

Gatenormal for Oslo



Oslo

Bymiljøetaten



Innhold

Innhold 2

Forord 3

1 Formål 4

2 Virkeområde 4

3 Dokumentets inndeling..... 4

4 Utformingskrav..... 5

5 Fravik 6

5.1 Når skal søknad sendes til Bymiljøetaten? 6

6 Ansvar og myndighet..... 7

6.1 Spesielt om ansvar for torg og møteplasser 8

7 Ordliste 9

Forord

Dette dokumentet er del 1 av revidert utgave av Oslos gatenormal. Ny «Gatenormal for Oslo» består av totalt 3 deler og erstatter «Gatenormal for Oslo» fra 2020. Endringer fra tidligere versjon er beskrevet under.

Det følger av forskrift om anlegg av offentlig veg § 3, 4. ledd at fylkeskommune og kommune har myndighet til å fravike krav i nasjonale veinormer på eget veinett.

Gatenormal for Oslo er en redegjørelse for hvordan nasjonale krav i Statens vegvesens håndbøker er tilpasset Oslo. Krav som avviker eller presiserer krav i Statens vegvesens håndbøker, anses som Bymiljøetatens praktisering av nasjonalt regelverk.

Krav til geometrisk utforming i N100 skal følges dersom det ikke stilles andre krav i dette dokumentet.

Endringer fra Gatenormal for Oslo (2020)

De viktigste endringene fra Gatenormal for Oslo fra 2020 er:

- Dokumentet er i sin helhet revidert og omstrukturert. Hensikten er å tydeliggjøre koblingen til nasjonale normaler og oppdatere gatenormalen til annet regelverk.
- Gatenormalen er delt i tre deler: Del 1 Introduksjon, Del 2 Forutsetninger for utforming og Del 3 Utforming. Hensikten er å tydeliggjøre skillet mellom forutsetninger for utforming som må avklares gjennom overordnet planlegging, og krav til utforming av gateelementer.
- Kravformat er endret fra Skal/Bør til Krav. I tillegg innføres Anbefaling som beskriver ønsket standard, og Kravhenvvisning som henviser til standardkrav i andre dokumenter.
- Det tydeliggjøres at fraviksbehandling kun er nødvendig for Krav eller Kravhenvvisning. Oslo kommunes egne krav har fått egen KravID for bruk i fraviksbehandlingen.
- I Del 2 er beskrivelser av gatekategorier utvidet, med beskrivelse av egenskaper, typisk funksjonsinnhold og tilrettelegging. Utformingskrav og anbefalinger i Del 3 knyttes til gatekategori i større grad enn tidligere. Det er utarbeidet sjekklister for å finne rett gatekategori.
- Anlegg for kollektiv er tilpasset Ruters standard for bussinfrastruktur og oppdaterte prinsipper for ledelinjer på holdeplass.
- Temakapittel for vegetasjon og overvann er omskrevet i sin helhet.
- Eksisterende normark er oppdatert og nye er utarbeidet.

1 Formål

Formålet med Gatenormal for Oslo er å sikre at Oslos kommunale gater og byrom oppfyller sin funksjon og bygges med riktig kvalitet. Dette innebærer at gatene skal være gode byrom for byens innbyggere, utformingen skal være trafikksikker og universelt utformet, og gatas visuelle kvaliteter skal ikke forringes av tidens tann og intensiv drift over tid.

Hensikten med å samle utformingskrav for Oslos offentlige gater og byrom i ett dokument, er å gi forutsigbarhet til alle aktører som skal bygge gater, veier og offentlige torg og plasser i Oslo, og samtidig sikre enhetlig standard og likebehandling av utbyggere.

2 Virkeområde

I Gatenormal for Oslo defineres en utformingsstandard for gater, veier og torg hvor Oslo kommune er eller skal bli veimyndighet¹. Dokumentet inneholder krav til utforming av de ulike elementene i anleggene. Kravene skal følges ved opparbeidelse av nye, og ved rehabilitering av eksisterende, kommunale offentlige gater, veier og torg.

Det er ikke beskrevet en egen standard for punkttiltak eller mindre utbedringer. Slike tiltak har ikke krav til utforming etter «Gatenormal for Oslo», og skal i utgangspunktet ha tilsvarende standard som tilstøtende gate for å unngå standardsprang.

Gatenormalen gjelder ikke for turveier i parker og friområder, eller lignende tiltak som er regulert til hovedformål Grønnstruktur med tilhørende underformål etter plan- og bygningsloven.

Gatenormal for Oslo gjelder ikke for trikkeanlegg. Se nærmere omtale i del 2, forutsetninger for utforming.

3 Dokumentets inndeling

Dokumentet er delt i tre hoveddeler:

Del 1 – Introduksjon (dette dokumentet) inneholder formelle avklaringer om formål og virkeområde, samt hvordan normalen er bygget opp.

Del 2 - Forutsetninger for utforming beskriver sammenhengen mellom utformingskrav og planfaglige tema som kan gi premisser for utforming, og som må avklares gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven.

¹ Gater hvor Bymiljøetaten er veimyndighet er «offentlig veg» som beskrevet i veglovas § 1 og skal oppfylle følgende vilkår: «Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kapittel IV».

I kapittelet beskrives egenskaper og typisk tilrettelegging i de ulike gatekategoriene.

Del 3 – Utforming inneholder krav og anbefalinger til de ulike gateelementene som skal benyttes ved utforming av nyanlegg og ved større utbedringer av eksisterende kommunale gater i Oslo. Krav og anbefalinger skal benyttes på alle nivåer fra overordnet planlegging til detaljprosjektering.

4 Utformingskrav

Begrepene «Anbefaling» «Krav» og «Kravhenvvisning» benyttes for å beskrive ønsket standard.



Anbefaling

Anbefalinger beskriver ønsket standard eller kvalitet, men som av ulike årsaker ikke alltid kan oppnås og derfor ikke er egnet som et generelt krav. Bymiljøetaten kan kreve at det dokumenteres hvorfor anbefalinger ikke kan oppfylles, men det er ikke behov for innvilget fravik så lenge «Krav» er oppfylt (se beskrivelse nedenfor).



Krav

Beskriver krav til standard. Krav har så stor betydning for anleggets kvalitet at det ikke kan brytes uten innvilget fravik.



Kravhenvvisning

Beskriver krav til standard som er gitt av andre dokumenter og som skal følges ved utforming av Oslos kommunale gater.

Til «Gatenormal for Oslo» følger det også normark som angir utformingsdetaljer for spesifikke løsninger. I de tilfeller et normark beskriver en løsning som alltid skal følges, er det henvist til normarket som eget «Krav», i tillegg til at selve normarket er merket som krav (se sirkel i øverste venstre hjørne).

5 Fravik

Et fravik oppstår når en prosjektert løsning ikke er i tråd med «Krav» eller «Kravhenvisning» i Gatenormal for Oslo, eller krav i Statens vegvesens håndbøker N100, N101, N200, N400, N500 og N601. Det skal alltid søkes fravik for veiltak dersom gjeldende krav av ulike grunner ikke kan oppfylles. Se ellers omtale av virkeområde i kapittel 2.

Av ulike grunner kan det være nødvendig og riktig å innvilge fravik.

Etatsdirektøren i Bymiljøetaten har delegert myndighet til å godkjenne fravik etter forskrift til veglovas § 13. Krav med hjemmel i lov eller forskrift, hvor det ikke er gitt fraviksadgang, kan ikke fravikes.

Søknader om fravik sendes elektronisk til Bymiljøetaten via denne linken:

<https://skjema.oslo.kommune.no/id/5792>

5.1 Når skal søknad sendes til Bymiljøetaten?

Fravik fra krav som har betydning for arealbruk og anleggets utstrekning, skal avklares før vedtak av reguleringsplan. Søknad om fravik skal senest sendes til Bymiljøetaten samtidig med at forslagsstiller sender reguleringsplanforslag til Plan- og bygningsetaten før offentlig ettersyn - se detaljert beskrivelse av fremgangsmåte i [«Rutine mellom Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten for behandling av fravik fra «Gatenormal for Oslo» i innsendte reguleringsplaner»](#).

For øvrig bør fravik avklares så snart de blir identifisert.

Dersom en prosjektert løsning inneholder mange fravik, bør søknad om fravik sendes inn samlet, slik at totaliteten i løsningen blir belyst.

6 Ansvar og myndighet

Kommunens etater har ulike ansvarsområder for forvaltning, utforming og drift av det kommunale gatenettet. I tillegg er Statens vegvesen og andre statlige organer fagmyndighet for områder som påvirker utforming av gatenettet.

- **Bymiljøetaten (BYM)** er delegert veimyndighet for kommunale gater og forvalter offentlige gater og torg. Bymiljøetaten har ansvar for oppfølging av trær langs kommunale gater og veier i Oslo.
- **Plan- og bygningsetaten (PBE)** har ansvaret for kommunens overordnede arealplanlegging, plan- og byggesaksbehandling (inkludert overvannshåndtering), kartforvaltning samt kart- og delingsforretninger. Myndighet etter veglovas § 29 (byggegrensler) og §40 (avkjørsler) er delegert til PBE.
- **Vann- og avløpsetaten (VAV)** har ansvar for drift, vedlikehold og fornyelse av byens renseanlegg, ledningsnett og pumpestasjoner for både drikkevann og avløpsvann. Påslipp til overvannsnettets må godkjennes av VAV.
- **Renovasjons- og gjenvinningsetaten (REG)** har ansvar for innsamling, oppbevaring og transport av husholdningsavfall.
- **Byantikvaren (BYA)** arbeider for at byens verneverdige kulturminner tas vare på som en naturlig del av all arealplanlegging, byggevirkosmhet og forvaltning av det fysiske miljøet.
- **Ruter** planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Oslo og deler av Akershus.
- **Sporveien** eier, utvikler og forvalter infrastrukturen knyttet til T-bane og trikk. Sporveiens baner er definert som sikkerhetskritisk infrastruktur og Sporveien er myndighet etter «lov om anlegg og drift av jernbane, [...] §10». Sporveien Trikken og Sporveien T-bane har ansvar for at driften gjennomføres forsvarlig.
- **Sporveien Trikken AS** er et jernbaneforetak etter Jernbaneloven og har tillatelser til å drive trafikkvirkosmhet (trafikkselskap) og infrastruktur (infrastrukturforvalter) etter tillatelsesforskriften.
- **Statens vegvesen (SVV)** er veimyndighet for riksveier, inkludert europaveier. Statens vegvesen har sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele veitransportsystemet, herunder ansvarlig for nasjonale (veg-)normaler. SVV har sektoransvar for trafiksikkerhet, klima- og miljøområdet og helhetlig bypolitikk. Videre har SVV et nasjonalt koordineringsansvar for kollektivtransport, arbeidet med byvekstavtaler, bypakker og bompengefinansiering, samt samfunnsikkerhet og beredskap.
- **Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)** er nasjonal sektormyndighet innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare og allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi).
- **Bydeler:** Ansvarlig for drift og vedlikehold av lokale torg og møteplasser – se kapittel 6.1. Bydelen har også ansvar for utleie av arealer på fortau.

6.1 Spesielt om ansvar for torg og møteplasser

Fordeling av forvaltningsansvar for torg og møteplasser følger Bydelsreformen og kommunedelplan for torg og møteplasser (KDP17). Målet med Bydelsreformen av 2004 er å kunne bidra til å skape interesse for bydelspolitikk, samt at kunnskap om brukerbehov er større innad i bydelene. Hovedmålet med KDP17, vedtatt i 2009, er å tilrettelegge etablering og videreutvikling av eksisterende torg og møteplasser for hele byggesonen i Oslo, utenom sentrum. I KDP17 er torg og møteplasser delt inn i to kategorier:

- **Overordnede torg og møteplasser** vil si allment tilgjengelige byrom som er viktig for minst ett byområde. Et byområde er i denne sammenheng et område i byen som består av flere sammenhengende lokale boligområder, men er mindre enn en bydel. Overordnede torg og møteplasser skal tildeles Bymiljøetaten for drift og vedlikehold.
- **Lokale torg og møteplasser** er allment tilgjengelige byrom som ikke er lokalisert i et byområde, slik som et enkeltboligområde og skoleområde. Lokale torg og møteplasser tildeles bydelene for drift og vedlikehold.

Torg og møteplasser som ligger innenfor Ring 1 tildeles Bymiljøetaten.

7 Ordliste

Begrep	Definisjon
Breddeutvidelse (i kurver)	Utvidelse av kjørebanelen i kurver på grunn av kjøretøyenes sporingsegenskaper.
Buffersone	Et langsgående tilleggsareal som skiller trafikanter eller trafikantergrupper med den hensikt å unngå konflikter.
Byggegrense	Fastlagt grense for tillatt bebyggelse etter reguleringsplan eller vegloven.
Byggelinje	Linje langs fasaden av bygg.
Bylogistikk	All frakt og omlast av varer, utstyr og avfall til, fra, i eller gjennom et byområde.
Dimensjonerende kjøremåte	Dimensjonerende kjøremåte beskriver den frihet et kjøretøy vil ha i kjørebanelen ved trafikkeringsplan av gatenettet. Se kjøremåte A, B og C.
Dimensjonerende kjøretøy	Representativt kjøretøy i gaten med dimensjoner som er typiske for den kjøretøygruppe det representerer.
Fartsgrense	Høyeste tillatte fart på en gatestrekning.
Fartsnivå	Representativ verdi for fart langs en gatestrekning eller i et snitt i gaten. Aktuelt nivå kan være 85 %-fraktil (den farten som 85 % av bilistene ikke overskrider).
Ferdssone	Ferdssonen er arealet eller bredden for fri ferdsel prioritert for fotgjengere i en gangssone (fortau, gangvei osv.).

Flomvei	En flomvei er en naturlig eller planlagt strekning i terrenget som leder flomvann til en resipient. Det skilles mellom naturlige flomveier og etablerte, trygge flomveier.
Fortau	Anlegg for gående som er skilt fra kjørebanelen med kantstein.
Fremkommelighet	Reisetid mellom to punkt. For de fleste trafikanter benyttes reisetid eller forsinkelse som parameter for å beskrive graden av fremkommelighet.
Fremmed art	En art som har blitt spredt av mennesker, enten direkte eller indirekte, til et område der den ikke forekommer naturlig.
Fri sikt	Sammenhengende, synlig gatelengde for en bilfører som befinner seg midt i kjørefeltet, og har øyehøyde (a_1) over kjørebanelen.
Fri bredde	Bredde som er til disposisjon for trafikanter, for eksempel mellom sidehindre.
Fri høyde	Minste høyde vinkelrett til overliggende hinder. Ved skilting tas det hensyn til en viss reservehøyde som dekker sikkerhetsmargin og byggetoleranse.
Gangfelt	Oppmerket kryssingssted over kjørebanelen for fotgjengere.
Gangvei	Vei som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående. Vegen er skilt fra annen vei/gate med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte.
Gate	Gater er vanligvis knyttet til byer og tettsteder. Ut fra form blir en gate typisk definert av fasaderekker eller vegger i form av trekkerer. Typisk vil gater ha mer rettlinjet og strammere geometri enn veger, med flere kryssinger og fortau med kantstein.

	Store områder i byene har ikke nødvendigvis gater som formmessig er typiske med tette fasaderekker. Dette gjelder spesielt i de ytre by- og tettstedsområdene. I disse områdene vil transportårene likevel ha gatefunksjon selv om de benevnes som veger. Det vurderes om transportårer som i dag ligger utenfor byen, vil bli del av byens vekst og derfor utformes med gatestandard. Kilde: N100
Gatenett	System av sammenhengende gater i et område.
Gaterom	Det arealet som definerer gaten. Gaterommet begrenses av husfasader eller andre fysiske elementer (inkludert grøntarealer).
Gjennomfartstrafikk	Del av en trafikkstrøm som verken har start eller mål i det definerte området hvor trafikkstrømmen befinner seg.
Gatekategori	Kategorisering av gater etter trafikal kompleksitet og andel byliv som beskrevet i Del 2 Forutsetninger for utforming kapittel 2.3.
Grøntrabatt	Trafikkdeler/rabatt innenfor gatetverrsnittet med vegetasjon og/eller trær.
Gågate	Gate reservert for gående. Det er forbudt å kjøre motorvogn og hvor trafikkreglene for gågate gjelder.
Holdeplass	Et fellesbegrep for alle type stoppesteder for kollektivtransport med av-/påstigning og ventearealer (plattform) for kollektivreisende. Det inkluderer alt fra stans for kollektivtransport i kjørebane til større kollektivknutepunkter (terminaler, skysstasjoner, gateterminaler og større omstigningspunkt).
Horisontalkurvatur	Gatas linjeføring i horisontalplanet.

Høyreregulert kryss	Kryss hvor ingen av tilfartene er signalregulerte eller skiltet med vikeplikt. Her gjelder den generelle regelen om vikeplikt for trafikk fra høyre.
Høysesong	Mest belastede periode på året. Store arrangementer eller hendelser som for eksempel 17. mai skal ikke tas i betraktning.
Kantstein	Stein som settes for å avgrense trafikkøyer, fortau, midtdeler etc.
Kantstein, avvisende	Kantstein som ikke er beregnet for overkjøring. Avvisende kantstein er utformet med en loddrett eller tilnærmet loddrett kant (3:1 til 5:1), og er samtidig så høy at bilistene ikke vil kunne la seg friste til å krysse kantsteinen med hensikt. Den vil normalt ikke kunne hindre et kjøretøy på avveie i å krysse kantsteinen.
Kantstein, ikke-avvisende	Kantstein som er utformet slik at den ved påkjøring av kjøretøy reduserer faren for skade på kjøretøy og annen trafikk på gaten.
Kantsteinsvis	Kantsteinens høyde mellom to overflater f.eks. kjørebane og fortau.
Kantstopp	Holdeplass for buss i kjørebane.
Kjørebane	Den del av veien/gata som er bestemt for vanlig kjøring.
Kjørebane kant	Ytterkant av kjørebane definert ved asfaltkant eller kantstein
Kjørefelt	Hvert enkelt av de langsgående felt som en kjørebane er delt i ved oppmerking, eller som er bredt nok for trafikk med en bilrekke. Sykkelfelt er per definisjon et kjørefelt.
Kjørefeltbredde	Bredden av et kjørefelt. Ved oppmerking målt fra senter av linjer, ev mot fortauskant. Uten

	oppmerking fra senter av tofeltvei til fortauskant, og fra fortauskant til fortauskant ved ett felt.
Kjøretøytype	Definert kjøretøy som brukes for dimensjonering av gateanlegget. Se del 3 og kapittel 7.3.
Kollektivfelt	Kjørefelt som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for kollektivtrafikk (for eksempel buss og taxi), samt de kjøretøy som nevnes i trafikreglenes bestemmelser.
Kollektivtrafikk	Transport av trafikanter i større trafikkenheter, for eksempel bane, buss og trikk.
Kommunal vei	Offentlig vei og gate hvor kommunen er veimyndighet.
Konfliktpunkt	Der hvor kryssende eller konvergerende trafikkstrømmer møtes og hvor mengden/kompleksiteten er så stor at det medfører risiko for ulykker.
Kunstig ledelinje	Taktilt og visuelt tydelig sansbar linje i gangareal som brukes for å lede og angi retning for ferdsel for blinde eller personer med nedsatt syn. Kunstige ledelinjer benytter standardiserte taktile elementer.
Lavbrekk	Konkav overgang i linjeføringen av vertikalplanet (bunnen av en bakke). Kjennetegnes ved at vertikalvinkelpunktet ligger under veilinjen.
Linjeføring	Gatens kurvatur i horisontal- og vertikalplanet.
Lokal overvannshåndtering (LOH/LOD)	Metoder for å håndtere og behandle overvannet lokalt ved kilden kalles lokal overvannshåndtering (LOH) og lokal overvannsdiskonering (LOD).
Luminans	Angir hvor lys en flate er ved forholdet mellom lysstyrken i en gitt vinkel fra flaten (målt i candela) og flatens størrelse i m ² . Beregning av luminans tar utgangspunkt i at observatørens

	øyne er 1,5 m. over vegbanen og 60 m foran beregningsflaten. Luminans uttrykkes i cd/m ² .
Luminanskontrast	Forskjell i intensitet i lys som reflekteres fra to ulike flater. Kontrasten oppgis normalt som forholdstallet mellom to luminanser, hvor den laveste verdien fratrekkes den høyeste verdien som igjen divideres med den høyeste verdien (positiv kontrast). Dette gir et forholdstall mellom 0 og 1.
Motorvogn	Kjøretøy som blir drevet fram med motor som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Mopeder og motorsykler faller også under denne definisjonen.
Naturlig ledelinje	Naturlige ledelinjer er en følge av bevisst og målrettet programmering og planlegging av byrommene for å skape sammenhengende hinderfrie ferdselssoner som kan brukes av alle. En naturlig ledelinje utformes som del av ferdselssonen. Eksempler på elementer er fasader uten utspring/innhugg eller andre hindringer, visuelle og taktile kontraster mellom dekke/belegning, avgrensning mellom gang- og sideareal og soneinndeling på fortau som ikke dekkes til eller på annen måte gjøres utilgjengelig.
Opphøyd gangfelt	Gangfelt som er bygd opp slik at det fysisk ligger høyere enn kjørebane ellers. Normalt på nivå med fortauet.
Oppmerksomhetsindikator / ferdselsindikator	Oppmerksomhetsindikator / ferdselsindikator/ er taktilt element med følbare linjer som skal varsle om at gående nærmer seg et viktig punkt f.eks bunn trapp/stoppunkt på holdeplass eller indikere et angitt ferdselsretning, feks over plass, på bussholdeplass eller fotgjengerovergang. Indikatorens funksjon er avhengig av situasjon, orientering, bredde og plassering.

Oppmerksomhetsfelt	Flere oppmerksomhetsindikatorer, plassert med linjene/rillene på tvers av gang/fartsretning, ved siden av hverandre danner oppmerksomhetsfelt. Oppmerksomhetsfelt skal informere om viktige funksjoner og der man skal være oppmerksom på endringer: gangfelt, bunn av trapper, retningsendringer, stoppesteder og informasjonspunkter.
Overheng	Avstanden mellom ytre forhjulsspor og hjørnet på kjøretøyets karosseri ved kjøring i kurve.
Overhøyde	Kjørebansens tverrfall i forbindelse med en kurve.
Overvann	Rennende eller stillestående vann i gaten eller sideterrenget (primært fra nedbør).
Parkering	Enhver hensetting av kjøretøy selv om føreren ikke forlater dette. Unntatt er kortest mulig opphold for av- og påstigning eller av- og pålessing.
Permeabel overflate	Gjennomtrengelig overflate/dekke, med den hensikt å drenere overflatevann.
Profilkantstein	Profilkantstein brukes som kantstein på holdeplass for buss. Profilkantsteinens utforming gjør at bussen kan komme tett inntil kanten. Dette gjør det enklere for kollektivreisende å stige på og av bussene, ikke minst for rullestolbrukere.
Refuge	Se definisjon for «trafikkdeler». Betegnelsen brukes stort sett i tilknytning til kryss i bymessig strøk.
Regnbed	En beplantet forsenkning i terrenget der vann lagres på overflaten og infiltreres til grunnen.
Resipient	Felles betegnelse på bekk, elv, innsjø, hav, myr eller annen vassdrag som mottar utslipp av forurensninger.

Resulterende fall	Resultanten av lengdefall og tverrfall. Kan beregnes som hypotenusen i en rettvinklet trekant der gatens lengdefall og tverrfall er fremstilt som katetene.
Retningsindikator	Retningsindikatorer er en taktil flis med langsgående linjer som leder i en bestemt retning.
Rotvennlig forsterkningslag	Forsterkningslag med flere sjikt av knust stein og vekstjord, hvor steinlagene gir en bærende struktur og skaper hulrom hvor trerøtter kan finne luft, fuktighet og næring.
Rundkjøring	Betegnelse på kryssutforming i plan der forbindelsen mellom de kryssende veier skjer ved enveiskjøring rundt en trafikkøy.
Sambruksareal	En gate/kryss hvor alle trafikantgrupper er likestilt, og deler samme areal uten klar adskillelse eller regulering.
Signalanlegg	Et styreapparat og vanligvis flere trafikksignal som med manuell eller automatisk styring regulerer eller varsler trafikk.
Signalprioritering	Signalregulert kryss hvor de ulike tilfarter / trafikkstrømmer / trafikantgrupper kan gis ulik prioritering ved bruk av trafikklys.
Sikttrekant	Område ved gatekryss og avkjørsel, som etter nærmere angitte regler, sikrer tilstrekkelig sikt.
Sirkulasjonsareal	Angir det areal i en rundkjøring som er beregnet for trafikk. Sirkulasjonsarealet ligger utenfor sentraløya, og er begrenset av rundkjøringens ytre diameter. Overkjørbart areal regnes ikke inn i sirkulasjonsarealet.
Slyngfelt	Slyngfeltet er området som kontaktledningen kan treffe ved brudd.
Snuplass	Plass som er beregnet for å snu et kjøretøy.

Snøopplag	Areal langs eller nært gate hvor brøytet snø er lagt opp (i hauger). Kun snø fra samme gate som brøytes eller freses skal legges i snøopplag. Arealet kan ikke benyttes som snødeponi.
Sperrelinje	Heltrukken linje som skiller kjørefelt, og som angir forbud mot å krysse eller berøre linjen.
Stedegen art	En art som har kommet til et område på egen hånd, uten menneskelig hjelp. Kalles også hjemmehørende eller hjemlig art.
Stoppstikt	Nødvendig sikt lengde fram til et objekt for at bilføreren skal kunne oppdage objektet, reagere, vurdere om han skal bremse og bremse kjøretøyet til stopp.
Støynivå	Angir støymengden som et område blir utsatt for. Støynivå måles i dBA.
Sykkelfelt	Kjørefelt i kjørebane som ved offentlig trafikkstilt og veioppmerking er bestemt for syklende.
Sykkelvei	Vei som ved offentlig trafikkstilt er bestemt for syklende og er fysisk skilt fra kjørebane og fortau, for eksempel med gressplen, grøft, gjerde eller kantstein. Sykkelvei har toveistrafikk.
Takfall	Gatens tverrfall på en rett strekning hvor midtlinjen er toppunkt og hvert kjørefelt har helning ned mot skulderen. Helningen er vanligvis 3 %.
Taktile elementer	Standardiserte heller som er taktilt følbare og har en luminanskontrast til tilstøtende dekke.
Tilfart	Del av gate som leder trafikk inn i et gatekryss eller mot et gangfelt.

Tilgjengelighet	Tilgjengelighet betyr å ha adgang til eller komme frem til, uavhengig av hastighet, reisetid eller hindringer. I gater vil tilgjengelighet som regel beskrive muligheten til å komme frem til eiendom eller andre tilbud i gaten.
T-kryss	Trearmet gatekryss hvor de tre gatearmene tilnærmet danner en T.
Trafikant	Enhver som ferdes i gate, eller i kjøretøy på gate.
Trafikantgruppe	Angir en bestemt type trafikant.
Trafikkbelastning	Antall trafikanter eller kjøretøy som passerer et definert snitt i løpet av et angitt tidsrom.
Trafikkdeler	Areal eller fysisk skille mellom ulike trafikantgrupper eller kjørebaneer.
Trafikkmengde	Trafikkens størrelse uttrykt i antall kjøretøy per døgn i et snitt. Normalt anvendes ÅDT hvor antall kjøretøy er vurdert ut fra trafikken over et år dividert med 365.
Trafikkregulerende tiltak	Tiltak for å begrense biltrafikk i en gate. Slike tiltak kan være enveisregulering, gjennomkjøring forbudt, fjerning av parkeringsplasser og lignende.
Trafikksikkerhet	Trafikksikkerhet er tilstanden der risikoen for skader og dødsfall i trafikken er lavest mulig. Norge har en nullvisjon for døde i trafikken.
Trafikkøy	Areal eller fysisk skille i kryss som det ikke skal kjøres over og som skiller ulike trafikkstrømmer. En trafikkøy kan være oppmerket på veien, eller en forhøyning avgrenset med kantstein.
Trillevennlig	Dekker av et enhetlig materiale, eller med en utførelse som i bruk oppleves enhetlig og er farbart for alle brukergrupper.

	Fugeavstand under 28cm regnes ikke som trillevennlig uavhengig av materiale og fugebredde.
Tretrinnsstrategien (overvann)	Metode for håndtering av overvann: Trinn 1 – infiltrasjon av små nedbørhendelser. Trinn 2 – forsinkelse av større Trinn 3 – trygge flomveier ved skybrudd.
Tungt kjøretøy	Kjøretøy med lengde større enn 5,6 meter og/eller totalvekt 3,5 tonn.
Tverrfall	Kjørebanelens helning på tvers av gatens lengdeakse.
Tverrprofil	Snitt av en gate vinkelrett på gatens midtlinje.
Varselindikator / fareindikator	Varselsindikatorer er en standardisert taktil flis med kuler/knotter i parallelle rader, og legges der man må gjøre oppmerksom på fare. For eksempel i toppen av trapp, langs plattformkant, ved eller fotgjengeroverganger. Indikatorens funksjon er avhengig av situasjon, orientering, bredde og plassering.
Varselfelt / farefelt	Fare/varselfelt er en standardiserte felt med varsel/fareindikatorer som plasseres i forbindelse med punkter forbundet med fare/ ekstra aktsomhet, for eksempel ved kryssing av trafikkareal eller nivåendringer som trapp, eller usikrede kanter. Fare/varselfeltets bredde og omfang er avhengig av bruk.
Vis, kantstein	Kantsteinens høyde mellom to overflater f.eks. kjørebanelen og fortau.
Universell utforming	Utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes

	av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse.
Øyehøyde	Øyehøyde over gatebanen for en bilfører i en personbil. Øyehøyden er satt til 1,1 meter.