



2021

# Retningslinjer – fysiske tiltak for trafiksikkerhet i Sunndal kommune

Grete Marie Trædal  
Sunndal kommune  
02.03.2021

## Innhold

0	Innledning.....	1
1	Overordnede krav og bestemmelser.....	2
1.1	Trafikksikkerhet og nullvisjonen.....	2
1.2	Sykelstrategi og sykkelløsninger .....	2
2	Veg- og gateutforming .....	2
2.1	Gang- og sykkelveg .....	2
2.2	Snuplasser .....	4
2.3	Private boligavkjørsler .....	5
2.4	Frisiktsoner .....	6
2.5	Plassering av garasjer og carporter .....	7
3	Fysiske tiltak .....	8
3.1	Fartsreducerende tiltak .....	8
3.2	Prioritering.....	8
3.3	Fartstavler.....	9
3.4	Bommer og andre fysiske sperrer .....	9
3.5	Skilt .....	10
3.6	Gjerder og hekker.....	11
3.7	Rekkverk .....	11
4	Spesielle emner .....	12
4.1	Veg- og gateløys .....	12
4.2	Ledelinjer i gategrunn.....	13
4.3	Universell utforming.....	13
4.4	Finansiering av tiltak.....	13

## 0 Innledning

Sunnal kommune har startet arbeidet med hovedrevisjon av trafikksikkerhetsplan for kommunen. Denne planen vil danne grunnlaget for hvilke områder som skal prioriteres, både når det gjelder fysiske trafikksikkerhetstiltak, holdningsskapende arbeid og forebyggende tiltak.

Retningslinjer for fysiske trafikksikkerhetstiltak i Sunndal kommune skal være retningsgivende for vurdering og utførelse av aktuelle tiltak for å bedre trafikksikkerheten på kommunale veger.

## 1 Overordnede krav og bestemmelser

### 1.1 Trafikksikkerhet og nullvisjonen

Alle kommuner har etablert trafikksikkerhetsplaner som skal legges til grunn ved alt planarbeid.

Det nasjonale målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er nullvisjonen – som er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skadde. Nullvisjonen skal legges til grunn for utforming av veg- og gatesystemer i kommunene. Det betyr at veger og gater må utformes slik at de hindrer alvorlige ulykker, og reduserer skadeomfanget hvis uhellet likevel er ute. Veg- og gatesystemet skal utformes slik at trafikantene hjelpes til riktig adferd, og beskytter dem mot alvorlige konsekvenser dersom de likevel gjør feil.

Dette innebærer at vegene og gatene skal utformes slik at det inviteres til ønsket fart gjennom utforming og fartsgrenser. Løsningene skal være logiske og lettleste for trafikantene. I byer og tettsteder er hovedutfordringen å sikre gående og syklende. Fysiske tiltak og utforming som medvirker til lav fart er viktig for å begrense risikoen for alvorlig skade ved ulykke.

### 1.2 Sykkelstrategi og sykkelløsninger

Kjøring av barn til skolen bidrar til økt trafikk og utrygghet for dem som sykler og går. Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet oppfordrer gjennom prosjektet Hjertesone skoler i hele landet til å redusere biltrafikken rundt skolen, slik at skolevegen blir tryggere og flere barn kan sykle eller gå til skolen.

I Sunndal kommune er alle skoleområder godt utbygd med gang- og sykkelveger. Det er likevel tatt med bestemmelser for dette i retningslinjene for evt. framtidig utbygging/ombygging.

## 2 Veg- og gateutforming

### 2.1 Gang- og sykkelveg

Normert bredde for gang- og sykkelveger er 3,0 meter asfaltert bredde. Minimumsbredde er 2,5 m. Gang- og sykkelveger skal i prinsippet kun nyttes av gående og syklende. Utrykningskjøretøyer bør for øvrig kunne bruke gang- og sykkelveger, dersom det er formålstjenlig.

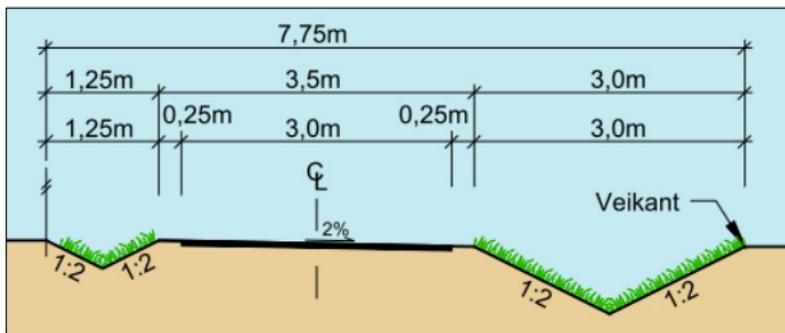
Gang- og sykkelveger skal ha fast dekke og skal kunne brøytes maskinelt. Så langt det lar seg gjøre bør gang- og sykkelveger tilfredsstillende stigningskravene i forhold til universell utforming.

		Utendørs - Sentrumsområder	Turveier - gangveier utenom sentrumsområder
Stigning	Lengde <3 m	1:12 - 8,3%	1:12 - 8,3%
	Lengde 3 m – 35 m	1:20 - 5%	1:12 - 8,3%
	Lengde 35 m – 100 m	1:20 - 5%	1:15 - 6,7%
	Lengde over 100 m	1:20 - 5%	1:20 - 5%
Tverrfall		Inntil 2%	Inntil 2%
Repos 150 cm x 150 cm		For hver 60 cm stigning	Hvis mulig - kan være ved siden av vegen
Nivåsprang		2cm +/- 3 millimeter	2cm +/- 3 millimeter

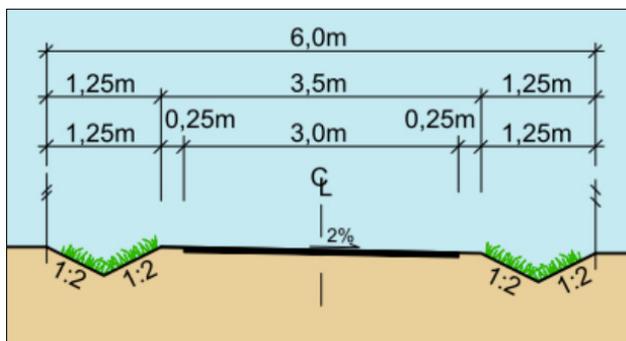
Tabell 2.1: Maksimal stigning for gang- og sykkelveg og fortau

I unntakstilfelle kan man tillate stigning på inntil 1:10 – 10% utenfor sentrum.

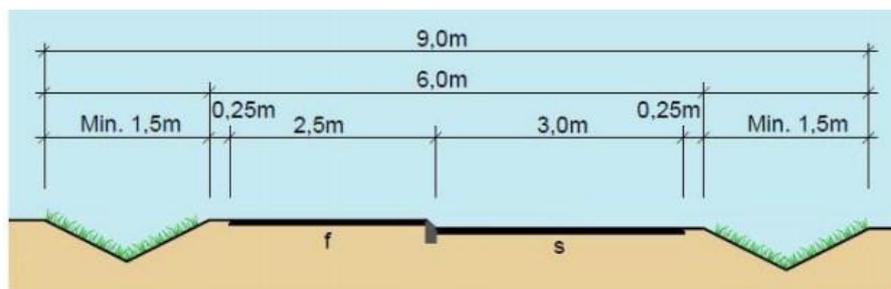
I forbindelse med bratte bakker skal siktforholdene vurderes særskilt.



Figur 2.2: Tverrprofil gang- og sykkelveg langs kjøreveg



Figur 2.3: Tverrprofil for frittliggende gang- og sykkelveg



Figur 2.4: Typisk snitt av sykkelveg og gangveg

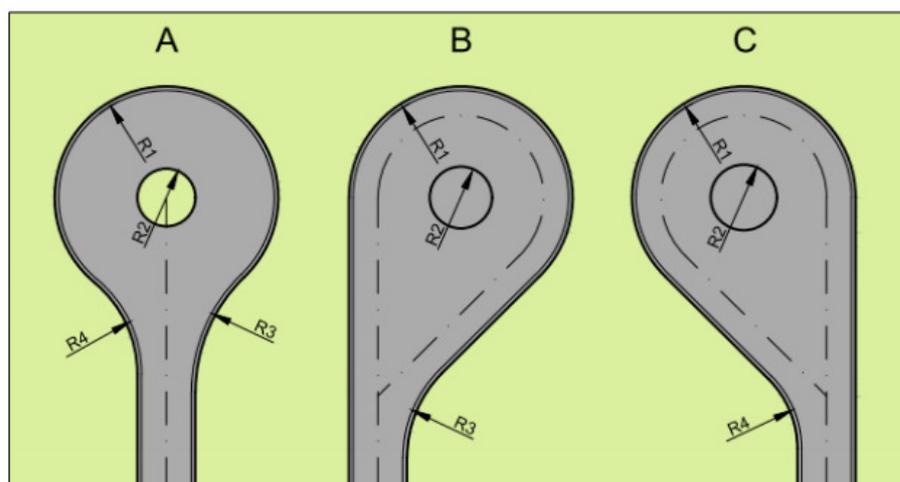
## 2.2 Snuplasser

Snuplass bør utformes enten som vendehammer eller snuplass. Der hvor det er tilstrekkelig med plass anbefales snuplass. Vendehammer kan benyttes i kostbart terreng.

Forslag til snuplasser framgår av Figur 2.5: Utforming av snuplasser. Andre utforminger må godkjennes av kommunen. Plass for snøopplag, og plan for avrenningsforhold, skal fremgå av planen, og bør kreves opparbeidet i forbindelse med snuplassen. I snuplass kan innersirkelen tilsås og bør avsettes til snøopplagsplass.

I snuplasser for større kjøretøy kan "sentraløy" utgå.

Det skal ikke være avkjørsler fra snuplassene eller fra vendehammerne. Snuplass skal skiltes med parkering forbudt.

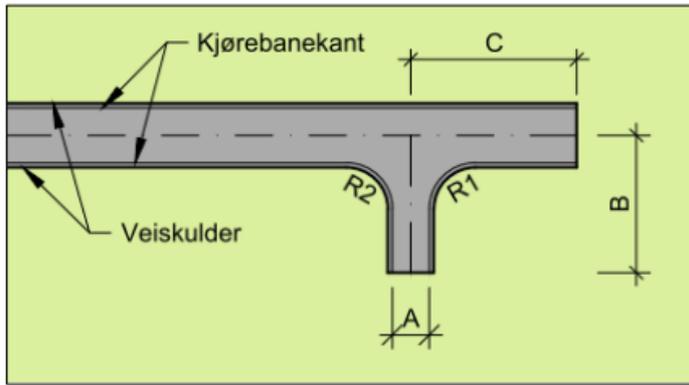


Figur 2.5: Utforming av snuplasser

Snuplasstype	Dimensjonerende kjøretøy	R1 (m)	R2 (m)	R3 (m)	R4 (m)
A	Personbil	8	4	10	10
	Lastebil	13	4,5	15	10
	Buss	13	4,5	15	10
	Vogntog	13	3,5	20	15
B	Personbil	8	4	10	
	Lastebil	13	5,25	10	
	Buss	13	5,25	10	
	Vogntog	13	3,75	15	
C	Personbil	8	4		10
	Lastebil	13	5,25		12,5
	Buss	13	5,25		12,5
	Vogntog	13	4		12,5

Tabell 2.7: Dimensjonerende krav til utforming av snuplass

For store kjøretøy, som buss, semitrailer og vogntog er snuplass å foretrekke fremfor vendehammer.



Figur 2.8: Utforming av vendehammer

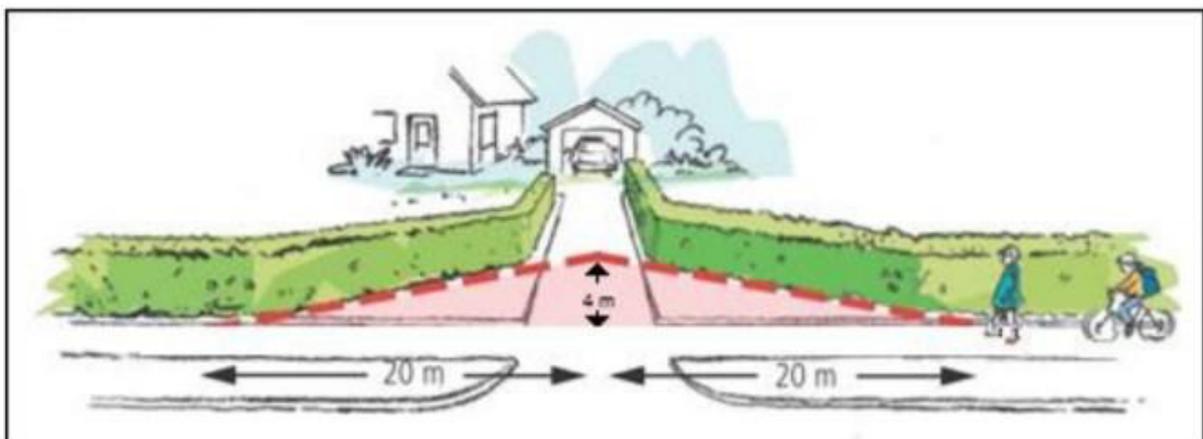
Type kjøretøy	Mål				
	A	B	C	R1	R2
Personbil (P)	3,0	7,0	7,0	5,0	5,0
Lastebil (L)	4,0	15,0	18,0	10,0	10,0

Tabell 2.9: Dimensjonerende krav til utforming av vendehammer

### 2.3 Private boligavkjørsler

For alle boligavkjørsler skal frisiktsone etableres. Dersom frisiktlinjene berører annen grunneier skal tinglyst erklæring vedlegges byggesøknaden. Erklæringen skal inneholde følgende setning: «Det kan ikke under noen omstendigheter bygges eller etableres noen form for hindringer i frisiktsonene».

Innenfor frisiktsoner tillates ikke vegetasjon, murer, gjerder eller lignende høyere enn 0,5 m over tilstøtende vegers nivå.



Figur 2.10: Eksempel på frisiktsone i boligavkjørsler

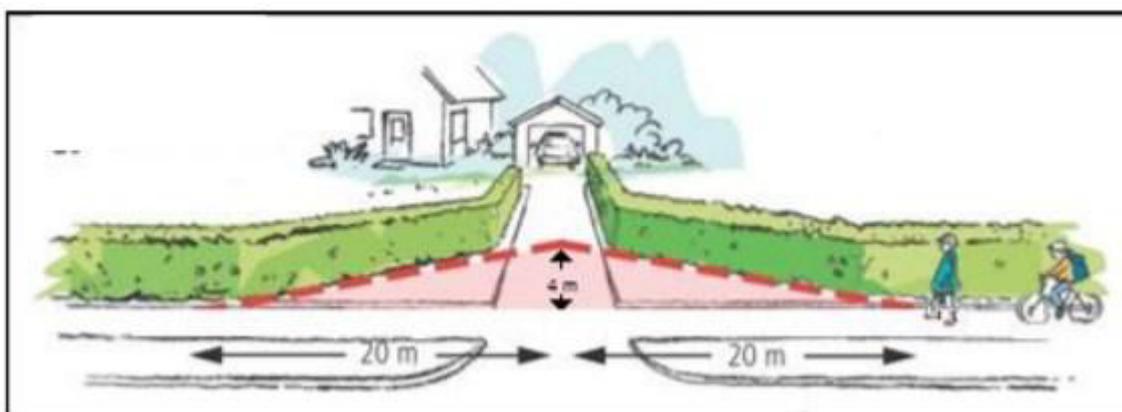
Drift og vedlikeholdsansvaret for avkjørsel inklusive stikkrenne og frisiktsoner tilligger eier av den private avkjørselen.

## 2.4 Frisiktsoner

Langs samleveger og atkomstveger skal frisiktsoner i kryss og avkjørsler reguleres som offentlig veggrunn, og frisikten skal sikres gjennom reguleringsbestemmelser. Dersom frisiktarealet får en form i forhold til tomta som tilsier liten nytteverdi skal dette også gjøres ved de mindre vegklassene.

Dersom frisiktlinjene berører annen grunneier skal tinglyst erklæring vedlegges byggesøknaden. Erklæringen skal inneholde følgende setning: «Det kan ikke under noen omstendigheter bygges eller etableres noen form for hindringer i frisiktsonene».

Innenfor frisiktsoner tillates ikke vegetasjon, murer, gjerder eller lignende høyere enn 0,5 m over tilstøtende vegers nivå.

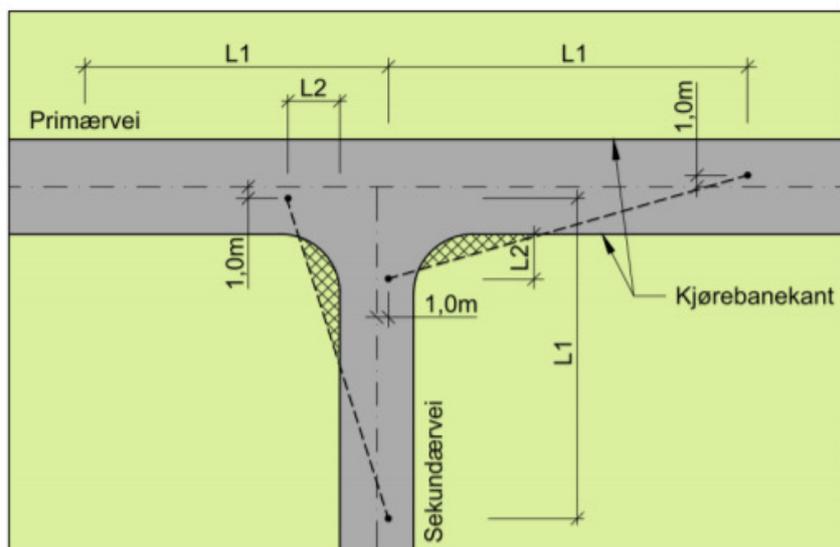


Figur 2.11: Eksempel på frisiktzone

Frisikt skal angis som sektor (Flate) og ikke bare som rettlinje.

Eksempel på angivelse av frisikt i uregulerte kryss og avkjørsler er vist i Figur 2.11: Eksempel på frisiktzone. Krav til frisikt framgår av tabell 2.13: Krav til frisikt. Kravet er knyttet til den største vegklassen (primærvegen) i krysset. Ved annen tillatt fart enn den som er gitt i tabell 2.13, og fartsgrensen ikke er høyere enn 50 km/t, justeres L1 til like mange meter som tillatt fart km/t.

Innen frisiktområdet skal det ikke være installasjoner og/eller vegetasjon som er høyere enn siktlinjen (0,5 meter over vegbanen).



Figur 2.12: Frisiktsoner Felles kommunal vegnorm

Veiklasse	Kryss		Avkjørsel	
	L1	L2	L1	L2
GS-vei	30	4	20	4
FA-vei <sup>1)</sup>	30	4	30	4
B-vei <sup>1)</sup>	30	4	30	4
A-vei <sup>2)</sup>	30	4	30	4
S-vei <sup>3)</sup>	1,2 x Ls	10	1,2 x Ls	4
Hovedvei	1,5 x Ls	10	1,5 x Ls	4

<sup>1)</sup> Dimensjonerende fart 30 km/t

<sup>2)</sup> Dimensjonerende fart 50 km/t

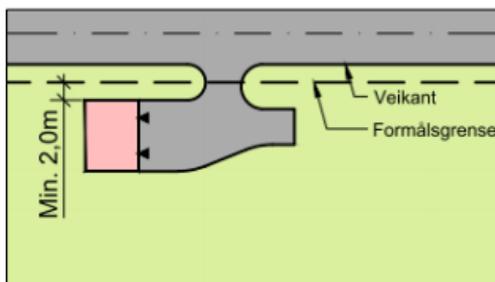
<sup>3)</sup> Ls = stoppsikt (kravet til stoppsikt varierer med tillatt fart, se Statens vegvesens [Håndbok N100 «Veg- og gateutforming»](#).)

Tabell 2.13: Krav til frisikt

Det er viktig å være oppmerksom på at sykkelfelt/gang- og sykkelveger anlagt i bratte bakker gir endrede frisiktskrav.

## 2.5 Plassering av garasjer og carporter

For garasjer og carporter gjelder særskilte byggegrenser. Dette er vist i de etterfølgende figurene, Figur 2.14: Garasje parallelt med veg, og Figur 2.15: Garasje, vinkelrett på veg.

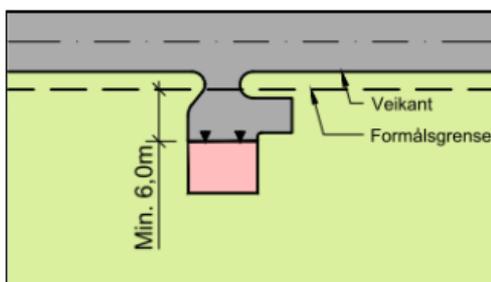


Figur 2.14: Garasje parallelt med veg

Byggegrense langs kommunal veg er normalt 5,0 meter fra formålsgrense. For frittstående garasje eller carport plassert parallelt med veg vil det kunne fravikes til en minste avstand på 2,0 m til formålsgrense. Et slikt avvik fordrer imidlertid en søknad.

Frittstående garasje eller carport plassert vinkelrett på veg skal ha en minste avstand på 6,0 m fra formålsgrense. Dette kravet gjelder også hvor vanlig byggegrense/byggelinje for bebyggelse er nærmere formålsgrensen enn 6,0 m.

Det skal være snumulighet utenfor regulert veggrunn.



Figur 2.15: Garasje vinkelrett på veg

## 3 Fysiske tiltak

### 3.1 Fartsreducerende tiltak

Veger og gater skal utformes slik at trafikantene holder ønsket fart som samsvarer med vegens eller gatas funksjon. Likevel er det behov for fartsgrenser. Fartsgrenseskilting som eneste tiltak gir ofte ikke ønsket fartsreduksjon. På boligveger er det særlig viktig å sørge for en kurvatur og vegutforming som ikke innbyr til høyere hastighet enn 30 km/t. I allerede utbygde områder kan fartsgrensene 30 km/t og 40 km/t suppleres med fysiske tiltak for å redusere farten.

Statens vegvesens [Håndbok V128 «Fartsdempende tiltak»](#), beskriver detaljert hvilke fartsdempende tiltak som finnes, og hvordan disse planlegges, gjennomføres, utformes og anlegges. Her finnes kriterier for bruk av fartsdempende tiltak, dvs. når en bør anvende slike tiltak. I tillegg finnes kriterier for bruk av fartsdempende tiltak, og skilting av humper og opphøyde gangfelt forbi skoler.

**Kriterier for anleggelse av fartsreducerende tiltak er som følger:**

- Rettstrekninger eventuelt kryssavstand overstiger 150 m (Kurver slakere enn 100 m radius regnes som rett)
- 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t.
- Området er belastet med gjennomgangstrafikk
- Der eventuelle barnetråkkregistreringer viser at stedet er ansett som trafikkfarlig.

I veger med stigning på 5-7 %, bør fartshumper dimensjoneres for 10 km/t over skiltet fartsgrense. I veger med stigning over 7 % bør det ikke anlegges fartshumper.

Tilsvarende gjelder også veger som de betjenes av rutebuss.

Fartsreducerende tiltak kan også være innsnevring av kjørefelt, bruk av rumlefelt (vil gi noe lydforurensning), omregulering til gatetun og miljøgater, samt omvendt fartshump; også kalt fallem. Sistnevnte slår kun ut for biler som kjører for fort, og består av en lem som faller ned med 6 cm i forkant, slik at dekkene slår mot en stålkant. Det er ikke rapportert om skader på kjøretøy som følge av slike falletemmer. De er for øvrig kostbare og ikke vanlig i Norge så langt.

Andre fartsdempende tiltak enn fysiske kan f.eks. være:

- Skilting til lavere fartsgrense
- Oppmerking (reducere kjørefeltbredden)
- Visuelle virkemidler (for eksempel lavtvoksende beplantning nær kjørebane)

### 3.2 Prioritering

Kommunale veger og boligveger med tilknytning til skoleveg for småskoletrinnet og mellomtrinnet, skal alltid prioriteres først ved opparbeidelse av fartsreducerende tiltak i Sunndal kommune. Deretter følger skoleveg for ungdomsskole, veger med gjennomkjøring eller delvis gjennomkjøring, og til slutt interne boligområder uten noen form for gjennomkjøring.

**Ut over kriteriene i pkt. 3.1, skal det i prioriteringen tas hensyn til:**

- ulykkesbelastning
- barnetråkkregistreringer
- andel skolebarn og andre myke trafikanter kontra mengde kjøretøy (ÅDT)

- andre risikofremmende forhold
- kost/nytte vurdering
- tiltak som er i tråd med vedtatt areal-/reguleringsplaner

Når det gjelder interne boligområder/veger som kun benyttes av beboere i området og deres besøkende, bør det ikke anlegges fartsdumper, men heller vurderes andre tiltak.

Enkelte områder er rett og slett ikke egnet for fartsdempere, det kan være en bred boliggate med anlagte parkeringsplasser på den ene eller begge sider av vegen. I slike tilfeller vil det være nødvendig å se på andre tiltak.

Trafikksikkerhetsarbeidet har pågått siden slutten av 90-tallet, og grunnet begrenset tilgang til midler og mange gode forslag til tiltak, har mange av tiltakene som har kommet inn fra publikum ventet i flere år. Der to eller flere tiltak stiller likt med hensyn til oppfylling av kriterier, skal derfor de tiltakene som har ventet lengst, prioriteres først, gitt at behovet fortsatt er til stede.

Alle forslag til tiltak som kommer inn til administrasjonen, det være seg fra publikum eller politikere, skal vurderes opp mot tidligere innkomne forslag i tiltakslista. Administrasjonen skal hvert år invitere innbyggerne til innsending av forslag, invitasjonen skal annonseres i lokalavis, kommunens hjemmesider og på utvalgte sosiale medier.

Tiltakslista revideres av administrasjonen, og forslag legges fram for politisk behandling i Teknikk-, miljø- og kulturutvalget hver år.

### 3.3 Fartstavler

Kommuner som har forsøkt, rapporterer om god effekt av å montere fartsvisningstavler. Slike tavler kan flyttes rundt etter behov, og vil også kunne fungere som dokumentasjon på reelt fartsnivå og antall overskridelser i de ulike områdene, jf. kriterier nevnt i pkt. 3.1.

Fartstavler skal monteres ved kommunal veg, og i henhold til monteringsanvisning knyttet til rettstrekning og evt. elementer som kan forstyrre radarens måling av trafikkhastighet.

### 3.4 Bommer og andre fysiske sperrer

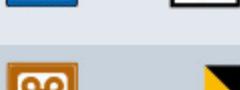
Anvendelsesområde til bom og andre fysiske sperrer er der det er behov for fysisk å sikre at biltrafikk ikke kommer inn på gang- og sykkelveg. En fysisk sperre skal hindre gjennomkjøring av biltrafikk, og virker hastighetsregulerende på syklistene der gang- og sykkelveger krysser hverandre eller munner ut i annet trafikkert område.

Bommer og andre fysiske sperrer må tåle påkjenning normalt vegvedlikehold medfører. Disse og andre fysiske sperrer må utstyres med refleks og må plasseres godt synlig nær veg- og gatebelysning. Kommunen avgjør hvilke bommer som skal brukes.

Lysåpning i lukket stilling skal være min. 1,25 m. Lysåpning i åpen stilling skal ha en bredde på over 3,5 m. Alle bommer skal være låsbare. Type lås skal avklares med kommunen.

### 3.5 Skilt

Mange av utfordringene knyttet til trafiksikkerhet kan løses ved regulering ved hjelp av skilt. Det er for øvrig en del kriterier som må oppfylles for å kunne sette opp offentlige skilt, og kommunen har skiltmyndighet i samsvar med tabell 2 Statens vegvesens «V320 Planlegging og oppsetting av trafikkskilt»:

Skilt		Skiltfor- skriften	Veg- kategori	Skilt- myndighet	Hørings- instans
Fareskilt (100-156)		§ 29 nr. 1	Riksveg Fylkesveg Komm. veg Privat veg	Regionvegkontoret Regionvegkontoret Kommunen Regionvegkontoret	
Vikeplikt- og forkjørsskilt (202-214)		§ 27 nr. 1	Alle veger	Regionvegkontoret	Politi og kommune
Forbudsskilt 362-368 Fartsgrense lavere enn de generelle, jf vegtr.lov. § 6		§ 26 nr. 1	Riksveg Fylkesveg Komm. veg Privat veg	Regionvegkontoret Regionvegkontoret Kommunen <sup>1)</sup> Regionvegkontoret	Politi og kommune Politi Politi og kommune
Forbudsskilt 362-364 Fartsgrense høyere enn de generelle, jf vegtr.lov. § 6		§ 26 nr. 1	Alle veger	Vegdirektoratet	Politi
Forbudsskilt 308		§ 27 nr. 2	Alle veger	Vegdirektoratet	
Øvrige forbudsskilt (302-306, 310-337, 370-378) Påbudsskilt (402-406)		§ 28 nr. 1	Alle veger	Regionvegkontoret <sup>3)</sup> Politiet <sup>2) 3)</sup>	Regionvegkontor/ kommune Politi/ kommune
Opplysningsskilt 502-505		§ 27 nr. 2	Alle veger	Vegdirektoratet	
Opplysningsskilt 508-514, 518-522, 526, 548-550, 552		§ 28 nr. 1	Alle veger	Regionvegkontoret <sup>3)</sup> Politiet <sup>2) 3)</sup>	Regionvegkontor/ kommune Politi/ kommune
Opplysningsskilt 516, 524, 527-542, 556-560		§ 28 nr. 2 § 29 nr. 1	Riksveg Fylkesveg Komm. veg Privat veg	Regionvegkontoret Regionvegkontoret Kommunen Regionvegkontoret	Politi og evt. komm. Politi og Regionvegkt. Politi og evt. komm.
Serviceskilt (601-650) Vegvisn- ingskilt (701-792) Markeringsskilt (902-942)		§ 29 nr.1	Riksveg Fylkesveg Komm. veg Privat veg	Regionvegkontoret Regionvegkontoret Kommunen Regionvegkontoret	
Underskilt (802-834)		Som for hovedskiltet			

1) Regionvegkontoret dersom sone også omfatter annen veg enn kommunal veg (§ 26 nr. 1)

2) I Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø og Drammen kommuner (§ 28 nr. 1)

3) For kommunal veg kan vedtaksmyndigheten helt eller delvis delegeres til kommune med god trafikkteknisk kompetanse (§ 28 nr. 1)

Figur 3.1: Tabell 2 i V320, som viser oversikt over skiltmyndigheter

Det er en økende tendens til at trafikanter får mindre og mindre respekt for forbudsskilt, og det er derfor et ønske fra politiet om at bruk av forbudsskilt reduseres til helt nødvendige tilfeller.

I Statens vegvesens håndbøker om skilt, står i tillegg følgende:

Forbudsskilt har rettsvirkning for trafikantene. Det er derfor viktig at forbudsskilt bare anvendes når reguleringen:

- er nødvendig for trafiksikkerhet, trafikkavvikling eller vegens omgivelser
- blir forstått og respektert
- kan håndheves

Før forbudsskilt settes opp, skal det vurderes om fysiske endringer eller andre tiltak kan fjerne eller redusere behovet for regulering.

Når det gjelder fastsetting av fartsgrenser, skal Statens vegvesens [«NA-rundskriv 2021/01 Fartsgrenser»](#) legges til grunn.

Offentlig trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignal er gyldig bare når de er plassert etter vedtak av vedkommende myndighet. Offentlig trafikkskilt gjelder etter sitt innhold fra det øyeblikk det er satt opp og avdekket.

Alle vedtak etter § 26 – § 30 og § 32 i skiltforskriften skal gjøres skriftlig og oppbevares på betryggende måte. Oppbevaringen kan skje ved elektronisk lagring i et datasystem eller ved papirutskrift for arkivering.

Det er kun Statens vegvesen som kan godkjenne bruk av offentlige trafikkskilt på private veger.

### 3.6 Gjerder og hekker

Hensikten med gjerder er å lede fotgjengere mot egnede kryssingssteder, og å avgrense mellom privat eiendom og vegarealet. Montering av gjerde skal begrenses til kun der det er nødvendig; av sikkerhetsmessige årsaker, og for å hindre tråkk. Ved bussterminaler og holdeplasser kan rekkverk og gjerder ha ledefunksjon for synshemmede.

Gjerder skal være dimensjonert for å tåle snølast ved brøyting, der disse er plassert nær veg.

Gjerder plasseres vanligvis i formålsgrensen og/eller eventuelt i eiendomsgrensen. Port/bom for bilatkomst skal plasseres min. 6,0 m fra vegkant (innadslående port). Dette gjelder også for fortau.

Hekker mot veg plantes på egen eiendom min. 0,5 m utenfor vegens formålsgrense. Trær mot veg plantes min. 1,0 m utenfor vegens formålsgrense. Hekker og trærs ytterkant skal ikke gå lengre ut enn til formålsgrense eller eiendomsgrense. Det vises også til Figur 5.37: Frisiktsoner.

Det henvises for øvrig til naboloven og vegloven.

### 3.7 Rekkverk

Faremomenter langs vegen som faste sidehindre og høye, bratte skråninger, bruer og underganger, kan forårsake personskader ved utforkjøringsulykker. Trafikantene må derfor beskyttes mot disse.

Det er fire måter å gjøre dette på:

- Fjerne faremomentene
- Ufarliggjøre faremomentene (f.eks. ved å endre utformingen av vegens sideområde)

- Erstatte faremomentene med en ettergivende konstruksjon (f.eks. stolper og master)
- Beskytte mot faremomentene med rekkverk eller støtputer for å hindre påkjørsel eller utforkjøring

Fortrinnsvis bør faremomenter langs vegen unngås. Rekkverk er et faremoment i seg selv, og bør derfor bare settes opp dersom det er farligere å kjøre ut av vegen enn å kjøre inn i rekkverket. Alternative løsninger skal derfor alltid vurderes før det eventuelt besluttes å sette opp rekkverk.

Dersom rekkverk må settes opp, skal Statens vegvesen [Håndbok N101 «Rekkverk og vegens sideområder»](#), benyttes. Håndboken gir et regelverk som skal legges til grunn ved utforming og oppsetting av rekkverk. Rekkverksnormalen er forankret i nullvisjonens mål om vesentlig færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken.

På strekninger med behov for rekkverk, breddes vegen med et rekkverksrom på minimum 0,75 m. Dersom det er behov for rekkverk, som fysisk skille mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg, skal det være minimum 1,0 m bredde på trafikkdeleren.

Rekkverket plasseres normalt slik at rekkverkets forkant flukter med vegskulderens ytterkant. Det er meget viktig å sørge for at rekkverksstolpene får tilstrekkelig innfestingsbredde bak stolpene. For liten innfestingsbredde vil kunne føre til et svekket rekkverk med større deformasjon enn forutsatt ved en påkjørsel.

For liten innfestingsbredde vil også kunne føre til at rekkverket siger ut mot skråningen, noe som er uheldig estetisk sett. For detaljert krav om innfestingsbredder vises det til Statens vegvesen [Håndbok N101 «Rekkverk og vegens sideområder»](#).

I detaljreguleringsfasen er det viktig at rekkverksbehov vurderes og at det ev. avsettes nødvendig areal.

Langs kjøreveg brukes kjøresterkt rekkverk som utføres i henhold til krav gitt i Statens vegvesen [Håndbok N101 «Rekkverk og vegens sideområder»](#). Eventuell bruk av andre løsninger skal dokumenteres særskilt.

Der rekkverket begynner (sett i kjøreretningen), skal skinnene føres ned i 4,0 m lengde og forankres i en stolpe. Rekkverket skal også svinges ut fra kjørebane. Skinner monteres med overlapp i fartsretningen. Ved fartsgrenser over 50 km/t skal reglene i Statens vegvesen [Håndbok N101 «Rekkverk og vegens sideområder»](#) benyttes.

Når rekkverk brukes som trafikkdel mellom kjørebane og gang- og sykkelveg, skal det monteres 2 skinner på felles stolpe og håndlist av 2" galvaniserte rør festet på bøyler. Skinnehøyde over vegbanen skal være 0,6 m til senter skinne og 1,1 m til topp håndlist.

Langs gang- og sykkelveg kan det benyttes lett føringsskinne, profilhøyde 160 mm montert på lett sigmastolpe og håndlist av 2" rør. Stolpeavstand skal være 2,0 m.

For ytterligere detaljer om prosjektering av vegrekkverk henvises det til Statens vegvesen [Håndbok N101 «Rekkverk og vegens sideområder»](#).

## 4 Spesielle emner

### 4.1 Veg- og gateløp

Kommunens veg- og gateløpsnorm er retningsgivende for alle som planlegger og utfører arbeid på veg- og gateløpsanlegg og på trafikkarealer som kommunene har/skal ha drift og vedlikeholdsansvar

for. Dette omfatter planlegging, godkjenning og utførelse av anlegg som kan overtas av kommunen for videre drift og vedlikehold. Alle planer for veg- og gatelys skal godkjennes av kommunen.

Kommunal utendørsbelysning er definert som belysning av veger, gater, torg, plasser, parker, gang- og sykkelveger, åpne for alminnelig ferdsel, anlagt eller overtatt av kommunen. Ved planlegging og prosjektering av veganlegg som eget anlegg eller som en del av et boligfelt, påligger det utbygger å avklare etablering av belysning med kommunen.

Privat belysning som etter avtale tilkoples det offentlige veg- og gatelysnettet kan overtas av kommunen. Kommunen overtar i så fall ansvar for drift og vedlikehold.

På private veger skal belysningen være privat.

## 4.2 Ledelinjer i gategrunn

Blinde og synshemmede har behov for ledelinjer. Naturlige ledelinjer kan være fortauskant, asfaltkant, gjerde, mur, hekk eller fasade. Gangarealet anlegges flatt og jevnt, og må framstå med kontrast til omgivelsene. Naturlige ledelinjer suppleres med ledelinjer for synshemmede. Ledelinjer bør kunne registreres visuelt, akustisk eller gjennom skosålene. Best virkning oppnås hvis ledelinjer etableres i sammenhengende områder. Andre ganger må kunstige ledelinjer etableres for å opprettholde kontinuiteten.

Taktile heller skal være av granitt eller støpejern. Betongheller aksepteres ikke.

## 4.3 Universell utforming

Universell utforming skal ligge til grunn i all planlegging, se Statens vegvesens Håndbok V129 «Universell utforming av veger og gater». Gangarealer skal ha flatt og jevnt belegg, og stå i kontrast til omgivelsene.

Ledelinjer for blinde og svaksynte bør være naturlige (fortauskant, asfaltkant, rekkverk, mur, hekk, fasade). Der dette ikke finnes må kunstige ledelinjer etableres der det er behov.

Gater og kryss må utformes enkelt og logisk. Enkle gatesnitt med langsgående linjer og klart definerte kryssingssteder, korte kryssingsavstander og klare skiller mellom trafikantgrupper, gjør trafikkmiljøet lettere å forstå for alle. Det må legges vekt på forutsigbarhet og konsekvent utforming når det gjelder materiale, struktur og farge. Det er viktig at fargeforskjellene er gode nok. Gatehjørner skal ha liten radius for å gi god retningsstyring for gående, og lav hastighet på kjøretrafikk.

I gatekryss vil det være behov for taktil informasjon for blinde og svaksynte. Skilter for spesielle grupper skal primært integreres i øvrig skilting.

## 4.4 Finansiering av tiltak

Det er et ufravikelig prinsipp at det er Sunndal kommune som skal finansiere tiltak i og ved kommunale veger og plasser, samt GS-veger.

Finansiering prioriteres og vedtas av Teknikk-, miljø- og kulturutvalget innenfor gjeldende rammer, normalt på vårparten hvert år.

Sunnal kommune skal hvert år søke på trafikksikkerhetsmidler med kommunetilskudd (50/50), gitt at kriteriene for å søke er oppfylt.

I tillegg kan alle lag og organisasjoner som på frivillig og ideell basis arbeider med trafikksikkerhet, søke om midler fra Møre og Romsdal fylkeskommune v/Samferdselsutvalet etter [«Retningslinjer for tildeling av økonomisk støtte til trafikksikkerhetstiltak»](#). Eksempler kan være frivillige lag og organisasjoner, borettslag, velforeninger, idrettslag ungdomslag, skoler, FAU og barnehager.

Det kan søkes om tilskudd til f.eks. informasjon og kampanjer knyttet til trafikksikkerhet, små og lite kostnadskrevenne fysiske tiltak som siktförbedring, sikring av lekeplasser, belysning på privat veg etc.