

1 Handlingsprogram kollektiv Sogn og Fjordane 2020-2023

1.1 Regional Transportplan Sogn og Fjordane 2018-2027

Regional transportplan(RTP SFJ) for Sogn og Fjordane er vedteken av Sogn og Fjordane fylkesting 6. desember 2017 og gjeld for perioden 2018-2027.

RTP SFJ er eit samledokument som femnar om heile samferdsleområdet, både kollektiv og veg, i Sogn og Fjordane. Til dokumentet ligg der og ei handlingsplan. Det vert lagt opp til at føringane i dette dokumentet skal leggast til grunn for arbeidet i Skyss/Kringom for den delen av Vestland som femnar om Sogn og Fjordane, i ein overgangsperiode fram til nye føringar er bestemt.

I dette dokumentet har vi trekt ut dei element som er aktuelle for den nye driftseininga Skyss/Kringom. Sidan RTP SFJ er bygd opp etter ein annan struktur kan grensesnittet for kva som er relevant for Skyss/Kringom på nokre punkt vere uklare. Denne saka er ikkje meint å endre RTP SFJ, og overprøver soleis ikkje det som er nedfelt der. Merk at tiltaksnummer følgjer overskriftene i parentes gjennom kapitlet slik at ein kan finne att tiltaket i RTP SFJ.

1.1.1 Generelt om rutesystema og strategiane i Sogn og Fjordane

Sogn og Fjordane er eit grisgrendt fylke. Det har ikkje vore verken økonomi eller passasjergrunnlag til å etablere fullverdige kollektivsystem over alt. Strategien har vore å utnytte ressursinnsatsen i lovpålagt skuleskyss, samarbeide med kommersielle aktørar som driv ekspressruter gjennom fylket samt ha tett dialog med samarbeidspartar som kommunar og Statens vegvesen. I tillegg har det vore utvikla skreddarsydd rutestruktur for bestemte målgrupper.

Rutesystemet i Sogn og Fjordane er i hovudsak bygd opp om lovpålagt skuleskyss. Ved å utvide eksisterande vognløp har det vore mogleg å skape eit samanhengande rutenett slik at folk kan kome seg rundt i fylket til tider som høver med helg og

virke. Rutestrukturen er godt integrert med kommersielle ruter som går gjennom fylket til byane rundt.

For å sikre innbyggjarane i grisgrendte strøk mobilitet trass manglande passasjergrunnlag til å etablere ordinære kollektivruter, er det satsa ein del på skreddarsydd løysingar som Serviceskyss, Lokale transporttilbod for ungdom (LTU), Trygt heim for ein 50 lapp og bestillingsruter.

1.2 Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikk er eit fellesnamn for eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle. Eit kollektivsystem som fungerer godt er viktig i alle samfunn. Det er mange ulike reisebehov og funksjonar som skal ivaretakast. Nokre oppgåver som til dømes skuleskyss er lovpålagt, medan andre ruter er etablert for å gje innbyggjarane eit reisetilbod. Det vert rekna for å vere miljøvenleg å reise kollektivt.

Fylkeskommunen er ansvarleg for kollektivtransporten på veg og sjø i fylket (buss, båt og fylkesvegferjer). Staten har ansvaret for riksvegferje, fly og jernbane. Fleire kommunar i Sogn og Fjordane bidreg med midlar til kommunale båtruter. Kommunane betalar i tillegg billett-takst for grunnskuleelevar.

I eit grisgrendt område som Sogn og Fjordane med lange avstandar og få innbyggjarar er det dyrt å gi eit godt kollektivtilbod slik vi kjenner det frå meir sentrale strøk. Det er viktig å legge til rette for at systemet gjev mest mogleg samfunnsnytte i heile fylket innanfor aktuelle økonomiske rammer.

Behovet for ruter varierer sterkt alt etter kvar du bur. Til dømes er det behov for ferje og båt dersom du bur på ei øy, medan behovet er heilt annleis dersom du bur langs ein stamveg på fastlandet. Innretninga på kollektivtilbodet må tilpassast lokale behov.

1.3 Mål

1.3.1 Hovudmål

Kollektivtilbodet skal vere godt og tenleg for alle innbyggjarane i Sogn og Fjordane og for alle som vitjar eller er på gjennomreise i fylket.

1.3.2 Delmål

- Det skal vere enkelt å reise kollektivt
- Det skal vere eit heilskapleg rutesystem som heng saman med høvelege korrespondansar og enkel omstiging på korrespondansepunkt.
- Viktige knutepunkt, terminalar og transportmateriell skal vera universelt utforma og skal opplevast som effektive og attraktive for dei reisande.
- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere innretta slik at det når flest mogleg.
- Gradvis reduksjon av klimagassutslepp i samband med framtidige anbod for å nå målet om tilnærma nullutslepp i kollektivtrafikken innan 2050.

1.4 Marknad og informasjon

Målgruppene og innretninga på rutene i Sogn og Fjordane varierer mykje. Nokre ruter har godt passasjergrunnlag og er tilnærma sjølvfinansierande (ekspressbåt og ekspressbuss), medan andre har så svakt kundegrunnlag at dei går på bestilling når det er reisande. Dei fleste rutene har faste reisande medan nokre har mange turistar som nyttar tilbodet for første gang.

Totalmarknaden i Sogn og Fjordane er så liten at det ikkje er rom for fleire parallelle ruteløp tilpassa bestemte nisjar. I Sogn og Fjordane reiser ulike kundegrupper saman på det same transportmiddelet. Dette gjev utfordringar både i forhold til informasjon, rutekunngjering og betalingsløyisingar.

1.4.1 Strategiar¹

- Det skal være enkelt for den reisande å finne informasjon om reisa si og å kjøpe billett.
- Tilby reise- og billettprodukt som gjer det attraktivt å reise kollektivt i Sogn og Fjordane.

1.4.1.1 Marknadstilpasningar

Reisemønster og reisebehov endrar seg. Fylkeskommunen skal gjennom marknadsarbeid og dialog med kommunane avdekke desse endringane og søke å tilpasse rutetilbodet best mogleg til desse. Det kan til dømes vere arbeid opp mot særskilte kundegrupper som ungdom, eldre eller pendlarar.

1.4.1.2 Informasjon og rutekunngjering

Det skal vere enkelt for den reisande å finne informasjon om rutetider, eventuelle omstigingar, pris, korleis ein kjøper billett og andre ting som er relevant for reisa.

Kringom.no er den prioriterte informasjonskanalen både for informasjon ut til dei publikum og for tilbagemeldingar frå dei reisande.

For å gjere tabellane og rutedata tilgjengeleg også for dei reisande som ikkje er komfortable med å bruke internett, kan kundane ta kontakt med Kringom sitt kundesenteret for å få informasjon. Samtaler til ruteopplysninga 177 blir også ruta hit frå 1.1.2020, denne tenesta har tidlegare vore outsourca. Kundane kan òg be om å få tilsendt utskrift av rutetabellar. Det vert trykt opp enkelte tabellar for einskildruter, til dømes bybuss. Slike tabellar vert distribuert på bussane og på rutebilstasjonane.

Det er i tillegg installert informasjons-skjermar på rutebilstasjonane i fylket.

1.4.1.3 Betalingsløyisingar og billettprodukt

Sogn og Fjordane var tidleg ute med å tilby betaling med bankkort på kollektivnettet.

Det er stor etterspurnad frå dei reisande om informasjon om prisar og sal av billettar på nett. For å gjere det enklare for dei reisande kan det vere aktuelt å tilby kjøp av billettar og kortprodukt på nett. Det vil då vere naturleg å samstundes vurdere dei ulike reiseprodukta/rabattordningane.

Det må vere enkelt for den reisande å kjøpe sine reiseprodukt og ein må tilby produkt som gjer det attraktivt å reise kollektivt.

¹ 5.2.1 i RTP SFJ

1.4.2 Tiltak²

- Utarbeide marknads- og informasjonsplan basert på målsetningar i RTP.
 - Aktiv bruk av Kringom.no og Facebook som kommunikasjonskanal med dei reisande.
 - Legge arbeid i å gi korrekt og lettfatteleg reiseinformasjon
 - Oppdatert informasjon om ruteendringar
 - Kanal for tilbakemeldingar frå dei reisande
 - Legge til rette for gode billettprodukt og betalingsløysingar.
 - Billettprodukta skal vere tilpassa marknaden og gjere det attraktivt å reise kollektivt
 - Det skal vere raskt å billettere om bord
 - Minimere bruk av kontantar
 - Gjere det mogleg for kunden å finne pris på si reise og kjøpe billett på førehand
 - Vidareutvikle dialog med profesjonelle aktørar som nyttar kollektivtilbodet, som til dømes turistnæringa.
- Kundeundersøkingar for å avdekke endringar i reisemønster og behov.



1.5 Infrastruktur for kollektiv

1.5.1 Strategiar³

- Kollektivtilbodet i Sogn og Fjordane skal vere universelt utforma.
- Infrastrukturen skal vere velstelt, trygg og innbydande for dei reisande.
- Ved utlysing av nye anbod og fornying av materiell skal det stillast krav til miljøvenlege løysingar og universell utforming.

1.5.1.1 Busslommer

Det bør vere busslommer der passasjerar skal stige av og på.

Busslommene må vere plassert slik at dei er best mulig trafikksikre både for biltrafikken og for passasjerane som skal gå til og frå busstoppen.

1.5.1.2 Terminalar og knutepunkt

Universell utforming, trafikktryggleik og innbydande anlegg er viktig for at dei reisande skal få ei god oppleving. På terminalane bør det vere oppvarma venterom og toalett. Det bør vere tilstrekkeleg med parkeringsplassar for bil og sykkel.

Mange reisande må byte transportmiddel undervegs. Det er viktig at knutepunkta er universelt utforma og at det finst god informasjon om korrespondansar. Med det meiner vi at alle som nyttar kollektivtransport kan bevege seg og finne fram på ein grei måte. God universell utforming er til nytte for alle reisande.

1.5.1.3 Materiell

Ved nye anbod og fornying av materiell skal det stillast krav til klimavenlege løysingar. Teknologien endrar seg stadig og nye og meir klimavenlege alternativ vert tilgjengelege. Klima og miljø skal vektleggast ved anskaffing av nytt materiell.

Det skal leggast til rette for gode løysingar med universell utforming. Komfortnivå skal vurderast opp mot rutetype (til dømes toalett om bord på langrutebussar). Materiellet skal ha ein standard som er innbydande og hensiktsmessig for dei reisande.

1.5.2 Tiltak⁴

- Systematisk registrere infrastruktur i forhold til universell utforming, standard og trafikktryggleik
- Vurdere kva som er høveleg komfortnivå for buss/båt-materiell på ulike rutetypar
- Stille krav til universell utforming
- Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjer, båtar og bussar med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert infrastrukturtiltak, som grunnlag for utarbeiding av anbodsgrunnlag.

1.6 Ruteproduksjon

Ruteproduksjonen i Sogn og Fjordane tener mange formål. Marknaden er for liten til å lage parallelle ruter for ulike målgrupper. I Sogn og Fjordane kan ei og same rute ha med turistar, langtreisande og lokale reisande.

Det er mange aktørar som bidreg til rutesystemet i Sogn og Fjordane. Statens vegvesen driv riksvegferjene, ulike kommersielle aktørar driv ekspressbussruter og turistruter, i tillegg gjer fylkeskryssande rutar at vi må ta omsyn til rutenetta i nabofylka.

Det er lagt vekt på å skape eit heilskapleg rutenett der rutene utfyller kvarandre slik at dei reisande når sine reisemål til høvelege tider og utan unødige stopp. Nokre ruter går i passasjersterke områder, men dei fleste rutene går i marginale områder med avgrensa passasjergrunnlag. Ved vurdering av ruter må vi vurdere kva rolle ruta har i rutesystemet. Ei bygderute som gjer det mogleg for eldre utan tilgang til eigen bil å kome seg til bygdesenteret ein gong i veka, kan vere like samfunnsnyttig som ein ekstra avgang på ei frå før høgfrekvent rute.

Reiselivet må vere ein faktor ved planlegging av kollektivtilbod i område med stor turisttrafikk og fyrårnatraksjonar. Det er utanfor hovudoppgåva til kollektivtenestene i fylket, men så lenge det ikkje går ut over primærfunksjonen til kollektivtenestene bør det leggast til rette for at kollektivtransporten skal stette reiselivsnæringa i fylket.

³ 5.3.1 i RTP SFJ

⁴ 5.3.2 i RTP SFJ

Når kollektivtilbudet skal justerast og vidareutviklast er det mange aktørar og premissgjevarar som må ha tett dialog. Vidare er det mange ulike interesser som må vegast og prioriterast. I siste instans er det politiske vedtak som bestemmer innretninga på kollektivsystemet.

1.6.1 Strategiar⁵

- Arbeide heilskapleg og langsiktig for å utvikle eit rutetilbod som både er marknadsretta og samfunnsnyttig.
- Gjere det mogleg å kome seg rundt i fylket
 - Syte for gode kommunikasjonar til og frå fylket
 - Gode tilførselsruter inn til stamrutene
 - Legge til rette for at kommersielle ruter er integrert i rutenettet
 - Legge til rette for pendling med buss i område med tilstrekkeleg passasjergrunnlag (Bu- arbeids og serviceområde, BAS-område)
 - Legge til rette for bygderuter på enkeltdagar for å gi eit tilbod til dei som har behov for å kome seg til bygdesenteret
 - God og tett dialog med andre transportaktørar for å utvikle eit godt og heilskapleg kollektivtilbod.
- For å betre nytteverdien av ressursane vi brukar til kollektivtilbodet kan det å skreddarsy reisetilbod for ulike brukargrupper vere gode grep.
- Det må prioriterast mellom ulike interesser. Administrasjonen må legge fram saker for politisk styring i aktuelle spørsmål.

1.6.1.1 Dialog

Gjennomføre marknadsundersøkingar, møter med kommunane og dialog med samarbeidande ruteaktørar (Fylke, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).

1.6.1.2 Kostnadskompensasjon

Kompensere kommersielle aktørar for meirkostnader dei får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet (felles rutetrasse,

plassgaranti innanfor fylkesgrensa, felles billettssystem osv.).

1.6.1.3 Skreddarsydde ruter

Skreddarsydde ruter for å nå bestemte målgrupper, t.d. bestillingsruter og serviceskyss, kan vere ein rasjonell måte å gi eit rutetilbod på.

1.6.1.4 Prioritering

Politisk styring må prioritere kva innretning kollektivsystemet skal ha etter kvart som aktuelle saker vert lagt fram.

1.6.2 Tiltak⁶

- Tett dialog med kommunar og skular samt samarbeidande ruteaktørar (Fylke, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).
- Kompensere delar av meirkostnader kommersielle aktørar får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet.
- Skreddarsy/tilpasse rutetilbodet slik at det høver best mogleg for dei reisande.
- Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingar til ny anbodsutlysing.
- Lage plan for hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund slik at denne ruta er klar til Stad skipstunnel vert opna.
- Gjennomføre informasjonstiltak for å oppmode til delingsløysingar som til dømes samkøyring.

1.7 Skuleskyss

Skulerutene går til grunnskule innan kommunen eller til næraste vidaregåande skule. Vi brukar i dag noko over 200 bussar og 12 båtar i skuleruteproduksjonen. I tillegg vert det nytta noko over 150 drosjer, turvogner og foreldreskyssar i skuleskyssen. Skulerutene dimensjonerer og bind over 90 pst. av materiellet vår. Vi reknar at om lag 2/3 av den fylkeskommunale nettokostnaden på buss og båt er knytt til å kjøpe skuleruter.

Skuleskyssbehovet endrar seg stadig. Endring av skulestruktur og endringar i veketimetar for dei ulike årstrinna er forhold som grip direkte inn i

⁵ 5.4.1 i RTP SFJ

⁶ 5.4.2 i RTP SFJ

organiseringa av skulerutene. Skuleskyssen er lovpålagt. God dialog med kommunane ved planlegging av skuleskyssen gjer at ressursane som vert nytta til skuleskyss gjev gode ringverknader inn i det totale rutesystemet.

1.7.1 Strategiar⁷

- Etablere eit godt samarbeid med kommunar og skular for å få eit så godt tilpassa skuleskystilbod og kollektivtilbod som mogleg.
- Legge til rette for fleksibel skuleskyss, slik at born og unge lettare kan delta i sosiale aktivitetar etter skuletid. Avgjerd om behovet blir gjort etter ein prosess mellom aktuelle kommunar og fylkeskommune.

1.8 Fylkesvegferje

Sogn og Fjordane fylkeskommune driv i dag 6 fylkesvegferjesamband. Alle ferjesambanda er konkurranseutsette etter nasjonale standardar for drift. Krav til universell utforming og miljø er skjerpa i forhold til tidlegare utlysingar. Opningstid og rutefrekvens er vidareført frå tidlegare med mindre årlege justeringar.

Frå 2019 overtek fylkeskommunen det kommunale ferjesambandet Barmsund – Barmøy.

Kostnadsnivået i ferjesektoren har auka kraftig siste åra. På dei fylkeskommunale sambanda går kostnaden opp med om lag 40 pst. i samband med nye anbodsavtalar. Skjerpa krav i dei nasjonale standardane til blant anna universell utforming og miljø/klima er med å auke kostnadsnivået.

Dersom ein held nasjonale mål for utsleppsreduksjon opp mot tidspunkta for framtidige anbod i kollektivsektoren i fylket, er det mogleg å legge ein plan for gradvis utsleppsreduksjon. Samstundes er det viktig at innføring av låg – og nullutsleppsløysingar skjer når det er teknisk mogleg og på ein økonomisk forsvarleg måte.

Dagens teknologiske rammer gjer det mogleg med elektrifisering av ferjedrifta, men det er per i dag avhengig av at overfarten ikkje er for lang eller energikrevjande. Det er eit stort potensiale for elektrifisering av ferjesamband, men ein må også

ta omsyn til kostnadar knytt til etablering og/eller oppgradering av el-infrastruktur på land.

Reduksjon av klimagassutslepp frå mellom anna fylkesvegferjene er avhengig av vidare teknologisk utvikling innan både batteri- og hydrogenteknologi.

1.8.1 Strategiar⁸

- Ta i bruk ny teknologi for klimagassreduksjon som er utvikla, testa og som viser seg å kunne takast i bruk.
- Stille krav gjennom framtidige anbod til reduserte klimagassutslepp på fylkesvegferjene til nullutslepp innan 2035.
- Frekvens og rutetilbod skal vere om lag som i dag.

1.8.2 Tiltak⁹

- Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjene med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert naudsynte tiltak på land som grunnlag for utarbeiding av anbodsgrunnlag for nye ferjeanbod.

1.9 Kollektivtrafikk og klima

Menneskeskapte utslepp av klimagassar bidreg til global oppvarming og klimaendringar over heile verda. Klimaendringane må også sjåast i samband med utrydding av artar og tap av biologisk mangfald. For Sogn og Fjordane er hovudutfordringane knytt til klimagassutslepp og sårbarheit for eit endra klima, då spesielt auka fare for flaum og skred.

Fylket må arbeide med korleis vi kan sikre redusering av klimagassar, og legge til rette for infrastruktur som sikrar langsiktige løysingar. Vi må legge til rette for bruk av lav- og nullutsleppsteknologi for kollektivtrafikken.

Motorteknologien for tunge køyretøy som buss har siste åra utvikla seg positivt med meir miljøvenlege løysingar. Likevel er det ikkje å rekne som nullutsleppsteknologi. Nye løysingar med

⁷ 5.5.1 i RTP SFJ

⁸ 5.6.1 i RTP SFJ

⁹ 5.6.2 i RTP SFJ

nullutsleppsteknologi er på veg inn. Batteriteknologien er no komen so langt at den på ferjesida er under innføring fleire stadar. Løysingar med hydrogen er under utvikling og er spesielt interessant for lengre buss - og båtruter.

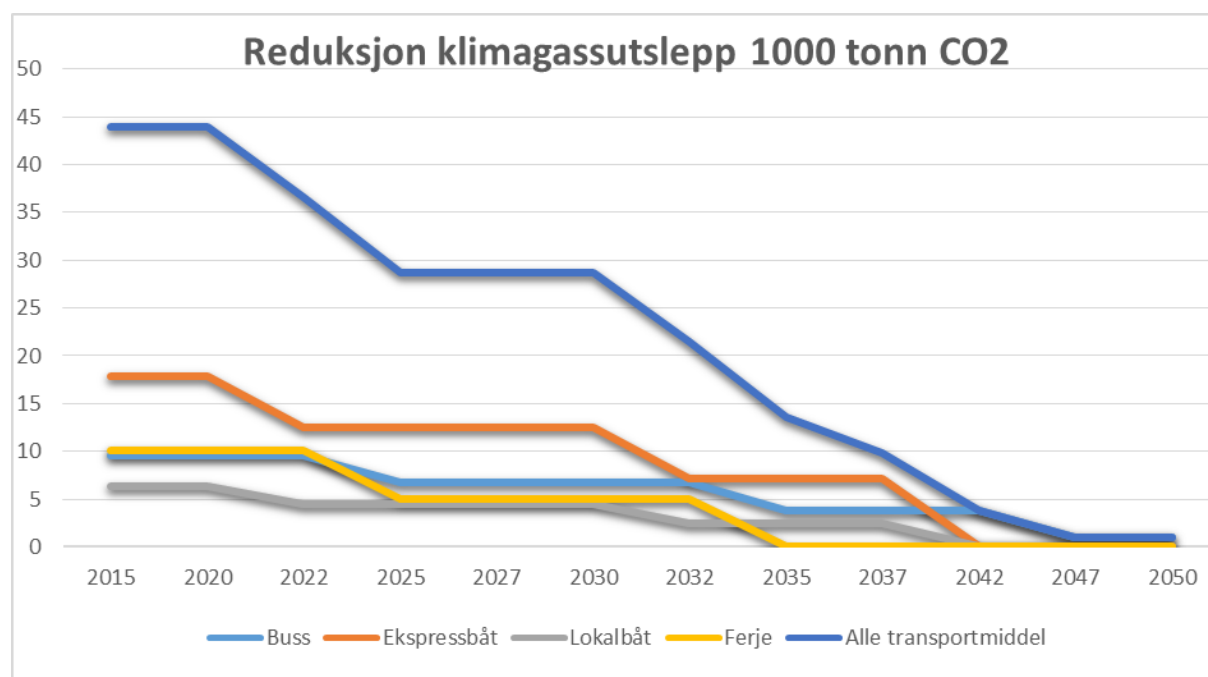
Med utgangspunkt i Paris-avtalen og nasjonale mål for klimagassutslepp så skal vi vere eit nullutsleppssamfunn i 2050. Dersom vi held nasjonale mål for utsleppsreduksjon opp mot tidspunkta for framtidige anbod i kollektivsektoren i fylket, er det mogleg å legge ein plan for gradvis utsleppsreduksjon i takt med ordinære fylkeskommunale innkjøp av kollektivtenester. Samstundes er det viktig at innføring av låg – og nullutsleppsløysingar skjer når det er teknisk mogleg og på ein økonomisk forsvarleg måte.

For Sogn og Fjordane er det ikkje tilgjengelege utsleppstal frå 1990. Vi har difor teke utgangspunkt

i utsleppstal frå 2015 og ut i frå det sett eit mål om å kome ned i tilnærma nullutslepp for den fylkeskommunale delen av transportsektoren innan 2050. Dette er i samsvar med nasjonale mål i Nasjonal transportplan.

Grafen nedanfor viser ein tentativ gradvis reduksjon i klimagassutslepp fram mot 2050. Ei slik utvikling er avhengig av både tekniske og økonomiske moglegheiter til å ta i bruk låg- og nullutsleppsløysingar. Sogn og Fjordane fylkeskommune skal vere ein aktiv brukar av klimavennlege løysingar innan transport.

Den taktvise nedtrappinga under vil vere omtrentleg og inneha ein del usikkerheit, men har til hensikt å fungere som ein illustrasjon for korleis kollektivtrafikken i fylket kan verte tilnærma utsleppsfri.



Figur: Oversikt over reduksjon av klimagassutslepp frå kollektivtrafikken i Sogn og Fjordane

Kva teknologi som vil vise seg å vere hensiktsmessig for ulike transportmiddel og ruter vil syne seg etter kvart som vi får erfaring med teknologiane. Kor raskt teknologiane er klare for allmenn bruk er òg eit ope spørsmål. Dersom nye teknologiar ikkje lar seg realisere tidsnok, på ein hensiktsmessig måte eller vert for kostnadskrevjande vil nedlegging av enkelte ruter kunne vurderast. Per i dag er ikkje dette ei aktuell problemstilling.

Innføring av nye teknologiar er krevjande. Det krev kompetanse og auka administrative ressursar. Driftskostnadane kan auke og det kan bli ustabile driftsløysingar i periodar. Sist men ikkje minst, tryggleiken må alltid vere ivareteken.

1.9.1 Strategiar¹⁰

- Stille krav til klimagassreduksjon i kollektivtrafikken gjennom anbod.
- Ved fornying av materiell skal til ei kvar tid dei mest klimavenlege løysingane vurderast.
- Delta i felles prosjekt saman med andre fylker for å prøve ut nye teknologiar.
- Ved utprøving / uttesting av nye teknologiar må forhold som tryggleik, stabil rutedrift og økonomi takast omsyn til.
- Auke kompetansen i eigen organisasjon samt styrke økonomien til sektoren for å kunne realisere meir miljøvenlege løysingar.

1.9.2 Tiltak¹¹ (5.8.2)

- Styrke administrasjonen og bygge opp kompetansen knytt til klimavenlege teknologiar.
- Styrke budsjettet slik at det er mogleg å realisere fleire klimatiltak.
- Delta i utviklings-/utprøvingssprosjekt saman med andre fylker for på denne måten redusere risiko og kostnad.
- Legge til rette for nullutsleppsteknologi i samband med nytt anbod på hurtigbåtane som trafikkerer fylket.

¹⁰ 5.8.1 i RTP SFJ

¹¹ 5.8.2 i RTP SFJ

1.10 Tiltak innafor kollektivtrafikk¹²

Tiltak 5.2.2/5.4.2		Marknads- og informasjonsplan
Innhald	Utarbeide og gjennomføring av marknads- og informasjonsplan basert på målsetningar i RTP.	
Ansvar	Samferdsleavdelinga	
Samarbeidspartar		
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv	
Oppstart/framdrift	2017 (oppdaterast årleg)	

Tiltak 5.2.2		Kringom og Facebook som kommunikasjonskanal
Innhald	Vidareutvikling av Kringom.no og Facebook som kommunikasjonskanal med dei reisande. Dette inneber også at viktig informasjon er tilgjengeleg på norsk og engelsk.	
Ansvar	Samferdsleavdelinga	
Samarbeidspartar		
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv	
Oppstart/framdrift	2017-2021	

Tiltak 5.2.2		Gode billettprodukt og betalingsløyisingar
Innhald	Vidareutvikle betalingsløyisingar og billettprodukt.	
Ansvar	Samferdsleavdelinga	
Samarbeidspartar	Nasjonale institusjonar som til dømes «Entur».	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett - kollektiv/investeringsbudsjett	
Oppstart/framdrift	2017-2021	

Tiltak 5.2.2/5.5.2		Dialog med ulike aktørar
Innhald	Vidareutvikle dialog med profesjonelle aktørar som nyttar kollektiv-tilbodet, som til dømes turistnæringa.	
Ansvar	Samferdsleavdelinga	
Samarbeidspartar	Reiselivsaktørar, næringsliv og kommunar	
Ressursar/finansiering		
Oppstart/framdrift	2018-2021	

Tiltak 5.2.2		Kundeundersøkingar
--------------	--	--------------------

¹² Ref tiltaksnummer i RTP SFJ

Innhald	Gjennomføre kundeundersøkingar for å avdekke endringar i reisemønster og behov.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018-2027

Tiltak 5.3.2 Kartlegge utbetningsbehov på infrastruktur	
Innhald	Systematisk registrere infrastruktur i forhold til universell utforming, standard og trafikktryggleik.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Utleigarar av infrastruktur (kommunar, ruteselskap og andre private aktørar)
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.3.2 Vurdere komfortnivå på reisemiddel	
Innhald	Vurdere kva som er høveleg komfortnivå for buss/båt materiell på ulike rutetypar.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Rutenæring, produsentar av materiell, bransjeorganisasjonar og andre fylkeskommunar.
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.3.2 Universell utforming	
Innhald	Stille krav til universell utforming av materiell ved utarbeiding av anbudsgrunnlag. Arbeide for at kollektivsystemet vert best mogleg universelt utforma.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Rutenæringa
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.3.2/5.6.2 Moglegheiter for klimagassreduksjon	
Innhald	Greie ut moglegheitene for klimagassreduksjonar på fylkesvegferjer, båtar og bussar med aktuell teknologi og kostnadskonsekvensar, inkludert infrastrukturtiltak, som grunnlag for utarbeiding av anbudsgrunnlag.
Ansvar	Samferdsleavdelinga

Samarbeidspartar	Andre fylkeskommunar, Statens vegvesen, leverandørar.
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	Ved utarbeiding av anbod

Tiltak 5.4.2	Dialog
Innhald	Systematisere tett dialog med kommunar og skular, samt samarbeidande ruteaktørar (Fylker, Statens vegvesen og kommersielle aktørar).
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.4.2	Kompensere meirkostnader
Innhald	Kompensere deler av meirkostnader kommersielle aktørar får ved å tilpasse seg det fylkeskommunale rutesystemet.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Kommersielle ruteaktørar med rutedrift i Sogn og Fjordane.
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.4.2	Tilpasse rutetilboda
Innhald	Skreddarsy/tilpasse rutetilbodet slik at det høver best mogleg for dei reisande.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Kommunane
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.4.2	
Flytting av seglingsleia for ekspressbåtar i Solund	
Innhald	Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingar til ny anbodsutlysing.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.4.2	
Hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund	
Innhald	Lage plan for hurtigbåt mellom Bergen og Ålesund slik at denne ruta er klar til Stad skipstunnel vert opna.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.4.2	
Informasjon om delingsløyningar	
Innhald	Gjennomføre informasjonstiltak for å oppmunde til delingsløyningar som til dømes samkøyring.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett/kollektiv
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.8.2	
Kompetanseheving på klima	
Innhald	Styrke administrasjonen og bygge opp kompetansen knytt til klimavenlege teknologiar.
Ansvar	Fylkeskommunen
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett
Oppstart/framdrift	2018 - 2021

Tiltak 5.8.2	
Styrking av driftsbudsjettet knytt til klimatiltak	
Innhald	Styrke budsjettet slik at det er mogleg å realisere fleire klimatiltak.
Ansvar	Fylkeskommunen
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	

Oppstart/framdrift	2018-2021
---------------------------	-----------

Tiltak 5.8.2	
Utviklings/utprøvningsprosjekt	
Innhald	Delta i utviklings-/utprøvningsprosjekt på klimagassreducerande tiltak saman med andre fylker for på denne måten redusere risiko og kostnad.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	Andre fylkeskommunar, Statens vegvesen, operatørar
Ressursar/finansiering	Driftsbudsjett
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.8.2	
Nullutsleppsteknologi på hurtigbåtar til Bergen	
Innhald	Legge til rette for nullutsleppsteknologi i samband med nytt anbod på hurtigbåtane som trafikkerer fylket.
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.9.2	
Rutesøknadar	
Innhald	Gjere aktive vurderingar av rutesøknader
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.9.2	
Tilbakemeldingar	
Innhald	Gje tilbakemelding på forhold som bør justerast
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	
Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027

Tiltak 5.9.2	
Rutekunngjering	
Innhald	Hjelpe til med rutekunngjeringar
Ansvar	Samferdsleavdelinga
Samarbeidspartar	

Ressursar/finansiering	
Oppstart/framdrift	2018 - 2027