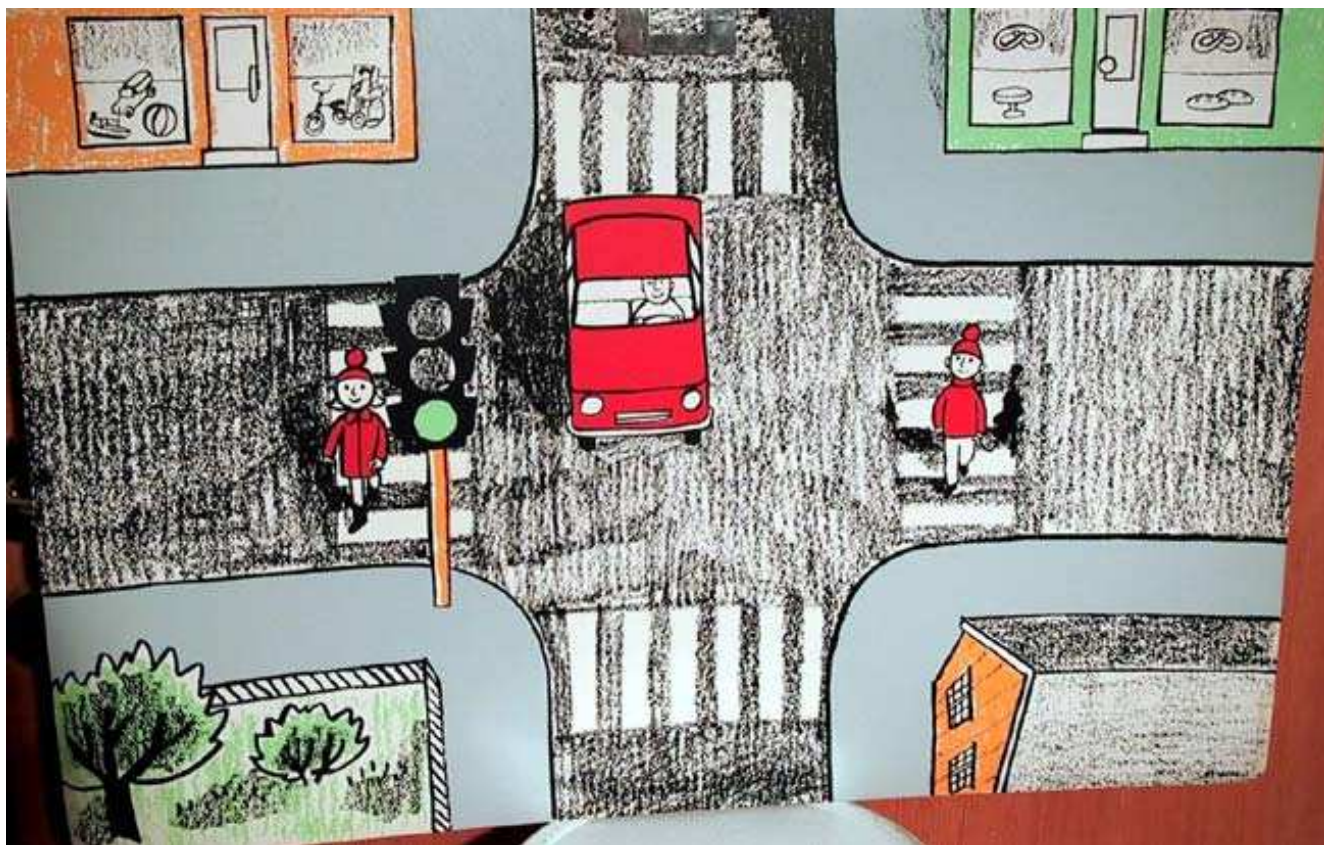


TRAFIKKTRYGGLEIKSPLAN

År 2007 - 2010
GOL KOMMUNE



Behandla av Gol kommunestyre sak K59/06 den 17.10.06

**Gol kommune –
kommunalteknisk avdeling**

Prevista
Mai 2006

1. INNLEIING	3
2. ORGANISERING AV PLANARBEIDET/ PLANPROSESS	4
3. OPPSUMMERING	5
3.1 INNKOMNE INNSPEL/ MERKNADAR VED OPPSTART AV PLANARBEIDET 2006:.....	5
4. VISJON OG MÅL	6
4.1 VISJON FOR GOL KOMMUNE:	7
4.2 HOVUDMÅL:	7
4.3 DELMÅL:	7
5. VEGSYSTEMET	8
5.1 VEG- OG TRAFIKKMØNSTER:.....	8
5.2 KRETSAR OG SKULESKYSSORDNING:	8
5.3 ÅRSDØGNTRAFIKK(ÅDT) :.....	9
6. ULUKKER/ UHELL – STATISTIKK MATERIALE	10
6.1 STATISTIKK MED TABELLAR:	10
7. TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEID ORGANISERING OG ANSVAR	13
8. BETRAKTNINGAR RUNDT KONKRETE VERKEMIDLAR/ TILTAK	14
8.1 GANGFELT.....	14
8.2 FOTGJENGARUNDERGANGAR	14
8.3 FORENKLA STANDARD AV GANG- OG SYKKELVEGAR.....	14
8.4 VEGLYS.....	14
8.5 FARTSDEMPANDE TILTAK – HUMPAR.	15
9. BUDSJETT OG TILSKOTSORDNINGAR ØYREMERKA TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK	15
10. FØREBYGGJANDE OG HALDNINGSSKAPANDE TILTAK:	16
10.1 GENERELT OM TRAFIKKOPPLÆRING OG TRAFIKKTRYGGLEIK I BARNEHAGE OG GRUNNSKULE.....	17
10.2 TRAFIKKOPPLÆRING I BARNEHAGEN:	17
10.3 TRAFIKKOPPLÆRING I GRUNNSKULEN:	17
11. TILTAK/ HANDLINGSPLAN	18
11.1 TABELLOVERSIKT FOR GJENNOMFØRTE TILTAK I PERIODEN 2001 -2005.....	19
11.2 TABELLOVERSIKT FOR NYE TILTAK I PLANPERIODEN 2007 - 2010.....	19
11.3 FYSISKE TILTAK - GEOGRAFISK BESTEMT	22
11.4 GANG – OG SYKKELVEGAR LANG RIKS- OG FYLKESVEGAR.....	29

VEDLEGG:

1. KARTVEDLEGG OVER OBJEKT- FYSISKE TILTAK
2. OVERSIKTSKART FOR GANG- OG SYKKELVEGAR
3. LISTE G/S –PROSJEKTER LANGS RIKSVEIER OG FYLKESVEGAR I GOL
(Listene er utarbeidet av Statens vegvesen og datert 23.08.04 og 28.09.04)

1. INNLEIING

Kommunal trafikktryggleiksplan og trafikkarbeid.

Kommunal trafikktryggleiksplan for Gol kommune 2007 - 2010 er ei vidareføring av det tidlegare omgrepet "aksjon skuleveg". Fyrste planen blei utarbeida i 2001.

Trafikktryggleiksplanen er ein del av det kommunale planhiarkiet gjennom at den har status som kommunedelplan som skal rullerast for kvar planperiode.

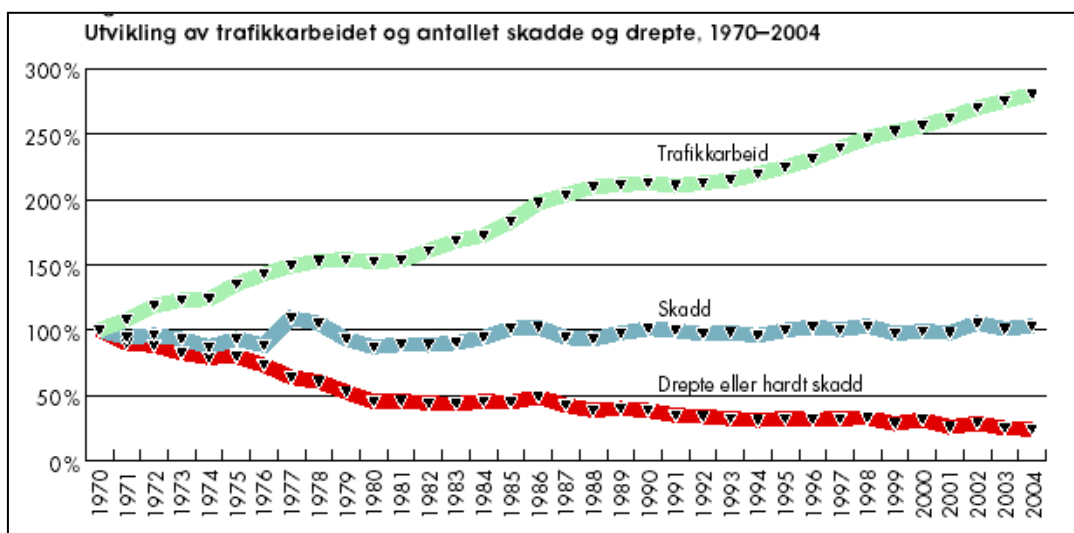
I sist planperiode 2001 –2005, er det gjort ei rekke tiltak på det kommunale vegnettet. Ein oppdatert trafikktryggleiksplan med tiltak/handlingsprogram, vil være eit grunnlag for søknader om "Aksjon-skuleveg" midlar som no går under omgrepet trafikktryggingmidlar.

Målet med planen er å auke kommunen sin innsats på trafikktryggleiksarbeidet og frå og med år 2001 var ein slik plan føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak på fylkes- og kommunale vegar.

Kommunen vil ha ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på det kommunale vegnettet. Finansiering av planlegging og tiltak vert det gjeve 60 % statleg tilskott og resterande 40 % vert dekkja av kommunen/ fylkeskommunen. Når det gjelder fylkes- og riksvegnettet bør kommunen spele ein aktiv rolle med å fremme framlegg til tiltak og påverke prioritering som vert gjort på fylkes- og nasjonalt nivå som høyringsinstans, eller på annan måte.

Planen tek for seg nåsituasjonen, visjon og målsetjingar, fysiske tiltak og haldningsskapande/ førebyggjande tiltak.

Kommunen har i fyrste rekkje ansvar for trafikktryggleik langs kommunale vegar og hovudutval for natur og næring (UNN) har det formelle ansvaret av trafikktryggleikssaker, der og trafikktryggleiksspørsmål vert handsama. Administrativt ansvar for trafikktryggleikssaker ligg til kommunalteknisk avdeling. Vegmynde er formannskapet.



Diagrammet viser verknader av trafikkarbeidet på landsbasis. (Kjelde SSB)

2. ORGANISERING AV PLANARBEIDET/ PLANPROSESS

Organisering med planarbeidet og prosess i 2001:

Arbeidet med planen i 2001 var organisert i store trekk etter same lest som i rettleiingsheftet "Kommunale trafikksikkerhetsplaner" utgjeve av Statens vegvesen.

Organiseringa og driftinga av sjølve planarbeidet var vesentleg ivareteke gjennom prosjektgruppe med prosjektleiar og bistand frå ekstern konsulent.

Utval for natur og næring (UNN) var organet som hadde det politiske ansvaret med planarbeidet.

Organiseringa av sjølve plangjennomføringa var gjennom styringsgruppe som bestod av administrativ leiargruppe og kommuneplanleggjar. Prosjektgruppa som bestod av sektorleiar og ekstern plankonsulent stod for sjølve plangjennomføringa. Det var 4 ulike arbeidsgrupper som var involvert.

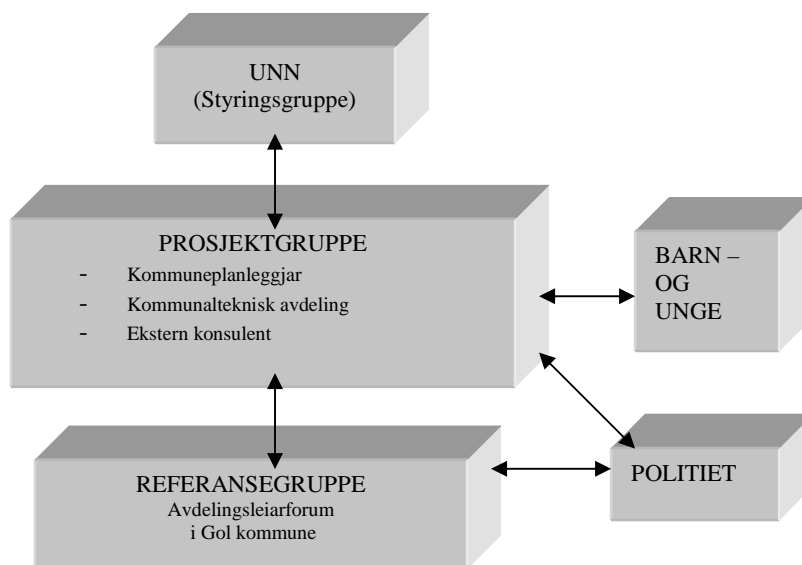
Arbeidsgruppe 1: Helse og skuleverk.

Arbeidsgruppe 2: Biltilsyn, politi, utrykningseiningar og forsikringsselskap.

Arbeidsgruppe 3: Kollektivtrafikk.

Arbeidsgruppe 4: Eldreråd, grendalag og velforeiningar.

Organisering av planrevidering / planarbeidet i 2006:



Modellen for organiseringa av dette planarbeidet/revideringa er rasjonell for å få fram dei vesentlegaste tiltaka og prioriteringane. Den tek vare på breidda i medverknad for planarbeidet med planprosess etter plan – og bygningslova med tilskrivning til lag, organisasjonar, vel, grendalag, kommunale og statlege myndigheiter.

3. OPPSUMMERING

Oppstart av planarbeidet blei annonsert i lokalavisa Hallingdølen den 28.02.06 og myndigheiter, selskap/organisasjonar og vel/grendalag blei tilskrevne med anmodning om å komme med innspel til planarbeidet.

3.1 Innkomne Innspel/ merknadar ved oppstart av planarbeidet 2006:

Avsendar	Hovudinnhold
Statens vegvesen, brev av 07.04.06	Er positiv til at kommunen engasjerer seg i trafikktryggleik og eventuelle trafikkfarlige punkt langs riks- og fylkesvegar. St.v.v har ikkje ressursar til å kome med innspel ang. Trafikkfarlige punkt og forslag til tiltak i Gol kommune.
Jenbaneverket, brev av 30.03.06	Jernbaneverket antek at det gjennom planarbeidet er kartlegging av trafikkfarlige punkt/moment langs off. vegar. JBV er positive til trafikktryggleiksarbeidet og påpeiker at det ikkje er usikra planovergangar der jernbanen kryssar off, vegar med unntak av eit halvboanlegg. Det er fleire usikra overgangar mellom jernbane og privat veg og står gjerne til disposisjon med kartlegging av desse.
Buskerud Fylkeskommune, brev av 15.03.06	FK har innspel på planfaglige merknader og innspel på Risikostrekning Fv 221- Åsgardane. Vidare har FK innspel på at det bør etablerast gangveg for elevar som bur langs FV 221 med forbindelse ned til Busshaldeplass (Åsgardane barnehage ved Rv 51.)
Hallingdal Trafikkopplæring v/ Erik Steinbråten, brev av 25.03.06	Hallingdal trafikkopplæring har peika på farlige kryss i Gol sentrum, mangelfull/ feil skilting, hastigheter/fartsdemping på ulike strekningar og gjennom diverse peika på parkering nær fotgjengarfelt i "lomme" ved skysskroa.
Gol Lensmannskontor, elektronisk brev av 24.03.06	Påpeikar generelt tidvis stor trafikk tettleik i Gol sentrum. Politiet ser det som viktig at det vert vektlagt tilfredstillande framkommelig heit for alle trafikkantgrupper (bilistar, fotgjengarar og tungtransport/tyngre køyrety.) Peikar elles på enkelte moment i Gol sentrum når et gjeld fotgjengarar, persontrafikk, tunge køyrety, vegkryss og andre konkrete punkt.
Åsgardane Grendalag, brev av 22.03.06.	Åsgardane Grendalag har teke henvendinga frå kommunen gjennom årsmøte og komme med følgjande punkt: <ul style="list-style-type: none">- Vegen frå Rustegravu mot Robru- Gangveg langs Rv 52 frå barnehagen og oppover, der mange skule- og barnehagebarn går- Gangvegar i grenda.
Grønelio Grendalag, brev av 21.03.06	Autovern langs Grøneliovegen må gjerast ferdig, synfaring. Rydding av skog langs Grøneliovegen i breidde 4m på kvar side p.g.a.sikt og sikkerheit. Container ved Grønelio Grendahus står på trafikkfarlig plass, må flyttast.
Heslaskogen vel, brev motteke den 23.03.06	Punkt når det gjeld brøyting, skilting og fortau.
Engene Vel, brev av 21.03.06	Engene Vel har ynskjer om tiltak langsetter RV 7 og på FV- Nesbyen Øst. Elles diverse tiltak og ynskje om synfaring.
Øygardane Grendalag, brev av 20.03.06	Påpeikar behov for utbetring av veger og tilrettelegging for mjuke trafikkantar. Spesielt gangveg langs FV 224 frå Robru i retning Golsfjellet. Dette på grunn av aukande trafikk og at det er mange born i området som brukar denne strekninga.
Narvebrøten Vel, brev av 20.03.06	Har kome med moment, der det er mykje trafikk og skulebarn i Narvebrøten og etter kvart i Gorolie. Det er spesielt situasjon ved Rv7 som er påpeika ved kryss og friskt mm. Og at krysset til Narvebrøten var meint som mellombels fram til ny veg til Liagardane som er skrinlagt.

Avsendar	Hovudinnhold
Tuppeskogen Vel, brev av 21.03.06	Har kome med moment, der gangvegen langs Tuppeskogvegen vert mykje nytta opp mot Steinmoen og vidare mot Gol kyrkje. Fylkesvegen (FV 223) frå Steinmoen til Skaga/ Gol kyrkje er smal og svingete og fotgjengarar må gå på høgre side av vegen mot Skaga for halde oversikta. Gangveg langs FV 223 på denne strekninga må prioriterast.
Ingebjørg By Teigen, Rektor ved Gol B/U-skule Notat av 10.03.06	Gol skule har følgjande innspel: 1. Haldeplass for bussar, drosjer og privatbilar på Vonheim. 2. Skulevegen, Vonheim til Gol skule. 3. Sperre for sykkistar på gangveg langs Rv 52 ved undergang. 4. Sikring av skuleveg, Søre Øygardsveg. 5. Skuleveg frå Golbergremmen og Golbergsgutu. 6. Skuleveg Gol kyrkje til Røde plass.
Gol Eldreråd, behandling i møte den 13.03.06	Jf vedtak. Har i sitt vedtak peika på dårlige kryssutformingar i ein del kryss i sentrum, betre merking av fotgjengarovergangar og betre strøying fleire stader i sentrum.
Leiar i FAU- Tore Smestad, eletronisk brev av 09.02.06	Peikar på saker som går på tryggleik langs skuleveg som det har vore arbeida med. Fysisk sperre for sykkistar på gangveg ved undergang RV52-Vonheim. Betre separering av mjuke trafikkantar og bussar drosjer ved Vonheim. Gatelys strekninga Kyrkja. Brekke langs Søre øygardsveg.
Kommunalteknisk avdeling Gol kommune:	Registrering og system for offentlige trafikkskilt langs kommunale vegar.

Det har kome innspel til planarbeidet som går både på fysiske tiltak og haldningsskapande tiltak. Innspele går på trafikktryggleik langs riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar samt bustadfelt. Hovudtyngda av innspele går på fysiske tiltak for sikrere vegar langs fylkes- og riksvegar og i nærrområder. Det er kome innspel på skilting m.m.

Prioriterte tiltak attspeglar seg i handlings/tiltaksplan. Tiltaka er systematisert i tabells form i pkt. 11 i handlingsplan og lokalisert til geografiske områder med kartvedlegg. Tiltak på gang – og sykkelvegar langs riks – og fylkesvegar er satt opp i prioritert rekkefølge på kommunebasis. Det er satt opp kostnad for dei fleste tiltaka.

Det er foreslått 24 objekt/ fysiske enkelttiltak fordelt slik:
16 på kommunal veg/ nærmiljø.
8 på fylkesveg/ riksveg for å betre skulevegsituasjon.

I tillegg er det sett opp tiltak / opparbeiding av gang- og sykkelvegar langs fylkesvegar og riksvegar fordelt med 3 hovudstrekningar langs fylkesvegar og 4 hovudstrekningar langs riksvegar med etappevise utbyggingar som er prioritert på kommunebasis.

Av haldningsskapande tiltak er det satt opp ei rekkje tiltak som lokaliserer seg mot skule og barnehagar, der andre samarbeidspartnarar er med. (Jf tabell 11.2.4).

Tiltaka er fordelt i grupper/ objektnr. Det framgår stipulert kostnad for dei fleste objekta.

Gjennomførte tiltak i perioden 2000 – 2005 framkjem i tabelloversikt (Jf tabell 11.1)

4. VISJON OG MÅL

Det finst mange målsettingstrukturar og ein ofte brukt inndeling er:

- Visjon
- Hovudmål
- Delmål
- Tiltak (for å oppnå måla)

4.1 Visjon for Gol kommune:

- Gol kommune vil på lokalt plan arbeide for 0- visjon (Ingen drepne eller varig trafikkskadde.)



4.2 Hovudmål:

1. I Gol kommune skal innbyggjarane sin helse og trivsel ivaretakast gjennom blant anna trafikkskyggleiksarbeidet.
2. Gol skal vidareutviklast som det kommunikasjonsmessige knutepunkt i Hallingdal

4.3 Delmål:

1. Gjennomføre trafikkskyggingstiltak kvart år i samhøve med prioritering.
2. Arbeide for å god standard på fylkesvegar og riksvegar med omsyn til trafikkskyggleik i samarbeid med Statens vegvesen.
3. Kommunale vegar i Gol skal ha ein tilfredsstillande standard i høve til dei behov dei skal tene.
4. Nye kommunale vegsystem skal være forankra i kommuneplanen sin arealdel og ha standard som tilfredsstillar statlege retningslinjer.
5. Det skal utformast rammer (standard) for utforming av kommunale vegar i bl.a byggjefelt som skal brukast i den fysiske planlegginga.

Hovudmål 2 og delmål 3 og 4 og 5 er tatt frå kommuneplan for Gol 1998 – 2010- Langsiktige målsetjingar.

5. VEGSYSTEMET

5.1 Veg- og trafikkmønster:

Gjennom kommunen går riksveg 7 med avgreiningar av riksveg 52 mot Lærdal og riksveg 51 mot Fagernes. Av Fylkesveggar er det: FV 221, FV 222, FV 223, FV 224. Kommunale vegar fordelar seg på bustadfelt, sentrumsområda og ute i grendene med omlag 40 km veg og 6 km gangveg.

Ein del av gjennomgangstrafikken er kanalisert utanfor Gol sentrum gjennom at RV 52 har direkte knutepunkt til RV 7 og det er avlastningsveg utanfor Øvre sentrum av Gol. (Gamlevegen)

RV 7 og RV 52 er ferdselsårer mellom Oslo og Bergen.

Det går jernbane (Bergensbanen) gjennom kommunen, der den har planovergangar.

Det er stor gjennomgangstrafikk til turistdestinasjonane i Hallingdal som fører til stor trafikk på RV 7 og RV 52, spesielt i vinterhalvåret. Vidare er det stor tungtrafikktransport mellom aust- og vestlandet som går gjennom kommunen. Busstrafikken med turistbuss er og stor. Det er også stor interntrafikk i Gol sentrum då dette er eit handel/ industrisenter og knutepunkt i øvre Hallingdal med bl. a. jernbane. Det er trafikkauke, spesielt tungtrafikk, på RV 52 etter at Lærdalstunnelen opna i 2000.

5.2 Kretsar og skuleskyssordning:

Det er i dag (År 2006) 1 skulekrins fordelt med 2 barneskular, Herad og Gol skule. Ungdomstrinnet ligg til Gol skule. Det er og vidaregåande skule i kommunen.

Kommunen er ansvarleg for skyss av grunnskuleelevar som har rett til skyss på grunn av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg.

Gol kommune har sett opp kriteria for trafikkfarleg skuleveg. I skulestyresak 61/91 heiter det fylgjande: ”*det er trafikkfarleg når grunnskuleelevar må ferdast langs riksveg utan fråskild gang / sykkelveg. Likeeins når barneskuleelevar må ferdast over lengre strekning (meir enn 0,5 km) på fylkesveg som er smal og uoversiktleig med mykje trafikk. Når elevar i det vesentlege kan ta seg fram etter gang / sykkelveg er det ikkje å karakterisere som trafikkfarleg i denne samanheng.*

Foreldre som meiner at barnet deira har rett på skuleskyss på grunn av trafikkfarleg skuleveg, må søkje Opplæringsavdelinga om slik skyss.”

Skuleskyssordning er tilrettelagt for skuleborn frå og med årstrinn 2 og oppover med større avstand enn 4 km til skulane. For 6- åringane er det skuleskyssordning med større avstand enn 2 km til skulen.

Gol kommune har etablert skuleskyss uavhengig av avstand for 13 6-åringar som må krysse eller gå langs fylkes- og riksveg utan fråskild gang/sykkelveg. 18 elevar på høgare årstrinn har skuleskyss på grunn av at dei må gå lenger strekningar på trafikkfarlege fylkes- og riksveggar.

Kretsar / folketal/ tilknytning til trafikkåre:

Gol kommune har ca. 4400 innbyggjarar. (Kilde SSB pr. 01.01.2006)
Folketalet fordelt på kretsar og tilknytning til trafikkåre fordelar seg slik:

KRETS	TAL INNBYGGJARAR	TRAFIKKÅRE
06170101 Engene	115	RV 7
06170102 Herad	381	RV 7
06170103 Åsgardane	288	RV51 /FV
06170104 Gol tettstad aust	473	RV 7 / FV
06170105 Gol sentrum	1076	KV
06170201 Gol tettstad vest	894	RV 7/ RV51/ RV 52/ KV
06170202 Golreppen	386	RV52 / FV / KV
06170203 Tuppeskogen	111	RV52 / FV / KV
06170204 Rotneim	182	RV7 / FV
06170205 Øygdane	270	RV 52 / FV / KV
06170206 Hatten	138	RV 52 / FV / KV
06170207 Granli	84	KV
06179999 Uoppgitt bustad	6	
0617 Gol kommune	4404	

5.3 Årsdøgntrafikk(ÅDT) :

Årsdøgntrafikk er definert som det samla tal kjørety som passera eit snitt på vegen i løpet av eit år, dividert med 365.

Opplysningane er innhenta frå Buskerud vegkontor og tala til venstre i kolonna er frå 1997 og tala til høgre er pr. 2005.

Tabell – oversikt ÅDT

VEG	FRÅ	TIL	FRÅ ÅDT		TIL ÅDT	
			1997	2005	1997	2005
Rv 7	Gol Øst	Gol Vest	3937	3500	3647	3500
RV 52	Gol vest X RV7	Gol sentrum X Rv51	3000	3450	1650	2500
RV 52	Gol sentrum X RV51	Robru	3000	3400		2250
RV 52	Robru	Ulsåk	1400	2250	1400	2100
FV 222	Gol sør X RV 7	Gol sør X Stasjonsvegen	2244	3450	2244	3450
FV 221	Rustebrenna X RV51	Hatten	70	375	70	300
FV 222	Gol sør X stasjonsvegen	Gol stasjon	650	730	650	730
FV 223	Rotneim X RV7	Spildra X 52	250	475	200	500
FV 224	Robru X RV52	Fuglehaug	350	675	350	250

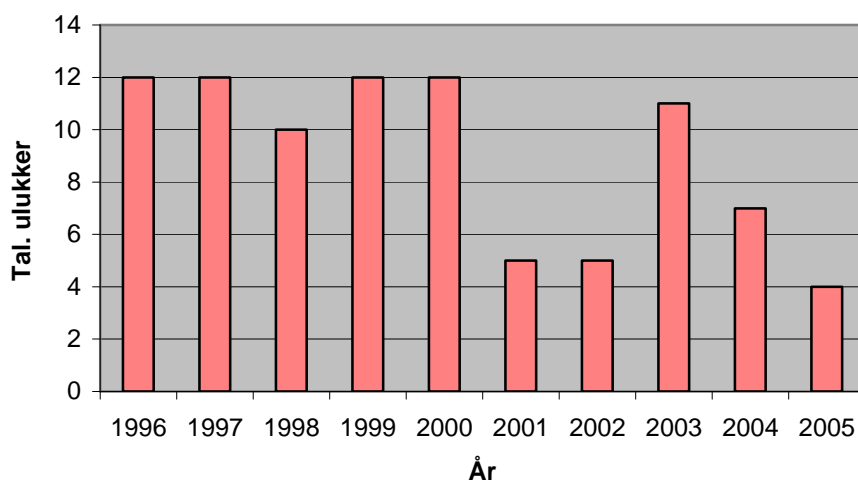
6. ULUKKER/ UHELL – STATISTIKK MATERIALE

Statistikkmateriale på ulukker i Gol kommune frå perioden 1995 - 2005 er henta frå Statens vegevesen.

6.1 Statistikk med tabellar:

Ulukkesutvikling i Gol kommune 1996 -2005

År	Tal ulukker.	Tal drepne / skadde.	Tal drepne.	Tal mykje alvorleg skadde.	Tal alvorleg skadde.	Tal lettare skadde.
1996	12	15	0	1	2	12
1997	12	21	0	0	2	19
1998	10	17	6	1	1	9
1999	12	24	1	0	2	21
2000	12	25	2	0	3	20
2001	5	9	0	0	1	8
2002	5	5	0	0	0	5
2003	11	15	0	0	2	13
2004	7	14	0	0	1	13
2005	4	5	2	0	1	2
SUM	90	150	11	2	15	122



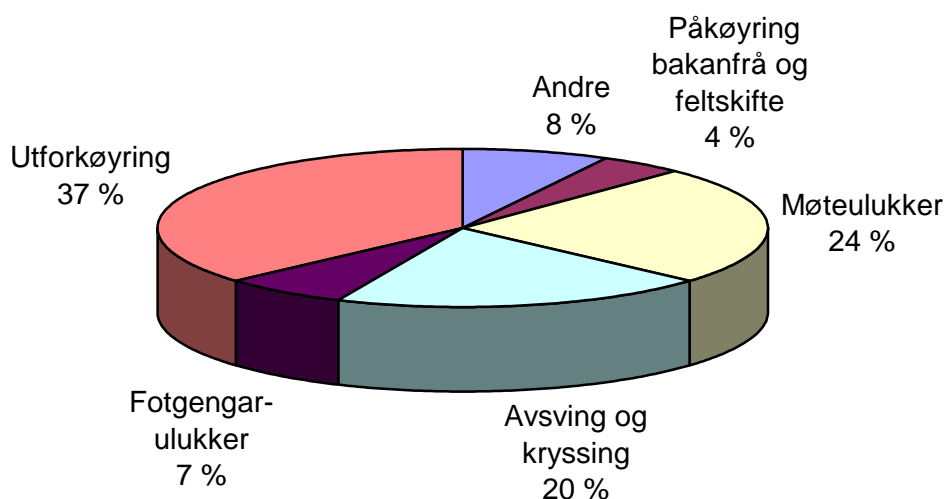
Utviklinga var positiv i 2001 og 2002, men med variasjonar mot 2005. For dette året er ulukkestalet minst gjennom tiårsbolken.

På landsbasis har talet på drepne i slutten på 90-talet og i byrjinga på 2000-talet svinga, men med tydeleg og jamn nedgang i perioden 2002 – 2005.

Fordeling ulukkestype i Gol kommune 1996 - 2005

Uhellskode underkategori.	Tal ulukker	Tal drepne / skadde.	Tal drepne.	Tal mykje alvorlig skadde.	Tal alvorleg skadde.	Tal lettare skadde.
0-9 Andre uhell	7	9	0	0	3	6
10-19 Same kjøretning	4	6	0	0	0	6
20-29 Motsatt kjøretning	22	45	3	1	3	38
30-39 Avsvingning frå same kjøretning	5	6	0	0	0	6
40-49 Avsvingning frå motsette kjøretningar	3	6	0	0	1	5
50-59 Kryssende kjøretningar utan at noen foretar avsvingning	3	9	5	0	0	4
60-69 Kryssende kjøretningar der ein eller begge foretar avsvingning	7	11	0	0	0	11
70-79 Fotgjengar kryssar kjørebanelen	2	2	0	0	0	2
80-89 Fotgjengar gikk/oppheldt seg i kjørebanelen	4	4	0	0	0	4
90-99 Einslig kjøretøy kjørte utfor vegen	33	52	3	1	8	40
SUM	90	150	11	2	15	122

Ulukker og skadde/ drepne 1996 –2005 etter ulukkestype (-kode)



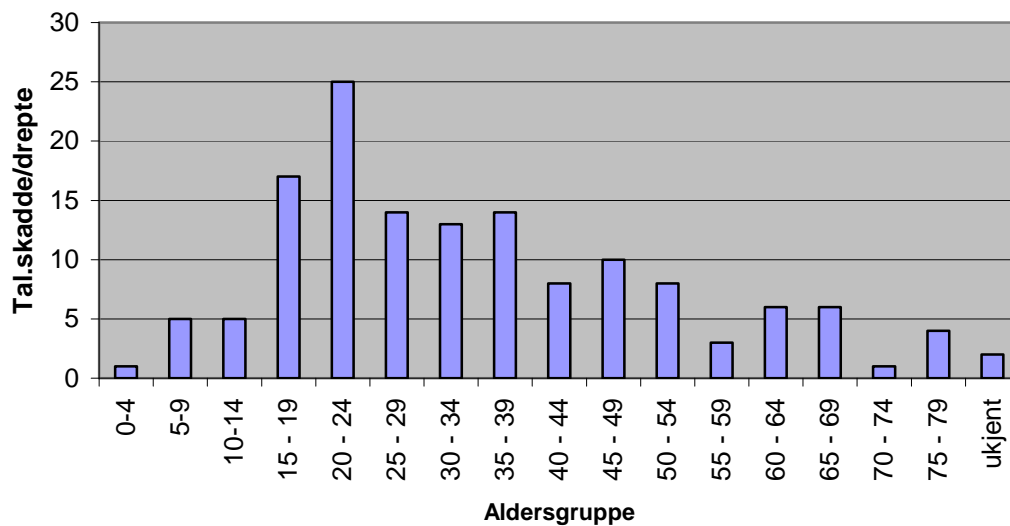
I Gol kommune skjer dei fleste ulukkene innanfor kategorien "Utforkøyring", "møteulukker" og "avsving/ kryssing" med andelar høvesvis på 37, 24 og 20 %.

Tal skadde/ drepne etter aldersgruppe i perioden 1996 –2005 i Gol kommune

Alder 5-årsgrupper.	Mann.	Kvinne.	SUM
---------------------	-------	---------	-----

0-4	1	0	1
5-9	2	3	5
10-14	3	2	5
15 - 19	15	2	17
20 - 24	17	8	25
25 - 29	9	5	14
30 - 34	8	5	13
35 - 39	6	8	14
40 - 44	6	2	8
45 - 49	5	5	10
50 - 54	6	2	8
55 - 59	1	2	3
60 - 64	5	1	6
65 - 69	2	4	6
70 - 74	0	1	1
75 - 79	2	2	4
ukjent	1	1	2
SUM	89	53	150

Ytterligere 8 ukjent kjønn/alder



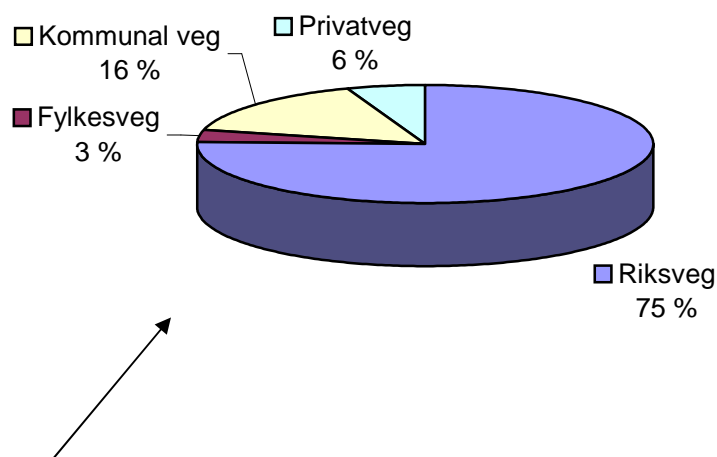
I Gol kommune er aldersgruppene fra 15 – 39 år høgast representert med høgaste verdiar i aldersspekteret 20-24 år.

På landsbasis er bilførar/ personar i aldersgruppa 15-24 år overrepresentert på statistikken.

Fordeling etter vegkategori

Vegkategori	Tal ulukker.	Tal drepne / skadde.	Tal drepne.	Tal mykje alvorleg skadde.	Tal alvorleg skadde.	Tal lettare skadde.
Riksveg	68	121	6	1	11	103
Fylkesveg	3	3	0	0	1	2
Kommunal veg	14	19	5	1	0	13
Privat veg	5	7	0	0	3	4
SUM	90	150	11	2	15	122

Ulukker og skadde/drepne 1996 –2005 fordelt etter vegkategori i Gol kommune



Ulukker 1996 –2005 prosentvis fordelt etter vegkategori

7. TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEID ORGANISERING OG ANSVAR

Trafikktryggleiksplanen sin handlingsdel/ tiltaksdel skal rullerast kvart år gjennom økonomiplanen og evaluerast i samband med årsmeldinga. Viktige tryggingstiltak som kjem

opp gjennom året skal leggast inn i planen for politisk prioritering. Administrasjonen/ kommunalteknisk avdeling skal ha den daglige leiinga av trafikktryggingsspørsmål og fange opp eventuelt nye tryggingstiltak. Trafikktryggleiksplanen skal rullerast kvart 4. år i samband med rulleringa av kommuneplan. Det inneber at ein full høyringsrunde for å kunna evaluere planen sin aktualitet.

Utval for Natur og Næring gjennomfører prioritering av konkrete tiltak ved årlig handsaming av søknad om statlege trafikktryggleiksmidlar.

8. BETRAKTNINGAR RUNDT KONKRETE VERKEMIDLAR/ TILTAK

8.1 Gangfelt

Det føreligg mange undersøkingar om verknader på ulykkene av trafikkreguleringstiltak for fotgjengarar og syklistar. Konklusjon etter undersøkingar er at oppmerking av gangfelt fører til auka ulykker. Årsaka kan være at bilistar ikkje overheld vikeplikta si for gåande ved gangfelt. Ei undersøking tilbake til 1997i 1997 viser at berre 50 % av bilistane overheld vikeplikta si for fotgjengar i gangfelt.

Opphøgda gangfelt fører til nedgang av tal ulykker. Dette kan skuldast at fleire kjøreyt overheld vikeplikta for gåande i opphøgda gangfelt enn i vanleg gangfelt.

Opphøgda gangfelt fører og til lågare fart. Det er og ulemper med opphøgde gangfelt som auka støy/ forureining og at tidsforbruk(køyretid) vert høgare. Ventetida for fotgjengarar vert lågare. Det må ved etablering av gangfelt gjerast ei totalvurdering i kvart enkelt tilfelle.

Opphøgd gangfelt bør unngåast på hovedferdselsårer og omkøyringsvegar der ein forutset flyt i trafikken.

8.2 Fotgjengarundergangar

Det er gevinst med færre ulukker ved å bruke planskilte løysingar for gang og sykkeltrafikk og motorkjøretøy. Fotgjengarar vil ferdast trygt. Det må i slike tilfelle når det gjeld vurdering av planskilte løysingar for gangtrafikk, takast ei totalvurdering då kostnad for undergang er relativt høg. For å bygge fotgjengarundergangar må dette vurderast opp mot årsdøgntrafikk og tal fotgjengarar som kryssar.

8.3 Forenkla standard av gang- og sykkelvegar

Forenkla standard på gang- og sykkelvegar langs hovudvegar med redusert breidde kan være eit godt alternativ i forhold til full utbygging også gangveg/ stignett utanfor vegnettet. Erfaringar far Statens vegvesen, bl. a. i Hønefossområdet ved bygging 2 m breidd asfaltert gangsti er gode med gode tilbakemeldingar frå brukarar/ busette. Kostnadane for forenkla gangveg/ stigløysing kan ligge på om lag ¼ av kostnaden med full standard.

Dette må tenkjast i gjennom før ein vel eit slikt alternativ med omsyn til vedlikehald og då spesielt vintervedlikehald . Effekten og konsekvensar ut av ei løysing med forenkla gangveg sti må vurderast i kvart enkelt tilfelle.

Kommunen spelar ein aktiv rolle med innspel til sentrale vegmyndigheit på løysingar for gang- og sykkelvegar langs riks – og fylkesvegar.

Det siste innspelet er innspel frå kommunen til fylkesvegplan i brev av 30.01.2006.

(Arkivsaksnr. 05/2056-2-AHJO)

8.4 Veglys

Det er utført mange undersøkingar om verknaden på ulykker av vegbelysning på tidlegare veg utan lys. Vegbelysning reduserer tal dødsulukker i mørke med ca. 65 %, tal personulykker med ca. 30 % og tal materiellskadeulykker med 15 %. Vegbelysning har større

verknad på fotgjengarulykker i mørke enn på andre ulykker. Mykje av eksisterande belysning har dårleg kvalitet. Betring av kvaliteten på eksisterande belysning kan derfor tenkjast å auke den ulykkesreducerande verknaden.

8.5 Fartsdempande tiltak – humpar.

Fartsdempande tiltak er etterspurt i mange bustadområde, noko som tyder på at dei som bur i området vurderer fordelane ved tiltaket som større enn ulempene. Ofte er det bebruarane som tek initiativ til fartsdemping og bakgrunnen er som oftast at barn leikar i nærleiken av vegen eller at bebruarane føler seg utrygge eller plaga på grunn av og høg fart. Det er gjeve retningsliner for innføring av fysisk fartsregulering som ein del av vegnormalane (Statens vegvesen handbok 017, 1993). Fartsdempande tiltak kan innførast der vegen har gjennomgangstrafikk og fartsnivået er over 30 km/t. Ein fartshump er som regel støygevande.

Ved planlegging av eit slikt tiltak er det viktig å rådføre seg med partar som blir ramma av tiltaket. Dette gjelder bebruarane, brannvesen, vedlikehaldsavdeling, reinhaldsverk politiet og eventuelt busselskap.

Det er ikkje dokumentert at fartshumpar skapar problem ved vintervedlikehald av vegar. Et fartsdempande tiltak med humpar må varslast med skilt for å unngå at hindringa medfører fare for trafikantane. Kommunen må i kvart enkelt tilfelle vurdere behovet for eit slikt tiltak.

9. BUDSJETT OG TILSKOTSORDNINGAR ØYREMERKA TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK

For kvart tiltak vil finansieringa skje gjennom søknad om tilskot. Dette gjeld og støtte til planlegging av enkeltprosjekt/ tiltak.

Kostnadene for kvart enkelt tiltak er rekna som stipulert totalkostnad for kvar enkelt tiltak.

Stipulert kostnad omfattar alt frå planlegging til tiltaket er gjennomført og vil variere ut i frå kompleksiteten av tiltaket med ein usikkerheit på $\pm 30\%$.

Kostnaden er henta frå offentlege budsjett og regnskap og er gjennomsnittstal.

I tillegg til investeringskostnaden kjem årlege vedlikehaldskostnader som ikkje er med i kostnadsoversikta.

Kostnadene er rekna i år 2006 kr. og er inkl. mva. Det er dermed ikkje skilt på kva som mva-fritt og mva belagt, dette er det nærare reglar for alt etter type prosjekt og gjennomføring.

9.1 Statlige tilskotsordningar til trafikktryggingstiltak på riksvegar

Prosjekt	Statlig støtte	Krav til kommunen
Bygging av gang- og sykkelveggar Langs riksvegar fullfinansierast av staten	Prioritering i høve til vegplan kvart fjerde år (NVVP nåverande planperiode) 2005 -2009	Der er krav om vedteken reguleringsplan. Når tryggingstiltaka vert prioritert av staten er klar fordel for kommunen å ha klargjort planane.
Tunge trafikktryggingstiltak som omlegging av vegnett mm vert fullfinansiert av staten.	Prioritering i høve til vegplan kvart fjerde år (NVVP nåverande planperiode) 2005 -2009	Føresetnad for finansiering at kommunen har klargjort reguleringsplanar då det er krav om vedtatt plan.
Fullfinansiering av mindre trafikktryggingstiltak	Årlig prioritering i høve til vegplan (NVVP)	Føresetnad for finansiering at kommunen har klargjort reguleringsplanar då det er krav om vedtatt plan.

9.2 Fylkeskommunale tilskotsordningar til trafikktryggingstiltak på fylkesvegar og kommunale vegar (tidligere "Aksjon skuleveg")

Prosjekt	Statlig støtte	Krav til kommunen
Bygging av gang- og sykkelveggar	Fylkeskommunen v/ fylkestrafikksikkerheitsutvalget (FTU) kan gje tilskot til delfinansiering.	Føresetnad for finansiering er at kommunen har klarlagt reguleringsplan og detaljplan, og kommunal eigenandel for kommunale vegar. Føresetnad er og at det er skuleveg.
Tilskot til tunge trafikktryggingstiltak som omlegging av vegnett mm.	Staten kan gje tilskot over Fylkeskommunen sitt budsjett.	Føresetnad for finansiering at kommunen har klargjort reguleringsplanar og kommunal eigenandel for kommunale vegar
Tilskot til mindre trafikktryggingstiltak (tiltak som ikkje krev formell plan)	Fylkeskommunen v/ fylkestrafikksikkerheitsutvalget (FTU) kan gje tilskot til delfinansiering.	Føresetnad for finansiering er kommunal eigenandel for kommunale vegar Vegane som får tilskot må vere skuleveg.

10. FØREBYGGJANDE OG HALDNINGSSKAPANDE TILTAK:



10.1 Generelt om trafikkopplæring og trafikktryggleik i barnehage og grunnskule.

Trafikken er ein del av barna sin kvardag som dei dagleg må forholde seg til. Dette er for mange både problematisk og farefullt. Trafikktryggleik for barn handlar på den eine sida om fysiske trafikktryggingstiltak som skjermar barn frå trafikken. På den andre sida handlar det om å gjere barn og ungdom til gode trafikantar gjennom oppdragelse, rettleiing og bruk av tryggleiksutstyr.

10.2 Trafikkopplæring i barnehagen:

I 1996 fekk barnehagane eigen rammeplan for si verksemd. Rammeplanen er ein del av barnehagelova, og skal leggjast til grunn for årsplanarbeidet i den enkelte barnehage. Trafikkopplæring er ikkje spesifikt nemnt i rammeplanen, men å oppfylle planen sin intensjonar om at barna skal få opplevingar og kunnskap i høve til sitt næraste miljø, forutset at barna får god kjennskap til den trafikken som dei ferdast i til dagleg.

Sjølv om trafikkopplæring og trafikkoppdragelse ikkje er med i rammeplanen, er det lett å finne eksempel på korleis emnet kan intrigerast i desse fagområda. Det vert oppnådd best resultat ved å arbeide både med kunnskapsmål, haldningsmål og dugleiksmål i fleire forskjellige samanhengar.

Mange kvardagssituasjonar kan være godt som utgangspunkt for arbeidet:

- Trafikk kan være eit viktig element når gruppa dreg på tur.
- Barna sine opplevingar i trafikken på vegen til og frå barnehagen kan og være eit godt utgangspunkt for foreldrekontakt og samarbeid.
- Arbeidet med trafikkopplæringa kan knytast både til leik, samvær og omsorg i barnehagen.
- Politiet er til stades og er aktivt med i temaet trafikk
- Lokal vegmyndigheit.

10.3 Trafikkopplæring i grunnskulen:

Gjennom trafikkopplæringa i grunnskulen skal elevane få oppøvd praktisk dugleik, samtidig med at dei skal få utvikla ei meir teoretisk forståing av korleis trafikken fungera.

Læreplanverket L97 legg eit godt grunnlag for trafikkopplæring i grunnskulen. Emnet er spesifikt nemnt i fleire av fagplanane, og let seg dessutan lett intrigere i dei fleste fagområda. I prinsipp og retningslinjer for den 10-årige grunnskule er trafikkemna spesielt framheva som godt eigna til ein tverrfagleg arbeidsmåte.

Skulen skal være eit supplement til den oppdraginga barna får heime. Det er foreldra som kjenner best til barna sine bumiljø, kva leike- moglegheiter barna har ute, kva slags fritidsaktivitetar dei er mest engasjert i og korleis skulevegen er.

Den organiserte og systematiske trafikkopplæringa elevane får ved skulen, skal utfylle og forsterke den individuelle vegleiinga dei får heime.

Samarbeidsmodellar:

- Politiet prioriterer førebyggjande arbeid både i barnehage og skuleverk.
- Kommunen sin planleggingsetat og politiske organ er viktige i høve til fysiske tiltak.
- Foreldre og vaksne som har yrke knytt til trafikk, kan være ressurspersonar i samband med temaarbeid. Helsepersonell, utrykningspersonell, trafikklærarar, sjåførar innanfor ulike yrkesgrupper m.m. har mange og interessante synspunkt på trafikk og trafikktryggleiksspørsmål.
- Barnehagen og skulen sine foreldreråd, saman med velforeiningar, miljøorganisasjonar

- vil ofte ha felles interesser i arbeidet med å betre trafikktryggleiken for barna.
- Trygg trafikk har både opplegg og materiell for å legge til rette for trafikkundervisning både i barnehage og skule.
 - Statens vegvesen/ Hallingdal Trafikkstasjon –lokal vegmyndigheit.
 - Statistikkmateriale for trafikk og trafikkuhell m.m

Organisering av trafikkopplæring i barnehage og skuleverk.

Det er mange ulike oppgåver som krev koordinering og oppfølging i det kommunale arbeidet med trafikkopplæring og trafikktryggingarbeid i barnehage og skuleverk. Og det er mange måtar å organisere haldingsarbeidet på. Dette er til dømes:

- Tilrettelegging i samband med skulestart- både i barnehage og skule.
- Kompetanseutvikling og vegleiing av tilsette i barnehage og grunnskule.
- Skulevegsundersøkingar som grunnlag for prioritering og iverksetjing av fysiske tiltak.
- Auka bruk av sikringsutstyr.
- Informasjon til vaksne om born og trafikk.

Aktuell litteratur:

- ◆ *Strømme, Kristin Eli: "Sammen i trafikken" (Om trafikkopplæring i barnehagen)*
- ◆ *Strømme, Kristin Eli: "På nye veier" (Om trafikkopplæring i grunnskulen)*
- ◆ *Midtland Kari: "Seksåringer som fotgjengere" (Om forutsetninger og risikofaktorer)*



11. TILTAK/ HANDLINGSPLAN

Tiltaka er delt inn i fysiske tiltak og haldningsskapande tiltak.

Fysiske tiltak er fordelt på kommunale vegar, fylkesvegar og riksvegar. Tiltaka er sett opp med bakgrunn frå tidlegare planarbeid, registreringar /erfaringar administrasjonen sit inne med og innkomne innspel (Jf pkt.2). Fysiske tiltaka er sett opp med objekt- nummer med tilsvarande nummer på kartvedlegga.

Gang- og sykkelvegar langs fylkes- og riksvegar går fram av eige oversiktskart.

11.1 Tabelloversikt for gjennomførte tiltak i perioden 2001 -2005

NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	GJENNOMFØRTE TILTAK
1	Petterbrøtvegen – Valdresvegen (RV 51)	Manglar vikepliktstilt	Satt opp Vikepliktstilt
2	Valdresvegen	Fartsgrense på 50 km på RV51, kjem etter krysset med Petterbrøtvegen i køyreretning mot Gol sentrum	Nedsetjing av fartsgrense nord for krysset Petterbrøtvegen/Valdresvegen slik at det blir nedsett fart i kryssona er utført
3	Gang/sykkelveg frå Petterbrøten - Trondrudvegen2	Blanda trafikk med fotgjengarar/syklistar og køyretøy.	Regulere trafikken med forbod mot køyretøy ved å sette opp låsbar bom er utført..
4	Kommunale vegar i bustadfeltet Petterbrøten	Ikkje regulert fartsgrense internt i bustadfeltet	Regulering av fartsgrense til 30 km/t gjennom skilting – soneskilt er utført.
5	Strekninga Haslevegen - Glitrehaug	Langs denne vegstrekninga er det blanda trafikk med bilar og mjuke trafikantar . Vegen er bratt og har sterk stigning.	Opparbeiding av stig/ gangveg separat frå køyrevegen ved at den er etablert over tomta der rester etter ”tyskarbrakker” står er utført.
6	Kommunale vegar i bustadfeltet , Nedre Tuppeskogen Vel	Høg fart i bustadfeltet. og utrygge punkt med høge skråningar.	Regulering av fartsgrense til 30 km/t gjennom skilting og bygging av 6 stk. fartshumper er utført.
7	Nedre Tuppeskogen bustadfelt	Utrygge punkt med høge skråningar.	Autovern på stader med høge skråningar er etablert.
8	Svøvegegen – Samfunnshus/ skule	Uoversiktleg trafikk- bilete.	Ny veg er etablert.
9	Klemmavegen/ RV 51/52	Blanding av gåande og biltrafikk for å komme på til gangvegen og busslomme langs RV 51/ 52	Utforming av krysset slik at det vert oppnådd betre separasjon av biltrafikk og gåande/syklende er utført.
10	Klemmavegen	Blandingstrafikk med biltrafikk og gåande og syklande. Til dels ein del tungtrafikk til industrifelt.	Bygging av G/S veg/ fortog langs Klemmavegen til krysset Vesterhusvegen/ Klemmavegen er utført.
11	Tilkomstveg til Narvebrøten.	Høg fart i tilkomstvegen (samlevegen) i bustadfeltet	3 stk fartshumper er etablert.
12	Vonheim	Betre forhold for mjuke trafikantar	Ulike tiltak med gatelys og separering av køyrebane/gangveg er utført.
13	Vegar generelt	Fornye og etablere nye veglys langs kommunale – og fylkesvegar	Det er utført til saman 67 lyspunkt med slik fordeling: 2002: Glitrevegen - 13 lyspunkt. Tronderudvegen - 12 lyspunkt. 2003: Gymnasvegen - 11 lyspunkt. 2004: Klemmavegen- - 12 lyspunkt. 2005: Rotneim - 11 lyspunkt. Øygdane - 8 lyspunkt.

11.2 Tabelloversikt for nye tiltak i planperioden 2007 - 2010

11.2.1 Tiltak i planperioden i Nærmiljø og Kommunale vegar

OBJ.NR.	TAL UTRYGGE SONER	NAMN/ OMRÅDE
01	1	Petterbråten – Vadresvegen RV51
02	1	Tronderudvegen
03	7	Gamlevegen/Sentrumsvegen
04	2	Glitrehaug/Gol barneskule
05	1	Nedre Tuppeskogen vel
06	2	Heslaskogen vel

07	1	RV 52 – Spildra- Bygdheim
08	4	Søre Øygardsveg / FV233
09	2	Narvebrøten
10	1	Engene Vel
11	1 ⁺⁺	Herad skule
12	1 ⁺⁺	Andre generelle trafikktryggleikstiltak
SUM	24	

Meir langsiktige tiltak som vil gå utover planperioden:

11.2.2 Tiltaksplan for gang – og sykkelveggar langs fylkesveggar

NAMN	STREKNING	PRIORITERING KOMMUNEBASIS
FV 224 ROBRU	Srekningen frå gangbru /gamal bru – mot Hatten	1
FV 233 ROTNHEIM SPILDRA	1. X RV7- opp Rotnheimsbakkane 2. Rotheimsbakkane – Steinmoen 3. Steinmoen – Haugstadgutu 4. Haugstadgutu til X RV 52 Spildra	2 5 3 4
FV 221 ESPEDOKKEN	Strekninga fråEspedokken til Rustebrenna	6

11.2.3 Tiltaksplan for gang- og sykkelveggar langs riksveggar

NAMN	STREKNING	PRIORITERING KOMMUNEBASIS
RV52 ØYGARDANE	Spildra / FV 233 - Bygdheim	1
RV7 PLASSEN	Plassen - Svenkerud	2
RV 7 VERMEFOSS	Vermeffoss – Grense Ål kommune	3
RV 51 ÅSGARDANE	Åsgardane skule – Bakko/treverket til X ved Rustebrenna	4

11.2.4 Haldningsskapande tiltak for barn – og unge

SAMARBEIDS- PARTNARAR	AKTUELLE TILTAK
SKULE, BARNEHAGE, POLITI /TRYGG TRAFIKK	Få organisert tverretatleg samarbeide mellom politi, Trygg Trafikk, Lokal vegmyndigheit, skule og barnehage. Legge opp ein plan for det vidare samarbeide
BARNEHAGE/ SKULESEKTOR/ FORELDRE	Aktuelle tiltak kan innarbeidast i undervisningsplanar.
SKULESEKTOR/ TRYGG TRAFIKK	Kurs for førskulelærarar/ lærarar i grunnskulen. (Førebuing til skulestart)

SKULESEKTØR/ POLITI/ TRYGG TRAFIKK OG FORSIKRINGSSELSKAP OG KØYRESKULAR	1 – 10 klasse: - Opplæring om å gå i trafikken - Refleksbruk/ demonstrasjon - Trafikkopplæring - Opplæring av elevar i høve til skuleskys - Sykkelopplæring - Sykkelprøve - Skulepatrulje - Mopedopplæring - Rollespill / videoar Vidaregåande skule: - Generell trafikkopplæring / rusmidlar/promille - Trafikksikkerheitskampanje for russekull.
--	--

Andre haldningsskapande tiltak kan f. eks. være eit samarbeid mellom Politi redningsgrupper, trygg trafikk, bilorganisasjonar som KNA, NAF, og MA og forsikringsselskap.

Det kan f. eks. lagast lokale kampanjar på f. eks. følgjande tema:

- fart
- promille
- hold avstand
- bilbeltebruk
- utforkjøring
- oppførsel i høve til fotgjengarar
- forbikøyring
- hold avstand
- refleks
- hjelmbbruk

11.3 Fysiske tiltak - geografisk bestemt

Definisjon kortsiktig/ langsiktig:

- Kortsiktige tiltak er tiltak som kan tilretteleggast og gjennomførast med relativ enkel planlegging i økonomiplanperioden ved hjelp av trafikktryggleiksmidlar.
- Langsiktige tiltak krev nærare planlegging, avklaringar og prioriteringar.

Objekt nr. 01- Petterbråten- Valdresvegen RV 51

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1	Fotgjengerovergang – Valdresvegen v/ Hesla bru	Farlig kryssing vinterstid ved at biler som kommer ”nedover Valdresvegen” har problem med å stoppe for fotgjengere	Sette opp fareskilt forut for fotgjengerovergangen og meir intensiv strøying vinterstid	10.000	L	Statens vegvesen

Tabell 01

Objekt nr. 02- Tronderudvegen

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1.	Trondrudvegen frå Hjallevegen til Svøovegen	Høg fart førekjem.	Fartsdempande tiltak vurderast	20 000 – 50 000	K	Kommunen

Tabell 02

Objekt nr. 03- Gamlevegen/ Sentrumsvegen:

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1.	Polgården – krysset Furuvegen	Manglar g/s- veg frå Polgården til krysset med Furvegen Feil tverrfall og dårleg kurvatur i kurve ved Polgården. Dårlig frisikt ved utkjøring til Gamlevegen ved Polgården.	Planlegging og opparbeiding av gang- og sykkelveg. Sjå nærare på kurvatur og frisiktsforhold. Planleggje eventuelle tiltak.	1.500 000	L	Kommunen
2.	Krysset Furuvegen- til Undergang ved Tropikana/Pers	Manglar fortau frå krysset Furuvegen til undergang Tropikana. Krysset Furuvegen/ Gamlevegen er uoversiktleg.	Planleggje og opparbeide fortau Etablere fotgjengarovergang over Furuvegen. Løyse inn hus/ tomt på eigedomen gnr. 25/ bnr. 78	50 000 7 000 1.000 000	L	Kommunen
3.	Dalevegen/ Gamlevegen..	Dårlig frisikt i kryss	Sikre frisiktsoner avhengig av plansituasjon i området		L/K	Kommunen
4	X - Vikosaga	Dårlig sikt p.g.a materialstablar mm	Avhengig av plandokument/ plansituasjonen i området		L	Kommunen
5	Nedre Gol - Sentrumsvegen	Det er ikkje skilt som fortel at det Sentrumsvegen er forkjøringsveg i Nedre Gol sentrum	Skilte med varsel om forkjøringsveg	5 000	K	Kommunen
6	P-lomme langs sentrumsvegen v/ Skysskroa	Parkering i lomma hindrar sikt for gangfelt, når ein køyrer oppover langs Sentrumsvegen	Avhengig av plandokument/ endring		L	Kommunen
7	Øvre del av Sentrumsvegen	Høg fart på denne del av strekninga der det ferdast mange born på veg til skulen	Fartsdempande tiltak. Vurdere i samband med arealplanprosess/arbeide	30 000 – 200 000	L	Kommunen

Tabell 03

Objekt nr. 04- Området Glitrehaug / Gol barneskule

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1	Område RV 52 Undergang vest for Vonheim	I og 2 klassingar kan verte påkøyrd av syklistar på gangveg langs RV 52 ved undergang.	Moglege løysingar vurderast i samråd med Statens vegvesen		K	Statens vegvesen
2.	Avkjøring RV 52 og området ved Vonheim. Sjølve Skulevegen frå Vonheim til Gol skule	- "Diffus"avkjøring til Skulevegen frå RV52. - Blanda trafikk med bilar og elevar - Dårlege trafikkfunksjon ved enden av Skulevegen.	- Lage ein heilskapeleg plan for området ved Vonheim og Skulevegen og gjere stegvis tiltak. - Betre trafikkale tilhøve ved Vonheim	50 000 – 175 000	L/K	Statens vegvesen/ kommunen

Tabell 04

Objekt nr. 05- Nedre Tuppeskogen Vel

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1	Steinmoen - Skaga	Farlig og gå langs vegen frå Steinmoen til Skaga vinterstid p.g.a at der uoversiktleg og fotgjengarar må gå på feil side av vegen	Gjennomføring av gang- og sykkelveg i tråd med prioriteringar av G/S – veg langs sykkelveg		L Tiltaket ligger inne som 3. prioritet for G/S-vegar langs FV	Statens vegvesen

Tabell 05

Objekt nr. 06- Heslaskogen Vel

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1.	Heslabakken/ Møsavegen – Heslabakken/ Krøssbekk	- Snøopplag som hindrar sikt i kryss. - Frisiktzone Heslabakken/ Krøssbekk er attgrodd	Kommunalteknisk avdeling ser nærare på rutiner for vinterdrift. Ryde frisiktzone		K	Kommunen
2.		For lite tilrettelegging for mjuke trafikantar og rørslehemma.	Ynskje om asfaltert gangveg frå Heslabakken ved tomt 1 og opp gangvegen langs Moenvegen Dette for å betre tilrettelegging for trilling av barnevogner og gåstolar. Dette vurderast gjennom plan/reguleringsendring	20 000	L	Kommunen

Tabell 06

Objekt nr. 07- RV 52- Spildra – Bygdheim

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1.	RV 52 Spildra - Bygdheim	Vegstrekninga manglar G/S – veg. Det vil bli samanhangande G/S veg på strekninga Robru til Gol sentrum	Inn i prioriteringsliste for gang – og sykkelveg langs riksveg. Høg prioritet.	Ikkje kostnadsrekna	L/K Tiltaket ligger inne som 1. prioritet for G/S-veg langs RV	Statens vegvesen

Tabell 07

Objekt nr. 08- Søre Øygardsveg / F 223

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1.	-Krysset Søre Øygardsveg/ F 223.	- Uoversiktleg kryss med bratt påkøyning til F 223	Bygge om krysset med grunnerverv for utviding m.m.	200 00	L	Statens vegvesen/ Kommunen
2	Skilting krysset Søre Øygardsveg/ Fv223.	- Feil skilting i høve til vikeplikt. I dag er det varselskilt om farlig kryss med vanleg høgreregul. I krysset er det vikepliktskilt.	Ordne opp i skilting, sette opp skilt med vikeplikt og underskilt med TAL meter til krysset.	10 000	K	Statens vegvesen/ kommunen
3	Fotgjengerovergang Søre Øygardsveg/ FV223.	- Utrygg kryssing for elevar som skal krysse F 233 til busshaldeplass.	Mulige tiltak kan være betre sikring med lys og fotgjengarovergang.	10 000 – 50 000	L/K	Statens vegvesen/ kommunen
4	Søre Øygardsveg frå FV233 – Brekke.	Uoversiktlig spesielt for skuleborn som ferdast langs vegen.	Lys langs Søre Øygardsveg frå Brekke til F 223.	150 000	L	Kommunen

Tabell 08

Objekt nr. 09- Narvebrøten

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1	Kryss RV 7 / Narvebrøten	Farlige moment i kryss med bl. jordvoll	Forbetre siktilhøva på kommunal veg.	20 000	K	Statens vegvesen/ kommunen
2	Skuleveg langs RV7	Autovern på bru hindrar friskt i krysset RV7-Narvebrøten. Spesielt om vinteren med snø på autovernet er frisikten redusert. Bru på RV for smal slik at store kjørety ikkje kan møtast.	Tiltaka er på RV, der dette må vurderst nærare av Statens vegvesen.	Ikkje kostnadsrekna	L	Statens vegvesen

Tabell 09

Objekt nr. 10- Engene vel

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1.	G/S veg frå Narvebrøten til bustadfeltet Plassen	Manglar lys	Dialog med Statens vegvesen for å få etablert gatelys på strekninga.	Ikkje kostnadsrekna.	L	Statens vegvesen

Tabell 10

Objekt nr. 11 – Herad skule

UTRYGG SONE NR	NAMN	FARLIGE MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1.	RV 7 – fotgjengarovergangar ved Herad skule	Kryssing av RV 7 med stor trafikk og høg fart. Det er to fotgjengarovergangar med relativt kort avstand.	<u>Alternative:</u> 1. Sanere 1 fotgjengarovergang ved å bygge g/ s vegsamband (ca 120 m) mellom desse på høgre side av RV 7 sett mot Nes. Skilte tydelegare fartsgrenser og Fotgjengarovergang. 2. Fotgjengarundergang + bygge g/s vegsamband. (120m) på høgre side av RV7 sett mot Nes. 3. Elektronisk regulering av fartsgrense ned til 40 km/t over ein viss tidsperiode ved morgon og ettermiddag. 4. Tydelegare skilting av fartsgrense og fotgjengarovergangar	Tiltaka er ikkje kostnadsrekna	L Det forutset ein nærare dialog med Statens vegvesen på alternativa/ løysingar	Statens vegvesen

Tabell 11

Objekt nr. 12 – Andre generelle Trafikktryggleikstiltak

UTRYGG SONE NR	NAMN	MOMENT	TILTAK	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD	MYNDIGHEIT /ANSVAR
1.	Alle kommunale vegar	Generelle tiltak for trafikktryggleiksarbeidet	Oppjustere og etablere nye gatelys på aktuelle strekningar langs kommunale vegar	Ikkje kostnadsrekna.	L/ K	Kommunen
			- Registrering av alle offentlege trafikkskilt på kommunale vegar. - Oppbygging av elektronisk system for dette.	100 000	K/L	Kommunen

Tabell 12

11.4 Gang – og sykkelveggar lang riks- og fylkesveggar

Tabellane gjev att framlegg frå kommunen sin prioriteringsrekkefølge på G/S veggar langs riksvegane. Dette vert å sjå på som eit innspel til Statens vegvesen for arbeidet med nasjonal vegplan (tidlegare NVVP) NVVP = Norsk veg- og vegtrafikkplan.

Prioriteringane er på kommunebasis og er i tråd med tidlegare prioriteringar i Gol kommune.

11.4.1 Gang –og sykkelveggar langs riksveggar

NAMN	STREKNING	PRI	LENGDE KM	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD
RV 52 ØYGARDANE	Spildra / F 223 -Bygdheim	1	1,9		L
RV 7 PLASSEN	Plassen - Svenkerud	2	3,9		L
RV7 VERMEFOSS	Vermeffoss – Grense Ål kommune	3	2,1		L
RV 51 ÅSGARDANE	G/ S - veg på strekninga: Åsgardane skule – Bakko/ Treverket til X ved Rustebrenna	4	1,5		L

Tabell 11.4.1

Mrk . Då dette er tiltak langs riksveg er tiltaka ikkje kostnadsrekna, men det er sett opp prioritering på kommunebasis.

11.4.2 Gang –og sykkelveggar langs fylkesveggar

NAMN	STREKNING	PRI	LENGDE KM	KOSTNAD	KORTSIKTIG (K)/ LANGSIKTIG (L) MERKNAD
F 224ROBRU	Strekninga frå gangbru mot Hatten	1	0,2	800 000	L
F 223 ROTNEIM	1.: X RV7 opp Rotneimsbakkane	2	1,3	5 200 000	L
-	2.: Rotneimsbakkane – Steinmoen	5	2,5	1 000 000	
SPILDRA	3.: Steinmoen – Haugstadgutu	3	0,75	3 000 000	
	4.: Haugstadgutu til X RV 52 Spildra	4	1,75	7 000 000	
F 221 ESPEDOKKEN	Strekninga frå Espedokken til Rustebrenna	6	1,95	7 800 000	L

Tabell 11.4.2

Mrk . Tiltak langs fylkesveggar er ein del av kommunal trafikktryggleiksplan og tiltaka er kostnadsrekna og prioritert på kommunebasis.