

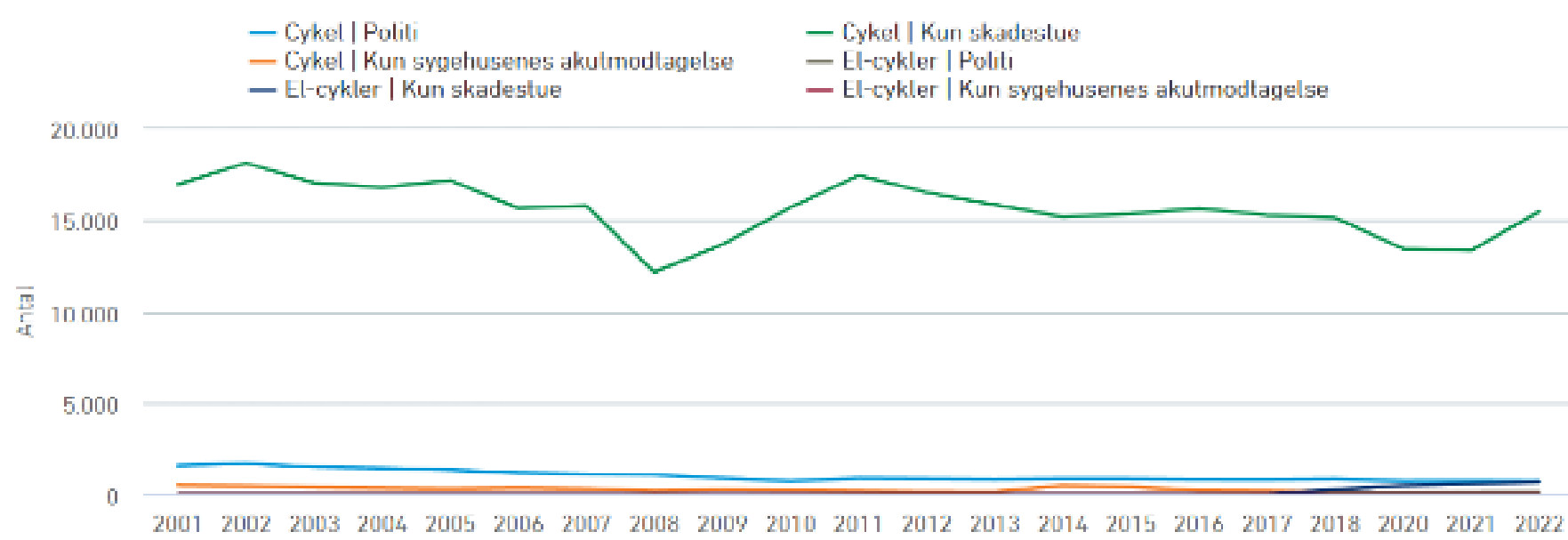
Kan data fra cykl(ist)er bruges til at lokalisere nærvedulykker ?

Hvorfor bør nærvedulykker med cyklister undersøges?

Over årene er trængsel med biler steget markant, fordi antallet af især personbiler er steget meget. Den øgede trængsel påvirker også klimaet.

Cyklen er velegnet til at reducere trængsel. Samtidig påvirker cyklen klima og samfundsøkonomi positivt.

En udfordring med at øge cyklens andel kan være at lokationen for mange cykelulykker ikke kendes, eftersom de ikke registreres af politiet. Derfor er det relevant at undersøge nærvedulykker.



Resultater

Med en iterativ proces blev det fundet frem til, at grænseværdien $3,5 \text{ m/s}^2$ var den laveste værdi, som gjorde, at klynger fyldte mindst muligt.

Ud fra observationerne blev det fundet frem til, at det kun var ved 4 ud af 20 klynger, at datapunkterne kunne skyldes potentielle nærvedulykker. Hverken data fra Vejman, Mastra eller interviews gav anledning til at tro andet. Interviewene viste nogle andre lokationer end de undersøgte klynger. Det viste sig, at der ved grænseværdien $3,5 \text{ m/s}^2$ ikke var klynger ved disse lokationer. Dette er med til at vise, at der ikke har været mange forskellige ture og datapunkter ved lokationerne nævnt i interviews.



Metode

De anvendte data er indsamlet i perioden 1. marts 2024—31. januar 2024 og stammer fra firmaet Findrs og dets produkt Cork.

For Z-aksen undersøges negative værdier, fordi det er den langsgående akse, som vil indikere opbremsninger. For X-aksen undersøges både negative og positive værdier, fordi det er den tværgående akse og indikere manøvrer for at undgå en kollision. Y-aksen er den vertikale akse og ikke vurderet relevant ift. nærvedulykker.

Datapunkterne er med koordinaterne blevet sorteret, så der kun er medtaget datapunkter for Aalborg og Aarhus. Ligeledes er der også kun datapunkterne med, hvis hastighed er under 45 km/t .



Datapunkterne er samlet i klynger for at finde lokationer med mange potentielle nærvedulykker. De 10 klynger med flest unikke ture (og dermed antageligt flest potentielle nærvedulykker) fra hver by er blevet undersøgt.

Til at undersøge klyngerne blev der først og fremmest anvendt observationer fra klynge-lokationerne. Det blev understøttet af politiregistrerede ulykker fra Vejman og trafiktællinger fra Mastra. Samtidig er der blevet interviewet nogle brugere af produktet, som har kunnet fortælle, om de har været ude for nærvedulykker.

Diskussion og konklusion

Af de undersøgte klynger viste det sig, at det kun er sandsynligt, at datapunkterne i 4 klynger kunne stamme fra potentielle nærvedulykker.

I de resterende klynger var kilden til datapunkterne med stor sandsynlighed ujævnheder.

For at kunne vurdere præcist, om datapunkterne skyldes nærvedulykker, ville videooptagelser fra den periode, hvor dataene er indsamlet, være nødvendige. Dette har ikke været muligt.

Yderligere undersøgelser, f.eks. sammenligning af datapunkterne med ambulancedata, kunne også give en indikation af, om dataene kan bruges til at lokalisere nærvedulykker. En anden mulighed havde været at undersøge ture individuelt og se, hvordan hastighed og acceleration ændres igennem en klynge.

