

SIGDAL KOMMUNE

Oppdatert januar 2022

Innbyggere 2021	Innbyggere 2030	Flatemål	Innbyggere km ²	Drosjeløyver med adr. i kommunen	Innbyggere pr. løyve
3 451	3 329	842 km ²	4	9	383

Geografiske kjennetegn:

Tettsteder: Prestfoss, Eggedal.

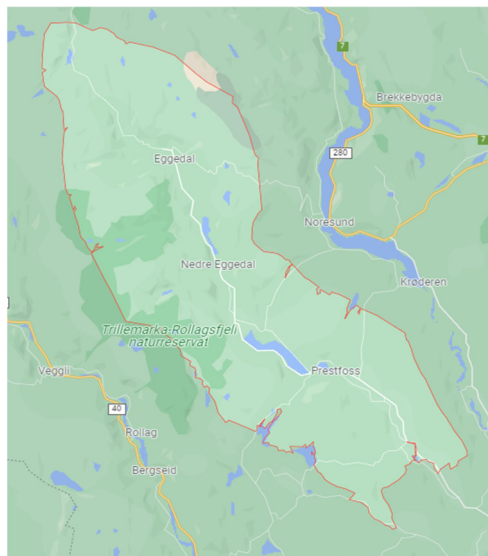
14% bor i tettsted.

Areal dekket av veier: 4, 48 km²

Areal dekket av bygninger: 1, 52 km²..

Typisk distriktskommune, med to tettsteder hhv sør og nord i kommunen. Fylkesvei 287 er sentral ferdselsåre fra nord til sør.

Kartkilde: Google maps.



Kjennetegn ved drosjemarkedet:

Alle drosjeløyver kan benyttes i hele landet, forutsatt at det ikke er innført enerettsavtaler for enkelttursegmentet i enkelte kommuner. Innehavere av drosjeløyve kan enten være frittstående bopelsløyvehavere, eller velge å kjøre for en taxisentral ved å tegne en privatrettslig transportavtale. Det er verken krav om sentraltilknytting eller kjøreplikt for innehavere av drosjeløyve, med mindre privatrettslig avtale pålegger kjøreplikt.

Det er to bopelsløyvehavere i Sigdal kommune. Den ene innehar totalt åtte av de ni løyvene registrert med adresse i kommunen. Herunder utvidet drosjeløyve. Løyvetall redusert med to siden dereguleringen 01.11.20. (Dette er en pensjonert løyvehaver som hadde tre løyver. Det har kommet inn en ny løyvehaver med ett løyve).

De to løyvehaverne samarbeider om fire vaktområder. Vaktordning 24/7 er opprettholdt. Løyvehaverne er undertransportører for Norgestaxi Buskerud AS, som har anbudet for både pasienttransport og spesialskyss skole til/fra og i kommunen. Det oppgis at kontraktmarkedet utgjør mer enn 85% av totalmarkedet for drosjetransport i kommunen. Mye av transporten går ut av kommunen (pasienttransport). Opplysningene om andel for kontraktmarkedet stemmer godt overens med analyse i rapport fra Oslo Economics¹, Vedlegg F, om områder rangert etter enkeltturmarkedenes attraktivitet, hvor Sigdal er blant de lavest rangerte kommunene.

Omsetningen pr. løyve i et normalår er av næringen oppgitt til ca 1 million kroner. Etter dereguleringen av drosjemarkedet har myndighetene begrenset tilgang til innrapporterte omsetningstall og hvordan driften organiseres.

Elever som får skoleskyss i grunnskolen er i følge SSB-tall: 70 %.

TT-Transport

Brukerne kjennetegnes av personer som er ute av stand til å benytte kollektivtransport. Brukerne bestiller selv drosjetjenester og betaler med et eget personlig kort finansiert av fylkeskommunen.

Antall brukere i 2021:	64
Gjennomsnittlig km per tur:	19 km
Totalt tildelt i 2021:	730 000 kr.

Turisme, herunder inntekter fra turistnæringen:

5023 hytter, for det meste i nordlige del av kommunen.. Innbyggertallet kan stige med minst 15 000 tilreisende ved høytider og ferie (*Kilde: Risiko- og sårbarhetsanalyse for Sigdal kommune, ROS-20*). Skatteinntekt fra reiseliv per innbygger: 372 kr.

Det er behov for drosjetjenester også til en rekke hytteområder i kommunen. Det gjelder bl.a. områdene Tempelseter og Haglebu. Det etterspørres både intern transport og forbindelse ned til/fra Eggedal.

Næringsliv:

626 pendler til jobb i annen kommune. 339 inn.

Behov for å innføre enerett:

Oslo Economics (OE) har i rapporten fra 2020 nevnt Sigdal kommune som en mulig eneretskommune og hvordan et mulig fremtidig drosjetilbud kan bli uten sikringstiltak. Etter at driveplikten og løyvebegrensningen har bortfalt er det sannsynlig at drosjesentraler og løyvehavere flere steder vil redusere tilbudet på sikt, helt eller delvis i uattraktive delsegmenter, gitt at det foreligger en maksimalprisregulering tilsvarende som i dag.

Sigdal kommune har et relativt lite kundegrunnlag, få sentrumssoner og spredt bebyggelse. Det er særlig kveld/natt på hverdager og dagtid i helger/helligdager som vil kunne rammes. Det er videre sannsynlig at spesielle grupper som er avhengig av spesialdrosjer for rullestoltransport kan rammes, da drift av slike løyver er mindre lønnsomt.

Det er fra eksisterende drosjenæring uttalt at drosjetilbudet i praksis er uforandret siden dereguleringen. Det kan likevel argumenteres for at det er behov for å innføre en enerettsordning dersom man ønsker å sikre at dette vil holde seg stabilt i flere år framover, ved å sikre muligheten til å kunne bestille enkeltturer i alle delene av kommunen, til alle tider og til en pris som følger maksimalprisforskriften.

Viken fylkeskommunen har vedtatt å innføre enerettsområder for å sikre at drosjetilbudet minst opprettholdes på samme nivå hele året som før dereguleringen fra 1. november 2020.

Verdi enerett

I vurderingen av enerettens verdi legges til grunn følgende:

- Lokal drosjenæring har angitt omsetning på ca 1 mill kr. pr løyve. Dette tilsvarer for øvrig SSB's gjennomsnittlige omsetningstall for drosjer i Viken.
- Av Oslo Economics rapport antydes det på nasjonalt nivå at enkeltturmarkedet, inkludert TT-transport utgjør ca. 30% av totalmarkedet. For Sigdal kommune er det ut fra innrapporterte opplysninger grunnlag for å anta ned mot kun 15%.

Verdi på enerett i Sigdal kommune anslås til ca. 1 350 000 kr pr år.

¹Faktagrunnlag:

<https://www.ssb.no/kommunefakta/sigdal>

[Utredning om sikringstiltak for drosjetransport i Viken – Oslo Economics rapport 10/2020](#)

<https://www.nhoreiseliv.no/tall-og-fakta/skatteinntekter-fra-reiseliv/>

KRØDSHERAD KOMMUNE

Oppdatert januar 2022

Innbyggere 2021	Innbyggere 2030	Flatemål	Innbyggere km ²	Drosjeløyver med adr. i kommunen	Innbyggere pr. løyve
2 188	2 285	375 km ²	7	10	218

Geografiske kjennetegn:

Tettsteder: Noresund, Krøderen.

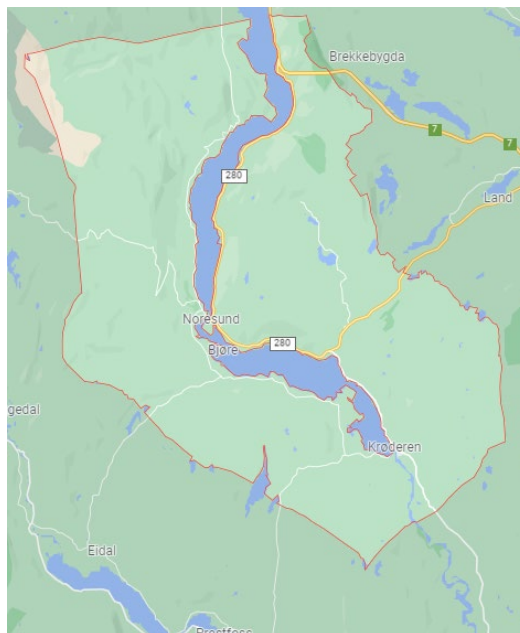
42% bor i tettsted.

Areal dekket av veier: 2, 48 km²

Areal dekket av bygninger: 0, 67 km².

Typisk distriktskommune, med to tettsteder sør i kommunen.

Kartkilde: Google maps.



Kjennetegn ved drosjemarkedet:

Alle drosjeløyver kan benyttes i hele landet, forutsatt at det ikke er innført enerettsavtaler for enkelttursegmentet i enkelte kommuner. Innehavere av drosjeløyve kan enten være frittstående bopelsløyvehavere, eller velge å kjøre for en taxisentral ved å tegne en privatrettslig transportavtale.

Det er verken krav om sentraltilknytting eller kjøreplikt for innehavere av drosjeløyve, med mindre privatrettslig avtale pålegger kjøreplikt.

Det er to bopelsløyvehavere i Krødsherad kommune. Den ene har åtte drosjeløyver. Den andre har to. Begge har utvidet drosjeløyve. Økning med fire løyver siden dereguleringen 01.11.20.

Ikke etablert vaktsamarbeid. Løyvehaveren med åtte løyver prøver å ha tilgjengelighet 24/4, men det er tidvis vanskelig med bakgrunn i kjøregrunnlaget. Forhåndsbestilte turer utføres. Største løyvehaver har anbud på spesialskyss skole. Den andre er undertransportør. Begge er undertransportører for Viken Taxi for utførelse av pasienttransport.

I følge den største løyvehaveren utgjør kontraktmarkedet nærmere 90% av totalmarkedet for drosjetransport i kommunen. Mye av transporten går ut av kommunen (pasienttransport). Opplysningene om andel for kontraktmarkedet stemmer godt overens med analyse i rapport fra Oslo Economics¹, Vedlegg F, om områder rangert etter enkeltturmarkedenes attraktivitet, hvor Krødsherad er blant de lavest rangerte kommunene. Det uttales videre fra løyvehaverne med åtte løyver at det ikke vil være mulig å forvalte en enerettskontrakt uten at denne kombineres med anbudskontrakt spesialskyss skole.

Elever som får skoleskyss i grunnskolen er i følge SSB-tall: 52 %.

TT-Transport

Brukerne kjennetegnes av personer som er ute av stand til å benytte kollektivtransport. Brukerne bestiller selv drosjetjenester og betaler med et eget personlig kort finansiert av fylkeskommunen.

Antall brukere i 2021:	42
Gjennomsnittlig km per tur:	39 km
Totalt tildelt i 2021:	549 000 kr.

Turisme, herunder inntekter fra turistnæringen:

1661 hytter. Høyere innbyggertall ved høytider og ferie. Skatteinntekt fra reiseliv per innbygger: 3 350 kr.

Betydelige hytteområder, og hotell, på fjellet generer noe større transportbehov vinter jf. sommer. Krødsherad kommune har etablert et prøveprosjekt; «Testarena Norefjell» med bestillingsbuss til/fra fjellet, hvor den ene drosjeaktøren utfører transporten pr. dato. Ambisjonen er blant annet å legge til rette for at hytteturister kommer med kollektivtransport til kommunen og benytter dette tilbudet videre opp til hytta eller hotellet på fjellet.

Næringsliv:

430 pendler til jobb i annen kommune. 427 inn.

Attraksjoner:

Skisted vinter (Norefjell).

Behov for å innføre enerett:

Oslo Economics (OE) har i rapporten fra 2020 nevnt Krødsherad kommune som en mulig eneretskommune og hvordan et mulig fremtidig drosjetilbud kan bli uten sikringstiltak. Etter at driveplikten og løyvebegrensningen har bortfalt er det sannsynlig at drosjesentraler og løyvehavere flere steder vil redusere tilbudet på sikt, helt eller delvis i uattraktive delsegninger, gitt at det foreligger en maksimalprisregulering tilsvarende som i dag.

Krødsherad kommune har et relativt lite kundegrunnlag, få sentrumssoner og spredt bebyggelse. Det er særlig kveld/natt på hverdager og dagtid i helger/helligdager som vil kunne rammes. Det er videre sannsynlig at spesielle grupper som er avhengig av spesialdrosjer for rullestoltransport kan rammes, da drift av slike løyver er mindre lønnsomt.

Det er fra eksisterende drosjenæring uttalt at drosjetilbudet i praksis er noe redusert etter dereguleringen. Antall løyver har økt, men direktebestillinger på ukurante tidspunkt blir tidvis ikke utført. Det kan derfor argumenteres for at det er behov for å innføre en enerettsordning dersom man ønsker å sikre muligheten til å kunne bestille enkeltturer i alle delene av kommunen, til alle tider og til en pris som følger maksimalprisforskriften.

Viken fylkeskommunen har vedtatt å innføre enerettsområder for å sikre at drosjetilbudet minst opprettholdes på samme nivå hele året som før dereguleringen fra 1. november 2020. Ut fra OE sine vurderinger vurderes det derfor som nødvendig å innføre enerettsordning i Krødsherad kommune.

Verdi enerett

I vurderingen av enerettens verdi legges til grunn følgende:

- Lokal drosjenæring har angitt omsetning på ca 0,85 mill kr. pr løyve. Dette er et veldig usikkert anslag. SSB's gjennomsnittlige omsetningstall for drosjer i Viken er 1 mill kr pr løyve.
- Av Oslo Economics rapport antydes det på nasjonalt nivå at enkeltturmarkedet, inkludert TT-transport utgjør ca. 30% av totalmarkedet. For Krødsherad kommune er det ut fra innrapporterte opplysninger grunnlag for å anta ned mot kun 10%.

Verdi på enerett i Krødsherad kommune anslås til ca. 500 000 – 750 000 kr pr år. Tallet er veldig usikkert. Her er det forøvrig lagt til grunn det løyvetallet som var før den ene løyvehaveren nylig tok ut fire drosjeløyve.

¹Faktagrunnlag:

<https://www.ssb.no/kommunefakta/krodsherad>

[Utredning om sikringstiltak for drosjetransport i Viken – Oslo Economics rapport 10/2020](#)

<https://www.nhoreiseliv.no/tall-og-fakta/skatteinntekter-fra-reiseliv/>).

FLESBERG KOMMUNE

Oppdatert januar 2022

Innbyggere 2021	Innbyggere 2030	Flatemål	Innbyggere km ²	Drosjeløyver med adr. i kommunen	Innbyggere pr. løyve
2 693	2 897	562 km ²	5	2	1 346

Geografiske kjennetegn:

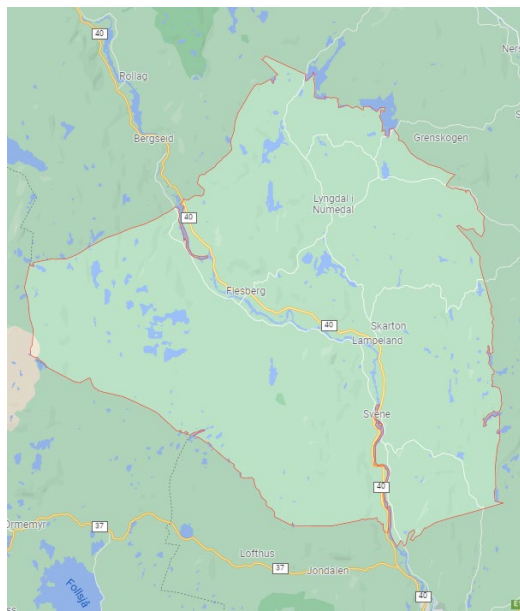
Tettsteder: Svene, Lampeland, Flesberg og Lyngdal.

35% bor i tettsted.

Areal dekket av veier: 4 km²

Areal dekket av bygninger: 0,98 km².

Kartkilde: Google maps.



Kjennetegn ved drosjemarkedet:

Alle drosjeløyver kan benyttes i hele landet, forutsatt at det ikke er innført enerettsavtaler for enkelttursegmentet i enkelte kommuner. Innehavere av drosjeløyve kan enten være frittstående bopelsløyvehavere, eller velge å kjøre for en taxisentral ved å tegne en privatrettslig transportavtale.

Det er verken krav om sentraltilknytting eller kjøreplikt for innehavere av drosjeløyve, med mindre privatrettslig avtale pålegger kjøreplikt.

I Flesberg kommune er det en bopelsløyvehaver med to løyver. Ordinære drosjeløyver. Løyvehaveren er undertransportører for Færder Taxi for utførelse av pasienttransport og spesialskyss skole.

Nåværende løyvehaver oppgir tilgjengelighet hele uka morgen/kveld. Mindre i helgene. Sporadisk netter, men tar telefon og formidler eventuelt turer videre til Norgestaxi på Kongsberg.

Enkeltturmarkedet er svært lite. I rapporten til Oslo Economics³, Vedlegg F, over områder rangert etter enkeltturmarkedenes attraktivitet, er Flesberg kommune blant de lavest rangerte kommunene.

Elever som får skoleskyss i grunnskolen er i følge SSB-tall: 76,1 %.

TT-Transport

Brukerne kjennetegnes av personer som er ute av stand til å benytte kollektivtransport. Brukerne bestiller selv drosjetjenester og betaler med et eget personlig kort finansiert av fylkeskommunen.

Antall brukere i 2021:	41
Gjennomsnittlig km per tur:	25 km
Totalt tildelt i 2021:	539 000 kr.

Turisme, herunder inntekter fra turistnæringen:

3 523 hytter. Skatteinntekt fra reiseliv per innbygger: 557 kr.

Det er behov for drosjetjenester også til større hytteområder i kommunen; Blefjell og Fagerfjell.

Næringsliv:

788 pendler til jobb i annen kommune. 230 inn.

Behov for å innføre enerett:

Oslo Economics (OE) har i rapporten fra 2020 nevnt Flesberg kommune som en mulig eneretskommune og hvordan et mulig fremtidig drosjetilbud kan bli uten sikringstiltak. Etter at driveplikten og løyvebegrensningen har bortfalt er det sannsynlig at drosjesentraler og løyvehavere flere steder vil redusere tilbudet på sikt, helt eller delvis i uattraktive delsegmenter, gitt at det foreligger en maksimalprisregulering tilsvarende som i dag.

Det er særlig kveld/natt på hverdager og dagtid i helger/helligdager som vil kunne rammes. Det er videre sannsynlig at spesielle grupper som er avhengig av spesialdrosjer for rullestoltransport kan rammes, da drift av slike løyver er mindre lønnsomt.

Tilbudet virker noe redusert siden dereguleringen. Det kan argumenteres for at det er behov for å innføre en enerettsordning dersom man ønsker å sikre et bedre tilbud, som vil holde seg stabilt i flere år framover, ved å sikre muligheten til å kunne bestille enkeltturer i alle delene av kommunen, til alle tider og til en pris som følger maksimalprisforskriften.

Viken fylkeskommunen har vedtatt å innføre enerettsområder for å sikre at drosjetilbudet minst opprettholdes på samme nivå hele året som før dereguleringen fra 1. november 2020. Ut fra OE sine vurderinger vurderes det derfor som nødvendig å innføre enerettsordning i Flesberg kommune.

Verdi enerett

I vurderingen av enerettens verdi legges til grunn følgende:

- SSB's gjennomsnittlige omsetningstall for drosjer i Viken er ca 1 mill kr. pr løyve.
- Av Oslo Economics rapport antydes det på nasjonalt nivå at enkeltturmarkedet, inkludert TT-transport utgjør ca. 30% av totalmarkedet. For Flesberg kommune er det ut fra innrapporterte opplysninger fra tilsvarende kommuner grunnlag for å anta ned mot kun 15-20 %.

Verdi på enerett i Flesberg kommune anslås til ca. 350 000 kr pr år.

¹Faktagrunnlag:

<https://www.ssb.no/kommunefakta/flesberg>

[Utredning om sikringstiltak for drosjetransport i Viken – Oslo Economics rapport 10/2020](#)

<https://www.nhoreiseliv.no/tall-og-fakta/skatteinntekter-fra-reiseliv/>