

**SAK 56/21 HØYRING HANDLINGSPROGRAM FOR SAMFERDSEL 2022 – 2025, VIKEN
FYLKESKOMMUNE****Saksopplysning**

Viken fylkeskommune ynskjer innspel på handlingsprogram for samferdsel 2022 - 2025. Våren Høyringsfrist er 15. september 2021.

Regionrådet for Hallingdal handsama i sak 26/21 innspel til Viken fylkeskommune sitt handlingsprogram for samferdsel, vedlegg 2.

I det etterfylgjande er det teke med nokre overordna føringer og utdrag frå forslag handlingsprogram som kan vera spesielt relevante for Hallingdal:

Handlingsprogram for samferdsel er et prioriteringsdokument for Viken fylkeskommunes oppgaver innen samferdsel. Til grunn ligger føringer fra regional planstrategi 2021-2024 som er utgangspunktet for fylkeskommunens plan- og styringssystem. I tillegg ligger Samferdselsstrategi 2022-2033 til grunn, som fastsetter de langsiktige prioriteringer for samferdselsområdet. I årlige vedtak av fylkeskommunens økonomiplan settes de økonomiske rammene for hva som reelt kan gjennomføres. I handlingsprogrammet er overordnede føringer og rammer fulgt opp gjennom konkrete mål, satsingsområder og prioriteringer. Programmet gir en oversikt over hva som skal prioritieres gjennomført i de fire årene handlingsprogrammet gjelder for. I tillegg danner handlingsprogrammet et grunnlag for avtalene med kollektivselskapene i fylket, henholdsvis Østfold kollektivtrafikk, Brakar og Ruter. Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 er fylkeskommunens verktøy for å knytte samferdselsområdet i Viken til FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser.

Viken er mangfoldig. Samferdselsstrategien er derfor bygd opp om et hovedgrep der strategier og virkemidler tilpasses status og utfordringer i de ulike delene av fylket, slik at rett innsats kan settes inn på rett sted. Innsatsen skreddersys for byer og større tettsteder, distrikter og regionale hovedveier/korridorer, i tillegg til supplerende strategier for Oslopakke 3-området, Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma.

For å benytte fylkeskommunens virkemidler på en kraftfull og forutsigbar måte innenfor den fireårige handlingsprogramperioden, bør innsatsen konsentreres om et fåtall konkrete satsingsområder. Ved siden av de gjennomgående temaene, er det derfor definert fire satsingsområder ut fra hva som er særlig viktig i handlingsprogramperioden for å nå Vikensamfunnets overordnede mål. Satsingsområdene er basert på regional planstrategi og de viktigste politiske signalene i Viken fylkeskommune. De vil være retningsgivende for prioriteringer i handlingsprogramperioden.

Innhente vedlikeholdsetterslep	Sømløs og brukertilpasset mobilitet
Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur	Gående, syklende og kollektivtransport

Et helhetlig mobilitetstilbud

Bygdemiljøpakker

I de største byområdene er det etablert et bypakkesamarbeid for å oppnå helhetlig og effektiv virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer. For å samordne innsatsen i distriktskommuner arbeider Viken fylkeskommune med Bygdemiljøpakker. Hensikten med Bygdemiljøpakker er å styrke distriktene med attraktive lokalsamfunn, næringsvekst og klimavennlig stedsutvikling.

Bærekraftig mobilitet er en utfordring i distriktene. Å få til mer bærekraftige mobilitetsløsninger vil derfor være en sentral del av arbeidet i bygdemiljøpakkene. Det skal gjennomføres pilotprosjekter for å få erfaringer til videre satsing på bygdemiljøpakker. Disse vil ha noe forskjellig innhold og gjennomføres i distriktskommuner ulike steder i fylket.

I første omgang vil innsatsen på Samferdsel være å bidra med et godt kunnskapsgrunnlag for beslutninger om valg av mobilitetsløsninger. Etter hvert som pilotene konkretiseres, må det vurderes hvordan fylkeskommunens andre virkemidler kan brukes. Eventuelle finansielle bidrag må vurderes i forbindelse med konkretisering av prosjekter og utredninger.

Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

Som et av satsingsområdene i handlingsprogramperioden vil innhenting av vedlikeholdsetterslepet være en tydelig prioritert oppgave i Viken. Ved å redusere vedlikeholdsetterslepet kan samfunnet oppnå betydelige gevinster, særlig i form av reduserte kostnader for veiens brukere, bedre framkommelighet for brukere, kollektiv og næringstransport. Et redusert vedlikeholdsetterslep vil også bidra til et økt trafikksikkerhetsnivå som kan redusere ulykker og personskader.

I 2020 ble det gjennomført en kartlegging av etterslep på ulike kategorier hvor vedlikeholdsetterslepet for fylkesveiene ble anslått til å være rundt 10 milliarder kroner. Status på etterslep pr 2020 er oppsummert i tabellen under.

I 2020 ble det asfaltert 317 km fylkesvei av totalt 5498 km i Viken. Det gir et intervall på reasfaltering på om lag 17 år. Det er stor variasjon mellom høy- og lavtrafikkert veinett og det er et større vedlikeholdsetterslep langs det lavtrafikkerte veinettet. Veidekket følges opp med spor- og jevnheitsmålinger, samt skjønnsmessig vurdering av dekketilstand som følge av slitasje og alder.

Levetiden på asfaltdekkene kan gi en indikasjon på veiens bæreevne. Mange av fylkesveiene er gamle veier som er "blitt til" over mange år. Det finnes i liten grad en oversikt over hvordan disse veiene er bygget og hva slags bæreevne de har. Gjennomsnittlig forventet dekkelevetid ligger på i dag på 8-14 år. Er dekkelevetiden <10 år bør forsterkning før neste reasfaltering vurderes.

Metodikk og prioriteringskriterier

Viken har hatt behov for å utarbeide en vedlikeholdsstrategi. Dette innebærer å videreføre nødvendig kartlegging og gjennomføre tiltak for å stoppe den negative utviklingen i etterslep. I tillegg vurderes hvilke tiltak som må prioritieres for å innhente allerede oppstått vedlikeholdsetterslep. For å prioritere tiltak som skal utføres på kort- og langsigt er følgende kriterier lagt til grunn for vedlikeholdsstrategien:

- Trafikksikkerhet – ulykkesutsatte strekninger og punkter
- Veiens funksjon og årsdøgnstrafikk
- Økonomi – innsparingseffekt
- Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner

- *Viktige næringsveier*
- *Nødvendige ressurser til planlegging, grunngjennverv og byggeledelse*
- *Innspill fra brukere – NLF, tømmernæringer, kollektivtrafikk*

Det er nødvendig å ta hensyn til veiens funksjonsklasse og trafikkgrunnlag. Høytrafikkerte veier med regional funksjon vil ha en større oppmerksomhet enn veier med lokal funksjon. Samtidig må prioriteringene ta hensyn til en minimumsstandard på hele veinettet. Strekninger med lokal funksjon og lavt trafikkgrunnlag vil måtte prioriteres dersom minimumsstandard ikke er oppfylt. Spesielt gjelder dette strekninger som, på tross av lavt trafikkgrunnlag, har stor betydning for næringstrafikken. Eller strekninger der bruene gir begrensninger for den samlede framkommeligheten.

Løyvemyndighet og eneretter for drosjetransport ?

Drosjer sees som en del av kollektivtilbudet. Med et mer brukertilpasset kollektivtilbud der busser benyttes på strekninger med størst passasjergrunnlag, kan drosjer spille en enda viktigere rolle framover, blant annet knyttet til ulike former for bestillingstilbud.

Fylkeskommunen har en viktig rolle som løyvemyndighet for drosjer og rutetransport.

Stortinget har vedtatt endringer i yrkestransportloven om drosjer. Fra november 2020 falt derfor tidligere krav om antallsregulering, driveplikt og regulering av sentraler bort. Spesielt i områder med et fåtall innbyggere og spredt befolkning vil opphevingen av behovsprøvingen og driveplikten føre til mer usikkerhet om markedet vil opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud. Disse områdene har så langt vært betjent som følge av driveplikten.

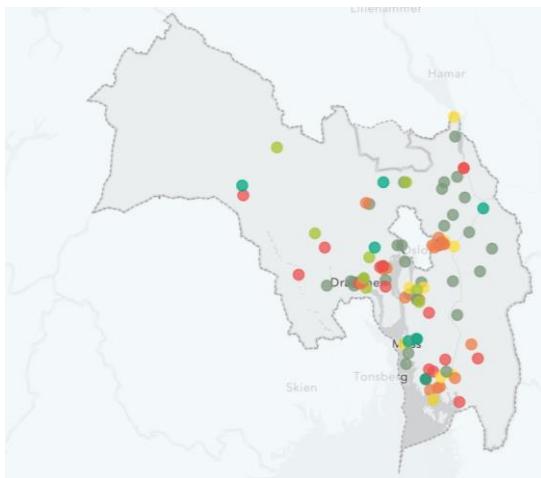
Fylkestinget har derfor vedtatt eneretter for drosjetransport i 30 av kommunene i Viken. Målet er å sørge for et godt drosjetilbud til alle, i hele Viken. Enerett innebærer en skjerming mot konkurranse fra andre

drosjer, slik at det blir mer attraktivt å tilby drosjetjenester der det er få kunder.

Fylkeskommunene kan kun tildele eneretter i kommuner der markedet ikke gir et godt nok tilbud og der det er mindre enn 20 000 innbyggere og befolkningstetthet på mindre enn 80 innbyggere per km2.

I Viken fylkeskommune er det bestemt at omgrepene tiltakstyper skal nyttast for dei ulike prosjektkategoriene. Det er også valt ei inndeling som er tilpassa mål og satsingsområder på samferdselsområdet. Det er sett opp porteføljar for åtte ulike tiltakstyper (kategoriar) av prosjekt, desse er:

- Kollektivtiltak
- Tilrettelegging for gåande og syklande
- Mindre utbetringar
- Ny veg
- Store utbetringstiltak inkludert bru og tunnel
- Trafikktryggleikstiltak
- Forfallsinnhenting
- Planlegging



Prosjekter sortert på tiltakstype

- Kollektivtiltak
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Mindre utbedringer
- Store utbedringer inkl. bru og tunnel
- Trafikksikkerhetstiltak
- Forfallsinnhenting

Av ca. 90 tiltak er det berre Austvoll bru (bunde prosjekt Flå) under mindre utbetringar, som er prioritert i Hallingdal, heller ikkje når ein tek omsyn til marginalliste.

Forslag til høyringsuttale

Regionrådet for Hallingdal handsama i sak 56/21 uttale til handlingsprogram, med slik uttale:

1. Det blir sagt at: «*Viken er mangfoldig. Samferdselsstrategien er derfor bygd opp om et hovedgrep der strategier og virkemidler tilpasses status og utfordringer i de ulike delene av fylket, slik at rett innsats kan settes inn på rett sted. Innsatsen skreddersys for byer og større tettsteder, distrikter og regionale hovedveier/korridorer, i tillegg til supplerende strategier for Oslopakke 3-området, Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma.*»

Regionrådet for Hallingdal ser med bekymring på prioritering innan dei ulike prosjektkategoriene, der Hallingdal ikkje er tilgodesett med eit einaste nytt tiltak.

Regionrådet har forståing for at befolkningstette områder i mange høve vil ha høgare prioritet enn distrikta, men det er ei grense. Regionrådet for Hallingdal vil ta initiativ til ein dialog med Viken fylkeskommune, for å få ein betre klarheit i grunnlaget for prioriteringar.

2. Eit av satsingsområda i handlingsprogramperioden er innhenting av vedlikehaldsetterslepet på ca. 10 milliardar kroner. Regionrådet for Hallingdal støttar denne satsinga, men er bekymra for tidsperspektivet. Det er fylkesvegar i Hallingdal inklusive gang/sykkelvegar som har ein bekymringsfull vegstandard, som kan bli ein fare for vegfarande og materiell. Utgangspunktet for fylkesvegane i Viken må vera at vedlikehaldsetterslepet ikkje skal auke på nokon vegar, men skal hentast inn etter nærmere angjeven plan.
3. Tiltak for gående og syklande langs fylkesvegnettet er i stor grad retta mot trygging av skulevegar. Rapport om trygge skulevegar syner at det er behov for mange mindre tiltak i alle kommunane, for å få trygge skulevegar til barne- og ungdomsskular. Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at det blir sett av tilstrekkelege midlar slik at desse tiltaka blir gjennomført snarast råd.
4. Regionrådet ser det som svært viktig at trafikktryggleiksarbeidet i fylke blir intensivert, og at dette er eit felles ansvar der m.a. fylkeskommune og kommunar må vera aktive partar.

5. Det må arbeidast for at skuleruter for enkelte kommunar, er mykje betre tilpassa vidaregåande skule sine start- og sluttider. (vedlagt oppslag Hallingdølen 26.8.2021)
6. Store delar av Hallingdal er tunt befolka, og her vil privatbilen måtte stå for store delar av transporten også i framtida. Likevel bør ikkje dette vera ei sovepute for å unngå tilrettelegging for eit best mogleg kollektivtilbod også i distrikta. Viken fylkeskommune og kommunane/Hallingdal må i samarbeid vurdere nye løysingar og fleksible kollektivtransporttilbod. Forsøk med bestillingstransport i forskjellige variantar tilpassa lokale behov kan vera ein type tiltak. Hallingdal ynskjer å vera med å utvikle bygdemiljøpakker der mobilitet er viktig og betra kollektivtilbod kan vera konkrete tiltak.
Det bør og vurderast ulike type samarbeidsløysingar med næringslivet.
7. For Hallingdal er det heilt avgjerande å oppretthalde morgontilboden med buss eller tog til hovudstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilboden og ei god samordning med lokale busstilbod. Avgangar må i størst mogeleg grad samordnast mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogeleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet. Det må og bli eit meir strømlinjeforma system enn det som er tilfelle i dag. Fokus er utvikling av knutepunkt der trafikkartane korresponderer. I tillegg må det arbeidast for ei forenkling og samordning av billettsystema.
8. Samferdselsstrategi 2022-2033 er reiselivet og turisten i prinsippet ikkje noko tema. I ein «vanleg» tenking i forhold til utvikling av kollektivtilbod kan kanskje dette vera rett, men at denne problemstillinga blir oversett i eit fylke med Norges største reiselivregion er mildt sagt forunderleg. Sjølv om turisten ikkje er ei definert målgruppe i ein snevertankegang i forhold til ein kollektivtransportplan, vil denne målgruppa kunne vera med å gje eit meir omfattande kollektivtilbod. Argumenta for å gjera nærmare vurderingar i forhold til turisten som målgruppe i kollektivtransportplanen bør vera innlysande. Dette vil og styrke regionen sin konkurranseprofil. Regionrådet for Hallingdal ynskjer at det blir sett i gang eit arbeid for å vurdere korleis buss/togtilboden gjennom Hallingdal kan utviklast og samordnast på ein betre måte, med sikte på å få ein enklare, meir kundevennleg og robust struktur, også i forhold til reiselivsnæringa. I denne samanheng må det også lagast ein plan for utvikling av knutepunkt.
9. Bergensbanen er av svært stor betyding for Hallingdal, både for innbyggjarane og for reiselivet. Det er viktig at togtilboden blir innretta slik at det også kan betene reiselivsmarknaden betre enn det som er tilfelle i dag.
10. Regionrådet for Hallingdal støttar forslaget om overføring av ansvar for gateveis langs fylkesvegar frå kommune til fylke.
11. Ansvoaret for drift/vedlikehald av gang/sykkelvegar langs fylkesvegar bør overførast til fylkeskommunen i sin helheit. Dette vil gje eit ryddigare ansvar i tråd med funksjonsfordelinga mellom kommunale, fylkeskommunale og statlige vegar (riksvegar).

ÅI 26.8.2021

Knut Arne Gurigard
Regionrådet for Hallingdal

Vedlegg 1: Handlingsprogram samferdsel 2022 – 2025

Vedlegg 2: Sak 26/21 Innspel til Viken fylkeskommune sitt handlingsprogram for samferdsel

Vedlegg 3: Oppslag Hallingdølen 26.8.2021

Navn på kommuneregion: HALLINGDAL

Pri.	A: By/tettsted B: Distrikt C: Korridor/ regional hovedvei D: Generelt	Geografisk område/strekning	Problemstilling (Beskrivelse av mobilitetsutfordringer på samferdselsområdet som fylkeskommunen kan bidra til å løse)	Hvilke virkemidler vil kommuneregionen selv ta i bruk for å bidra til å løse disse utfordringene?
1	A,B	Hallingdal - Oslo	For Hallingdal er det heilt avgjerande å oppretthalde morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovedstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilbodet og ei god samordning med lokale busstilbod. Avgangar må i størst mogeleg grad samordnast mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogeleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet. Det må og bli eit meir strømlinjeforma system enn det som er tilfelle i dag. Fokus er utvikling av knutepunkt der trafikkartane korresponderer. I tillegg må det arbeidast for ei forenkling og samordning av billettsystema.	
2	A, B	Hallingdal	Utover skuleskyssordninga har Hallingdal i prinsippet ikkje noko offentleg kollektivtilbod for intern transport i tettstader, mellom distriktsområder og tettstader og mellom tettstadar. I Hemsdal og på Geilo er det skytelbussar (skibuss) som er i drift i vintersesongen. Dette er tilbod som blir finansiert av reiselivsnæringa (?). Mangel på relle kollektivtilbod er eit problem som i stadig større grad kjem til syne både i forhold til barn/ungdom og yngre arbeidskraft. For å auke	Viken fylkeskommune og kommunane/Hallingdal må i samarbeid vurdere nye løysingar og fleksible kollektivtransporttilbod. Forsøk med bestillingstransport i forskjellige variantar tilpassa lokale behov kan vera ein type tiltak. Hallingdal ynskjer å vera med å utvikle bygdemiljøpakker der mobilitet er viktig og betra kollektivtilbod kan vera konkrete tiltak. Det bør og vurderast ulike type samarbeidsløysingar

			<p>bustadattraktiviteten og legge til rette for meir grøne reiser i distrikta må dette vera eit prioritert område frå Viken fylkeskommune.</p> <p>Hallingdal er tunt befolkta, her vil privatbilen måtte stå for store delar av transporten også i framtida.</p> <p>Likevel bør ikkje dette vera ei sovepute for å unngå tilrettelegging for eit best mogleg kollektivtilbod også i distrikta (?).</p>	<p>med næringslivet.</p> <p>Det må vurderast løysingar ut frå gode erfaring i inn- og utland.</p>
3	A,B	Hemsedal - Ål	Det må arbeidast for at skuleruter for enkelte kommunar, er endå betre tilpassa vidaregåande skule sine start- og sluttider.	
4	A,B	Alle kommunane	Rapport om trygge skulevegar syner at det er behov for mange mindre tiltak i alle kommunane, for å få trygge skulevegar til barne- og ungdomsskuler i fylket. Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at det blir sett av tilstrekkelege midlar slik at desse tiltaka blir gjennomført snarast råd.	Kommunane, Viken (sjekk rapport)
5	C		I Samferdselsstrategi 2022-2033 er reiselivet og turisten i prinsippet ikkje noko tema. I ein «vanleg» tenking i forhold til utvikling av kollektivtilbod kan kanskje dette vera rett, men at denne problemstillinga blir oversett i eit fylke med Norges største reiselivregion er mildt sagt forunderleg. Sjølv om turisten ikkje er ei definert målgruppe i ein snever tankegang i forhold til ein kollektivtransportplan, vil denne målgruppa kunne vera med å gje eit meir omfattande kollektivtilbod. Argumenta for å gjera nærmare vurderingar i forhold til turisten som målgruppe i kollektivtransportplanen bør vera innlysande. Dette vil og styrke regionen sin konkurranseprioritet. Regionrådet for Hallingdal	Samarbeid, Viken, Hallingdal, reiselivsnæringa

		<p>ynskjer at det blir sett i gang eit arbeid for å vurdere korleis buss/togtilbodet gjennom Hallingdal kan utviklast og samordnast på ein betre måte, med sikte på å få ein enklare, meir kundevennleg og robust struktur, også i forhold til reiselivsnæringa. I denne samanheng må det også lagast ein plan for utvikling av knutepunkt.</p>	
6	C	<p>Sikre digital mobilitet gjennom bredbåndsutbygging i områder der dette ikke ivaretas av kommersielle aktører.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utnytte potensialet innen digitalisering for å redusere transportbehovet. 	
		<p>Konkrete tiltak på fylkesvegnettet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gol, Hesla Bru - - 	
		<p>Utgangspunktet for fylkesvegane i Viken må vera vedlikeholdsetterslepet ikkje skal auke på nokon vegar, men skal hentast inn etter nærmare angjeven plan.</p>	

Dei ventar mange timar på bussen

Hemsedøler som går vidaregåande skule i Gol brukar mange timar i veka på venting.

PREBEN ØRPETVEIT SOLBERG
ps@hallingdolen.no

– Det starta i fjar med at me klaga på busstidene. Då måtte me vente to timar før bussen gjekk heim etter skulen. Dette skjedde tre-fire gonger i veka. Me syntest det var for dårlig, fortel Maja Owesen som er elev ved Gol vidaregåande skule.

No ved skulestart vart det fjerna endå ein bussavgang til Gol. Denne gjekk klokka ni om morgonen frå Hemsedal. Dermed auka ventetida endå meir. I praksis innebar endringa at elevane alltid må ta bussen klokka sju om morgonen, sjølv om skuledagen nokon dagar startar klokka 10.

Det same gjeld på vegen tilbake. Då går bussen klokka halv fire. Om undervisninga er ferdig tidlegare, som ho ofte er, må elevane vente.

– I gjennomsnitt må me vente i tre timar kvar dag, fortel Maja Owesen. På det meste må ventar dei fire og ein halv time.

Ho fortel at dette rammar fleire elevar. På hennar kull er det rundt 15 elevar frå Hemsedal.

Startar opp bussruta igjen

– Bussane kjem til skulen når skulen startar og når skulen sluttar. Dette gjeld også for elevar frå Hemsedal. Me følgjer timeplanen til skulen. Slik er det i heile fylket, fortel Kjersti Danielsen Nordgård, sal- og marknadssjef i Brakar.

Ho fortel at dei tidlegare hadde ein ordinær avgang til Gol, ikkje skulebuss, som gjekk klokka ni, men det var for få som brukte denne.

– Avgangen vart opphavleg fjerna. Så har me etter denne diskusjonen valt å gjenopprette denne ruta, fortel ho.

Ni-bussen tek til å gå att frå og med 30. august. Det er gode nyheter for elevane. Men Owesen poengterer at det framleis blir mykje venting. Dei



har rekna seg fram til at dei i snitt framleis må vente åtte timar på buss i løpet av ei veka.

– Så har me heller ikkje nokon buss frå Hemsedal til Gol på fritida, fortel ho.

Framleis mykje venting

Ordførar i Hemsedal, Pål Rørby, føler med elevane.

– Det er positivt at Brakar kjem elevane i møte, og set opp ein buss klokka ni, men det er framleis ei utfordring å koma heim etter skuletid. Åtte timar venting kvar veka er uhaldbart, seier Pål Rørby. Han håpar Brakar òg ser på denne utfordringa.

Rørby meiner tilbodet kunne ha vore meir fullverdig med betre planlegging.

– Når bussen går klokka sju om morgonen, vil det seie at ungdommen må stå opp halv seks-kvart på seks. Då må dei sitje og vente fram til skulen startar klokka 10, to til tre dagar i veka.

Som far kjenner Rørby sjølv godt til problemstillinga.

– Det er ikkje betre med Ål vidaregåande. Ungdom i Hemsedal kvir seg for å soke yrkesutdanning, fordi korrespondansen mellom skule og buss er såpass

dårlig. Det påverkar ungdommen sitt val av framtid og yrke, og det er me nøydd til å gjera noko med.

Rørby kjem til å ta opp busstidene i regionrådet førstkomande fredag. Håpet er å få til eit arbeidsmøte med andre involverte partane.

Vil ha eit breitt tilbod

Det er skulen som sender inn timeplansramma til Brakar. Denne ramma vil vera større enn timetalet for dei enkelte elevane.

– Me vil tilby så mange programfag som mogleg, for elevane på VG2 og VG3. Då endar det med at ikkje alle elevar er på skulen til ei kvar tid, forklarer rektor Anita Ulsaker.

På studiespesialiserande har elevane 30 timar i veka, og på yrkesfag og idrett har dei 35 timar.

Ulsaker fortel at skulen legg til rette for elevar som brukar ramma frå 8-15 til skulearbeidet sitt, med opent bibliotek og lesesal.

– Me ventar at elevane på studiespesialiserande skal gjere arbeid utanfor undervisning. Det ser me at dei kan få gjort den tida dei er på skulen.

Ingrid Kristine Eikre, Mia Olsen, Maja Owesen, Tuva Møllerplass Mythe, Milla Sofie Pettersen Henriksen pendlar frå Hemsedal til Gol.



Pål Rørby forstår godt situasjonen til elevane. ARKIVFOTO: VILDE JAGLAND



Rektor på Gol vidaregåande skule, Anita Ulsaker. ARKIVFOTO: ANNA HUSEBY

**Ring 48 300 500
få GRATIS befaring!**

**MARKISER, SCREENS
OG INNVENDIG SOLSKJERMING**
-30% Til 26.09.
markisemannen.no