

Spøgelsescyklisme – Udbredelse, kendetegn og risiko

Michael W. J. Sørensen, Via Trafik, mis@viatrafik.dk

Anette J. Jørgensen, Via Trafik, ajj@viatrafik.dk

Simone D. Thomsen, Via Trafik, sdt@viatrafik.dk

Maria H. Kristensen, Via Trafik, mhk@viatrafik.dk

Mathias H. Feldens, Via Trafik, mhf@viatrafik.dk

Morten L. Jensen, Via Trafik, mlj@viatrafik.dk

Baggrund

En spøgelsescyklist er en cyklist, som cykler mod færdselsretningen, dvs. i den forkerte side af vejen. Betegnelsen spøgelsescyklist er inspireret af spøgelsesbilist, som er en bilist, der kører mod færdselsretningen typisk på en motorvej. Spøgelsesbilisme har i en lang årrække haft stor opmærksomhed i både medier og blandt fagfolk, da sådan spøgelsesadfærd kan medføre meget alvorlige trafikulykker.

Fænomenet spøgelsescyklisme har derimod ikke fået meget opmærksomhed. Dette er paradoksalt, da denne adfærd udgør en potentiel stor ulykkesrisiko i form af kollisioner med biler fra/til sidevejene og krydsende fodgængere, som ikke forventer cykler fra den "forkerte" side samt frontalkollisioner på cykelstien mellem modkørende cyklister.

Formål og metode

Ved den årlige uddeling af GF Fondens Trafikpris, som har til formål at støtte projekter, der fremmer trafikikkerheden, vandt Via Trafik i dec. 2020 for et forslag om at undersøge spøgelsescyklisme nærmere.

Formålet med projektet har således været at udforske og komme med et bud på; 1) hvor mange spøgelsescyklisterne er, 2) hvem de er, 3) hvor farlige de er, 4) hvorfor de findes og 5) hvordan antallet kan reduceres (Sørensen m.fl., 2021).

For at give svar på disse spørgsmål, har vi i 2021 gennemført seks forskellige del-undersøgelser:

1. Litteraturstudie af danske og udenlandske studier, erfaringer og tiltag
2. Analyse af 21 stræknings- og krydstællinger af næsten 100.000 cyklister i København og Aarhus
3. Registrering i trafikken af kendetegn og adfærd for 750 spøgelsescyklister i Aarhus
4. Videooptagelse og -analyse af konflikter på fem lokaliteter i Aarhus
5. Stopinterview i trafikken af 50 spøgelsescyklister i Aarhus
6. Landsdækkende survey med 1010 repræsentativt udvalgte danske trafikanter.

De vigtigste resultater sammenfattes i det følgende.

Hvor mange er de?

Spøgelsescyklister udgør i gennemsnit 1,4% af den samlede cykeltrafik på de 21 lokaliteter, hvor vi har foretaget analyse af cykeltrafiktællinger. Andelen er i gennemsnit lavere på strækninger (0,9%) end i kryds (2,0%). Generelt varierer andelen meget fra sted til sted fra 0% helt op til 33%.

Vi foreslår at opdele spøgelsescyklister i såkaldte grønne, gule og røde spøgelsescyklister, som er cyklister, der cykler hhv. kort (under 50 m), mellemlangt (50-500 m) og langt (over 500 m) mod færdselsretningen. Vi foreslår denne nuancering, da dem, som cykler længst distance mod færdselsretningen, alt andet lige udgør den største risiko/udfordring. Vi har her fundet, at der i runde tal er 1/3 grønne, 1/3 gule og 1/3 røde spøgelsescyklister.

Ifølge vores spørgeundersøgelser har halvdelen af danske trafikanter mødt spøgelsescyklister mindst én gang i den seneste uge, og hver 5. cyklist har selv cyklet mod færdselsretningen indenfor den seneste uge.

Hvor findes de?

I runde tal er spøgelsescyklisterne fordelt med 3/4 på cykelsti/bane, 1/5 på fortovej, 1/20 i fodgængerfelter og 1/100 på kørebanen. Der cykles længst som spøgelsescyklist på cykelsti/bane, noget kortere på fortovej og af naturlige årsager kortest i fodgængerfelter.

Der er tæt sammenhæng mellem spøgelsescyklisme og vejudformning. Spøgelsescyklister findes i høj grad langs flersporede veje og på strækninger med midterrabat. Bydelens udformning og sammensætning i form af placering af væsentlige destinationer i forhold til hinanden har ligeledes stor betydning for omfang af spøgelsescyklisme. Cyklister krydser fx sjældent en bred vej med meget trafik og midterrabat to gange for at komme i en nærliggende butik, som ligger 400 m borte og på samme side af vejen.

Vores analyser viser, at nogle strækninger som følge af disse vej-, trafik- og byplanmæssige kendetegn har mange spøgelsescyklister. Vi foreslår, at sådanne strækninger betegnes som spøgelsesruter. Vi har pt. ikke klart defineret dette begreb, men det kan fx være ruter med over 2% spøgelsescyklister eller ruter, hvor to ud af tre spøgelsescyklister er røde.

Et eksempel på en spøgelsesrute er Bernhardt Jensens Boulevard i Aarhus, hvor spøgelsescyklisterne udgør 16% af de cyklende på ruten (235 af 1456 registrerede cyklister). I morgentrafikken er andelen hele 21%. Forklaringen er, at vejen er meget bred og vanskelig at krydse som følge af bl.a. parkering i midterrabatten, samtidig med at boliger, erhverv og uddannelsesinstitutioner ligger på samme side af vejen.

Hvem er de?

En typisk spøgelsescyklist er populært sagt en ung mandlig cyklist uden hjelm og cykeltøj, som cykler på en almindelig cykel på cykelstien på en flersporet vej med midterrabat.

Konkretiseret er ca. 60% mænd og 40% kvinder. Derudover cykler mænd generelt længere mod færdselsretningen end kvinder.

De fleste spøgelsescyklister er 18-29 år (43%) efterfulgt af de 30-39-årige (17%). Dette er en overrepræsentation i forhold til den generelle aldersfordeling i cykelpopulationen i Aarhus.

38% af spøgelsescyklisterne bruger cykelhjelme. Dette er således en anelse mindre end generel hjelmbrug, som var 47% i 2020. 3% bruger cykeltøj. Om denne andel er større eller mindre end cykelpopulationen generelt vides ikke.

Hovedparten (ca. 6 ud af 10) cykler på almindelige cykler, efterfulgt af mountainbike, klassisk cykel og ladcykel. Der er færrest som cykler på udledningscykler, elcykler og racercykler. El-løbehjul og måske ladcykel er overrepræsenteret i forhold til den generelle fordeling.

Hvorfor gør de det?

Blandt alle adspurgte er det, i modsætning til spøgelsesbilisme, en helt bevidst handling at cykle mod færdselsretningen. Det er samtidig de allerfleste (over 90%) som ved, at dette er en ulovlig handling.

Der er mange årsager til at cykle mod færdselsretningen, og de hyppigst angivne er:

- Det er bare en kort strækning
- Det er den korteste vej
- Det er den hurtigste vej
- Krydsning af vejen to gange undgåes
- Der er kun få/ingen modkørende cyklister
- Det er vanskeligt at krydse vejen pga. trafik, fysiske barrierer eller vejarbejde.

Hvor farligt er det?

Vores undersøgelser viser, at risikoen for konflikter i gennemsnit er ca. syv gange så stor for spøgelses-cyklister (2,3 konflikter pr. 100 cyklister) som for cyklister, der cykler med færdselsretningen (0,3 konflikter pr. 100 cyklister). Estimatet skal dog tages med forbehold pga. begrænset data. Estimatet gælder også kun for selve lokaliteten. Der er således ikke foretaget en vurdering af, hvor meget farligere det er at cykle mod færdselsretningen på hele ruten, i forhold til at skulle cykle en "omvej" og skulle krydse vejen to gange.

De fleste spøgelsescyklist-konflikter (ca. 3/4) var med andre cyklister/el-løbehjul efterfulgt af konflikter med personbiler (ca. 1/5). I vores studie observerede vi ingen konflikter med gående.

Konflikterne opstod primært på cykelstier, hvor der også er flest spøgelsescyklister. Der var desuden flest konflikter i signaregulerede kryds, og færrest i vigepligtsregulerede kryds og på strækninger, men dette kan ikke generaliseres pga. begrænset data.

På trods af denne høje ulykkesrisiko angiver ca. halvdelen af de adspurgte i begge vores spørgeundersøgelser, at der ikke er forhøjet ulykkesrisiko forbundet med at cykle mod færdselsretningen. Her er der således uoverensstemmelse mellem faktisk og oplevet risiko.

Mange risikokompenserer alligevel deres adfærd især ved at være mere opmærksomme eller cykle langsommere. Nogle cykler også på fortovet eller trækker cyklen, hvis der kommer andre trafikanter.

Hvordan kan problemet minimeres?

Spøgelsesadfærden er som beskrevet ofte en bevidst handling for at undgå forsinkelser eller omvejskørsel. Tiltag kan derfor i særlig grad rettes mod cyklisten eller infrastrukturen. De vigtigste er:

- By- og trafikplanlægning af nye områder med fokus på fænomenet
- Flere og bedre krydsningspunkter
- Etablering af dobbeltrettede cykelstier, hvor det er hensigtsmæssigt
- Trafiksikkerhedsrevision og -inspektion med fokus på fænomenet
- Målrettede kampagner og politikontrol
- Skolevejsanalyser og trafiksikkerhedsplaner for skoler
- Løbende/opfølgende dataindsamling og -analyse.

Hvordan udforske yderligere?

Denne undersøgelse har givet mange svar, men der er stadig ubesvarede spørgsmål og spørgsmål, som kan besvares endnu bedre. Mest oplagte delundersøgelser at gå videre med er: 1) Analyse af ulykker med hhv. spøgelsescyklister og cyklister generelt for Danmark, for udvalgte byer eller for konkrete strækninger, 2) videoobservation og -analyse for flere lokaliteter for at få verificeret den estimerede ulykkesrisiko og 3) dybdegående kvalitative interviews med udvalgte spøgelsescyklister for at få et endnu mere nuanceret indblik i deres oplevelser og erfaringer som spøgelsescyklist.

Kilder

Sørensen, M.; Jørgensen, A.; Thomsen, S.; Kristensen, M.; Feldens, M. og Jensen, M. (2021). Spøgelsescyklister – Hvem, hvor mange og hvor farlige er de? Via Trafik-rapport.