



Oslo

Flyt og (lys)kryss

Ellinor Anderson
Bymiljøetaten i Oslo

Foto: Jarli og Jordan



Oslo

Stopp!

Start!

Frognersstranda

Dronning Eufemias gate

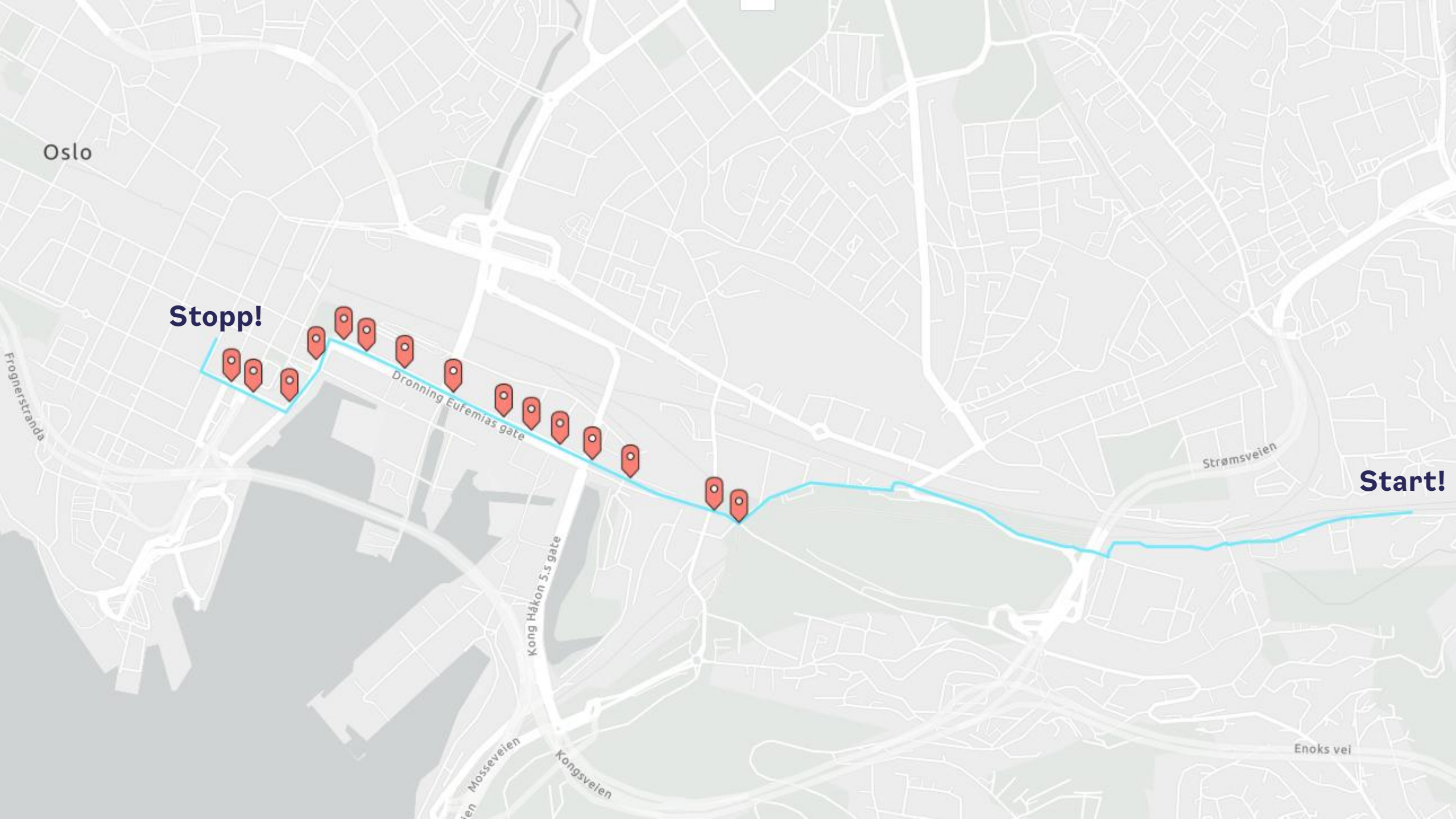
Strømsveien

Kong Håkon 5.s gate

Mosseveien

Kongsveien

Enoks vei



Kalkulert risiko i lyskryss

- ▶ Sykling på rødt varierer mellom ulike kryss i Oslo
 - Vogts gate x Ole Bulls plass: 9-16%
 - Rådhusgata x Kirkegata: 34%
- ▶ Mer villige til å vente når grønt lys gir trygghet
 - Langkaia x Operagata: 100% som skulle rett fram ventet vs 10% som skulle til høyre
 - Ensjøveien x Gladengveien: bare 44% som skulle rett fram ventet på grønt lys
- ▶ Svært få ulykker som følge av sykling på rødt



Foto: Karen Gjetrang, Aftenposten

Fleksibilitet

► Cherry picking

- Oslo gate x Bispegata: 21 % velger signalet som passer best
- Fred Olsens gate x Biskop Gunnerus gate: 84% bruker fortauet i stedet for å stoppe på rødt lys ved høyresving



Hvorfor skal vi gi syklister bedre prioritet i kryss?

- Økt konkurransefortrinn
- \$\$\$\$
- Bedre sykkelopplevelse
- Signalanlegget sin hovedoppgave er å sortere og prioritere trafikkstrømmer



Foto: Jarli & Jordan

Flere verktøy å benytte

Oslo

- ▶ Unntak fra signalanlegg
 - Legge sykkelfelt utenom anlegget
 - Høyresving på rødt lys for sykkel
- ▶ Grønn bølge
- ▶ Fjerne signalanlegg
 - Erstatte med forkjørsregulering



840.1 Sykling til høyre tillatt



Enoks vei

28.09.2026

Konklusjon

- ▶ Vi kan lære mye av å observere kryssadferd
 - God flyt og trygghet er viktig for syklister
 - Kreative løsninger er et signal om at kryss/regelverk ikke fungerer godt nok for syklister
- ▶ Fremkommelighet på sykkel er samfunnsnyttig
- ▶ Det finnes flere tiltak, men disse kan være vanskelige å implementere

