



Utgreiing einerett for drosje i Vestland fylkeskommune

I denne utredninga er det medteke intervju med kommunane samt at opplysningane i denne utredninga vil bli nytta vidare i arbeidet med einerett for drosje i Vestland fylkeskommune.

Grunnlaget i denne utredninga er henta frå dei føringane som er gjeve i Proposisjon til Stortinget, Prop. 70 L (2018-2019). Vidare er innhaldet her nytta som retningslinjer for å kartleggje viktige data i samband med vurderinga om det skal innførast einerettar i Vestland fylkeskommune.

I utredninga har vi valgt ein strategi der vi har identifisert 13 kommunar som kan være sårbare. Vidare har vi hatt dialog med representantar frå dei kommunane som er identifisert, og representantane har vært både rådmann og ordførar frå kommunane. Det har og vært dialog med skuleskyss og pasientreiser, for å sjå på moglegheita for å kunne få dette inn i ein eventuell einerett.

Sjølve utgreiinga er bygget opp på fire hovudspørsmål som er stilt til kommunane. Dei fire spørsmåla er:

1. Har kommunen eit tilfredsstillande drosjetilbod i dag?
2. Kva utfordringar ser kommunen for seg etter at det nye regelverket trer i kraft?
3. Kan kommunen bidra med økonomisk tilskot for å sikre eit tilfredsstillande tilbod?
4. Kjem kommunen til å ta ut egne løyve?

Frå dei stilte spørsmåla har kommunane jamt øve svart samstemd og gitt gode innspel til arbeidet.

Det er og foreteke undersøking om mengde køyring blant drosjeforetaka i dei 13 kommunane.

Felles for kommunane er at det ikkje er vurdert å innføre einerettar i denne omgang. Vestland fylkeskommune ynskjer også og understreke at vi fortsatt er inne i Covid-19 pandemien og at pandemien kan ha hatt påverknad til korleis marknadssituasjonen er i Noreg i dag.

Innhald

1. Innleiing	5
1.1 Bakgrunn for utgreiinga	5
1.2 Heimel, føringar og avgrensingar	6
1.3 Delegering av mynde til å innføre einerettar	9
1.4 Vedtak i fylkesutvalet datert 29.10.2020	10
1.5 Konklusjon framgangsmåte og prosess	10
2. Administrasjonen sin strategi	12
2.1. Strategi	12
2.2. Dialog med kommunane	13
2.4. Dialog med skuleskyss og pasientreiser	13
2.5. Monitorering	14
3. Drosjetilbodet i sårbare kommunar	15
3.1 Kunnskapsgrunnlag	15
3.2 Drosjesituasjonen i foreløpig utvalde kommunar	15
3.3 Austevoll	16
3.4 Eidfjord	19
3.5 Fjaler	21
3.6 Fedje	22
3.7 Gulen	24
3.8 Hyllestad	26
3.9 Masfjorden	28
3.10 Modalen	30
3.11 Samnanger	32
3.12 Solund	34

3.13 Tysnes.....	36
3.14 Ulvik.....	38
3.15 Vaksdal	40
4. Pasientkøyring, skule og TT- køyring	42
4.1 Helseføretaka og pasientkøyring	42
4.2 TT- køyring i kommunane.....	44
5. Vurdering og konklusjon.....	45
5.1 Sikringstiltak/ vurderings-kriteria for einerett og anbefaling.	45
5.2 Erfaring frå andre fylkeskommunar.....	47
5.3 Konklusjon.....	48

1. Innleiing.

1.1 Bakgrunn for utgreiinga

Sommaren 2019 vedtok Stortinget ei endringa av yrkestransportlova. Endringane skulle opphavleg tre i kraft 1.7.2020, men på grunn av koronasituasjonen vart det utsett til 1.11.2020. Endringane i lova medførte ei vesentleg senking av etableringsretten som drosjeløyvehavar. Ein marknad som tradisjonelt sett har vore behovsprøvd med eit makstal på drosjeløyve, vart no opna for at alle som tilfredsstilte enkelte objektive vilkår skulle få løyve. I tillegg vart driveplikta fjerna, og heile Noreg vart eitt og same løyvedistrikt.

Gjennom behovsprøvinga og driveplikta i det gamle regelverket var ein sikra drosjetransport over heile Noreg, heile døgnet, heile året. Det tidlegare regelverket la opp til ei type kryssubsidiering der dårleg inntening på natta, vart dekkja med ein eksklusiv tilgang til marknaden og god inntening på dagtid. Ei bekymring i høyringsinnspela til det nye regelverket var at ei oppheving av driveplikta ville føre til eit dårlegare drosjetilbod på enkelte stader. Spesielt i mindre bygder med ei avgrensa kundegrunnlag, var det vanskeleg å sjå føre seg grunnar for at drosjene skulle halde opent på natt og heilagdag.

For å svare på denne utfordringa valte Samferdselsdepartementet å gje fylkeskommunane eit verktøy for å innføre eksklusiv tilgang til enkelte kommunar der drosjetilbodet vart svekka som følgje av det nye regelverket. Denne eksklusive marknadstilgangen er spesifisert som ein "einerett", og rammene for det er heimla i yrkestransportlova § 9 bokstav a).

Denne rapporten vil gjennomgå:

1. Dei rettslege og praktiske rammene for å innføre ein einerett i kommunar i Vestland
2. Dei politiske føringane i Vestland
3. Administrasjonen sin strategi
4. Administrasjonen sitt kunnskapsgrunnlag
5. Konklusjon og tilråding

1.2 Heimel, føringar og avgrensingar

Fylkeskommunen sin moglegheit til å innføre einerett er heimla i den nye yrkestransportlova § 9 bokstav a). Heimelen inneheld ni ledd. Under følgjer ei gjennomgang av dei forskjellige ledda med relevante sitat frå førearbeida til lova, samt eigne vurderingar.

1.2.1 - § 9 bokstav a), første ledd.

"(1) Fylkeskommunen kan tildele einerett eller godtgjersle til ein eller fleire løyvehavarar for å tilby drosjetenester innanfor ein eller fleire kommunar. Grensene for eit einerettsområde følgjer kommunegrensene. Fylkeskommunane fastset avgjerda om bruk av einerett i forskrift.

Fylkeskommunen kan altså tildele einerett eller godtgjersle til ein eller fleire løyvehavarar. I følgje førearbeida kan ein også gje godtgjersle i ein kombinasjon med einerett. Det kan også tenkast at kommunane kan bidra til godtgjersla der kommunen ønskjer eit betre drosjetilbod.

Det går vidare klart fram av lova at innføring av einerett må skje i forskrifts form ettersom det er ei avgrensing av marknaden i ein kommune som gjeld rettar eller plikter til eit ubestemt eller ein ubestemt krets av personar, jf. forvaltningslova § 2 bokstav c. Grensene for denne eineretten må følgje kommunegrensa, men det kan tenkast at fleire kommunar inngår i eitt større einerettsområde som vert lyst ut i ein kontrakt.

1.2.2 - § 9 bokstav a), andre ledd.

(2) Fylkeskommunen kan berre tildele einerett i kommunar der det er nødvendig.

For å innføre ei forskrift om einerett må det være naudsynt. Det følgjer av førearbeida til lova¹ kva som skal til for at det er naudsynt å innføre ein einerett. Samferdselsdepartementet viser til at dersom fylkeskommunen ønskjer å tildele ein einerett må vi gjere ein konkret vurdering av om marknadsinngrepet er naudsynt i det enkelte tilfelle, og at fylkeskommunen ikkje kan gå lenger enn det er naudsynt for å sikre eit tilfredsstillande drosjetilbod. Ein einerett kan berre nyttast i dei tilfelle der fylkeskommunen kan vise til konkrete erfaringar med at marknaden ikkje leverer eit ønskja drosjetilbod.

Departementet viser til at fylkeskommunane kan ha ulik tilnærming til kva som er eit tilstrekkeleg drosjetilbod, og i utgangspunktet har dei ansvarlege styresmakter ein "vid skjønnsadgang til å bestemme ønsket transportstandard".

Departementet viser til følgjande moment i vurdering av ein ønskja transportstandard:

- Er det behov for at det finnes tilgjengeleg drosjetilbod heile døgnet
- Er det akseptabelt at kundane må bestille drosjetenester ei viss tid i forvegen viss dei ønskjer drosje på ugunstige stader eller tidspunkt
- Er det akseptabelt at kundane betalar høgare prisar eller har lengre ventetid på stader og tider som er mindre kommersielt lønnsame å betene?

Departementet viser vidare til at eineretten må være grunngjeve med at tiltaket skal sikre eit tilstrekkeleg drosjetilbod. Det må altså vurderast om eineretten vil bøte på problemet med det utilfredsstillande tilbodet. Departementet listar opp følgjande moment for vurderinga:

¹ Prop. 70 L (2018-2019) Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) s. 43 – 44.

- Er det sannsynleg at marknaden vil kunne levere eit tilfredsstillande drosjetilbod?
- Kva talar for og kva talar i mot at marknaden utan inngripen vil levere eit tilfredsstillande drosjetilbod?
- Kva konsekvensar kan oppstå dersom det ikkje vert tildelt einerettar. Vurderinga skal omfatta verknader for enkeltpersonar, privat og offentleg næringsverksemd, statleg, fylkeskommunal og kommunal forvaltning og andre berørte.

Fylkeskommunen bør så langt som mogleg vurdere objektive forhold når desse spørsmåla skal svarast ut, inkludert:

- Indirekte indikatorar på etterspørsel
 1. Befolkning og folketettleik i kommunen
 2. Knutepunkta i kommunen
 3. Attraksjonar i kommunen
 4. Næringsstruktur i kommunen
 5. Anna kollektivtransporttilbod i kommunen
 6. Inntektsnivå og sysselsettingsgrad hos befolkninga
- Direkte marknadsindikatorar
 1. Ventetid på førehandsbestilte turar
 2. Omsetning per løyve
 3. Talet på turar
 4. Utnyttingsgrad

Samferdselsdepartementet viser til at det vil være hensiktsmessig for fylkeskommunen å vurdere indikatorar som gjev eit uttrykk for etterspurnaden. Enkelte indikatorar er enklare å kvantifisere enn andre. Departementet viser til at det er store variasjonar mellom regionane og det ikkje er eit universelt fasitsvar for kva verdiar på indikatorane som inneberer eit behov for inngrep. Det vert vist til at fylkeskommunen bør vurdere indikatorane i samanheng og ein vurdering vil måtte innebere eit visst skjønn.

1.2.3 - § 9 bokstav a), tredje ledd.

(3) Departementet fastset ut frå innbyggjartal og innbyggjartettleik i forskrift dei kommunane det kan tildelast einerett i.

Det er departementet som fastset terskelen for å innføre einerett. Etter yrkestransportforskrifta § 48 bokstav b følgjer det:

"I kommuner med 20 000 innbyggere eller flere, og befolkningstetthet på 80 innbyggere per km² eller høyer, kan det ikke tildeles eneretter etter yrkestransportloven § 9a."

Det kan altså ikkje innførast einerett i kommunar der det både er over 20 000 innbyggjarar og over ein befolkningstettleik på 80 innbyggjarar per km². Dette fører til at det per i dag ikkje kan innførast einerett i følgjande kommunar i Vestland:

- Askøy
- Bergen
- Øygarden

1.2.4 - § 9 bokstav a), fjerde ledd.

(4) Ved tildeling av einerett skal det nyttast konkurranse så langt det følgjer av lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med heimel i lova. Einerett kan tildelast for ein periode på inntil fem år.

Etter at ein har fastsett forskrift som innfører einerett i ein kommune, må einerettskontrakten lysast ut etter anskaffingsregelverket. Det må vurderast om kontrakten om eineretten skal samordnast med andre offentlege kontraktar slik som pasienttransport eller skuleskyss. Det er mogleg for fylket å inngå kontraktar på inntil fem års varigheit.

I kontrakten kan det forhandlast om vilkår for eineretten. Det kan tenkast forskjellige vilkår frå kommune til kommune basert på krav til drosjetilbodet:

- Opningstider
- Prisar
- Stasjoneringsstad
- Handikapbil
- Varigheit

1.2.5 - § 9 bokstav a), femte, sjette og sjuande ledd.

"(5) Ein drosjeløyvehavar som har einerett, kan utføre oppdrag frå einerettsområdet til ein kvar stad i eller utanfor einerettsområdet.

(6) Drosjeløyvehavarar som ikkje har einerett, kan ikkje utføre drosjetransport innanfor kommunar der fylkeskommunen har tildelt einerett.

(7) Ein drosjeløyvehavar som ikkje har einerett, kan transportere passasjerar inn i einerettsområdet. Ein drosjeløyvehavar som ikkje har einerett, kan òg transportere passasjerar frå eit einerettsområde til ein stad utanfor einerettsområdet dersom transporten er bestilt på førehand."

Eineretten gjev såleis einerettshavaren eksklusiv rett til interne turar i einerettsområdet. Andre drosjer kan såleis ikkje ta interne turar i einerettsområdet, men dei kan transportere passasjerar inn i området, og ut att av området dersom transporten er bestilt på førehand. Eit særskilt viktig poeng er at denne eksklusive eineretten til intern transport berre gjeld praie- og bestillingskøyring. Det følgjer av førearbeida² at eineretten ikkje er til hinder for at andre operatørar kan gjennomføre intern kontraktskøyring i kommunen.

Ettersom kontraktskøyring står for ein vesentleg del av omsetninga til løyvehavarane i distrikta, kan det vere naudsynt å kople eineretten til anna kontraktskøyring for å sikre at kontrakten medfører nok omsetning. Dersom ein einerett berre omfattar vanleg praie- og bestillingskøyring, kan det vere vanskeleg å få inn tilbod på utlysinga utan at ein yte økonomisk kompensasjon for at løyvehavaren må ha ei opetid på kveld og natt.

² Prop. 70 L (2018-2019) Endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) s. 81.

1.2.6 - § 9 bokstav a), åttande ledd.

(8) Fylkeskommunen kan i einskildvedtak eller forskrift gje andre drosjeløyvehavarar enn einerettshavaren løyve til køyring i einerettsområdet.

I enkelte tilfelle kan det vere aktuelt for fylkeskommunen å gje unntak frå eineretten, for eksempel ved løyvefritak for småskala turistverksemd eller anna. Åttande ledd heimlar moglegheita for å gjere slike unntak i einskildvedtak eller forskrift.

1.2.7 - § 9 bokstav a), niande ledd.

(9) Departementet kan i forskrift fastsetje nærare reglar for einerettar."

1.3 Delegering av mynde til å innføre einerettar

I utgangspunktet kan prosessen med å innføre ein einerett være tidkrevjande. Først vil det oppstå eit behov, deretter må administrasjonen greie ut om behovet bør medføre ei innføring av einerett, så må utgreiing og forslaget til forskrift sendast på høyring til næringa og kommunane. Etter ei høyringsrunde med høyringsfrist på minimum seks veker, må saka til politisk handsaming. Først til utval for samferdsel og mobilitet, deretter til fylkesutvalet og til slutt må forskrifta vedtakast på tinget. Etter at forskrifta er vedteken på tinget må kontrakten lysast ut, og ein må gjennom ein anskaffingsprosess.

Frå det oppstår eit behov for einerett, til ein får innført forskrifta vil det kunne ta opp mot eit år, alt ettersom kva politiske møtedatoar ein treff. Som følgje av dette foreslo administrasjonen i sak. 2020/628-9 at fylkestinget skulle delegere mynda til å innføre einerettar til fylkesrådmannen. Det vart også vist til at ei slik mynde ville gje fylkesrådmannen større fleksibilitet dersom ein skal kople einerettar til andre offentlege kontraktar.

I same sak konkluderte også administrasjonen at ein burde vente til etter frisleppet av drosjemarknaden (1.11.2020) før ein vurderte å innføre einerett. Dette fordi det er særst vanskeleg å spå marknadsutviklinga.

Fylkestinget fatta den 9.6.2020 vedtak om å delegerte denne mynda til fylkesrådmannen. I tillegg bad fylkestinget om at vedtaket frå Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne (RMNF) sak 8/20 vart vektlagt i det vidare arbeidet med einerettar. I RMNF sak 8/20 viser rådet til at det er viktig å sikre eit godt drosjetilbod i alle kommunar for alle typar brukarar. Difor må det arbeidast vidare med einerettar for alle kommunar som kjem inn under einerettsmodellen. Her må ein ha tett dialog med kommunane og fylket. Det er svært viktig å stille krav som stettar behovet for brukarar med nedsett funksjonsevne.

Rådet framheva desse krav:

- Nok bilar som kan frakte rullestolbrukarar
- Prisane må vera mest mogleg lik som for andre brukarar
- TT-kort må takast i mot og ha ei løysing som kan brukast nasjonalt
- Førarhundbrukarar kan ikkje avvisast av drosjene
- Drosjer som ikkje overheld slike krav må det kunne reagerast overfor

Når det gjeld bruk av TT-kort nasjonalt, er dette innført i den nye forskrifta for transportordninga for menneske med nedsett funksjonsevne i Vestland § 7.

1.4 Vedtak i fylkesutvalet datert 29.10.2020.

I fylkesutvalet sitt møte den 29.10.2020 stilte representant Trude Brosvik spørsmål til administrasjonen. Det vart vist til at den politiske debatten med delegering av mynda til administrasjonen understreka kor viktig det var for kommunane å ha eit drosjetilbod. Og at det også var viktig for tilleggstenestene fylket har gjennom serviceskyss, TT-ordninga, delar av skuleskyssen og andre fleksible transporttilbod. Det vart vist til at fylkestinget har gjeve eit fråsegn om drosjetilbodet i distrikta og oppmoda regjeringa til å legge helsekøyring inn i einerett-modellen.

Representanten viste til at saka er aktualisert ved at tidspunkt for nytt yrkestransportregelverk nærmar seg, og at andre fylke har hatt ei meir omfattande tilnærming i saka. Det vart bedt om ei orientering om korleis administrasjonen arbeider i saka, kva kommunar ein har vore i kontakt med og korleis strategien er for å halde på eit godt drosjetilbod også i distriktskommunane når nytt regelverk er på plass.

Administrasjonen gav ei tilbakemelding på spørsmåla, samt ein oppdatering på arbeidet med å kartlegge drosjetilbodet i ni spesifikke kommunar i Vestland, og ei oversikt over kva eventuelle andre kontraktar ein kan knytte eineretten til. Administrasjonen viste igjen til at det er hensiktsmessig å vente til etter frisleppet for å vurdere korleis den frie marknaden vil fungere. Som følgje av dette fatta fylkesutvalet følgjande vedtak:

"Fylkesutvalet ber om at arbeidet med evt einerettar vert følgd tett opp. Målet er å sikre eit drosjetilbod til alle grupper, og eit tilbod som er tilgjengeleg ut over vanleg arbeidstid inkl i helgene. Fylkesutvalet meiner faren for å stå utan tilfredsstillande tilbod aukar dersom drosjetilbodet først vert avvika, for så forsøkt starta opp att. Det må også arbeidast mot helseforetaka for om mogeleg å få deira køyre-behov inn som kontraktskøyring i einerettane"

1.5 Konklusjon framgangsmåte og prosess

Dersom ein einerett skal innførast i ein kommune i Vestland må det gjerast gjennom ei konkret vurdering av drosjetilbodet i den spesifikke kommunen. Dersom det vert konkludert med at tilbodet ikkje er tilfredsstillande, kan ein innføre einerett dersom tiltaket vil bøte på problemet.

Dersom ein etter ein konkret vurdering konkluderer med at det skal innførast einerett i den kommunen, må utgreiinga og vurderinga av naudsyntheita sendast på høyring til næringa og kommunen saman med forskriftsforslaget. Utgreiinga bør også innehalde ein dialog med andre offentleg etatar for å vurdere moglegheitsrommet for å knytte eineretten til ein anna offentleg kontrakt. Det må også opprettast dialog med kommunen for å vurdere om det er mogleg å tildele godtgjersle saman med eineretten. Etter at høyringsinnspela er kome inn må det vurderast om ein skal innføre forskrift med einerett.

Etter at forskrifta er innført kan ein lyse ut kontrakten etter reglane om offentleg anskaffing. Ved kontraktinngåing kan ein forhandle om vilkår. Etter fylkestingsvedtaket av 9.6.2020 er det på det reine at administrasjonen skal prioritere rullestolbilar, like prisar for bruk av desse bilane og at førarhundar

må takast med i bilane. I fylkesutvalet sitt vedtak av 29.10.2020 vart det peika på at opningstider utover vanleg arbeidstid, også i helgene, skulle prioriterast. Administrasjonen vil difor legge til grunn slike opningstider i vurderinga av transporttilbodet i ein kommune i utgreiinga om ein bør innføre ein einerett i den kommunen. Det vil også være naturleg at det vert eit vilkår i kontrakten i ein eventuell einerett at drosjetilbydaren skal ha eit døgnkontinuerleg tilbod.

2. Administrasjonen sin strategi

2.1. Strategi

Det er på det rene at det er eit visst politisk ønskje om å innføre einerett i kommunar i Vestland fylkeskommune. Som gjennomgangen av regelverket viser, er det likevel slik ein ikkje står fritt til å innføre einerettar i dei kommunane ein ønskjer. For at det skal være ei lovleg einerettsforskrift, må det være naudsynt å innføre eineretten i kommunen.

Når omfanget av einerettsreglane vart vedteke, kommuniserte administrasjonen at det ikkje var fagleg grunnlag for å innføre einerett samstundes som frisleppet. Det vart signalisert at vi ønskja å evaluere verknadane av frisleppet før vi gjorde inngrep i den frie marknaden. Ved å følgje denne strategien sikra vi oss også at vi ikkje avgrensa marknaden og blokkerte for at nye løyvehavarar med nye forretningsidear fekk etablere seg.

Administrasjonen har sett seg som mål å gjennomgå alle kommunar i einerettsmodellen, altså alle bortsett frå Bergen, Askøy og Øygarden. Administrasjonen har byrja på dette arbeidet, og har identifisert elleve kommunar som har eit sårbart drosjetilbod (pkt. 3.2 og 4.2).

I 2020 har det på grunn av korona situasjonen vore store endringar i behovet for drosjetenester. På landsbasis har det medført ein nedgang på om lag 80 prosent i samla produksjon. Likevel har administrasjonen i tida etter frisleppet ikkje fått meldingar om store endringar i marknaden. Etter frisleppet har det vorte tildelt netto 101 nye løyve i Vestland. Dette tilseier at det er fleire løyvehavarar som ønskjer å starte opp i Vestland.

Det kan vanskeleg argumenterast for at det er naudsynt å innføre ein einerett i ein kommune, dersom drosjetilbodet ikkje har vorte dårlegare etter frisleppet. Dette er fordi det tidlegare regelverket med behovsprøving la til grunn kva behov marknaden hadde for drosjetilbod i den enkelte kommune. Dersom produksjonen ikkje har gått ned, vil det seie at behovet er dekt dersom ikkje behovet har endra seg vesentleg. Utover koronasituasjonen og nedgang i totalproduksjonen, kan ikkje administrasjonen sjå at dette har endra seg i nokon kommunar. Det har vore konsekvent kommunisert til næringa at dersom denne kan oppretthalde same god drosjetilbod som tidlegare, vil fylkeskommunen ikkje innføre einerett.

For å avdekke ein eventuell nedgang i drosjetilbodet er det oppretta dialog med kommunane, pasientreiser og skuleskyss. Det er publisert ein rapporteringslink på våre nettsider der publikum kan melde inn manglande drosjetilbod i deira kommune. I tillegg har ein starta arbeidet med eit monitoreringsverktøy som skal gje fylkeskommunen statistikk over produksjonen i fylket.

2.2. Dialog med kommunane

Etter ein gjennomgang av kommunane i Vestland basert på folketal, utstrekning og etablert drosjetilbod, samt tilbakemeldingar frå enkelte kommunar om utfordringar med drosjetilbodet, konkluderte administrasjonen med at det er 13 kommunar som er potensielt sårbare.

Dette gjelder kommunane:

1. Austevoll
2. Eidfjord
3. Fjaler
4. Fedje
5. Gulen
6. Hyllestad
7. Masfjorden
8. Modalen
9. Samnanger
10. Solund
11. Tysnes
12. Ulvik
13. Vaksdal

Administrasjonen har gjennomført eitt møte med rådmann og ordførar i kvar av kommunane for å orientere om det nye regelverket og om vår mynde til å innføre einerettar dersom det er naudsynt i deira kommunar. I møta rapporterte også kommunane tilbake om deira erfaringar med drosjetilbodet.

2.4. Dialog med skuleskyss og pasientreiser.

Ein einerett gjev ikkje eksklusiv tilgang til kontraktskøyning, slik som skuleskyss og pasientreiser. Ettersom slik kontraktskøyning står for ein stor del av omsetninga til løyvehavarane i distriktet, er ein avhengig av å sjå eineretten i samband med dette. Dersom ein lyser ut ein einerett som inneberer avgrensa med praie- og bestillingskøyning, men krav om døgnkontinuerleg drift og andre kostbare vilkår, vil ein ikkje få nokon tilbod på eineretten ettersom den ikkje vil være lønnsam for løyvehavaren.

Vidare er det også slik at dersom ein innfører ein einerett i ein kommune utan og knyte den til anna kontraktskøyning, og ende opp med å tildele eineretten til ein operatør som ikkje har kontraktskøyning, vil ein fragmentere marknaden i to. Det vil kunne medføre at innteninga ikkje vert god nok for begge operatørane. Ein må difor sjå eineretten i samband med anna kontraktskøyning i kommunen.

Som følgje av dette har fylket oppretta dialog med skuleskyss og pasientreiser for å få ein oversikt over løpetida på deira kontraktar, samt drøfte moglegheitsrommet for å knyte ein einerett til ein av deira kontraktar.

2.5. Monitorering

For å få eit nøyaktig bilde av produksjonen i kommunane er det naudsynt å innhente tal frå drosjenæringa.

Det følgjer av yrkestransportforskrifta § 21 at løyvehavaren skal sende inn dei økonomiske og statistiske opplysningane fylkeskommunen bestemmer og på den måten fylkeskommunen fastset.

I første omgang har vi utvikla eit spørjeskjema som løyvehavarane nyttar til å rapportere inn nøkkeltal. Administrasjonen arbeider med å etablere eit digitalt rapporteringsregime der løyvehavarane enkelt kan rapportere inn driftstal til fylket. Ved hjelp av innrapporterte data kan administrasjonen følgje med på utvikla i marknaden i heile fylket.

Administrasjonen har også etablert ein rapporteringsmoglegheit på nettsidene der publikum kan sende inn ein tilbakemelding om manglande transporttilbod i sin kommune.

3. Drosjetilbødet i sårbare kommunar.

3.1 Kunnskapsgrunnlag

Vestland fylkeskommune har arbeidd med få på plass eit godt kunnskapsgrunnlag som syner kva kommunar som er mest sårbare i samband med regelendringane for drosje som vart gjeldande frå 1. november 2020, samt finne dei nødvendige behova for drosjetransport i desse kommunane.

Kunnskapsgrunnlaget nedanfor er gjennomført i tråd med dei føringane som er gjeve i Prop. 70 L *Endringar i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøving for drosje mv.)* "pkt. 5.3.2.5 fremgangsmåte for tildeling av enerett."

Det er etablert god dialog/ samarbeid med helse Førde, helse Bergen og helse Fonna for å finne evt. samla løysingar for dei kommunane som kan vere aktuelle for einerettar. Kunnskapsgrunnlaget inneheld og måtar/løysingar for å få til skulekøyring som eit tillegg i dei kommunane som er aktuelle for einerett.

Fylkeskommunen i samband med aktuelle kommunar har moglegheit til å innføre einerett når det blir nødvendig. Det er her viktig å halde flyt i informasjonsgrunnlaget (situasjonen til drosjemarknaden ute i kommunane) på ein slik måte at fylkeskommunen til ein kvar tid har all informasjon til å gjere dei nødvendige eller rette tiltaka i samband med einerett.

3.2 Drosjesituasjonen i foreløpig utvalde kommunar

Administrasjonen har hatt kontakt med alle dei 13 kommunane som vi har funne som dei foreløpig mest sårbare når det gjeld drosjetilbod. Vi har og hatt møte med kommunane der ordførar/rådmann har delteke. Det er og innhenta informasjon og talgrunnlag frå drosjeløyvehavarane, i desse kommunane.

Grunnlaget for vår vurdering av kommunar som kan vere aktuelle for einerett er beliggenheit, størrelse og tal innbyggjarar, dagens drosjetilbod samt informasjon frå eigen kommune, helseføretak og drosje som er lokalisert i området eller nærområdet.

Vi har invitert alle 13 kommunane til møte, der vi har presentert moglegheit for einerett og kva det inneber, samt at kommunane har gjeve tilbakemeldingar på følgande spørsmål:

1. Har kommunen eit tilfredsstillande drosjetilbod i dag?

2. Kva utfordringar ser kommunen for seg etter at det nye regelverket trer i kraft?
3. Kan kommunen bidra med økonomisk tilskot for å sikre eit tilfredsstillande tilbod?
4. Kjem kommunen til å ta ut eigne løyve?

Tabell 3.1. Oversikt over kommunar som foreløpig er vurdert som dei mest sårbare når det gjeld drosjetilbod. Tal er henta frå Statistisk sentralbyrå.

Kommune	Tal innbyggjarar	Tal drosjeløyve	Endring etter 1.11.2020
1. Austevoll	5276	6	Ingen
2. Eidfjord	903	3	+ 1 løyve
3. Fjaler	2885	4	+ 4 løyve
4. Fedje	525	2	ingen
5. Gulen	2272	7	Ingen
6. Hyllestad	1294	0	Har fått drosjetilbod
7. Masfjorden	1660	5	ingen
8. Modalen	376	0	Ingen
9. Samnanger	2504	2	Ingen
10. Solund	786	2	ingen
11. Tysnes	2924	5	Ingen
12. Ulvik	1061	3	Ingen
13. Vaksdal	3918	6	Ingen

3.3 Austevoll

3.3.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 5 276

Folketettleik: 46 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 438 700,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 74,1 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Austevoll er den største øykommunen i landet som ikkje er landfast med totalt 667 øyar, her er det fast busetnad på Huftarøy, Selbjørn, Hundvåko, Stolmen, Stora Kalsøy, Drøna, Rostøya, Møkster og Litla Kalsøya. Administrasjonssenteret ligg på Storebø som er tettstaden på Huftarøy.

Austevoll er og landet største fiskerikommune. Austevoll har og bl.a. Noregs største ringnotflåte med 25 store fartøy. Det vert også drive fiskeoppdrett i stor målestokk i kommunen. Austevoll er og ein hyttekommune samt mykje turisme.

Austevoll har snøggbåtsamband med Bergen og Sunnhordland. Det er ferjesamband frå Hufthamar (Huftarøy) til Krokeide i Fana (Fv. 556) og frå Husavik (Huftarøy) til Sandvikvåg (E 39) på Stord. Det er vidare snøggbåtsamband til øyane Møkster, Litlakalsøy, Hevrøy (fritidsbustadøysøy), Sandtorv (fritidsbustadsdøy) og Lunnøy. Denne båten går både frå Hufthamar og frå Bekkjarvik.

Austevoll har med sine mange øyar hatt trong for å byggje bruer for å knyta kommunen saman. Kommunen har arbeidd med dette sidan 1950-60-talet gjennom eit eige kommunalt selskap, Austevoll bruselskap AS. I 2007 vart dette arbeidet slutført. Dei store bruprosjekta var:

- Selbjørnsbrua mellom Huftarøy og Selbjørn (1980)
- Stolmabrua mellom Selbjørn og Stolmen (1998)
- Bakkasundsbrua mellom Hundvåkøy og Storekalsøy (1999)
- Austevollsbrua mellom Huftarøy og Hundvåkøy (2007)

3.3.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Austevoll kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	120	6	126
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	6	8	14
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	6	8	14
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	66	0	66
Ventetid på førehandsbestilte turar	10-20 min		

Tal pasientkøyring pr. Veke	51		51
Tal skulekøyring pr. Veke	100		100
Tal TT – køyring pr veke	21		21

3.3.3. Dialog med Austevoll kommune den 22.10.2020

Austevoll kommune opplyser at dei har eit tilfredsstillande drosjetilbod i dag. Pasientreisene er under nye forhandlingar med Austevoll Taxi. Næringslivet og turistbransjen har til tider meldt om dårleg drosjetilbod på dagtid. Dette skuldast at drosjene på enkelte tidspunkt har både pasientkøyring og skulekøyring på same tida, og det er da lite drosjebilar tilgjengeleg.

Kommunen meiner det er utfordrande at ein ikkje kan vite kva følgjer endringa av yrkestransportlova vil få. Det har skapt ein del usikkerheit i kommunen når det gjeld drosjetilbodet framover. Kommunen har ikkje teke stilling til om dei vil gje økonomisk godgjersle til næringa for å oppretthalde eit solid tilbod. Kommunen har i dag ein eigen bil som utfører transport til og frå dagsenteret. Denne transporten kan om mogleg vere kommunen sitt bidrag dersom fylket meiner det er naudsynt å innføre ein einerett i kommunen.

3.3.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Austevoll kommune er det 6 drosjeløyve. Det er det same nivået som før regelendringa 1.11.2020, dette gjeld og drosjetilbodet generelt sett.

I vurderinga av drosjetilbodet framover er det naturleg å foreta vurdering om det er sannsynleg at marknaden vil kunne levere eit tilfredsstillande drosjetilbod. Pr. I dag leverar marknaden drosjetilbod på same nivå som tidlegare dvs. før regelendringa 1.11.2020.

Foreløpig ser vi ikkje nokon endringar i drosjemarknaden og heller ingen tilbakemeldingar om at drosjetilbodet er styrka eller svekka etter regelendringa.

I Austevoll kommune har drosje næringa mykje køyring, og det blir sett som ein god marknad for drosjekøyring slik det er i dag. Dersom det ikkje blir tildelt einerett for drosje i denne kommunen vil det ikkje medføre nokon konsekvens for enkeltpersonar, privat og offentleg næringsverksemd, statleg, fylkeskommunal og kommunal forvaltning og andre berørte.

Dersom ein innfører einerett i Austevoll kommune blir det ein aktør som får monopol på all drosjekøyring som og kan omfatte skulekøyring, TT- køyring, pasientkøyring m.m.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det foreløpig ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje i Austevoll kommune.

3.4 Eidfjord

3.4.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 903

Folketettleik: 0,7 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 445 600,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 72,3 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur: Busetnaden i Eidfjord er konsentrert til kommunens einaste tettstad, administrasjonssenteret Eidfjord.

I kommunen finn ein populære turistmål som Vøringsfossen, Skytjefossen og Valursfossen. I tillegg er kommunen portal til Hardangervidda som er eit viktig turområde for mange. I Øvre Eidfjord ligg Hardangervidda natursenter som er eit formidlingssenter for nasjonalparken. Eidfjord er også eit populært hytteområde.

Jordbruket er av stor betydning i Eidfjord, sjølv om det dyrka arealet er på mindre enn ein prosent av kommunen sitt areal. Det drives sauehald. Garnfiske i fjellet, bærsanking og villreinjakt.

Kommunens beliggenheit med bratt fall til fjorden har gitt grunnlag for en betydeleg kraftproduksjon. Eidfjord kommune er Norges tredje største kraftkommune, etter Suldal og Sirdal (2019).

På samferdsle har vi Rv. 7 Hønefoss–Hallingdal–Hardangervidda–Eidfjord–Bu der den møter Rv.13 og Hardangerbrua. Frå Bu går Rv.13 sørover langs østsida av Sørfjorden til Odda og nordover gjennom Granvin til Voss.

3.4.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Eidfjord kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Nei. Har hatt tilrettelagt bil tidlegare 1 tur pr år.		0
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	0		0

Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	0		0
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	0		0
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke			0
Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen		0
Tal pasientkøyring pr. Veke	7		7
Tal skulekøyring pr. Veke	Ingen		0
Tal TT – køyring pr veke	1		1

3.4.3. Dialog med Eidfjord kommune den 9.12.2020

Kommunen opplyser at dei har eit bra drosjetilbod i dag. Drosjeselskapet har avtale om pasientreise, men eine løyvehavaren skal pensjonere seg i løpet av mars 2021. Det vert opplyst at det er utfordrande å få aktørar til å drive drosje i kommunen samt ha avtale om pasientreiser. Det er utfordrande å ha nok transport til dei eldre i kommunen. Legekontoret i kommunen ønskjer å ha lokale drosjer tilgjengeleg. Dei er bekymra dersom kommunen vert ståande utan drosjetilbod.

Kommunen opplyser vidare at dei ikkje har midlar til å gje eit økonomisk godtgjersle til næringa, og dei kjem heller ikkje til å ta ut eigne løyve. Kommunen meiner at ein einerett vil vere ei god løysing for dei.

3.4.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Eidfjord kommune er det foreløpig 4 drosjeløyve. Her har ein drosjeinnehavar 3 løyve samt at det er blitt ein ny drosjeinnehavar i januar 2021. Den eine drosjeinnehavaren skal pensjonere seg i løpet av mai 2021.

I Eidfjord er det forhaldsvis lite køyring for drosje. På grunnlag av undersøkingar finn vi at det er grunnlag for ei til maks to drosjeløyve i Eidfjord. Pr. i dag leverar marknaden drosjetilbod på same nivå som tidlegare dvs. før regelendringa 1.11.2020.

I Eidfjord kommune er det ønska å få innført einerett dersom drosjetilbodet blir svekka.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det foreløpig ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje i Austevoll kommune. Men blir drosjetilbodet dårlegare en det er pr. I dag vil fylkeskommunen starte prosess som kan medføre einerett for drosje i Eidfjord kommune.

3.5 Fjaler

3.5.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 2 885

Folketettleik: 7,2 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 380 700,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 74,8 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Busetnaden i Fjaler kommune er jevnt fordelt langs Dalsfjorden og i Flekke/Guddalen samt Vassdalen ovanfor Dale, men er størst omkring administrasjonssenteret Dale og Flekke.

I Fjaler finn ein Red Cross United World College (UWC) med 200 elevar frå 90 land. I tillegg finn ein Nordisk Kunstnarsenter Dalsåsen, Åsnes Skifabrikk, Dale/Jarl Skofabrikk, Enoro og Transplant.

På samferdsle har vi Fv. 57 som går østover langs sørsida av Dalsfjorden til Sande i Gaular og sørover til Hyllestad i Ytre Sogn. Frå Flekke går Fv. 607 til dei ytre delane av kommunen. Dalsfjordbrua er ei vegbru over Dalsfjorden som er ein del av Dalsfjordsambandet på Fv. 609, brua vart opna 14. desember 2013. Frå Fure lengst vest i Fjaler går det ferje til Atløy, Askvoll, Værlandet og Bulandet.

3.5.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Fjaler kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	10	4	14
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	4	2	6
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	0	4-5	4-5
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	7		7

Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen		
Tal pasientkøyring pr. Veke	Ingen		
Tal skulekøyring pr. Veke	11		11
Tal TT – køyring pr veke	18		18

3.5.3. Dialog med Fjaler kommune 3.11.2020.

Kommunen gjev tilbakemelding om at Fjaler har eit svært dårleg drosjetilbod. Kommunen har ikkje eigne drosjar, men drosjar frå andre kommunar køyrer av og til. Behovet for drosje er størst i utkanten av kommunen, blant anna Hellevik og Grytøyra. Det er ein del utfordringar for kommunen når dei ikkje har tilgjengeleg drosje. Enkelte føretak køyrer i kommunen når det er gode tutar, men unnlèt resten av køyringa. Maksimalprisforskrifta gjeld i Fjaler.

Kommunen har per i dag ikkje midlar til å gje økonomisk godtgjering til drosje. Kommunen kan overlate kommunal køyring til og frå dagsenter dersom det vert tale om ein einerett. Kommune har nettopp kjøpt ny bil til miljøtenesta. Dette er køyring som kan takast inn i ein eineretts kontrakt. Kommunen ønskjer ikkje å starte opp med drosje ved å ta ut eigne løyve.

3.5.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

Kommunen har opphavleg hatt eit dårleg drosjetilbod ei stund. Men det har frå desember 2020 starta opp ein ny drosjeløyvehavar som i dag har 4 drosjeløyve og er stasjonert i Fjaler. Denne løyvehavaren har i tillegg 2 turvogner som er i dagleg drift med skulekøyring og anna køyring både i Fjaler og Hyllestad.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det her er fornuftig å avvente med å vurdere einerett, ettersom det pr d.d. er blitt eit tilfredsstillande drosjetilbod i Fjaler kommune.

3.6 Fedje

3.6.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 525

Folketettleik: 61,3 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 381 300,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 72,7 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Fedje, kommune i Nordhordland, Hordaland, ligger i havgapet lengst nordvest i fylket, vest for Fedjefjorden og nord for Fedjeosen. Kommunen består av den 7,2 km² store øya Fedje og 124 andre mindre øyar.

Næringslivet dominerast av transportverksemd med 34 prosent av kommunens arbeidsplassar. Den høge andelen skuldast ikkje minst Fedje trafikksentral.

Uniko – Sikkerheitssenteret på Fedje som driv med sikkerheitsopplæring for sjøfolk.

Industrien utgjør seks prosent av arbeidsplassane i kommunen 2016, 12 prosent inkludert bygge- og anleggsverksemd og kraft- og vassforsyning/ renovasjonsveksemd. Industrien består i alt vesentleg av verkstadindustri, blant annet mekanisk verkstad.

Tidlegare var tradisjonelt fiske av vesentleg betydning, i dag drives det noko fiskeoppdrett. Bjellands gamle sardinfabrikk er ombygd til reiselivsformål, og reiselivet er generelt en næring i vekst. Det drives eit relativt beskjedent jordbruk i kommunen, og primærnæringane samla sett utgjør vel to prosent av kommunens arbeidsplassar.

På samferdsle har Fedje bilferjeforbindelse med fastlandet frå Sævrøy i Austrheim (Fv. 568). Skipsleia til Bergen inn frå havet følgjer Fedjefjorden mellom Fedje og øyrekene innanfor. Ved innløpet til fjorden ligg Holmengrå kystfyr. Fyr er det og på Hellisøy som ligg sørvest for øya Fedje.

3.6.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Fedje kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	15	5	20
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	0	0	0
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	0	0	0

Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	5		5
Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen		
Tal pasientkøyring pr. Veke	5-6		5-6
Tal skulekøyring pr. Veke	25		25
Tal TT – køyring pr veke	5-6		5-6

3.6.3. Dialog med Fedje kommune den 19.2.2021.

Kommunen opplyser at dei er særst nøgd med tilbodet dei har i dag. Dei ser utfordringar med at det i periodar med mykje aktivitet kan kome eksterne aktørar som ønskjer å ta toppane av markanden, slik at det vert eit dårleg grunnlag for å drifte lokal drosje.

Kommunen har i dag ei skulerute som vert dekt av drosjen, men utover det er det ikkje planlagt å gje noko godtgjersle til næringa. Det vert også opplyst at dei er nøgd med det drosjeløyve dei har på øya, og ikkje har tenkt å ta ut eige løyve da det vil svekke næringsgrunnlaget til den operatøren.

3.6.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Fedje kommune er det 2 drosjeløyve. Det er det same nivået som før regelendringa 1.11.2020, dette gjeld og drosjetilbodet generelt sett.

I følge undersøkingane er det i dag tilfredsstillande drosjetilbod i Fedje kommune, dvs. Drosjetilbodet dekkjer dei behova for drosjeteneste som er i kommunen.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det her er fornuftig å avvente med å vurdere einerett, ettersom det pr d.d. er blitt eit tilfredsstillande drosjetilbod i Fedje kommune.

3.7 Gulen

3.7.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 2 272

Folketettleik: 4 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 402 900,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 71,2 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

I Gulen er det jamn busetting langs Sognefjorden og Gulafjorden med en viss konsentrasjon i kommunens tettstad og administrasjonssenteret Eivindvik som ligg på nordsida av Gulafjorden, kyrkjestaden er Brekke og skulestaden er Dalsøyra ved Eidsfjorden.

Jordbruket er dominerande næring. Det drives en del kystfiske og fiskeoppdrett. Gulen er ein betydeleg havbrukskommune. Fiskeforedlingsbedrifter i Brekke og på Byrknes. På grunn av nærheit til Mongstad har Gulen Industrihamn bygd tørrdokk for boreriggar og oljeservice-skip. I Sløvåg finnes avfallshånderingsanlegg samt sementvarefabrikk, Wergeland-Halsvik AS, som er kommunens største bedrift.

På samferdsle har Gulen vegsamband til Bergen Rv. 57 og E39 sørover frå Rutledal og Oppedal ved Sognefjorden. Frå Rutledal og Oppedal er det ferjesamband over Sognefjorden. Bilferjesamband mellom Sandøy og kommunens fastlandsdel (Sløvåg), samt til Leirvåg på Lindåshalvøya (Rv.57).

Bru mellom Sandøy og Mjømna vart opna i 1995 og brusamband mellom Byrknesøy og Mjømna i 1997.

Ekspressbåtsamband mellom Bergen, Sogndal og Selje/Måløy anløp i Gulen er Sollibotn vest for Eivindvik og Mjømna.

3.7.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Gulen kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	90	8	98
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	10	10	20
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.		8	8
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	24	13	37
Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen		0
Tal pasientkøyring pr. Veke	60		60

Tal skulekøyring pr. Veke	50		50
Tal TT – køyring pr veke	18		18

3.7.3. Dialog med Gulen kommune 2.12.2020

Kommunen opplyser at dei har eit velfungerande drosjetilbod i dag. For kommunen er det viktig at dei har ein drosjeoperatør som har avtale om pasientreiser med helseføretaka. Kommunen viser til at dei vil følgje med på utviklinga i drosjemarknaden framover, men har ikkje teke stilling til om dei kan gje økonomisk godtgjersle til næringa. Det vert opplyst at det ikkje har vore eit tema å ta ut løyve sjølv.

3.7.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I vurderinga av drosjetilbodet framover er det naturleg å foreta vurdering om det er sannsynleg at marknaden vil kunne levere eit tilfredsstillande drosjetilbod.

I Gulen kommune er det 7 drosjeløyve fordel i kommunen. Pr. i dag leverar marknaden drosjetilbod på same nivå som tidlegare dvs. før regelendringa 1.11.2020, i Gulen kommune.

Foreløpig ser vi ikkje nokon endringar i drosjemarknaden og heller ingen tilbakemeldingar om at drosjetilbodet er styrka eller svekka etter regelendringa.

I følgje undersøkingane er det i dag tilfredsstillande drosjetilbod i Gulen kommune, dvs. Drosjetilbodet dekkjer dei behova for drosjeteneste som er i kommunen.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det foreløpig ikkje er grunnlag for å innføre einerett for drosje i Gulen kommune.

3.8 Hyllestad

3.8.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 1 294

Folketettleik: 5,4 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 384 000,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 69,8 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Hyllestad kommune har tre mindre tettstadar, administrasjonssenteret Hyllestad innerst i Hyllestadfjorden, Leirvik innerst i Bøfjorden og Sørbøvåg på nordsida av Åfjorden.

Nesten heile jordbruksarealet er eng og beite. Skipsbyggeriet Havyard Leirvik AS er kommunens største bedrift. Vidare har kommunen plastvarefabrikk og bygge- og entreprenørverksemd, elektrisk bedrift, IT-bedrift og anna lokal retta næring som fiskeoppdrett.

På samferdsle går Rv. 57 frå Hyllestad og nordover til Dale i Sunnfjord og sørover via ferjeforbindelsen Rysjedalsvika–Rutledal over Sognefjorden til Bergen. Rysjedalsvika har anløp av ekspressbåten mellom Bergen, Sogn og Nordfjord. Ellers går det ferjeforbindelse vestover til Solund (Rysjedal-Krakhella) på Rv. 606.

Østover langs Sognefjorden går Rv. 607 til Lavik i Høyanger. Denne vegen fortset til Hyllestad sentrum og vidare langs Sørefjorden nordvestover til Dalsfjorden.

3.8.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Hyllestad kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	4	3	7
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	3	0	3
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	1	1	2
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	2	0	2
Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen		
Tal pasientkøyring pr. Veke	8		8
Tal skulekøyring pr. Veke	10		10
Tal TT – køyring pr veke	10		10

3.8.3. Dialog med Hyllestad kommune 13.10.2020.

Kommunen opplyser at drosjetilbodet er om lag nedlagt. Det er drosje frå andre kommunar som køyrer litt i Hyllestad. Desse kjem frå Fjaler og Hovlandsdalen, og vert også nytta til pasientkøyring. Kommunen peikar på at utfordringar med det nye regelverket er at nokon kan kome inn og ta delar av marknaden, slik at det ikkje vert plass til fleire. Kommunen meiner dette kan avbøtast med einerett. Andre utfordringar etter frisleppet er at ein kan få drosje til å køyre i Hyllestad, men dei køyrer når dei vil og det kan verte ulemper dersom dei køyrer på andre tider enn når det er behov for drosje.

Kommunen opplyser at dei ikkje har drøfta økonomisk godtgjersle til næringa, men dersom det er einaste moglegheit, må kommunen vurdere det. Kommunen vurderer å søke eige løyve for drosje. Det viktigaste for kommunen er eit stabilt opplegg, og kommunen er positive til ei kommunal løysing med eige drosjeløyve.

3.8.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

Hyllestad kommune var om lag utan drosjetilbod frå hausten 2019 og fram til desember 2020.

Hyllestad kommune har i januar 2021 gjort avtale med nyoppretta drosjeselskap "Skadal transport AS", som er etablert i nabokommunen Fjaler.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det foreløpig ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje i Hyllestad Kommune.

3.9 Masfjorden

3.9.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 1 660

Folketettleik: 3,3 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 419 800,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 71,5 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Masfjorden grenser til kommunane Gulen og Høyanger i nordvest og nord, Modalen og mot søraust Alver og Austfjorden.

Busetnaden er hovudsakeleg langs Fensfjorden/ Austfjorden og på nordsida av Masfjorden.

Administrasjonssenteret Masfjordnes (Sandnes) er plassert like innanfor Masfjordens munning.

Masfjorden er ein kommune som er utan tettstadar. Næringslivet består av offentleg administrasjon og tenesteyting innan bygge- og anleggsverksemd/kraft- og vassforsyning samt varehandel/hotell- og restaurantdrift.

Dette er dei viktigaste næringane i kommunen som henholdsvis utgjer 51, 15 og 12 prosent av kommunen sine arbeidsplassar. Det er ein del turisttrafikk i kommunen, særleg i Stølsheimen med Stordalen Fjellstove som sentrum, og stadvis ved fjorden.

Primærnæringane omfattar i alt ti prosent av arbeidsplassane i Masfjorden. Jordbruket er i all hovudsak basert på husdyrhold, med saue- og storfehold som dominerande driftsformer. Det drives ellers noko fiskeoppdrett og havbruk.

Av samferdsle i kommunen er dei viktigste vegforbindelser i Masfjorden E39 som knyt kommunen til Bergensområdet i sør som går nordover gjennom kommunen innanfor Masfjordens innerste armar.

Frå E39 i Bjørsvik i Alver fører fylkesveg 570 nordvestover langs Austefjorden/Fensfjorden til dei ytre delene av kommunen og til Gulen. På denne vegstrekninga er det bilferje mellom Masfjordnes og Duesund over Sandnesosen, i ytre del av Masfjorden.

Frå E39 i Matre går det vei østover gjennom Matresdalen og over fjellet til Søreide/Ortnevik i Høyanger (fylkesvei 5442). Denne vegen fører til bl.a. fjellområda i Stølsheimen.

3.9.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Masfjorden kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	10	10	20
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	Variabelt		
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	Variabelt		
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	30	1 -2	31/32
Ventetid på førehandsbestilte turar	Max 45 min		

Tal pasientkøyring pr. Veke	25		25
Tal skulekøyring pr. Veke	45		45
Tal TT – køyring pr veke	5		5

3.9.3. Dialog med Masfjorden kommunen 16.10.2020.

Kommunen opplyser at dei har eit velfungerande drosjetilbod, men er bekymra for drosjesituasjonen etter frisleppet. Det kan kome aktørar som konkurrera ut noverande drosjetilbod i kommunen. Dette kan resultere i at ein får eit avgrensa tilbod. Det er langt å køyre for nabodrosjene, noko som kan føre til at turane vert dyre. Det er tar om lage ein time å køyre frå Knarvik til Masfjorden sitt kommunesenter. Kommunen ønskjer eit drosjesystem som ein kan lite på er til stades når ein treng naudsynt skyss. Ein må vite at ein har drosje tilgjengeleg, og ikkje basere dette på tilfeldighetene.

Kommunen har køyretøy som vert nytta til intern pasientkøyring i kommunen til dagtilbod og liknande. Denne kan samkøyrast med ein framtidig einerett. Det er ikkje aktuelt for kommunen å ta ut eige drosjeløyve, dette vil berre verte vurdert i ein naudsituasjon.

3.9.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Masfjorden kommune er det pr i dag 5 drosjeløyve. Det er det same nivået som før regelendringa 1.11.2020, dette gjeld og drosjetilbodet generelt sett.

I følgje undersøkingane er det i dag tilfredsstillande drosjetilbod i Masfjorden kommune, dvs. Drosjetilbodet dekkjer dei behova for drosjeteneste som er i kommunen.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det foreløpig ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje i Masfjorden Kommune.

3.10 Modalen

3.10.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 376

Folketettleik: 1 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 420 900,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 65,3 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Modalen, kommune er plassert omkring Romarheims- fjorden. Modalen grenser til Lindås i sørvest, Masfjorden i nordvest, Høyanger og Vik i Sogn og Fjordane i nord og Vaksdal i sørøst. Kommunen er landets nest minste etter folketal.

Busetnaden er i vesentleg grad konsentrert til hovuddalføret, i den nedre delen. Her ligger dei største tettbebyggelsane i kommunen, blant anna administrasjonssenteret Mo og Øvre Helland. Kommunen har ingen tettstadar. Kommunen satsa tidleg på IKT-teknologi, og kunne som første kommune i landet tilby alle husstandar og bedrifter tilgang til breibåndsnett allereie i 2000.

Modalen er en betydeleg kraftkommune, med en gjennomsnittlig årsproduksjon på 1087 gigawattimer (GWh) fordelt på sju kraftverk (2016).

Bygg- og anleggverksemd/kraft- og vassforsyning er viktige næringar for kommunen og innbyggjarane. Dette utgjer 25 og 20 % av arbeidsplassane innan kommunen.

Innan samferdsle fekk Modalen veg gjennom Modalstunnelen til Eksingedalen og dermed ferjefritt samband med riks- og fylkesvegnettet. Ny vegforbindelse til Romarheim i Lindås opna i 1996. Begge de to forbindelsane har Fv. 569 og knyt kommunen til E 39 ved Romarheim.

3.10.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Modalen kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	0-3	0	0-3
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	0	0	0
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	0	0	0
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	0-2	0	0
Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen		
Tal pasientkøyring pr. Veke	3		3
Tal skulekøyring pr. Veke	0	0	0

Tal TT – kjøring pr veke	0	0	0

3.10.3. Dialog med Modalen kommune 13.10.2020

Kommunen opplyser at dei har eit lite omfattande tilbod i dag ettersom det er eit avgrensa næringsgrunnlag for å drive eigen drosje i Modalen. Dale Taxi køyrer i Modalen i dag, og dei tar også pasientkøyringa utan avtale. Dei har stasjoneringsstad på Eidslandet og Dale. Eidslandet er nærast, og er 15 minutt unna.

Kommunen ser ikkje at frisleppet vil gje store endringar fordi det allereie er eit avgrensa privatmarknad i Modalen. Men dersom Dale Taxi forsvinn, vert Modalen totalt utan eit drosjetilbod. Kommunen ser positivt på å diskutere eventuelle tilskotsordningar dersom det blir gjort med utlysing/konkurranse i samband med einerettskontrakt.

Modalen kommune har moglegheit til å opprette eige drosjeselskap, men har ingen planar om ei slik løysing. Dersom dei ikkje får til eit anna tilbod med drosjeaktørane som allereie er i marknaden, kan det vere ei god løysing.

3.10.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Modalen kommune er det lite sannsynleg at marknaden over sikt vil levere tilfredsstillande drosjetilbod. Pr. I dag blir er det drosje frå dale drosjesentral som køyrer i Modalen. Etter undersøkingar er det funne at det er lite kjøring med drosje i Modalen.

Ettersom det ikkje er etablert drosjeforetak i Modalen vil ein seia at det er behov for å opprette einsretta tiltak men på den andre sida er det ikkje sikker at det er nok drosje-kjøring til å halde ein drosjebil i drift.

I slike tilfelle må ein foreta vurderingar om ein må ut med kommunale/ fylkeskommunal støtte for å få nokon til å drive drosje i Modalen. Eit anna moment som er vurdert er om tilbodet med at Dale taxisentral som køyrer i Modalen i dag er tilstrekkeleg framover.

Vår foreløpige konklusjon er at så lenge Dale Taxi køyrer i Modalen og leverar drosjetenester som bl.a. pasientkøyring og private turar, vil fylkeskommunen foreløpig ikkje innføre einerett.

3.11 Samnanger

3.11.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 2 504

Folketettleik: 9,7 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 402 200,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 66,2 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Samnanger kommune er plassert ved indre del av Samnangerfjorden øst for Bergen. Samnanger grenser til Vaksdal i nordvest og nord, Kvam i øst, Fusa i sør og Bergen og Os i sørvest. Tysse som ligger like sør for Haga, er kommunens einaste tettstad og administrasjonssenter, her er det butikk- og servicesenter.

Viktige arbeidsplassar i kommunen har vore innan betongvare-, møbel- og verkstadindustri. Jordbruket er beskjedent og basert på husdyrhold (sau, storfe); nesten hele jordbruksarealet nyttes til eng og beite. Samnanger er en mellomstor kraftkommune; i kommunen er det per 2016 utbygd i alt åtte store og små vannkraftverk med en samlet maksimal ytelse på 112,3 MW og en midlere årsproduksjon på 516 gigawattimer (GWh).

Innan samferdsle har kommunen Fv. 7, som går via Granvin–Trenegreid–(Bergen). Frå Tysse går Fv. 48 sørover langs Samnangerfjordens østside til Fusa; langs vestsiden går Fv. 137 til Os.

3.11.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Samnanger kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Nei		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	45		45
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	0		0
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	0	1	1
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	5		5
Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen		0
Tal pasientkøyring pr. Veke	7		7

Tal skulekøyring pr. Veke	5		5
Tal TT – køyring pr veke	4		4

3.11.3. Dialog med Samnanger kommune 16.10.2020.

Samnanger opplyser at dei har lokal drosje i kommunen i dag, men ser utfordringar med at dei kan risikere å få eit dårlegare drosjetilbod dersom det kjem inn nye aktørar som berre køyrer når dei vil.

Kommunen har ikkje teke stilling til å gjeve godtgjersle, men kan vurdere å bidra med det i ein einerettskontrakt. Kommunen kjem ikkje til å ta ut eigne drosjeløyve foreløpig.

3.11.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Samnanger kommune er det pr i dag 2 drosjeløyve. Det er det same nivået som før regelendringa 1.11.2020, dette gjeld og drosjetilbodet generelt sett.

I følgje undersøkingane er det i dag tilfredsstillande drosjetilbod i Samnanger kommune, dvs. Drosjetilbodet dekkjer dei behova for drosjeteneste som er i kommunen. Men det kan vere at ein bør undersøkje det kollektive busstilbodet for skuleskyss.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det foreløpig ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje i Samnanger Kommune.

3.12 Solund

3.12.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 786

Folketettleik: 3,7 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 484 300,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 71,1 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Administrasjonssenteret og knutepunktet i Solund er Hardbakke.

Solund består av mange øyer og holmar og er den vestlegaste kommunen i landet. Næringslivet har til alle tider vært basert på fiske, og spesielt har sildefisket vært viktig. Frå 1960-tallet er oppdrett blitt ein stor næring. Det drives og litt storfe- og sauehold. Industrien består i hovudsak av transportmiddelindustri ved bygging og reparasjon av båtar.

Innan samferdsle har Solund ekspressbåtforbindelse med Bergen og Florø/Selje.

Det går bilferje frå Krakhella på østsida av Sula til Rysjedalsvika og Rutledal.

Rv. 606 går frå Krakhella over Sula og er ved bruer forbundet med Steinsundøy og Rånøy. Herifrå går det bilferje over Ytre Steinsund til Ytre Sula. I Ytre Steinsund går skipsleia. Lengst i vest ligger Utvær kystfyr og Norges vestlegaste punkt Holmebåen.

3.12.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Solund kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja, ein bil.		1
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	6		6
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	1	1	2
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.			0
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	3 tur/ retur		3
Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen	Ingen	Ingen
Tal pasientkøyring pr. Veke	4		4
Tal skulekøyring pr. Veke	Har ikkje skulekøyring		0
Tal TT – køyring pr veke	1 til 2 turar pr. veke		1/2

3.12.3. Dialog med Solund 20.11.2020.

Kommunen opplyser at dei er nøgd med drosjetenesta slik den er i dag, og har ingen kjente utfordringar med frisleppet. Det vert vist til at det er lite truleg at dei vil gje godtgjersle til

drosjenæringa. Dei fleste av aktivitetane i kommune er sentralisert på Hardbakke med gå-avstand. I samband med korrespondanse til båtutene kan det vere aktuelt å ta ut drosjeløyve.

3.12.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

Drosje som køyrer i kommunen pr. d.d. har rapportere på køyring innan for kvart oppsette klokkeslett nedanfor:

I Solund kommune er det 2 drosjeløyve. Det er det same nivået som før regelendringa 1.11.2020, dette gjeld og drosjetilbodet generelt sett.

I følgje undersøkingane er det i dag tilfredsstillande drosjetilbod i Solund kommune, dvs. Drosjetilbodet dekkjer dei behova for drosjeteneste som er i kommunen.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det her ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje ettersom det eit tilfredsstillande drosjetilbod i Solund kommune.

3.13 Tysnes

3.13.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 2 924

Folketettleik: 11,7 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 381 000,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 65,8 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Tysnes er en kommune i Vestland fylke som i sin heilheit ligger på 171 store og små øyer lengst nord i Sunnhordland, mellom Langenuen i vest og sørvest, Bjørnafjorden i nord, Lukksundet i øst og Onarheimsfjorden/Husnesfjorden, deler av Hardangerfjorden, i sørøst. Kommunen har to tettstader, den største, kommunesenteret Våge, har 801 innbyggjarar, det andre, det tidlegare kommunesenteret, Ugddal (Uggdalseidet), har 308 innbyggjarar.

Utanom offentleg og privat tenesteyting og primærnæringane er industri kommunens viktigaste næring med 11 prosent av arbeidsplassane, 22 prosent inkludert bygge- og anleggsvirksomhet og kraft- og vannforsyning/renovasjon. Tysnes har enkelte mindre virksomheter innan verkstad-, trelast-/treware- og næringsmiddelindustri; disse bransjane har henholdsvis 77, 16 og sju prosent av arbeidsplassane i industri i kommunen (2019). Kommunen har noko fiskeoppdrett.

Innan samferdsle er hovudveg-forbindelsen Fv. 549, som går langs Tysnesøyas vest- og nordside, over Lukksund bru til fastlandet. Her kan ein køyre ferjefritt til Bergen via Fv. 48 til Tysse i Samnanger og vidare inn på FV. 49 og E16 til Bergen.

Frå Fv. 549 på Hodnaneset lengst sør på Tysnesøya er det ferjesamband til øya Huglo og til E39 i Jektavik på Stord. Frå Jektavik fører E39 nordover til Bergen og sørover til Stavanger.

Frå Tysnes kan en køyre ferjefritt til Østlandet både via fylkesveg/riksveg 7 over Hardangervidda og via fylkesveg 7/riksveg 13/E16 over Voss og Lærdal.

3.13.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Tysnes kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	80	3	83
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	5	2	7
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	2	2	4
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	13		13
Ventetid på førehandsbestilte turar	Ingen		
Tal pasientkøyring pr. Veke	30		30
Tal skulekøyring pr. Veke	50		50
Tal TT – køyring pr veke	10		10

3.13.3. Dialog med Tysnes kommune 19.2.2021.

Kommunen opplyser at slik situasjonen er i dag så har dei eit tilfredsstillande drosjetilbod. Kommunen har ikkje gjort seg nokon tankar om korleis nytt regelverk kan styrka eller svekka tilbodet, og ser det ikkje naudsynt i dag å gje godtgjersle til næringa. Kommunen har heller ikkje vurdert spørsmålet om dei skal ta ut drosjeløyve sjølv.

3.13.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Tysnes kommune er det 5 drosjeløyve. Det er det same nivået som før regelendringa 1.11.2020, dette gjeld og drosjetilbodet generelt sett.

I følge undersøkingane er det i dag tilfredsstillande drosjetilbod i Tysnes kommune, dvs. Drosjetilbodet dekkjer dei behova for drosjeteneste som er i kommunen.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje ettersom det eit tilfredsstillande drosjetilbod i Tysnes kommune.

3.14 Ulvik

4.14.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 1 061

Folketettleik: 1,5 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 374 900,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 69,2 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Ulvik kommune ligg i Hardanger, på nordsida av Eidfjorden, Hardangerfjordens innerste, østlege del med Osafjorden og Ulvikafjorden. Ulvik omfattar og fjellområda østover med Bergensbana til Finse og Hallingskeid stasjon, likeleis nordøstre del av Hardangerjøkulen og vestre del av Hallingskarvet.

Storparten av busetnadane er konsentrert til innerste del av Ulvikafjorden der tettstaden og administrasjonssenteret er Ulvik.

Ulvik tettsted, som er kommunes einaste tettstad, hadde 521 innbyggjarar i 2020, 48 prosent av kommunens befolkning.

Etter offentleg forvaltning og tenesteyting er næringa med varehandel/overnattings- og serveringsverksemd den viktigaste næringa med om lag 19 prosent av kommunens arbeidsplassar (2019). Næringa dominerast av turisttrafikk.

Ulvik er ein betydeleg fruktkommune, samt hagebruk som bær- og grønnsakdyrking.

Industrien i Ulvik er beskjedden og består hovudsakeleg av næringsmiddelindustri, drikkevarer (Isbre Water AS og Hardanger Saft- og Siderfabrikk.

Hovudvegforbindelse til Ulvik er Fv. 5380 som knyt Ulvik tettstad til Rv. 13 i Hollve i Granvin, og Fv. 579 som fører sørover til Hardangerbrua. På sørsiden av Hardangerbrua fører Rv.7 østover til Eidfjord og over Hardangervidda til Hallingdal og Hønefoss.

3.14.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Ulvik kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	10	2	12
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	3	3	6
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.			
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	3	3	6
Ventetid på førehandsbestilte turar	Liten ventetid		
Tal pasientkøyring pr. Veke	10-15		10-15
Tal skulekøyring pr. Veke	42		42
Tal TT – køyring pr veke	10-20		10-20

3.14.3. Dialog med Ulvik kommune den 26.2.2020.

Kommunen opplyser at dei har eit bra drosjetilbod i dag, og ser ikkje at dei vert berørt av endringane i det nye regelverket. Dei har ikkje drøfta mogleg godtgjersle, men i utgangspunktet ser dei ikkje at det

er aktuelt slik situasjonen er i dag. Dei vil ta stilling til det dersom dei får eit dårleg drosjetilbod. Kommunen ser heller ikkje behov for å ta ut eigne løyve.

3.14.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Ulvik kommune er det pr i dag 3 drosjeløyve. Det er det same nivået som før regelendringa 1.11.2020, dette gjeld og drosjetilbodet generelt sett.

I følge undersøkingane er det i dag tilfredsstillande drosjetilbod i Ulvik kommune, dvs. Drosjetilbodet dekkjer dei behova for drosjeteneste som er i kommunen.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det foreløpig ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje i Ulvik Kommune.

3.15 Vaksdal

3.15.1. Indirekte indikatorar på etterspørsel

Folketal: 3 918

Folketettleik: 5,8 per/km²

Begge kjønn i alderen 15 – 74 år er inntektsnivået i kommunen ca. Kr. 382 400,- pr. Innbyggjar, og sysselsettingsgraden ca. 64,1 %. Talla gjeld for året 2020.

Knutepunkt, attraksjonar og næringsstruktur:

Vaksdal kommune strekk seg nordover langs Veafjorden på østsida av Osterøya og Eidsfjorden, frå grensa til Bergen ved Trengereid. Vaksdal omfattar og nord-østre del av Osterøya, samt Bergsdalen mot Voss og Kvam.

Busetnad er konsentrert til tettstadane Vaksdal og Stanghelle ved Sørfjorden og administrasjonssenteret Dale. Her er ca. 71 prosent av Vaksdals befolkning busett på desse tre tettstadane. Vidare ein del busetnad langs Veafjorden nord for Bolstadfjorden, i Eksingedalen og stadvis i Bergsdalen.

Vaksdal er ein industrikommune med bygge- og anleggsverksemd/kraft- og vassforsyning samt næringsmiddelindustri og tekstilindustri .

Norgesmøllene og Dale A/S er store tekstilbedrifter som er etablert i Dale tettstad. Vaksdal er og ein stor kraftkommune, med en gjennomsnittlig årsproduksjon på 1390 gigawattimer (GWh) per 2016.

Gjennom Vaksdal går Bergensbanen med en rekke tunnelar, blant annet Trollkona og Hananipa med lengde på 8 og 6,1 km. Alle de tre tettstadane i kommunen har stasjoner med stopp på lokaltogforbindelsen Voss-Bergen, Dale også for regiontogene mellom Oslo og Bergen.

Frå E16 i Dale går Fv. 314 opp Bergsdalen til Hamlagrø og Bulken (Voss). Frå Dalseid like nord for Dale går Fv.344 til Eksingedalen og Modalen. Ved Høvik i Eksingedalen går fylkesvegen videre opp Eksingedalen, og frå Nesheim går Fv.313 over fjellet til Evanger (Voss).

3.15.2. Direkte indikatorar på etterspørsel

Spørsmål til drosjenæringa i Vaksdal kommune	Yrkesdagar	Helg	Totalt
Har drosjeføretaket tilrettelagt bil for rullestol?	Ja		
Tal turar totalt innan kommunen pr. veke			
Yrkesdagar			
Tal drosjeturar: Frå kl. 08.00 – 16.00	20-40	5	25-45
Tal drosjeturar: Frå kl. 16.00-20.00 (21.00)	20-30	0-5	25-35
Tal drosjeturar: Frå kl. 20/21.00 – 08.00 dagen etter.	8-15	5-10	13-25
Tal turar ut/inn av kommunen pr. veke	35-40	8	43-48
Ventetid på førehandsbestilte turar	Har Ikkje ventetid		
Tal pasientkøyring pr. Veke	50-70		50-70
Tal skulekøyring pr. Veke	60-80		60-80
Tal TT – køyring pr veke	10-40		10-40

3.15.3. Dialog med Vaksdal kommune den 4.11.2020.

Kommunen opplyser at drosjetilbodet i Vaksdal er bra, men dei er bekymra for kva som skjer dersom lokal drosje ikkje får til avtale med Helse Bergen om pasientkøyring. Dei ser utfordringar med frisleppet dersom lokale drosje trekkjer seg ut, og Vaksdal vert ståande utan drosjetilbod. Det same vil og Modalen bli, ettersom Dale taxi køyrer i Modalen. Det vert opplyst at lokale verksemdar er litt bekymra over det nye regelverket, og kva det kan medføre.

Kommunen har litt køyring til og frå dagsenter der det vert nytta kommunale køyretøy, men vurderer foreløpig ikkje å ta ut egne løyve.

3.15.4. Vurdering og foreløpig konklusjon

I Vaksdal kommune er det pr i dag 6 drosjeløyve. Det er det same nivået som før regelendringa 1.11.2020, dette gjeld og drosjetilbodet generelt sett. Det er nokre bekymringar/ usikkerheit i samband med nytt regelverk for drosje og om det kan medføre dårlegare drosjetilbod.

I følgje undersøkingane er det i dag tilfredsstillande drosjetilbod i Vaksdal kommune, dvs. Drosjetilbodet dekkjer dei behova for drosjeteneste som er i kommunen samt Modalen.

Konklusjon på grunnlag av undersøkinga er at det foreløpig ikkje er grunnlag for å opprette einerett for drosje i Vaksdal kommune.

4. Pasientkøyring, skule og TT- køyring

4.1 Helseføretaka og pasientkøyring

I vestland fylkeskommune er det tre helseføretak: helse Førde, helse Bergen og helse Fonna. Helseføretaka har ansvar for pasientkøyring i distrikta og det er vanleg at helseføretaka lyser denne køyringa ut på anbod. Her er det for det meste drosjeforetak som konkurrerar om å få denne køyringa. Dei siste åra har det vore nokre utfordringar med å få til slik avtale om pasientkøyring med drosje i distrikta, i Vestland fylkeskommune. Men det siste halve året har helseføretaka fått på plass avtale om pasientkøyring i mange av kommunane som tidlegare ikkje hadde avtale. Pr. Dag er det 4 stadar som er utan avtale med helseføretaka om pasientkøyring.

Tabell syner oversikt over helseføretak og avtale om pasientkøyring

Pasientkøyring	Avtale om pasientkøyring fram til	Manglar avtale om pasientkøyring	Vurdering av einerett
Helse Bergen			
Heseforataka i tidl. Hordaland er delt i to. Helse Bergen og Helsefonna.			
Gulen	Avtale frå 1. mars 2021		
Masfjorden	Avtale frå 24. Feb. 2021		
Modalen	Uten avtale	frå 11. oktober 2020	
Vaksdal	Uten avtale	frå 11. oktober 2020	
Samnanger	Avtale frå 7. april 2021.		
Austevoll	Avtale frå 24. feb. 2021		
Alver	Avtale frå 24. feb. 2021		
Askøy	Har avtale til 1.mai 2021		
Austreim	Avtale frå 24. feb. 2021		
Bergen	Har avtale til 1.mai 2021		
Os i Bjørnafjorden	Har avtale til 1.mai 2021		
Fedje	Har avtale til 1.mai 2021		
Kvam	Avtale frå 24. feb. 2021		
Kvinnherad poststad Ølve og Hatlestrand	Avtale frå 24. feb. 2021		
Osterøy	Avtale frå slutten av mars 2021.		
Ulvik	Har avtale til september 2021		
Voss	Har avtale til 1. feb 2021		
Øygarden	Har avtale til 1.mai 2021		
Fusadelen av Bjørnafjorden kommune	Avtale frå 24. feb 2021		
Helse Fonna			
Bømlo	Har avtale til 31. mai 2021		
Eidfjord	Har avtale til 31. mai 2021		
Etne	Har avtale til 31. mai 2021		
Fitjar	Har avtale til 31. mai 2021		
Stord	Har avtale til 31. mai 2021		
Sveio	Har avtale til 31. mai 2021		

Tysnes	Har avtale til 31. mai 2021		
Ullensvang	Har avtale til 31. mai 2021		
Søre del av Kvinnherad	Har avtale til 31. mai 2021		
Helse Førde			
	Er lyst ut for anbod mars 2021.		
Hyllestad		Ingen avtale	
	Avtale frå 1.feb 2021.		
Fjaler			
Skei i Jølster (tidl. Jølster kommune)	Er lyst ut for anbod mars 2021.	Ingen avtale	
Naustdal (tidl. Naustdal kommune)	Avtale frå 1.1.2021.		
Askvoll	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Aurland	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Bremanger	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Gloppen	Avtale til 31. desember 2020		
Høyanger	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Kinn	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Luster	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Lærdal	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Solund	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Sogndal	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Stad	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Stryn	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Sunnfjord	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		
Vik	Avtale til 30. juni 2021		
Årdal	Avtale til 2022 opsjon 1+1 år		

4.2 TT- køyring i kommunane

TT-køyring er ein sentral del av drosjesegmentet både i storbyane og distriktet. TT-køyring er ein viktig del av mobilitet-funksjonen til dei personane som ikkje elles hadde klart å nytta annan kollektiv transport for å komme seg frå A til B.

Opp mot ein eventuell tildeling av einerett kunne det tenkast at TT-køyringa kunne vert lagt inn i eineretten, for å sikra at brukarene vil kunne få ein trygg og god transport.

Frå tabellane i kapittel 3, kan me lesa at det blir gjennomført TT-køyring i samtlege av desse 13 kommunane i Vestland Fylke.

5. Vurdering og konklusjon

5.1 Sikringstiltak/ vurderings-kriteria for einerett og anbefaling.

Det er mange måtar å få samordne tilstrekkeleg samferdsel i kommunane både med einerett og utan einerett.

Ein kan setje saman og vurdere fleire alternative måtar/tiltak.

1. Ingen tiltak i kommunane
2. Tiltak i alle kommunar der det er behov for betring av drosjetilbod, utan fylkeskommunale midlar.
3. Opprette einerett kun for drosjetransport i dei kommunane som det er nødvendig.

Vurdering

Optimalt sett bør sikringstiltak/ einerett kombinerast med mest moglege kontrakter i eit gitt område/ kommune, for å få mest mogleg køyring samla til eneretten som blir lyst ut med konkurranse.

Kombinasjon av tiltak med andre transport-kontrakter.

Dette kan gjennomførast på følgjande måtar:

1. Ingen kombinasjon
2. Kombinasjon av drosjekøyring om skuleskyss
3. Kombinasjon av kontrakt med alle moglege i området (Pasientkøyring, Skuleskyss, TT, Kommunal køyring osv.)

Vurdering

Det er og forvaltningsmessige og praktiske utfordringar knytt til å kombinere samtlige kontrakter. I første omgang bør fylkeskommunen forsøkje å kombinere eigne kontrakter (skoleskyss mv.) med sikringstiltak/ einerett.

Størrelsen på området og varigheit som ein vurderar å innføre einerett for drosje

1. Størrelsen blir ein kommune og eit års varigheit av gangen, før ny vurdering.
2. Tilsvarende måte som ved skuleskyss.
3. Samle alle kontraktene i gjeldande kommune og vurdere eigna varigheit.

Vurdering

Områdestørrelsen og varigheita av einerett bør være i tråd med dei kontraktene som andre transportørar har innan gjeldande kommune, som ein skal forsøkje å få kombinert saman med ein eventuell einerett.

Kan ein løyse transportbehov med einerett eller bør ein først vurdere enklare tiltak

1. Tenestekjøp i alle kommunar eller område som er mindre attraktive for drosjebransjen.
2. Tenestekjøp i dei områda som er uattraktive for drosjebransjen og innføre einerett i dei kommunane som er attraktive for drosjebransjen.
3. Opprette einerette i dei kommunane som er uattraktive for drosjebransjen.

Vurdering

Fordeler og ulempe ved einerettar og tenestekjøp når ein vel sikringstiltak. Her kan tenestekjøp være hensiktsmessig, ettersom tilgjengelegheitene sikrast samtidig som andre drosje- transportørar kan køyre. I tillegg opnar tenestekjøpa opp for meir innovasjon frå eksisterande og nye aktørar.

Einerettar kan potensielt redusere drosjetilbodet i eit område grunna monopolsituasjon men på ein anna måte kan einerett gje gode transporttilbod i attraktive område til ein lågare utgift eller ingen utgift for fylkeskommunen/ kommunen, ved at attraktive enkeltturar subsidierer uattraktive.

Men tenestekjøp kan vere ein god måte å løyse etterlengta transportbehov samtidig som andre drosjeinnehavarar kan køyre i kommunen, dvs. ingen monopolsituasjon. Men ulempa er at det fort kan bli dyrt.

I mindre område er det ofte få eller eit drosjeføretak. Ved innføring av einerett i slike område kan ein konsekvens vere at lokale drosjeføretak ikkje får tilslag på einerett og må leggje ned foretaket eller flytte drosjekøyringa ut av kommunen.

Ein anna konsekvens kan vere at fylkeskommunen må tildele eineretten til ein annan aktør enn den som allereie har kontrakt på bla. skulekøyring/ pasientkøyring i området/ kommunen. I eit slikt tilfelle vil pasientreise -og skuleskyss-sjåførar mv. ikkje ha anledning til å plukke opp reisande til enkeltturar.

I vurderinga om ein skal innføre einerett eller foreta ein tenestekjøp av enkle transporttenester i ein kommune vil dette vere ein vurdering der ein må ta nødvendige omsyn til andre aktørar i marknaden, økonomi og dei transporttilboda som bør vere i kommunen.

I attraktive område vil ein tru at drosjetilbodet er tilstrekkeleg men det kan og føre til at ein har eit godt drosjetilbod på dagtid og dårleg drosjetilbod på kveld og helg. I slike tilfelle er det i førsterekke einerett som er naturleg å vurdere. Det er og mogleg å innføre tidsavgrensa einerett for drosje.

I mindre område med få innbyggjarar bør ein i første rekkje vurdere å foreta tenestekjøp. Grunnen er at det i enkelte mindre kommunar er lite å køyring/ transportbehov generelt sett. Det kan fort bli at fylkeskommunen uansett må legge eigne midlar i anbodet dersom ein vel å gå for einerett. Dette er ein vurdering der kostnadane vil vere medverkande til kva tiltak ein vel.

For å sikre drosjetilbodet samtidig som utgiftene skal begrensast mest mogleg, kan einerettar tildelast i relativt attraktive område, og ein bør vurdere om enkle tenestekjøp av drosjetenester kan vere mest hensiktsmessigt.

Vår totale vurdering her er at einerett bør kombinerast med så mange kontrakter som mogleg i eit område dersom einerett skal nyttast som sikringstiltak for transportbehov.

Alle valmoglegheitene som skissert ovanfor er betraktningar som bør vere tilstades når ein skal vurdere måten å innføre einerett for drosje i kommunar, eller om transportproblemet kan løysast på andre måtar.

Dersom ein vedtek å innføre einerett i ein kommune vil den som får eieretten til drosjetjenester få eineretten (monopol) på all køyring innan drosje i kommunen. Det er ikkje sikker dette er det mest optimale.

For å få ein best ryddig måte er det ønskeleg at kommunar som ønsker å innføre einerett behandlar slike saker i lokalt i kommunestyre og fattar vedtak som omhandlar innføring av einerett for drosje i kommunen. Deretter blir dette vedtaket bl.a. gjenstand for fylkeskommunal behandling/ vurdering av behovet for eineretta transporttilbod i gjeldande kommune.

5.2 Erfaring frå andre fylkeskommunar

Av andre fylkeskommunar er Viken fylkeskommune den einaste som har utgreidd behovet for einerettar.

Viken fylkeskommune gav Oslo Economics i oppgåve å utgreie moglegheita for einerett for drosjetransport i 30 kommunar i Viken. Fylkestinget vedtok at alle 30 kommunane skulle få einerett.

Utgreiinga vart gjennomført på eit teoretisk grunnlag, noko som har medført at Viken fylkeskommune har vorte involvert i en rettsleg prosess.

Vestland fylkeskommune ynskjer ikkje å hamne i same situasjon som Viken og har difor tatt ein runde med aktuelle personar som representative for dei kommunane Vestland har definert som sårbar.

<https://viken.no/aktuelt/enerett-for-drosjer-felles-billettssystem-elevdemokrati-og-tilskudd-til-bedrifter.76458.aspx>

5.3 Konklusjon

I denne utgreiinga har vi tatt utgangspunkt i Prop. 70 L (2018-2019) og brukt den som retningslinjer for arbeidsmetodikken i denne utgreiinga.

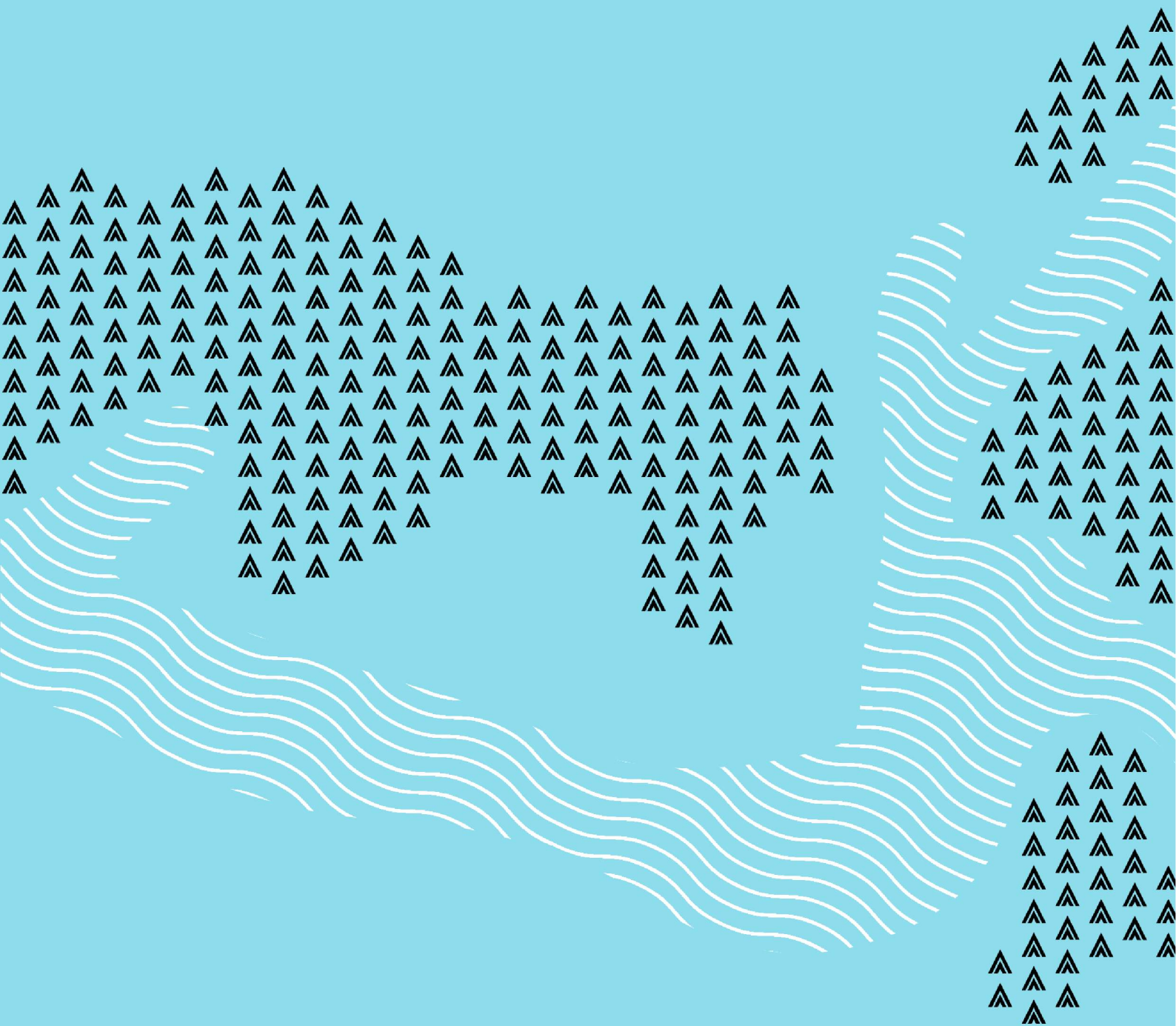
Som det fremjar av utgreiinga så kan ikkje Vestland fylkeskommune sjå at det er naudsynt å innføre einerettar i dei kommunane som Vestland Fylkeskommune har identifisert som potensielt sårbare.

Vestland fylkeskommune vil likevel påpeike at situasjonen med Covid-19 kan ha hatt innverknad på drosjemarknaden og at situasjonen kan forandre seg når Covid-19 vert under kontroll.

om vi ser av utredninga kan det vere mange måtar å løyse manglande transport på. Det er ikkje sikkert at einerett er den beste måten. Vi trur at det kollektive transporttilbodet i kommunane, i enkelte tilfelle, kan betrast med mindre grep i førsteomgang.

Denne utredninga er for vestland fylkeskommune eit viktig arbeidsdokument i arbeidet framover med drosjetilbod i kommunane. I denne utredninga har fylkeskommunen sjølv føreteke undersøkingane og dialogane med kommunar, drosjebransje og helseføretak.

Vestland fylkeskommune vil følgje situasjonen og arbeider med å utvikle monitoreringsverktøya, slik at ein raskt får informasjon og vidare kan iverksette tiltak for drosje i kommunane dersom det blir vurdert nødvendig.



vestlandfylke.no