

Det paradoksale venstresving for cyklister – en etnografisk undersøgelse af lyskrydsadfærd

Larsen, Jonas; Funk, Oskar

Published in:
Trafik & Veje

Publication date:
2015

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Larsen, J., & Funk, O. (2015). Det paradoksale venstresving for cyklister – en etnografisk undersøgelse af lyskrydsadfærd. *Trafik & Veje*, 2015(10), 46-48.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@ruc.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Det paradoksale venstresving for cyklister – en etnografisk undersøgelse af lyskrydsadfærd

Den nuværende indretning af lyskryds tager ikke i høj nok grad hensyn til cyklisters behov for hurtig fremkommelighed, og cyklister bryder derfor ofte færdselsreglerne eller opfører sig som fodgængere i lyskryds. Det ses særligt ved venstresving. Ved re-design af lyskryds og tilpasning af lovgivningen kan der skabes bedre forhold for cyklister og færre lovovertrædelser. Artiklen dokumenterer cyklisters paradoksale adfærd i lyskryds og skitserer mulige scenarier for designforbedringer.



Jonas Larsen,
Roskilde Universitet
jonaslar@ruc.dk



Oskar Funk, Roskilde Universitet
uskis.funk@gmail.com

en anden er, hvordan trafikanterne tilpasser sig hverdagspraksisser. Mobilitetsforskeren Ole B. Jensen (2012) bruger begrebet "staging mobilities" til at beskrive, hvordan trafikal adfærd iscenesættes "oppefra" gennem lovgivning og byrumsdesign og "nedefra" gennem trafikanternes hverdagsdaglige praksisser – såsom ikke at overholde reglerne – i trafikken. Et for ensidigt fokus på lovgivning og byrumsdesign risikerer at skabe misforståelser, som vi ser i debatten om de daglige lovovertrædelser på cykelstierne. Der er derfor brug for at

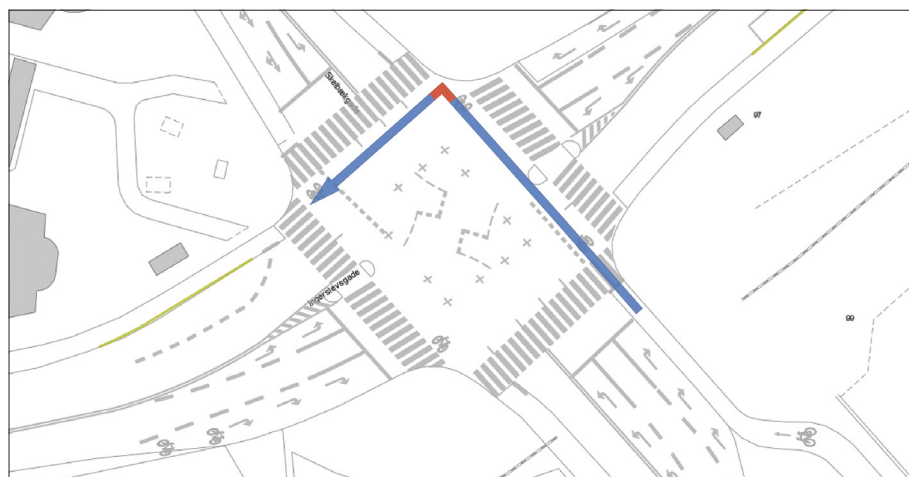
undersøge forskellige "iscenesættelser" og diskutere, om trafikplanlæggere kan skabe en bedre overensstemmelse mellem deres "iscenesættelse" og trafikanternes.

Som en del af et større etnografisk cykelforskningsprojekt ved Roskilde Universitet har vi gennemført interviews om og observationer af cyklisters (og fodgængers og bilisters) adfærd – "iscenesættelser nedefra" – i københavnske lyskryds. Nærværende artikel undersøger, hvordan cyklister gebærder sig i lyskryds. Lyskryds er interessante, fordi de er gennemreguleret af trafik-

Indledning

Cyklisters adfærd og opførsel er et tilbagevendende tema i dagblade og faglitteraturen. Et vedblivende synspunkt er, at mange cyklister ikke overholder færdselsreglerne og derfor er til fare for sig selv og andre. Denne "lovløshed" lader dog ikke til at påvirke cyklisternes sikkerhed. Undersøgelser viser, at det er blevet mindre risikofyldt og føles mere trygt at cykle i København (Jørgensen 2013).

Færdselsloven og lyskryds er indrettet med henblik på at afvikle trafikken hurtigt og sikkert. Én ting er dog, hvordan lyskrydsene er indrettet, og hvad loven forskriver,



Figur 1. "The Copenhagen Left".



Figur 2. At dreje som en bil.

regler og fysiske designs såsom lyskurve, skilte og opmalede streger, der muliggør, at forskellige trafikanter krydser hinanden på en sikker og ordnet måde. Samtidig er det også her, at vi ser, at mange cyklister ikke følger færdselslovens anvisninger og i stedet trækker på egne iscenesættelser, enten bevidst eller fordi de mangler viden herom.

Vi fokuserer særligt på det paradoks, at venstresvingende cyklister ikke udnytter eller er klar over, at færdselsloven rent faktisk giver dem mulighed for at foretage svinget i én sammenhængende bevægelse. I stedet venter de unødigt lang tid eller krydser – ofte ulovligt – igennem fodgængerfeltet. Vores fokus er ikke lovovertrædelserne som et sikkerhedsmæssigt problem, men i stedet hvordan der kan skabes en bedre overensstemmelse mellem cyklisters adfærd, lovgivningen og byrumsdesignet, så cyklisters fremkommelighed forbedres og antallet af lovovertrædelser formindskes.

Cykelpraksisser i lyskryds

Vores informanter vælger generelt at cykle, hvis det er hurtigere end at køre i bil eller tage offentlig transport (målt fra dør-til-dør). Denne tendens ses også i København Kommunes cykelregnskaber, hvor det fremgår, at københavnernes primære årsag til at cykle er, at det er hurtigere end alternativene (seneste 2014). Samtidig opfatter vores informanter cyklen som langt mindre farlig – for andre trafikanter – end bilen, og at de derfor ikke behøver at følge færdselsreglerne til punkt og prikke, som er tilfældet, når de kører bil (de fleste er også bilister). Der er situationer, hvor de som cyklister tillader sig selv at bøje og overtræde færdselsreglerne for at bevare momentum, spare energi og komme hurtigere frem. Lovovertrædelser "nedefra" er således en integreret og bredt accepteret del af de københavnske cykelpraksisser.

Vores observationer i lyskryds viser dog, at cyklister i langt de fleste tilfælde

overholder færdselsloven. Men vi observerede også mange små og ufarlige overtrædelser. Mange lavede højresving for rødt, hvis der var plads (dvs. ingen cyklister foran dem på cykelstien) og ingen tværgående cyklister. Derudover kørte mange cyklister frem foran stoplinjen for at holde længere fremme i krydset. Sidst men ikke mindst, svingede rigtig mange direkte til venstre i det tværgående "grønne fodgængerfelt" i stedet for at holde for rødt i fremadgående retning, når de skal foretage et venstresving i krydset. Det paradoksale ved denne manøvre diskuteres nu i en bredere diskussion af det karakteristiske københavnske venstresving.

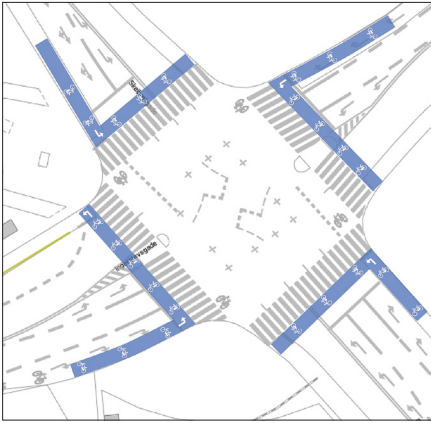
Regler og praksis for venstresving

Den gængse måde at foretage et venstresving på cykel i København er at køre over til lyskrydsets modsatte hjørne, bremse op for derefter at afvente grønt lys i den nye køreretning (se figur 1 – "The Copenhagen Left"). Blandt udenlandske planlæggere går det under navnet "The Copenhagen Left". Det adskiller sig fra bl.a. England, hvor (her: højre) sving ofte gennemføres ved, at cyklisten placerer sig på selve vejbanen sammen med de højresvingende biler (se figur 2 – "At dreje som en bil"). Fordelen ved dette bil-lignende sving er, at cyklister sparer tid, da de ikke skal afvente grønt lys i den nye køreretning. Men det er også et utrygt sving, selv for hærdede cyklister, og det vil virke decideret hasarderet og uvant for danskere, der kører og placerer sig langs kantstenen (Larsen 2014).

Vores observationer viser tydeligt, hvor tidskrævende det "københavnske venstresving" er, da man kan risikere at holde for rødt to gange (ved to forskellige lyskurve) i samme kryds. Ventetiden er særlig lang for de cyklister, der ankommer, når den første lyskurv skifter til rødt. Det forklarer, at vi observerede rigtig mange, der benytter sig af – hvad vi kalder – "dobbelt fodgængerfinten". "Finten" udføres lovligt ved at trække og ulovligt ved at cykle over det "grønne" fodgængerfelt på cyklistens venstre side. Handlingen gentages kort efter i fodgængerfeltet på den tværgående side, når der bliver "grønt" der. Cyklisten sparer herved et rødt lys. Svinget afspejler og illustrerer, at cyklister ønsker at udføre svinget med et minimum af stop. Den "dobbelt fodgængerfinte" er en iscenesættelse "nedefra", der strider imod, eller i det mindste bøjer,



Figur 3. At gennemføre venstresvinget sammen med bilerne (som i England). Eksemplet viser en sådan tilpasning ved Ingerslevgade.



Figur 4. Cykelstier langs med fodgængerfeltet ud mod vejen. Eksemplet viser, hvordan det kan udføres ved Ingerslevgade.

lyskrydssets intenderede brug og lovens anvisninger.

Paradokset er, at cyklister overtræder loven og venter unødigt længe, selvom færdselsloven rent faktisk tillader dem, at lave det "københavnske venstresving" hurtigere. Loven tilsiger nemlig, at man ikke behøver at vente på grønt ved det modsatte hjørne (se fakta boks), så længe det ikke belemrer den øvrige trafik. Man må med andre ord køre over for rødt, hvis det er muligt og sikkert. Det kan ske som en uafbrudt bevægelse, eller når trafikken stiller af. Denne regel – som vi betegner "fortsat venstresving" – kender få imidlertid. Af adspurgte venstresvingende cyklister ved Ingerslevgade ved Dybbølsbro Station kendte kun omkring 10% til den.

Det begrænsede kendskab skaber problemer. Cyklisters rejsehastighed sænkes af at vente på to lyssignaler i stedet for ét. Cyklister holder således længere for rødt end bilister, hvilket gør cykling mindre attraktivt. Dem, der praktiserer det "fortsatte venstresving", er i fare for fejlagtigt at blive stemplet som lovovertrædere af de deres medtrafikanter (få kender jo reglen), hvilket bidrager til forestillingen om de lovløse cyklister. "Fodgængerfinten" tager plads for de gående, hvilket kan skabe konflikter (om end det ikke var prægnant i vores studie).

Loven om det "fortsatte venstresving" og den manglende viden om og anvendelse af det i praksis illustrerer forskellige "iscenesættelser". Færdselsloven tillader svinget, men det er ikke implementeret i udformningen af vejkrydsene. Opstregninger og skilte anviser ikke, at svinget er lov-

ligt og muligt. Derudover anbefaler politiet, at man afventer grønt lys. Vores interviews viste samtidig, at mange umiddelbart fandt tanken om, at udføre et sådan sving utrygt og farligt. Det er derfor ikke underligt, at få foretager det.

Mulighed for forandring

På baggrund af vores studier, mener vi, at der er behov for at diskutere tiltag, der kan skabe bedre overensstemmelse mellem lovgivning, lyskrydsindretning og praksis og derved øge fremkommeligheden for venstresvingene cyklister. Det gør vi nu ved at skitsere tre mulige scenarier, som hver især har deres fordele og ulemper.

Det første scenarie indebærer oplysning til cyklister (og andre trafikanter) om muligheden for, at lave et "fortsat venstresving". Et øget kendskab til reglen vil givet medføre, at flere vil benytte sig af muligheden, og at det ikke opfattes som et lovbrud. Oplysning kan ske gennem kampagner og ved re-design af lyskryds og ny skiltning. Nogle kryds er dog bedre egnede end andre. I stærkt trafikerede lyskryds vil svinget ofte være for svært og farligt. Det er kompliceret sving, da cyklister skal holde til højre hele vejen igennem krydset og derfor skal krydse to vejbaner og holde tilbage for biler i begge retninger. Så der skal fokuseres på mindre trafikerede kryds.

Det andet scenarie indebærer, at det bliver lovligt at trække ind i vejbanen og gennemføre venstresvinget sammen med bilerne (som i England). Det vil sikre, at cyklisterne kommer hurtigere og mere direkte igennem venstresvinget. Det kræver dog lovændringer og en designmæssig tilpasning af lyskryds (figur 3 viser en sådan tilpasning ved Ingerslevgade). Derudover kræver det en massiv kulturændring, da danske cyklister og bilister ikke er vant til at dele vejbanen. Risikoen er også en stigning i alvorlige ulykker, som erfaringer fra England viser. Men lovændringen vil givet imødekomme et behov hos særligt kompetente og hurtige cyklister, der vil føle sig mere hjemme på vejbanen end på cykelstien.

Et tredje scenarie er at optegne cykelstier langs med fodgængerfeltet ud mod vejen (se figur 4 viser et eksempel på hvordan det kan udføres ved Ingerslevgade). Fordelen ved designet er, at det er en formalisering og afkriminalisering af en allerede udbredt (ofte ulovlig) praksis. Derudover er der ingen øget risiko for ulykker. Det

§49 stk.3 Før vejkryds skal cyklist, der skal lige ud eller svinge til venstre, uanset § 16, stk. 1 og 3, fortsat holde til højre på vejen (...) Cyklist, der ønsker at svinge til venstre, skal fortsætte gennem krydset til dets modsatte side og må først foretage svingningen, når det kan ske uden ulempe for den øvrige færdsel. Dette gælder uanset afmærkning, medmindre det fremgår af denne, at den gælder for cyklister.

muliggør, at fodgængerfinten kan laves lovligt (næsten) uden at trække, og samtidig vil finten nu være mindre til gene for fodgængerne. Bilister vil samtidig blive mere opmærksomme på cyklisterne. Ulempen er, at cyklisten kommer lidt langsommere igennem svinget end det vil være tilfældet med de andre to scenarier.

Opsamling

Umiddelbart er det tredje scenarie det mest realistiske i en dansk kontekst, da det afspejler den nuværende cykleadfærd. Der er dog ikke noget til hindre for, at man samtidig kan eksperimentere med de andre to scenarier. Det gælder ikke mindst det første scenarie, som der jo er lov hjemmel for at udføre i praksis. Her er det dog vigtigt at holde for øje, at det fortsatte venstresving som nævnt kan være farligt og kræver stor opmærksomhed og agtpågivenhed fra cyklisten. Derfor kan man selvfølgelig også argumentere for et fjerde scenarie, hvor lovgivningen ikke længere muliggør dette sving, da det anses for risikabelt. Det fortsatte venstresving er derfor på mange måder paradoksalt.

Referencer:

- [1] Jensen, O. B. 2014. Designing Mobilities. Aalborg: Aalborg Universitets Forlag.
- [2] Jørgensen, A J. (2012) Cyklisters adfærd: Behov for forandring. Trafik og Veje December: 42-44
- [3] Larsen, J. (2014). (Auto) 'Ethnography and cycling'. International Journal of Social Research Methodology, 17(1), 59-71.