

4 Projektering för gator och vägar

4.1 Gaturumsbeskrivning

Gaturumsbeskrivning ska finnas framtagen som underlag för detaljprojekteringen. I gaturumsbeskrivningen ska hänsyn tas till:

- omgivningens karaktär
- trafiktekniska krav baserade på samtliga trafikanters behov
- gatans funktion
- omgivningens krav på god livsmiljö
- anläggnings- drift- och underhållskostnader
- övriga effekter för de transportpolitiska målen

Dimensionering av överbyggnader

Utformningen av överbyggnaden ska följa Trafikverkets publikation *TRVK Väg*, gällande utgåva.

Dimensioneringsförutsättningar som ska ligga till grund för vald överbyggnadstyp:

- Konstruktionstyp
- Klimatzon
- Vägkategori
- Jämnhetsklass
- Tvärfallsklass
- Dimensioneringsperiod
- Referenshastighet
- Lastbilsandel
- Vald trafikklass
- Sidoutformningsstandard (vid behov)

En dimensioneringstabell ska redovisa respektive lagers tjocklek, material och hänvisning till AMA-kod eller annan materialmanual.

Typfordon

Personbil	P
Minibuss	LBm
Oljebil och sopbil	Los
2- till 4-axliga stora lastbilar och stadsbussar	LBn
Lastbil med påhängsvagn eller släpvagn	Lps
Specialfordon	Lsp
Gående	G
Cykel	C

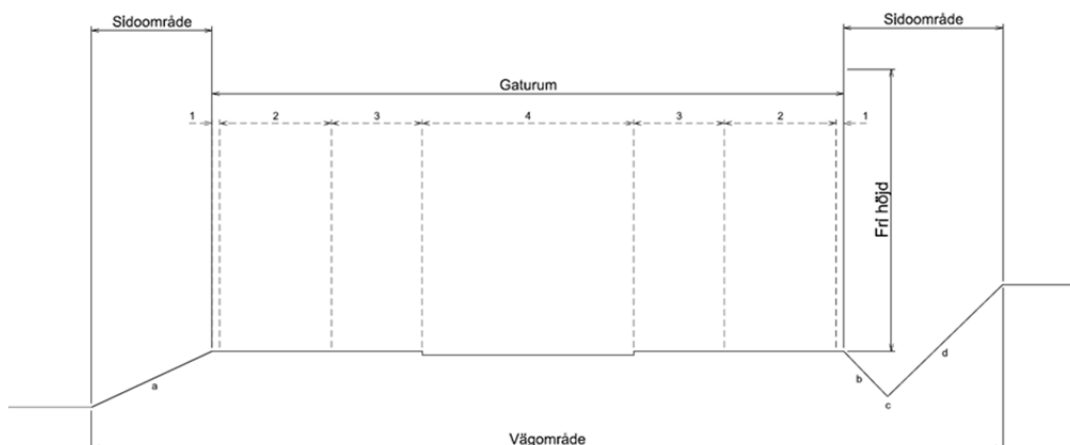
Vägutformning

Utformningen av gaturummet ska följa de krav och råd som anges för god standard i *Vägars och gators utformning* (VGU).

Gatorna ska dimensioneras utifrån den funktion gatan ska ha. Dimensionerande högsta tillåtna hastighet är 40 kilometer i timmen förutom för bostadsgata 2 och kvartersgata som ska dimensioneras för 30 kilometer i timmen. Gång- och cykelbanor utformas utifrån lågt flöde, mindre än 360 cyklister per timme och riktning. I befintlig miljö kan en anpassning av utformningen behövas.

Vägområdet delas in i sidoområde, gaturum och fri höjd. Dessa zoner ska ligga inom väghållarens ansvarsområde.

Vägområdets indelning:



Sidoområde	Gaturum	Fri höjd
a: Bankslänt	1: Stödremsa	Gångbana minst 2,5 m
b: Innerslänt	2: Gång- och cykelbana	Körbana minst 4,7 m
c: Dike	3: Möbleringszon, parkering längs med gatan	
d: Ytter- och skärningsslänt	4: Körbana, refug	

Gaturum

Gaturummet ska innehålla stödremsa (vid beläggning), gång- och cykelbana, möbleringszon inklusive körbana, refug samt parkering längs med gatan.

Stödremsa på minst 25 cm ska alltid finnas på körbana eller gång- och cykelbana med beläggning.

Zonernas storlek beror på gatans utformning. Inom exempelvis en bostadsgata ska inte parkering förekomma varpå möbleringszonen utgår.

Fri höjd

Den fria höjden över gångbanor samt gång- och cykelbanor ska vara minst 2,5 meter och över gator minst 4,7 meter.

Situation	Gaturum som genom sin karaktär kan inbjuda till höga hastigheter, genomfartsleder, breda gator med långa länklängder, höga flöden	Gaturum som genom sin karaktär inte inbjuder till höga hastigheter, korta länklängder, oftast lägre flöden	Gaturum som genom sin karaktär och täta korsningar ger låga hastigheter, korta länklängder, låga flöden
Rekommenderad säkerhetszon	2 m	1 - 2 m	0,5 - 1 m

Snöupplag

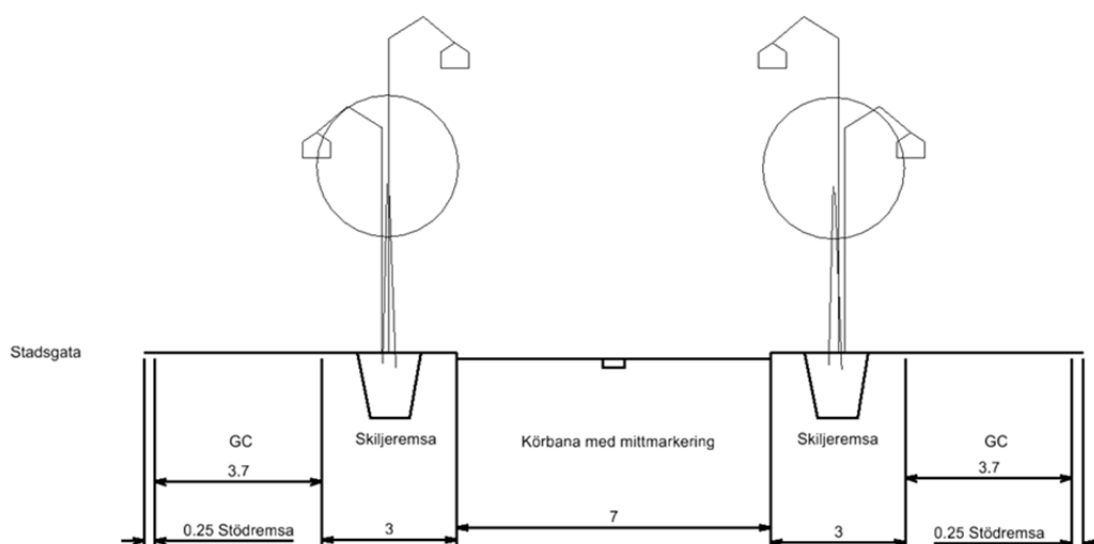
Breddutrymme för snöupplag beräknas efter dimensionerande snödjup på 0,3 meter. Vid korsningar, utfarter med mera ska siktkraven uppmärksammas så att tillräckligt utrymme för snöupplag säkras eller att snön transporteras bort.

4.2 Gatutyper

4.2.1 Stadsgata

Stadsgatans funktion är att vara stadens huvudstråk. Stadsgatan används till största delen av andra än boende och verksamhetsidkare utmed gatan. Sidoområden kan tillkomma.

- Mötande lastbilstrafik (buss) är dimensionerande.
- Byggnader med boende och verksamheter finns på gatans båda sidor. Byggnaderna ligger i direkt anslutning till gaturummet. Flera entréer vänder sig ut mot gaturummet.
- Gång- och cykelbana finns på gatans båda sidor.
- Längsgående parkeringsplatser kan, om trafikmängden medger det, anläggas i skiljeremsan (möbleringszonen).



Överbyggnadslager dimensioneras enligt gällande *TRVK Väg*.

Slitlager: 100 ABS16 B70-100

Stabila bärlager: AG22 B160-220

Bärlagergrus: Krossmaterial

Profillutning: Max: 6 % Min: 0,7 %

Tvärfall: Enligt *VGU Linjeföring Kap 8*

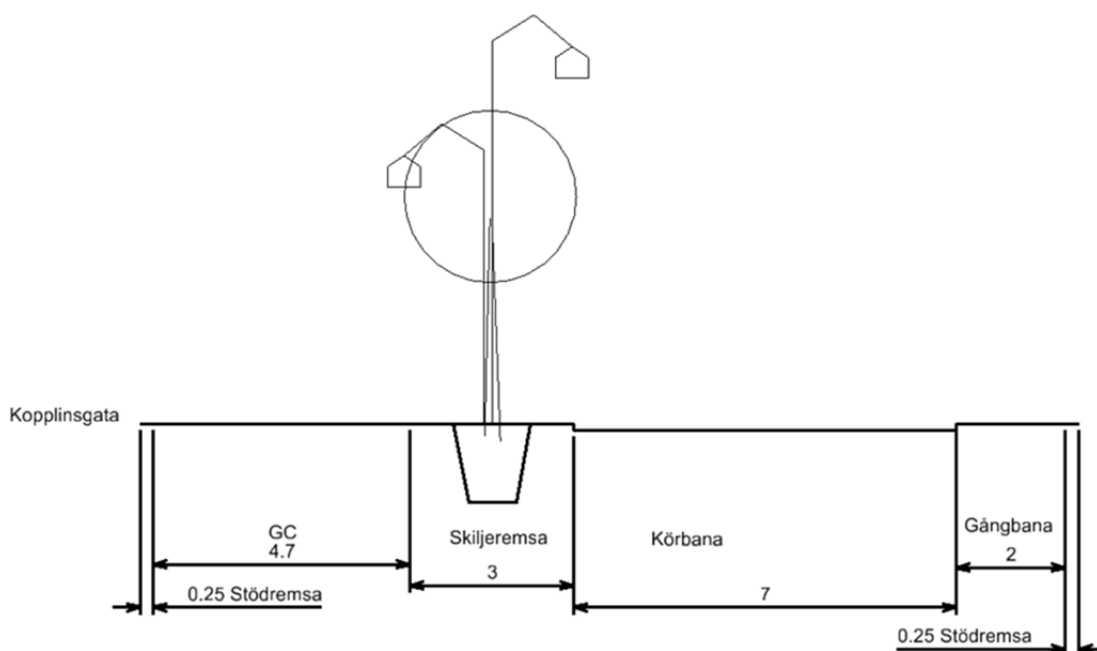
Släntlutning: Normalt: 1:2(1,5) Vid berg: H >1,0 M = 5:1

Om uppställda standardkrav inte kan uppnås ska samråd ske med Nynäshamns kommun.

4.2.2 Kopplingsgata och Industrigata

Gatans funktion är att binda samman stadsgatorna eller som huvudstråk i industriområde. Gatan används som genomfart och en stor del av trafiken är andra än boende och verksamhetsidkare utmed gatan. Sidoområden kan tillkomma.

- Mötande lastbilstrafik och personbilstrafik (eventuell buss) är dimensionerande.
- Byggnader med boende och verksamheter finns på gatans båda sidor oftast i direkt anslutning till gaturummet. Flera entréer vänder sig ut mot gaturummet.
- Gemensam gång- och cykelbana finns på gatans ena sida och endast gångbana på den andra sidan av gatan.
- Längsgående parkeringsplatser kan anläggas i skiljeremsan (möbleringszonen).



Överbyggnadslager dimensioneras enligt gällande *TRVK Väg*.

Slitlager: 100 ABS16 B70-100

Stabila bärlager: AG22 B160-220

Bärlagergrus: Krossmaterial

Profillutning: Max: 6 % Min: 0,7 %

Tvärfall: Enligt *VGU Linjeföring Kap 8*

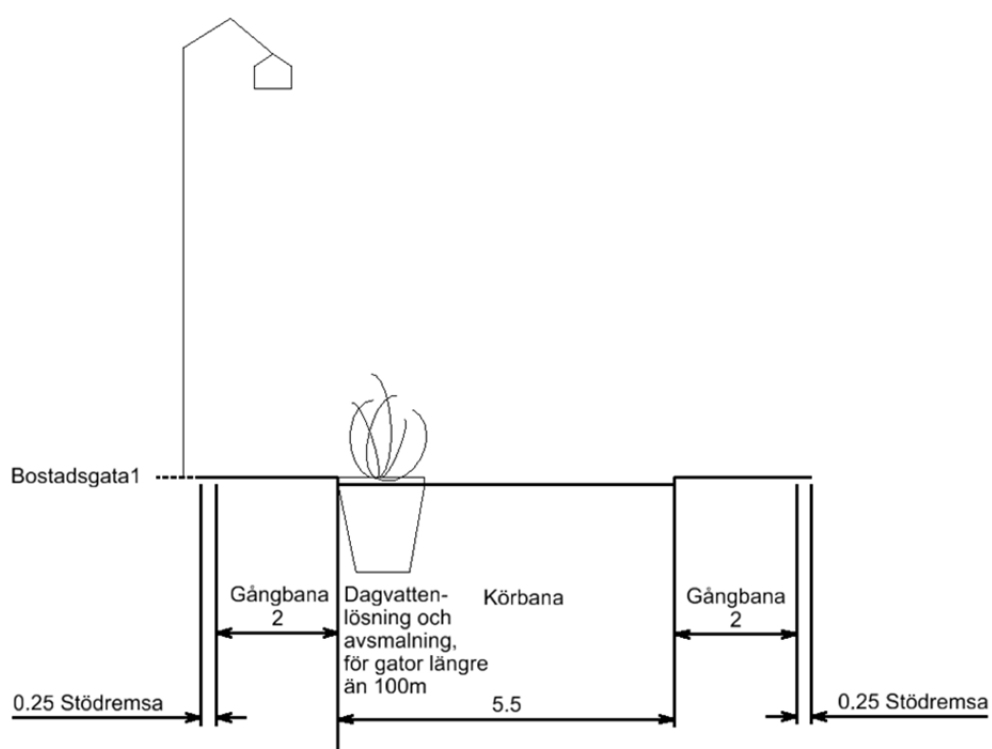
Släntlutning: Normalt: 1:2(1,5) Vid berg: H >1,0 M = 5:1

Om uppställda standardkrav inte kan uppnås ska samråd ske med Nynäshamns kommun.

4.2.3 Bostadsgata1

Gatans funktion är bostadsgata där mindre verksamheter kan förekomma. Sidoområden kan tillkomma.

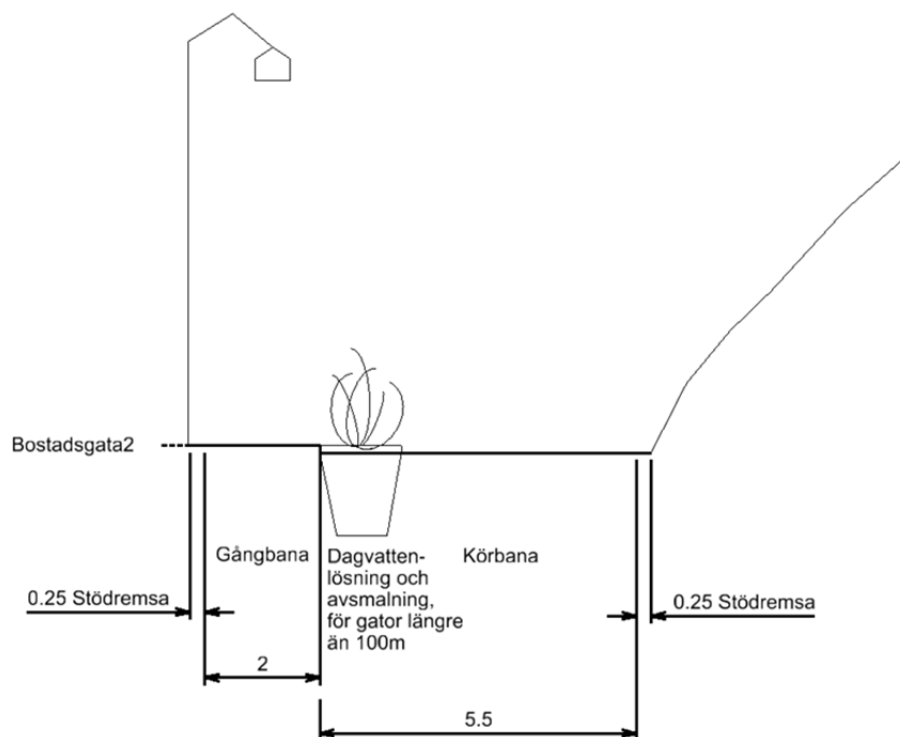
- Övervägande boende på båda sidor av gatan, flerfamiljshus samt mindre verksamheter.
- Genomfartstrafik förekommer till viss del.
- Mötande personbil och cykel är dimensionerande.
- Parkering ska ske på respektive fastighet alternativt på särskild anordnad friliggande parkeringsyta.



4.2.4 Bostadsgata 2

Gatans funktion är bostadsgata där bebyggelse finns på gatans båda sidor. Sidoområden kan tillkomma.

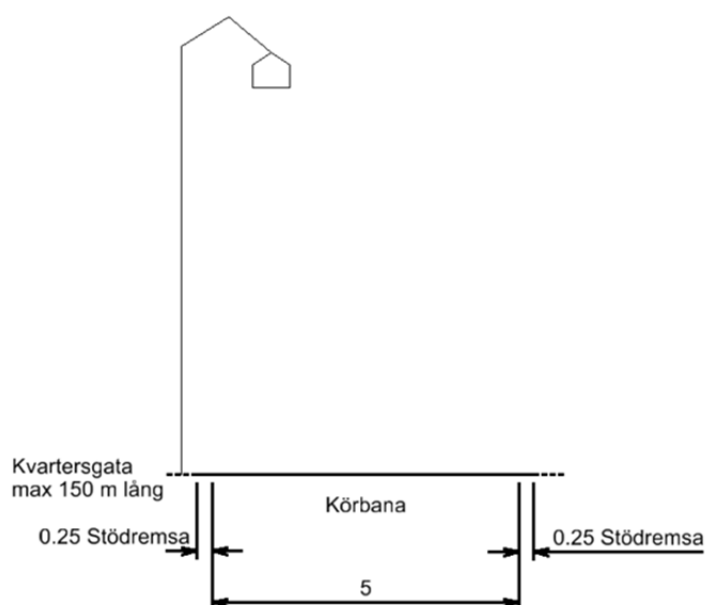
- Bebyggelsen består till övervägande del av villatomter med in och utfart mot gatan.
- Byggnaderna ligger en bit in på fastigheten. Häckar eller staket är vanligt förekommande i tomtgräns mot gata eller gångbana.
- Mötande personbil är dimensionerande, cykel i blandtrafik (utan eget utrymme).
- Gångbana på minst en sida av gatan.
- Parkering ska ske på respektive fastighet alternativt på särskild anordnad friliggande parkeringsyta.



4.2.5 Kvartersgata

Gatans funktion är kortare än bostadsgata (<150 meter) och används endast av boende och besökare utmed gatan. Ingen genomfartstrafik förekommer (återvändsgata). Sidoområden kan tillkomma.

- Mötande personbil är dimensionerande.
- Gående och cyklar färdas i blandtrafik.
- Parkering ska ske på respektive fastighet alternativt på särskild anordnad friliggande parkeringsyta.



Överbyggnad för bostadsgata 1, 2 och 3

Överbyggnadslager dimensioneras enligt gällande TRVK Väg.

Slitlager Lokalgata: 80 ABT11 B160-220

Slitlager GCM-banor: 80 ABT11 B160-220

Stabila bärlager: AG16 B160-220 (efter separat utredning)

Bärlager: Krossmaterial

Profillutning: Max: 6 % Min: 0,7 % (VGU Linjeföring)

Tvärfall: 2,5 %

Släntlutning: Normalt: 1:2 (1,5) Vid berg: H >1,0 M = 5:1

4.2.6 Gång-, cykel- och mopedbana

Gångbana

Gångbanor ska vara minst 2,0 meter breda och ännu bredare på de primära stråken.

Gång-, cykel- och mopedbana (GCM)

Bredden ska vara 3,7 meter för GCM-bana med enkelriktad cykeltrafik det vill säga GCM-bana på båda sidor av gatan. Samma mått gäller där GCM-banan går genom parkmiljö där det inte finns några fasta hinder vid sidan.

En gång-, cykel- och mopedbana med dubbelriktad cykeltrafik på samma bana som gående ska ha bredden 4,7 meter.

Överbyggnadslager dimensioneras enligt gällande *TRVK Väg*.

Bredd:	3,7–4,7 meter
Slitlager:	80 ABT11 B160-220
Stabila bärlager:	AG16 B160-220 (efter separat utredning)
Bärlager:	Krossmaterial
Profiltutning:	Max: 8 % Min: 0,7 % (VGU Linjeföring)
Tvärfall:	2,5 %
Släntlutning:	Frånslänt: 1:4 Bakslänt: 1:1,5 – 1:4

Vid projektering av gång- och cykelvägar ska stor vikt läggas vid att uppfylla de framkomlighetskrav som utrycknings- och sophämningsfordon ställer.

Gångbanor och refuger

Överbyggnadslager dimensioneras enligt gällande *TRVK Väg*.

Bredd:	2,0 meter (kan variera efter särskild utredning)
Bredd vid busshållplats:	Enligt VGU/Ribus
Bredd vid busshållplats med skärmtak:	3,0 meter Enligt VGU/ Ribus
Överbyggnad	min 30 cm
Slitlager:	80 ABT 11 B160-220
Bärlager:	Krossmaterial
Tvärfall:	2,0 - 2,5 %
Kantstöd:	H= 12- eller 16 cm

4.3 Korsningar

Korsningar utformas enligt de riktlinjer som föreskrivs i VGU och utifrån de fordonsslag som är dimensionerande för korsande gator.

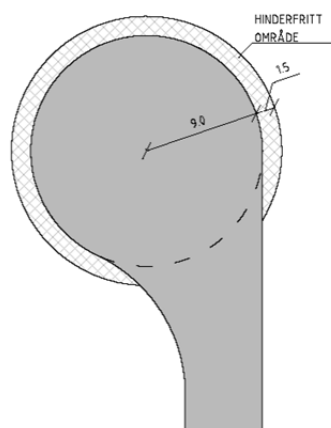
Cirkulationsplatser

Cirkulationsplatser ska vara enfältiga och dimensioneras för typfordon Lps, utrymmesklass A.

4.4 Vändplatser

Dimensioneras enligt VGU utifrån de fordon som har behov av att använda dem. Om sophämningsfordon ska kunna vända krävs en vändplan som är minst 9 meter i radie med ett hindersfritt område 1,5 meter runt vändytan.

Backning får aldrig förekomma på gång- och cykelbanor, i bilfria områden, intill lekplatser, bostadsentréer, skolor, förskolor eller äldreboende.



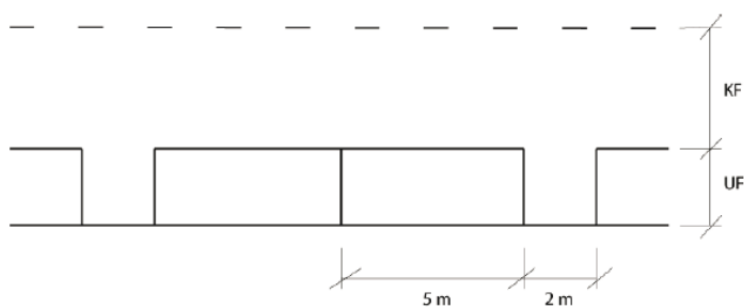
4.5 Parkering

Uppställningsfält (längsgående ”kantstensparkering”) får endast förekomma på gator med ÅDT (Årsmedeldygnstrafiken) < 5000 fordon. Uppställningen ska ordnas så att behov av backning i angränsade körfält minimeras.

För god trafiksäkerhet får tvärställd parkering i omedelbar anslutning till körbanan endast utföras på gator av lokal karaktär (bostadsgata). Vid VR 30 bör bilflödet vara högst 200 b/tim och vid VR40 högst 100 b/tim.

Referenshastighet VR är ett sammanvägt funktionellt begrepp för att ange för vilken högsta hastighet en länk eller korsning ur hastighets- och säkerhetssynpunkt ska utformas.

Bredden på uppställningsfält och parkering styrs av vilka fordon som ska rymmas, storlek på angränsande körfält och högsta tillåten hastighet på angränsande gata. Även fordonsflöde och angöringsfrekvens påverkar utrymmet. Hänsyn ska tas till behovet av utrymme för öppna bildörrar mot trafik i angränsande körfält, cykelfält och gång- och cykelbana.

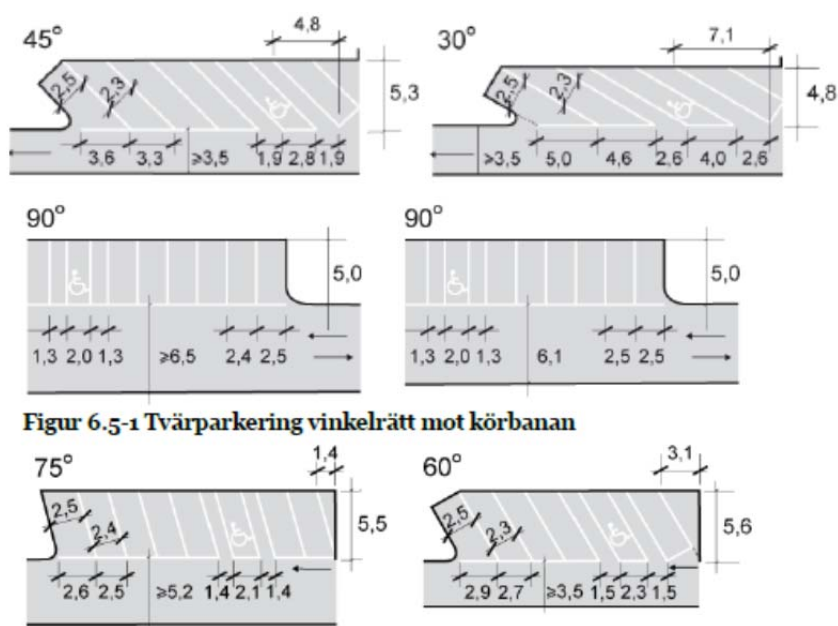


Uppställning	DTS	VR (km/h)	KF+UF (m)	UF (m)
Personbilar	(Pb+LBn)A	30	5,0	2,0
		40	5,2	2,2
Lastbilar	(LBn+LBn)A	30	5,8	3,0
		40	6,0	3,2

Exempel på totalbredder och fältindelningar

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska vara 5 meter breda, så att en förare i rullstol kan ta sig mellan sin egen bil och intilliggande fordon till gångbana. Längden ger även utrymme för eventuell lift på fordonet.

Parkerings- och angöringsytor ska minst uppfylla måtten enligt nedan:



Figur 6.5-1 Tvärparkering vinkelrätt mot körbanan

För parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd gäller följande:

- Breddmättet ska vara minst 5 meter. Breddmättet kan minskas om gångytan bredvid kan tas i anspråk eller om parkeringsplatser för rörelsehindrade finns bredvid varandra.
- Bör anordnas inom 10 meter från entrén till målpunkten eller maximalt 25 meter bort.
- Vid parkeringsytor med 20 parkeringsplatser eller fler ska minst 5 % av det totala antalet parkeringsplatser vara handikapparkering. Vid färre antal parkeringar på offentliga platser ska minst en vara handikapparkering.

Parkeringsplats för motorcykel (MC)

Parkeringsytan för motorcykel (MC) ska ha längden 2,5 meter, och bredden 1,5 meter.

Parkeringsplats för cykel

Cykelparkering ska finnas i anslutning till målpunkter exempelvis busshållplatser, skolor och centrum. En cykelparkeringsplats ska vara minst 2 meter lång och 0,9 meter bred och med fastlåsning i ram.

För dimensionering och utformning av parkeringsytor se Parkeringspolicy och parkeringsnorm samt Tillgänglighetsplan för Nynäshamns kommun:

www.nynashamn.se/parkering och www.nynashamn.se/tillganglighet.

4.6 Tillgänglighet

Vid all planering och projektering ska gällande krav på tillgänglighet tillgodoses. *Tillgänglighetsplan för utemiljön i Nynäshamns kommun* belyser vilka krav som finns på utemiljöns tillgänglighet enligt lag och vilka ytterligare riktlinjer som kommunen arbetar efter: www.nynashamn.se/tillganglighet. Därutöver ska Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet på allmänna platser följas.

Trappor

Trappor utomhus bör ha minst 3 och högst 8 steg. Längre trappor bör avdelas med vilplan, gärna med sittmöjlighet. Vilplanen ska vara minst 1,3 meter långt och med en lutning på max 2 % (1:50). På vilplanen placeras lämpligen en sittbänk.

Trappans fria bredd ska vara minst 1,5 meter bred. Trappstegens höjd och djup ska vara lika i hela trappan, 0,3 meter på plansteget och 0,15 meter på sättsteget. Trappan förses med ergonomisk ledstång/handleddare på båda sidor och utefter trappans hela längd. Ledstången ska börja och sluta 30 cm innan och efter trappan. Kontrastmarkering ska finnas på översta och nedersta trappsteget.

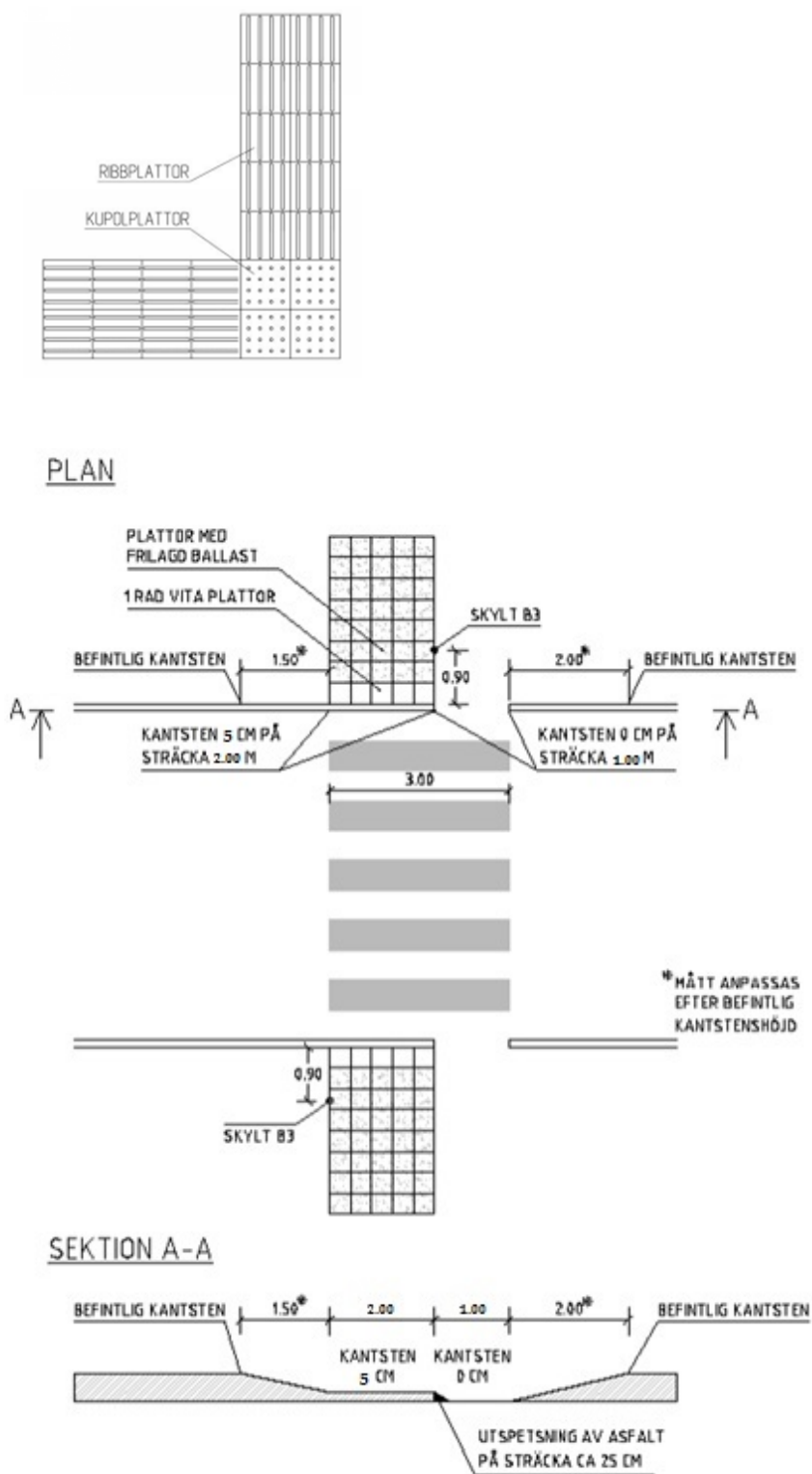
Trappor ska alltid kompletteras med ramp. Rampen ska vara minst 1,5 meter bred och luta högst 5 % (1:20). Längre ramper än 10 meter ska delas upp och förses med vilplan. Vilplanet utformas som för trappor. Finns höjdskillnad mot omgivningen ska ett minst 4 cm högt avåkningsskydd finnas på rampens båda sidor. Det ska finnas ledstång på var sida av rampen, en på 0,9 meter och en på 0,7 meter (för rullstolsburna). Start och slut av rampen ska kontrastmarkeras.

Ledstråk

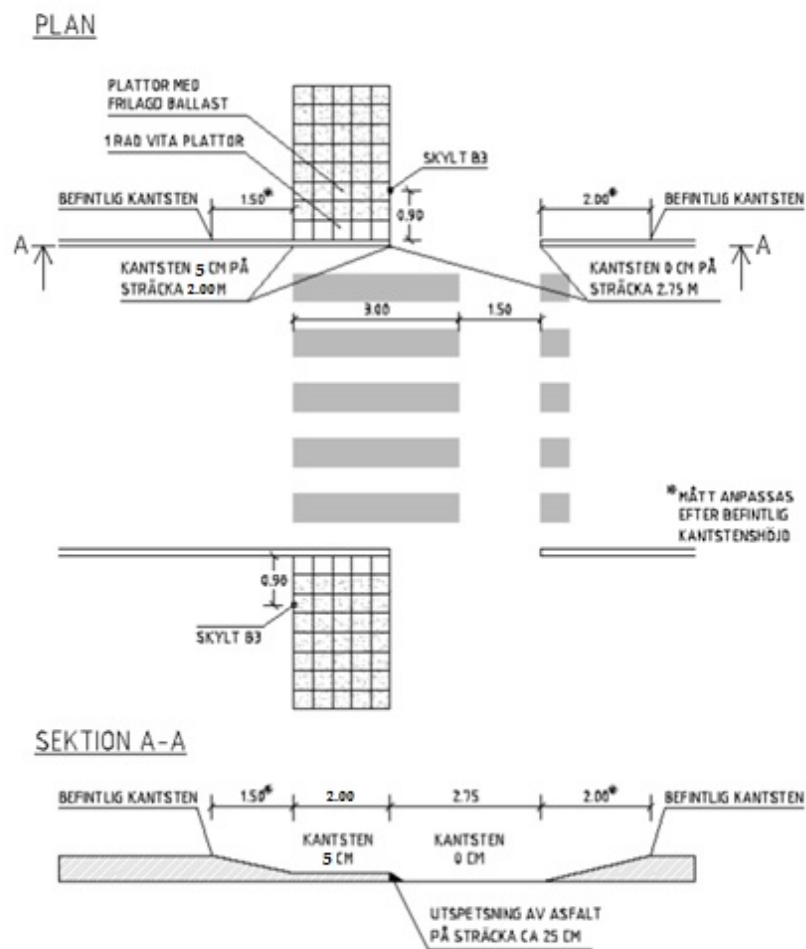
Ledstråk och utformning kan beskrivas med följande sammanfattande punkter:

- Ledstråk förbinder start- och målpunkt med varandra.
- Taktill (kännbar) och kontrasterande beläggning används för att markera gångytan och riktningsförändringar samt målpunkter.
- Platser där ledstråk behövs för orienterbarheten är stora öppna ytor som torg och terminaler.
- Inom ledstråket får det inte förekomma faror. Hinder lyfts ut från ledstråket eller så markeras de tydligt.
- Platser och punkter där man måste göra ett vägval, det vill säga där ledstråket delar upp sig i två riktningar, markeras med avvikande ytmaterial.
- På gågator och breda trottoarer (> 4 meter) behövs det en gränslinje mellan den fria gångytan och möbleringszonen.
- Bra och rätt placerad belysning av gångbanan ger ledning för synsvaga.
- Ledstråk för den som saknar syn måste utformas så att gångbanan eller dess gränslinje mot omgivningen är kännbart markerad.

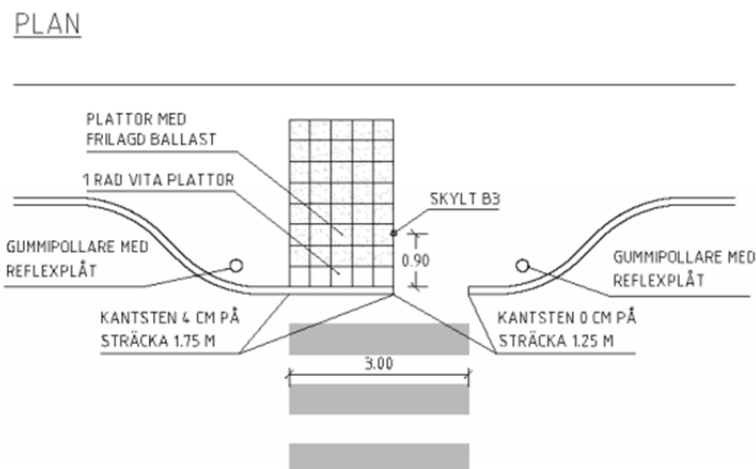
Utformning av oregerat övergångsställe



Principritning: tillgänglighetsanpassat övergångsställe med cykelpassage.



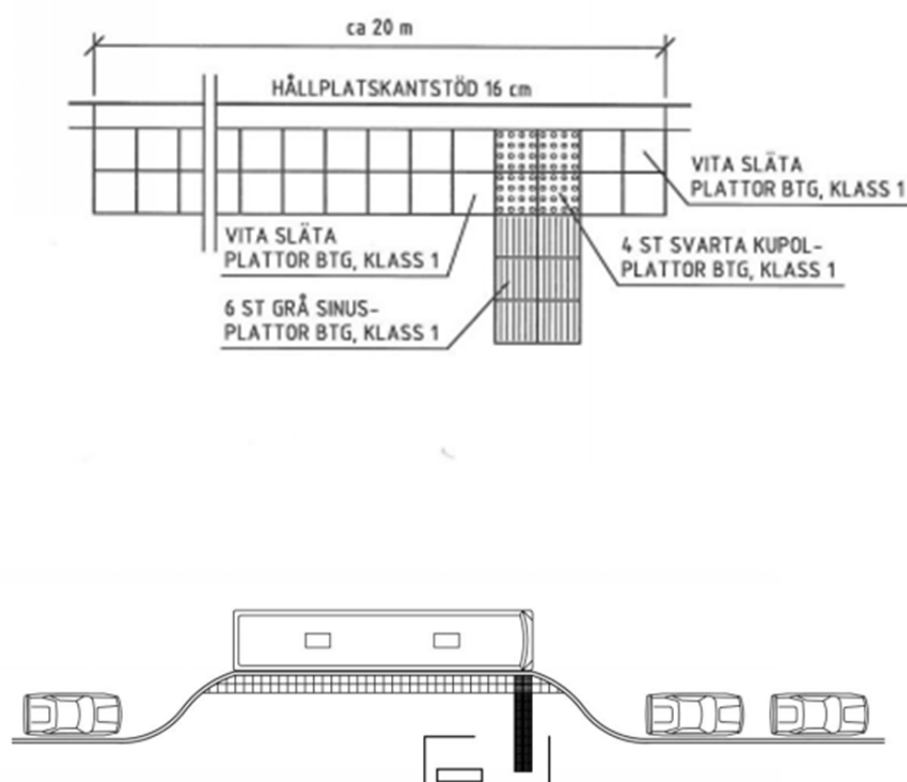
Principritning: avsmalning av körbana vid övergångsställe.



4.6.1 Busshållplatser

Utformning av busshållplatser ska följa Ribus. I första hand ska dubbel stopphållplats (timglashållplats), enkel stopphållplats eller klackhållplats väljas.

- Cykelbana ska ledas bakom väderskyddet.
- Cykelparkering vid busshållplats ska vara tydligt avgränsad.
- Kontrastmarkering ska finnas.
- Kantstenshöjden på ytor som används för på- och avstigning ska vara 16-17 cm.



4.7 Markbeläggningar

Material till sättning av gatsten, naturstensplattor och fogmaterial ska uppfylla krav på kornstorleksfördelning enligt tabell AMA DCG.1/1.

Beläggning ska passas mot socklar, brunnar, markutrustning och dylikt genom huggning av sten eller klippning alternativt sågning av naturstensplattor och dylikt.

Rad av plattor eller sten som inte direkt ansluter mot fast stöd eller yta ska spännas in, enligt AMA principritning DCG, för att undvika sättningar.

Vid stensatta eller plattsatta ytor som spänns in med kantsten eller en rad med storgatsten ska dessa sättas i betong.

4.7.1 Beläggning av gatsten, naturstensplattor och dylikt

Sten ska sättas i 50 mm jordfuktat sättbruk, C20. Trafikerade ytor ska ha minst 40 mm Ag under sättbruk. När stenen sätts i raka förband ska den förskjutas motsvarande minst en tredjedel av stenens sida. När stenen sätts i bågsättning ska den förskjutas motsvarande minst en femtedel av stenens sida.

Sten ska stötas i två omgångar med handstöt, maskin eller vibratorplatta. Vid stötning med vibratorplatta ska avjämning utföras med handstöt.

Beläggningsytan ska utföras med 6 mm jämnhetstolerans som största tillåtna avvikelse mätt från en 3 m lång rätskiva, lagd i godtycklig riktning. Nivåtolerans ska vara högst ± 8 mm. Stenar ska ligga i nivå med varandra.

Smågatsten ska sättas med fogbredd 5-10 mm medan storgatsten sätts med 5-15 mm.

Fogmaterial ska påföras i samband med stötning så att fogarna blir fyllda. Fogbruk ska vara av cementbruk bestående av en del standard cement och 3 delar fogsand.

Om gatstenen placeras i asfaltsyta ska den förses med en rad granitkantstöd GF1 mellan asfalt och gatsten.

Kullersten

Kullersten ska bestå av sorterad, huvudsakligen slät, natursten med storlek mellan 150 och 250 mm. Sten ska sättas i 50-70 mm jordfuktad betong, beroende på stenens storlek. Stenarna ska sättas dikt mot varandra med den spetsigare änden nedåt och genom stötning kila fast varandra, så att stenen täcks till två tredjedelar av sättmaterialet. Fogning utförs med jordfuktad betong. Det är inte en lämplig beläggning på platser som kräver god tillgänglighet såsom gång- och cykelbanor eller hållplatser.

4.7.2 Beläggning av betongmarkplattor, betongmarksten och dylikt

Material till sättning och fogning av betongmarkplattor, betongmarksten och dylikt ska uppfylla krav på kornstorleksfördelning enligt tabell AMA DCG.2/1 respektive tabell AMA DCG.2/2.

Plattor och marksten av betong ska sättas i förband så att sammanhängande längsgående fogar i den dominerande trafikriktningen undviks där risker för skador på konstruktionen är extra stor.

För sten och betongmaterial i refuger och övriga svårskötta ytor som inte trafikeras ska fogmaterialet göras ogräshämmande. Mot överkant kantstöd ska plattor och marksten sättas cirka 5 mm högre än kantstödet.

Betongmarkplattor

Betongmarkplattor ska uppfylla angivna krav och vara deklarerade enligt SS-EN 1339. Måttavvikelse, diagonal måttavvikelse och frostresistensklass ska vara klass 3. Nötningshållfasthetsklass ska vara klass 4 för körbara ytor och klass 3 för övriga ytor. Klass för brottlast ska vara klass 250 för körbara ytor och 140 för övriga ytor.

Betongmarksten

Betongmarksten ska uppfylla angivna krav och vara deklarerade enligt SS-EN 1338. Frostresistensklass ska vara klass 3. Nötningshållfasthetsklass ska vara klass 4 för körbara ytor och klass 3 för övriga ytor. Vid trafikerade ytor läggs minst 40 mm AG under sättsanden. Sättsandens tjocklek ska vara max 30 mm.

Betongmarksten får inte användas på högtrafikerade ytor utan att en speciell utredning utförs. Betongmarksten ska inte heller användas på busshållplatser på grund av skador från vridningsrörelser.

4.7.3 Kantstöd

Inom Nynäshamns kommuns tätorter ska kantstöd av granit användas om inte annan överenskommelse sker med kommunen.

Kantstöd är det samlade begreppet för alla slag av låga stöd av betong, granit, asfalt med mera. Kantstödet funktion är att skydda gångtrafikanter, avgränsa olika ytmaterial, styra eller hindra olika trafikströmmar eller leda bort tvatten.

Kantstödslinjer ska bilda raka sträckor eller jämna kurvor i höjdlid och sidled. Vid stor höjdvariation upprättas kantstensprofil för att få en god linjeföring.

Kantstöd ska placeras på ett sådant vis att så långa sammanhängande sträckor som möjligt erhålls med enhetligt utseende på stenen. Sten av olika utseende ska inte blandas.

Höjd på kantstöd ska generellt vara 12 cm, vid busshållplatser 16 cm och vid in-/utfarter 4 cm. Utspetsning mellan nedsänkt stöd och normalhöjd ska utföras på en

sträcka av 1 m, om inte prefabricerade stenar kräver annan längd.

Vid busshållplatser ska hållplatskantstöd användas. Kantstödet sätts så att ovasidan kommer i rätt nivå med insteget i bussen.

Kantstöd av granit

Vid rivning eller ombyggnad ska befintlig granitkantsten återanvändas. Befintlig granitkantsten som rivs och inte återanvänds tillfaller kommunen. Entreprenören ska transportera stenmaterialet till av kommunen anvisad plats. Vid nyanläggning får inte begagnat kantstöd användas.

Kantstöd som har ett utsatt läge för den tunga trafiken, till exempel i refugspetsar eller trånga kurvor, ska sättas i betong med motstöd av betong. Kantstöd ska då sättas på 50 mm avjämning av betong. Underlaget ska packas med vibratorplatta eller dylikt. Kantstödet ska riktas med tråkilar och gjutas fast med betong på båda sidor, enligt principritning DEC.14. Betong till avjämning och motstöd ska vara C16/20 med sättmått mindre än eller lika med 20 mm och med största kornstorlek 16 mm. Med kommunens godkännande kan kantstöd sättas i jordfuktat cementbruk med motstöd av jordfuktat cementbruk.

Kantstöd av betong

Kantstöd ska vara utförda enligt SS 22 72 07 och vara av typ St:Eriks G-stöd eller likvärdig. Typ A ska användas då trafikbelastningen av tyngre fordon inte är så stor. Lämplig till trottoarer utmed bostadsgator, parkeringsplatser, industriplaner, innergårdar, mindre rondeller med mera. Typ B används där högre avgränsning behövs och trafikbelastningen är större, t ex matargator, rondeller och refuger. Typ D används för de tyngre trafiklederna som t ex större matarleder, in- och utfartsleder, rondeller, refuger och industriplaner.

Kantstöd ska antingen limmas eller spikas. Innan detta utförs ska beläggningsytan göras ren och vid behov avjämnas med justeringsmassa. Limning utförs med för ändamålet anpassat lim enligt tillverkarens anvisningar. Spikning ska ske med för ändamålet anpassad trådspik. Både limning och spikning ska utföras enligt tillverkarens anvisningar.

Förstärkning med asfaltmassa ska göras på hårt utsatta ställen, till exempel konvexa kurvor med mindre radie, konvexa kurvor vid busshållplatser och parkeringsfickor, kurvor med större radier där bakstöd med asfalterad gångbana saknas, ytterhörn och refugändar.

Vid radie 12 m och mindre ska bågstöd användas. Vid försänkta och fasade stöd samt vid stöds avslutning ska till stödtypen hörande anslutningsstöd respektive avslutningsstöd användas.

4.8 Vägmärken

Flertalet av vägmärken kräver, för dess juridiska giltighet, att lokala trafikföreskrifter (LTF) utfärdas av Nynäshamns kommun.

4.8.1 Gatunamnsskyltar

Utformning

Inom Nynäshamns kommun ska skyltarna vara tillverkade av I-profil i aluminium.

Skyltarna ska normalt ha dubbelsidig text, typsnitt Arial. Skyltarna ska vara reflekterande med svart text på vit till bengul bottenfärg. Textstorlek på vägar med skyltad hastighet 50 km/tim eller lägre samt GC-vägar ska vara 60/44. Vid infartsleder kan behov av större textstorlek finnas, samråd med kommunens trafikingenjör innan beställning.

Gatunamn längre än 10 tecken ska avstavas med, om möjligt, lika långa rader.

4.8.2 Hastighetsdämpande åtgärder

Utformning av hastighetsdämpade åtgärder ska utformas utifrån de krav och riktlinjer som anges i VGU (kapitel 2.13). Särskild hänsyn ska tas till utryckningsvägar och gator som trafikeras av buss. Samråd om utformning ska ske med räddningstjänsten respektive trafikhuvudman i dessa fall. Kontroll av utrymmesbehov för stora fordon ska alltid utredas.