

# SPØGELSESIBILISME

RAPPORT 374 - 2011



## SPØGELSESBILISME

Rapport 374 - 2011

### FORFATTERE:

Lotte Larsen, DTU Transport  
Gitte Carstensen, DTU Transport

### REDAKTION:

Henrik Ludvigsen, Vejdirektoratet  
Pia Brix, Vejdirektoratet  
Ulrik Winther Blindum, Vejdirektoratet  
Erik Randrup, Vejdirektoratet

### DATO:

Februar 2011

### LAYOUT:

Mia Hellemann, Vejdirektoratet

### FOTOS:

Vejdirektoratet, m.fl.

### OPLAG:

Udkast, 15 stk.

### TRYK:

Vejdirektoratet

### VD RAPPORT NR:

374 - 2011

### COPYRIGHT:

Vejdirektoratet, 2011

# INDHOLD

<b>FORORD</b>	<b>4</b>
<b>SAMMENFATNING</b>	<b>5</b>
<b>ENGLISH SUMMARY</b>	<b>6</b>
<b>1. INDLEDNING</b>	<b>8</b>
1.1 Udenlandske erfaringer	9
<b>2. FORMÅL OG METODE</b>	<b>10</b>
2.1 Metode	10
2.2 Datamateriale	11
2.3 Rapportens struktur	11
<b>3. UNDERSØGELSE RESULTATER</b>	<b>12</b>
3.1 Manøvrer der har ført til spøgelseskørsel	13
3.2 Frakørsler	14
3.2.1 Frakørselens udformning	14
3.2.2 Samlet om de bilister, der kørte ad frakørselsramper	17
3.3 Rastepladser	17
3.4 Vending	18
3.4.1 Samlet om de bilister, der vendte på motorvejen	20
3.5 Andre manøvrer	20
3.5.1 Bakning	20
3.5.2 Vejarbejde	21
3.6 De uvisse manøvrer	21
3.7 Samlet oversigt over trafikanterne	22
3.7.1 De ældre spøgelsesbilister	23
3.7.2 De påvirkede spøgelsesbilister	24
3.8 Spøgelseskørslen og hvordan de ender	24
3.9 Uheldene	28
3.9.1 Hvor og hvordan sker uheldene	30
3.9.2 Kørselsforhold	31
3.9.3 Forhold vedrørende trafikanten	32
3.10 Oplysninger fra anmeldere af spøgelsesbilisme	33
<b>4. DISKUSSION OG SAMMENFATNING</b>	<b>35</b>
4.1 Forebyggelse	38
<b>5. REFERENCER</b>	<b>39</b>

# FORORD

Kørsel mod færdselsretningen – også kaldet spøgelsesbilisme – er et fænomen der skaber stor utryghed for trafikanter, der kører på motorvej, hvilket mange henvendelser til Vejdirektoratet vidner om. Generelt er den viden, vi har om omstændighederne i forbindelse med spøgelseskørsel, begrænset, internationalt såvel som nationalt.

Vejdirektoratet har derfor igangsat og finansieret denne undersøgelse af de nærmere omstændigheder ved spøgelsesbilisme. Til undersøgelsen har været knyttet en følgegruppe fra Vejdirektoratet bestående af teknisk konsulent Henrik Ludvigsen, civilingeniør Erik Randrup, civilingeniør Ulrik Winther Blindum og afmærkningstekniker Pia Brix.

Vi vil gerne sige tak til Danmarks 12 politikredse, der alle har været behjælpelige ved fremskaffelsen af politirapporter

og lister over anmeldere. Og tak til de bilister, som selv har oplevet at køre mod færdselsretningen på en motorvej, og som stillede op til interviews. Ligeledes tak til de personer, der som anmeldere af spøgelsesbilister har bidraget med oplysninger om de nærmere omstændigheder i forbindelse med, at de observerede en spøgelsesbilist.

Til sidst tak til stud. psych. Katrine Jensen, som har bidraget ved indsamling og systematisering af datamaterialet, samt foretaget interviews med nogle af spøgelsesbilisterne og nogle af de pårørende, og til stud. polyt. Karina Dühring, som har foretaget interviews med nogle af de bilister, som har anmeldt spøgelsesbilister.

Februar 2011

# SAMMENFATNING

I den foreliggende undersøgelse er der foretaget en gennemgang af spøgelsesbilister (bilister der kører mod færdselsretningen på motorvejen) registreret af politiet fra 1999 til 2009 – i alt 100 tilfælde.

Af de 100 spøgelsesbilister var 73 mænd og 27 kvinder. Kun 12 var under 25 år, mens 37 var 65 år eller derover. Andelen af kvinder var størst blandt de ældre spøgelsesbilister (14 ud af de 37). Kun fire kvinder var under 45 år. 2/3 af spøgelseskørslerne foregik i mørke.

I alt 58 af de 100 spøgelsesbilister var i en tilstand, der utvivlsomt har påvirket deres kørsel og vurderingsevne, og dermed været medvirkende til spøgelseskørslen. 35 var spirituspåvirkede og de kørte typisk med meget høje alkoholpromiller – ofte over 2 ‰. Fire var påvirkede af narkotika. Ti bilister var psykisk syge og fire var fysisk syge. Ni af de 37 ældre bilister var demente eller begyndende demente. Personer med forringede orienterings- og vurderingsevner udgør således en væsentlig del af de registrerede spøgelsesbilister.

Spøgelseskørslen opstod typisk på to måder: Enten kørte spøgelsesbilisten ind på motorvejen ad en frakørselsrampe fra motorvejen eller han/hun kørte på motorvejen, vendte bilen og kørte den modsatte vej.

I alt 29 bilister kørte fra en almindelig vej ned på motorvejen ad en frakørselsrampe. Fejlkørslen ved frakørselsramperne skete som regel ved, at frakørselsrampen forveksledes med en tilkørselsrampe eller en anden vej. En mindre del af bilisterne skulle således slet ikke have været på motorvej.

Ca. 1/3 af fejlkørslerne ved frakørslerne skete i ramperundkørsler med fra fire og op til otte ben. Her var bilisten kom-

met til at svinge for tidligt eller for sent i forhold til den vej, han/hun skulle have kørt ad.

Syv bilister brugte motorvejens frakørselsrampe i stedet for tilkørselsrampen, da de skulle tilbage til motorvejen efter at have været på en rasteplads.

28 bilister vendte på motorvejen f.eks. fordi de var kørt for langt, eller slet ikke skulle have været på motorvejen. Nogle vendte for at slippe for at betale for at komme igennem betalingsanlæg. Nogle troede, de var på en landevej hvor de havde lov at vende. En enkelt drejede til venstre ad motorvejen umiddelbart efter at være kommet ned ad tilkørselsbanen til motorvejen.

Enkelte bakkede på motorvejen, f.eks. for at undgå at komme ud på broer med betalingsanlæg. For 31 bilister, dvs. ca. 1/3, var det ikke muligt at finde ud af, hvordan bilisten var kommet til at køre i den forkerte retning.

Ca. 1/3 af bilisterne blev klar over, at de kørte mod færdselsretningen. De øvrige blev enten ikke klar over det, eller det kunne ikke godtgøres, om de blev det.

I alt blev 45 af de 100 bilister involveret i uheld i forbindelse med spøgelseskørslen. I alt 47 personer kom til skade i disse uheld – heraf blev 11 dræbt.

Interviews med 43 bilister, der havde anmeldt spøgelsesbilister på motorvejen, tydede ikke på, at det er hyppigt forekommende, at vejforholdene snyder, således at det, der på afstand antages at være en spøgelsesbilist, i realiteten er en bilist, som eksempelvis kører på en vej parallelt med motorvejen. I samtlige 43 tilfælde havde anmelderen og spøgelsesbilisten været ganske tæt på hinanden.



Foto: Michael Medgyesi

# ENGLISH SUMMARY

This study presents an analysis of ghost drivers (drivers driving in the wrong direction on the motorway) registered by the police in the period from 1999 to 2009 – a total of 100 cases.

Of the 100 ghost drivers 73 were men and 27 were women. Only 12 were under the age of 25, while 37 were 65 years or older. The proportion of women was largest among the older ghost drivers (14 out of 37). Only 4 women were under 45 years. 2/3 of the incidents took place in the dark.

A total of 58 ghost drivers were in a state, that undoubtedly had influenced their driving and perception and thus contributed to the ghost driving. 35 were under the influence of alcohol – typically with a high BAC – often over 2 ‰. Four were under the influence of narcotics. Ten drivers were mentally ill and four were physically ill. Nine out of the 37 older drivers suffered from senile dementia – some in an early phase. Drivers with deteriorated abilities in orientation and perception thus accounts for a substantial part of the registered ghost drivers.

Ghost driving typically started either by driving into the motorway by an exit lane from the motorway or by turning the car while driving on the motorway.

29 drivers drove from an ordinary road to the motorway by an exit lane. Mostly the exit lane had been mistaken for an approach lane or another road. Some of the drivers had no plans of entering a motorway at all. Around 1/3 of the wrong use of exit lanes started in larger roundabouts, where the driver had taken a wrong way out of the roundabout.

Seven drivers used the exit lane from the motorway instead of the approach lane when returning to the motorway after a stay in a picnic area.

28 drivers turned their car on the motorway, for instance because they had gone too far or should not have been on the motorway at all. Some turned to avoid paying at a toll station. One driver turned left directly after the access lane to the motorway.

Some drivers backed their car on the motorway – some of them to avoid going through toll stations at bridges. For 31 drivers it was not possible to establish, how they came to drive in the wrong direction.

Around 1/3 of the drivers became aware that they were driving in the wrong direction. The remaining drivers either didn't become aware of it, or it could not be ascertained that they did.

45 of the 100 drivers were involved in an accident in connection with their ghost driving. In these accidents 11 persons were killed and 36 persons were injured.

Interviews with 43 drivers, who had reported seeing a ghost driver on the motorway, did not suggest it to be a frequent incident to mistake an ordinary driver on an adjacent, parallel road for a ghost driver on the motorway. In all 43 cases, the informer had been very close to the ghost driver.





Foto: Michael Medgyesi

# 1. INDLEDNING

Spøgelsesbilister er den almindelige betegnelse for trafikanter, der kører mod færdselsretningen, fortrinsvis på motorvej. Det har været et kendt fænomen i mange år, såvel i Danmark som i andre lande. I alt har Vejdirektoratet modtaget 943 indberetninger om sådanne hændelser i perioden 1999 til 2009. I ca. hver sjette tilfælde blev spøgelsesbilisten pågrebet.

Der er med tiden sket en stigning i antallet af anmeldelser af spøgelsesbilister til politiet og til Vejdirektoratet. Ifølge Vejdirektoratets opgørelser blev der i 1999 anmeldt 38 spøgelsesbilister, medens der i 2009 blev anmeldt 163. Der er i perioden kommet nye motorveje til, hvilket kan have bidraget til at der er kommet flere anmeldelser. Det er dog uvist, i hvilken udstrækning stigningen i antallet af hændelser er reel. Det er muligt, at der indløber flere anmeldelser, fordi der efterhånden er kommet mere opmærksomhed på fænomenet. Samtidig er antallet af mobiltelefoner også steget i løbet af årene, hvilket gør det langt nemmere at foretage anmeldelser.

Endelig er det muligt, at der foretages anmeldelser, hvor der i realiteten ikke har været tale om en spøgelsesbilist, men hvor det snarere var vejforholdene, der "snød", således at det, der på afstand kunne synes at være en spøgelsesbilist, fx i realiteten var en bilist der kørte på en vej parallelt med motorvejen.

Der sker kun få uheld forårsaget af spøgelsesbilister. I årene 1999 – 2009 blev der i Vejdirektoratet registreret 22 personskadeuheld med spøgelsesbilister.

Der er i Danmark såvel som i en række andre lande foretaget vejtekniske undersøgelser, når man har haft kendskab til steder, hvor der er opstået fejlkørsler, så bilister er kommet ned på motorvejen modsat færdselsretningen. Vejdirektoratet har da også på anmodning fra Transportministeriet besigtiget samtlige frakørsler fra motorvejsnettet og fundet mange forhold, der er blevet forbedret (Vejdirektoratet, 2008).

## 1.1 UDENLANDSKE ERFARINGER

I forbindelse med undersøgelsen er den relevante litteratur fra andre lande blevet gennemgået. De vigtigste resultater refereres her.

I en norsk rapport sammenfattes resultaterne fra en række udenlandske undersøgelser, og man fandt her, at ulykker ved kørsel mod færdselsretningen udgør mindre end 1 % af personskadeulykkerne på motorvej, men står for mellem 3 og 6 % af antallet af dræbte. Man fandt også, at den hyppigste form for fejl, som fører til en ulykke, antageligt sker fordi frakørselsrampen forveksles med en tilkørselsrampe eller en anden vej (Sagberg, 2003).

Det er påpeget i udenlandske undersøgelser over uheld forårsaget af spøgelsesbilister, at spøgelseskørsel især opstår i to situationer. Dels er det bilister, der ved en fejltagelse kommer til at køre ned ad en frakørsel til motorvejen, dels er det bilister, som bevidst foretager en vending på motorvejen. Hvad angår trafikanterne fremgår det også, at ældre bilister samt spirituspåvirkede bilister er overrepræsenterede. Desuden er der en overrepræsentation af uheld med spøgelsesbilister i mørke (Scaramuzza & Cavegn, 2006; Robatsch & Hagspiel, 2002). I en fransk undersøgelse peges også på personer med psykiske lidelser som spøgelsesbilister (Vicedo, 2007).

I en nyere undersøgelse for det norske Vejdirektorat analyserede man 120 hændelser og 15 uheld med spøgelsesbilister. Denne undersøgelse handler dog ikke kun om motorveje. Undersøgelsen viste, at der er en del fejlkørsler i forbindelse med rampesystemer, og man nævner udover spirituspåvirkning også stress, fordi man ikke kunne finde vej. Undersøgelsen pegede endvidere på, at nogle uheldsindblandede spøgelsesbilister udviste forvirring som en chokvirkning efter uheldet (Vejdirektoratet, 2010). I 60 ud af 120 hændelser fandt man bl.a. at 66% kørte forkert i krydset med rampen til den større vej, 16% kørte forkert ud fra en P-plads eller lignende og 11% foretog en U-vending. Man fandt desuden, at forløbet af de spøgelseskørsler, der endte i et uheld, og de, der ikke gjorde, var nogenlunde sammenfaldende.

I den hollandske undersøgelse (De Niet & Blokpoel, 2002) fandt man ved de steder, hvor bilisterne var kørt ned ad frakørsler, at udformningen af krydsene næsten støttede en fejlkørsel: Frakørselsrampen var meget iøjnefaldende, medens bilistens udsigt til tilkørselsrampen var dårlig; samtidig var det sving, man måtte foretage for at komme fra den underordnede vej og ind på frakørselsrampen, ikke skarpt nok til at signalere, at noget var galt. Også fejlplaceret eller manglende skiltning samt nedslidt afmærkning gjorde det vanskeligt at vide, hvad der var det rigtige at gøre. En lidt mindre del af spøgelsesbilisterne havde vendt på motorvejen, fordi de var kørt forkert. Dette var især unge bilister. Størstedelen af spøgelsesbilisterne var ikke spirituspåvirkede.

## 2. FORMÅL OG METODE

Formålet med undersøgelsen er at belyse omstændighederne i forbindelse med spøgelsesbilisme. Det er viden, der er væsentlig, når man skal vurdere, hvilke tiltag, der kunne tages i anvendelse for at forebygge spøgelsesbilisme og mindske den oplevede utryghed blandt bilisterne. Konkret indeholder undersøgelsen tre delformål:

a. At opnå en bedre viden om de ydre omstændigheder, der har ført til spøgelsesbilisme.

b. At opnå en større viden om selve spøgelsesbilisterne. Hvem er de og hvad er det, der har ført til, at de kom til at køre imod færdselsretningen på en motorvej? Ligeledes er det vigtigt at få belyst, hvad bilister rent faktisk gør, når de opdager, at de kører mod færdselsretningen, da panikhandling og fejlbeslutninger potentielt kan medføre fare for andre trafikanter.

c. Via kontakt til anmeldere af spøgelsesbilister at søge at få et indtryk af, hvorvidt der i nogle tilfælde kan være tale om, at anmelderen kan have taget fejl af en spøgelsesbilist, eksempelvis ved at forveksle en bilist på en parallel vej til motorvejen med en spøgelsesbilist på selve motorvejen.

Den foreliggende undersøgelse omfatter de fleste af de tilfælde af spøgelsesbilisme, der er blevet optaget politirapporter på i årene 1999-2009, og er således baseret på analyser af spøgelsesbilisme både i tilfælde, hvor der sker uheld, og i tilfælde, hvor der ikke sker uheld.

### 2.1 METODE

Der anvendes forskellige metoder til de forskellige delformål.

De nærmere omstændigheder i forbindelse med den enkelte spøgelsesbilist er belyst dels ved gennemlæsning af politirapporter, dels gennem interviews med spøgelsesbilisten selv eller med dennes pårørende. Der foreligger i en del tilfælde oplysninger om, hvor spøgelsesbilisten er opstået, men en egentlig besigtigelse af disse steder ligger udenfor undersøgelsens rammer.

Det reelle omfang af spøgelsesbilisme søges undersøgt ved at tage telefonisk kontakt til en række anmeldere for at indhente oplysninger om de nærmere omstændigheder ved opdagelsen af spøgelsesbilisten.

### 2.2 DATAMATERIALE

Vejdirektoratet har i perioden 1999 til 2009 fået indberettet 157 hændelser, hvor spøgelsesbilister er blevet pågrebet af politiet. Landets politikredse er i forbindelse med den foreliggende undersøgelse blevet bedt om at finde og indsende de rapporter, de havde optaget om disse spøgelsesbilister. Ikke alle sager kunne genfindes i politikredsene ud fra de tilgængelige oplysninger. Nogle sager havde aldrig resulteret i en sigtelse og fandtes kun som notitser i døgnrapporterne. Her til kom nogle sager, der ikke var tilgængelige, fordi de var i brug i retten eller i andre politikredse. Af de tilsendte sager måtte enkelte sorteres fra, fordi de viste sig alligevel ikke at omhandle spøgelsesbilister. Til gengæld blev der fremsendt nogle sager om spøgelsesbilister, der ikke fandtes blandt de registrerede i Vejdirektoratet. Det endelige materiale kom til at bestå af 100 politirapporter. Det fordeler sig over årene nogenlunde som de 157 oprindelige sager. Dette kan ses i tabel 1.

År	Registreret i Vejdirektoratet	Indgår i denne undersøgelse
1999	12	9
2000	5	5
2001	8	4
2002	7	5
2003	15	5
2004	10	4
2005	16	11
2006	16	13
2007	26	19
2008	19	12
2009	23	13
<b>I alt</b>	<b>157</b>	<b>100</b>

Tabel 1: Politirapporterede hændelser med spøgelsesbilister registreret i Vejdirektoratet og hændelser, der indgår i den foreliggende undersøgelse.

Det kan ikke vurderes, om de 100 sager er fuldt repræsentative for det samlede antal. Det er sandsynligt, at i hvert fald de alvorligste sager er vel repræsenterede. Dels er der som nævnt blandt dem, vi ikke fik, en del sager, der kun optrådte i døgnrapporterne. Og dels havde Vejdirektoratet i forbindelse med sin generelle uheldsregistrering journalnumre på de sager, der medførte uheld, hvilket gjorde disse sager særlig

nemme at finde. I alt fremsendtes rapporter på 24 uheld i forbindelse med spøgelsesbilisme, dvs. to mere end det antal, der oprindeligt var blevet indrapporteret til Vejdirektoratet i perioden (som følge af, at politiet fandt og fremsendte flere sager, end dem, der oprindeligt var blevet rekvireret). Der kan også være uheld i nogle af de verserende sager, men det må forventes, at hovedparten af uheld med spøgelsesbilister er med i den foreliggende undersøgelse.

Der er supplerende foretaget interviews med 15 spøgelsesbilister og 8 pårørende. Det har således langt fra været muligt at få kontakt med alle de 100 spøgelsesbilister, hvilket var hensigten. Dette har flere årsager: Nogle bilister blev dræbt i forbindelse med spøgelsesbilismen eller er siden afgået ved døden af andre årsager. Mange af spøgelsesbilisterne var flyttet indenfor den 11-årige periode, og for en del af dem har det ikke været muligt at finde deres aktuelle adresse. Endelig er der en del spøgelsesbilister, der ikke har ønsket at deltage.

Når der er foretaget interviews med pårørende, er det enten fordi spøgelsesbilisten ikke lever længere, eller fordi han/hun senere er blevet dement og ikke har kunnet huske kørslen.

Politikredsene har ligeledes indsendt oplysninger om personer, der har anmeldt spøgelsesbilister i perioden 1. april 2009 - 31. marts 2010. Der kom oplysninger om 58 anmeldere. Heraf lykkedes det at opnå korte telefoninterviews med 43 personer.

### 2.3 RAPPORTENS STRUKTUR

Afrapporteringen af undersøgelsens resultater er således opbygget: Først gennemgås det, hvordan det gik til, at spøgelsesbilisterne kom til at køre mod færdselsretningen på motorvejen. Herefter beskrives det, hvem spøgelsesbilisterne er. Herefter beskrives spøgelsesbilismen, og hvordan den sluttede. Derefter følger en gennemgang af de spøgelsesbilismen, der medførte uheld. Til sidst redegøres for resultaterne af interviewene med anmeldere af spøgelsesbilister.

Interviewene med spøgelsesbilisterne og deres pårørende er indarbejdet i resultaterne af gennemgangen af politirapporter og vil ikke blive afrapporteret separat. De korte beskrivelser af konkrete hændelser, der illustrerer teksten undervejs, er anonymiserede referater af enten interviews eller politirapporter.

# 3. UNDERSØGELSENS RESULTATER

Tabel 2 viser, hvordan alder og køn fordeler sig for de 100 spøgelsesbilister, der indgår i undersøgelsen.

Køn	Alder				Total
	18-24	25-44	45-64	>65	
Mand	12	25	13	23	73
Kvinde	0	4	9	14	27
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>37</b>	<b>100</b>

Tabel 2. Spøgelsesbilisternes fordeling på alder og køn.

Ca. 75 % af spøgelsesbilisterne er mænd. Blandt de 18-24-årige er der slet ingen kvinder, og der er også kun ganske få kvinder blandt de 25-44-årige, medens kvinderne udgør en større del fra 45 år og opefter. Endvidere er der kun forholdsvis få spøgelsesbilister i den yngste aldersgruppe i forhold til de andre aldersgrupper.

I det følgende ses der nærmere på, hvilke manøvrer der har ført til, at spøgelsesbilisterne kom til at køre mod færdselsretningen.

## 3.1 MANØVRER DER HAR FØRT TIL SPØGELSESKØRSEL

I tabel 3 ses hvilke manøvrer, der har ført til spøgelseskørslen, i forhold til spøgelsesbilisternes alder.

Manøvre	Alder				Total
	18-24	25-44	45-64	>65	
Frakørsel	1	10	4	14	29
Rasteplads - forkert ud	1	2	3	1	7
Vending ved betalingsanlæg	1	3	0	0	4
Vending på motorvejen	4	4	6	10	24
Andet (bakning, vejarbejde)	0	0	5	0	5
Uvist	5	10	4	12	31
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>37</b>	<b>100</b>

Tabel 3. Manøvrer, der har ført til spøgelseskørsel, fordelt på bilistens alder

Det, der hyppigst har ført til spøgelseskørsel, er, at bilisten kørte ind på motorvejen ad en frakørsel til motorvejen, og på den måde kom til at køre mod færdselsretningen. Næsten lige så mange bilister har vendt undervejs på motorvejen. Disse to manøvrer står hver for knap 1/3 af hændelserne.

Desværre vides det for en tredjedels vedkommende ikke, hvordan spøgelseskørslen er startet. I langt de fleste tilfælde skyldes det, at spøgelsesbilisten var meget beruset, og ikke kunne huske noget. I nogle tilfælde var spøgelsesbilisten dement eller meget konfus, og vidste ikke hvad der var sket. I enkelte tilfælde spillede psykisk sygdom en rolle.

Da tallene er små, især når de fordeles på både alder og manøvre, er det svært at tolke eventuelle forskelle i tabellen. Der kan dog godt se ud til at være en tendens til, at de 18-24-årige oftere har vendt på motorvejen, mens de 25-44-årige og de 65-årige og derover lidt oftere er kørt ind på motorvejen ad en frakørsel. De 45-64-årige fordeles sig mere jævnt på manøvrerne. Da antallet af uoplyste er forholdsvis stort, er det imidlertid langt fra sikkert, at disse forskelle er reelle.



Foto: Colourbox

Manøvre	Lysforhold			Total
	Dagslys	Tusmørke	Mørke	
Frakørsel	10	1	18	29
Rasteplads – forkert ud	3	1	3	7
Vending ved betalingsanlæg	3	0	1	4
Vending på motorvejen	8	1	15	24
Andet (bakning, vejarbejde)	4	0	1	5
Uvist	3	2	26	31
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>5</b>	<b>64</b>	<b>100</b>

Tabel 4. Manøvrer, der har ført til spøgelseskørsel fordelt på lysforhold

Tabel 4 viser, under hvilke lysforhold spøgelseskørslen er forekommet.

De fleste spøgelseskørsler foregik i mørke. Det gælder især de tilfælde, hvor det ikke har kunnet afgøres, hvordan bilisten kom til at køre modsat færdselsretningen. For de øvrige situationer, hvor manøvreren er kendt, er det lidt over halvdelen, der foregik i mørke.

Hertil kommer, at det i en del tilfælde har været dårligt vejr eller dårligt føre. Ved spøgelseskørslerne i dagslys var der regn eller dårlig sigt i fire tilfælde og vådt føre i yderligere to. Ved spøgelseskørslerne i mørke eller tusmørke var det regn i seks tilfælde, tåge i fem tilfælde og sne ligeledes i fem tilfælde. Hertil kom otte tilfælde, hvor det var vådt eller glat. Sådanne forhold er med til at komplicere orienterings- og reaktionsvilkårene. Der er da også nogle af spøgelsesbilisterne, der bemærkede, at regn eller sne havde gjort det svært for dem at se, hvor de skulle køre.

Hvad angår årstid skete 61 af hændelserne med spøgelsesbilister i perioden oktober-marts, hvor der også er flest mørketimer, og 39 i perioden april-september.

Et af de forhold, det er vigtigt at få undersøgt, er præcist hvor spøgelseskørslen begyndte, ligesom det er vigtigt at kende de nærmere omstændigheder i den forbindelse. I det

følgende afsnit vil de enkelte manøvrer, der førte til spøgelseskørslen blive omtalt nærmere, og der vil blive omtalt forhold vedrørende de trafikanter, som har udført de forskellige manøvrer.

**”Bilisten forklarede, at han pga. det noget tågede vejr havde taget fejl af Sydvej og frakørslen fra motorvejen. Dette var årsag til at han foretog indkørsel ved venstresving ad motorvejens frakørselsbane.”**

### 3.2 FRAKØRSLER

For 29 spøgelsesbilister begyndte spøgelseskørslen, da de kørte ind på motorvejen ad en frakørselsrampe.

#### 3.2.1 Frakørslernes udformning

I fire tilfælde vides det ikke, hvilken frakørsel spøgelsesbilisten har benyttet, og i fire andre tilfælde er der tale om selvmordsforsøg, hvorfor det ikke er relevant at se på frakørslernes udformning.

I de øvrige 21 tilfælde har frakørslerne været udformet forskelligt. 12 var almindelige rampekryds (10 ved ruderanlæg



og to ved kløverbladanlæg). Otte af frakørselsramperne lå i forbindelse med rundkørsler, og en lå ved en etapeafslutning.

Vejdirektoratet har gennemgået rampeanlæggene, der er beskrevet i politirapporterne. Enkelte anlæg vurderedes at være komplicerede, men i langt de fleste tilfælde synes problemet at ligge hos trafikanten.

I det følgende gøres der rede for, hvorfor bilisterne kom til at køre ned ad en frakørselsrampe, i den udstrækning dette er oplyst. En del af trafikanterne var i en tilstand (f.eks. spirituspåvirkede, syge eller demente), der efter al sandsynlighed har været medvirkende til, at de kørte ned ad frakørselsrampen. Nogle gange har flere faktorer gjort sig gældende hos samme bilist, hvorfor hyppigheden af faktorer er større end antallet af bilister:

Otte af de 29 bilister, der kørte ind på motorvejen ad en frakørsel, kørte først ind i ramperundkørsler, som havde fra fire og op til otte ben. Her var de kommet til at svinge fra for tidligt eller for sent og var dermed kørt ned ad en frakørselsrampe til motorvejen. Fem af bilisterne var ældre, og to af disse vurderedes som begyndende demente af pårørende og/eller læge. En bilist var påvirket af narkotika, en havde haft et epileptisk anfald, og en var meget optaget af en fejl ved bilen

For yderligere to bilister har rundkørsler spillet en rolle for deres fejlmanøvre. En bilist blev distraheret af en nyligt anlagt rundkørsel, som han skulle igennem, og kom umiddelbart efter til at dreje af mod motorvejen en gang for tidligt.

En ældre bilist havde også lige passeret en rundkørsel, som han kom galt ud af, misforstod en vejvisningstavle og kørte ned ad en frakørselsrampe kort efter. Disse to bilister kørte forkert i ruderanlæg.

Det skal endvidere nævnes, at en bilist kørte forkert i en ramperundkørsel og derved uden at ville det kom ned på

motorvejen (med færdselsretningen), hvor han så foretog en U-vending for at komme af motorvejen igen (se næste afsnit). Der er således en del eksempler på, at forkert udkørsel af en rundkørsel direkte eller indirekte har ført til spøgelseskørsel.

**”Bilisten havde ikke set nogen skilte vedrørende indkørsel forbudt. Han blev først klar over sin fejl, da modkørende begyndte at blinke.”**

Af de øvrige bilister, der kørte ad frakørselsramper, var fire bevidst kørt denne vej, for at begå selvmord. Derudover er det ret få, der har kunnet fortælle noget om, hvorfor de var kommet ned af frakørselsrampen. Enkelte havde taget fejl af skiltningen.



### 3.2.2 Samlet om de bilister, der kørte ad frakørselsramper

Kørslen foregik i 18 tilfælde i mørke, og 14 af de 29 bilister var ældre. To af de ældre bilister var begyndende demente.

I alt seks bilister var syge, kun en enkelt fysisk – nemlig bilisten, der havde fået et epileptisk anfald. To var depressive, en mani-depressiv, en havde fået et akut psykotisk anfald og en havde alvorlige psykiske problemer og blev efterfølgende indlagt på en psykiatrisk afdeling. De fire personer, der forsøgte selvmord, hørte alle til denne gruppe.

Endelig var der seks bilister, der var påvirkede af alkohol med promiller mellem 1,7 og 2,9, og to bilister var påvirkede af narkotika og medicin. De kørte alle ned ad frakørsler i mørke.

Samlet var bilistens kørsel i 14 af de 29 tilfælde sandsynligvis påvirket af hans/hendes tilstand. Af de 15 øvrige tilfælde af spøgelseskørsel via frakørselsramper skete ni i mørke (heraf seks med ældre bilister). De sidste seks bilister kørte forkert ad en frakørselsrampe i dagslys. Disse seks bilister var alle ældre.

### 3.3 RASTEPLADSER

Der har i perioden været syv tilfælde, hvor en bilist er kørt ud fra en rastepads ad frakørselsbanen.

Tre af spøgelsesbilisterne kørte i dagslys, en i tussmørke og tre i mørke. Seks af de syv spøgelsesbilister i denne gruppe var spirituspåvirkede: To havde en promille på mellem 0,5 og 1, medens de resterende fire alle kørte med over 2 ‰ – en enkelt var helt oppe på 3,05 ‰. En af spøgelsesbilisterne kørte lastbil med sættevogn.

Ud over de spirituspåvirkede var der en ældre bilist, som efter at have været på en rastepads ved en fejl kørte ud ad motorvejens frakørsel og fortsatte på motorvejen mod færdselsretningen. I fire tilfælde endte kørslen med uheld. To af de spøgelsesbilister, der kørte forkert ud fra rastepads, boede ikke i Danmark.



*”Bilisten ved ikke, hvordan hun kom forkert ned på motorvejen. Da hun opdagede, at hun kørte mod færdselsretningen, blev hun meget forskrækket. Hun tændte katastrofeblinket og kørte meget langsomt og holdt stille, hver gang der kom en ”modkørende” bil”*

### 3.4 VENDING

Der indgår i undersøgelsen i alt 28 bilister, der vender fra at køre i den rigtige retning til at køre mod færdselsretningen. 10 af de 28 bilister var ældre. I det følgende ses der på, hvilke forhold er gør sig gældende i disse situationer.

Syv bilister vendte, fordi de var kørt forkert. Nogle skulle slet ikke have været ned på motorvejen, f.eks. den bilist, der i snevej drejede ned ad en forkert vej, fordi alle vejvisningstavler var sneet helt til. Andre var kørt for langt i forhold til den frakørsel, de skulle have brugt. De fleste var tilsyneladende klar over, at de befandt sig på en motorvej. Nogle af dem forklarede, at de nærmest var gået i panik, fordi de var kørt forkert og ikke kunne gennemskue, hvornår de kunne komme væk fra motorvejen, og at det var baggrunden for, at de valgte at vende.

En gav som begrundelse for at vende, da han var kørt forkert, at han var ved at løbe tør for benzin og derfor hurtigt måtte væk fra motorvejen. En af de syv bilister var psykisk uligevægtig.

En bilist, der vendte, fordi han havde glemt noget derhjemme, fik senere konstateret en hjerneblødning.

Tre bilister – to ældre og en lidt yngre – vendte, fordi de ikke var klar over, at de befandt sig på en motorvej. De to var spirituspåvirkede og den tredje betegnedes af politiet som tydeligt præget af alderdom.

To bilister drejede forkert i forbindelse med ramper. Den ene drejede til venstre umiddelbart efter tilkørselsbanen. Den anden drejede fra motorvejen til højre op ad en tilkørselsrampe (som han troede var en landevej) og kom på den måde til at køre mod færdselsretningen.

En spøgelsesbilist vendte for at begå selvmord, og en (som var spirituspåvirket) mistede kontrollen over bilen i forbindelse med et selvmordsforsøg, snurrede rundt og fortsatte kørslen mod færdselsretningen. I begge tilfælde opstod ønsket om at begå selvmord spontant, mens de kørte på motorvejen.

Yderligere to bilister drejede rundt og kom til at køre i den forkerte retning som et resultat af, at de mistede kontrollen over bilen – den ene pga. af et epileptisk anfald. To bilister vendte flere gange på motorvejen – den ene pga. påvirkning af narkotika, den anden (som var spirituspåvirket) som led i flugt fra politiet.

En særlig gruppe udgør de fire bilister, der vendte ved et betalingsanlæg. De tre vendte, fordi de ikke var kommet væk fra strækningen hen mod betalingsanlægget i tide. Ingen af dem havde bemærket denne frakørselsmulighed. Den sidste bilist syntes, at afgiften var for dyr. Da bilisterne ikke ville

eller ikke kunne betale, tog de alle en bevidst beslutning om at vende og køre tilbage. For tre af dem lå betalingsanlægget for enden af den bro, de netop var kørt over, og de kørte således mod færdselsretningen tilbage over broen. Ingen af dem var ældre. En af dem var spirituspåvirket, og en var psykisk ude af balance. Tre af de fire spøgelseskørsler skete i dagslys.

For de sidste fem bilister er det uvist, hvad motivet har været til at de vendte. De fire var ældre bilister – heraf var en spirituspåvirket og en havde en konfus periode. Yderligere en var syg – han fik et blackout på vejen hjem, snurrede på et tidspunkt rundt og fortsatte mod færdselsretningen.

I modsætning til nedkørsel ad frakørselsramper, hvilket som regel er en ubevidst fejltagelse, så er det at foretage en vending på motorvejen i de fleste tilfælde noget, der bliver gjort bevidst.

***”Da bilisten laver U-vending på motorvejen, er han nærmest i panik over at have kørt for langt og tænker ikke nærmere over sin handling. Bagefter kan han godt se, at det var helt galt.”***

***”Han var godt klar over, at han gjorde noget forkert, men tænkte, at han ikke havde kørt ret langt, efter han havde passeret frakørslen og lige kunne nå at køre tilbage til den. Der var ikke særlig meget trafik.”***



#### 3.4.1 Samlet om de bilister, der vendte på motorvejen

Af de 10 ældre bilister blev en af politiet betegnet som meget alderdomssvækket, og en havde ifølge lægen haft en konfus periode den pågældende dag.

For syv af de 28 bilister har sygdom formentligt været en medvirkende faktor. I tre tilfælde var der tale om fysisk sygdom. I de tre tilfælde af psykiske lidelser var der i et tilfælde tale om en spøgelsesbilist, som var psykotisk, medens to var depressive og vendte på motorvejen i forbindelse med forsøg på at begå selvmord. En bilist var psykisk ude af balance.

Syv af spøgelsesbilisterne var spirituspåvirkede. Promillestørrelserne lå fra 0,5 – 2,5, med flest i den høje ende. En enkelt havde taget ecstasy og havde derfor ikke kontrol over, hvad han gjorde.

I alt var 15 af de 28 spøgelsesbilister, der vendte på motorvejen, syge, konfuse og/eller påvirkede af enten alkohol eller narkotika. Af de øvrige 13 tilfælde skete spøgelseskørslen i seks tilfælde i mørke (med fem yngre og en ældre bilist) og i syv tilfælde i dagslys (med tre yngre og fire ældre bilister).

### 3.5 ANDRE MANØVRER

#### 3.5.1 Bakning

Fire bilister bakkede på motorvejen, men der er begrænset viden om disse sager, da det ofte er ganske korte rapporter, der er optaget omkring dette. En bakkede sandsynligvis for at undgå at komme ud på en bro med betalingsanlæg – det er uvist, hvor på kørebanen han bakkede. En anden var tilsvarende ved en fejl kørt forbi den sidste frakørsel før broen, og prøvede at bakke til frakørselsrampen i nødsporet. En tredje havde tabt nogle ting på motorvejen og bakkede i nødsporet for at samle dem op. I det sidste tilfælde er årsagen ukendt – bilisten var muligvis kommet ind på en forkert nedkørsel, som han så bakkede op ad.

De fire tilfælde, hvor bilister bakkede på motorvejen, skete alle i dagslys med bilister under 65 år. Ingen af dem var syge eller påvirkede.

Oplysninger fra Københavns politi peger på, at der er flere af den type spøgelseskørsler, hvor bilister bakker i nødsporet for at undgå at komme ud på Øresundsbroen. Når der kun indgår få af disse i den foreliggende undersøgelse, skyldes det, at mange af disse sager af forskellige årsager ikke har kunnet tilsendes.

#### 3.5.2 Vejarbejde

En bilist kom over i de modkørendes kørebane i mørke i forbindelse med et vejarbejde. Politiet konstaterede efterfølgende, at der var et "hul" i afspærringen, som man kunne komme til at køre igennem.

#### 3.6 DE UVISSE MANØVRER

For 31 af hændelserne er det uvist, hvordan spøgelseskørslen er opstået. Det handler om de tilfælde, hvor spøgelsesbilisten observeres og standses, men hvor vedkommende af en eller anden grund ikke selv er klar over, hvordan det er sket. Typisk er det fordi spøgelsesbilisten var spirituspåvirket eller forvirret/konfus/dement. I nogle tilfælde ved man ikke noget om starten på spøgelseskørslen, fordi spøgelsesbilisten blev dræbt i forbindelse med kørslen.

12 af de 31 bilister var ældre. Heraf var fem demente eller begyndende demente, en var psykisk syg og en var stærkt spirituspåvirket. Syv af situationerne opstod i mørke, to i tussmørke og tre i dagslys. Ikke mindre end 15 af de 19 bilister under 65 år var spirituspåvirkede med promiller mellem 0,9 og 3,2. En enkelt var påvirket af narkotika. Alle spøgelsesbilister i denne gruppe kørte i mørke.

***"Bilisten virkede forvirret og havde ikke forstået, hvorfor han var blevet bragt til standsning af politiet."***

I alt var spøgelseskørslen påvirket af bilistens tilstand i 23 tilfælde. Der var kun to af de resterende otte tilfælde, der foregik i dagslys eller tussmørke.



### 3.7 SAMLET OVERSIGT OVER TRAFIKANTERNE

I tabel 4 ses en samlet oversigt over hvor mange af bilisterne, der i de forskellige situationer var i en tilstand, der kunne have påvirket deres kørsel (sygdom, demens og/eller påvirkning af alkohol eller narkotika). Ved tolkning af tabellen skal man være opmærksom på, at samme spøgelsesbilist kan gå igen i flere grupper i den øverste del af tabellen, da spøgelsesbilisterne kan være påvirket af flere forhold. I rækken "I alt påvirket af sin tilstand" tæller hver spøgelsesbilist kun med én gang og rækken er derfor ikke summen af rækkerne ovenfor.

Manøvre	Frakørsel	Rasteplass –forkert ud	Vending	Andet	Uvist	Total
<b>Bilistens tilstand</b>						
Påvirket af alkohol	6	6	7	0	17	35
Påvirket af narko/medicin	2	0	1	0	1	4
Påvirket af sygdom	6	0	7	0	1	14
Påvirket af demens el.lign.	2	0	2	0	5	9
<b>I alt påvirket af sin tilstand</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>58</b>
Øvrige trafikanter >=65 år	12	1	5	0	5	23
Øvrige trafikanter <65 år	3	0	8	5	3	19
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>28</b>	<b>5</b>	<b>31</b>	<b>100</b>

Tabel 4. Manøvre der har ført til spøgelseskørsel set i forhold til bilistens tilstand

Det fremgår af analysen, at der er to grupper, som i særlig grad er involveret i spøgelsesbilisme: Ældre bilister og bilister der er påvirkede af alkohol eller lignende. De bliver omtalt nærmere i det følgende.

I alt var fire spøgelsesbilister påvirkede i deres kørsel af fysisk sygdom, og 10 var psykisk syge (herunder de seks, der forsøgte selvmord). Ni var demente eller begyndende demente.

Andelen af bilister påvirket af deres tilstand er absolut størst i gruppen af uvisse manøvrer – forventeligt, fordi bilistens tilstand ofte er årsagen til, at der ikke kan findes en forklaring på, hvordan spøgelseskørslen startede. Der er ikke forskel på fejlkørslerne ved frakørslerne og vendingerne med hensyn til andel bilister, der er påvirket af deres tilstand.

*”Bilisten var ikke klar over, han havde kørt mod færdselsretningen på motorvejen. Da politiet oplyste ham herom, forklarede han, at han havde kørt stille og roligt og hele tiden holdt til højre. Kunne ikke forstå, at han skulle have kørt på den anden side af midterrabatten.”*

For de bilister, der ikke er påvirkede af deres tilstand, ser det ud til, at det især er ældre, der tager fejl og kører ind på motorvejen ad en frakørsel. Det er oftere de yngre, der vender eller bakker på motorvejen.

#### 3.7.1 De ældre spøgelsesbilister

23 af de ældre spøgelsesbilister var mænd, og 14 var kvinder. 16 af dem kørte i dagslys, 19 i mørke og to i tussmørke.

Otte af de ældre blev vurderet som demente eller begyndende demente enten af pårørende, af deres læge eller i enkelte tilfælde af politiet. Nogle pårørende berettede, at man i familien havde talt om, at den ældre bilist var ved at blive dement og at man havde overvejet at kontakte lægen for at få dette vurderet. En enkelt bilist havde ifølge lægen været konfus på gerningsdagen.

Herudover har politiet i 14 tilfælde oplyst, at den ældre ved afhøringen virkede konfus eller meget forvirret, eksempelvis fordi han/hun ikke vidste hvor han/hun var, ikke kunne forstå, hvorfor politiet var der, eller ikke vidste, hvad der var sket. Dette er imidlertid ikke nødvendigvis et tegn på begyndende demens, men kan være en reaktion på den ubehagelige, ukendte og chokerende situation, bilisten pludselig har befundet sig i. Politiet har imidlertid i nogle af tilfældene inddraget bilistens kørekort på grund af vedkommendes tilstand.

Omkring 1/4 af de ældre vidste ikke, hvordan de var kommet til at køre mod færdselsretningen.

Tre af de ældre var spirituspåvirkede (to med promiller over to), en var psykisk syg, og en var fysisk syg.

*”Politiet skønnede spøgelsesbilisten som rystet, forvirret og omtåget. Han talte usammenhængende.”*

### 3.7.2 De påvirkede spøgelsesbilister

I alt kørte 35 spøgelsesbilister i spirituspåvirket tilstand. Fire kørte under påvirkning af narkotika (amfetamin, ecstasy og kokain) – to af disse havde også indtaget en del medicin. 34 af de 39 påvirkede bilister var mænd og fem var kvinder. Tre kørte i dagslys, to i tussmørke og 34 i mørke.

Otte af de spirituspåvirkede spøgelsesbilister havde tidligere frakendelser af kørekortet for spirituskørsel, men havde generhvervet kortet. På tidspunktet for spøgelseskørslen var der otte, der kørte uden gyldigt kørekort – syv af dem havde fået det frakendt, og en var i færd med at erhverve sit første kørekort. Også en af de fire bilister, der var påvirket af narkotika, havde fået frakendt kørekortet og en havde ikke noget kørekort. Sådanne forhold fandtes kun i ganske få tilfælde blandt de bilister, der ikke var påvirkede af alkohol eller narkotika.

Spiritusbilisternes promille kan ses i tabel 6.

Alkohol Promille	Alder				Total
	18-24	25-44	45-64	>65	
Uvist	1	1	0	0	2
0,5-0,79	0	1	0	1	2
0,8-1,19	0	2	1	0	3
1,2-1,99	5	4	1	0	10
2,0-3,0	3	6	5	2	16
>3,0	0	1	1	0	2
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>35</b>

Tabel 6. Spøgelsesbilisternes promiller fordelt på alder

Ni ud af de 12 i gruppen af 18-24-årige kørte spirituskørsel, men også i gruppen af 25-44-årige og 45-64-årige var der en hel del spiritusbilister. De udgør hver ca. halvdelen af aldersgruppen som helhed. Alkoholkoncentrationen er generelt høj i alle aldersgrupper – halvdelen af spiritusbilisterne havde en promille, der lå over to.

23 af spiritusbilisterne kørte mellem kl. 00 og kl. 06. Ni kørte mellem kl. 20 og kl. 24. Kun syv kørte om dagen.

I næsten halvdelen af tilfældene var det uvist, hvordan de påvirkede bilister var kommet til at køre i den forkerte retning på motorvejen, hvilket bl.a. hænger sammen med, at flere af dem intet kunne huske om deres kørsel. Otte kørte ned ad frakørsler og seks vendte på motorvejen. Kørsel forkert ud fra rasteplasser skilte sig lidt ud med seks spiritusbilister ud af de syv bilister i gruppen, mens der omvendt ikke var nogen af de fire, der bakkede på motorvejen, der var påvirkede.

### 3.8 SPØGELSESKØRSLEN OG HVORDAN DEN ENDER

Der er stor forskel på, over hvor lang en strækning spøgelseskørslen er foregået. For ca. en tredjedel af bilisterne er

*”Han kan ikke rigtig huske noget fra selve spøgelseskørslen, heller ikke om andre bilister gjorde tegn til ham. Det eneste, han kan huske, er, at lige pludselig kom et par billygter direkte imod ham.”*



dette ikke klarlagt. Af de øvrige kørte 19 bilister under 1 km – et par stykker endda under 100 m. 16 kørte mellem 1 og 5 km, 20 kørte mellem 6 og 10 km, mens de resterende 12 spøgelsesbilister kørte over 10 km – enkelte helt op til 30-35 km. Langt de fleste spøgelseskørsler foregik i kørebanelanlægget, dvs. at spøgelsesbilisten holdt til højre i forhold til sin kørselsretning.

33 af spøgelsesbilisterne opdagede selv, at de kørte mod færdssretningen. Nogle opdagede det næsten med det samme, mens flere først blev klar over det, da andre trafikanter blinkede eller brugte hornet. Enkelte troede i første omgang, at signalererne gjaldt andre trafikanter, og var meget længe om at finde ud af, at det netop var dem, der blev signaleret til, eller de troede, at signalererne hentydede til, at deres lys på bilen var defekt.

Hvilke manøvrer foretager man, når man opdager at man kører mod færdssretningen på en motorvej? Det er en meget ubehagelig situation, og da spøgelsesbilisten som sagt typisk kørte i vognbanen tættest på midterrabatten, kunne det derfor være vanskeligt at komme i sikkerhedovre i nødsporet. pga. den modkørende trafik.

*”Han blev opmærksom på fejlen, fordi han opdagede, at der var andre bilister, der kørte i samme retning som han selv, men i den modsatte kørebaneland. Desuden begyndte ”modkørende” i hans egen kørebaneland at blinke ad ham.”*

***”Da politiet kunne se spøgelsesbilisten, standsede de patruljevognen midt på kørebanen og åbnede dørene, således at de spærrede for forbikørsel. Spøgelsesbilisten forsøgte langsomt at passere patruljevognen, da han ikke var klar over, hvad der foregik”***

Næsten ingen af de spøgelsesbilister, der var klar over, at de kørte mod færdselsretningen, vidste, hvad de skulle gøre. Dette kan føre til panikhandlinger og fejlbeslutninger, og medføre at der opstår situationer, som er farlige såvel for spøgelsesbilisterne selv som for andre trafikanter. Nogle vendte, hvilket i nogle tilfælde resulterede i at de blev påkørt af andre trafikanter. Nogle standsede i midterrabat eller nødspor. De fleste fortsatte dog kørslen i håb om at nå til en frakørsel, hvor de kunne komme af motorvejen, eller håbede, at der kom et hul i midterautoværnet, så de kunne køre over i den rigtige kørebane. En enkelt fandt faktisk en frakørsel og forlod motorvejen ad den. For 17 af de 33 bilister endte deres spøgelseskørsel med at de blev standset af politiet eller af andre trafikanter. For i alt fire af de 33 endte spøgelseskørslen med et uheld. Yderligere fire havde mindre uheld undervejs, men standsede ikke af den grund. Tre af spøgelsesbilisterne var skyld i, at andre trafikanter kørte galt.

Kun en mindre del af disse spøgelsesbilister var berusede eller på anden måde i fysisk eller psykisk ubalance. En af de 13 ældre i gruppen var dement og en var konfus. Fem af de 33 var spirituspåvirkede og en enkelt havde det psykisk dårligt. Otte, dvs. ca. ¼, var således i deres kørsel påvirkede af deres tilstand.

Ud over disse 33 bilister var fem af de seks bilister, der forsøgte selvmord, klar over, at de kørte den gale vej – de var med vilje kørt mod kørselsretningen. Spøgelseskørslen endte med uheld for alle fem.

***”Da bilisten mente, det var for farligt at køre ind til siden på motorvejen, fortsatte han sin kørsel mod færdselsretningen. Holdt helt til højre og blinkede til højre, da han ville forsøge at komme over i den rigtige vejbane. Kørte med 5-10 km/t, mens han ventede på, at der skulle komme en åbning i midter-autoværnet.”***

En del bilister blev ikke klar over, at de kørte i den forkerte retning på trods af at andre trafikanter i flere tilfælde gjorde ihærdige forsøg på at gøre dem opmærksom på det. For andre var der ikke i rapporterne oplysninger nok til, at det med sikkerhed kunne afgøres, om de var blevet klar over deres fejl. Det drejede sig om i alt 62 spøgelsesbilister. Denne gruppe var mere uheldsbelastet end den gruppe, der selv fandt ud af, at de kørte den gale vej – for 25 af de 62 bilister endte kørslen med et uheld. 30 blev standset af politiet eller af andre trafikanter. Tre af bilisterne kom ud for uheld undervejs, uden at dette standsede dem, og en var årsag til en anden trafikants ulykke.

Denne gruppe var oftere i en tilstand, der kunne påvirke deres kørsel, end den gruppe, der var klar over, de kørte mod færdselsretningen: 32 af dem var påvirkede af alkohol eller narkotika, otte var fysisk eller psykisk syge, og syv af de 24 ældre i denne gruppe var demente eller begyndende demente. I alt var kørslen for 45 (ca. ¾) af de 62 bilister påvirket af deres tilstand.

Det samlede billede af, hvordan spøgelseskørslen stoppede for samtlige 100 bilister, ses her:

- 35 blev standset af politiet
- 34 endte i uheld (heraf 4 i forbindelse med at spøgelsesbilisten forsøgte at vende bilen for at køre i den rigtige retning)
- 12 blev standset af andre trafikanter
- 6 vendte bilen
- 5 standsede ved midterrabatten
- 1 standsede i nødsporet
- 1 standsede ved et betalingsanlæg
- 1 kørte ind på en rasteplass
- 1 fandt frakørsel
- 4 tilfælde var uoplyst

***”Ifølge bilisten selv kørte hun videre mod færdselsretningen for at finde et passende sted at vende. På et tidspunkt kom en lastbil, der standsede og blokerede for modkørende færdsel, så hun kunne vende sin bil.”***

Ni havde uheld undervejs i kørslen og fire forårsagede ulykker for andre trafikanter. De 100 spøgelseskørsler resulterede således i uheld i 45 tilfælde i alt.



### 3.9 UHELDENE

I tabel 7 ses omfanget af uheld med personskader og materielskader inddelt efter årstal på basis af det indsamlede materiale. Uheldene er kategoriseret efter den alvorligste skade i uheldet.

År	Dødsuheld	Uheld med alv. personskade	Uheld med let personskade	Materielskade uheld	I alt
1999	1	2	0	4	7
2000	0	0	0	2	2
2001	1	0	0	0	1
2002	1	1	0	2	4
2003	1	1	0	2	4
2004	0	0	0	2	2
2005	2	1	1	2	6
2006	0	2	1	1	4
2007	2	0	2	3	7
2008	0	1	3	3	7
2009	0	1	0	0	1
<b>I alt</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>45</b>

Tabel 7. Uheld med personskader og materielskader i perioden 1999-2009

Som det ses er spøgelsesførelse ikke et fænomen, der forårsager mange uheld på de danske motorveje. Udover de 45 uheld der figurerer i tabellen indgår der i materialet fra den 11-årige periode yderligere tre uheld med spøgelsesbilister, men da disse er eneuheld, som er opstået i forbindelse med at politiet har forsøgt at standse bilisten, er de ikke medregnet her.

Personskadeuheld og materielskadeuheld er nogenlunde ligeligt fordelt: Der indgår 24 personskadeuheld og 21 materielskadeuheld i de 45 uheld, der er indhentet politirapporter fra i perioden.

I alt 47 personer kom til skade i de 24 personskadeuheld. I tabel 8 ses det, hvordan personskaderne fordeler sig i disse uheld.

År	Dræbte	Alvorlig personskade	Let personskade	I alt
1999	1	4	2	7
2000	0	0	0	0
2001	1	0	2	3
2002	1	2	2	5
2003	1	2	0	3
2004	0	0	0	0
2005	2	2	1	5
2006	0	2	3	5
2007	5	2	2	9
2008	0	2	4	6
2009	0	1	3	4
<b>I alt</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>47</b>

Tabel 8. Fordeling af personskader i uheld med spøgelsesbilister.

To tredjedele af de tilskadekomne er enten blevet dræbt eller er kommet alvorligt til skade.

I tabel 9 ses fordelingen af uheld på de forskellige manøvrer, der førte til spøgelseskræsen.

Manøvre	Uheldstype		Alvorlig personskade	Let person-skade	Materiel-skade-uheld	Ingen uheld	Total
	Dødsuheld						
Frakørsel	3	5	2	5	14	29	
Rasteplads – forkert ud	1	3	0	1	2	7	
Vending ved betalingsanlæg	0	0	0	0	4	4	
Vending på motorvejen	2	1	4	8	9	24	
Andet (bakning, vejarbejde)	0	0	0	0	5	5	
Uvist	2	0	1	7	21	31	
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>23</b>	<b>55</b>	<b>100</b>	

Tabel 9. Uheld fordelt efter alvorligste personskade og spøgelseskræslens start

Tabellen viser, at de bilister, om hvem man ikke ved, hvordan de er kommet til at køre forkert på motorvejen, havde få uheld i forhold til dem, der vendte på motorvejen, og dem der kørte forkert ned ad frakørsler. Kun 10 de 31 bilister i denne gruppe kom ud for uheld. De, der bakkede eller kørte forkert pga. vejarbejde, og de, der vendte ved betalingsanlæg og kørte spøgelseskræsel på broer, havde ingen uheld. Det er svært at se klare forskelle på de øvrige grupper. Der er en svag tendens til, at de, der kørte ned ad frakørsler havde lidt færre, men til gengæld lidt alvorligere uheld, end de, der vendte på motorvejen. Tallene er imidlertid små, så forskellene kan bero på tilfældigheder.

### 3.9.1 Hvor og hvordan sker uheldene

Alle uheldene skete på selve motorvejen. Langt de fleste var mødeuheld, hvor spøgelsesbilisten påkørte en eller flere modkørende, som enten ikke kunne komme til at undvige, eller ikke kunne nå at undvige. Dette skete i langt de fleste tilfælde i vognbanen nærmest midterrabbatten. Uheldene var af meget varierende alvorlighedsgrad. Den ene yderlighed er situationer, hvor spøgelsesbilisten og en modkørende kun lige snitter hinanden og hvor den alvorligste skade er et knækket sidespejl eller en ridse i døren. Den anden yderlig-

hed er situationer med meget voldsomme frontale kollisioner med flere dræbte og kollisioner, hvor flere køretøjer kører sammen. Enkelte spøgelsesbilister ramte flere modkørende eller var årsag til at de forulykkede under undvigemanøvrer, uden at spøgelsesbilisten selv opdagede, at der var noget galt. Fire uheld skete medens spøgelsesbilisten forsøgte at vende bilen. Fem uheld skete fordi en bilist forsøgte selvmord og med vilje kørte ind i andre trafikanter, og en bilist havde et enuehald under et selvmordsforsøg.

31 af uheldene involverede to parter, mens ni involverede mere end to parter samme sted eller skete i situationer, hvor flere modparter over en strækning blev ramt af spøgelsesbilisten. I fem tilfælde er der tale om enuehald, der alle endte med, at spøgelsesbilisten påkørte autoværnet.

Som nævnt skete de fleste uheld i vognbanen nærmest midterrabbatten. Dette skyldes formentlig, at mange af spøgelsesbilisterne slet ikke var klar over, at de kørte mod kørsels-

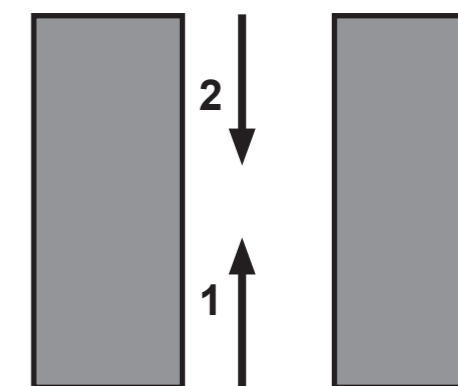
*”Han påkørte frontalt en anden bil. En tredje bil ramte i et undvigelsesforsøg bil nr. 2. En fjerde bil kørte sydpå i den rigtige vognbane og blev ramt af bildele fra de øvrige.”*

retrningen, og derfor automatisk holdt sig i den for dem højre vognbane. Dette medførte i flere tilfælde sammenstød med en modkørende, som var ved at overhale. Typisk var den modkørende enten var begyndt at trække ud for at overhale eller var midt i en overhaling, da han opdagede spøgelsesbilisten. Han blev nu ”fanget” i sin overhaling, fordi der hverken var tid eller plads til, at han kunne trække ind foran eller bagved den bilist, han var ved at overhale. I nogle tilfælde var det dog muligt at undvige så langt ud i midterrabbatten, at et uheld kunne undgås eller blev begrænset til, at parterne strejfede hinanden.

Det er imidlertid ikke nødvendigvis den forreste modkørende i en række, der involveres i et uheld. Der ses i datamaterialet flere tilfælde, hvor modparten kørte som 2. bilist i en række af biler, og hvor den forankørende nåede at undvige, mens den bil, der kørte bagefter, dermed først for sent opdagede spøgelsesbilisten. I enkelte tilfælde var der flere bilister indblandet i et sådant forløb.

### 3.9.2 Kørselsforhold

29 af uheldene skete i perioden oktober-marts og 16 i april-september. 29 (2/3) af uheldene skete i mørke, 13 i dagslys og tre i tusmørke. De spøgelseskræslere, der resulterede i uheld adskiller sig dermed ikke fra de øvrige spøgelseskræslere, idet 2/3 af samtlige spøgelseskræslere ligeledes skete i mørke.



### 241 Mødeuheld i element 2's kørebanelhalvdel

I 11 tilfælde var kørselsforholdene kompliceret af, at det var regn, tåge eller sne, i yderligere otte tilfælde var føret vådt, og der var glat føre i to situationer. I alt foregik 22 af de spøgelseskræslere, der førte til uheld således under dårlige vejr- og føreforhold. I hele materialet af spøgelseskræslere er der i alt 30 kræslere, der er foregået under sådanne forhold. Det vil sige, at det især er spøgelseskræsel i dårligt vejr eller dårligt føre, der har ført til uheld. Ikke noget overraskende resultat, da usigtbart vejr og dårligt føre i høj grad kan komplicere trafikanternes mulighed for at opdage hinanden i tide og foretage afværgemanøvrer.





### 3.9.3 Forhold vedrørende trafikanten

I det følgende ses der nærmere på, hvem det er, der som spøgelsesbilister kommer ud for uheld.

34 af spøgelsesbilisterne var mænd, og 11 kvinder var kvinder. Tabel 10 viser uheldsfordelingen efter alder og uheldsalvorlighed.

Alder	Uheldstype					Total
	Dødsuheld	Uheld med alv. personskade	Uheld med let personskade	Materiel-skade-uheld	Ingen uheld	
18-24	1	0	1	2	8	12
25-44	1	3	1	8	16	29
45-64	2	3	3	3	11	22
65<	4	3	2	8	20	37
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>55</b>	<b>100</b>

Tabel 10. Fordeling efter spøgelsesbilistens alder og uheldets alvorlighed (alvorligste skade i uheldet)

Der er ingen væsentlige forskelle i uheldsalvorlighed aldersgrupperne imellem. Når der kunne se ud til at være lidt flere dødsuheld hos de ældre spøgelsesbilister kan dette sandsynligvis tilskrives ældre trafikanters større skrøbelighed. Andelen af personer uden uheld er stort set ens i de forskellige aldersgrupper.

Tabel 11 viser, hvordan uheldene og deres alvorlighed fordeler sig på spøgelsesbilister, hvis kørsel er påvirket af deres tilstand. Ved tolkning af tabellen skal man være opmærksom på, at samme spøgelsesbilist kan gå igen i flere grupper i den øverste del af tabellen, da han/hun kan være påvirket af flere forhold. I rækken "I alt påvirket af sin tilstand" tæller hver spøgelsesbilist kun med én gang og er derfor ikke summen af rækkerne ovenfor.

Manøvre	Uheldstype					Total
	Dødsuheld	Uheld med alv. personskade	Uheld med let personskade	Materiel-skade-uheld	Ingen uheld	
Påvirket af alkohol	4	5	4	7	15	35
Påvirket af narko/medicin	0	0	0	0	4	4
Påvirket af sygdom	1	1	4	4	4	14
Påvirket af demens el.lign.	2	2	0	2	3	9
I alt påvirket af sin tilstand	7	8	6	12	25	58
Øvrige trafikanter >=65 år	1	1	1	5	15	23
Øvrige trafikanter <65 år	0	0	0	4	15	19
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>55</b>	<b>100</b>

Tabel 11. Spøgelsesbilister påvirket af deres tilstand fordelt på uheldsalvorlighed

Det fremgår af tabellen, at spøgelsesbilister, hvis kørsel er påvirket af deres tilstand, i højere grad end de øvrige har været

indblandet i uheld i forbindelse med deres spøgelseskørsel. Gruppen står for 33 af de 45 uheld. Ser man udelukkende på personskadeuheldene står denne gruppe for 21 ud af 24 uheld og for syv af de otte dødsuheld. Der er således forskel på spøgelsesbilisternes farlighed afhængigt af deres tilstand.

For de alkoholpåvirkede spøgelsesbilister er det undersøgt, om de, der blev indblandet i uheld, havde højere alkoholpromiller end de, der ikke kom ud for uheld. Dette var ikke tilfældet. Faktisk var det sådan, at hele tre af de fire alkoholpåvirkede bilister, der blev indblandet i dødsuheld, var blandt de fem spøgelsesbilister, der havde lave promiller mellem 0,5 og 1,2.

### 3.10 OPLYSNINGER FRA ANMELDERE AF SPØGELSESIBILISTER

Der anmeldes mange tilfælde af spøgelsesbilisme hvert år, men det er kun en mindre del af spøgelsesbilisterne, som politiet efterfølgende får kontakt med – ca. 1/6. Ofte vil spøgelsesbilisten være kommet ud af situationen, inden politiet når frem. I nogle tilfælde kan der også være foretaget anmeldelser, hvor der slet ikke har været tale om en spøgelsesbilist, men hvor det, der på afstand kunne synes at have været en spøgelsesbilist, i realiteten var en bilist, som fx kører på en vej parallelt med motorvejen. For at få et indtryk af dette, er der fra politiet modtaget oplysninger om 58 anmeldere i perioden. Det vides ikke, hvor mange anmeldelser der i alt har været i den pågældende periode, men Vejdirektoratet er blevet bekendt med i alt 163 hændelser i hele år 2009. Så det må antages, at der i undersøgelsen indgår ca. 1/3 af de anmeldelser, der er foretaget i løbet af dette år.

Ud af de 58 anmeldere er der foretaget telefoninterviews med 43 anmeldere af spøgelsesbilister på motorveje. I det følgende beskrives kort resultaterne fra denne del af undersøgelsen.

De 24 af anmelderne kørte i mørke, da de så spøgelsesbilisten, fire i tusmørke, og 15 så spøgelsesbilisten i dagslys. Det er kun i tre tilfælde oplyst, at der var vejbelyst på det sted, hvor anmelderen så spøgelsesbilisten.

I 33 tilfælde passerede anmelderen og spøgelsesbilisten hinanden på motorvejen. Syv af disse anmeldere havde allerede set spøgelsesbilisten, da denne kørte på motorvejen ad frakørselsrampen. I fire tilfælde så anmelderen spøgelsesbilisten køre i samme retning som sig selv, men på den anden side af midterrabatten. I to tilfælde så anmelderen en forankørende bilist dreje ned ad en frakørselsrampe til motorvejen fra den underordnede vej. I to andre tilfælde spillede vejarbejde en rolle, idet anmelderne så en bilist køre over i vognbanen for den modsatte færdsside.

I et tilfælde blev spøgelsesbilisten anmeldt, da han blev observeret af en bilist, som kom kørende ned ad tilkørselsrampen. I et sidste tilfælde holdt både anmelder og spøgelsesbilist ved siden af hinanden i et kryds, hvor vejen efter krydset blev til en motorvej. Spøgelsesbilisten holdt for langt til venstre og kom derfor ned på motorvejen imod færdssretningen. Der er således ikke tvivl om, at der var tale om en spøgelsesbilist.

De fleste af spøgelsesbilisterne kørte i vognbanen nærmest midterrabatten.

I ingen af de 43 interviews har der været tvivl om, at anmelderen har set en spøgelsesbilist, og det kan derfor konkluderes, at der ikke i dette materiale optræder tilfælde, hvor man kan have antaget en bilist, som kommer ad fx en parallel vej lidt længere væk, for at være en spøgelsesbilist. På grund af det ret begrænsede datamateriale kan dette dog ikke tages som udtryk for, at der ikke kan forekomme tilfælde, hvor en anmelder på afstand fejlagtigt har opfattet en bilist som spøgelsesbilist. Omvendt er der ikke noget i resultaterne, der tyder på, at problemet skulle være omfattende.

***”Først så han spøgelsesbilisten, hvor motorvejen svingede lidt, så det var svært at afgøre, om spøgelsesbilisten kørte i samme eller modgående spor. Da spøgelsesbilisten var 3-400 m fra anmelderen, kunne han se, at spøgelsesbilisten befandt sig i samme spor som han selv.”***

## 4. DISKUSSION OG SAMMENFATNING

I den foreliggende undersøgelse er der foretaget en gennemgang af spøgelseskørsler registreret fra 1999 til 2009 – i alt 100 tilfælde, hvoraf 45 medførte uheld. Undersøgelsen har til formål at belyse de nærmere omstændigheder omkring dette fænomen for at komme nærmere til at besvare spørgsmålet, om hvordan/hvorfor dette fænomen opstår. Denne viden er nødvendig for at kunne vurdere, hvilke typer tiltag, der vil kunne forebygge spøgelseskørsel.

Undersøgelsen bekræfter en del af den viden, der foreligger fra andre lande om spøgelseskørsel. Det foregår ofte i mørke, og bilisterne er ofte ældre, eller de er i deres kørsel er påvirket af alkohol, sygdom eller lignende.

Af de 100 spøgelsesbilister var 73 mænd og 27 kvinder. Kun 12 var under 25 år, mens 37 var 65 år eller derover. Andelen af kvinder var størst blandt de ældre spøgelsesbilister (14 ud af de 37). Kun fire kvinder var under 45 år.

2/3 af spøgelseskørslerne foregik i mørke. Dette kan der være mange årsager til. Mange mennesker har vanskeligere ved at se i mørke end i dagslys, og mange bryder sig da heller ikke om at køre, når det er mørkt. Især for ældre kan det føles ubehageligt, da synsevnen og evnen til at orientere sig kan svækkes med alderen. I en del tilfælde var der desuden regn eller sne, hvilket yderligere forringer orienteringsvilkårene. Fejlurderinger af kørselsomgivelserne vil lettere kunne ske i mørke og/eller i dårligt vejr end i dagslys og godt vejr.

Hertil kommer, at en betydelig del af spøgelsesbilisterne var spirituspåvirkede med deraf følgende funktionsforringelser, og kørsel i spirituspåvirket tilstand foregår hyppigst om aftenen og om natten.

Ældres forringede syn, især i mørke, kan være noget af forklaringen på, at andelen af ældre er så stor blandt spøgelsesbilister – 37 af de 100 bilister var 65 år eller derover. Endvidere viser forskning, at ældre bilister kan have problemer med at overskue og reagere i komplicerede situationer lige så hurtigt som yngre bilister (SWOV, 2009). Hertil kommer, at de ældre spøgelsesbilister ikke synes at være et helt almindeligt udsnit af ældre: Ikke mindre end otte af de ældre var demente eller begyndende demente, hvortil kom en der var konfus og nogle få, der var syge eller alkoholpåvirkede.

Det bør også nævnes at der herudover var 14 ældre, der virkede meget forvirrede og konfuse ved politiets afhøring. Dette kunne selvfølgelig være tegn på en begyndende alderssvækkelse, men kan lige så vel være en psykisk chokreaktion på en meget uventet og skræmmende situation. Men man kan overveje, om denne forvirring i de tilfælde, hvor bilisten selv opdager, at han/hun kører mod færdssretningen, er medvirkende til, at bilisten ikke reagerer så hensigtsmæssigt, og dermed ikke i så høj grad som andre bilister er i stand til selv at redde sig ud af situationen. Dette vil i givet fald kunne medvirke til, at ældre spøgelsesbilister bliver overrepræsenteret blandt dem, der bliver registreret.

I alt 58 af de 100 spøgelsesbilister var i en tilstand, der utvivlsomt har påvirket deres kørsel og vurderingsevne. Som nævnt var mange spirituspåvirkede (35) og de kørte typisk med meget høje alkohol-promiller – over 2 ‰. Nogle var påvirkede af narkotika (4), andre var fysisk eller psykisk syge (14), og en del var som nævnt demente eller begyndende demente. Personer med forringede orienterings- og vurderingsevner udgør således en væsentlig del af de registrerede spøgelsesbilister.

Spøgelseskørslen opstod typisk på to måder: Enten kørte spøgelsesbilisten ind på motorvejen ad en frakørsel fra motorvejen (fra det almindelige vejnet eller fra en rasteplads) eller han/hun kørte på motorvejen, vendte bilen og kørte den modsatte vej (heraf drejede en enkelt til venstre ad motorvejen umiddelbart efter tilkørselsrampen). En mindre del bakkede på motorvejen. I 1/3 af sagerne var det ikke muligt at finde ud af, hvordan bilisten var kommet til at køre i den forkerte retning.

Fejlkørslen ved frakørselsramperne skete som regel ved, at frakørselsrampen forveksledes med en tilkørselsrampe eller en anden vej. En mindre del af bilisterne skulle således slet ikke have været på motorvej.

Ca. 1/3 af fejlkørslerne ved frakørslerne skete i ramperundkørsler med fra fire og op til otte ben. Her er bilisten kommet til at svinge for tidligt eller for sent i forhold til den vej, han/hun skulle have kørt ad. Denne vejudformning er det blevet almindeligt at bruge i Danmark, men den stiller store krav til orientering og informationsbearbejdning på kort tid, hvilket

kan give problemer for nogle trafikanter. Det er derfor vigtigt, at afmærkning og vejudformning i så høj grad som muligt hindrer fejlkørsler. De trafikanter, der især kan have problemer, er selvfølgelig de, der er påvirket af alkohol/narkotika eller i øvrigt er i en svækket tilstand, der har indflydelse på informationsbearbejdningen. Store rundkørsler kan imidlertid også være et problem for ældre, der kan have svært ved at få overblik over vejforløbet gennem rundkørslen (Davidse, 2007). I den foreliggende undersøgelse var det da også hovedsagelig ældre eller påvirkede trafikanter, der kørte forkert i rundkørslerne.

Kørsel ned ad frakørsler er typisk en ubevidst fejl. Vending på motorvejen er derimod i mange tilfælde en bevidst handling. Når der alligevel er 28 bilister i denne undersøgelse, der har vendt på motorvejen, skyldes det da også ofte, at bilistens beslutningsevne var forringet, enten pga. at han/hun var påvirket af alkohol eller narkotika, eller at han/hun var dement eller begyndende dement. I nogle tilfælde spiller også sygdom en rolle.

Grunden til, at bilisterne vendte, kunne f.eks. være, at de var kørt for langt, eller at de slet ikke skulle have været på motorvejen. Nogle vendte for at slippe for at betale for at komme igennem betalingsanlæg, f.eks. ved broer. Endelig er der nogle, som troede, de var på en landevej og derfor havde lov til at vende.

Selve spøgelseskørslen har været af meget varierende længde – fra under 100 m til over 30 km. 1/3 af spøgelsesbilisterne opdagede, at de kørte den forkerte vej, nogle indså det meget hurtigt, mens andre først blev klar over det, fordi modkørende gav tegn til dem. Alligevel fortsatte de fleste af dem kørslen i håb om at finde et sted, hvor de kunne komme væk fra motorvejen eller over i den modsatte vognbane. De har tydeligvis ikke vidst hvordan de skulle komme ud af situationen. Typisk for gruppen var det, at kun ¼ af dem var berusede, syge eller på anden måde i en tilstand, der påvirkede deres kørsel. 1/3 af dem havde uheld i forbindelse med deres kørsel.

Anderledes så det ud for dem, der ikke blev klar over deres fejltagelse, eller hvor dette ikke kunne godtgøres. Ikke mindre end ¾ var i en tilstand, der påvirkede deres kørsel, og omkring halvdelen kom ud for et uheld.

I alt blev 45 af de 100 spøgelsesbilister involveret i uheld. Det var – i lighed med hvad man har fundet i andre lande – især de bilister, hvis kørsel var påvirket af deres tilstand, der kom ud for uheld.

Der anmeldes mange hændelser med spøgelsesbilister hvert år, men kun et fåtal af spøgelsesbilisterne pågribes af politiet. De fleste når at komme væk, før der er mulighed for at pågribe dem. Der blev i undersøgelsen taget kontakt

til en række bilister, som havde observeret og anmeldt en spøgelsesbilist på motorvejen. Formålet var at få et indtryk af, i hvilken udstrækning antallet af anmeldelser i realiteten drejer sig om spøgelsesbilister, eller om der i nogle tilfælde er tale om, at vejforholdene snyder, således at det, der på afstand antages at være en spøgelsesbilist, i realiteten er en bilist, som eksempelvis kører på en vej parallelt med motorvejen. Der blev foretaget interviews med 43 anmeldere, og i alle tilfælde havde anmelderen og spøgelsesbilisten været ganske tæt på hinanden, således at der ikke kunne være tale om fejltagelser. På grund af det meget begrænsede datamateriale kan dette dog ikke tages som udtryk for, at der ikke kan forekomme tilfælde, hvor en anmelder på afstand fejlagtigt har opfattet en bilist som spøgelsesbilist.

Den foreliggende undersøgelse af spøgelsesbilisterne peger imod, at de spøgelsesbilister, der bliver registreret, næppe er et repræsentativt udsnit af alle spøgelsesbilister. Man må formode, at de, der ikke registreres, for de flestes vedkommende hører til den gruppe, der er blevet klar over deres fejltagelse, og som har kunnet holde hovedet tilstrækkeligt koldt til at kunne finde vej væk fra motorvejen eller køre over i den rigtige kørebane. Hvis man ikke har været klar over sin fejltagelse, er sandsynligheden for at man selv slipper ud af situationen selvfølgelig mindre. Det samme er tilfældet, hvis man har været påvirket af alkohol/narkotika eller af sygdom, hvis man har været forvirret og er gået i panik, eller hvis ens kørsel er endt i et uheld. Og så er sandsynligheden større for at man bliver registreret.

De registrerede spøgelsesbilister vil således for manges vedkommende høre til den mest problematiske del af spøgelsesbilisterne set i et trafikikkerhedsperspektiv.



I 2010-2011 er der gennemført forsøg med pigge til at stoppe spøgelsesbilister. I 2011 er der yderligere afsat 25 mio. kr. til foranstaltninger mod spøgelsesbilister, herunder pigge.

#### 4.1 FOREBYGGELSE

Trafikantens tilstand spiller klart en væsentlig rolle for mange tilfælde af spøgelseskørsel, og forebyggelse af disse spøgelseskørsler må ses i det bredere perspektiv: Generel forebyggelse af kørsel under påvirkning af alkohol, narkotika, sygdom etc. Dette er et stort og vigtigt stykke arbejde, som ikke alene er væsentligt for forebyggelsen af spøgelseskørsel, men også for forebyggelse af en bred vifte af andre typer uheld. Det er et stort problemområde, som det i denne sammenhæng vil føre for vidt at beskrive nærmere. I stedet vil der blive fokuseret på forebyggelse specifikt rettet mod spøgelseskørsel.

Selv om trafikantfaktorerne er hyppigt forekommende i forbindelse med spøgelseskørsel, betyder det ikke, at man ikke kan gøre noget med trafiktekniske virkemidler.

Alle de spøgelsesbilister, der fejlagtigt er kørt ned ad frakørsler til motorvejen har overset tavlerne med indkørsel forbudt. Derfor er det vigtigt, at selve rampeudformningen leder bilisten på rette spor, dvs. at den gør det vanskeligt at køre ned ad frakørselsrampen, medens indkørsel på tilkørselsrampen gøres så let som muligt.

Ligeså vigtigt er det naturligvis, at vejene er udformet, så trafikanterne i god tid får mulighed for at få overblik over den vej, de skal køre, Det er ikke mindst vigtigt af hensyn til de ældre trafikanter i lyset af deres problemer med at klare komplicerede situationer og reagere hurtigt. Men også yngre trafikanter vil have gavn af sådanne vejudformninger, især når kørslen finder sted under forhold, der er komplicerede af mørke og/eller dårligt vejr/føre. Det handler om at give trafikanterne informationer om vejforløbet ved hjælp af skilte og vejmarkeringer, og informationen skal gives i god tid inden komplicerede kryds og rundkørsler, så trafikanten får tid til at finde den rigtige bane både ind i og ud af krydset.

Tiltagene skal være enkle og tydelige for at lette trafikanten i hans orientering og beslutninger, således at problemer forebygges i tide. Vejbelysning kan gøre det lettere at overskue vejforløbet, og dermed at træffe de rigtige valg.

Hertil kommer forskellige nyere tiltag, som kan etableres på frakørslerne og motorvejen, og som reagerer, når trafikanter kører den forkerte vej ad dem: Røde blink, sensorer, der kan varsle myndighederne, pigge, med mere. I Vejdirektoratets redegørelse om spøgelsesbilisme (Vejdirektoratet, 2008) er der gjort rede for en række af tiltagene, og der laves pt. forsøg med nogle af disse tiltag i Danmark. Også en norsk rapport opsummeres sådanne tiltag (Vegdirektoratet, 2010).

Det må antages, at forbedringer i vejudformningen vil kunne have en vis positiv effekt også på de bilister der kører med alvorlige funktionsnedsættelser, fx på grund af alderssvækkelse eller alkohol. De vil kunne hindre nogle af de fejl, som disse grupper foretager.

Vending på motorvejen er sværere at forebygge med vejtekniske tiltag. Her må man i stedet forsøge at påvirke trafikantens beslutning om at vende, i den udstrækning dette er muligt. Det er vigtigt, at trafikanterne får information om, hvor farligt det kan være at vende og køre den modsatte vej på motorvejen, også selvom det kun er et kort stykke tilbage til en frakørsel. Det kan medføre alvorlige konsekvenser for personen selv og hans/hendes medtrafikanter.

Endelig kan man give information til trafikanterne om, hvordan man skal forholde sig, hvis man kommer til at køre mod færdselsretningen på en motorvej. Vejdirektoratet har udgivet en folder om hvad man skal gøre, hvis man enten ser en spøgelsesbilist på motorvejen eller selv kommer til at køre på motorvejen modsat færdselsretningen. I forbindelse med det sidstnævnte forhold gives følgende vejledning:

- **Kør ud i rabat eller nødspor**
- **Tænd havariblinket**
- **Ring herefter 112 – Alarmcentralen**
- **Afvent politiet og hjælp til at få vendt bilen**

## 5. REFERENCER

Davidse, R.: Assisting the older driver. Intersection design and in-car devices to improve the safety of the older driver. SWOV Dissertations, Leidschendam, 2007.

De Niet, M. & Blackpoel, A.: Heading in the wrong direction: Descriptive research on wrong-way driving on dutch motorways: Background, causes, liability and measures. SWOV, Report D-2000-6, Leidschendam, 2000.

Robatsch, K. & Hagspiel, E: Geisterfahrer – Ursachen von Falschfahrten und entsprechende Massnahmen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 48, 2002 pp. 64-71.

Sagberg, F.: Påvirkning av bilførere gjennom utforming av vegsystemet. Transportøkonomisk Institutt (TØI), Oslo, 2003.

Scaramuzza, G. & Cavegn, M. Geisterfahrer: Unfallgeschehen – Interventionen (BFU-pilot study R, 0605. Berne: Swiss Council for Accident Prevention. 2006.

SWOV Fact Sheet: Wrong-way driving. SWOV, Leidschendam, 2009.

Vejdirektoratet: Spøgelsesbilister – varsling av kjøring mot kjøreretning, Oslo, 2010.

Vejdirektoratet: Spøgelsesbilisme. Redegørelse. 2008.

Vicedo, P: Preventing and managing ghost-driver incidents: The French Experience. Tollways, vol. 4 no. 3. 2007.



Vejdirektoratet har lokale kontorer i Aalborg, Fløng, Herlev, Herning, Middelfart, Næstved og Skanderborg samt hovedkontor i København.

Find mere information på [vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

**VEJDIREKTORATET**

Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Telefon 7244 3333

[vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)