

---

**Saknr:** 2020/48558-1  
**Saksbehandlar** Ole Ingar Hagen Hæreid  
**Dato:** 23.04.2020

---

---

**Til:** Hovudval for samferdsle og mobilitet  
Fylkesutvalet

---

**Frå:** Fylkesrådmann

---

## Etablering av alternative transportløysingar ved stengd veg

I ein interpellasjon til Fylkestinget 3. mars 2020 viste Noralv Distad til at jord- og snøskred i vinter har ført til stengde vegar og isolerte bygder og at fleire vegar har vore stengde på grunn av rasfare. Stengde vegar har store negative konsekvensar for innbyggjarar og næringsliv. Distad bad om at fylkeskommunen måtte sjå på tiltak til beste for dei som er mellombels veglause og stilte spørsmål om fylkesordføraren ville ta initiativ til å etablere rutetilbod til innbyggjarar og næringsliv som vert råka av stengde fylkesvegar.

I sitt svar til Distad meinte fylkesordføraren at Distad tek opp ei viktig problemstilling. Ansvaret for å etablere eit skysstilbod til innbyggjarar og næringsliv som vert råka av stengde vegar ligg i grenselandet mellom kommunalt og fylkeskommunalt beredskapsansvar. Fylkeskommunen bør laga rutinar for samspel med kommunar og iverksetjing av rutetilbod ved ras og stengde vegar. Administrasjonen vil komme tilbake med ei sak som tek opp denne problemstillinga.

Administrasjonen er no i ferd med å skrive på ei sak der følgjande blir vurdert:

### Kommunalt og fylkeskommunalt ansvaret for å etablere persontransportløysingar.

Lovverket er ikkje heilt eintydig på kva som er kommunalt og fylkeskommunalt ansvar. Sivilbeskyttelseslova § 14 er tydeleg på at kommunane har ein kommunal beredskapsplikt og skal kartlegge kva uønskete hendingar som kan inntreffe i ein kommune. Kommunen skal også vurdere kor sannsynleg det vil vere at ei hending oppstår og korleis den i så fall vil påverke kommunen. Kommunen skal også utarbeide ein beredskapsplan som viser kva tiltak kommunen er førebudd å handtere. Fylkeskommunen har ikkje det same beredskapsplikta som kommunane etter denne lova.

Fylkeskommunen har ansvar for utvikling og drift av vegnettet og kollektivtrafikken (inkludert ferjeruter), og er ein viktig aktør i arbeidet med å gjere transporttenestene sikre og robuste regionalt og lokalt. Etter forskrift om sivil transportberedskap har fylkeskommunen eit ansvar for å organisere den regionale transportberedskapen, og skal legge til rette for at det er ein transportberedskap ved ekstraordinære krisehendingar i fredstid og krig.

I denne saka vil det ikkje bli vurdert alternative løysingar for naudetatane. Helseføretaka har ansvar for pasienttransport/ambulansetransport i ein normal situasjon og vil ha ansvar for alternative løysingar også i tilfelle der vegen er stengt i kortare eller lengre tid. I situasjonar med skred og dårleg ver, kan det vere utfordrande for helseføretaka å få fram alternative løysingar. Politiet har høve til å rekvirere båtmateriell der er det aktuelt for å kome seg forbi rasstaden. Etter brann- og eksplosjonsvernlova skal kommunen syte for etablering av eit brannvern som kan ivareta førebyggjande og beredskapsmessige oppgåver på ein effektiv og sikker måte. Kommunen skal gjennomføre ein ROS-analyse slik at brannvesenet er best mogleg tilpassa dei oppgåvene dei står overfor.

### Tidlegare retningslinjer og praksis i Sogn og Fjordane og Hordaland

I beredskapsplanen for samferdsleavdelinga i Sogn og Fjordane er det innarbeidd retningslinjer for etablering av eventuelle alternative transportløysingar. Det går fram av retningslinjene at stenging av veg på inntil 3 dagar ikkje automatisk ville medføre ekstraordinær persontransport med mindre det er særlege grunnar for slik transport. Særlege grunnar kunne vere om vegen vart stengd på dagtid på grunn av skred eller anna årsak slik at elever ikkje kom seg heim etter skuletid, eller om det var svært lang omkøyringsveg for trafikantane. Dersom det var ei langvarig stenging på meir enn 3 dagar, skulle det settast inn alternativ transport så snart som praktisk mogleg. Ved kortvarige stengingar av veg var det opp til kommunen sjølv å avgjere om det skulle settast i verk ekstraordinær persontransport eller ikkje. I slike tilfelle måtte kommunane både planlegge, bestille og planlegge denne transporten sjølv.

Hordaland fylkeskommune har ikkje hatt eit regelverk for korleis løysa situasjonar med stengde fylkesvegar på grunn av ras eller andre uføresette hendingar. Det er kommunane som har sett i verk båtskyss og fylkeskommunen v/Skyss har stilt sin kompetanse til rådvelde for å finna aktuelle fartøy og eventuelt tilpassa anna ruteproduksjon. Det er ikkje ytt tilskot til drifta.

Ved planlagde lengre stengingar som t.d. ved utbygging av rv. 13 i Ullensvang vart det sett inn ekstra ferje mellom Utne og Kinsarvik som fylkeskommunen dekkja.

### Skuleskyss

Fylkeskommunen er i følgje opplæringslova ansvarleg for skuleskyss for elevar i grunnskulen og har vedtaksmynde i slike saker. Dette gjeld ikkje skyss på grunn av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg under 2/4 km. I slike saker har kommunen vedtaksmynde. I Vestland fylkeskommune er Skyss/Kringom ansvarleg for skuleskyss og fattar vedtak for Vestland fylkeskommune.

Som skuleskyss blir rekna den daglege skyssen mellom heim og skule til skulen sine ordinære start- og sluttider.

### Praksis i andre fylkeskommunar

I 2019 vedtok Troms fylkeskommune retningslinjer for etablering av alternative transportløysingar når ein fylkesveg er stengd. Troms fylkeskommune var klar på at dette ikkje er lovpålagt for fylkeskommunen, medan fylkesmannen i Troms og Finnmark meiner at fylkeskommunen har eit slikt ansvar som vegeigar og ansvarleg for kollektivtrafikken i fylket.

Møre og Romsdal fylkeskommune har ikkje nedfelte og vedtekne retningslinjer for etablering av alternative transportløysingar, men dei har sett opp beredskapsferje til Geiranger når vegen til Geiranger er stengd på grunn av skred eller fare for skred. Møre og Romsdal har krav om at beredskapsferja skal vere operativ i løpet av 8 timar.

Nordland fylkeskommune har pleidd å sette inn alternativ transport med båt eller ferje ved langvarig stenging av veg som følgje av skred. Det er ikkje definert kva som er langvarig stenging.

### Økonomiske og ressursmessige konsekvensar

Etablering av alternative transportløysingar vil i all hovudsak skje med båt eller ferje og vil ha økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen. Det er ikkje mogleg å seie noko om kor store desse konsekvensane vil bli, då dette kan variere frå år til år. Dersom fylkeskommunen etablerer alternative løysingar frå første dag vil dei økonomiske konsekvensane vere større enn om det vert etablert alternative løysingar ved langvarig stenging av veg t.d. lengre enn 3 dagar. I eit slikt tilfelle kan ein tenkje seg at det vert etablert alternative løysingar frå fjerde dag med stenging og fram til vegen vert opna. Ved etablering av eventuell ekstraordinære transportløysingar må frekvens på ruteopplegg vurderast og avklarast, gjerne i samråd med aktuell kommune. Frekvens på ruteopplegg vil vere avgjerande for kostnadane som fylkeskommunen vil bli påført. Dersom ein kommune ønskjer alternative løysingar dei tre første dagane av ein lengre stengingsperiode, bør kommunen sjølv ta desse kostnadane.

Av erfaringane frå Sogn og Fjordane kan det vere ei utfordring å skaffe til vege materiell som er godkjent for persontransport. Det meste av tilgjengeleg materiell er i ordinær ruteproduksjon og må dirigerast om frå ordinær transport til ei «kriseløysing». Eventuell ledig materiell kan ha lang seglingsdistanse frå sitt utgangspunkt til den staden der det er behov for alternative løysingar.

Ei anna problemstilling som kan verte aktuell er kjøp av denne typen transportløyningar innanfor gjeldande regelverk for innkjøp. I mange tilfelle må det hentast inn tilbod/prisar frå fleire transportørar for å tilfredsstillе krava til kjøp av transporttenester.

#### Fylkeskommunale retningsliner for alternative transportløyningar i Vestland

Denne saka vil dreie seg om Vestland fylkeskommune skal sette i verk ekstraordinære transporttilbod eller ikkje når ein veg er stengd på grunn av ras eller andre årsaker. Dersom fylkeskommunen skal sette i verk slike tiltak, må lengda på vegstenginga vere avgjerande. Det vil vere behov for retningsliner for etablering av tiltak.

Med utgangspunkt i lovpålagde krav, vurdering av rutinar/praksis i Sogn og Fjordane, Hordaland og i andre fylke og dei økonomiske og ressursmessige konsekvensane, vil det bli utarbeidd forslag til retningsliner for etablering av alternative transportløyningar. I denne vurderinga vil det også bli lagt vekt på fylkeskommunen sitt samfunnsansvar og fylkeskommunen sitt samfunnsoppdrag.

I nokre tilfelle vil det ikkje vere mogleg å etablere alternative transporttilbod når ein veg er stengd på grunn av skred. Dette gjeld særleg område som berre har ein veg til/frå området og som ikkje ligg langs kysten eller langs ein av fjordane våre. I desse tilfella må vi akseptere at grender og bygder vert isolerte så lenge vegen er stengt. Pasienttransport og andre transportbehov må løysast av dei etatane som har ansvar for den typen transport.

Fylkesrådmannen meiner at fylkeskommunen bør laga rutinar for samspel med kommunar og iverksetjing av rutetilbod ved ras og stengde vegar. Det vert difor lagt opp til å sende ut eit høyringsnotat til kommunane og fylkesmannen i Vestland for å få innspel på retningsliner/rutinar for etablering av rutetilbod ved skred og stengt veg før vi ferdigstiller saka. Høyringsnotatet vil bli sendt ut i løpet av mai 2020.

Fylkesrådmannen tek sikte på å legge fram ei sak for fylkestinget i oktober 2020.

Denne vinteren har vi hatt mange vegstengingar som følgje av skred. Nokre kommunar har etablert alternative skyssløyningar, og ber no fylkeskommunen om å dekke kostnadane. Vi forsøker å løyse desse hendingane i minnelegheit med kommunane, men dette bør ikkje få presedens for denne saka.