

Saksnr: 2019/180-1  
Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

## Saksframlegg

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		13.02.2020
Fylkesutvalet		26.03.2020

## Søknad om ruteløyve for strekningar i Ullensvang kommune

## Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet godkjenner søknad frå Jan Kjetil Vikane, org.nr 938 626 367, om ruteløyve for strekningane Lofthus - Kinsarvik - Røte og Kinsarvik - Skjeggedal.
2. Fylkesutvalet set som vilkår for punkt 1 at alle passasjerar med rutene skal ha av- eller påstiging på Røte eller i Skjeggedal.
3. Fylkesutvalet set som vilkår for punkt 1 at ruta skal kunne nyttast av passasjerar i rullestol.
4. Fylkesutvalet oppmodar til at det vert nytta mest mogleg miljøvenleg materiell i rutedrifta av ruteløyvet i punkt 1.

## Samandrag

Etter innstilling frå Hovudutval for samferdsel og mobilitet, skal fylkesutvalet gjere vedtak i samband med dei fleste søknader til Vestland fylkeskommune om ruteløyve. Saka inneheld ei generell orientering om denne typen løyve, og ei spesifikk vurdering av ein søknad frå Jan Kjetil Vikane. Denne gjeld ruteløyve for to strekningar i Ullensvang kommune. Fylkesrådmannen rår til at søknaden vert godkjent.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør for  
mobilitet og kollektivtransport

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Fylkeskommunen har i brev av 15.08.19 frå enkeltpersonverksemda Jan Kjetil Vikane, org.nr 938 626 367, (JKV) motteke søknad om ruteløyve for kommersiell bussrute på strekningane Lofthus - Kinsarvik - Røte og Kinsarvik - Skjeggedal i Ullensvang og Odda kommune.

Fylkesrådmannen orienterer i denne saka først overordna om viktige reglar og praksis som gjeld alle ruteløyve. Utfyllande reglar finn ein i *yrkestransportlova* («y.lova»), *yrkestransportforskrifta* og løpande *rundskriv* frå Samferdselsdepartementet (SD). Desse føresegnene finn ein på nettstadene *lovdata.no* og *regjeringen.no/no/dep/sd*. Det er venta at liknande saker vil kome jamleg, og det er ikkje praksis at fylkesrådmannen repeterer generelle reglar og praksis i kvar sak av sakene. Etter dette legg fylkesrådmannen fram si vurdering av søknaden frå JKV.

Generelt om ruteløyve

For å utføre dei fleste typar transport mot betaling, må ein ha *løyve* for ei bestemt transportform. For å utføre persontransport med buss i Norge (mot betaling), må ein i alle høve ha *turvognløyve*. Slikt løyve kan alle som oppfyller lovfesta krav til vandel, økonomi og faglege kvalifikasjonar få. Statens vegvesen tildeler turvognløyve til norske selskap. Selskap frå andre EØS- og EU-nasjonar kan etter nærmare reglar også drive slik transport innanfor Norges grenser. Sistnemnde i avgrensa omfang.

Dersom ein ønskjer å organisere busstransport i rute, dvs *drive rutetransport*, må ein under nesten alle omstende også ha *ruteløyve*. I lova er *rutetransport* definert som «*regelmessig transport av personar i eit bestemt trafikksamband dersom transporten står open for alle, og på- og avstiging kan skje på stoppestader som er fastsette på førehand*». Det vil seie at det er kjent for alle kor, og når alle kan nytte transporten. I drifta av eit ruteløyve kan løyvehavaren setje inn det tal bussar som vedkomande og ein eventuell undertransportør har turvognløyve - alt frå 1 til over 1 000.

Det er fylkesutvalet som skal gjere vedtak ved søknader om såkalla «*kommersielle ruteløyve*», etter innstilling frå Hovudutval for mobilitet og kollektivtransport. Slike ruteløyve vert drifta utanfor fylkeskommunen sin regi, og får normalt ikkje tilskot. Den som vinn anbodskonkurranser om rutetransport i regi av Skyss eller Kringom får ruteløyve tildelt av administrasjonen.

Slike vedtak er i følgje forvaltningslova *enkeltvedtak* (*einskildvedtak*). I forvaltningslova er det detaljerte føresegner om *einskildvedtak*. Sentrale stikkord om desse er utgreiingsplikt, grunngevingsplikt og klagerett. Fylkesrådmannen sine saksframlegg er normalt grunngevinga i saker som gjeld ruteløyve.

Ruteløyve gjev ikkje einerett/monopol. Det er såleis fri konkurranse også om kommersielle ruteløyve i Vestland. Fylkesutvalet i Hordaland tildelte i mange år parallelle ruteløyve. Ruteløyve som vert tildelt skal i følgje lova gjelde i 10 år.

I følgje *Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. skal* ein i nesten all rutedrift nytte materiell som har *universell utforming*. Med dette meinast at bussane utan vidare skal kunne nyttast av alle som har nedsett funksjonsevne m.a rørsle-, syns- eller høyrselshemma.

Sjølv om ein har ruteløyve kan ein ikkje utan vidare køyre der ruteløyvet gjeld. Veglova slår fast at også vegeigar må samtykke. Det er døme på at vegeigar i praksis har sett grenser for løyvehavar sitt høve til å nytte ruteløyvet sitt fullt ut. Dei fleste ruteløyve gjeld likevel langs offentleg veg, og er normalt opne for alle som har ruteløyve.

Fylkesutvala i dei samanslegne fylka ønskte å setje miljøkrav til kommersielle ruteløyve, på same måte som fylkeskommunen gjer til sin eigen kollektivtransport. Samferdselsdepartementet har tolka y.lova slik at

fylkeskommunane ikkje har lov til å setje slike vilkår for ruteløyve. Hordaland fylkeskommune praktiserte difor i staden å ta inn i vedtak om tildeling av ruteløyve oppmodingar til å nytte miljøvenleg teknologi.

Det er lovregulert at nye bussar med meir enn 23 passasjerplassar, som skal gå i rute i Norge, skal vere universelt utforma, eller i alle høve tilgjengeleg for rørslehemma. Det har vore praktisert av Hordaland fylkesutval å stille krav om tilgjenge for rørslehemma også til bussar med 23 passasjerplassar eller mindre.

Administrasjonen gjer vedtak ved søknad om takstendringar, rutetider og traséjusteringar.

Søknaden frå JKV

Dei to planlagte ruteopplegga er retta mot det store volumet av turgåande på «Dronningstien» og Trolltunga.

Til/frå Røte, der turen over «Dronningstien» tek til/tek slutt, er det i dag ikkje offentleg transporttilbod.

Til/frå Skjeggedal, der start- eller endepunktet for tur over Trolltunga er, er det i dag kommersiell rutetransport til/frå Odda sentrum. Reisande frå/til Ullensvang, som JKV har som målgruppe, må i dag byte buss i Odda.

Dei planlagte rutene vil etter søknaden berre vere eit tilbod for passasjerar som går av eller på anten på Røte eller i Skjeggedal.

JKV ønskjer å køyre med halvtimes frekvens til/frå Røte i tidsromma kl 07.30 - 11.00 og 15.00 - 19.00. Til Skjeggedal er det planlagt ein tur kl 06.00 med retur kl 19.00. Planlagt takst er kr 135 ein veg, med 40 kr i ombordstigingstillegg.

Vedtakskompetanse

Fylkeskommunen ved fylkesutvalet gjer, etter innstilling frå Utval for mobilitet og kollektivtransport, vedtak ved søknader om ruteløyve. Dette er pålagt i y.lova § 12 (2) og i Vestland fylkeskommune sitt Reglement for folkevalde organ og delegering (delegasjonsreglementet).

Fylkesutvalet kan, etter innstilling frå Utval for mobilitet og kollektivtransport, setje vilkår for ruteløyve. Dette har heimel i y.lova § 11 og delegasjonsreglementet.

## Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Ingen verknader.

**Klima:** Ingen verknader.

**Folkehelse:** Ingen verknader.

**Regional planstrategi:** Ingen verknader.

Andre tilhøve

Det har ikkje kome inn fråsegn til søknaden.

Parkerings- og vegkapasiteten ved start-/endepunkta til dei aktuelle turane er ikkje dimensjonert for dagens volum av personbilar. Oppstart av den omsøkte ruta kan delvis bøte på dette på problemet.

Administrasjonen har motteke klage frå publikum i Skjeggedal over at det er mykje trafikkstøy, noko som jo ikkje er ønskeleg for bebuarar, og som ikkje samsvarar med den forventning ein har til stillheit når ein er like ved Hardangervidda nasjonalpark. Det er gjort gjeldande at støyen skuldast bruk av bussar med gamal

motorteknologi. JKV sine planlagte turar til/frå Skjeggedal kan medføre ei mindre forsterking av bebuarane sine støyplagar, med mindre rutetransporten erstattar personbiltransport. For Skjeggedal sin del, vil denne endringa ikkje vere stor, då det berre er søkt om to turar for dagen.

Faren for noko meire støy må vegast opp mot føremonen ved å gje turgåarar ei direkterute til/frå Lofthus som ein ikkje har i dag. Då det berre er søkt om å køyre ein tur kvar veg på ruta til Skjeggedal, finn fylkesrådmannen at omsynet til å få etablert det omsøkte rutetilbodet må vege tyngst. Dersom JKV ønskjer å utvide eit eventuelt rutetilbod på strekninga Lofthus - Skjeggedal, må verksemda søkje om dette, og fylkesrådmannen vil då gjere ei vurdering.

#### Konklusjon

På grunnlag av vurderinga over rår fylkesrådmannen til at søknaden frå Jan Kjetil Vikane vert godkjent på dei vilkåra som går fram av forslaget til innstilling.