

Gatenormal for Oslo

Del II

Forutsetninger for utforming



Oslo

Bymiljøetaten



Innhold

Innhold	2
----------------------	----------

Forord	4
---------------------	----------

1 Generelle forutsetninger.....	5
--	----------

1.1	Universell utforming.....	5
1.2	Trafikksikkerhet.....	5
1.3	Samfunnsikkerhet og beredskap	5
1.4	Offentlige funksjoner	6
1.5	Kulturmiljø	6
1.6	Trikk og tilhørende infrastruktur.....	6
1.7	Gatelys og infrastruktur i bakken	7
1.8	Grønnstruktur og vegetasjon	7
1.9	Klimatilpasning og flomhåndtering.....	8
1.10	Gjenbruk.....	9
1.11	Drift og areal for snø	9
1.12	Byggegrense og byggelinje	11

2 Spesifikke forutsetninger.....	13
---	-----------

2.1	Hvem skal gata tilrettelegges for?	13
2.2	Antall trafikantgrupper bør begrenses	14
2.3	Gatekategorier	14
2.4	A-gater	15
2.4.1	A1-gater	15
2.4.2	A2-gater	17
2.4.3	A3-gater	18
2.5	B-gater	20
2.5.1	B1-gater	21
2.5.2	B2-gater	23
2.5.3	B3-gater	25
2.6	C-gater	26
2.6.1	C1-gater	26
2.6.2	C2-gater	28

2.6.3 C3-gater29

2.6.4 Oppsummeringstabell gatekategori30

3 Vedlegg..... 32

3.1 Finn rett gatekategori – byliv A, B, C32

3.2 Finn rett gatekategori – trafikal kompleksitet 1, 2, 3.....33

Forord

Dette dokumentet beskriver forutsetninger for utforming av kommunale gater i Oslo. Gatenormal for Oslo er først og fremst en prosjekteringsnormal som stiller krav til utforming av gatas elementer. Før gateutformingens detaljering iht. krav og anbefalinger i gatenormalens Del 3 «Utforming», må det avklares hvem gata skal tilrettelegges for, og hvilken rolle gata skal ha i mobilitetsnettverket og for bylivet. Dette avklares i overordnede plan- og prosjektfaser forut for detaljprosjekteringen.

Dokumentet følger opp, og må leses sammen med, Del 1 Introduksjon og Del 3 Utforming.

1 Generelle forutsetninger

1.1 Universell utforming

Lov om likestilling og forbud mot diskriminering LOV-2017-06-16-51 Paragraf 17 legger rammene for arbeidet med universell utforming. Prinsippet om universell utforming er også nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven.

Universell utforming er utforming eller tilrettelegging av de fysiske forholdene, inkludert infrastruktur, transportmidler og informasjons- og kommunikasjonsteknologi, slik at transportnettet kan benyttes av alle.

Universell utforming bidrar til at alle brukergrupper får en bedre hverdag. En nedsatt funksjonsevne er knyttet til person, men det er omgivelsenes utforming som avgjør om nedsatt funksjonsevne fører til funksjonshemming.

Alle gater og veier i Oslo skal være universelt utformet, og har vært en viktig premiss i utviklingen av kravene til utforming i del 3.

1.2 Trafikksikkerhet

Det skal oppleves sikkert å bevege seg i Oslo, uavhengig av mobilitetsform. Gatene må utformes slik at risikoen for ulykker for gående, syklende, kollektivreisende og andre kjørende reduseres til et minimum. Standardiserte og gjenkjennelige løsninger gir et lesbart trafikksystem der trafikantene vet hvordan de skal oppføre seg.

Trafikksikkerhet er en forutsetning for krav og anbefalinger i Gatenormal for Oslo, og gir gode og trafikksikre løsninger når de tas i bruk.

1.3 Samfunnsikkerhet og beredskap

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap i veisektoren. Samfunnssikkerhet i transportsektoren kan oppsummeres i tre overordnede mål som skal opprettholde:

- et høyt transportsikkerhetsnivå
- fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene
- en robust sivil transportberedskap

Konsekvenser for samfunnssikkerhet og beredskap skal alltid vurderes ved planlegging og gjennomføring av tiltak i gatenettet. Kommunens overordnede risiko- og sårbarhetsanalyse skal legges til grunn for utforming av gater.

Alle kommunale gater skal sikre tilgjengelighet for utrykningskjøretøy og brannbiler – se Del 3 Utforming kapittel 5.6. Det skal tas spesielle hensyn til framkommelighet for utrykningskjøretøy i prioriterte utrykningstraseer.

Gatenettet må også kunne benyttes til utrykning og evakuering ved flom. I «Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar» har NVE anbefalt grenseverdier for gater der framkommelighet er kritisk i flomsituasjoner.

Mobilitetsbehov endres raskt og det kan bli behov for at gatene fyller andre funksjoner enn tiltenkt på planleggingstidspunktet. Når dimensjoneringskriterier fastsettes må det tas hensyn til at gater også skal fungere i avvikssituasjoner, eksempelvis som omkjøringsruter for buss ved avvik på linjenettet, eller for spesialtransporter.

1.4 Offentlige funksjoner

Offentlige arealer skal prioriteres for offentlig funksjoner.

Alle nye bygg må løse krav til bruk og drift av bygget på egen tomt og ikke beslaglegge offentlig areal. Dette gjelder for overvannshåndtering og annen privat teknisk infrastruktur, buss og taxi til hoteller, brannoppstillingsplasser, bylogistikkfunksjoner herunder varelevering, renovasjon, mobile tjenester etc.

1.5 Kulturmiljø

Mange eksisterende gater er kulturminner i seg selv eller går gjennom kulturmiljøer som enten er fredet etter kulturminneloven, vernet etter plan- og bygningsloven eller kommunalt listeført – se [Byantikvarens Gule liste](#) og [Kulturminnesøk](#). Ved ombygging av gater med kulturminneverdi må løsninger utarbeides i samråd med Byantikvaren.

1.6 Trikk og tilhørende infrastruktur

I gater hvor det går trikk gjelder Jernbaneloven med forskrifter. Forskriften stiller krav til utforming av trikkeinfrastrukturen, men også krav til sikkerhetsstyring og risikoanalyser ved endring av eksisterende eller bygging av ny infrastruktur for trikk. Ved bygging av ny infrastruktur kan det være behov for ny tillatelse fra Statens jernbanetilsyn.

Som jernbaneforetak har Sporveien Trikken ansvar for at trikkedriften gjennomføres forsvarlig. Det er derfor viktig at trikken involveres tidlig i prosessen, slik at dette ansvaret kan ivaretas og at trikkedriften kan opprettholdes.

Sporveien har to relevante regelverk for gateutforming¹:

- Utformingsregelverk for kjørevei – gir overordnede føringer for utforming av trikkesystemet
- Teknisk regelverk – stiller detaljerte tekniske krav til kjørevei

¹ Sporveien arbeider med å revidere regelverkene.

I tillegg til at regelverket gir konkrete krav til utforming av trikkeinfrastrukturen, kan avstandskrav til kjøreledninger og slyngfelt gi føringer for plassering eller behov for jording av møbler eller andre elementer i gaterommet – se NEK 900:2023 Elektriske jernbaneinstallasjoner.

1.7 Gatelys og infrastruktur i bakken

Alle gater og byrom i Oslo skal ha belysning. Krav til belysning er gitt i [Gate- og veilysnormen for Oslo kommune](#).

Teknisk infrastruktur som legges i bakken i offentlig vei krever en godkjenning av veimyndigheten etter veglovas §32. Med teknisk infrastruktur menes alle typer utstyr tilknyttet ledningsanlegget, slik som skap, kummer, rør, kanaler, konstruksjoner etc. Teknisk infrastruktur skal prosjekteres iht. [Mal for prosjektering av elektronisk infrastruktur](#) - IN-mal.

Teknisk infrastruktur legges på en slik måte at den tar minst mulig plass i veigrunnen, og slik at den ikke hindrer ønsket utvikling av gata. Kabler og ledninger i bakken har avstandskrav som gir føringer for nyanlegg, f.eks. etablering av trær og overvannsanlegg.

1.8 Grønnstruktur og vegetasjon

Sunn og vital vegetasjon i gater utgjør en viktig del av byens sammenhengende grønnstruktur, og bidrar til at Oslo fremstår som trygg, attraktiv, grønn og levende. En gjennomtenkt vegetasjonsbruk tilfører lokalmiljøet særpreg og identitet, samtidig som den skaper gode oppholdsrom og gir positive opplevelser for byens innbyggere.

Eksisterende trær i gater og byrom har særskilt stor verdi. De har ofte godt etablerte rotsystemer og velutviklede trekroner som er vakre og skaper rom og struktur. Store trær leverer en rekke viktige økosystemtjenester, så som ly, skygge, nedkjøling på varme dager, redusert forurensning i tillegg til å være levested for fugl, insekter og andre arter. Etablerte trær kan være en viktig del av overvannsløsningen ved å fordrøye og infiltrere og ta opp store mengder vann, som kan redusere risikoen for flom. Det tar lang tid å opparbeide store frodige trær i urbane miljøer, derfor er det spesielt viktig å bevare de store og gamle trærne.

I alle gateprosjekter skal det planlegges for å bevare verdifulle trær. Dette betyr at eksisterende trær skal kartlegges og verdivurderes etter NS 3846. For å få en oversikt over omfang av trekroner i området anbefales [Kart over trær i Oslo - Trær i Oslo - Oslo kommune](#).

For å få oversikt over biologisk verdifulle trær og andre naturtyper kartlagt etter Natur i Norge (NiN) og DN-håndbok 13, benyttes Naturkart for Oslo.

Kommuneplanens juridiske arealdel § 7.6 Naturmiljø (jf. pbl § 11-9 nr. 6) fastsetter følgende:

- A-områder (nasjonal verdi): Tiltak som kan forringe naturverdiene er ikke tillatt.
- B-områder (regional verdi): Tiltak som kan forringe naturverdiene krever særlige grunner.
- C-områder (lokal verdi): Tiltak som kan forringe naturverdiene skal så langt som mulig unngås.

Se gjeldende retningslinjer for mer informasjon.

Resultatene fra kartleggingene legger premissene for videre planlegging av gaten, der trær og annen natur med høy verdi skal hensyntas og beskyttes i alle faser, fra byggefase til etablering og drift. Det betyr at det i planfase må utarbeides en rigg- og marksikringsplan som viser ivaretagelse av verdifull vegetasjon i sammenheng med rigg og anleggsaktiviteter, se del III Utforming, kapittel 15.1.1 Marksikringsplan.

For at trær skal opprettholde god vitalitet i driftsfasen, må gaten planlegges slik at drift og vedlikehold kan utføres uten å påføre skader på nærmiljøet. Dette innebærer blant annet at områder for snøopplag er avklart på forhånd, og at eventuell salting gjennomføres på en måte som hindrer at store mengder salt samles i rotsonen til trær eller annen planlagt vegetasjon.



Figur 1.1 Verdien av eksisterende trær og vegetasjon - Gyldenløves gate.

1.9 Klimatilpasning og flomhåndtering

Mer intens og lengre perioder med nedbør, mer vinterregn, og lengre tørkeperioder, øker risikoen for overvannsproblemer, flom og skred. Gatenettet skal også bidra til å trygge resten av byen mot konsekvensene av styrtregn og urban flom. Mange av gatene ligger som lavbrekk i terrenget, og vil naturlig samle

vann fra tilliggende områder. Dette vannet må føres på en tryggest mulig måte til vassdrag eller fjorden.

Gatenes funksjon i en ekstremværsituasjon, enten som utrykningstrase, tilkomstveier eller som vannførende flomveier må kartlegges og dokumenteres.

Kart som viser avrenningsmønster og modellerte vanndybder/hastigheter for et klimajustert 100-årsregn finnes i PBEs planinnsynsløsning under Temakart, Overvann. Kartene gir informasjon om overvannssituasjonen for en gate sett i sammenheng med tilgrensende områder, og viser hvor det kan forventes vannansamlinger eller mye rennende vann ved ekstreme nedbørshendelser.

For mer informasjon om dimensjonerende regnhendelse for overvannsflom vises det til enhver tid gjeldende overvannsveileder i Oslo kommune.

Dersom innledende kartlegging viser at det er behov for tiltak, må dette hensyntas ved utforming av gata. Utforming av tverrsnittet, oppbygning av veikropp og overflater, og valg av møblering må utformes slik at forventede vannmengder håndteres på forsvarlig måte. I gater som også skal fungere som flomveier, skal gata og dens sidearealer utformes for håndtering av dimensjonerende vannmengde ved overvannsflom. Tiltak for tilrettelegging av en flomvei kan også inkludere sikringstiltak i gatas sidearealer, for eksempel sikring av tilliggende bebyggelse.

Gatene må bygges for å tåle store vannmengder, men tilrettelegging av flomveier i gater er lite utprøvd. Oslo kommune har i samarbeid med flere andre aktører, utarbeidet [«Designveileder for dimensjonering og utforming av flomveier i veier og gater»](#) (Oslo kommune mfl. 2023). Denne kan brukes som et verktøy i arbeidet med utforming av gater som flomveier.

1.10 Gjenbruk

Gjenbruk reduserer arealinngrep, begrenser utslippene i byggefasen og kan bidra til å redusere kostnader. I de fleste gateprosjekter i Oslo gjenbrukes eksisterende gate i en eller annen form. I innledende planfaser bør det vurderes om deler av gata kan bestå slik den er, fremfor å bygge helt nytt anlegg.

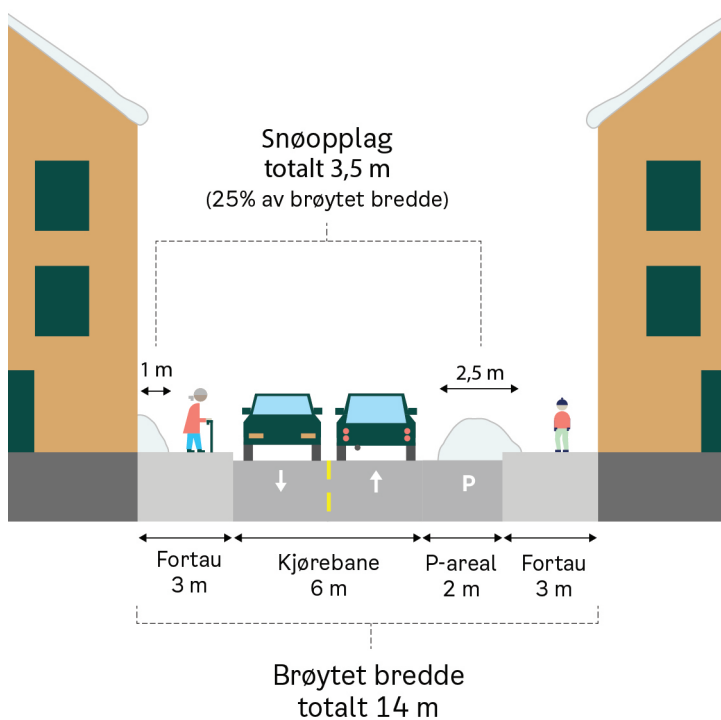
Hensynet til gjenbruk av materialer og gateutstyr må inngå i alle prosjektets faser. For å lykkes med gjenbruk av materialer bør eksisterende anlegg kartlegges tidlig. Dersom materialer fra eksisterende anlegg skal gjenbrukes samme sted må mulighet for mellomlagring vurderes. Bymiljøetaten har eget lager for ombruksmaterialer. Direkte gjenbruk foretrekkes, der kantstein gjenbrukes som kantstein og gangbaneheller gjenbrukes som gangbaneheller.

1.11 Drift og areal for snø

Dersom gatene skal opprettholde sin funksjon over tid må de utformes slik at de kan driftes og vedlikeholdes på en kostnadseffektiv og rasjonell måte. Anlegg må derfor utformes slik at de er tilgjengelige for driftskjøretøy. Materialer og elementer som benyttes må enkelt kunne byttes ut når de ikke lenger ivaretar sin opprinnelige funksjon.

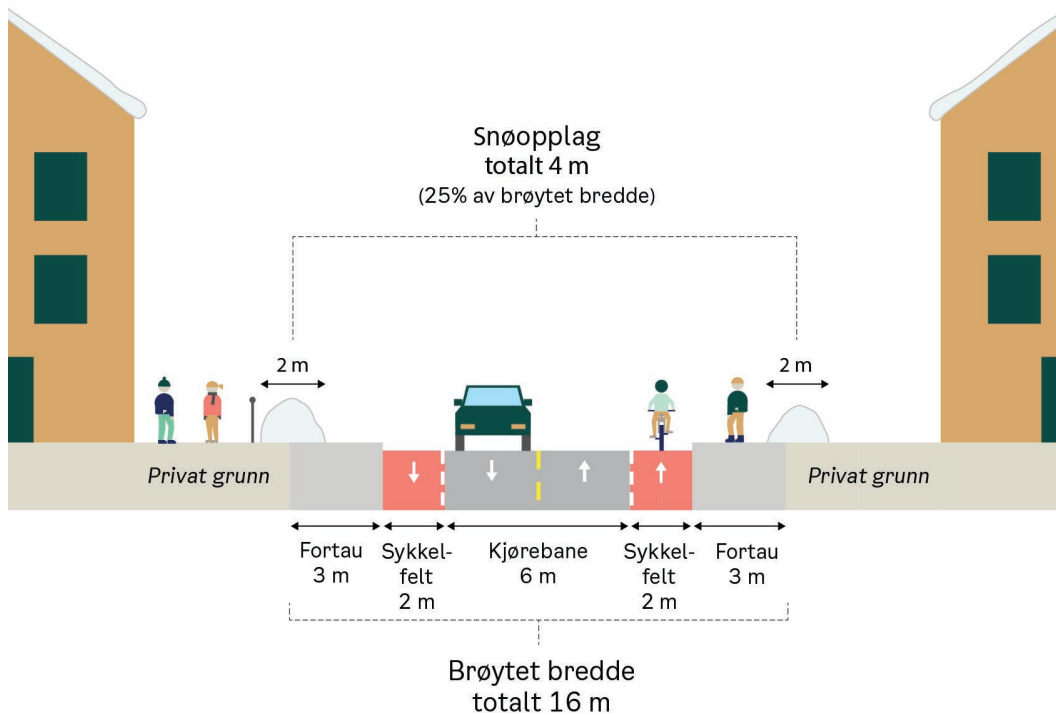
Hensikten og målet bak kravene i gatenormalens del 3 er å sikre en utforming som kan driftes, men inkluderer samtidig ikke areal til snøopplag. Egnert areal til snøopplag må derfor vurderes særskilt.

Ved snøfall brøytes eller freses snøen til siden fra kjørebaner og andre ferdselsarealer. Oslo har begrenset med mottakskapasitet i snødeponi, smelteanlegg eller arealer for lokal snøhåndtering. Kun en liten andel av snøen som blir liggende i gatetverrsnittet blir kjørt bort i løpet av en sesong. Det er derfor nødvendig at snø kan legges innenfor gatetverrsnittet, permanent eller midlertidig, eksempelvis i veggzone, møbleringssone, parkeringsareal eller i langsgående ranker, i en bredde som tilsvarer 25 % av brøytet bredde – se figur 1.2. Hvilke arealer som kan inngå som snøopplag innenfor gatetverrsnittet, må vurderes i hver konkrete tilfelle og avklares med Bymiljøetaten.



Figur 1.2 Snøopplag innenfor gatetverrsnittet.

Dersom det ikke er plass til å legge snø innenfor gatetverrsnittet, må det settes av arealer til snø langs gatens sideareal – se figur 1.3.



Figur 1.3 Snøopplag langs gatas sidearealer.

1.12 Byggegrense og byggelinje

Formålet med byggegrenser og byggelinje er å:

- ivareta hensynet til trafiksikkerhet og miljøet langs gater og veier
- sikre tilstrekkelig areal til drift og vedlikehold
- sikre nødvendig areal for eventuelle utvidelser i fremtiden

I Oslo er hovedregelen at byggegrense eller byggelinje fremgår av reguleringsplanen. Dersom det ikke er regulert byggegrense eller byggelinje mot gata, er det veglova som setter grenser for hvor tett det kan bygges langs offentlig vei – se veglova § 29. Myndighet etter veglovas § 29 er delegert til Plan- og bygningssetaten, jf. Delegasjonsvedtak DV-0792.

Dersom byggegrensen ikke er vist i reguleringsplanen må en finne hvilken veitype og hvilken veglov som gjaldt da reguleringsplanen ble vedtatt – se tabell 1.1.

Tabell 1.1 Byggegrenser på ulike tidspunkt.

Tidsrom	Avstand til kommunal vei	Avstanden måles fra
1912-1931	3,5 meter	Regulert veikant
1931-1938	5,0 meter	Regulert veikant
1938-1964	7,5 meter	Regulert veikant
1. januar 1964 – 30.juni 1996	12,5 meter	Veiens regulerte midtlinje
1. juli 1996 – 31.desember 2009	15,0 meter	Veiens regulerte midtlinje
1. januar 2010 - nå	15,0 meter	Veiens regulerte midtlinje

2 Spesifikke forutsetninger

2.1 Hvem skal gata tilrettelegges for?

En velfungerende gate ivaretar inntil tre grunnleggende behov:

- Mobilitet - ferdsel og framkommelighet
- Opphold - sosial funksjon, byliv
- Atkomst - tilgjengelighet for personer og bylogistikkfunksjoner

Behovene ivaretas på ulike måter og i ulik grad avhengig av:

- Gatas egenskaper: fartsnivå, fotgjenger- og trafikkmengder etc.
- Gatas rolle i nettverket: gjennomgangs- eller atkomsttrafikk, grad av tilrettelegging for ulike trafikantgrupper og sosial rolle
- Områdetype og funksjoner i tilgrensende bebyggelse: kontor, lager- og logistikkbedrifter, bolig, handel- og service etc.
- Kvalitet på utforming

I tillegg til behovene som nevnt over er gatetrær en del av byens sammenhengende grønnstruktur. Gatenettet har også en betydelig rolle ved håndtering av overvann og flom.

En fungerende gateutforming forutsetter at alle som medvirker i plan- og byggeprosess har en felles oppfatning av hvilken funksjon gata skal ha, og hvem gata skal tilrettelegges for.

Omforente føringer for utforming avklares i innledende planfaser, enten overordnet planlegging etter plan- og bygningsloven og/eller konseptvalgutredninger som del av investeringsprosessen i Oslo kommune.

Gatas utforming må følge opp krav og føringer i gjeldende planer. Plantyper som gir premisser for gateutforming er ulike planer etter plan- og bygningsloven (kommuneplan, kommunedelplan, områderegulering, planprogram, reguleringsplan), veiledende plan for offentlige rom (VPOR), eller temaplaner (Plan for sykkelveinettet).

2.2 Antall trafikantgrupper bør begrenses

Et fellestrekk ved gode velfungerende gater er at de ikke løser for mange behov på for liten plass. Dersom for mange behov skal løses i en og samme gate, er resultatet unødige store konflikter mellom trafikantgrupper og bylivet, og den tilrettelagte infrastrukturen får unødige lav standard.

Ettersom de fleste gater allerede er bygget, og det er begrenset mulighet for å utvide gateareal, bør det generelle utgangspunktet være at ulike funksjoner fordeles utover i gatenettet fremfor å samles i en og samme gate. En slik tilnærming reduserer behovet for tilrettelagt infrastruktur i enkeltgater, frigjør areal, rendyrker gatens funksjon, og gir et bedre samspill mellom trafikanter og byliv.

2.3 Gatekategorier

I gatenormalen deles de kommunale gatene inn i gatekategorier. Gatekategoriene sier noe om:

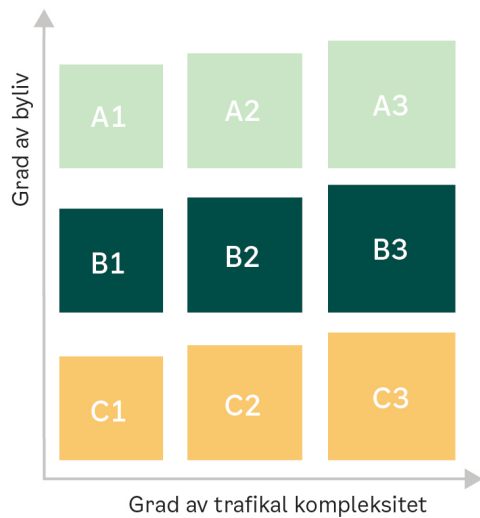
- Gatas egenskaper etter ombygging (trafikkmengde, hastighetsnivå, gjennomgangs/atkomsttrafikk etc.)
- Hvilke trafikantgrupper den skal tilrettelegges for / hvilken funksjon den skal løse
- Anbefalt utforming

Hensikten med gatekategoriene er å etablere et rammeverk/forutsetning for å kunne gå inn i «Gatenormal for Oslo» på riktig måte, og benytte riktige anbefalinger og krav der de er differensiert på gatekategori. **Ethvert gateprosjekt må derfor beslutte, i samråd med Bymiljøetaten, hvilken gatekategori gata skal ha etter ombygging.**

Gatekategori skal gjenspeile den fremtidige og ønskede situasjonen i gaten.

Kategorisering er kun aktuelt for gater som har flere funksjoner, og skal ikke benyttes for separate anlegg som gangveier, gang- og sykkelveier, sykkelveier eller torg.

Figuren nedenfor viser matrisen over gatekategorier, systematisert etter grad av byliv (A-C gitt av y-aksen) og grad av trafikal kompleksitet (1-3 gitt av x-aksen).



Figur 2.1 Matrisen viser gatekategorier som et resultat av samspillet mellom trafikal kompleksitet og byliv.

Grad av byliv (A, B, C) handler om hvorvidt gata skal tilrettelegges for aktiviteter som skjer «saktere» enn ganghastighet. Byliv forutsetter derfor ofte et aktivt samspill mellom gata og tilstøtende bebyggelse eller arealer. Eksempler på dette er gater med møblering, publikumsrettet virksomhet, servering eller parkarealer. Dersom store deler av en strekning tilrettelegger for opphold og aktiviteter i gaterommet, indikerer dette høy grad av byliv.

Grad av trafikal kompleksitet (1, 2, 3) handler om sammensetning av trafikanter, hastighetsnivå og risikokilder som trafikantene må forholde seg til. Grad av trafikal kompleksitet vil derfor ofte være førende for om det er hensiktsmessig med sambruk eller separering mellom trafikanter. Gater med høy grad av trafikal kompleksitet har gjerne høyt hastighetsnivå eller fartsgrense, og/eller samkjøring av flere trafikanter der størrelsesforholdene er skjeve, som eksempelvis kollektivtrafikk og myke trafikanter.

2.4 A-gater

I A-gater er det mye byliv i form av opphold og aktivitet som ikke er direkte knyttet til transport. I A-gater er det bebyggelse med aktive fasader som henvender seg mot gata og som knytter sammen aktiviteten i bebyggelsen og gata. Selve gatearealet bør som hovedregel tilrettelegges for opphold i form av møbleringssone eller lignende, men er ikke påkrevd. A-gater skal utformes slik at de inviterer til lav fart.

2.4.1 A1-gater

A1-gater er gater tilrettelagt for gående. Innenfor denne gatekategorien finner vi gågater hvor det er forbudt for kjøring med motorvogn, og hvor gata dermed er forbeholdt myke trafikanter. A1-gater karakteriseres ofte av fysiske omgivelser som inviterer til opphold, handel og aktivitet i gaterommet. Dette kan eksempelvis være i form av grøntarealer og møbleringssoner, eller utadrettet virksomhet i

førsteetasje som kafé- og restaurantvirksomhet eller andre typer næringslokaler. A1-gater karakteriseres derfor av høy grad av byliv og lav trafikal kompleksitet. Sykling foregår på fotgjengernes premisser. Handel og servicefunksjoner i tett bystruktur vil ofte føre til stort behov for bylogistikkfunksjoner som varelevering og renovasjon.

A1 – Gater tilrettelagt for gående og byliv		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
Bilfritt Tungbiler som ivaretar bylogistikkfunksjoner Godt tilrettelagt for byliv og opphold i gaterommet.	Gåing på langs	Fri ferdsel for gående
	Gåing på tvers	Fri kryssing
	Byliv	Soner for opphold. Gatetrær og vegetasjon.
	Bylogistikk	På gateplan/separert i tid/i sidegater
	Funksjoner som kan forekomme	
	Sykling	På gåendes premisser

Eksempler på mulig utforming av A1-gater:



Figur 2.2 Generelt snitt av en gågate med midtstilt ferdselssone og møbleringssoner mot fasader.

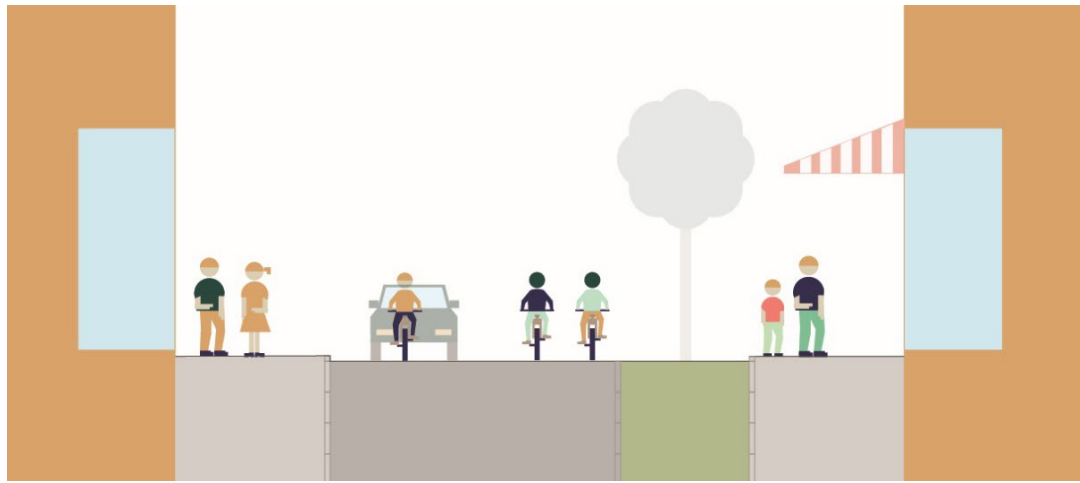
Eksempler på A1- gater i Oslo: Karl Johans gate, Øvre- og Nedre Slottsgate, Lille Grensen.

2.4.2 A2-gater

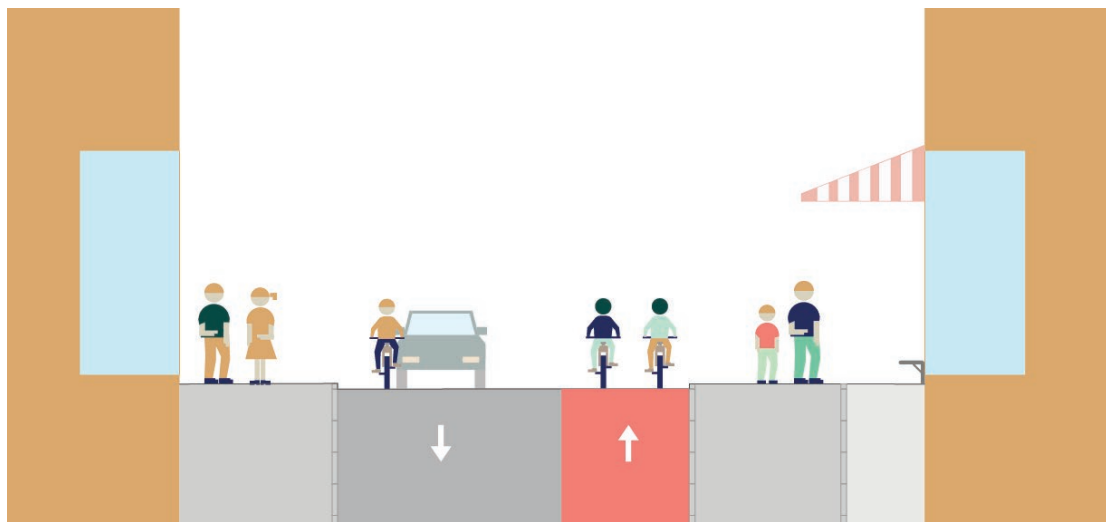
A2-gater er gater hvor det er godt tilrettelagt for de myke trafikantene, henholdsvis gående og syklende. Innenfor denne gatekategorien vil det være lavt fartsnivå, ofte harmonisert med farten til gående og syklende. A2-gater kan ha en viktig rolle i sykkelveinettet og dermed være attraktive traseer for syklende. Gatene er ofte skiltet eller utformet på en måte som ikke inviterer til gjennomfartsbiltrafikk, eksempelvis gjennom restriktive tiltak som enveisregulering, forbud mot kjøring med motorvogn eller med en fysisk utforming som inviterer til lav fart. Trafikkmengdene er derfor ofte lave. A2-gater karakteriseres på lik linje med A1-gater av høy grad av byliv. Dette vil si at fasader og tilstøtende arealer til gata ofte inviterer til opphold, handel og aktivitet. Handel og servicefunksjoner i tett bystruktur vil ofte føre til stort behov for bylogistikkfunksjoner som varelevering og renovasjon.

A2 – Gater tilrettelagt for myke trafikanter og byliv		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
ÅDT < 2000 Hastighet ≤ 30 km/t Tungbiler kun ved varelevering Inngår i plan for sykkelveinettet Godt tilrettelagt for byliv og opphold i gaterommet	Gåing på langs	I hovedsak fri ferdsel for gående, ev. fortau
	Gåing på tvers	I hovedsak fri kryssing for gående
	Sykling	Blandet trafikk
	Byliv	Høy grad av tilrettelegging
	Bylogistikk	Varelevering i lomme
	Funksjoner som kan forekomme	
	Bilkjøring (adkomst/lokal)	En- eller toveisregulering

Eksempler på mulig utforming av A2-gater:



Figur 2.3 Eksempel på en enveisregulert A2 gate med sykling mot kjøreretningen i blandet trafikk.



Figur 2.4 Eksempel på en enveisregulert A2 gate med sykling mot kjøreretningen i sykkelfelt.

Eksempler på A2- gater i Oslo: Torggata, Markveien, Rosenkrantz gate, Roald Amundsens gate.

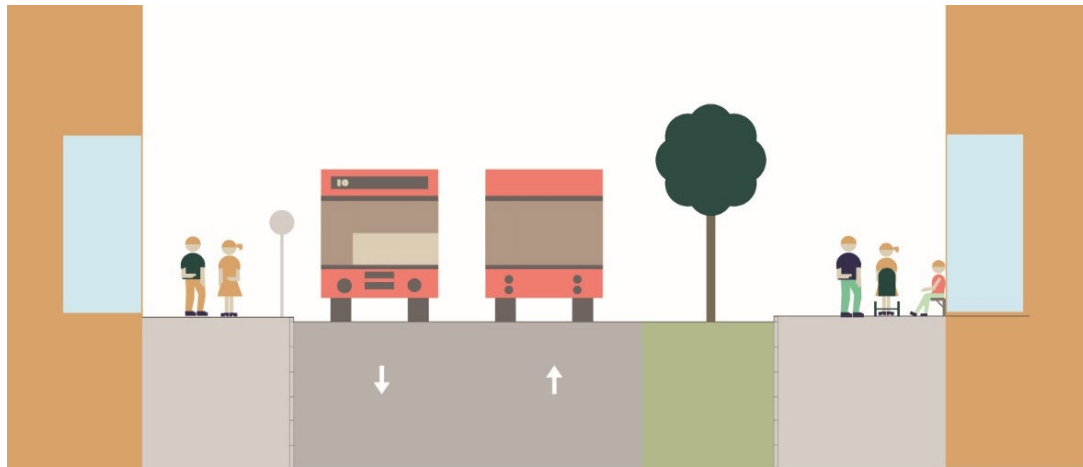
2.4.3 A3-gater

A3-gater er gater hvor det er godt tilrettelagt for kollektivtrafikk og myke trafikanter. Innenfor denne gatekategorien kan vi finne viktige kollektivforbindelser, men med mindre betydning for gjennomkjøring for personbiler og næringstransport. A3-gater bør dermed utformes eller skiltes på en måte som ivaretar kollektivtrafikkens fremkommelighet. Dette kan eksempelvis være gjennom aktiv lysregulering, egne arealer forbeholdt trikk eller buss, eller gjennom skilting som reduserer biltrafikken. Gateparkering vil ofte hindre kollektivtransporten og bør unngås i A3-gater. Myke trafikanter er også viktige i

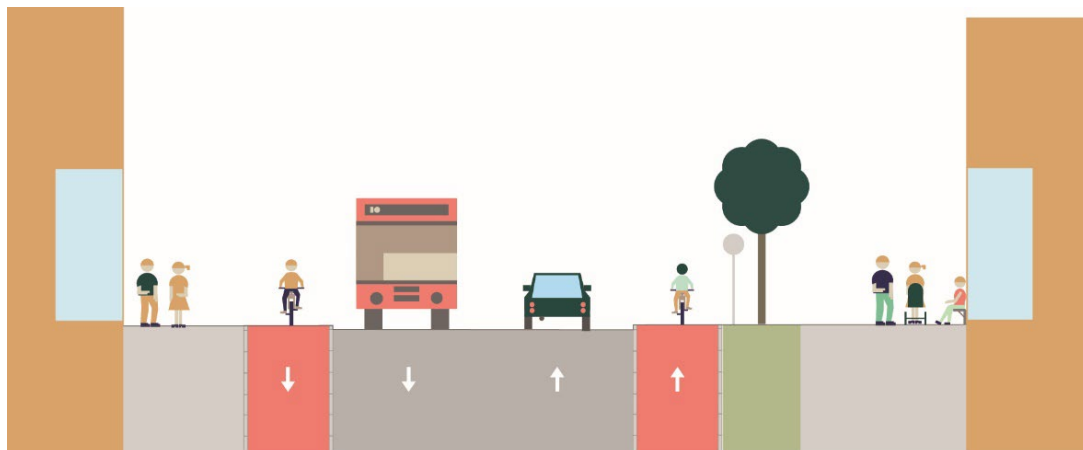
A3-gater, og det skal derfor sikres god tilgjengelighet for gående. Tilrettelegging for flere forskjellige trafikantergrupper med ulik størrelse og fartsnivå medfører høy trafikal kompleksitet i A3-gater, sammenlignet med A1- og A2-gater. Det vil også være høy grad av byliv og bymessige kvaliteter som inviterer til opphold, handel og aktivitet.

A3 – Gater med tilrettelagt for kollektivtrafikk og myke trafikanter		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
ÅDT < 4000 Hastighet ≤ 30 km/t Lav tungbilandel God fremkommelighet for kollektivtrafikk Kollektivtrafikk > 6 avganger/t per retning Godt tilrettelagt for byliv og opphold i gaterommet God tilgjengelighet for gående	Gåing på langs	Fortau
	Gåing på tvers	Regulert kryssing
	Kollektivtrafikk	Blandet trafikk
	Byliv	Høy grad av tilrettelegging
	Bylogistikk	Vareleveringslomme/i sidegater
	Funksjoner som kan forekomme	
	Bilkjøring (adkomst)	
	Sykling	Eget anlegg

Eksempler på mulig utforming av A3-gater:



Figur 2.5 Eksempel på en A3 gate som en kollektivgate.



Figur 2.6 Eksempel på en A3 gate med enveisregulert sykkelvei og med tillatt kjøring for ordinær trafikk.

Eksempler på A3- gater i Oslo: Bogstadveien, Thereses gate, Stortingsgata, Tøyengata.

2.5 B-gater

B-gater ligger som oftest i den tette byen med overvekt av sammenhengende fasader som knytter gaterommet sammen med tilgrensende bebyggelse. Aktive fasader med handel og servicefunksjoner, eller avgrensede oppholdssoner i gata opptrer imidlertid mer sporadisk enn i A-gatene. B-gatene er som oftest lokalisert i den tette byen, men kan også opptre i byutviklingsområder eller lokalsentre i ytre by.

2.5.1 B1-gater

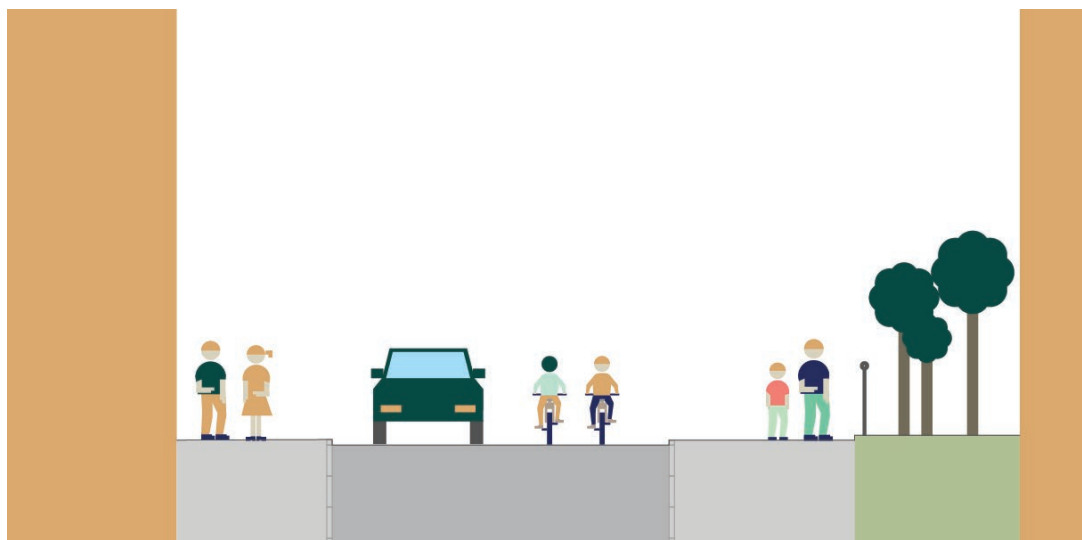
B1-gater er lavtrafikkerte bolig-gater hvor den primære trafikale funksjonen er adkomst til eiendom. Disse gatene er derfor ofte lokalisert i boligstrøksområder og brukes i hovedsak av lokale beboere og gående. Fasadene er derfor som hovedregel mindre aktive enn i A-gater. B1-gater inviterer ikke til lokal- eller gjennomfartstrafikk, og hastigheten og trafikkmengdene er lave i disse gatene. B1-gater karakteriseres derfor av lav trafikal kompleksitet. På tross av at det kan tilrettelegges for sykling i B1-gater, bør hovedtraseer for gjennomfartssykling anlegges i andre og større samlegater, som eksempelvis B2- eller B3-gater. B1-gater kan også ha noe grad av byliv, eksempelvis i form av møbleringssoner eller kafévirkksomhet, men i mindre grad enn A-gatene.

B1 – Lavtrafikkerte bolig-gater med adkomst som trafikal funksjon		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
ÅDT < 1000 Hastighet ≤ 30 km/t Lav tungbilandel Inngår ikke i sykkelveinettet	Gåing på langs	Fri ferdsel/fortau
	Gåing på tvers	Fri kryssing
	Sykling (adkomst)	Blandet trafikk
	Bilkjøring (adkomst)	Enveisregulering/sambruksareal/ blindgate
	Funksjoner som kan forekomme	
	Byliv	Punktvis
	Bylogistikk	Egen eiendom eller fra gate

Eksempler på mulig utforming av B1-gater:



Figur 2.7 Eksempel på en B1 gate utformet og utformet som gatetun.



Figur 2.8 Eksempel på en enveisregulert B1 gate med tillat sykling mot kjøreretning i blandet trafikk.

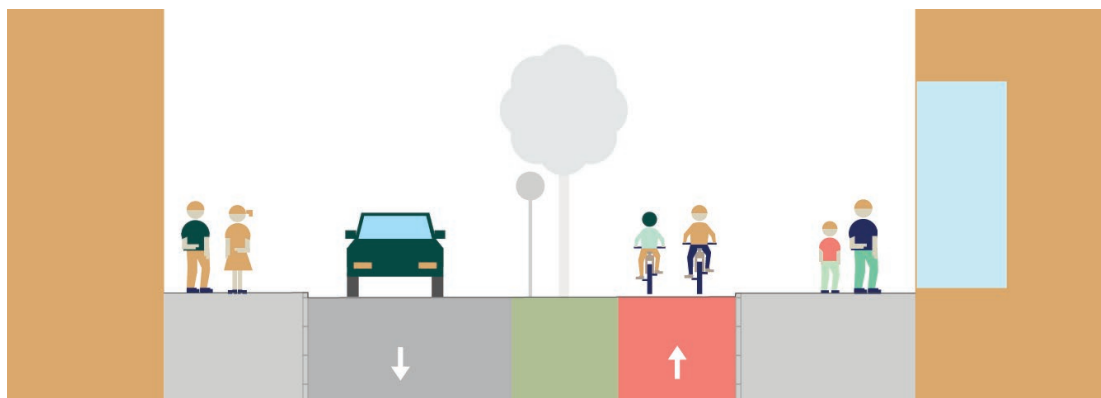
Eksempler på B1- gater i Oslo: Deichmans gate, Sverdrups gate, Edmund Neuperts gate, Magnus gate.

2.5.2 B2-gater

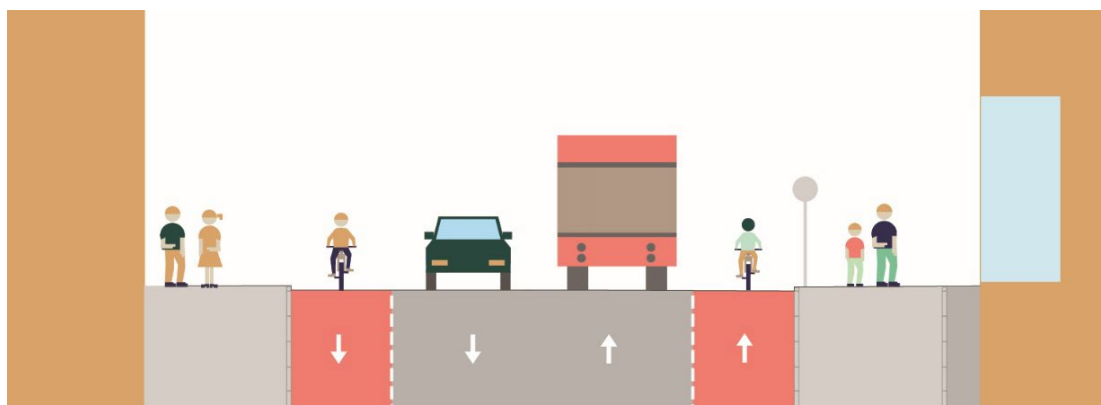
B2-gater er gater som har en trafikal funksjon utover kun tilgang til eiendom. Disse gatene kan for eksempel inngå i sykkel- og kollektivnettet, i tillegg til å ha oppholds- og handelsmuligheter. Denne gatekategorien kan romme mange forskjellige funksjoner, og favner derfor mange gater i Oslo i dag. Dette gjør B2 til en særlig relevant gatekategori for prioritering av maks 3 funksjoner, samtidig som det ofte gir større rom for fleksibilitet i gatesnittet. I B2-gater inviteres det ikke til gjennomfartsbilkjøring, og fartsgrensen og trafikkmengdene er derfor relativt lave i disse gatene. På grunn av det lave farts- og trafikkmengdenivået, vil det i flere B2-gater ikke være behov for separasjon mellom trafikantgruppene. B2-gater skiller seg i hovedsak fra A-gatene ved at det er lavere grad av byliv og utadrettet virksomhet, i tillegg til at slike gater oftere befinner seg i boligstrøk.

B2 – Boliggater med adkomst- og lokaltrafikk, samt opphold- og handelsmuligheter		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
ÅDT $\leq$ 4000 Hastighet $\geq$ 30 km/t Lav tungbilandel Kollektivtrafikk < 6 avganger/t per retning	Gåing på langs	Fortau
	Gåing på tvers	I hovedsak regulert kryssing
	Sykling	Blandet trafikk/eget sykkelanlegg
	Kollektivtrafikk	Blandet trafikk
	Bilkjøring (adkomst/lokal)	Kan enveisreguleres
	Funksjoner som kan forekomme	
	Byliv	Punktvis
	Bylogistikk	Egen eiendom eller fra gate

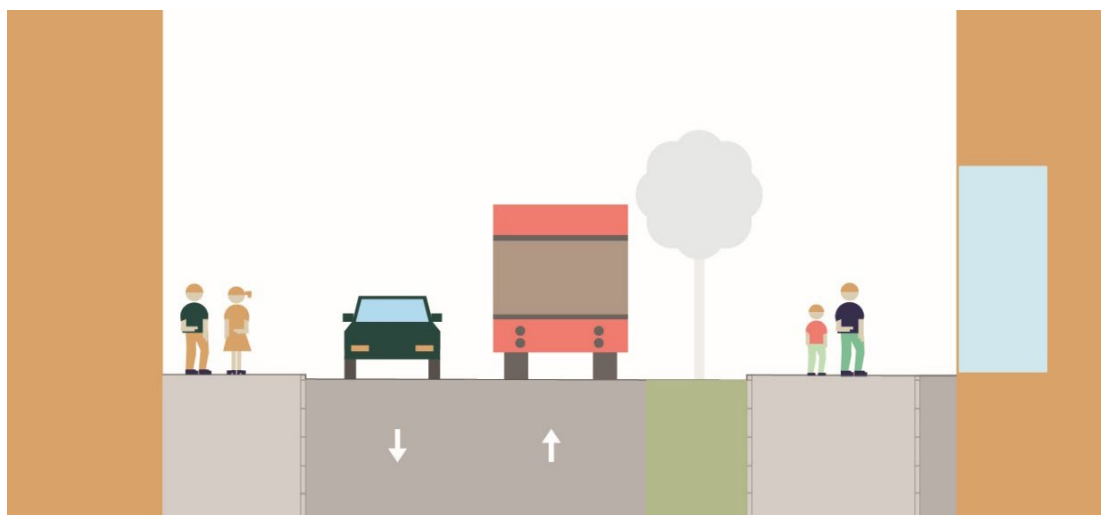
Eksempler på mulig utforming av B2-gater:



Figur 2.9 Eksempel på en enveisregulert B2 gate med sykkelfelt mot kjøreretning.



Figur 2.10 Eksempel på en toveisregulert B2 gate med sykkelfelt i begge retninger.



Figur 2-11 Eksempel på en toveisregulert B2 gate med busstrafikk.

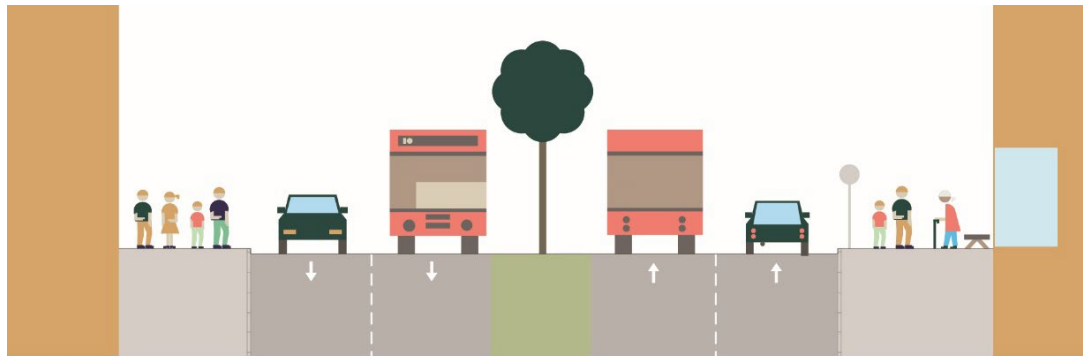
Eksempler på B2- gater i Oslo: Torshovgata, Peter Møllers vei, Elisenbergveien, Norderhovgata.

2.5.3 B3-gater

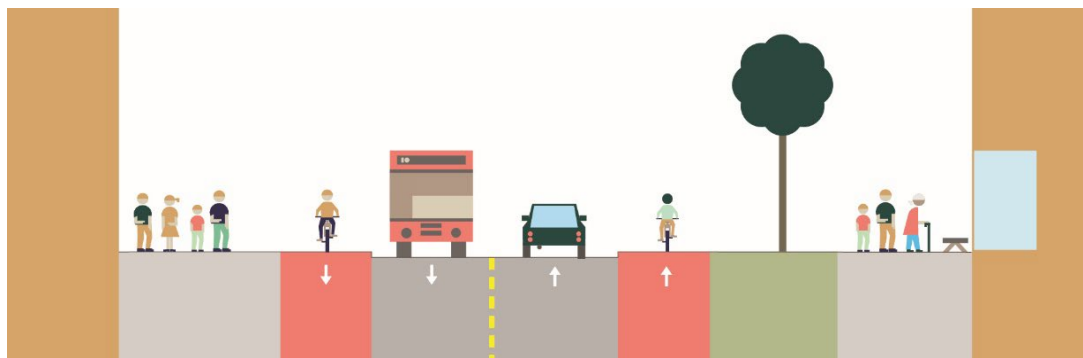
B3-gater er gater som tillater at man ferdes i åpenbart forskjellige hastigheter, og fungerer derfor ofte som viktige gjennomfartsårer for flere trafikantergrupper. Tilrettelegging for flere forskjellige trafikantergrupper med ulik størrelse og fartsnivå medfører høy trafikal kompleksitet i B3-gater, og dermed ofte krav til separasjon mellom trafikantergruppene. Kollektivtrafikken bør ivaretas gjennom tiltak som sikrer god fremkommelighet, for eksempel gjennom etablering av kollektivfelt eller aktiv lysregulering. B3-gater kan også inngå i sykkelveinettet og fungere som hovedtraseer for gjennomfartssykling. Sammenlignet med A3-gater vil det innenfor denne gatekategorien ofte være høyere hastigheter og lavere grad av byliv. Bylivsfunksjoner vil i slike gater ofte være lokalisert punktvis rundt kryssområder eller på kortere deler av strekningen. Grunnet trafikkmengden og et komplekst trafikkbilde bør varelevering fra gategrunn i B3-gater unngås. Varelevering bør legges på egen grunn eller til mindre trafikkerte sidegater.

B3 – Boliggater med adkomst- og lokaltrafikk, samt opphold- og handelsmuligheter		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
ÅDT > 4000 Hastighet $\geq$ 40 km/t Høy tungebilandel Kollektivtrafikk > 6 avganger/t per retning God fremkommelighet for kollektivtrafikk Egnet for gjennomfartstrafikk	Gåing på langs	Fortau
	Sykling	Eget sykkelanlegg
	Kollektivtrafikk	Kollektivfelt/blandet trafikk
	Bilkjøring	
	Funksjoner som kan forekomme	
	Byliv	Punktvis
	Bylogistikk	Unntaksvis
	Gåing på tvers	Regulert kryssing

Eksempler på mulig utforming av B3-gater:



Figur 2.12 Eksempel på en B3-gate med midtstilte kollektivfelt.



Figur 2.13 Eksempel på en B3-gate med enveisregulert sykkelvei og buss i blandet trafikk. Eksempler på B3- gater i Oslo: Christian Michelsens gate, Drammensveien, Sognsveien (nedre del).

2.6 C-gater

C-gater har fortrinnsvis en transportfunksjon og er kun unntaksvis tilrettelagt for opphold og aktivitet. C-gatene ligger gjerne i spredtbygde områder og grenser fortrinnsvis til ubebygget privat eiendom. C-gater og tilgrensende bebyggelse er derfor i mindre grad koblet sammen i en helhetlig struktur enn tilfellet er i A- og B-gater.

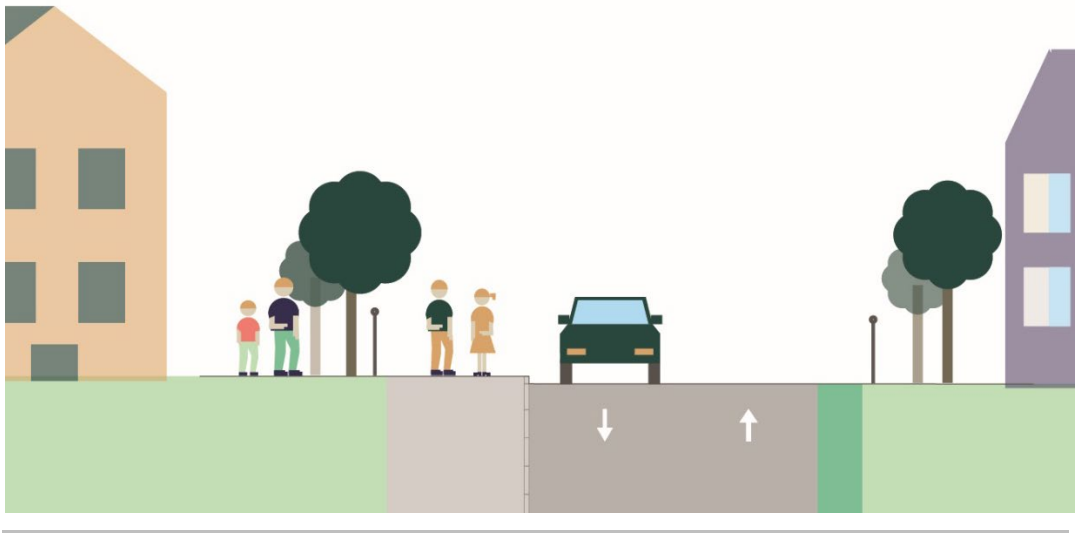
C-gater betegnes som gater, men har i form og funksjon veipreg.

2.6.1 C1-gater

C1-gater er lavtrafikkerte adkomstveier hvor den primære trafikale funksjonen er adkomst til eiendom. Gatene brukes derfor i hovedsak av lokale beboere og er ofte lokalisert i rolige boligstrøk med lite eller ingen grad av byliv. C1-gater har lav fart og små trafikkmengder, og den trafikale kompleksiteten er derfor lav. Sammenlignet med B1-gater, vil det i mindre grad være tilrettelagt for opphold, handel eller aktivitet i C1-gater. Det er større avstand mellom gaten og bebyggelsen og atkomst til bebyggelsen skjer ikke direkte fra fortauet slik tilfellet er i B1-gater. C1 er derfor mer å regne som en tradisjonell boligvei, og de befinner seg derfor oftere i ytre by.

C1 - Boliggater med adkomst- og lokaltrafikk, samt opphold- og handelsmuligheter		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
ÅDT < 2000 Hastighet ≤ 30 km/t Lav tungbilandel Atkomstkjøring	Gåing på langs	Fri ferdsel for gående/fortau
	Gåing på tvers	Fri kryssing
	Sykling	Blandet trafikk
	Bilkjøring (adkomst)	En- eller toveisregulering
	Funksjoner som kan forekomme	
	Bylogistikk	Egen eiendom

Eksempel på mulig utforming av C1-gate:



Figur 2.14 Eksempel på en C1-gate med toveisrafikk og ensidig fortau.

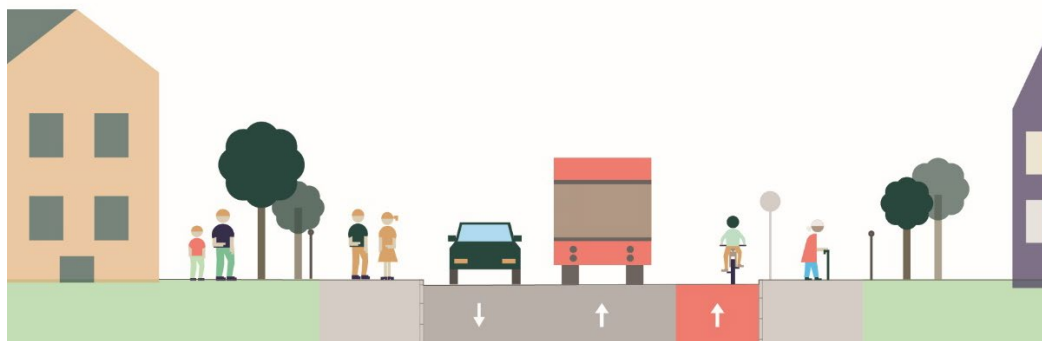
Eksempler på C1- gater i Oslo: Eikelundveien, Fugleliveien, Montebello Terrasse, Kleiva.

2.6.2 C2-gater

C2-gater er lokalveier i bolig- og industriområder, og fungerer ofte som bindeledd mellom adkomst- og hovedveier. Denne kategorien har tradisjonelt blitt kalt samleveier. C2 har i hovedsak trafikal funksjon, er ikke tilrettelagt for opphold og har derfor lite byliv. Sammenlignet med C1-gater, vil det i C2-gater være mindre direkte adkomst til eiendommer og mer lokaltrafikk. På grunn av den lave graden av byliv, vil denne gatekategorien ofte være mer utbredt i bydelene i ytre by.

C2 - Lokalveier i bolig- og industriområder		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
ÅDT < 4000 Hastighet ≤ 40 km/t Høy tungbilandel Kollektivtrafikk < 6 avganger/t per retning Gjennomgangstrafikk	Gåing på langs	Fortau
	Gåing på tvers	Fri eller regulert kryssing
	Sykling	Eget anlegg
	Kollektivtrafikk	Blandet trafikk
	Bilkjøring (adkomst)	En- eller toveisregulering

Eksempel på mulig utforming av C2-gate:



Figur 2.15 Eksempel på en toveisregulert C2-gate med en bussrute med lav frekvens og ensidig sykkelfelt.

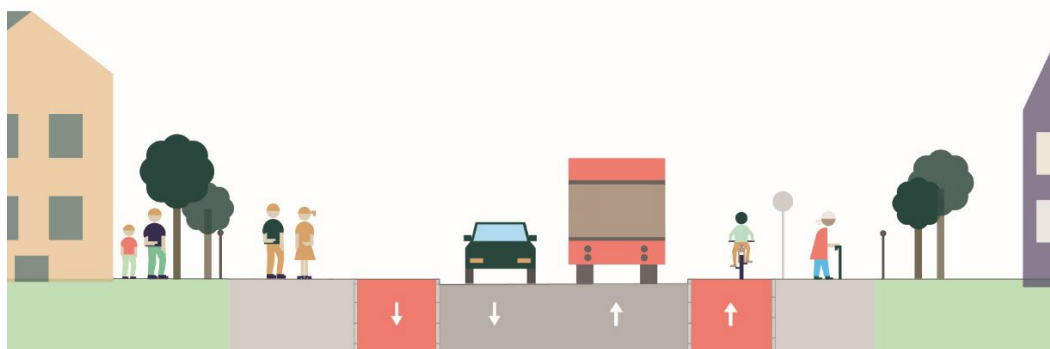
Eksempler på C2- gater i Oslo: Rødtvetveien, Kjelsåsveien, Dalsveien, Mortensrudveien.

2.6.3 C3-gater

C3-gater er hovedveier, ofte lokalisert utenfor de mer sentrumsnære områdene. C3-gater har derfor først og fremst en trafikal funksjon som hovedfartsårer for gjennomgående trafikk. I likhet med A3- og B3-gater, har C3-gater høy trafikal kompleksitet som medfører krav til separasjon mellom trafikantergruppene. Fravær av byliv i C3-gater resulterer imidlertid i færre eller ingen krysningspunkter for gående sammenlignet med A3- og B3-gater.

C3 – Lokalveier i bolig- og industriområder		
Egenskaper	Typiske funksjoner	Typisk tilrettelegging
ÅDT > 4000 Hastighet $\geq$ 40 km/t Høy tungbilandel Kollektivtrafikk < 6 avganger/t per retning Gjennomgangstrafikk Separasjon mellom trafikantergrupper	Gåing på langs	Fortau
	Sykling	Eget anlegg
	Kollektivtrafikk	Blandet trafikk/kollektivfelt
	Bilkjøring (gjennomfart)	
	Funksjoner som kan forekomme	
	Gåing på tvers	Regulert kryssing

Eksempel på mulig utforming av C3-gate:



Figur 2.16 Eksempel på en toveisregulert C3-gate med busstrafikk og tilrettelagt for sykkel med enveisregulert sykkelvei.

Eksempler på C3- gater i Oslo: Ytre Ringvei, Østensjøveien, Strømsveien, Vækerøveien.

2.6.4 Oppsummeringstabell gatekategori

Typiske funksjoner, egenskaper og tilrettelegging er vist samlet for alle gatekategorier i tabell 2.1. Tabellen er veiledende for å beslutte aktuell gatekategori og må ikke forveksles med krav til utforming i gatenormlaens del 3.

Tabell 2.1 Tabellen viser typiske funksjoner, egenskaper og tilrettelegging i ulike gatekategorier.

Typiske funksjoner									
	A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3
Er gata del av hovednett kollektiv?	Nei	Nei	Ja	Nei	Kan	Ja	Nei	Kan	Ja
Hovednett sykkel	Nei	Ja	Kan	Nei	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja
Hovednett bil/nærings-transport	Nei	Nei	Nei	Nei	Kan	Ja	Nei	Kan	Ja
Typiske egenskaper									
	A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3
ÅDT	0	<2000	<4000	<1000	≤4000	>4000	<2000	<4000	>4000
Hastighet	-	≤30	≤30	≤30	≥30	≥40	≤30	≤40	≥40
Tungbilandel	Vare-levering	Vare-levering	Lav	Lav	Lav	Høy	Lav	Høy	Høy

[3. Utforming]

[2. Forutsetninger for utforming]

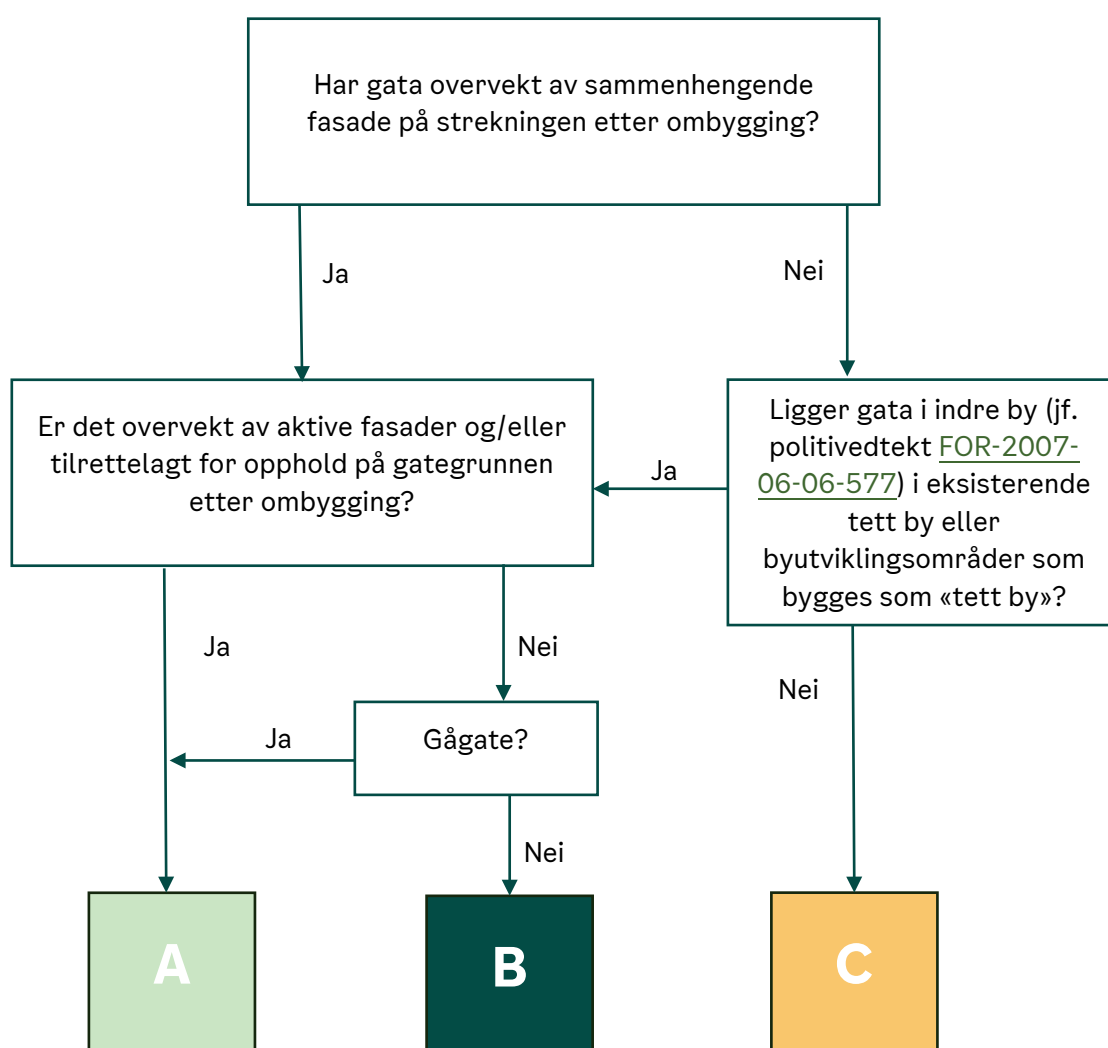
[1. Introduksjon]

Typisk tilrettelegging									
	A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3
Gåing på langs	Alltid	Alltid	Alltid	Alltid	Alltid	Alltid	Alltid	Alltid	Alltid
Gåing på tvers	Fri kryssing	Fri kryssing	Regulert	Fri kryssing	Regulert	Regulert	Fri kryssing	Regulert	Regulert
Sykkel	Sykling i gangfart	Blandet trafikk	Eget anlegg	Blandet trafikk	Eget anlegg	Eget anlegg	Blandet trafikk	Eget anlegg	Eget anlegg
Kollektiv	Nei	Nei	Blandet trafikk	Nei	Blandet trafikk	Blandet trafikk / kollektivfelt	Nei	Blandet trafikk	Blandet trafikk / kollektivfelt
Byliv	Godt tilrettelagt	Godt tilrettelagt	Godt tilrettelagt	Punktvis	Punktvis	Punktvis	Kun unntaksvis	Nei	Nei
Bylogistikk/varelevering	Ja	Ja	Ja (sidegate)	Kan forekomme	Kan forekomme	Nei	Kan forekomme	Nei	Nei

3 Vedlegg

3.1 Finn rett gatekategori – byliv A, B, C

Denne sjekklista benyttes for å beslutte om gatas plassering på akse byliv og dermed om den er en A, B eller C-gate. Det presiseres at det er fremtidig situasjon etter ombygging som skal vurderes, ikke dagens situasjon.



3.2 Finn rett gatekategori – trafikal kompleksitet 1, 2, 3

Denne sjekklista benyttes for å beslutte gatas plassering på aksens trafikal kompleksitet og dermed om den er en 1, 2 eller 3-gate. Det er fremtidig situasjon etter ombygging som skal vurderes, ikke dagens situasjon.

