- 1-5 minutter 1
6-10 minutter 2
10-15 minutter 3
Mer enn 15 minutter 4
Ikke sikker 5

11 Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med ventetiden på drosjeholdeplassene på dagtid?

- Svært fornøyd 1
Ganske fornøyd 2
Både og (verken fornøyd eller misfornøyd) 3
ganske misfornøyd 4
Svært misfornøyd 5
Ikke sikker 6

12 Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med ventetiden på drosjeholdeplassene natt til lørdag og natt til søndag?

- Svært fornøyd 1
Ganske fornøyd 2
Både og (verken fornøyd eller misfornøyd) 3
ganske misfornøyd 4
Svært misfornøyd 5
Ikke sikker 6

13 Har du opplevd at det har oppstått problemer eller misforståelser mellom deg og drosjesjåføren på grunn av manglende norskkunnskaper hos sjåføren?

- | | Aldri | Ja, men bare en gang | Av og til, men ikke veldig ofte | Ofte |
|---|----------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Jeg har opplevd slike språklige problemer | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |

14 I hvilken grad føler du deg trygg når du står i drosjekø om kvelden eller natten?

- I svært stor grad 1
I noen grad 2
I mindre grad 3
I liten grad/ikke trygg 4
Ikke sikker 5

15 I hvilken grad føler du deg trygg når du sitter i drosjen om kvelden eller natten?

- ☆
- I svært stor grad 1
- I noen grad 2
- I mindre grad 3
- I liten grad/ikke trygg 4
- Ikke sikker 5

16 I dag kan en fritt velge hvilken drosje en vil benytte på en drosjeholdeplass. Hvis en ser bort fra pris, hvilket av de følgende forhold ville det være viktigst når du skal velge drosje?
Du skal bare velge ett forhold.

- Plass i køen (velger drosjen fremst i rekken) 1
- Hvilket selskap drosjen tilhører 2
- Generelt inntrykk av sjåføren 3
- Selve drosjebilen (type, renhold, etc.) 4
- Annet/ingen av delene 5
- Vet ikke/ikke sikker 6

17 Har du i løpet av de 4 siste ukene unnlatt å benytte drosje fordi du ikke har fått tak i drosje?

- Ja (Gå til spørsmål 18) 1
- Nei (Gå til spørsmål 21) 2
- Husker ikke/ikke sikker (Gå til spørsmål 21) 3

18 Hvor mange ganger har dette skjedd i løpet av de siste 4 ukene?

- ☆
- 1 gang 1
- 2 ganger 2
- Flere enn 2 ganger 3
- Ikke sikker 4

19 Når på døgnet skjedde dette?

- ☆
- Mellom klokken 06-12 1
- Mellom klokken 12-18 2
- Mellom klokken 18-24 3
- Mellom klokken 24-06 4
- Varierer 5
- Ikke sikker 6

20 Når i uken skjedde dette?

- ☆
- Mandag til fredag ettermiddag 1
- Fredag kveld til natt til søndag 2
- Søndag 3
- Varierer 4
- Ikke sikker 5

Drosjesituasjonen der du bor

21 Kjenner du til om det er ett eller flere drosjeselskaper som kan benyttes i ditt nærområde?

- Ett 1
- Flere 2
- Vet ikke/ikke sikker 3

22 Mener du at drosjetilbudet generelt er blitt bedre eller dårligere de siste 3 årene, eller er det ingen endring?

Bedre (Gå til spørsmål 23) 1

Dårligere (Gå til spørsmål 24) 2

Ingen endring (Gå til spørsmål 25) 3

Vet ikke/ikke sikker (Gå til spørsmål 25) 4

23 Hva mener du er blitt bedre?
Det er mulig å benytte flere svaralternativer

☆

Billigere å benytte drosje 01,

Bedre service fra drosjesjåfør 02,

Bedre service fra telefonvakt i drosjesentralen 03,

Kortere ventetid etter bestilling pr. telefon, internett eller app 04,

Kortere ventetid på taxiholdeplasser 05,

Ingen spesielle/ikke sikker 06,

Annet: _____

24 Hva mener du er blitt dårligere?
Det er mulig å benytte flere svaralternativer

☆

Dyrere å benytte drosje 01,

Dårligere service fra drosjesjåfør 02,

Dårligere service fra telefonvakt i drosjesentralen 03,

Lengere ventetid etter bestilling pr. telefon, internett eller app 04,

Lengere ventetid på taxiholdeplasser 05,

Ingen spesielle/ikke sikker 06,

Annet: _____

25 Dersom du skal gi en generell vurdering av drosjetilbudet og drosjenæringen i ditt nærområde, hvilken karakter vil du gi på en skala fra 1 til 10, der 1 betyr svært dårlig og 10 betyr svært bra?

	Svært dårlig 1	2	3	4	5	6	7	8	9	Svært bra 10	VET IKKE
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11
Din vurdering:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**26 Så har vi noen spørsmål om hvor fornøyd du er med ulike deler av servicen:
Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med drosjesjåførene når det gjelder...**

	Svært fornøyd	Ganske fornøyd	Både og	Ganske mis- fornøyd	Svært mis- fornøyd	IKKE SIKKER
	1	2	3	4	5	6
...hjelp til bagasje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...valg av kjørerute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...generell opptreden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

27 Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hvor godt kjent drosjesjåførene er?

	Svært fornøyd	Ganske fornøyd	Både og	ganske mis- fornøyd	Svært mis- fornøyd	IKKE SIKKER
	1	2	3	4	5	6
Jeg er... ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

28	Hvis du skal bestille drosje, hvilket drosjeselskap vil du foretrekke? Oppgi bare ett foretrukket selskap.	
Hurum og Røyken Taxi (05060)		<input type="checkbox"/> 01
Drammen Taxi		<input type="checkbox"/> 02
Star Taxi		<input type="checkbox"/> 03
Norgestaxi Buskerud		<input type="checkbox"/> 04
KTT Taxi		<input type="checkbox"/> 05
Hønefoss Taxi		<input type="checkbox"/> 06
Norgestaxi Ringerike		<input type="checkbox"/> 07
Nesbyen Taxisentral		<input type="checkbox"/> 08
Gol Taxi		<input type="checkbox"/> 09
Hemsedal Taxi		<input type="checkbox"/> 10
Ål Taxi		<input type="checkbox"/> 11
Geilo Taxi		<input type="checkbox"/> 12
Annet		<input type="checkbox"/> 13
Likegyldig hvilket selskap jeg benytter		<input type="checkbox"/> 14
Husker ikke/ikke sikker		<input type="checkbox"/> 15
29	Har du fått tilbud om å benytte såkalt pirattaxi i løpet av de siste 4 ukene?	
Ja	(Gå til spørsmål 30)	<input type="checkbox"/> 1
Nei	(Gå til spørsmål 33)	<input type="checkbox"/> 2
Ikke sikker	(Gå til spørsmål 33)	<input type="checkbox"/> 3
30	Har dette skjedd en eller flere ganger?	
En gang		<input type="checkbox"/> 1
To eller tre ganger		<input type="checkbox"/> 2
Fire eller flere ganger		<input type="checkbox"/> 3
ikke sikker		<input type="checkbox"/> 4
31	Har du benyttet deg av et slikt tilbud i løpet av de fire siste ukene?	
Ja	(Gå til spørsmål 42)	<input type="checkbox"/> 1
Nei	(Gå til spørsmål 33)	<input type="checkbox"/> 2
Ikke sikker	(Gå til spørsmål 33)	<input type="checkbox"/> 3
32	Hva var årsaken til at du benyttet pirattaxi i stedet for vanlig drosje? Det er mulig å benytte flere svaralternativer	
For lang kø på drosjeholdeplassen		<input type="checkbox"/> 01,
Kom ikke fram på telefon/for lang kø ved telefonbestilling		<input type="checkbox"/> 02,
Drosjen møtte ikke opp som avtalt		<input type="checkbox"/> 03,
Dyrt å benytte vanlig drosje		<input type="checkbox"/> 04,
Kjenner vedkommende som kjørte piratdrosje		<input type="checkbox"/> 05,
Annen årsak (spesifiser):		
Ingen spesiell årsak		<input type="checkbox"/> 07,
Ikke sikker		<input type="checkbox"/> 08.
33	Har du benyttet internett eller mobiltelefon for å bestille betalt skyss som utføres av andre enn drosje? Det er mulig å benytte flere svaralternativer	
Ja, har benyttet tilbudet Haxi		<input type="checkbox"/> 1,
Ja, har benyttet Kjører i kveld på Facebook		<input type="checkbox"/> 2,
Ja, har benyttet annen app/internettjeneste		<input type="checkbox"/> 3,
Nei, jeg har ordnet med slik skyss på annen måte		<input type="checkbox"/> 4,
Nei, jeg har bare benyttet vanlig taxi		<input type="checkbox"/> 5.

34 Bakgrunnsinformasjon:

Kjønn:

Mann 1
Kvinne 2**35 Hvilket år er du født?**Fødselsår (åååå) **36 Hvor mange års utdanning utover grunnskolen har du?**Ingen 1
1 - 3 år 2
4 - 6 år 3
Mer enn 6 år 4**37 Hvor mange personer er det i husstanden, inkludert deg selv?**En person 1
To personer 2
Tre personer 3
Fire eller flere 4**38 Hvor mange barn under 16 år er det i husstanden?**Ingen 1
Ett barn 2
To barn 3
Tre eller flere 4**39 Hva er din arbeidsmarkedstilknytning?**Ansatt arbeider 1
Ansatt funksjonær 2
Selvstendig 3
Student 4
Pensjonist/trygdet 5
Hjemmeværende 6**40 Hva er husholdets samlede inntekt?**opp til 250.000 kroner 1
250.000 - 500.000 kroner 2
500.000 - 750.000 kroner 3
750.000 - 1.000.000 kroner 4
Over 1.000.000 kroner 5**41 Hvilken kommune bor du i?**

Kommune (fyll inn):

De som ønsker å være med i trekningen av et iPad Air nettbrett må oppgi et telefonnummer vi kan kontakte vinneren på. Telefonnummeret er ikke en del av undersøkelsen og vil bli slettet med en gang trekningen har funnet sted, og før dataene analyseres.**42**Jeg ønsker ikke å være med i trekningen av et nettbrett. 01

Jeg ønsker å være med i trekning av et nettbrett. Hvis jeg vinner kan jeg kontaktes på telefonnummer:

Undersøkelsen er nå ferdi. Tusen takk for at du tok deg tid til å svare.

Vedlegg 2: Spørreskjema løyvehavere og sjåførere

SPØRRESKJEMA TIL LØYVEHAVERE

1. Kjønn?

- Mann 1
Kvinne 2

2. Alder?

- Under 25 år 1
25 - 35 år 2
36 - 45 år 3
46 - 55 år 4
56- 65 år 5
Over 65 år 6

3. Statsborgerskap?

Norsk

Evt. annen nasjonalitet:

4. I hvilken kommune er du stasjonert?

- Drammen 1
Flesberg 2
Flå 3
Gol 4
Hemsedal 5
Hol 6
Hole 7
Hurum 8
Kongsberg 9
Krødsherad 10
Lier 11
Modum 12
Nedre Eiker 13
Nes 14
Nore og Uvdal 15
Ringerike 16
Rollag 17
Røyken 18
Sigdal 19
Øvre Eiker 20
Ål 21

5. Hvor lenge har du hatt løyve?

- Under 5 år 1
5 - 10 år 2
11-15 år 3
16 - 20 år 4
Over 20 år 5

6. Hvor mange løyver har du?

- Antall hovedløyver? _____ 1
Antall reserveløyver? _____ 2

7. Hvor er din tilknytning?

- Bopel 1 **Hopp til spm. 9.**
Drosjesentral 2

8. Hvilken drosjesentral er du tilknyttet?

- Hurum og Røyken Taxi 1
Drammen Taxi 2
Star Taxi 3
Norgestaxi Buskerud 4
KTT Taxi 5
Hønefoss Taxi 6
Norgestaxi Ringerike 7
Nesbyen Taxisentral 8
Gol Taxi 9
Hemsedal Taxi 10
Ål Taxi 11
Geilo Taxi 12
Annet 13
Husker ikke/ikke sikker 14

9. Hvor stor er din omsetning totalt?

Omtrentlig omsetning sist år: _____

10. Hvor mye går til *deg selv* i lønnskostnader (brutto)?

Lønnskostnader: _____

11. Hvor mange sjåførere er ansatt hos deg?

Antall sjåførere: _____

12. Hvor mye tas ut til dine sjåførere i lønnskostnader (brutto)? (Totalt, ikke gjennomsnitt per ansatt)

Total lønnskostnad, ansatte: _____

13. Hvor mange timer bruker du per måned til å administrere drosjevirksomheten (ikke inkl kjøring)?

Timer: _____

14. Hvor mye kjører drosjen(e) i løpet av en uke (i timer)?

Fyll ut for antall biler. Har du flere enn tre biler, besvar med tre gjennomsnittlige biler i tankene.

Bil 1 _____ timer 1

Bil 2 _____ timer 2

Bil 3 _____ timer 3

15. Hvor mange km kjører bilen(e) i løpet av et år?

Fyll ut for antall biler. Har du flere enn tre biler, besvar med tre gjennomsnittlige biler i tankene.

Bil 1 _____ km 1

Bil 2 _____ km 2

Bil 3 _____ km 3

16. Om drosjesentralen du er tilknyttet. (Er du tilknyttet bopel? Hopp til spm. 17)

	Veldig fornøyd 1	Ganske fornøyd 2	Middels fornøyd 3	Lite fornøyd 4	Veldig lite fornøyd 5	Vet ikke/ikke aktuelt 6	
Hvor fornøyd er du i hovedsak med sentralens tjenester?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
Hvor fornøyd er du med oppfølging og ivaretagning av drosjeeiernes interesser?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2

17. Hvor fornøyd er du med...

	Veldig fornøyd 1	Ganske fornøyd 2	Middels fornøyd 3	Lite fornøyd 4	Veldig lite fornøyd 5	Vet ikke/ikke aktuelt 6	
... samarbeid med andre løyvehavere/sentraler?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1

Kun de som stasjonert i Drammen, Hole, Hurum, Kongsberg, Lier, Modum, Nedre Eiker, Ringerike, Røyken og Øvre Eiker skal besvare spm. 18 og 19. De som er stasjonert i de øvrige kommunene hopper til spm. 20.

18. Har du vært tilsluttet samme drosjesentral hele løyvetiden?

- Ja 1
Nei 2
Vet ikke 3

19. Vurderer du å søke overgang til en annen sentral?

- Ja 1 Hvis ja; Hvorfor vurderer du å søke overgang til annen sentral?

- Nei 2 Hvis nei; Hvorfor ønsker du ikke å søke overgang til annen sentral?

- Vet ikke 3

20. Kjører du selv drosje?

Kjører du drosje kun unntaksvis? Svar ja, og besvar spørsmålene som følger så godt det lar seg gjøre og med sjåførrollen i tankene.

- Ja 1
Nei 2 **Hopp til spm. 35 (pirat-taxi)**

21. Hvilke språk behersker du godt?

Flere svar mulig

- Norsk 1
Engelsk 2

Andre språk, vennligst spesifiser

22. Hvor høy stillingsprosent har du?

- Under 50 % 1
50 - 80 % 2
Over 80 % 3

26. Hvor fornøyd er du med...

	Veldig fornøyd 1	Ganske fornøyd 2	Middels fornøyd 3	Lite fornøyd 4	Veldig lite fornøyd 5	Vet ikke/ikke aktuelt 6	
... formidling av turer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
... antall oppdrag?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
... vilkårene som er pålagt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3
... løyvemyndighetene?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4
... antall drosjeløyper som finnes i ditt område?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5
... ventetid før du får kunder på holdeplass?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6
... forhold til kollegaer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7
... forhold til kunder?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8

23. Hva slags type bil kjører du oftest?

- Sedan 1
Stasjonsvogn 2
El-taxi 3
Syv-seter 4
Minibuss 5

24. Hvor mange arbeidstimer har du typisk i ...

- ... ukedager? _____ 1
... helger? _____ 2

25. Når på døgnet jobber du som regel?

- Mest dag 1
Mest kveld 2
Mest natt 3
En god blanding 4

27. Hva synes du er en OK ventetid før du får kunder på holdeplass?

- 0 - 10 min 1
10 - 20 min 2
20 - 30 min 3
Over 30 min 4
Vet ikke/ikke aktuelt 5

28. Hvordan sikrer din drosjesentral 24 timers beredskap? *Flere svar mulig*

- Skiftplan 1
Vaktordning 2
Frivillighet (sjåførere stiller opp) 3
Subsidiering (betaler ekstra for å få sjåførere til å stille opp når det trengs) 4
Samarbeider med annen sentral 5
Har ikke 24t beredskap 6
Vet ikke/ikke aktuelt 7
Annet: Vennligst spesifiser _____

29. Føler du deg noen ganger utrygg på jobb?

- Ja 1
Nei 2 **Hopp til spm. 31**
Vet ikke 3 **Hopp til spm. 31**

30. Hvilke personer gjør deg utrygg?

Flere svar mulig

- Kunder 1
Andre drosjesjåførere 2
Medtrafikanter (andre bilister, syklist, gående) 3
Annet, spesifiser: _____

31. Har du noen gang opplevd trakassering på jobb?

- Ja 1
Nei 2 **Hopp til spm. 33**
Vet ikke 3 **Hopp til spm. 33**

37. Har du ytterligere kommentarer til forholdene for drosjenæringen i Buskerud?

32. Hvilke personer trakasserer deg?

Flere svar mulig

- Kunder 1
Andre drosjesjåførere 2
Medtrafikanter (andre bilister, syklist, gående) 3

Andre, spesifiser: _____

33. Opplever du ofte kritikk fra kunder?

- Ja, ofte 1
Ja, noen ganger 2
Sjelden 3
Aldri 4 **Hopp til spm. 35**

34. Hva er kundene misfornøyd med?

Flere svar mulig

- Manglende hjelp til bagasje 1
Valg av kjørerute 2
Din kjennskap til området vedkommende skal til 3
Pris 4

Annet spesifiser: _____

35. Kjenner du til pirattaxi-virksomhet i ditt område?

- Ja 1
Nei 2 **Hopp til spm. 37**
Vet ikke 3 **Hopp til spm. 37**

36. Hvordan blir denne virksomheten organisert?

Flere svar mulig

- Via tilbudet Haxi 1
Via 'kjører ikveld' på Facebook 2
Via andre app'er/inter-nettjenester 3
Privatbiler som plukker opp fra gate/holdeplass 4
Vet ikke 5

Tusen takk for at du tok deg tid til å svare

Vedlegg 3: Bakgrunn for Buskerudmodellen

Vedlegg 3 er en noe modifisert form av vedlegg 2 i Aarhaug og Osland, (2010).

Tidligere gjennomførte studier og alternative tildelingsmodeller

I dette vedlegget er det inkludert en matematisk beskrivelse av modellene, denne er med en felles notasjon og på en felles form. Altså har vi ikke nødvendigvis fulgt den notasjonspraksis som ble benyttet i den aktuelle utredningen. Felles for de tidligere modellene er at de kan skrives om på en form hvor forrige periodes antall løyver (λ_{t-1}) ganges med en indikator I og produktet av disse gir denne periodes antall løyver λ_t . Altså $\lambda_t = \lambda_{t-1} * I$. I gjennomgangen av modellene er det altså hvordan I beregnes som diskuteres.

Tidligere gjennomførte utredninger i Norge

Hordaland

I 2007-2008 ble det gjennomført en større undersøkelse i Hordaland, med fokus på Bergensområdet (Hordaland, 2008). Denne utredningen baserte seg på en større spørreundersøkelse blant befolkningen i de aktuelle områdene, løyvehaverne og sjåførene. I tillegg ble det samlet inn en del nøkkeldata fra drosjesentralene og nasjonale tall fra SSB. Denne tilnærmingen ga en god beskrivelse av markedsforholdene i Bergensområdet på tidspunktet for undersøkelsen. Hovedulempen med en slik tilnærming er at den er dyr å gjennomføre på regelmessig basis.

I rapporten (Hordaland, 2008), beskrives situasjonen som akseptabel i forhold til totalt antall løyver. Det skisseres også en modell for framtidig tildeling av løyver. Denne baseres på en lik vektning av utviklingen i sysselsetning og befolkning over den siste fireårsperiode. Altså at framtidig løyveantall er lik dagens løyvetall ganget med en indikator som er en funksjon av endringene i sysselsetning og befolkning. Formelt kan denne indikatoren skrives slik; hvor I står for indikator, B folketallet i bergensområdet, L antall sysselsatte og fotskrift t er tid (år).

$$I = \left(\frac{\left(\frac{B_{t-4}}{B_{t-5}} \right) + \left(\frac{B_{t-3}}{B_{t-4}} \right) + \left(\frac{B_{t-2}}{B_{t-3}} \right) + \left(\frac{B_{t-1}}{B_{t-2}} \right)}{8} \right) + \left(\frac{\left(\frac{L_{t-4}}{L_{t-5}} \right) + \left(\frac{L_{t-3}}{L_{t-4}} \right) + \left(\frac{L_{t-2}}{L_{t-3}} \right) + \left(\frac{L_{t-1}}{L_{t-2}} \right)}{8} \right)$$

Utredningen diskuterer også konkurransesituasjonen mellom sentralene. Det konkluderes med at det heller bør legges et tak på hvor stor andel av løyvene en drosjesentral kan ha tilknyttet, enn å garantere et minimum av løyver til nye sentraler. Det ble også foreslått endringer i løyvetallet til de enkelte sentralene ved omfordeling.

Econs utredning for Oslo

Metodisk skiller Econs (2009) evaluering av drosjemarkedet seg i Oslo fra Hordalands vurdering av forholdene i Bergensområdet ved at Econ ikke benytter seg av en spørreundersøkelse blant kunder, løyvehavere og sjåførere. De fokuserer i stedet på intervjuer med nøkkelaktører, data fra drosjesentralene og teoretiske resonnement.

I sin vurdering av løyvesituasjonen finner Econ at det er et behov for flere drosjeløyver. Dette begrunner de med at antallet løyver har blitt redusert i perioden etter 2004. Ved å gå igjennom data fra drosjesentralene finner de at det blir kjørt færre turer for en høyere pris. Dette forklares ved at det er konkurranse mellom de mindre sentralene om løyvehavere slik at prisene presses oppover. Sentralene konkurrerer ved å tilby best mulig inntjening for løyvehaveren, et mindre antall turer kan kompenseres med høyere pris per tur. Det blir videre pekt på at løyvehavere gjør aktive valg, ved å velge bort dårlig betalte turer og i stedet ha lenger ventetid og bedre betalte turer.

For framtidig vurdering av løyvetallet for Oslo lager Econ en modell som baserer seg på utviklingen i befolkningen, kjøpekraften og sysselsetningen. Deres modell for indikatoren kan skrives slik; hvor C er privat konsum i Norge og P er antallet innbyggere i Norge.

$$I = \left(\frac{B_t}{B_{t-1}} \right) * \left(\frac{\frac{C_t}{P_t}}{\frac{C_{t-1}}{P_{t-1}}} \right) * \frac{1}{2} + \left(\frac{L_{t-1}}{L_{t-2}} \right) * \frac{1}{2}$$

Som en handlingsregel foreslår Econ å benytte etterspørselsutviklingsindikatoren minus 20%. For å ivareta næringens interesser for stabilitet, men det påpekes videre at dette over tid vil kunne gi et for lavt løyvetall, noe som må tas hensyn til ved å gjennomføre ekstraordinære økninger i løyvetallet, ved behov.

I forhold til sentralstruktur er Econs vurdering at det bør legges et tak på andel løyver hos den største sentralen og at det bør åpnes for at nye sentraler kommer inn, slik at det åpner for en grad av innovasjon i næringen.

Sammenligning av tidligere utredninger i Norge

Det er en forskjell mellom utredningene Econ og Hordaland har utført. Det ser ut til at man i Hordalands utredning i større grad enn i Econs utredning har lagt vekt på drosjeeiernes interesser. En viktig forskjell er hvordan pris blir behandlet. I Econs rapport er prisen en måte for drosjesentralene å konkurrere om løyvehavere på. Hvor høy pris kompenserer for mindre kjøring. I Hordalands utredning behandles ikke prissettingen i markedet.

Felles for disse utredningene er at de foreslår å sette et tak på hvor stor andel av løyvene den største sentralen i området skal ha. I Econs (2009) tilfelle er dette taket foreslått satt til 50 prosent av samlet løyvetall, dette var lavere enn andelen største sentral hadde på tidspunktet slik at forslaget videre gikk ut på å redusere andelen ved

å tildele nye løyver utelukkende til de mindre sentralene. I Hordalands (2008) evaluering ble det foreslått å innføre et løyvetak til erstatning for en tidligere praksis med å garantere en markedsandel for den minste sentralen. Dette er i tråd med konkurransetilsynets (2007) tilrådning om virkemidler mot dominerende selskaper.

Andre modeller

København

I København skiller regulerings situasjonen fra nedre Buskerud. Hovedforskjellen ligger i at man i København har prisregulering i tillegg til regulering i løyvetallet. Dette gjør at sentralene altså ikke selv står fritt til å fastsette prisene.

Deres tildelingsmodell går ut på å se på utviklingen i antallet turer⁶, slik at relativ endring i antallet løyver er lik fjorårets relative endring i antall turer. I tillegg til denne fører Storkøbenhavns taxinævn statistikk over fordelingen på ulike typer turer, slik at en utvikling i turfordelingen mellom ulike typer kan brukes som en indikator på vridninger i tilbudet. Statistikken Storkøbenhavns taxinævn benytter er basert på tall fra 20 prosent av drosjene. Disse 20 prosentene valgt ut på med bakgrunn i siste siffer i løyvenummeret og halvdelen av dem byttes ut hvert år, slik at de leverer statistikk to år i strekk. Måten fordelingen mellom ulike typer turer blir brukt på er ved å se på utviklingen i gateturer versus utviklingen i telefonbestilte turer. En økning i andelen gateturer i forhold til antallet telefonbestilte turer kan indikere at det er et overskudd på vogner, mens en økning i antall telefonturer i forhold til gateturer kan tyde på at det er en utvikling mot færre vogner i forhold til etterspørselen. I tillegg gjennomfører Storkøbenhavns taxinævn en skjønnsmessig vurdering av andre forhold som påvirker etterspørselen etter drosjer, som en betydelig endring i kollektivtilbudet eller lignende.

Formelt blir altså Københavns modell:

$$I = \frac{T_t}{T_{t-1}} + \theta$$

Hvor I er indikator, T er antallet turer og θ representerer en skjønnsmessig vurdering basert på relativ utvikling i turtyper og forhold som ligger utenfor næringen.

Andel gateturer som indikator

En indikator på hvordan antallet drosjer endres i forhold til markedsstørrelsen er hvordan drosjene fordeler seg mellom ulike typer kjøring. I København brukes endringer i den relative andelen gateturer i forhold totalt antall turer som en indikasjon på overskudd, eventuelt mangel på drosjer. Dette brukes for å korrigere en modell som har endring i antallet turer totalt som hovedkomponent. Denne sammenhengen kan forklares ved at drosje etterspørselen dreier seg mot gateturer hvis det er lett å få tak i drosje på gatene. Den dreier seg mer mot telefonturer hvis dette er vanskeligere. Altså vil en dreining mot flere gateturer i utgangspunktet gi en indikasjon på at det er økt tilgjengelighet på drosjer. Tilsvarende vil en utvikling hvor det går over til å være flere telefonbestillinger indikere at tilgjengeligheten på drosjer

⁶ Dette er basert på e-postkontakt med Jørgen Kjær, sekretariatschef i Taxinævnet i Region Hovedstaden.

går ned. Dette er en indikator som i utgangspunktet er enkel, men den fanger likevel opp mange endringer i markedet, men endringer i det relative forholdet mellom kontraktmarkedet og privatmarkedet fanges ikke opp på en god måte.

Sammenligning og vurdering av tidligere modeller

Tabell V3.1 er en sammenligning av hva de ulike modellene vil gi, basert på dagens tallmateriale for nedre Buskerud og et utgangspunkt antall løyver i drift i de respektive år. Her betegner løyver utelukkende hovedløyver, fordi reserveløyveordningen siden 2004 har vært under avvikling i nedre Buskerud. Grunntallet for beregninger av nye løyver i 2007 er faktisk antall løyver i nedre Buskerud i 2007 osv. Utrekningene er basert på faktiske tall fra SSB for årene, ikke prognoser, slik at utregningene her på Econs modell kan avvike noe fra det man ville få ved en kjøring av modellen i da. Tallet for 2007 er dermed hva dette tallet ville vært, hvis en hadde prognoser som var sammenfallende med den faktiske utviklingen.

Tabell V3.1 Endring i antall løyver, ulike modeller og faktisk endring

Modell	Prosentvis endring			Endring i antall løyver		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Hordalands modell	1,8	2,2	2,0	4	5	5
Econs modell	5,4	3,6	2,1	11	8	5
Københavns modell	1,7	5,3	2,6	3	12	6
Faktisk utvikling				20	18	10

TØI rapport 1085/2010

Tabell V3.1 er basert på modellene slik de er beskrevet i denne rapporten, løyve statistikk fra Buskerud fylkeskommune og statistikk fra SSB.

Et viktig skille som kommer fram i denne tabellen er effekten av finanskrisen. Denne kommer tydelig inn i Econs og Københavns modell, mens den har tilnærmet ingen effekt i Hordalands modell. En sammenlikning av disse modellene viser at Hordalands modell vil gi en veldig jevn utvikling, mens Econs- og i enda større grad Københavnsmodell, vil gi større variasjon fra år til år. Københavns modell er klart mest konjunkturfølsom. Slik reflekterer den direkte utviklingen i drosjenæringen. Hordalands- og Econs modell reflekterer størrelser som antas å påvirke etterspørselen etter drosjer, en indeks satt sammen av ulike variable gjør altså at effektene av en variabel dempes.

Det er to vesentlige momenter som er ulike i disse modellene, det er forholdet til tid, og forholdet mellom modellen og markedet som skal reguleres.

Tid og forhold mellom modell og drosjemarkedet

Hordalands modell, er slik den er formulert i deres studie utelukkende tilbakeskuende. Den har også en relativt lang tidshorisont (fire år). Fordelen med dette er at den gir en veldig ”glatt utvikling”, ulempen er at endringer i markedet i liten grad fanges opp (det må inn gjennom sysselsetningsendringer eller befolkningsendringer). Når det tar lang tid før endringer fanges opp fører det til at modellen i liten er egnet til å beskrive endringene i det markedet modellen skal være et redskap for å regulere.

Econs modell benytter seg av prognoser for året utdelingen av løyver skal finne sted i og på den måten gir den en bedre beskrivelse tidsmessig en Hordalands modell. Ulempene er at prognoser er usikre og at prognosene ikke først og fremst er utarbeidet for å beskrive endringer i drosjemarkedet, slik at endringer som i stor grad påvirker drosjemarkedet, ikke nødvendigvis er de som blir mest vektlagt i utarbeidelsen av prognosene. I forhold til Hordalandsmodellen er det også interessant at det ikke er valgt flere tidsperioder. Fordelen med dette er at sammenhengen mellom endringer i markedet raskere kommer inn i modellen.

En felles ulempe med Econs og Hordalandsmodeller er at det de beskriver ikke trenger direkte å ha påvirkning på drosjemarkedet. Begge modeller impliserer et én til én forhold mellom endringer i variable som sysselsetning, privat konsum og befolkningsutvikling og etterspørselen etter drosjetjenester. Bakgrunnen for denne antagelsen blir i liten grad drøftet. Den empirien som har vært tilgjengelig for denne utredningen og utredningen Osland mfl. (2010), støtter ikke denne hypotesen. Elastisiteten ser ut til å ligge mellom 0 og 1. Det er sannsynlig at disse modellene overestimerer av sysselsetning og befolkningsendring, (i Econs tilfelle produktet av privat konsum og befolkningsendring). En alternativ hypotese er at elastisiteten fra disse variablene er lavere enn en. Datamaterialet som ligger til grunn for denne undersøkelsen gir ikke mulighet til å undersøke dette mer detaljert. En undersøkelse av disse elastisitetene ville kunne gi mer presise modeller.

Københavns modell løser mangelen på direkte kobling mellom indikatorene som sysselsetning og befolkning og drosjemarkedet, med i stedet å se på utviklingen i antallet turer. Hvis målet med modellen er å beskrive utviklingen i inntjeningen av drosjemarkedet, er utviklingen i antallet turer i følge de erfaringene TØI har, en bedre indikator enn, sysselsetnings-, befolknings- og kjøpekraftsutvikling. Dette er fordi det virker å være en større sammenfall mellom utviklingen i inntjening og utviklingen i antall turer, enn tilfellet er for henholdsvis befolkningsutvikling, sysselsetning, kjøpekraft og inntjening for løyvehaverne. Utviklingen i antallet turer fanger opp de store svingningene som er gjennom året og som er fra år til år.

En ulempe med antall turer som hovedindikator er at dette utelukkende vil være en tilbakeskuende indikator. På grunn av de store sesongvariasjonene i drosjenæringa i nedre Buskerud, vil en tildeling på bakgrunn av tallmateriale som er mindre enn et år tilbakeskuende kreve sesongjusteringer. En annen ulempe med antall turer som indikator er at det, i et område uten prisregulering, vil kunne føre til en situasjon hvor antallet løyver faller, parallelt med en prisvekst. Dette vil fungere selvforsterkende ved at prisen igjen påvirker etterspørselen slik at denne faller, som igjen fører til færre løyver og høyere priser osv. Antall turer er derfor langt i fra en perfekt indikator på utviklingen i drosjemarkedet, men vår vurdering er at dette gir en bedre kobling til drosjemarkedene, enn alternativet de statistiske størrelsene som er foreslått i de tidligere utredningene i Norge.

Introduksjon til ”Buskerud modellen”

En vurdering av de alternative modellene som er presentert her er altså at Hordalandsmodell, ikke er egnet fordi den verken fanger opp konjunkturendringer eller har en tydelig sammenheng med faktorene som påvirker drosjemarkedet. Econs modell fanger i større grad opp konjunkturendringene, men intuitivt er ikke koblingen mellom de indikatorene den benytter og de forholdene som faktisk påvirker drosjetilbudet opplagt. Københavns modell har denne koblingen, men vil

innebære at en alltid ligger ”et år bak” i tildelingen av løyver, modellen er heller ikke tilpasset et område som er fritatt fra maksimalprisforskriften

Et annet viktig moment i vurderingen av et hensiktsmessig løyvetall er hvor stor omsetning per løyve vil være tilstrekkelig for å oppfylle føringene for behovsprøving slik de er formulert i Yrkestransportforskriften. Det er altså usikkert hvor mye omsetning som vil være nødvendig for å oppfylle kravet om hovederverv. Dette vil også i stor grad være avhengig av lokale forhold, som lokalt kostnadsnivå.

I tillegg er det en avveining mellom ulike interesser: Et stort antall løyver vil tenkes å medføre lav inntjening per løyve og stor grad av løyvehavere som ikke ansetter sjåførere, det vil også være knyttet usikkerhet hos løyvehaverne i forhold til anbudsprosesser og risiko i forhold til disse. På den andre siden, vil et stort antall løyver være assosiert med stor konkurranse på anbudskontraktene, forutsatt at disse er fordelt mellom sentralene på en måte som muliggjør konkurranse om de aktuelle kontraktene. Prisene på kontraktene forventes altså å være lave, ved et stort antall løyver, noe som bidrar til å frigjøre mer midler til andre formål hos de store kjøperne av drosjetjenester. Som Larsen og Bekken (2007) beskriver er det likevel lite sannsynlig at dette vil føre til at prisene for enkeltreisekunder vil falle betydelig. En egenvurdering i forhold til dette er at sannsynligheten for en priskonkurranse mellom sentraler er større i telefonbestillingsmarkedet enn i spotmarkedet, fordi en på telefonbestillingsmarkedet vil kunne ha bedre forutsetninger for å sammenligne forhold som pris og tilgjengelighet mellom ulike sentraler. På spotmarkedet vil en i større grad forvente at en tar den drosjen som er først i køen (på holdeplass), eller først i syne på gata, slik at kostnadene ved å velge en annen drosje vil være større (usikkerhet og ventetid) og at en, som passasjer i større grad vil ta prisen på drosjeturen som gitt. Konkurranse mellom sentraler både på telefonbestillingsmarkedet og på holdeplass vil her kunne virke disiplinerende på pris utviklingen, men isolert sett, vil hver enkelt løyvehaver kunne tjene mer ved å skru opp sine priser.

Et lavt antall løyver vil innebære en annen fordeling av ressurser mellom drosjenæringen og andre samfunnsaktører. Det vil innebære at konkurransen om anbudskontraktene kan bli mindre, fordi et lavt løyvetall antagelig vil kreve enten en stor sentral eller at flere sentraler må samarbeide i anbudskonkurranser, slik at den reelle konkurransen blir mindre i flerreisemarkene. I enkeltreisemarkedene, vil det også i en situasjon med få løyver, være få insentiver for den enkelte løyvehaver til å sette ned prisene og hovedinsentivet for å sette opp prisene, at en kan øke inntjeningen ved å sette opp prisen. Altså at en uten å tape betydelig med kjøreoppdrag kan ta en relativt høy pris. Det vil også være insentiver, særlig for de mindre sentralene til å sette en høy sentralpris, for å kunne tiltrekke seg løyvehavere. Løyvehaverne vil være en knapp ressurs og måten en mindre sentral kan kompensere for færre kjøreoppdrag på, er å tillate en høyere pris per oppdrag, slik at inntjeningen for løyvehaveren fremdeles kan være konkurransedyktig i forhold til andre sentraler, selv om antallet oppdrag er lavere.

Forskjellen mellom en situasjon med ”mange” løyver per befolkningsenhet og ”få” løyver per befolkningsenhet vil være fordelingen av forhandlingsmakt og dermed del av det samfunnsøkonomiske overskuddet på kjøringen i kontraktmarkedet. Yrkestransportforskriften garanterer implisitt drosjenæringen en del av dette, som kompensasjon for blant annet døgnberedskap, men hvor mye dette dreier seg om, er i stor grad avhengig av skjønn fra løyvemyndighetenes side, eller politiske beslutninger om avveininger mellom disse gruppens interesser.

Med andre ord, det er flere ulike løyvetall som kan være ”det riktige” avhengig av de politiske vurderingene som blir gjort i forkant. Altså kan ulike løyvetall forsvares som det ønskelige, avhengig av politiske preferanser og avveininger. Slik loven står i dag, er det ikke anledning til å dele ut løyvene på en måte som gjør at det ikke er inntektsgrunnlag for hovederverv, altså er det et krav om en ”minimums inntjening” for at nye løver skal deles ut. Samtidig som en kan stimulere til økt konkurranse og dermed lavere offentlige utgifter gjennom en liberal tildelingspraksis.

På bakgrunn av disse resonnementene er forslaget til modell for bruk i nedre Buskerud en modell som består av en *hovedlinje*, definert av endringer i drosjemarkedet, en *høy linje*, som gir en antydning om maks antall løyver for området, gitt yrkestransportforskriften, og en *nedre linje* som angir et minimum antall løyver som er forenlig med tilfredsstillende tilbud til befolkningen. Forutsetningen for dette er at data for samlet omsetning, dette har vi ikke fått stilt til disposisjon. Dermed står vi igjen med å foreta en skjønnsvurdering med bakgrunn i dagens situasjon. Hvor utgangspunktet bør være for en slik hovedlinje er et politisk spørsmål. I lys av finanskrisen, som det ser ut til at har påvirket drosjenæringen betydelig og negativt, vil et mulig utgangspunkt være noe lavere enn dagens løyvetall. Et annet alternativ er å starte i 2008 og inkludere disse justeringene for periodene 07-08 og 08-09 i justeringen 09-10, slik at utgangspunktet er et punkt som ligger nærmere en forventet langtidstrend. Det enkleste er likevel å starte med dagens antall løyver, som ligger tett opptil et gjennomsnittlig antall løyver i Norge.

Dersom omsetningstallene blir tilgjengelige, vil vi kunne estimere et maksimalt antall løyver som er forenlig med yrkestransportforskriften, basert på en vurdering av samlet omsetning i drosjemarkedene i nedre Buskerud sett i forhold til en inntjening som i andre fylker vi har datamateriale fra, virker å være forenlig med hovederverv. Minimumstallet vil være definert ut i fra kravene som ligger i kontraktmarkedet på tilgjengelige kjøretøy i maksimaltiden. Dette er ikke formulert eksplisitt i dagens kontrakter slik at dette vil være en skjønsmessig vurdering.

Forslag til modell

For å gi en best mulig beskrivelse av drosjemarkedet virker det å være Københavnmodellen som passer best av de modellene som diskuteres i denne utredningen. Ulempen med dette er at den vil basere seg på historisk, ikke framtidig utvikling. Den gir også mulighet for å havne i en situasjon med en reduksjon i antall løyver samtidig med en prisvekst, som diskutert i kapittel 3.4. Et forslag er derfor å kombinere denne med en modell basert på statistiske størrelser, som befolkning og kjøpekraftsutvikling. Disse størrelsene blir også estimert for framtidige tidsperioder. Dette gjør at de kan brukes for å gi en fremoverskuende modell.

Modellen blir altså, statistiske endringer for året løyvetildelingen finner sted i pluss en korreksjon, basert på utviklingen i antallet turer for foregående periode. Skjønsmessig kan disse vektas likt. Dette gir en kombinasjon av reaksjon på endringer i drosjemarkedet og den generelle markedsutviklingen. Det blir vanskeligere å tenke seg en situasjon hvor en får et redusert antall løyver som igjen fører til redusert antall turer og så videre jf Københavnmodell, uten prisregulering. Antar vi at det i framtiden vil være en vekst i befolkning i nedre Buskerud og privat konsum i Norge, vil dette føre til en økning i løyvetallet. Samtidig beholder, modellen en kobling mellom utviklingen i drosjemarkedet og antallet løyver. Dette gjør at endringer i drosjemarkedet vil påvirke endringen i løyvetilgangen direkte. En forventet konsekvens av dette er at det blir et større samsvar mellom modellens

indikator for etterspørsel og den faktiske etterspørselen etter drosjetjenester, enn hva som vil være tilfelle hvis en utelukkende baserer seg på generelle indikatorer.

$$I = \left(\left(\frac{B_t}{B_{t-1}} \right) * \left(\frac{\frac{C_t}{P_t}}{\frac{C_{t-1}}{P_{t-1}}} \right) * \frac{1}{2} \right) + \left(\left(\frac{T_{t-1}}{T_{t-2}} \right) * \frac{1}{2} \right)$$

- I Indikator
- B Befolkning (i området)
- C Privat konsum (nasjonalt tall)
- P Befolkning nasjonalt
- T Antall turer
- t Fotskrift t er tid (år)⁷,

For å gi mulighet for å utøve skjønn i forhold til konkurransesituasjonen foreslås det å kombinere denne modellen (som gir) med en trendlinje med to parallelle utviklingsbaner for eksempel samme utvikling, men med startpunkt ti prosent over og under startpunktet for hovedlinjen. En slik utvikling vil gi et handlingsrom for utøvelse av skjønn. Et slikt handlingsrom vil ha til formål å åpne muligheten for å trekke inn løyver ved naturlig avgang, i stedet for direkte ved konjunkturedganger, og muligheten til å gi ut ekstra løyver ved oppstart av en ny sentral. Samtidig vil det gå tydelig frem at en slik ekstraordinær tildeling ikke vil føre til et skift i antallet løyer som kommer til å være tilgjengelig på sikt. En ny sentral vil etter denne modellen være en konkurrent til de etablerte sentralene, men ikke en ”uthuling” av det langsiktige inntektsgrunnlaget for drosjenæringen i distriktet.

En mulig løsning på fordelingen av nye drosjeløyver mellom de ulike sentralene er å tildele dem etter relativ endring i antall turer, eller passasjerer befordret (for å gi insentiver til samkjøring), slik at sentralene vil kunne øke sin markedsandel ved å skaffe seg flere kunder. Noe som vil kunne gi en sterkere dynamikk i markedet (se Aarhaug og Osland, 2010 kap 4).

Slik Buskerudmodellen står, vil den kunne oppdateres med en ny vektning av de ulike komponentene, hvis ny forskning gir mulighet til å estimere disse på en mer nøyaktig måte.

⁷ Fotskriften t er året beslutningen tas. Året før er t-1 året etter t+1 osv. Det er fullt mulig å bruke andre tidsenheter enn år, men det krever sesong justering i forhold til antall turer.

Tabell V3.2. Buskerudmodellen. Endring i prosent og endring i antall løyver. (Buskerud,2010, SSB, 2010b og Finansdepartementet 2008, 2010).

Modell	Prosentvis endring			
	2007	2008	2009	2010
Buskerudmodellen (løpende basis)	4,4	4,2	2,0	-1,7
	Endring i antall løyver			
	2007	2008	2009	2010
	9	9	5	-4
Econs modell	11	8	5	5
Københavns modell	3	12	6	-20

TØI rapport 1085/2010

Tabell V3.2 illustrerer hvordan Buskerudmodellen ville slått ut hvis den ble innført med løpende basisår. Altså er fremstillingen tilsvarende tabell V3.1. Endring i antall løyver for Econs modell og Københavns modell er inkludert i tabellen for å lette sammenligningen. Forskjellene i forslag til nytildelinger i 2010 er særlig interessante. Københavns modell, gir en kraftig reduksjon, som følge av fallet i antall turer i 2009, mens Econs modell ikke blir påvirket av dette. Legges 2007 til grunn som basisår, vil Buskerudmodellen gi følgende utslag. I tabell V3.3 og V3.4 er høy linje satt til hovedlinjen pluss 10 prosent og lav linje til hovedlinjen minus 10 prosent. Dette gir en pekepinn på handlingsrommet.

Tabell V3.3 Buskerudmodellen, basisår 2007. Tallene i tabellen er løyver. (Buskerud, 2010, SSB, 2010b og Finansdepartementet, 2010).

Modell	Endring i antall løyver			
	2007	2008	2009	2010
Buskerudmodellen	9	9	4	-4
Basisår 2007 (199 løyver)	Midtlinje			
	208	216	221	217
	Handlingsrom			
Høy linje (+10 prosent)	228	238	243	239
Lav linje (-10 prosent)	187	195	199	195

TØI rapport 1085/2010

Med 2009 som basisår, vil modellen gi resultat som gjengitt i tabell V3.4 for 2010.

Tabell V3.4. Buskerudmodellen, basisår 2009. Tallene i tabellen er løyver. Tabellen er basert på tallmateriale fra drosjesentralene, Buskerud fke, SSB og Finansdepartementet.

Modell	Endring i antall løyver
Buskerudmodellen	2010
	-4
Basisår 2009 (237 løyver)	Midtlinje
	233
	Handlingsrom
Høy linje (+10 prosent)	256
Lav linje (-10 prosent)	210

TØI rapport 1085/2010

Hovedforskjellen mellom disse figurene ligger i nivået. Det har i perioden 2007 til 2010 blitt tildelt relativt mange løyver i nedre Buskerud, dette gjør at valg av startpunkt gir betydelige utslag på hvor trendlinjen skal ligge. Valg av basisår vil altså påvirke fordelingen av resurser mellom løyvehavere og andre. Argumenter for valg av 2009 eller 2010 som startpunkt er; antallet løyver per 1000 innbyggere, sammenlignet med resten av landet og hensyn til færrest mulig etableringshindre for nye sentraler og enkelhet. Argumenter som peker i retning av et tidligere startpunkt er utviklingen i antall turer per løyve og inntjeningen per løyve i nedre Buskerud sammenlignet med inntjening andre steder i landet.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no