



Nasjonal kartlegging av drosjemarkedet

*For Samferdselsdepartementet
Oslo Economics rapport 47/2020*

Om Oslo Economics

Oslo Economics utreder økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, myndigheter og organisasjoner. Våre analyser kan være et beslutningsgrunnlag for myndighetene, eller et informasjonsgrunnlag i rettslige prosesser. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.

Oslo Economics er et samfunnsøkonomisk rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Vi tilbyr innsikt og analyse basert på bransjeerfaring, sterk fagkompetanse og et omfattende nettverk av samarbeidspartnere.

Transportøkonomisk utredning

Transportøkonomiske analyser brukes for å planlegge, organisere og utføre person- og godstransport i Norge, og avdekker hvordan transport kan utføres mer effektivt og bedre understøtte samfunns- og næringsutvikling. Oslo Economics utfører transportøkonomiske analyser på en rekke områder både innen person- og godstransport, blant annet:

- *Samfunnsøkonomiske analyser av infrastrukturprosjekter*
- *Analyser i transportetatens verktøy for samfunnsøkonomi*
- *Modellering av køeffekter på veg*
- *Analyse av konkurranseforholdene i transportsektoren*
- *Regulering av drosjemarkedet*
- *Innkjøp av offentlige transporttjenester/ tjenestekonsepsjoner*

Nasjonal kartlegging av drosjemarkedet/rapport 47-2020

© Oslo Economics, 24. september 2020

Kontaktperson:

Ove Skaug Halsos / Partner

osh@osloeconomics.no, Tel. +47 415 21 059

Foto/illustrasjon: Getty Images (iStockphoto.com)

Innhold

Sammendrag og konklusjoner	5
1. Om oppdraget	7
1.1 Bakgrunn for oppdraget	7
1.2 Om oppdraget	7
1.3 Informasjonsgrunnlag	8
1.4 Leseveiledning	10
2. Kort om drosjemarkedet og konkurransen i drosjemarkedet	11
2.1 Ulike tjenestemarkeder i drosjemarkedet	11
2.2 Variasjon i etterspørselen	11
2.3 Kjennetegn ved drosjemarkedet	12
2.4 Gjeldende regulering	12
2.5 Konkurransesituasjonen før ny regulering trer i kraft	13
3. Drosjedekningen i Norge	14
3.1 Antall drosjeløyer	14
3.2 Antall kilometer kjørt med og uten passasjer	14
3.3 Over- og underkapasitet i drosjemarkedet	15
3.4 Områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall	17
3.5 Områder som krever forhåndsbestilling på dagtid	18
3.6 Perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud	20
3.7 Bakgrunn for manglende drosjedekning	21
3.8 Ventetid ved bestilling	22
4. Omsetning i drosjenæringen og prisutviklingen på drosjetjenester	24
4.1 Omsetning over tid og per fylke	24
4.2 Omsetning per type tur	24
4.3 Prisutviklingen på drosjetjenester	25
5. Kvalitet på drosjetjenester	26
5.1 Kjøretøy	26
5.2 Tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne	26
6. Referanser	28
Vedlegg A Oppsummerte funn fra spørreundersøkelsene	29
6.1 Antall respondenter per fylke	29
6.2 Typisk ventetid for drosjetjenester per fylke	29
6.3 Gjennomsnittlig fordeling av turer per fylke	32
6.4 Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet	34
Vedlegg B Oppsummerte funn fra spørreundersøkelsen til fylkeskommunene	36
6.5 Over- og underkapasitet	36

6.6 Områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall	38
6.7 Områder som krever forhåndsbestilling på dagtid	40
6.8 Perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud	42
Vedlegg C Tilsendte kjøretøysopplysninger fra Statens vegvesen	44
Vedlegg D Oversikt over svarandel for fylkeskommuner og taxisentraler/bopelsløyvehavere	46
Vedlegg E Spørreundersøkelse til fylkeskommuner	52
Vedlegg F Spørreundersøkelse til taxisentraler og bopelsløyver	54
Vedlegg G Intervjuguide for Norges Handikapforbund og Blindeforbundet	57

Sammendrag og konklusjoner

Oslo Economics har blitt engasjert av Samferdselsdepartementet til å gjennomføre en nasjonal kartlegging av situasjonen i drosjemarkedet før ny regulering trer i kraft. Målet med kartleggingen er å beskrive hvilket drosjetilbud som var tilgjengelig for reisende og kjøpere av drosjetjenester i markedet i 2019, før effektene av den nye reguleringen (og før effektene av koronaviruset). Denne nullpunktsmålingen vil danne grunnlaget for en fremtidig evaluering av virkningene av lovendringen.

Formålet med kartleggingen: Lage et faktagrunnlag for å kunne evaluere ny drosjeregulering

Ny regulering av drosjemarkedet vil etter planen tre i kraft 1. november 2020. Et par år etter at reguleringen er trått i kraft vil endringen evalueres, blant annet for å vurdere om den har virket i tråd med hensikten. For å lage et objektivt grunnlag for denne evalueringen, har Samferdselsdepartementet engasjert Oslo Economics til å gjennomføre en nasjonal kartlegging av situasjonen i drosjemarkedet under det gamle reguleringsregimet. Kartleggingen er gjort på grunnlag av statistikk fra SSB og Statens vegvesen, en spørreundersøkelse blant landets fylkeskommuner, drosjesentraler og bopelsløyvehavere, utvalgte intervjuer, samt tidligere utredninger. I de neste avsnittene oppsummerer vi de viktigste kjennetegnene ved drosjemarkedet i Norge per 2019/2020. I spørreundersøkelser og intervjuer har vi presisert at svarene skal reflektere markedet slik det var før utbruddet av koronaviruset.

Hvordan kartleggingen kan brukes

Funnene fra undersøkelsen kan brukes i en senere evaluering ved at evaluator sammenligner verdiene på variabler målt i nullpunktsmålingen med verdier målt i evalueringen. For eksempel vil vekst i antall kjørte kilometer med passasjer, observasjoner av bedret tilbud for funksjonshemmede, eller reduksjon i gjennomsnittlig kostnad per kjørte kilometer, isolert sett tilsi at ny regulering kan ha bidratt til et mer velfungerende drosjemarked i de delene av landet dette eventuelt inntreffer.

Konkurransesituasjonen før ny regulering trer i kraft

Drosjemarkedet er kjennetegnet av varierende etterspørsel mellom tider og steder. I tillegg er markedet preget av flere markedssvikter (herunder asymmetrisk informasjon, byttekostnader og nettverkseffekter). For å sikre et drosjetilbud alle steder til alle tider, har gjeldende/tidligere regulering innebåret en behovsprøving og en driveplikt. Behovsprøvingen har gitt et begrenset antall løyvehavere overskudd fra attraktive markedssegmenter, mens driveplikten har gjort at løyvehaverne til gjengjeld har betjent uattraktive markedssegmenter. Før ny regulering trer i kraft er konkurransen i drosjemarkedet preget av:

- Begrenset priskonkurranse i attraktive områder (fordi sentraler til dels konkurrerer om å tilby et begrenset antall løyvehavere høyest mulig takster).
- Begrenset konkurranse i mindre attraktive områder (hvor det bare er én sentral).
- Begrensede muligheter for innovasjon og effektivisering (pga. krav til heltidsyrke, taksameter mv.).

Drosjedekningen i Norge

I Norge er det i gjennomsnitt 1,5 drosjeløyver per 1000-innbygger. Oslo ligger godt over snittet med 2,48 drosjeløyver per 1000-innbygger, mens det i Vestfold og Telemark er 0,98 drosjeløyver per 1000-innbygger.

I 2019 ble det i gjennomsnitt kjørt 97 kilometer per innbygger. Av disse ble 53 kilometer kjørt med passasjer (54 prosent). I Oslo ble det kjørt flest kilometer per innbygger (183 kilometer, hvorav 48 prosent med passasjer). I Møre og Romsdal ble kjørt færrest kilometer per innbygger (61 kilometer, hvorav 59 prosent med passasjer).

I ukedagene fordeler mesteparten av turene seg fra 06:00 på morgenen til 18:00 på kvelden. Dette har sammenheng både med at både kontraktskjøring (skoleskyss og pasientreiser) og enkeltturer (TT-tjenesten,

jobbreiser mv.) i hovedsak foregår på dagtid. For fredag og lørdag fordeler mesteparten av turene seg fra 18:00 på kvelden til 06:00 på morgenen.

Ifølge fylkeskommunene og taxisentralene er drosjedekningen passe i 72-77 prosent av kommunene i utvalget. I 12-21 prosent av kommunene kan det være overkapasitet, mens det oppgis å være underkapasitet i 8-18 prosent. I 4-16 prosent av kommunene er det områder med manglende drosjedekning i dag. Det kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i enkeltturmarkedet på dagtid i 3-10 prosent av kommunene vi har fått opplysninger om.

Vurderingene om over- og underkapasitet fra fylkeskommunene og taxisentralene/bopelsløyvehaverne kan tolkes som et uttrykk for i hvilken grad respondentene vurderer at tilbudet møter etterspørselen. Basert på disse svarene virker det som at tilbudet for landet som helhet i relativt stor grad dekker den etterspørsel som finnes, også for usentrale kommuner. Noen forskjeller mellom sentrale og usentrale strøk er det likevel. Det ser ut til at det er mest kapasitet, og til dels overkapasitet, i de mest sentrale kommune.

Omsetningen og prisutviklingen i drosjenæringen

Den totale omsetningen i drosjenæringen var 8,4 milliarder kroner i 2019 (opp fra 8,1 milliarder kroner i 2015). Oslo er fylket med høyest omsetning (ca. 2 100 millioner kroner i 2019). I Møre og Romsdal var omsetningen lavest (ca. 260 millioner kroner). Gjennomsnittlig omsetning per fylke var ca. 800 millioner kroner i 2019.

Beregnet som et enkelt gjennomsnitt av svarene til drosjesentraler og bopelsløyvehavere, utgjør enkeltturer kun 23 prosent av drosjemarkedet på rundt 8,4 milliarder kroner. Inkludert TT-ordningen, som ofte kjøpes på lik linje med enkeltturer, utgjør enkelttur- og TT-markedet 31 prosent av drosjemarkedet. De resterende 69 prosentene av drosjemarkedet består av kontraktsskjøring.

Gjennomsnittlig omsetning per kilometer kjørt med passasjerer har ligget stabilt på rundt 30 kroner de siste årene. Oslo virker å være fylket med høyest gjennomsnittlig kilometerpris på drosjetjenester (35 kroner). Dette kan blant annet skyldes mer/tregere trafikk. Innlandet er fylket med lavest gjennomsnittlig kilometerpris (25 kroner).

Kvaliteten på drosjetjenester

Av de til sammen rundt 7 300 registrerte drosjene i Norge er ca. 7 000 personbiler med inntil ni seter, hvorav rundt 4 450 er registrert med fem seter, og 1 750 er registrert med sju seter. Det er til sammen registrert ca. 340 drosjer med over ni seter, og av disse er ca. 250 drosjer 17-setere. I sum rapporterer 113 taxisentraler og bopelsløyvehavere i spørreundersøkelsen at de til sammen har ca. 540 biler som er tilpasset store rullestoler. I de fleste delene av landet vurderer fylkeskommuner, taxisentraler og bopelsløyvehavere at drosjetilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne er et sted mellom godt og svært godt. Gjennomsnittlig alder for registrerte kjøretøy er 3, 6 og 3 år for henholdsvis personbiler, minibusser og busser. Vestland, Møre og Romsdal og Rogaland har høyest gjennomsnittsalder (rundt 5 år). Nordland og Trøndelag har lavest gjennomsnittsalder (rundt 3 år).

1. Om oppdraget

1.1 Bakgrunn for oppdraget

Våren 2019 kom det innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om «Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.)». Det var da blitt jobbet i flere år med å utarbeide en ny drosjeregulering. Bakgrunnen for dette arbeidet knytter seg til flere utviklingstrekk i samfunnet; markedet for transport med personbil har endret seg betydelig siden dagens regulering ble innført. ESA hadde avgitt en grunnlagt uttalelse til norske myndigheter der de konkluderer med at Norges regler om tilgang til taximarkedet er i strid med EØS-avtalens artikkel 31 om etableringsfrihet.¹ Videre hadde Delingsøkonomiutvalget argumentert for å fjerne løyveplikten i drosjemarkedet og få bedre konkurranse i markedet, blant annet gjennom å legge til rette for applikasjonsbaserte delingstjenester (Samferdselsdepartementet, 2018).

I lovendringene er det flere forhold som kan tenkes å ha vesentlige virkninger på markedssituasjonen. De viktigste endringene i den nye reguleringen er:

- Oppheve antallsreguleringen med tilhørende driveplikt, tildelingskriterier og krav om hovedervert for drosjeløyver.
- Gi fylkeskommunene adgang til å tildele eneretter for drosjetransport.
- Videreføre krav om drosjeløyve, men lempe på innholdet i løyvekravet ved å fjerne kravet om faglig kompetanse for løyvehavere og lempe på kravene til økonomi.
- Innføre 10-årige drosjeløyver.
- Oppheve sentraltilknytningsplikten for drosjer og innføre en plikt til loggføring av alle drosjeturer.
- Innføre fagkompetansekrav for fører av drosje.
- Innføre krav om at søker til kjøreseddel må ha hatt alminnelig førerkort i klasse B i minst to år før vedkommende kan tildeles kjøreseddel for drosje.

I sum innebærer de ovennevnte lovendringene, som etter planen trer i kraft fra 1. november 2020 (Samferdselsdepartementet, 2020), at etableringshindringene i markedet vil bli redusert med ny

drosjeregulering, og at det blir enklere for nye aktører å etablere seg. Samtidig kan bortfallet av driveplikten bidra til at drosjetilbudet reduseres i uattraktive markedssegmenter. For å motvirke sistnevnte risiko kan fylkeskommunene, på grunnlag av objektive kriterier, tildele/kjøre eneretter for drosjedrift i utvalgte kommuner.

1.2 Om oppdraget

Oslo Economics er blitt engasjert av Samferdselsdepartementet til å gjennomføre en nasjonal kartlegging av situasjonen i drosjemarkedet før ny regulering trer i kraft.

En slik nullpunktsmåling er nyttig, blant annet fordi det gjør det mulig å hente inn samtidige observasjoner av forholdene før reguleringsendringen, som senere kan brukes til å vurdere virkningen etter ny regulering. De observerte forholdene vil være lettere tilgjengelig, mer troverdige og mer objektive når de gjøres i samtid, enn om de skulle måtte gjøres flere år etter, når kvalitative kilder kan være farget av deres vurdering av ny regulering.

Målet med kartleggingen er å beskrive hvilket drosjetilbud som var tilgjengelig for reisende og kjøpere av drosjetjenester i markedet i 2019, før effektene av den nye reguleringen. Vi har også presisert i spørreundersøkelser og intervju at svarene skal reflektere markedet som det var før utbruddet av koronaviruset. Kartleggingen skal blant annet ta for seg faktisk drosjedekning, kvaliteten på drosjetjenestene, herunder tilbudet til grupper med nedsatt funksjonsevne, og utviklingen i pris. Denne nullpunktsmålingen vil danne grunnlaget for en fremtidig evaluering av virkningene av lovendringen.

Kartleggingen omfatter en samlet framstilling av:

1. Den faktiske drosjedekningen i Norge i 2019
2. Kvaliteten på drosjetjenestene
3. Utviklingen i prisen på drosjetjenester i ulike deler av landet de siste 5 årene.
4. Fordelingen av drosjevirkomheten på ulike typer transport (enkeltturer og kontrakt)

¹ ESA mente det var problematisk med hensyn til lovverket at det er satt en begrensning på antall løyver, at vilkårene for å få innvilget løyve ikke er objektive, ikke-

diskriminerende og transparente, og at det stilles krav om at løyvehavere skal være tilknyttet en drosjesentral.

5. Drosjenæringens omsetning i ulike deler av landet i dag, og utviklingen de siste 5 årene
6. Konkurransesituasjonen i markedet

Funnene fra undersøkelsen kan brukes i en senere evaluering ved at evaluator sammenligner verdiene på variabler målt i nullpunktsmålingen med verdier målt i evalueringen. For eksempel vil vekst i antall kjørte kilometer med passasjer, observasjoner av bedret tilbud for funksjonshemmede, eller reduksjon i gjennomsnittlig kostnad per kjørte kilometer, isolert sett tilsi at ny regulering kan ha bidratt til et mer

velfungerende drosjemarked i de delene av landet dette eventuelt inntreffer.

1.3 Informasjonsgrunnlag

Oversikt over kartlagte forhold og benyttede informasjonskilder

Tabell 1-1 under viser kartlagte forhold og hvilke kilder vi har benyttet i kartleggingen.

Tabell 1-1: Metoder for informasjonsinnhenting per kartlagt forhold

Forhold som er kartlagt	Offentlig data	Innsamlet data	Andre skriftlige kilder
Drosjedekning i ulike deler av landet			
Antall tilbydere av drosjetjenester (drosjeløyver).	SSB	Fra fylkeskommune	
Antall kilometer kjørt med og uten passasjer.	SSB		
Over- og underkapasitet i markedet.	SSB	Spørreundersøkelse	
Områder som ikke har drosjedekning i dag, eller som risikerer bortfall og om det kreves forhåndsbestilling	SSB	Spørreundersøkelse	
Perioder på døgnet, eller dager i uken hvor det ikke er drosjetilbud (ev. etter dispensasjon fra driveplikt).		Spørreundersøkelse	
Ventetid ved bestilling.		Spørreundersøkelse	
Omsetning i drosjenæringen			
Fordelt på fylker og kommuner over tid.	SSB		
Fordelt på type turer, herunder enkeltturer/kontrakt		Spørreundersøkelse	
Prisutvikling på drosjetjenester			
Over tid og per område (fylke, kommune).	SSB		
Kvalitet på tjenestene			
Kjøretøy	Statens vegvesen	Spørreundersøkelse	
Tilbud til grupper med nedsatt funksjonsevne		Spørreundersøkelse, intervju	
Andre forhold			
Konkurranse			OE (2017), OE (2018), OE (2020), Konkurransetilsynet (2015), TØI (2010)

Som vist i tabellen over er nullpunktsmålingen basert på følgende informasjonskilder:

- Data og skriftlige kilder
 - Offentlig statistikk fra SSB
 - Tilsendt statistikk fra Statens vegvesen
 - Andre skriftlige kilder
- Spørreundersøkelse
- Intervjuer

- Andre skriftlige kilder

Data og skriftlige kilder

Den viktigste informasjonskilden er innhentet statistikk fra SSB om drosjenæringen. Denne dataen er benyttet til å kartlegge drosjedekning, omsetning og prisutvikling på drosjetjenester.

Vi har fått tilsendt statistikk fra kjøretøysregisteret fra Statens vegvesen, som vi har benyttet til å kartlegge hvilke kjøretøy som er registrert som drosjer i Norge.

I tillegg har vi benyttet følgende rapporter for å beskrive konkurransesituasjonen i drosjemarkedet i Norge:

- Utredning av sikringstiltak for drosjetransport i Viken, Oslo Economics, 2020
- Utredning om innretning av tiltak for å sikre drosjedekning og konsekvenser av innretningen, Oslo Economics, 2018
- Behov for antallsreguleringen av drosjeløyer - en samfunnsøkonomisk analyse, Oslo Economics, 2017
- Et drosjemarked for fremtiden, Konkurransetilsynet, 2015
- Drosjetilbudet i distriktene etter omleggingen av pasienttransporten i 2004, TØI, 2010

Spørreundersøkelse

Videre har vi utarbeidet en digital spørreundersøkelse som er sendt ut til fylkeskommuner, taxisentraler og bostedsløyer i Norge. Formålet med spørreundersøkelsen har vært å kartlegge dagens drosjetilbud i Norge.

Vi har fått svar på spørreundersøkelsen fra samtlige fylkeskommuner i Norge.

Basert på kontaktinformasjonen vi har fått tilsendt fra fylkeskommunene er det rundt 230 taxisentraler og 180 bopelsløyehavere i Norge. Dette anslaget er basert på gyldige e-postadresser fra fylkeskommunene. Det kan i virkeligheten være flere (muligens også færre) taxisentraler og bopelsløyehavere i Norge. For eksempel har fylkeskommunene oppgitt at det er flere bopelsløyehavere, men at de i en del tilfeller ikke har oppdaterte e-postadresser.

På undersøkelsen som ble sendt til taxisentraler og bopelsløyehavere fikk vi svar fra henholdsvis 68 stykk (30 prosent av taxisentralene) og 45 stykk (25 prosent av bopelsløyehaverne).

Tabell 1-2: Respondenter på spørreundersøkelsen

Respondent	Antall svar
Agder fylkeskommune	1
Innlandet fylkeskommune	1
Møre og Romsdal fylkeskommune	1
Nordland fylkeskommune	1
Oslo fylkeskommune	3
Rogaland fylkeskommune	1
Troms og Finnmark fylkeskommune	1
Trøndelag fylkeskommune	1
Vestfold og Telemark fylkeskommune	1
Vestland fylkeskommune	1
Viken fylkeskommune	3
Taxisentraler	68
Bopelsløyer	45

Kilde: Oslo Economics

Intervjuer

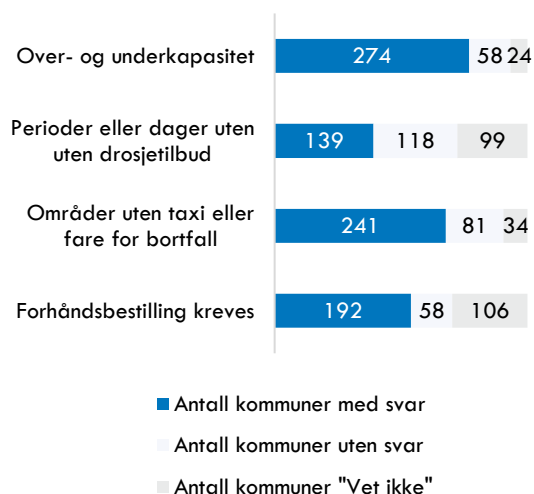
Vi har intervjuet Norges Handikapforbund og Blindeforbundet. I forkant av de to samtalenes utarbeidet vi en intervjuguide som er blitt oversendt til informantene i forkant av intervjuene.

Intervjuguiden består av konkrete spørsmål knyttet til ulike tema som ble diskutert under intervjuet, men hvor det legges opp til at informantene kan snakke fritt om forhold de mener er særlig relevant innenfor de ulike temaene for intervjuet. Ved bruk av en slik intervjueteknikk har vi sørget for å få enkelte svar som kan sammenlignes på tvers av informanter, samtidig som man åpner for andre gode innspill som kan belyse drosjemarkedet i Norge.

Representativitet i informasjonsgrunnlaget

Alle fylkeskommunene har mottatt og svart på spørreundersøkelsen. Svarandelene varierer fra spørsmål til spørsmål. Fylkeskommunene har vurdert mellom 139 og 274 av 356 kommuner (39-77 prosent), se Figur 1-1.

Figur 1-1: Oversikt over antall kommuner som er vurdert av fylkeskommunene

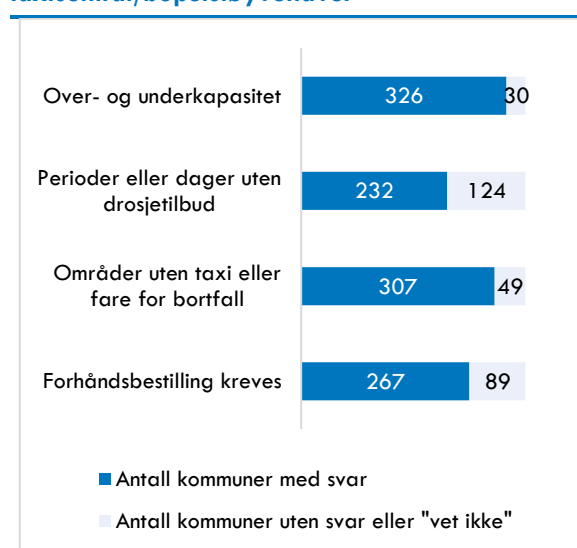


Kilde: Oslo Economics

For spørsmålet om hvorvidt det er perioder på døgnet eller dager i uken uten et drosjetilbud mangler vi svar fra Agder, Troms og Finnmark, Trøndelag og store deler av Møre og Romsdal og Vestfold og Telemark. For de tre andre spørsmålene er det i hovedsak manglende svar fra Trøndelag og Agder som trekker ned svarprosenten.

Svarandelene for taxisentralene og bopelsløyvehaverne er mellom 38 og 41 prosent. Figur 1-2 viser hvor mange kommuner som er blitt vurdert av enten en fylkeskommune eller en taxisentral/bopelsløyvehaver. Som det fremkommer av figuren har vi fått vurdering fra leverandørsiden for de fleste av landets kommuner.

Figur 1-2: Oversikt over antall kommuner som er vurdert av enten fylkeskommuner eller taxisentral/bopelsløyvehaver



Kilde: Oslo Economics

Samlet sett vurderer vi at kildegrunnlaget er representativt for landet som helhet. Funnene kan sammenlignes med svarene på tilsvarende spørsmål, dersom disse stilles ved en evaluering av den nye drosjereguleringen. Ved en evaluering kan det også være mulig kun å sammenligne svar for kommuner der man har fått svar både i nullpunktsmålingen (denne kartleggingen) og i den senere evalueringen.

Se Vedlegg D for mer informasjon, samt en fullstendig oversikt over kommuner som ikke er dekket av svarene.

1.4 Leseveiledning

I kapittel 2 gis det en kort innføring i grunnleggende kjennetegn ved drosjemarkedet og konkurransesituasjonen i drosjemarkedet.

De påfølgende kapitlene omhandler følgende kjennetegn ved drosjemarkedet:

- Drosjedekning (kapittel 3)
- Omsetning i drosjenæringen og prisutviklingen på drosjetjenester (kapittel 4)
- Kvaliteten på drosjetjenester (kapittel 5)

I Vedlegg A til Vedlegg G beskrives funn og resultater mer detaljert, samt innholdet spørreundersøkelsene og intervjuguiden.

2. Kort om drosjemarkedet og konkurransen i drosjemarkedet

2.1 Ulike tjenestemarkeder i drosjemarkedet

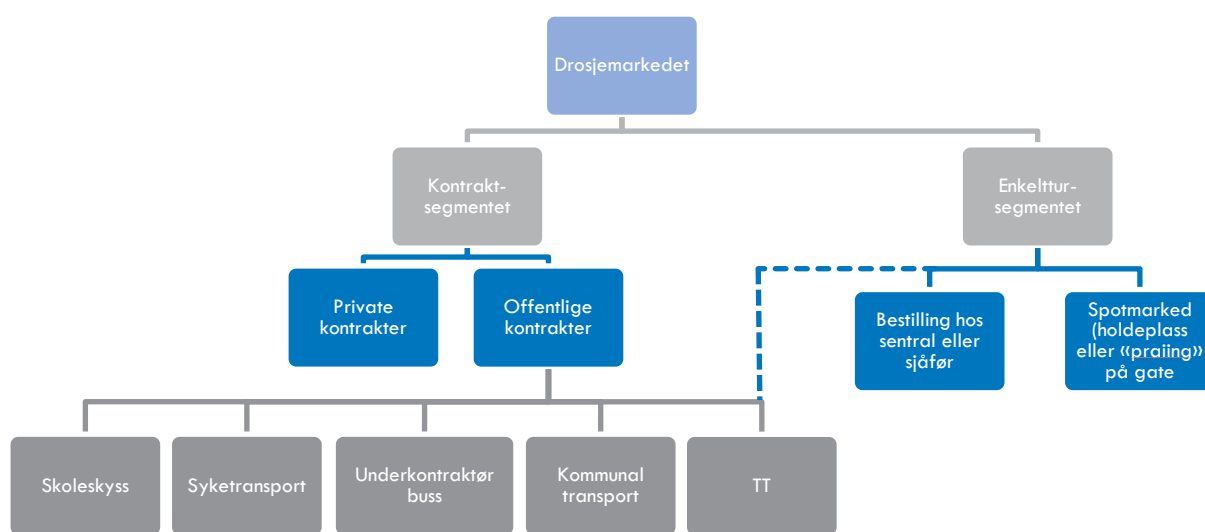
Drosjemarkedet består av en rekke ulike tjenestemarkeder. Figur 2-1 viser ulike tjenester som leveres i drosjemarkedet.

I hovedsak skiller vi mellom *enkelttursegmentet*, som er kjøring basert på bestilling av en enkelt reise, og *kontraktsegmentet*, som er kjøring basert på

inngåtte avtaler med store kunder.²

Enkelttursegmentet kan deles inn i ulike tjenester, herunder forhåndsbestilte turer og prailing av ledig drosje på holdeplass eller på gaten (spotmarkedet). Kontraktsegmentet kan deles inn i ulike tjenester som pasientreiser, skoleskyss, TT-tjeneste³ og andre offentlige og private kjørekontrakter.

Figur 2-1: Drosjemarkedets ulike delmarkeder



Kilde: Oslo Economics

Beregnet som et enkelt gjennomsnitt av svarene til drosjesentraler og bopelsløyvehavere, utgjør enkeltturer kun 23 prosent av drosjemarkedet på rundt 8,4 milliarder kroner. Tar en med TT-ordningen, som ofte kjøpes på lik linje med enkeltturer, utgjør enkelttur- og TT-markedet 31 prosent av drosjemarkedet. De resterende 69 prosentene av drosjemarkedet består av kontraktskjøring. De viktigste kontraktene er pasienttransport (33 prosent) og skoleskyss (28 prosent av markedet).⁴

2.2 Variasjon i etterspørselen

Et viktig kjennetegn ved drosjemarkedet er at etterspørselen etter de ulike tjenestene varierer betydelig over tid, både gjennom døgnet, uken og mellom sesonger. I Oslo Economics (2017)⁵ illustreres variasjonen i etterspørselen over døgnet og uken ved hjelp av data over antall turer fra Oslo taxi.

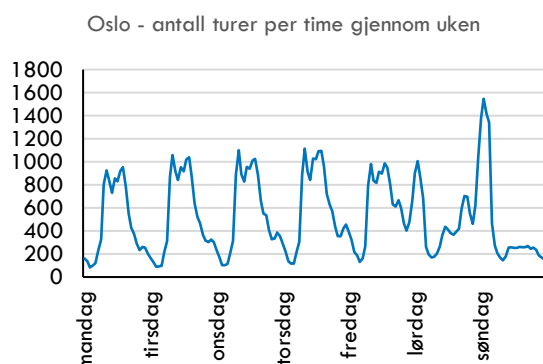
² Her kan drosjetilbydere i flere tilfeller konkurrere med andre aktører som turbuss-operatører og busselskaper.

³ TT-ordningen er et todelt system der én del gjelder kjøp av transporttjenester med spesialutstyr, og én del (hovedparten av ordningen) er en avtale knyttet til refusjoner der TT-bruker kun betaler en egenandel og løyvehaver får refundert resterende beløp for reisen. I praksis er TT-tjenesten flere steder ikke mer formell enn at drosjene aksepterer TT-kort som betalingsmiddel. Markedsmessig vil denne ordningen i slike tilfeller være en plass mellom enkelttursegmentet og kontraktsegmentet.

⁴ Disse andelene er som nevnt beregnet som et enkelt gjennomsnitt av svarene til sentralene og bopelsløyvehaverne som har besvart vår undersøkelse. Fordi kontraktmarkedet er relativt viktigere i små markeder kan lik vektning, slik vi har gjort her, overvurdere viktigheten av kontraktmarkedet. I Viken fylke har vi tidligere beregnet at enkeltturmarkedet utgjør om lag 20-30 prosent av antall turer (30-40 prosent dersom TT-ordningen inkluderes) (Oslo Economics, 2020).

⁵ OE-rapport 2017-16 «Behov for antallsregulering av drosjeløyver – en samfunnsøkonomisk analyse»

Figur 2-2: Etterspørsel etter drosjetjenester varierer over tid



Kilde: Oslo Economics. Fra OE-prosjekt «Behov for antallsregulering av drosjeløyver» for Norges Taxiforbund. Grafen viser gjennomsnittlig antall turer per time summert for områdene Oslo Vest, Oslo Sør og Oslo sentrum i mars 2017.

Vi ser av figuren over at etterspørselen er høyest på morgenen og om ettermiddagen i ukedagene, og i nattetimene natt til lørdag og søndag. Videre ser man at det også er svært få turer nattetid på hverdager.

I tillegg til variasjon over tid er det også betydelige forskjeller i etterspørselen etter drosjetjenester i ulike deler av landet, særlig avhengig av geografiske og befolkningsmessige forhold. Typisk er det langt høyere etterspørsel i byene enn i mer grusgrendte strøk.

De store svingningene i etterspørselen over tid, og mellom ulike geografiske områder, innebærer at det ikke nødvendigvis er bedriftsøkonomisk lønnsomt å tilby drosjetjenester i alle delsegmenter av markedet.

2.3 Kjennetegn ved drosjemarkedet

Markedssvikt viser til situasjoner der et uregulert marked ikke gir en effektiv ressursallokering. De seks viktigste typene markedssvikt er:

- Informasjonssvikt (asymmetrisk informasjon)
- Mangelfull konkurranse (for eksempel pga. stordrifts/skalafordeler, nettverkseffekter og byttekostnader)
- Eksternaliteter
- Kollektive goder
- Ufullstendige markeder
- Makroøkonomisk ustabilitet

Drosjemarkedet utsatt for tre av de seks viktigste formene for markedssvikt:

- Informasjonssvikt
- Mangelfull konkurranse
- Eksternaliteter

Markedet for drosjetjenester kjennetegnes blant annet av **asymmetrisk informasjon**, fordi informasjon om pris og kvalitet ofte er vanskelig tilgjengelig for kunden.

Videre er det **stordrifts- og skalafordeler** i markedet som kan bidra til mangelfull konkurranse. Det er betydelige kostnadsfordeler for sentraler med mange løyvehavere, noe som trekker i retning av få og store sentraler i markedet. Det er også sterke **nettverkseffekter** i drosjemarkedet. Dette følger av at løyver avler kunder (forventning om bedre tilgjengelighet) og kunder avler løyver (forventning om økt omsetning). Kundernes **byttekostnader** i praeimarkedet bidrar også til mangelfull konkurranse (køordninger og usikkerhet knyttet til når neste bil kommer gjør at kunden i liten grad kan velge tilbyder).

Drosjevirkosomhet har også enkelte negative **eksterne virkninger** som er kostnader markedsaktørene ikke nødvendigvis tar hensyn til. Dette inkluderer uheldige effekter på klima og miljø, samt negative virkninger i bybildet, som tomkjøring og kødannelse.

Fordi markedet for drosjetjenester er utsatt for disse markedssviktene, er det grunn til å frykte at et uregulert marked ikke vil gi samfunnsøkonomisk optimale utfall. Dette er en årsak til at markedet for drosjetjenester er blitt utsatt for mer omfattende regulering enn andre vare- og tjenestemarkeder.

2.4 Gjeldende regulering

Behovsprøving og driveplikt

Tidligere drosjeregulering har vært kjennetegnet av behovsprøving (begrensning av antall løyver) og driveplikt. Ved å begrense antall løyver gjennom behovsprøving, har løyvehaverne blitt gitt en relativt eksklusiv rett til å drive drosjevirkosomhet i et angitt område. Som motytelse til denne retten har løyvehaverne forpliktet seg til å levere drosjetjenester på de steder og de tidspunkter som løyvemyndigheten krever (driveplikt).

Tilknytningsplikt og regulering av antall sentraler

I tillegg til driveplikt har løyvehavere vært pliktig til å tilknytte seg en drosjesentral, der dette finnes. Flere steder har sentralene sørget for etterlevelsen av driveplikten, og fylkeskommunen har i all

hovedsak fulgt opp sentralene, og i mindre grad de underliggende løyvehaverne.

Fylkeskommunene har kunnet bestemme om det skulle være én eller flere drosjesentraler i et distrikt og fastsatt regler for sentralens organisering og virksomhet. Det har vært sentralenes oppgave å administrere og formidle kjøreoppdrag, utarbeide kjøreplaner og vaktordninger for å sikre effektiv utnyttelse av drosjene og et godt transporttilbud hele døgnet.

Maksimalprisregulering

Den behovsprøvede løyveordningen kunne potensielt gitt stor markedsrett til løyvehaverne. For å avhjelpe denne utilsiktede virkningen har Konkurransetilsynet fastsatt maksimalpriser i områder med svekket konkurranse (Oslo Economics, 2017), (Oslo Economics, 2018), (Konkurransetilsynet, 2015).

Annen regulering

Foruten overnevnte punkter, har det vært en rekke andre bestemmelser i gjeldende regulering. Reguleringen er nedfelt i både yrkestransportloven (herunder krav om heltidsarbeid), taxireglementet i det enkelte fylke, samt forskrift om takstberegning og maksimalpriser. I tillegg er krav i kontrakter med på å definere tjenestenivå (Oslo Economics, 2020).

2.5 Konkurransesituasjonen før ny regulering trer i kraft

Hovedformålet med gjeldende regulering har vært å sikre et drosjetilbud i alle deler av landet til alle tider. Reguleringen har samtidig bidratt til en situasjon med:

- Begrenset priskonkurranse i attraktive områder.
- Begrenset konkurranse i mindre attraktive områder.
- Begrensede muligheter til innovasjon og effektivisering.

Begrenset priskonkurranse i attraktive områder

I attraktive områder har drosjesentraler til dels konkurrert om å tiltrekke seg flest mulig av et begrenset antall drosjeløyver. Løyvebegrensningen kan derfor isolert sett ha bidratt til at sentraler har konkurrert med hverandre om å tilby løyvehavere

høyest takster. Fordi drosjemarked er kjennetegnet av asymmetrisk informasjon, der kundene i liten grad evner å sammenligne priser, kan løyvebegrensningen (behovsprøvingen) ha begrenset priskonkurransen i attraktive områder (Oslo Economics, 2017).

Begrenset konkurranse i mindre attraktive områder

I områder med lavt trafikkgrunnlaget har det typisk vært én taxisentral eller bopelsløyvehavere som har betjent drosjemarkedet. I slike områder har kontraktmarkedet typisk utgjort en stor og viktig del av drosjemarkedet (TØI, 2010), (Oslo Economics, 2017), og relativt attraktive kontrakter (for eksempel skolekjøring) har finansiert relativt uattraktive enkeltturer (Oslo Economics, 2020).

Dagens løyveordning har ikke bare gitt løyvehavere konkurransekjerming i enkeltturmarkedet, men i praksis også i kontraktmarkedene i samme område. For å delta i konkurranser om kontrakter har det vært krav om at tilbyder har løyver i det aktuelle løyvedistriktet, og med det også forpliktelser om å betjene enkeltturmarkedet i et bestemt kjøreområde.⁶ Videre vil det gjerne være kostnadseffektivt å ha både kontraktskjøring og enkeltturkjøring innenfor samme kjøreområde ettersom dette vil gi bedre utnyttelse av bilene. De lokale løyvehaverne har dermed stått i en svært god posisjon ved konkurranser om kontrakter i markedet (Oslo Economics, 2020). Dermed er konkurransen i kontraktmarkedet blitt begrenset av begrensninger i antall løyver og sentraler (behovsprøvingen).

Begrensede muligheter til innovasjon og effektivisering

Krav til takstameter og krav om å jobbe heltid kan være forhold som har bidratt til økte barrierer mot innovasjon og effektivisering i drosjenæringen, ved å ha hindret nyetablering fra applikasjonsbaserte aktører eller andre aktører som kan utnytte seg av en mer fleksibel bemanning. Dagens regulering kan dermed tenkes å ha ført til en mindre differensiert og mindre effektiv tilbudsside i drosjemarkedet (Oslo Economics, 2018).

⁶ Et unntak er turbuss-selskaper, der det ikke er behovsprøving av løyver eller pålegg om driveplikt i enkeltområder. Imidlertid opererer disse selskapene større

kjøretøy, og kan således ha en konkurranseuleppe i forhold til drosjeselskapene.

3. Drosjedekningen i Norge

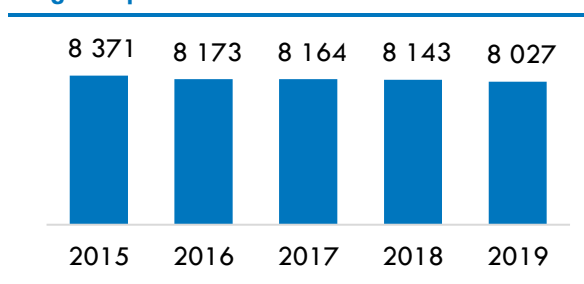
For å beskrive drosjedekningen i Norge har vi kartlagt følgende markedsforhold:

- Antall drosjeløyver
- Antall kilometer kjørt med og uten passasjer
- Over- og underkapasitet i drosjemarkedet
- Områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall
- Perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud
- Områder som krever forhåndsbestilling på dagtid
- Bakgrunn for manglende drosjedekning
- Ventetid ved bestilling

3.1 Antall drosjeløyver

Figur 3-1 viser utviklingen i antall drosjeløyver i Norge for perioden 2015-2019.

Figur 3-1: Utviklingen i antall drosjeløyver i Norge for perioden 2015-2019



Kilde: SSB tabell 07278: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år.

Figuren over viser at antall drosjeløyver har falt fra 8 371 i 2015, til 8 027 i 2019.

I Norge er det i gjennomsnitt 1,5 drosjeløyver per 1000-innbygger. Oslo er fylket med flest løyver, med 2,48 drosjeløyver per 1000-innbygger, mens Vestfold og Telemark ligger nederst, med 0,98 drosjeløyver per 1000-innbygger (se Figur 3-2).

Figur 3-2: Antall drosjeløyver per 1000-innbygger per fylke 2019

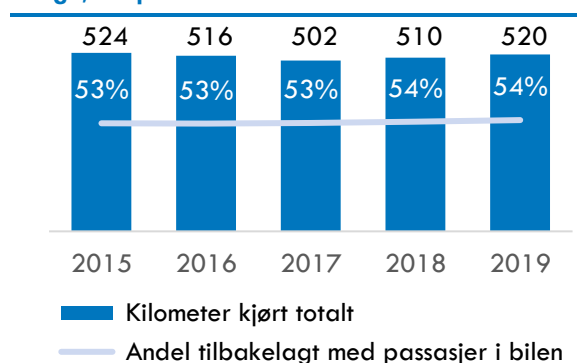


Kilde: SSB tabell 07278: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år.

3.2 Antall kilometer kjørt med og uten passasjer

SSB publiserer antall kilometer drosjenæringen kjører med og uten passasjerer. Antall kjørte kilometer er et mål på volumet i drosjenæringen, og kan på den måten være en indikator på hvorvidt omreguleringen fører til et økt eller redusert drosjetilbud i ulike deler av landet. Figur 3-3 viser utviklingen i antall kilometer kjørt i alt og andeler kjørt med passasjer i Norge for perioden 2015-2019.

Figur 3-3: Utviklingen i antall kilometer kjørt i alt (millioner km) og andel kjørt med passasjer (%), i Norge, for perioden 2015-2019



Kilde: SSB tabell 07278: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år.

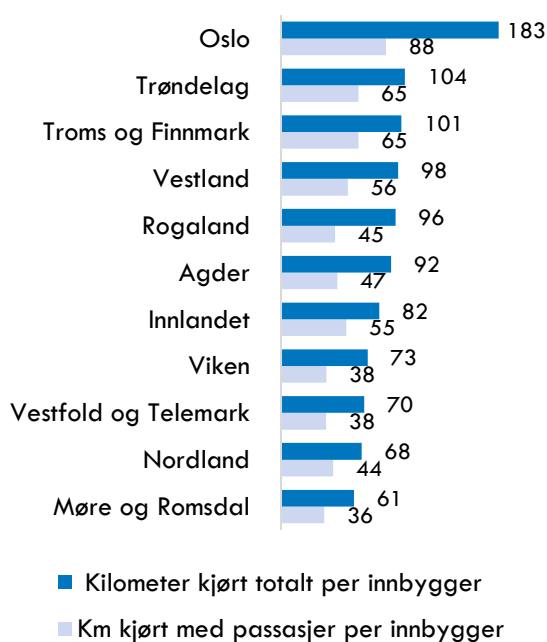
Antall kilometer kjørt i alt har falt fra 524 millioner kilometer i 2015 til 502 millioner kilometer i 2017, før det steg til 520 millioner kilometer i 2019.

Andelen kilometer kjørt med passasjer ser ut til å være stabil de siste fem årene, og har kun økt med ett prosentpoeng fra 53 prosent i 2015 til 54 prosent i 2019.

Figur 3-4 viser forskjellene i antall kilometer kjørt per innbygger mellom de ulike fylkene. I gjennomsnitt ble det i 2019 kjørt om lag 97 kilometer per innbygger, og av disse var 53 kilometer kjørt med passasjer (54 prosent).

I Oslo ble det kjørt flest kilometer per innbygger (183 km/innbygger). I Møre og Romsdal ble det kjørt færrest kilometer (61 kilometer per innbygger). Rogaland har den høyeste andelen av kilometer kjørt uten passasjer per innbygger (53 prosent), mens Innlandet har den laveste (33 prosent), se Figur 3-5.

Figur 3-4: Antall kilometer kjørt i alt og antall kilometer kjørt med passasjer per innbygger, per fylke i 2019



Kilde: SSB tabell 07278: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år.

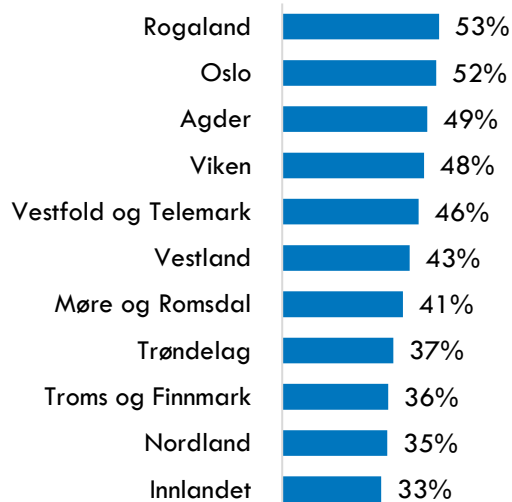
3.3 Over- og underkapasitet i drosjemarkedet

Statistikk fra SSB over antall kilometer kjørt uten passasjer og antall drosjeløyver per innbygger fra SSB kan gi en indikasjon på kapasiteten i markedet. Dersom det for eksempel er mye tomkjøring kombinert med mange drosjeløyver per innbygger,

kan det gi en indikasjon på overkapasitet i markedet.

For eksempel så hadde Oslo i 2019 nest høyest andel kilometer kjørt uten passasjer, med 52 prosent av antall kjørte kilometer, se Figur 3-5.

Figur 3-5: Andel kilometer kjørt uten passasjer, per fylke i 2019



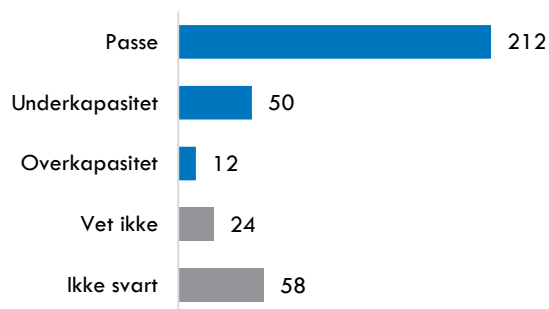
Kilde: SSB tabell 07278: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år.

Samtidig var antall drosjeløyver per 1000-innbygger betydelig høyere enn det nasjonale gjennomsnittet på om lag 1,5, se Figur 3-2. Det kan gi en viss indikasjon på overkapasitet av drosjetjenester i Oslo.

For å kartlegge over- og underkapasitet i drosjemarkedet i større grad har vi i tillegg spurt fylkeskommunene, taxisentraler og bopelsløyvehavere om deres syn på hvilke områder som har over- eller underkapasitet av drosjetjenester.

Figur 3-6 viser fylkeskommunenes vurdering av drosjekapasiteten i norske kommuner.

Figur 3-6: Fylkeskommunenes vurdering av drosjekapasitet i norske kommuner

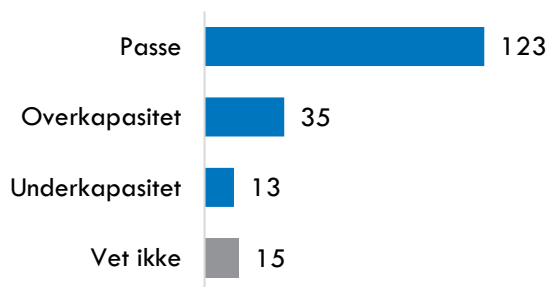


Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: Er det kommuner i ditt fylke som har over- eller underkapasitet av drosjetjenester? Antall respondenter: 11⁷

Fylkeskommunene vurderer at drosjekapasiteten er passe i 77 prosent av kommunene der de har gitt sin vurdering (212 kommuner). Det opplyses å være henholdsvis under- og overkapasitet i henholdsvis 18 og 4 prosent av de vurderte kommunene (henholdsvis 50 og 12 kommuner).⁸

Taxisentralene og bopelsløyvehaverne ble bedt om å gjøre samme vurdering av drosjekapasitet i de kommunene de operer, og svarene er vist i Figur 3-7.

Figur 3-7: Taxisentraler og bopelsløyvers vurdering av drosjekapasitet i norske kommuner



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Er det kommuner i ditt fylke som har over- eller underkapasitet av drosjetjenester? Antall respondenter: 113⁹

Taxisentraler og bopelsløyvehavere vurderer at drosjekapasiteten er passe i 123 tilfeller (72 prosent av de vurderte tilfellene), mens det er over- og underkapasitet i henholdsvis 35 kommuner (21 prosent) og 13 kommuner (8 prosent).

Ser vi på svarene fra fylkeskommunene og taxisentralene/bopelsløyvehaverne samlet er drosjedekningen passe i 72-77 prosent av kommunene i utvalget. I 12-21 prosent av kommunene kan det være overkapasitet, mens det oppgis å være underkapasitet i 8-18 prosent.

Forskjeller mellom sentrale og usentrale kommuner

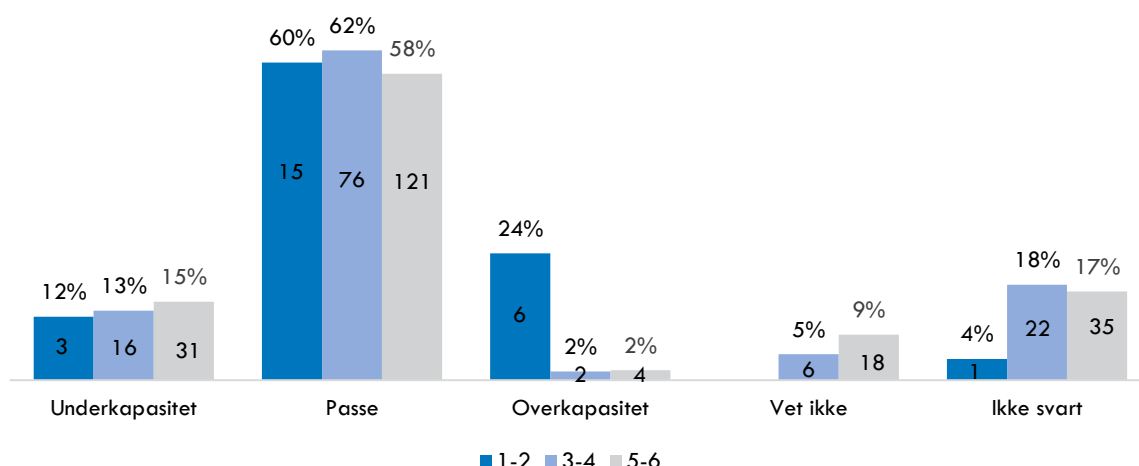
Figur 3-8 viser fylkeskommunenes vurdering av kommunenes drosjekapasitet gruppert etter mest sentrale (1) til minst sentrale kommuner (6). SSBs sentralitetsindeks er benyttet til å gruppere kommunene (SSB, 2020).

⁷ I noen fylker er arbeidet med drosjeløyver delt mellom flere ansatte, og dette resulterer i at vi for Oslo og Viken har fått flere svar per fylkeskommune. I denne sammenstillingen har vi kun én respondent per fylkeskommune for at skal ett svar kan tolkes som en kommune, men i Vedlegg A er alle svarene oppsummert på fylkes- og kommunenivå.

⁸ I beregningen av andel per svaralternativ er observasjonene med «Vet ikke» holdt utenfor (24 kommuner). Det er dette som menes med andel av vurderte kommuner. Videre mangler vi svar for kommunene i Trøndelag og deler av Vestfold og Telemark.

⁹ I svarene for taxisentraler og bopelsløyver er det derfor mulig med flere svar per kommune.

Figur 3-8: Forskjell i drosjekapasitet mellom mest sentrale kommuner (1) og minst sentrale kommuner (6)



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: Er det kommuner i ditt fylke som har over- eller underkapasitet av drosjetjenester? Antall respondenter: 11. SSBs sentralitetsindeks er benyttet for å gruppere kommunene, hvor 1 er mest sentrale kommuner og 6 er minst sentrale kommuner.

Basert på vurderingene til fylkeskommunene er oppfatningen at det ikke er en betydelig forskjell mellom sentrale og usentrale kommuner hvor vurderingen er passe eller underkapasitet. For kommuner hvor det er vurdert overkapasitet i drosjemarkedet er det en overvekt, relativt sett, av sentrale kommuner (1-2).

Svarene for drosjekapasitet kan tolkes som et uttrykk for i hvilken grad respondentene vurderer at tilbudet møter etterspørselen. Basert på disse svarene virker det som at tilbudet for landet som helhet i relativt stor grad dekker den etterspørsel som finnes, også for usentrale kommuner.

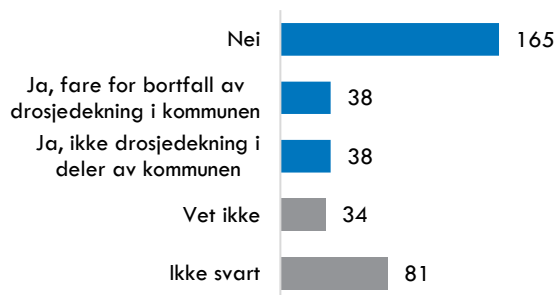
3.4 Områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall

Erfaringsmessig er det kjent at drosjedekning eller bortfall av drosjedekning potensielt kan være en utfordring i usentrale kommuner med få innbyggere, hvor etterspørselen etter drosjetjenester er lavere enn i mer sentrale kommuner med større befolkning (Oslo Economics, 2020).

I denne kartleggingen har vi spurt fylkeskommunene, taxisentralene og bopelsløyvehaverne om deres vurdering av hvilke kommuner som enten ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall av drosjedekning.

Figur 3-9 viser fylkeskommunenes vurdering av hvor mange kommuner som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall.

Figur 3-9: Fylkeskommunenes vurdering av kommuner som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall av drosjedekning

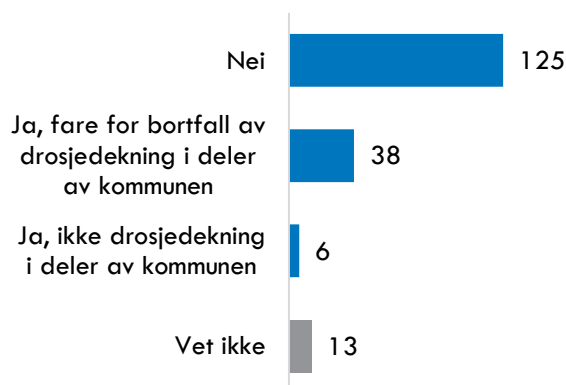


Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: Etter din vurdering, er det områder i kommuner i ditt fylke som ikke har drosjedekning, eller som risikerer bortfall av drosjedekning? Antall respondenter: 11

Fra figuren over ser vi at det er 165 kommuner hvor det ikke er fare for bortfall av drosjedekning (69 prosent av de vurderte tilfellene). Det er 38 kommuner hvor det er fare for bortfall av drosjedekning (16 prosent), og 38 kommuner (16 prosent) hvor det ikke er drosjedekning i deler av kommunen.

Figur 3-10 viser taxisentralenes og bopelsløyvehavernes vurdering hvor mange kommuner som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall.

Figur 3-10: Taxisentralers og bopelsløyvers vurdering av kommuner som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall av drosjedekning



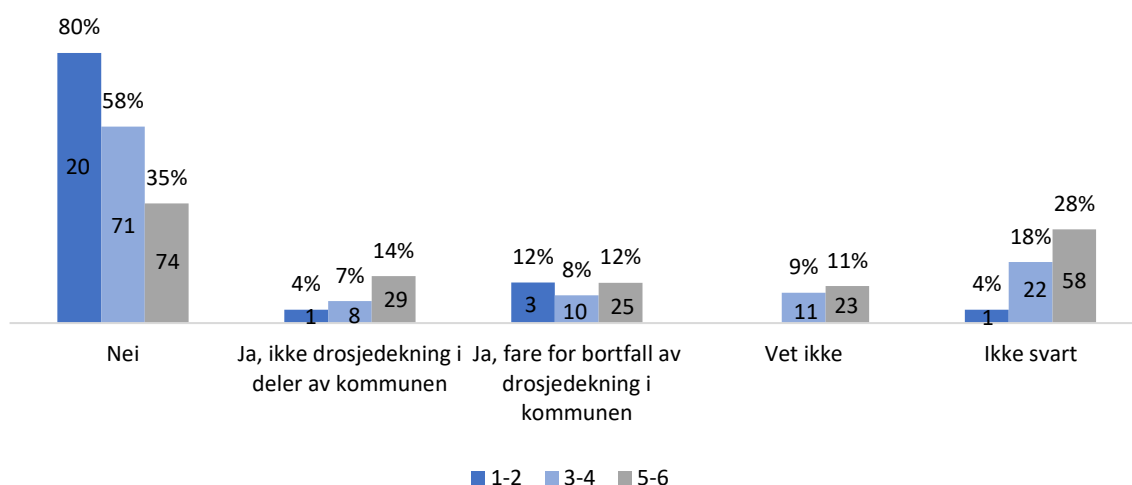
Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Etter din vurdering, er det områder i kommuner i ditt fylke som ikke har drosjedekning, eller som risikerer bortfall av drosjedekning? Antall respondenter: 113

Taxisentralene og bopelsløyvehaverne har vurdert at det ikke er fare for bortfall av drosjedekning i kommunene i 125 tilfeller (74 prosent av de vurderte tilfellene), mens det enten er fare for bortfall i 38 kommuner (25 prosent). I 6 kommuner mangler det drosjetilbud i deler av kommunen i dag (4 prosent).

Forskjeller mellom sentrale og usentrale kommuner

Figur 3-11 viser fylkeskommunenes vurdering av hvor mange kommuner som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall gruppert etter mest sentrale (1) til minst sentrale kommuner (6).

Figur 3-11: Forskjell i drosjedekning eller risiko for bortfall mellom mest sentrale kommuner (1) og minst sentrale kommuner (6)



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: Etter din vurdering, er det områder i kommuner i ditt fylke som ikke har drosjedekning, eller som risikerer bortfall av drosjedekning? Antall respondenter: 11. SSBs sentralitetsindeks er benyttet for å gruppere kommunene, hvor 1 er mest sentrale kommuner og 6 er minst sentrale kommuner.

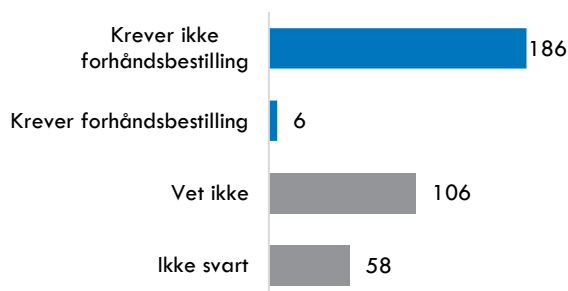
Basert på vurderingene til fylkeskommunene er oppfatningen at desto mer sentral kommunen er desto sikrere er drosjedekningen.

dagtid. Svarene til fylkeskommunene er vist i Figur 3-12.

3.5 Områder som krever forhåndsbestilling på dagtid

I spørreundersøkelsene har vi spurt fylkeskommunene, taxisentralene og bopelsløyvehaverne om det er kommuner hvor det kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i enkeltturmarkedet på

Figur 3-12: Fylkeskommunenes vurdering av kommuner som krever forhåndsbestilling av drosjer på dagtid

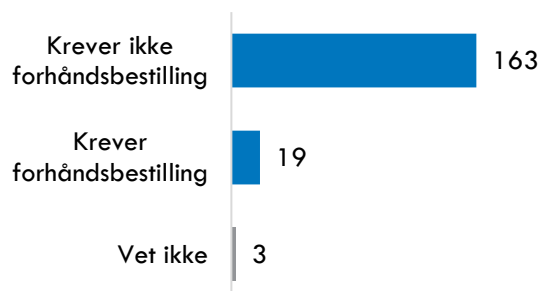


Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: I hvilke kommuner kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i enkeltturmarkedet på dagtid? Antall respondenter: 11

Det er ifølge fylkeskommunene 186 kommuner hvor det ikke kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester (97 prosent av de vurderte), men det er 6 kommuner hvor det kreves (3 prosent).

Figur 3-13 viser taxisentralenes og bopelsløyvehavernes vurderinger av samme spørsmål.

Figur 3-13: Taxisentralers og bopelsløyvers vurdering av kommuner som krever forhåndsbestilling av drosjer på dagtid



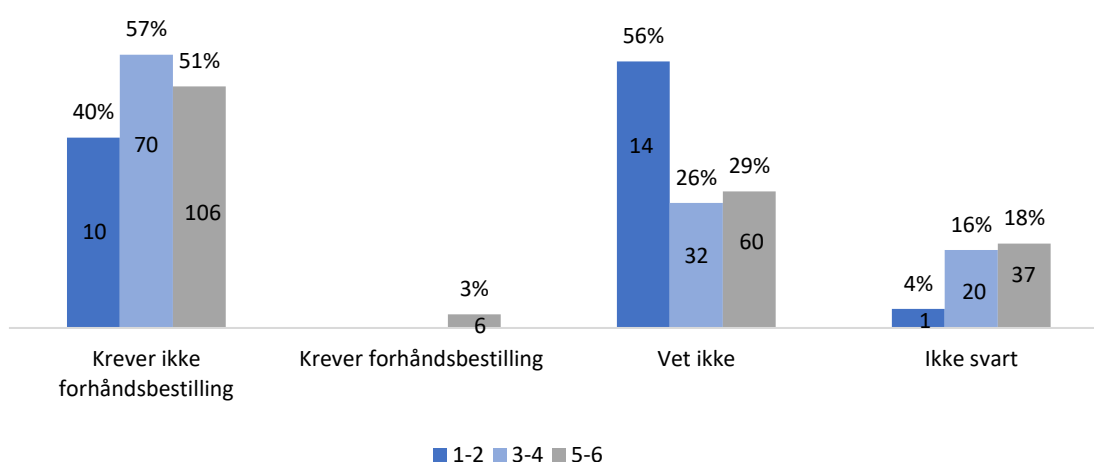
Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: I hvilke kommuner kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i enkeltturmarkedet på dagtid? Antall respondenter: 113

Taxisentralene og bopelsløyvehaverne har vurdert at det ikke kreves forhåndsbestilling i kommunene i 163 tilfeller (90 prosent av de vurderte), mens det kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i kommuner i 19 tilfeller (10 prosent).

Forskjeller mellom sentrale og usentrale kommuner

Figur 3-14 viser antall kommuner hvor det kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i enkeltturmarkedet på dagtid, gruppert etter mest sentrale kommuner (1) og minst sentrale kommuner (6).

Figur 3-14: Forskjell i krav om forhåndsbestilling mellom mest sentrale kommuner (1) og minst sentrale kommuner (6)



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: I hvilke kommuner kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i enkeltturmarkedet på dagtid? Antall respondenter: 11. SSBs sentralitetsindeks er benyttet for å gruppere kommunene, hvor 1 er mest sentrale kommuner og 6 er minst sentrale kommuner.

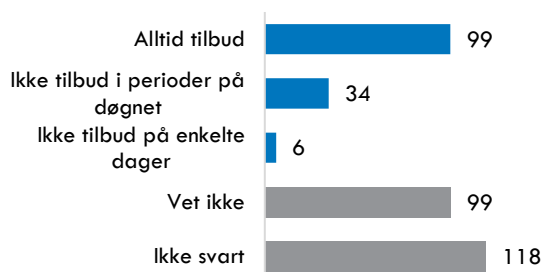
Behovet for forhåndsbestilling synes å være noe høyere i usentrale strøk enn ellers, men forskjellene virker ikke å være store.

3.6 Perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud

I spørreundersøkelsen har vi også kartlagt om det er perioder på døgnet, eller dager i uken hvor det ikke er et tilgjengelig drosjetilbud.

Figur 3-15 viser fylkeskommunenes vurdering av områder i kommunene som ikke har drosjetilbud i perioder på døgnet eller dager i uken.

Figur 3-15: Fylkeskommunenes vurdering av områder i kommunene som ikke har drosjetilbud i perioder på døgnet eller dager i uken

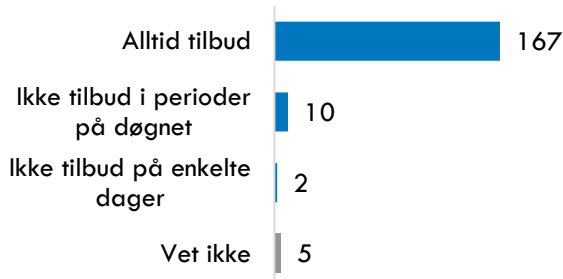


Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: Er det områder i kommunene i ditt fylke hvor det er perioder på døgnet eller dager i uken hvor det ikke er et drosjetilbud (eventuelt etter dispensasjon fra driveplikt)? Antall respondenter: 11

Fylkeskommunene vurderer at det alltid er et drosjetilbud i 99 kommuner (71 prosent av de vurderte), mens det ikke er et tilbud i perioder på døgnet eller på enkelte dager i henholdsvis 34 (25 prosent) og 6 kommuner (4 prosent av de vurderte kommunene).

Figur 3-16 viser taxisentralenes og bopelsløyvehavernes vurdering av samme spørsmål.

Figur 3-16: Taxisentralers og bopelsløyvers vurdering av områder i kommunene som ikke har drosjetilbud i perioder på døgnet eller dager i uken



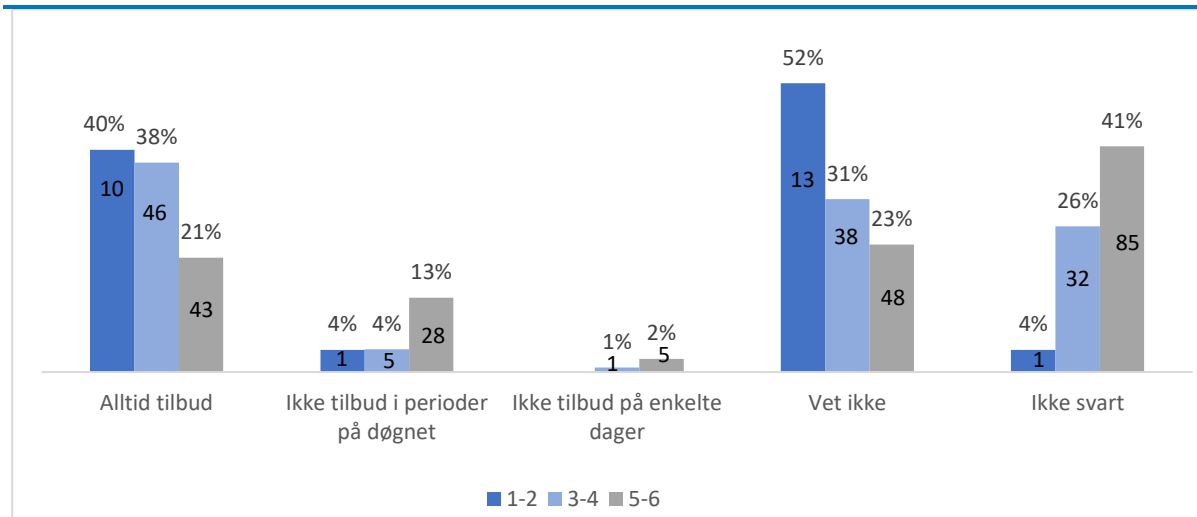
Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Er det områder i kommunene i ditt fylke hvor det er perioder på døgnet eller dager i uken hvor det ikke er et drosjetilbud (eventuelt etter dispensasjon fra driveplikt)? Antall respondenter: 113

Taxisentralene og bopelsløyvehaverne vurderer at det alltid er et drosjetilbud i kommunene i 167 tilfeller (93 prosent av de vurderte), mens det ikke er et tilbud i perioder på døgnet eller på enkelte dager i henholdsvis 10 (6 prosent) og 2 tilfeller (1 prosent).

Forskjeller mellom sentrale og usentrale kommuner

Figur 3-17 viser fylkeskommunenes vurdering av områder i kommunene som ikke har drosjetilbud i perioder på døgnet eller dager i uken, gruppert etter mest sentrale kommuner (1) og minst sentrale kommuner (6).

Figur 3-17: Forskjell i drosjetilbud mellom mest sentrale kommuner (1) og minst sentrale kommuner (6)



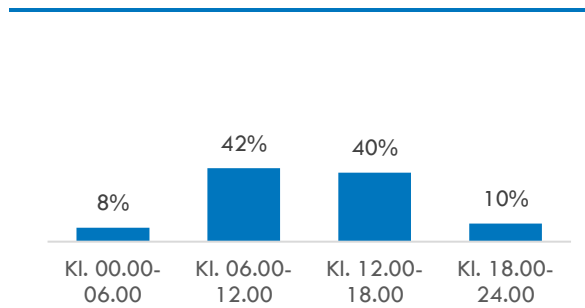
Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: Er det områder i kommunene i ditt fylke hvor det er perioder på døgnet eller dager i uken hvor det ikke er et drosjetilbud (eventuelt etter dispensasjon fra driveplikt)? Antall respondenter: 11. SSBs sentralitetsindeks er benyttet for å gruppere kommunene, hvor 1 er mest sentrale kommuner og 6 er minst sentrale kommuner.

Basert på vurderingene til fylkeskommunene er det i større grad en utfordring med manglende tilbud i usentrale strøk enn i sentrale strøk. Svarandelen er imidlertid lav. Svarene fra taxisentraler og bopelsløyvehavere (Figur 3-16) tyder på at det de fleste steder alltid er et tilbud.

Døgnfordeling av drosjeturer

Videre har vi kartlagt hvordan drosjeturene fordeles seg over døgnet på hverdager, se Figur 3-18 og i helger, se Figur 3-19.

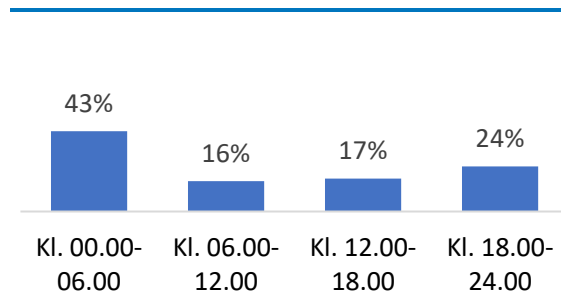
Figur 3-18: Nasjonalt gjennomsnitt av fordeling av turer over døgnet på hverdager



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Hvordan fordelte turene seg over døgnet på hverdager i 2019? Svar gjerne i prosent, radene skal summere seg til 100 prosent. Antall respondenter: 113

I ukedagene fordeler mesteparten av turene seg fra 06:00 på morgenen til 18:00 på kvelden. Dette har sammenheng både med at både kontraktskjøring (skoleskyss og pasientreiser) og enkeltturer (TT-tjenesten, jobbreiser mv.) i hovedsak foregår på dagtid.

Figur 3-19: Nasjonalt gjennomsnitt av fordeling av turer over døgnet i helger



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Hvordan fordelte turene seg over døgnet i helgene i 2019? Svar gjerne i prosent. Radene skal summere seg til 100 prosent. Antall respondenter: 113

I helgene fordeler mesteparten av turene seg fra 18:00 på kvelden til 06:00 på morgenen. Denne fordelingen er tilnærmet motsatt av hvordan turene fordeler seg på ulike tidspunkt av døgnet på ukedagene. I helgene er det ingen turer i forbindelse med skoleskyss og det er formodentlig færre pasientreiser. Samtidig er flere personer ute på kvelds- og nattestid. I sum betyr dette at etterspørselen etter drosjer er høyere på kvelds- og nattestid i helgene, sammenlignet med ukedagene.

3.7 Bakgrunn for manglende drosjedekning

I rapporten *Utredning om sikringstiltak for drosjetransport i Viken* (2020) kartla Oslo Economics årsaker for manglende drosjedekning gjennom spørreundersøkelser sendt ut til taxisentralene og

bopelsløyvehaverne i Viken. De viktigste årsakene som ble trukket frem av taxisentralene var blant annet:

- Kombinasjonen av driveplikt og tynt befolkede områder. Dette gir forholdsvis lave inntekter, ettersom markedet er lite, samtidig som driveplikten gir betydelige kostnader.
- Få, store knutepunkt og attraksjoner gir mindre kjøring, og dermed lavere inntekter.
- Områder med store avstander gir ofte lang tilkjøringstid for drosjene. Dette resulterer i at de totalt sett må kjøre langt, men kun får betalt for deler av turen.

I sum er dette forhold som kan føre til at fylkeskommunen ikke får nok løyvehavere i et område, og/eller at løyvehaverne/sentralene i begrenset grad evner å etterleve driveplikten.

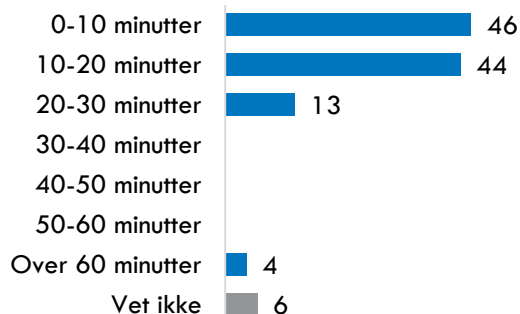
3.8 Ventetid ved bestilling

Ventetid ved bestilling er den tiden det tar fra en kunde har bestilt en drosje til turen starter, og dette er informasjon som vi har kartlagt gjennom taxisentralene og bopelsløyvehaverne.

I Figur 3-20 til Figur 3-23 vises rapportert ventetid for drosjetjenester med og uten behov for assistanse (som for eksempel kan være turer hvor kunden bruker rullestol eller er blind), for dagtid og nattestid.

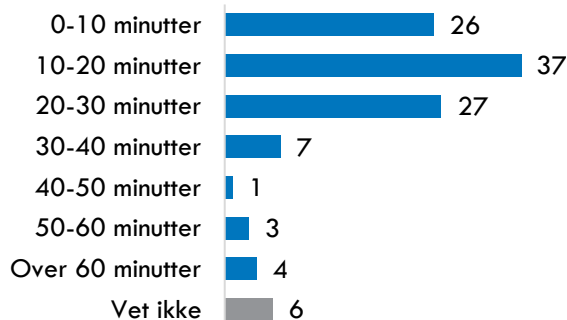
På dagtid er ventetiden for drosjetjenester med behov for assistanse oppgitt til å være hovedsakelig mellom 0-30 minutter.

Figur 3-20: Ventetid for drosjetjenester med behov for assistanse, dagtid



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Hva er typisk ventetid på dagtid ved bestilling av drosjetjenester med behov for assistanse i ditt stasjonsområde? Dette kan for eksempel være turer hvor kunden bruker rullestol eller er blind. Antall respondenter: 113

Figur 3-21: Ventetid for drosjetjenester med behov for assistanse, nattestid

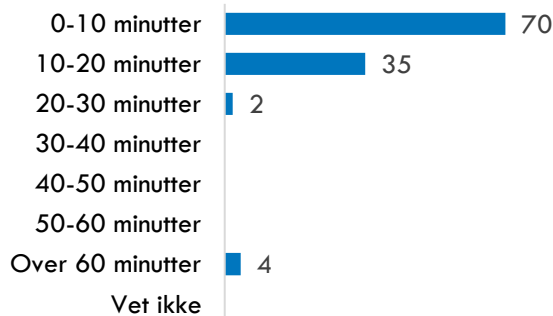


Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Hva er typisk ventetid på nattestid ved bestilling av drosjetjenester med behov for assistanse i ditt stasjonsområde? Dette kan for eksempel være turer hvor kunden bruker rullestol eller er blind. Antall respondenter: 111

På nattestid ser det ut til at ventetiden for drosjetjenester med behov for assistanse fortsatt er relativt ofte mellom 0-30 minutter, men med noe mer spredning, og kan være over 60 minutter.

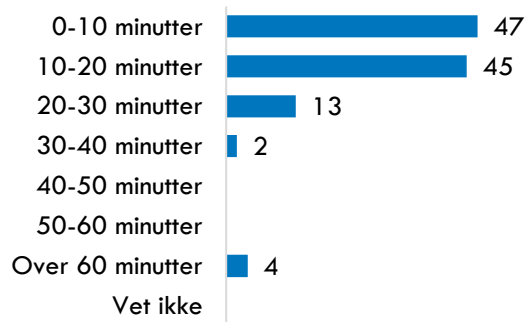
Ventetiden for drosjetjenester uten behov for assistanse er ifølge svarene fra spørreundersøkelsene oftere mellom 0-20 minutter, og spredningen på nattestid er lavere.

Figur 3-22: Ventetid for drosjetjenester uten behov for assistanse, dagtid



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Hva er typisk ventetid på dagtid ved bestilling av drosjetjenester uten behov for assistanse i ditt stasjonsområde? Antall respondenter: 111

Figur 3-23: Ventetid for drosjetjenester uten behov for assistanse, nattestid



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Hva er typisk ventetid på nattestid ved bestilling av drosjetjenester uten behov for assistanse i ditt stasjoningsområde? Antall respondenter: 111

4. Omsetning i drosjenæringen og prisutviklingen på drosjetjenester

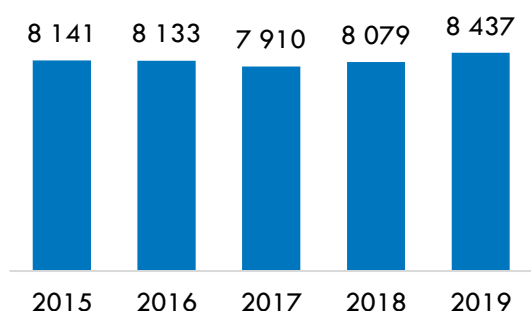
Som et mål på aktiviteten i drosjenæringen har vi kartlagt hvordan omsetningen fordeler seg:

1. Geografisk og over tid
2. På type turer, herunder enkelturer og kontraktmarkedet

4.1 Omsetning over tid og per fylke

SSB publiserer årlig statistikk om omsetningen til drosjenæringen på fylkesnivå. Figur 4-1 viser total omsetning i drosjenæringen i perioden 2015-2019.

Figur 4-1: Omsetning i drosjenæringen i perioden 2015-2019, tall i millioner kroner



Kilde: SSB tabell 11271: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år.

Den totale omsetningen i drosjenæringen var 8 141 millioner kroner i 2015. Den falt noe til 7 910 millioner kroner i 2017, før den økte til 8 437 millioner kroner i 2019.

Figur 4-2 viser hvordan omsetningen i drosjenæringen fordelte seg per fylke i 2019.

Figur 4-2: Omsetning i drosjenæringen per fylke i 2019, beløp i millioner kroner



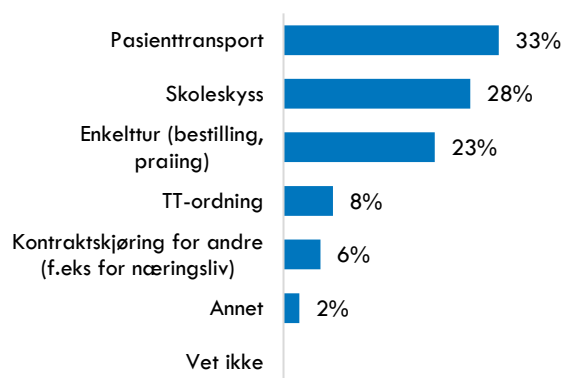
Kilde: SSB tabell 07278: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år.

Gjennomsnittlig omsetning per fylke var 767 millioner kroner i 2019. Oslo er det fylket med høyest omsetning på 2 138 millioner kroner i 2019. I Møre og Romsdal var omsetningen lavest på 263 millioner kroner.

4.2 Omsetning per type tur

Vi har spurt taxisentralene og bopelsløyvehaverne om hvordan drosjeturene fordeler seg til ulike type turer og svarene er vist Figur 4-3.

Figur 4-3: Gjennomsnittlig fordeling av turer for sentraler og bopelsløyver i Norge



Kilde: Oslo Economics (2020)

Beregnet som et enkelt gjennomsnitt av svarene til drosjesentraler og bopelsløyvehavere, utgjør enkelturer kun 23 prosent av drosjemarkedet på

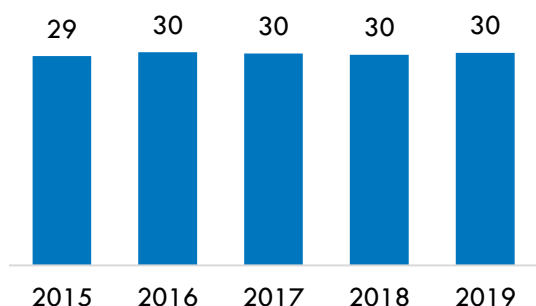
rundt 8,4 milliarder kroner. Tar en med TT-ordningen, som ofte kjøpes på lik linje med enkeltturer utgjør enkelttur- og TT-markedet 31 prosent av drosjemarkedet. De resterende 69 prosentene av drosjemarkedet består av kontraktskjøring. De viktigste kontraktene er pasienttransport (33 prosent) og skoleskyss (28 prosent av markedet).¹⁰

4.3 Prisutviklingen på drosjetjenester

Basert på dataen fra SSBs statistikk om drosje-transport har vi beregnet omsetning per kjørte kilometer med passasjerer, og brukt det som et mål på prisutviklingen.

Figur 4-4 viser gjennomsnittlig omsetning per kilometer kjørt med passasjer i Norge, for perioden 2015-2019.

Figur 4-4: Omsetning i kroner per kilometer kjørt med passasjer for perioden 2015-2019, nasjonalt gjennomsnitt

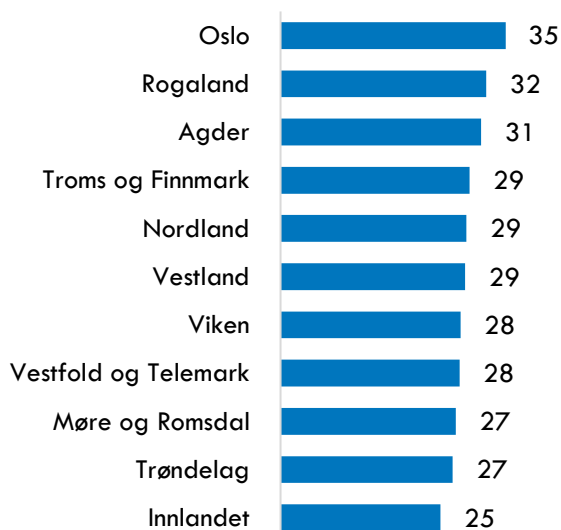


Kilde: SSB tabell 11271: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år.

Gjennomsnittlig omsetning per kilometer kjørt med passasjerer har ligget stabilt på rundt 30 kroner de siste årene.

Oslo virker å være fylket med høyest gjennomsnittlig kilometerpris på drosjetjenester (35 kroner), se Figur 4-5. Dette kan blant annet skyldes mer/tregere trafikk. Innlandet er fylket med lavest gjennomsnittlig kilometerpris (25 kroner).

Figur 4-5: Omsetning per kilometer kjørt med passasjer per fylke i 2019



Kilde: SSB tabell 07278: Drosjer, etter region, statistikkvariabel og år. Dataen er strukturert på samme måte som i Figur 3-2.

¹⁰ Disse andelenene er som nevnt beregnet som et enkelt gjennomsnitt av svarene til sentralene og bopelsløyvehaverne som har besvart vår undersøkelse. Fordi kontraktmarkedet er relativt viktigere i små markeder kan lik vektning, slik vi har gjort her, overvurdere viktigheten av

kontraktmarkedet. I Viken fylke har vi tidligere beregnet at enkeltturmarkedet utgjør om lag 20-30 prosent av antall turer (30-40 prosent dersom TT-ordningen inkluderes) (Oslo Economics, 2020).

5. Kvalitet på drosjetjenester

Vi har kartlagt to forhold knyttet til kvaliteten på drosjetjenester:

1. Hvilke typer kjøretøy som brukes i drosjemarkedet
2. Tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne (hovedsakelig rullestolbrukere og blinde)

5.1 Kjøretøy

Vi har fått tilsendt kjøretøysinformasjon for registrerte drosjer i Norge fra Statens Vegvesen. Den oversendte statistikken inneholder informasjon om hvilket fylke drosjen var registrert i, kjøretøysgruppe (personbil, minibuss, etc.), antall sitteplasser og kjøretøyets tillatte totalvekt.

Tabell 5-1 viser alle kjøretøy som er registrert som drosjer i Norge per mai 2020. Personbiler har inntil 9 seter, minibuss (totalvekt under 5000 kg) inntil 17 seter og buss (totalvekt over 5000 kg) inntil 23 seter.

Tabell 5-1: Oversikt over registrerte kjøretøy i taxinæringen

	Perso nbil	Minib uss	Bu ss	Su m
Antall	6 980	279	62	7 321
Gjennomsnittlig alder (år)	3	6	3	

Kilde: Oversendt data fra Statens vegvesens kjøretøysregister

Fra tabellen over ser vi at det er 6 980 personbiler, 279 minibusser og 62 busser som er registrert som drosjer i Norge.

Av de til sammen 7 321 registrerte drosjene i Norge er 6 980 personbiler med inntil ni seter, hvorav 4 445 er registrert med fem seter, og 1 753 er registrert med sju seter. Det er til sammen registrert 341 drosjer med over ni seter. Av disse er 17 seter mest vanlig (248 registrerte drosjer).

I Oslo og Viken er det flest drosjer, med henholdsvis 1 600 og 1 400 registrerte drosjer (alle kjøretøysgrupper). I Møre og Romsdal og Nordland er registrert under 300 drosjer i hvert fylke, og er de fylkene hvor det er det færrest registrerte drosjer.

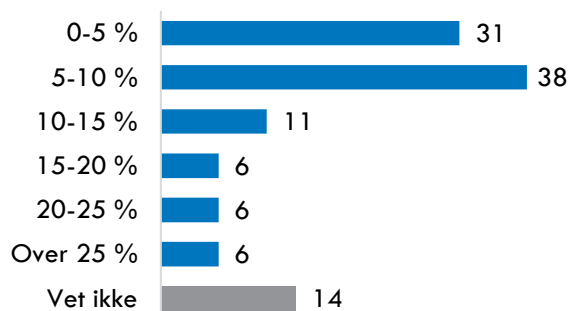
Gjennomsnittlig alder for registrerte kjøretøy er 3, 6 og 3 år for henholdsvis personbiler, minibusser og busser. Det er relativt liten variasjon i gjennomsnittsalderen på registrerte drosjer mellom fylkene. Vestland, Møre og Romsdal og Rogaland har høyest gjennomsnittsalder på rundt 5 år. Nordland og Trøndelag har lavest gjennomsnittsalder på rundt 3 år. Se mer informasjon i Vedlegg C.

5.2 Tilbud til personer med nedsatt funksjonsevne

I spørreundersøkelsene som er sendt ut, samt i intervjuene med Norges Handikapforbund og Blindeforbundet, har vi spurt om hvordan de opplever at drosjetilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne er. Vi har i tillegg spurt taxisentralene og bopelsløyvehaverne om hvor stor andel av turene er turer hvor passasjerene har nedsatt funksjonsevne og hvor mange biler de har som er tilpasset store rullestoler.

Figur 5-1 viser hvor stor andel av turer taxisentraler eller bopelsløyvehavere har hvor passasjerene har nedsatt funksjonsevne.

Figur 5-1: Andel av turer hvor passasjerer har nedsatt funksjonsevne



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Omtrent hvor mange prosent av taxisentralens (bopelsløyvet) turer i 2019 hadde passasjerer nedsatt funksjonsevne (f.eks rullestolbruker eller blind)? Antall respondenter=112

I gjennomsnitt utgjorde andelen turer med passasjerer med nedsatt funksjonsevne et sted mellom 5-10 prosent av totalt antall turer.

Fylkeskommunenes, taxisentralenes og bopelsløyvehavernes vurdering av drosjetilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne er vist i Figur 5-2 og Figur 5-3. De har blitt bedt om å vurdere

drosjetilbudet for personer med nedsatt funksjonsevne på en skala fra svært dårlig til svært godt.

Figur 5-2: Fylkeskommunenes vurdering av drosjetilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene. Spørsmål: Etter din vurdering, hvor godt svarer tilbudet av drosjetjenester til personer med nedsatt funksjonsevne (f.eks rullestolbruker, blinde) til etterspørselen i ditt fylke? Antall respondenter=15

Figur 5-3: Taxisentralers og bopelsløyvehaveres vurdering av drosjetilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne



Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere. Spørsmål: Etter din vurdering, hvor godt svarer tilbudet av drosjetjenester til personer med nedsatt funksjonsevne (f.eks rullestolbruker, blinde) til etterspørselen i ditt fylke? Antall respondenter=113

Samlet sett er drosjetilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne vurdert til å være et sted mellom godt og svært godt av både fylkeskommunene, taxisentralene og bopelsløyvehaverne. Vi bemerker likevel at sju taxisentraler og bopelsløyvehavere har vurdert drosjetilbudet som dårlig eller svært dårlig. Av de sju respondentene er det fire som tilhører Troms og Finnmark, to som tilhører Innlandet og én som tilhører Oslo.

Norges Handikapforbund og Blindedeforbundet er delvis enige i vurderingene fra fylkeskommunene, men de får frem at det er viktig å skille mellom drosjetilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne som er avhengig av assistanse og til de som ikke er det. Eksempelvis er det store forskjeller på personer som bruker rullestol. De som har lette manuelle rullestoler, kan som regel (det finnes unntak) bruke personbiler som drosjer, mens de som har tyngre elektriske rullestoler, og som må sitte i rullestolen under transporten, må ha minibuss som drosje. Oppsummert sier begge forbundene at tilbudet til de som kan bruke personbiler er godt, men trekker frem utfordringer knyttet til avvisning på grunn av førerhunder, for dårlig lokalgeografisk kunnskap, språk eller for små personbiler.

Når det gjelder tilbudet av drosjer som kan ta store elektriske rullestoler er tilbudet betydelig dårligere. I sum rapporterer 113 taxisentraler og bopelsløyvehavere som har svart på vår undersøkelse at de har 536 biler som er tilpasset store rullestoler. Det er store forskjeller mellom både mellom fylker og innad i fylker. Oslo blir av brukerne trukket frem som det fylket hvor tilbudet av slike biler er best, mens Møre og Romsdal blir nevnt som et fylke med et stort forbedringspotensial. Tilbudet kan også variere innad i de ulike fylkene. Hovedutfordringene ligger i at tilbudet er svært begrenset på grunn av få biler og lite kjøring på kvelds- og nattestid, helger og festdager.

6. Referanser

Konkurransetilsynet, 2015. *Et drosjemarked for fremtiden*, Bergen: Konkurransetilsynet.

Oslo Economics, 2017. *Behov for antallsreguleringen av drosjeløyver - en samfunnsøkonomisk analyse*, Oslo: Oslo Economics.

Oslo Economics, 2018. *Utredning om innretning av tiltak for å sikre drosjedekning og konsekvenser av innretningen*, Oslo: Oslo Economics.

Oslo Economics, 2020. *Utredning av sikringstiltak for drosjetransport i Viken*, Oslo: Oslo Economics.

Samferdselsdepartementet, 2018. *Høringsnotat. Endringer i drosjereguleringen*. Oslo: Departementene.

Samferdselsdepartementet, 2020. *Nytt drosjeregulverk utsettes til 1. november 2020*.

[Internett]

Available at:

<https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/nytt-drosjeregulverk-utsettes-til-1-november-2020?publisherId=8768166&releasId=17884605>

[Funnet 4 8 2020].

Statistisk sentralbyrå, 2017. *Prisvekst på all veitransport*. [Internett]

Available at: <https://www.ssb.no/priser-og-prisindekser/artikler-og-publikasjoner/prisvekst-pa-all-veitransport>

[Funnet 17 02 2020].

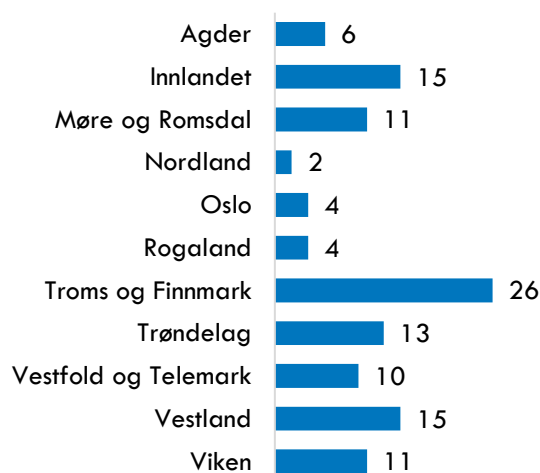
TØI, 2010. *Drosjetilbudet i distriktene etter omleggingen av pasienttransporten i 2004*, Oslo: TØI.

TØI, 2019. *Drosjeregulering i norske byer*, Oslo: Transportøkonomisk institutt, TØI-rapport 1698/2019.

Vedlegg A Oppsummerte funn fra spørreundersøkelsene

6.1 Antall respondenter per fylke

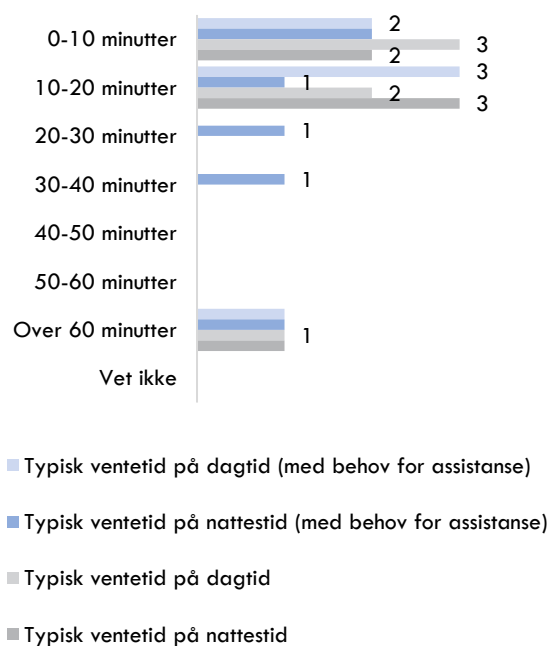
Figur 6-1: Oversikt for antall respondenter per fylke



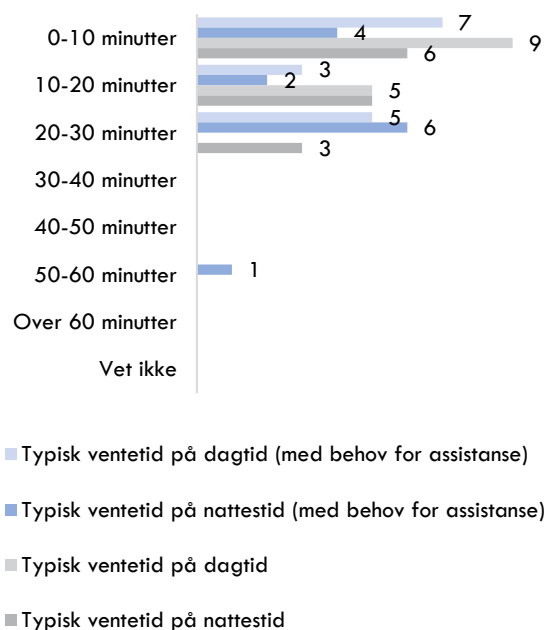
Kilde: Spørreundersøkelse sendt til taxisentraler og bopelsløyvehavere

6.2 Typisk ventetid for drosjetjenester per fylke

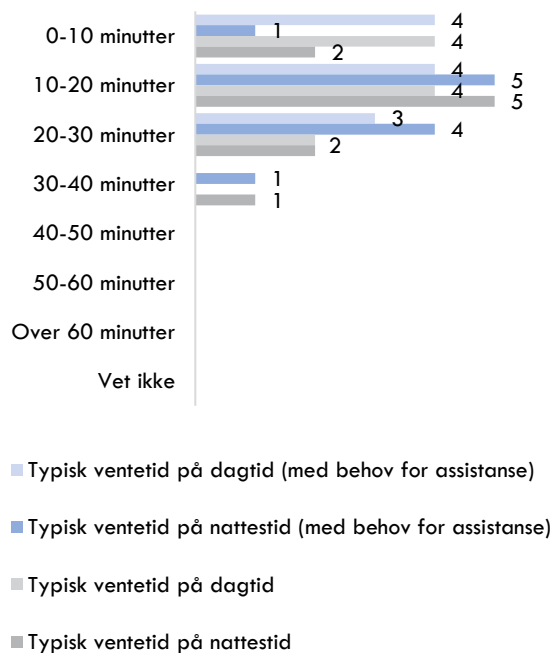
Figur 6-2: Typisk ventetid for Agder



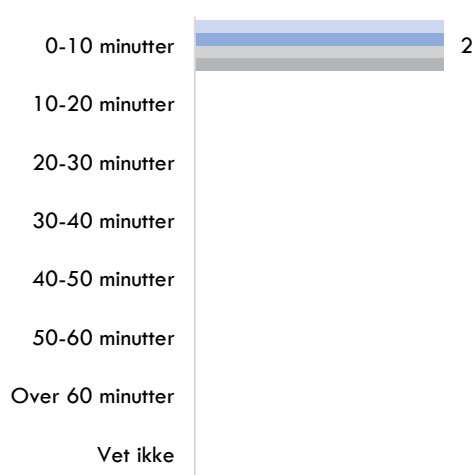
Figur 6-3: Typisk ventetid for Innlandet



Figur 6-4: Typisk ventetid for Møre og Romsdal

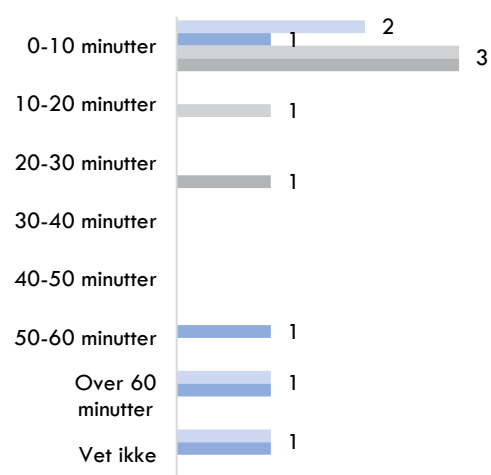


Figur 6-5: Typisk ventetid for Nordland



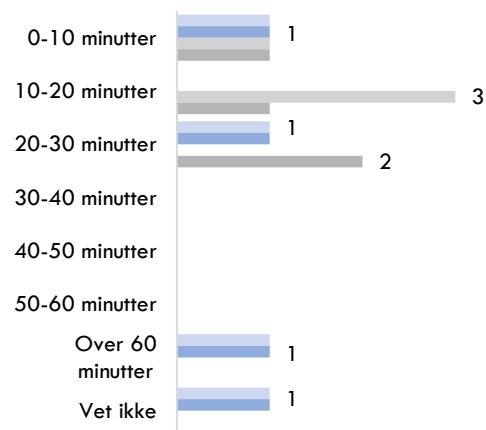
- Typisk ventetid på dagtid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på nattestid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på dagtid
- Typisk ventetid på nattestid

Figur 6-7: Typisk ventetid for Rogaland



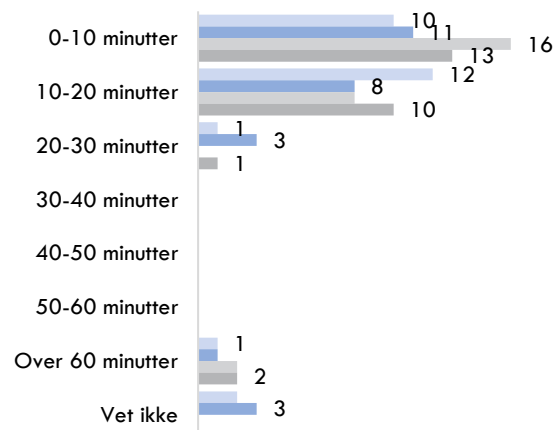
- Typisk ventetid på dagtid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på nattestid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på dagtid
- Typisk ventetid på nattestid

Figur 6-6: Typisk ventetid for Oslo



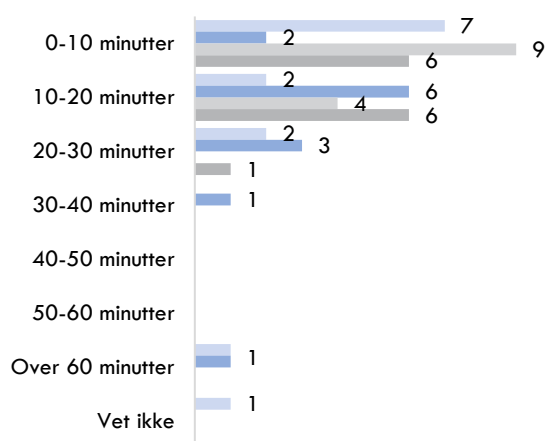
- Typisk ventetid på dagtid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på nattestid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på dagtid
- Typisk ventetid på nattestid

Figur 6-8: Typisk ventetid for Troms og Finnmark



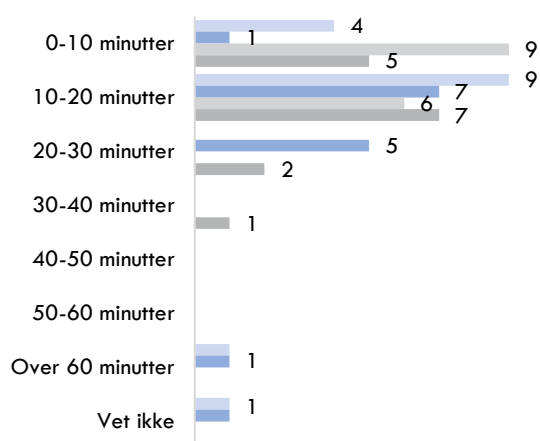
- Typisk ventetid på dagtid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på nattestid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på dagtid
- Typisk ventetid på nattestid

Figur 6-9: Typisk ventetid for Trøndelag



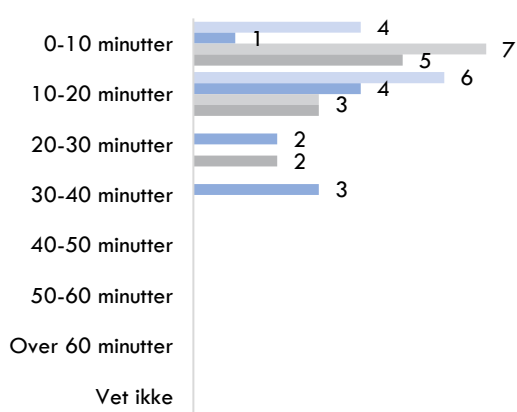
- Typisk ventetid på dagtid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på nattestid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på dagtid
- Typisk ventetid på nattestid

Figur 6-11: Typisk ventetid for Vestland



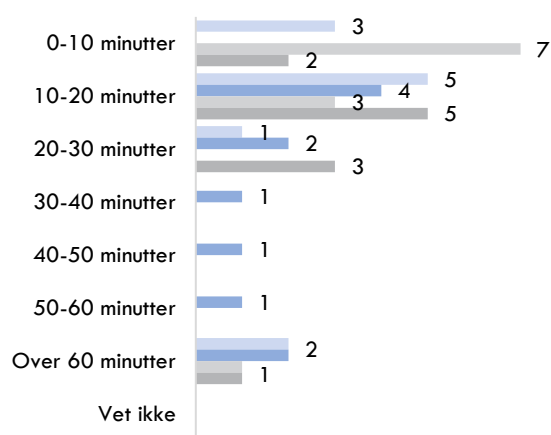
- Typisk ventetid på dagtid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på nattestid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på dagtid
- Typisk ventetid på nattestid

Figur 6-10: Typisk ventetid for Vestfold og Telemark



- Typisk ventetid på dagtid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på nattestid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på dagtid
- Typisk ventetid på nattestid

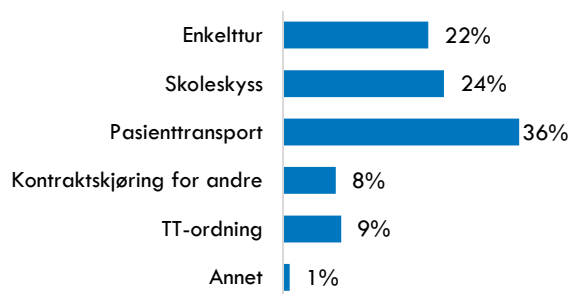
Figur 6-12: Typisk ventetid for Viken



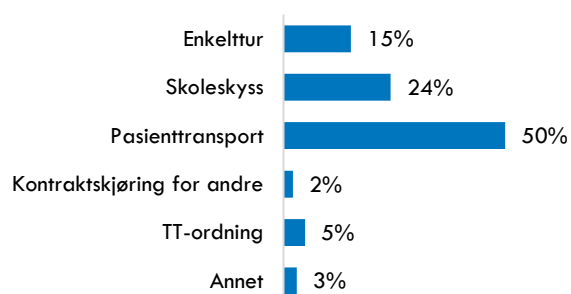
- Typisk ventetid på dagtid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på nattestid (med behov for assistanse)
- Typisk ventetid på dagtid
- Typisk ventetid på nattestid

6.3 Gjennomsnittlig fordeling av turer per fylke

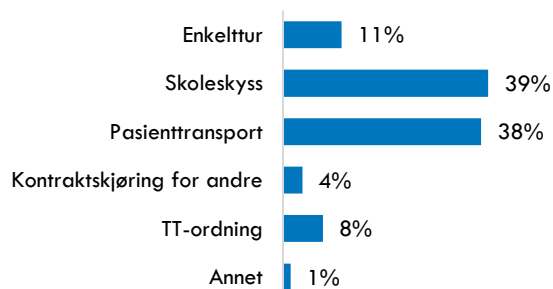
Figur 6-13: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Agder



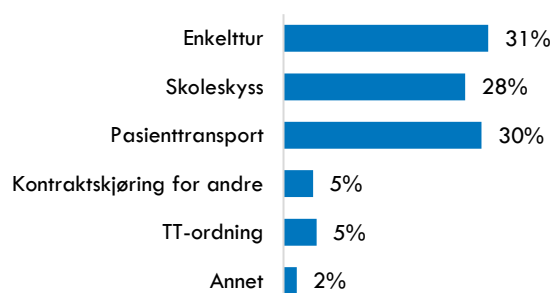
Figur 6-15: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Møre og Romsdal



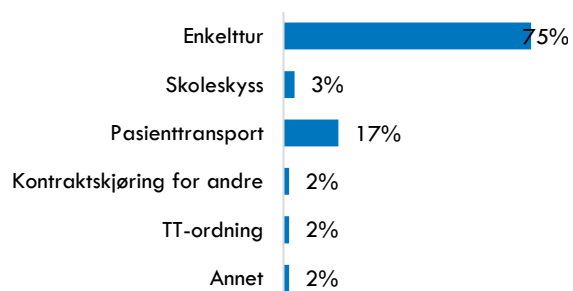
Figur 6-14: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Innlandet



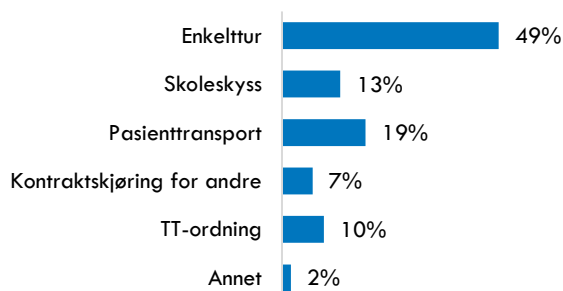
Figur 6-16: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Nordland



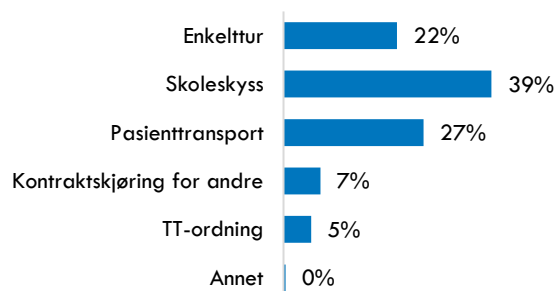
Figur 6-17: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Oslo



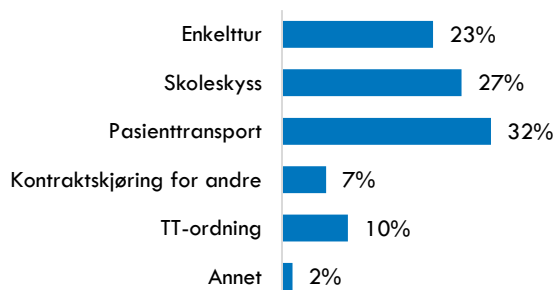
Figur 6-18: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Rogaland



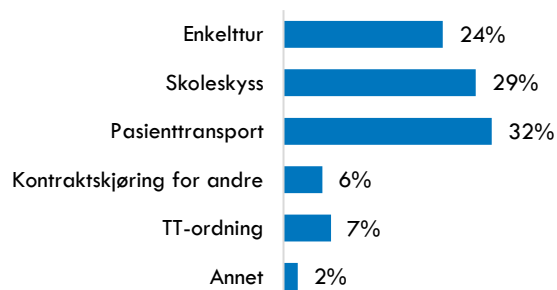
Figur 6-21: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Vestfold og Telemark



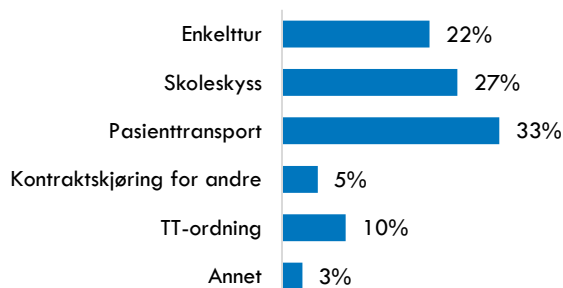
Figur 6-19: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Troms og Finnmark



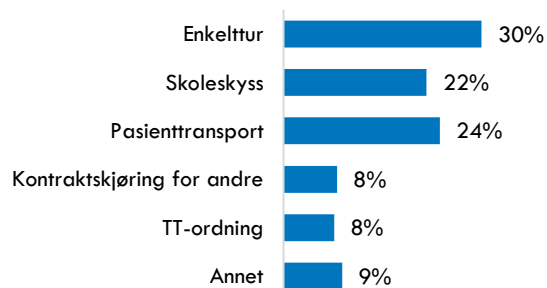
Figur 6-22: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Vestland



Figur 6-20: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Trøndelag

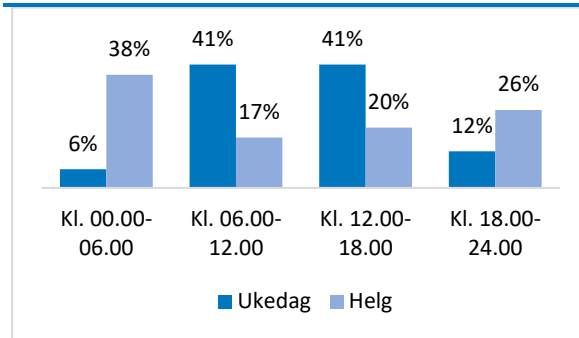


Figur 6-23: Gjennomsnittlig fordeling av turer for Viken

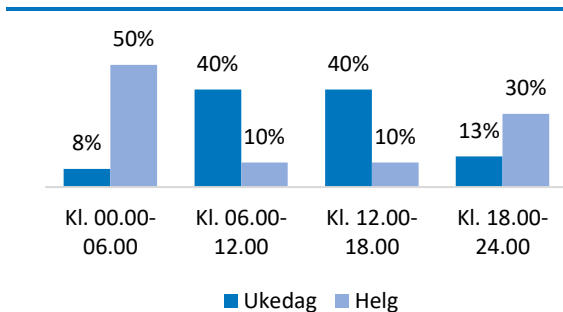


6.4 Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet

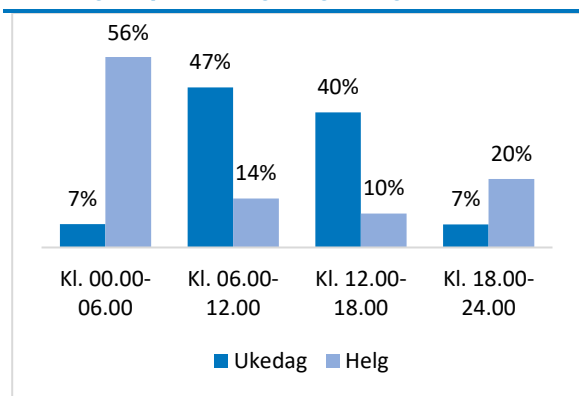
Figur 6-24: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Agder



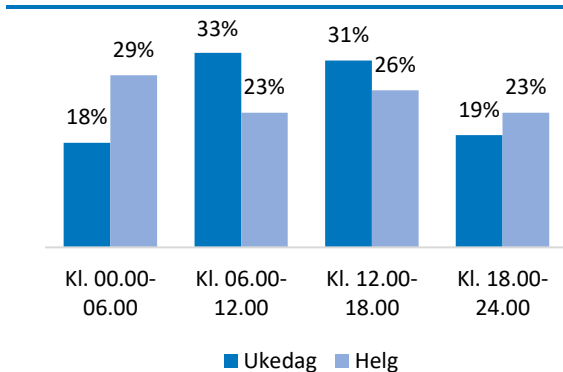
Figur 6-27: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Nordland



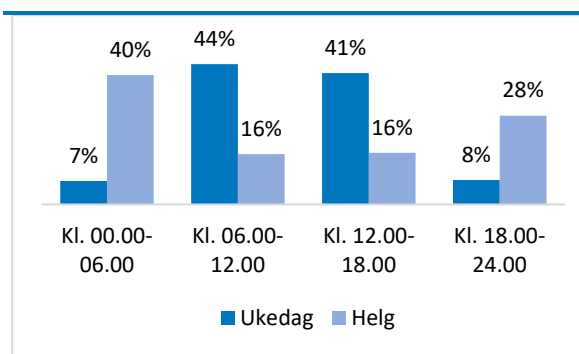
Figur 6-25: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Innlandet



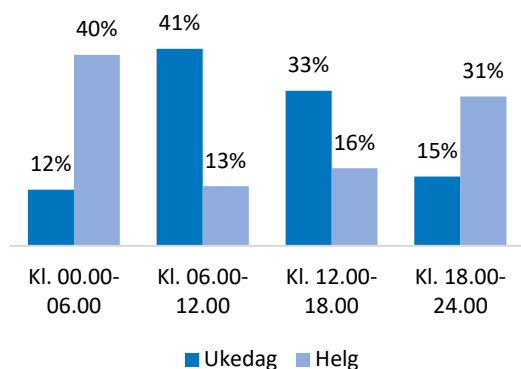
Figur 6-28: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Oslo



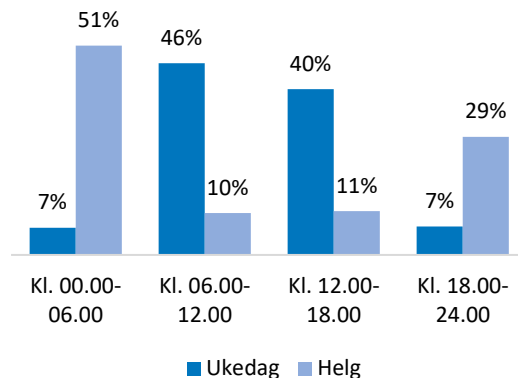
Figur 6-26: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Møre og Romsdal



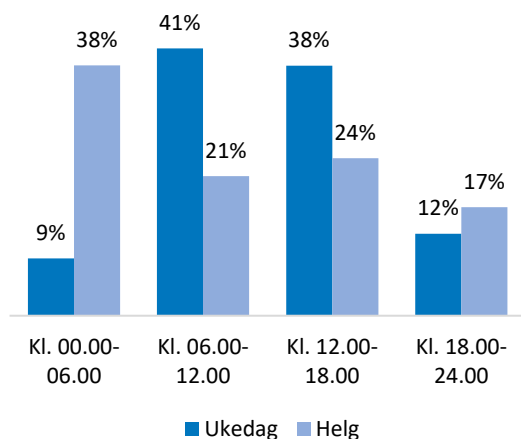
Figur 6-29: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Rogaland



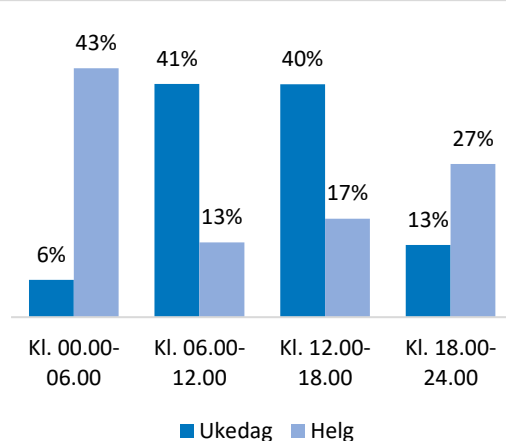
Figur 6-32: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Vestfold og Telemark



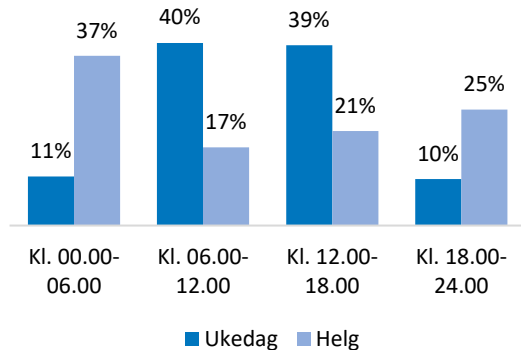
Figur 6-30: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Troms og Finnmark



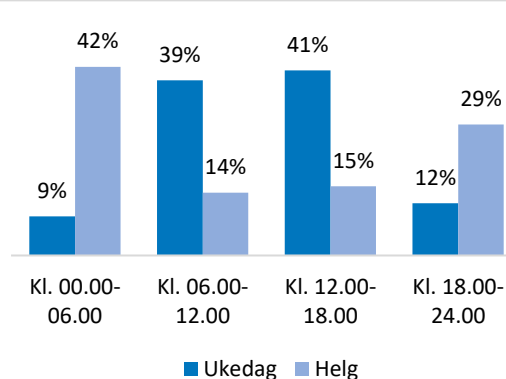
Figur 6-33: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Vestland



Figur 6-31: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Trøndelag



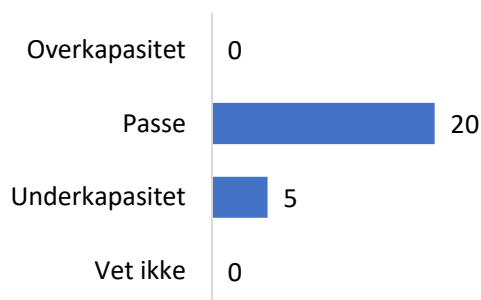
Figur 6-34: Gjennomsnittlig fordeling av turer over døgnet på ukedager og i helger for Viken



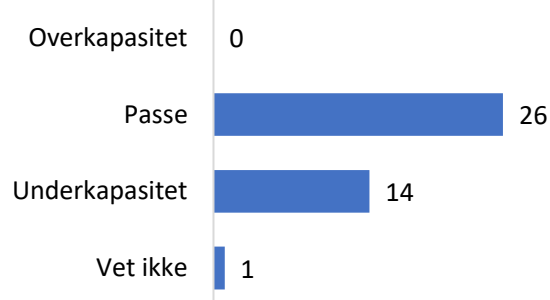
Vedlegg B Oppsummerte funn fra spørreundersøkelsen til fylkeskommunene

6.5 Over- og underkapasitet

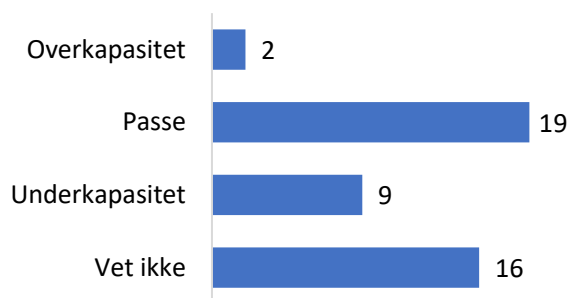
Figur 6-35: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Agder



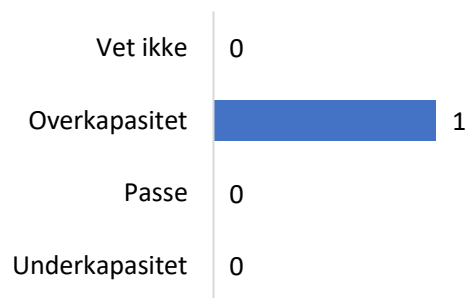
Figur 6-38: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Nordland



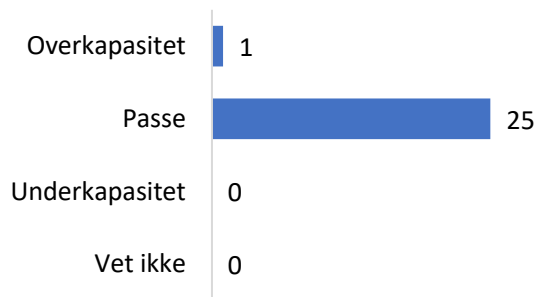
Figur 6-36: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Innlandet



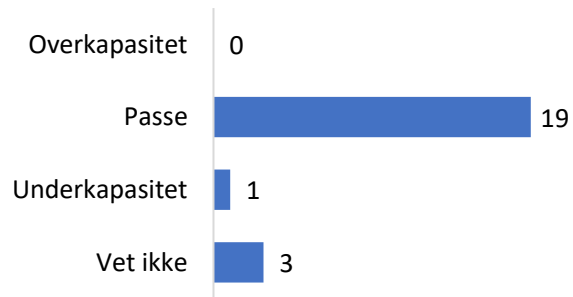
Figur 6-39: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Oslo



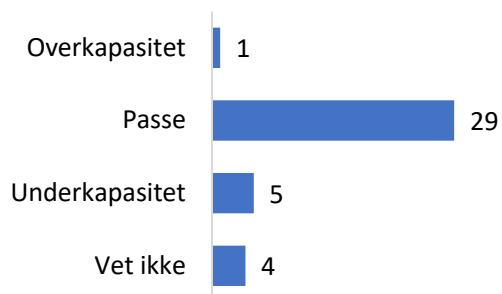
Figur 6-37: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Møre og Romsdal



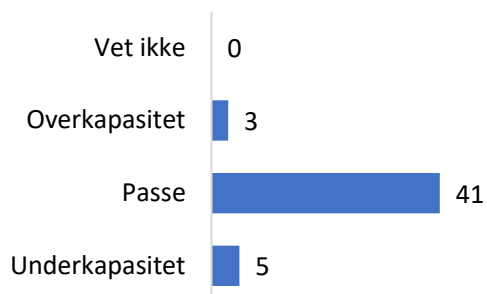
Figur 6-40: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Rogaland



Figur 6-41: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Troms og Finnmark



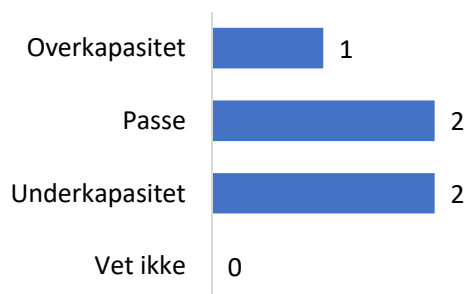
Figur 6-45: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Viken



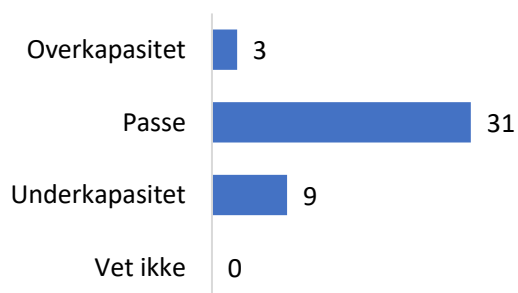
Figur 6-42: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Trøndelag

Vi har ikke mottatt en vurdering fra Trøndelag.

Figur 6-43: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Vestfold og Telemark

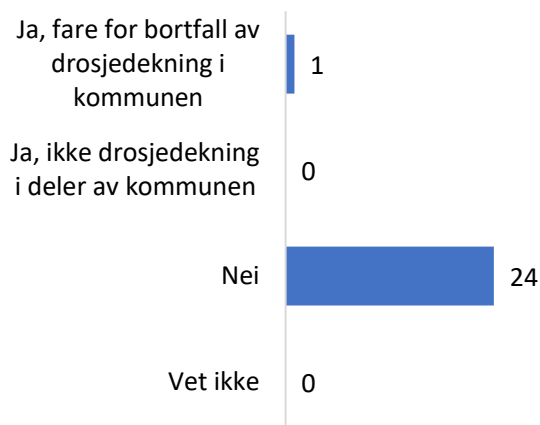


Figur 6-44: Fylkeskommunens vurdering av drosjekapasitet i Vestland

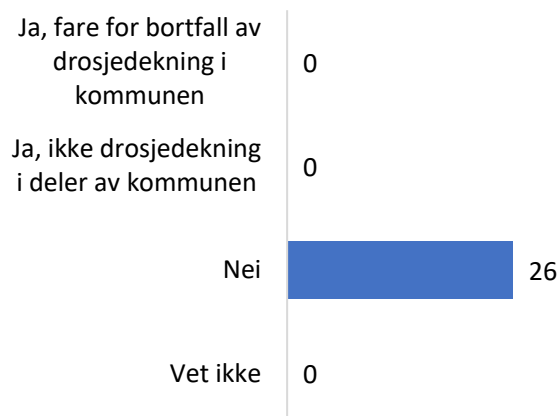


6.6 Områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall

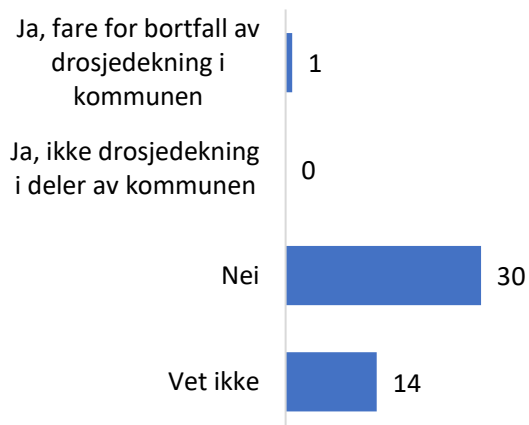
Figur 6-46: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Agder



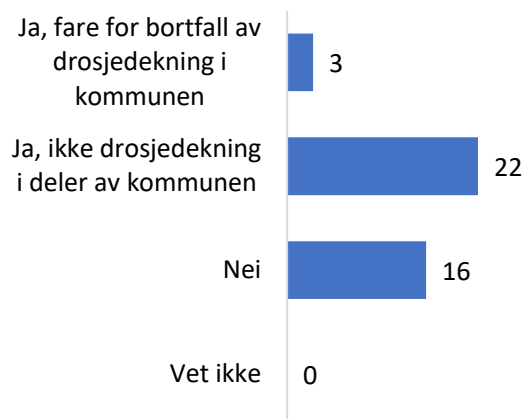
Figur 6-48: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Møre og Romsdal



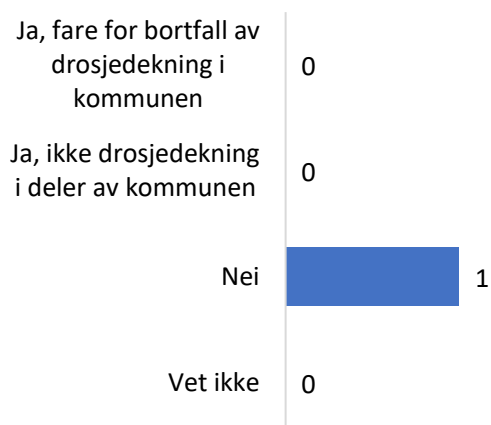
Figur 6-47: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Innlandet



Figur 6-49: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Nordland



Figur 6-50: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Oslo



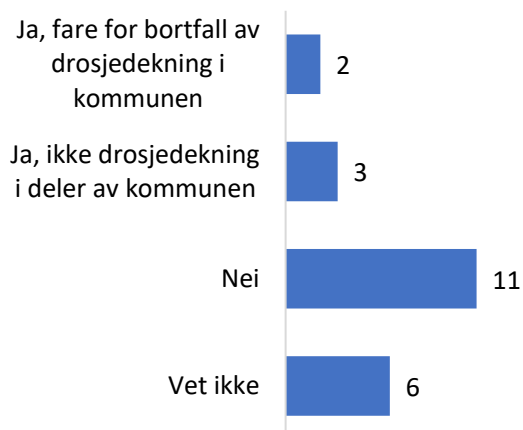
Figur 6-52: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Troms og Finnmark



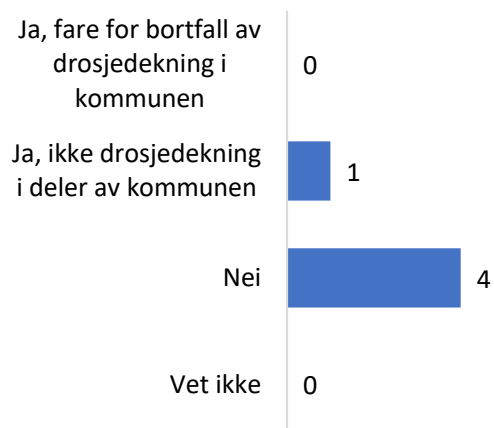
Figur 6-53: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Trøndelag

Vi har ikke mottatt en vurdering fra Trøndelag.

Figur 6-51: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Rogaland



Figur 6-54: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Vestfold og Telemark

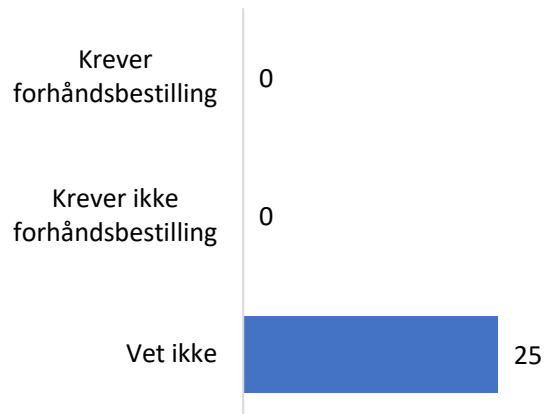


6.7 Områder som krever forhåndsbestilling på dagtid

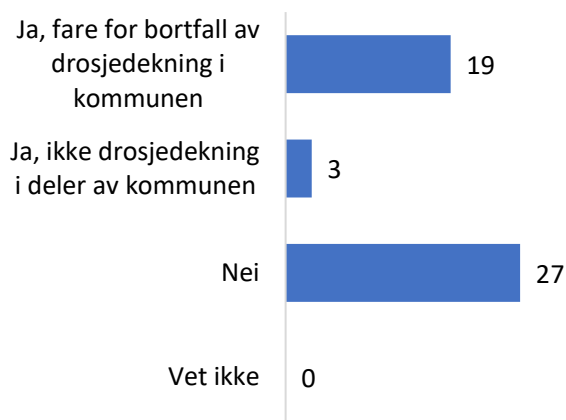
Figur 6-55: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Vestland



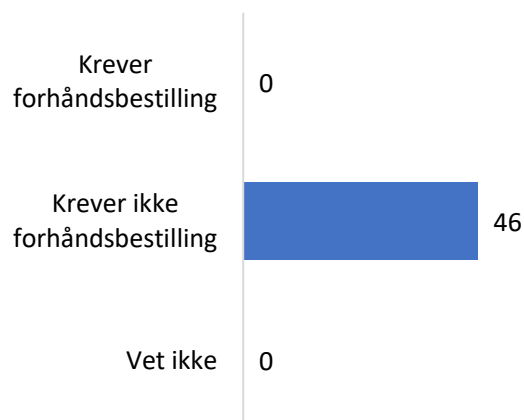
Figur 6-57: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Agder



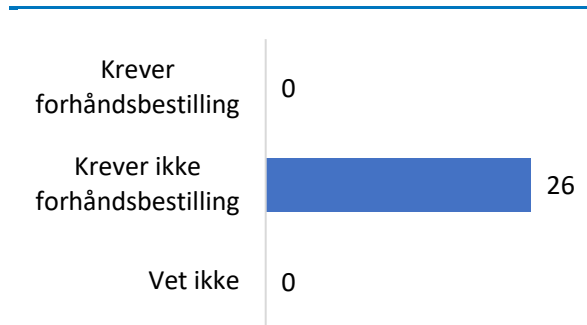
Figur 6-56: Fylkeskommunens vurdering av områder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall i Viken



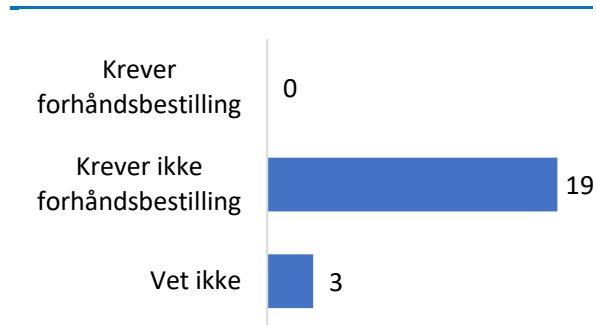
Figur 6-58: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Innlandet



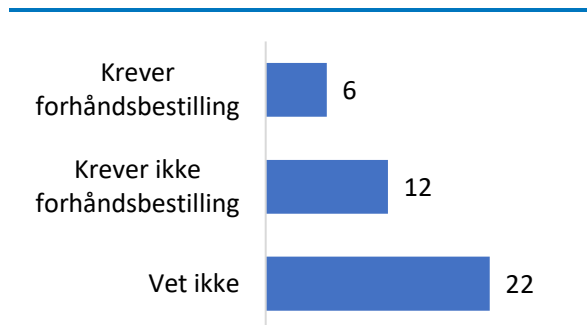
Figur 6-59: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Møre og Romsdal



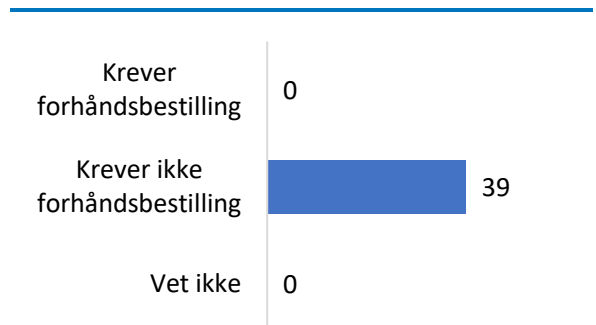
Figur 6-62: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Rogaland



Figur 6-60: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Nordland



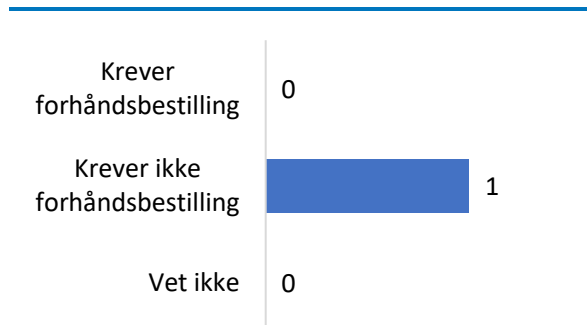
Figur 6-63: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Troms og Finnmark



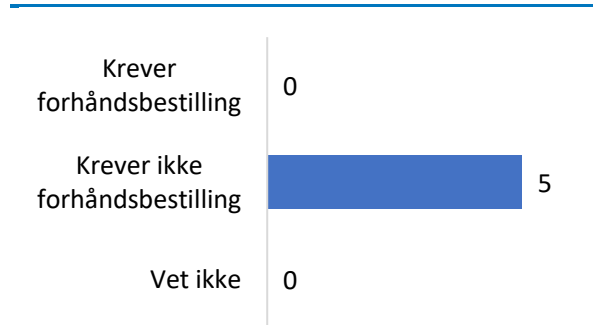
Figur 6-64: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Trøndelag

Vi har ikke mottatt en vurdering fra Trøndelag.

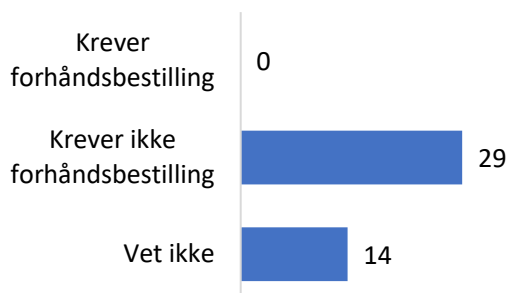
Figur 6-61: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Oslo



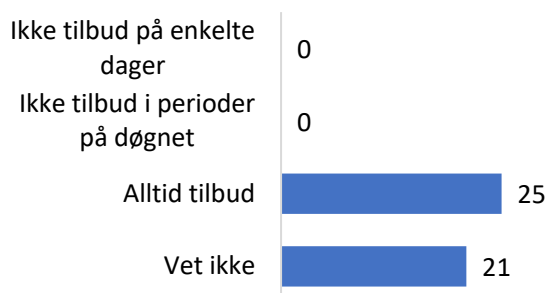
Figur 6-65: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Vestfold og Telemark



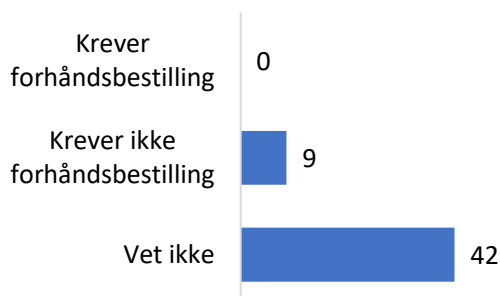
Figur 6-66: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Vestland



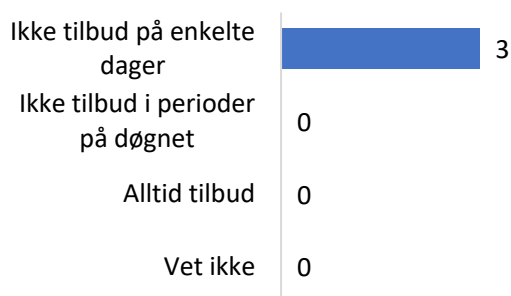
Figur 6-69: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Innlandet



Figur 6-67: Fylkeskommunens vurdering av områder som krever forhåndsbestilling på dagtid i Viken

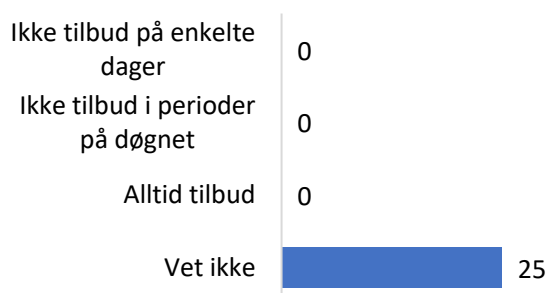


Figur 6-70: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Møre og Romsdal

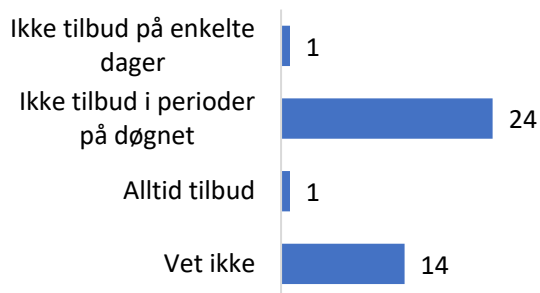


6.8 Perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud

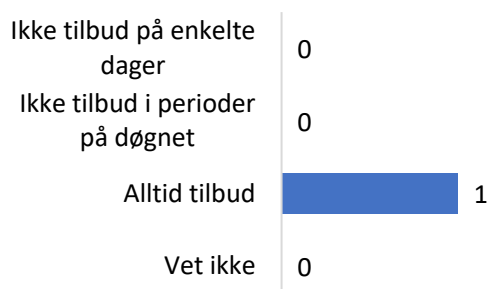
Figur 6-68: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Agder



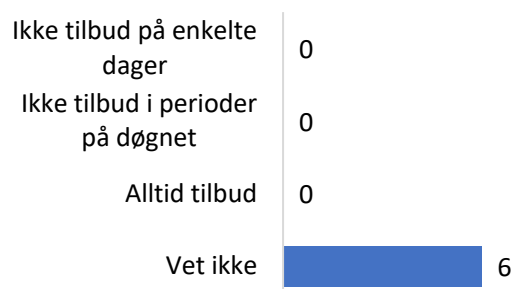
Figur 6-71: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Nordland



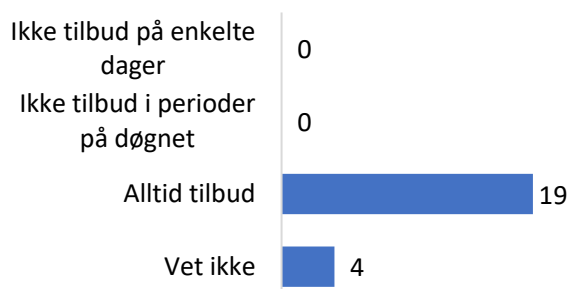
Figur 6-72: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Oslo



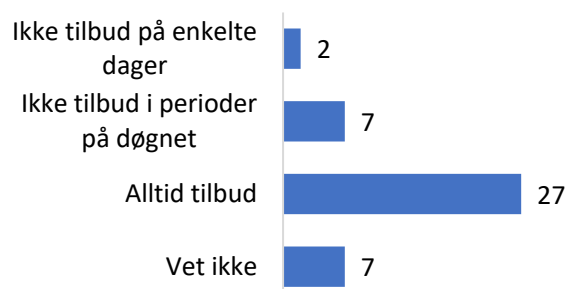
Figur 6-76: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Vestfold og Telemark



Figur 6-73: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Rogaland



Figur 6-77: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Vestland



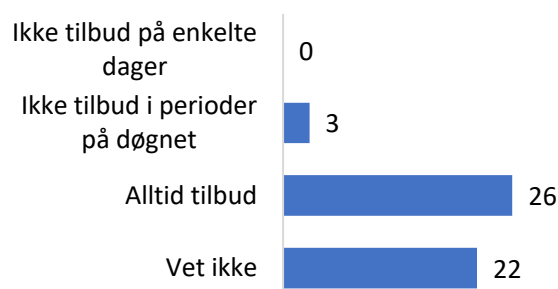
Figur 6-74: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Troms og Finnmark

Vi har ikke mottatt en vurdering fra Troms og Finnmark. De opplyser per e-post at de skal foreta en kartlegging av drosjemarkedet høsten 2020.

Figur 6-75: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Trøndelag

Vi har ikke mottatt en vurdering fra Trøndelag.

Figur 6-78: Fylkeskommunens vurdering av perioder på døgnet eller dager i uken uten drosjetilbud i Viken



Vedlegg C Tilsendte kjøretøysopplysninger fra Statens vegvesen

Tabell 6-1: Oversikt over antall registrerte drosjer per fylke per mai 2020

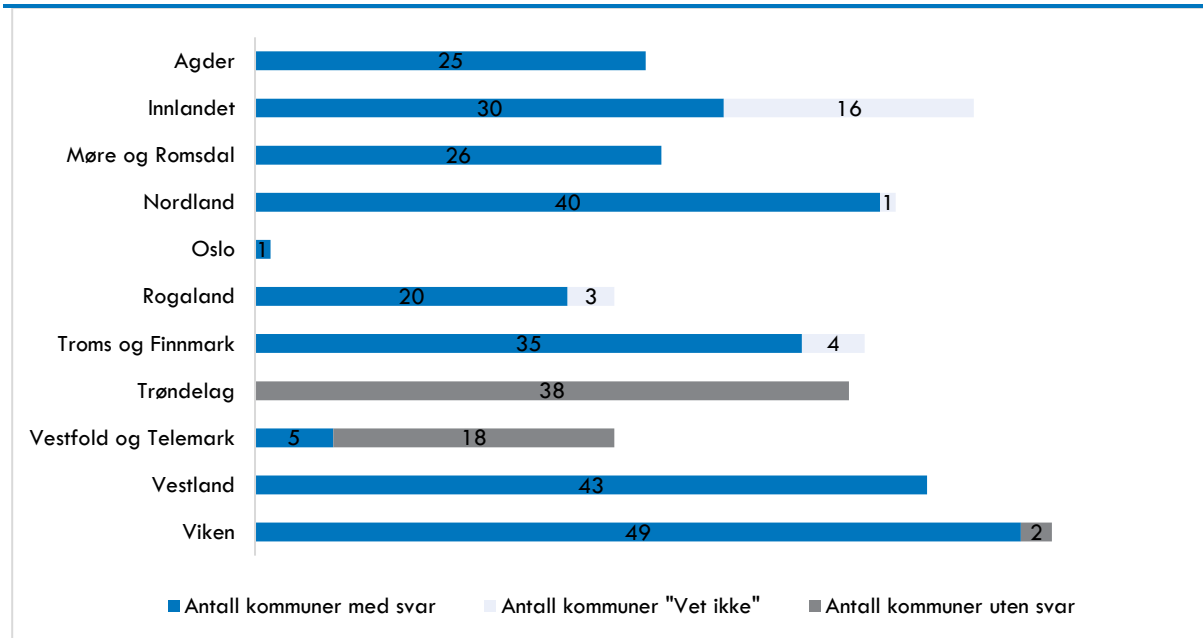
Fylke	Personbil (inntil seter 9)	Minibuss (inntil 17 seter)	Buss (inntil 23 seter)	Sum
Oslo	1 527	39	19	1 585
Viken	1 353	60	18	1 431
Vestland	914	26	6	946
Rogaland	610	13	1	624
Trøndelag	542	22	2	566
Innlandet	389	33	8	430
Agder	355	32	3	390
Troms og Finnmark	372	12	1	385
Vestfold og Telemark	361	18	2	381
Nordland	277	8	0	285
Møre og Romsdal	250	13	2	265
Ukjent	30	3	0	33
Hele landet	6 980	279	62	7 321
Gjennomsnitt	582	23	5	

Tabell 6-2: Oversikt over alder på registrerte drosjer per fylke per september 2020 (år)

Fylke	Personbil (inntil seter 9)	Minibuss (inntil 17 seter)	Buss (inntil 23 seter)
Vestland	3	7	5
Møre og Romsdal	3	9	3
Rogaland	3	6	4
Viken	4	7	2
Troms og Finnmark	3	5	5
Innlandet	3	6	4
Vestfold og Telemark	3	5	4
Agder	3	6	3
Oslo	4	4	3
Nordland	3	5	0
Trøndelag	3	4	0
Hele landet	3	6	3

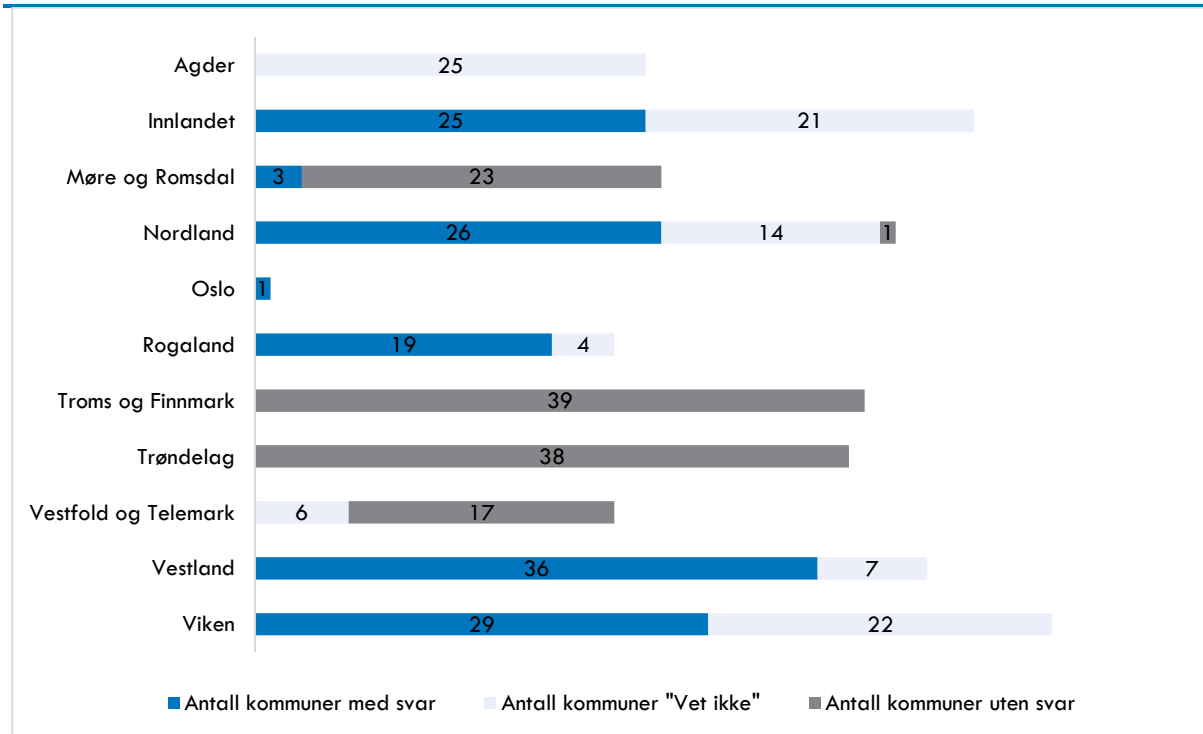
Vedlegg D Oversikt over svarandel for fylkeskommuner og taxisentraler/bopelsløyvehavere

Figur 6-79: Svarandel for fylkeskommunenes vurdering av over- og underkapasitet



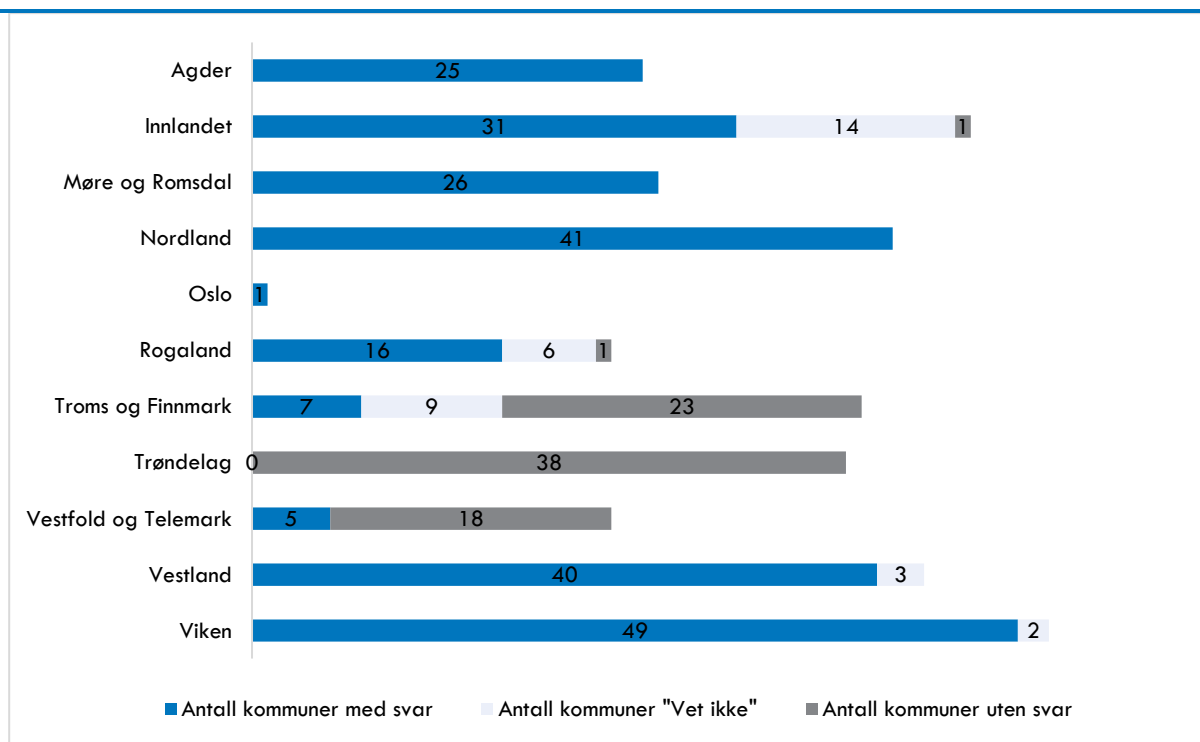
Kilde: Oslo Economics

Figur 6-80: Svarandel for fylkeskommunenes vurdering av perioder eller dager uten drosjetilbud



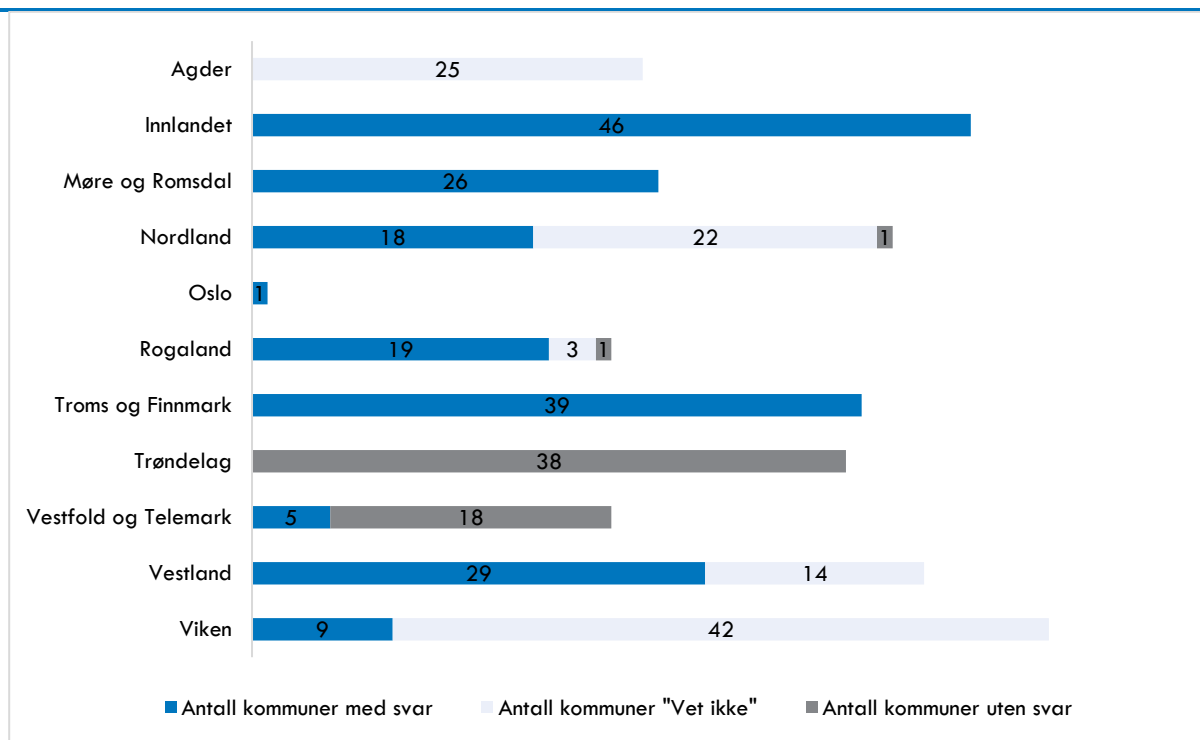
Kilde: Oslo Economics

Figur 6-81: Svarandel for fylkeskommunenes vurdering av områder uten drosjetilbud eller risiko for bortfall



Kilde: Oslo Economics

Figur 6-82: Svarandel for fylkeskommunenes vurdering av kommuner som krever forhåndsbestilling



Kilde: Oslo Economics

Tabell 6-3: Oversikt over kommuner som verken er vurdert av fylkeskommuner eller taxisentral/bopelsløyvehaver

Over- og underkapasitet	Perioder eller dager uten drosjetilbud	Områder uten taxi eller fare for bortfall	Forhåndsbestilling kreves
Dovre	Andøy	Bardu	Alstahaug
Drangedal	Aremark	Berlevåg	Andøy
Etnedal	Askvoll	Båtsfjord	Aremark
Fyresdal	Aukra	Dovre	Aurskog-Høland
Færder	Aure	Drangedal	Birkenes
Gausdal	Aurskog-Høland	Dyrøy	Bygland
Kragerø	Austevoll	Etnedal	Bykle
Kviteseid	Bardu	Fyresdal	Bærum
Kvitsøy	Berlevåg	Færder	Drangedal
Loppa	Birkenes	Hjelmeland	Dønna
Lunner	Bjerkreim	Hå	Eidfjord
Malvik	Bygland	Kárašjohka-Karasjok	Eidsvoll
Måsøy	Bykle	Karlsøy	Etne
Nissedal	Bærum	Kragerø	Evenes
Nordkapp	Bø	Kviteseid	Evje og Hornnes
Rindal	Dovre	Kvæfjord	Farsund
Seljord	Drangedal	Kvænanngen	Fedje
Siljan	Dyrøy	Lesja	Fitjar
Stjørdal	Eidsvoll	Levanger	Fjaler
Storfjord- Omasvuotna- Omasvuono	Etnedal	Lom	Flakstad
Søndre Land	Evje og Hornnes	Loppa	Flekkefjord
Sør-Fron	Farsund	Lyngen	Flå
Tokke	Fjord	Malvik	Frogn
Træna	Flekkefjord	Måsøy	Froland
Utsira	Frogn	Nissedal	Fyresdal
Vang	Froland	Nord-Aurdal	Færder
Verdal	Fyresdal	Nordkapp	Gjerdrum
Vestre Toten	Færder	Nordre Land	Gjerstad
Vågå	Gáivuotna-Kåfjord- Kaivuono	Nordreisa	Gloppen

Øyer	Gausdal	Rindal	Gol
	Giske	Salangen	Grane
	Gjemnes	Seljord	Hamarøy
	Gjerdrum	Senja	Hattfjelldal
	Gjerstad	Siljan	Hemnes
	Gratangen	Skjervøy	Herøy
	Hadsel	Skjåk	Hole
	Hamarøy	Sokndal	Hurdal
	Hareid	Stjørdal	Hægebostad
	Harstad - Hárstták	Storfjord- Omasvuotna- Omasvuono	Iveland
	Hattfjelldal	Suldal	Kragerø
	Hemnes	Tjeldsund	Kviteseid
	Holmestrand	Tokke	Lier
	Horten	Tromsø	Lillesand
	Hægebostad	Vang	Lillestrøm
	Iveland	Vardø	Lund
	Karášjohka-Karasjok	Verdal	Lunner
	Karlsøy	Vestre Toten	Lurøy
	Kragerø	Våler	Lyngdal
	Kviteseid	Østre Toten	Lødingen
	Kvæfjord		Lørenskog
	Kvænangen		Malvik
	Lesja		Marker
	Lillesand		Meløy
	Lillestrøm		Moskenes
	Loabák - Lavangen		Nannestad
	Lom		Nes
	Loppa		Nesbyen
	Lund		Nesna
	Lunner		Nesodden
	Lyngdal		Nissedal
	Lyngen		Nittedal
	Lørenskog		Rindal

Malvik	Ringerike
Marker	Risør
Måsøy	Rælingen
Nannestad	Rødøy
Nes	Røst
Nesodden	Seljord
Nissedal	Siljan
Nord-Aurdal	Solund
Nordkapp	Steigen
Nordre Land	Stjørdal
Nordreisa	Suldal
Rauma	Sømna
Rindal	Tokke
Risør	Træna
Rælingen	Ullensaker
Røst	Utsira
Salangen	Valle
Saltdal	Vega
Sande	Vegårshei
Sel	Verdal
Seljord	Vestby
Senja	Vevelstad
Siljan	Vik
Sirdal	Øksnes
Skiptvet	Ål
Skjervøy	Åmli
Skjåk	Åseral
Solund	
Stjørdal	
Storfjord-Omasvuotna-Omasvuono	
Sula	
Surnadal	
Sykkylven	
Søndre Land	

Tingvoll
Tjeldsund
Tokke
Tromsø
Træna
Tysnes
Tønsberg
Ullensaker
Ulstein
Utsira
Valle
Vang
Vardø
Vefsn
Vega
Vegårshei
Verdal
Vestby
Vestre Toten
Vevelstad
Værøy
Vågå
Våler
Øksnes
Ørsta
Øyer
Åmli
Åseral

Kilde: Oslo Economics

Vedlegg E Spørreundersøkelse til fylkeskommuner

Forhold vi vil ha besvart	Spørsmål	Svaralternativ
Over- og underkapasitet i drosjemarkedet	Navn på fylke Er det kommuner i ditt fylke som har over- eller underkapasitet av drosjetjenester?	Nedtrekksliste med fylker Matrise Nedover: Liste over kommuner Bortover: • Underkapasitet • Passe • Overkapasitet • Vet ikke
Områder som ikke har drosjedekning i dag, eller som risikerer bortfall	Etter din vurdering, er det områder i ditt fylke som ikke har drosjedekning, eller som risikerer bortfall av drosjedekning?	Matrise Nedover: Liste over kommuner Bortover: • Nei • Ja, ikke drosjedekning i deler av kommunen • Ja, fare for bortfall av drosjedekning i deler av kommunen • Vet ikke
Områder som i dag krever forhåndsbestilling	I hvilke kommuner kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i enkeltturmarkedet på dagtid i ditt fylke?	Matrise Nedover: Liste over kommuner Bortover: • Krever ikke forhåndsbestilling • Krever forhåndsbestilling • Vet ikke
Perioder på døgnet, eller dager i uken hvor det ikke er drosjetilbud (eventuelt etter dispensasjon fra driveplikt), samt bakgrunn for manglede drosjedekning	Er det områder i kommunene i ditt fylke hvor det er perioder på døgnet eller dager i uken hvor det ikke er et drosjetilbud (eventuelt etter dispensasjon fra driveplikt)?	Matrise Nedover: Liste over kommuner Bortover: • Alltid tilbud • Ikke tilbud i perioder på døgnet • Ikke tilbud på enkelte dager • Vet ikke

Ventetid ved bestilling av drosje med behov for assistanse	Hva er typisk ventetid på dagtid og nattestid ved bestilling av drosjetjenester med behov for assistanse i ditt fylke? Dette kan for eksempel være turer hvor kunden bruker rullestol eller er blind.	• 0-10 minutter • 10-20 minutter • 20-30 minutter • 30-40 minutter • 40-50 minutter • 50-60 minutter • Over 60 minutter • Vet ikke
Ventetid ved bestilling av drosje uten behov for assistanse	Hva er typisk ventetid på dagtid og nattestid ved bestilling av drosjetjenester uten behov for assistanse i ditt fylke?	• 0-10 minutter • 10-20 minutter • 20-30 minutter • 30-40 minutter • 40-50 minutter • 50-60 minutter • Over 60 minutter • Vet ikke
Tilbud til grupper med nedsatt funksjonsevne	Etter din vurdering, hvor godt er tilbudet av drosjetjenester til personer med nedsatt funksjonsevne (f.eks rullestolbruker, blinde) i ditt fylke?	• Svært godt • Godt • Hverken dårlig eller godt • Dårlig • Svært dårlig • Vet ikke

Vedlegg F Spørreundersøkelse til taxisentraler og bopelsløyver

Forhold vi vil ha besvart	Spørsmål	Svaralternativ
	Navn på taxisentral eller bopelsløyvehaver?	Åpent svar
	I hvilket fylke opererer taxisentralen (bopelsløyvet)?	Liste over fylker
	I hvilke(n) kommuner opererer taxisentralen (bopelsløyvet)?	Liste over kommuner
Over- og underkapasitet i drosjemarkedet	Er det kommuner i ditt stasjoningsområde som har over- eller underkapasitet av drosjetjenester?	Matrise Nedover: Liste over kommuner Bortover: • Underkapasitet • Passe • Overkapasitet • Vet ikke
Områder som ikke har drosjedekning i dag, eller som risikerer bortfall	Etter din vurdering, er det områder i ditt stasjoningsområde som ikke har drosjedekning, eller som risikerer bortfall av drosjedekning?	Matrise Nedover: Liste over kommuner Bortover: • Nei • Ja, ikke drosjedekning i deler av kommunen • Ja, fare for bortfall av drosjedekning i deler av kommunen • Vet ikke
Områder som i dag krever forhåndsbestilling	I hvilke kommuner kreves forhåndsbestilling av drosjetjenester i enkeltturmarkedet på dagtid i ditt stasjoningsområde?	Matrise Nedover: Liste over kommuner Bortover: • Krever ikke forhåndsbestilling • Krever forhåndsbestilling • Vet ikke

Perioder på døgnet, eller dager i uken hvor det ikke er drosjetilbud (eventuelt etter dispensasjon fra driveplikt), samt bakgrunn for manglede drosjedekning	Er det områder i kommunene i ditt stasjoneringsområde hvor det er perioder på døgnet eller dager i uken hvor det ikke er et drosjetilbud (eventuelt etter dispensasjon fra driveplikt)?	Matrise Nedover: Liste over kommuner Bortover: • Alltid tilbud • Ikke tilbud i perioder på døgnet • Ikke tilbud på enkelte dager • Vet ikke
Ventetid ved bestilling av drosje med behov for assistanse	Hva er typisk ventetid på dagtid og nattestid ved bestilling av drosjetjenester med behov for assistanse i ditt stasjoneringsområde? Dette kan for eksempel være turer hvor kunden bruker rullestol eller er blind.	• 0-10 minutter • 10-20 minutter • 20-30 minutter • 30-40 minutter • 40-50 minutter • 50-60 minutter • Over 60 minutter • Vet ikke
Ventetid ved bestilling av drosje uten behov for assistanse	Hva er typisk ventetid på dagtid og nattestid ved bestilling av drosjetjenester uten behov for assistanse i ditt stasjoneringsområde?	• 0-10 minutter • 10-20 minutter • 20-30 minutter • 30-40 minutter • 40-50 minutter • 50-60 minutter • Over 60 minutter • Vet ikke
Omsetning fordelt på type turer, herunder enkelturer og kontraktmarkedet	Hvordan fordelte turene til sentralen (bostedsløyvet) seg på ulike type turer i 2019? Svar gjerne i prosent, radene skal summere seg til 100 prosent.	• Enkelttur (bestilling/prøving) • Skoleskyss • Pasienttransport • Kontraktskjøring for andre, f.eks for næringsliv • TT-ordningen • Annet: • Vet ikke
Fordeling av turer over døgnet	Hvordan fordelte turene seg over døgnet på hverdager og i helger i 2019? Svar gjerne i prosent, radene skal summere seg til 100 prosent.»	• Kl. 00:00-06:00 • Kl. 06:00-12.00 • Kl. 12.00-18.00 • Kl. 18.00-24.00
Kjøretøy som benyttes til store rullestoler	Av taxisentralens (bostedsløyvets) kjøretøy, hvor mange kan transportere personer som bruker stor, elektrisk rullestol?	Åpent svar

Tilbud til grupper med nedsatt funksjonsevne	Etter din vurdering, hvor godt er tilbudet av drosjetjenester til personer med nedsatt funksjonsevne (f.eks rullestolbruker, blinde) i ditt stasjoneringsområde?	• Svært godt • Godt • Hverken dårlig eller godt • Dårlig • Svært dårlig • Vet ikke
Andel turer hvor passasjerer har nedsatt funksjonsevne	Omtrent hvor mange prosent av taxisentralens (bostedsløyverts) turer i 2019 hadde passasjerer nedsatt funksjonsevne (f.eks rullestolbruker eller blind)?	• 0-5 % • 5-10 % • 10-15 % • 15-20 % • 20-25 % • Over 25 % • Vet ikke:

Vedlegg G Intervjuguide for Norges Handikapforbund og Blindeforbundet

1. Hvor godt svarer tilbudet av drosjetjenester til personer med nedsatt funksjonsevne (F.eks rullestolbruker, blinde) til etterspørselen, og er det regionale forskjeller?
2. Er det byer/tettsteder som ikke har drosjedekning eller som risikerer bortfall av drosjedekning til personer med nedsatt funksjonsevne?
3. Er det byer/tettsteder hvor det er perioder på døgnet eller dager i uken hvor det ikke er et drosjetilbud til personer med nedsatt funksjonsevne?
4. Er det byer/tettsteder hvor personer med nedsatt funksjonsevne må forhåndsbestille drosje?

oslo**economics**

www.osloeconomics.no

post@osloeconomics.no
Tel: +47 21 99 28 00
Fax: +47 96 63 00 90

Besøksadresse:
Kronprinsesse Märthas plass 1
0160 Oslo

Postadresse:
Postboks 1562
Vika
0118 Oslo