

## Pressmeddelanden

Aug 28, 2007 | ID: 12130

# Volvo Personvagnar introducerar ny teknik som varnar trötta och okoncentrerade förare

- Driver Alert Control - unik teknik för att varna trötta och okoncentrerade förare
- Lane Departure Warning - varnar föraren när bilen rullar över vägens mitt- eller sidolinjer utan uppenbar anledning

Flera studier visar att distraherade förare orsakar upp till 90 procent av alla trafikolyckor. Därför introducerar Volvo Personvagnar nu systemet Driver Alert Control - med teknik som är en världsnöhet i personbilar. Systemet är konstruerat för att varna föraren när hans eller hennes koncentrationsnivå försämras, t ex under långa, monotona körpass. Ett annat nytt system, Lane Departure Warning, varnar föraren om bilen korsar någon av vägmarkeringarna utan en uppenbar anledning.

Lane Departure Warning och Driver Alert Control igår båda i tillvalspaketet Driver Alert System som kommer att bli tillgängligt i Volvo S80, V70 och XC70 i slutet av 2007.

- Att bygga bilar som är säkra ute i den verkliga trafikmiljön är kärnan i vår säkerhetsfilosofi. När det gäller förebyggande säkerhetssystem har vi samma inställning som när vi tar fram ny teknik för krocksäkerhet. Med andra ord prioriterar vi ny teknik som kan ge betydande resultat ute i den verkliga trafikmiljön, säger Ingrid Skogsmo, som är chef för Volvo Personvagnars Säkerhetscentrum.

Med utgångspunkt i den ovan nämnda olycksstatistiken koncentrerar Volvo Personvagnar utvecklingsarbetet på teknik som effektivt bidrar till att undvika eller minska konsekvenserna av olyckor som orsakas av distraherade eller trötta förare.

### Driver Alert Control (DAC) - en unik uppfinning

Omfattande studier av förarbeteende ligger till grund för Driver Alert Control - en världsnöhet som följer bilens uppträdande på vägen och som vid behov varnar okoncentrerade förare.

Trötta förare är ett globalt trafiksäkerhetsproblem. Enligt amerikanska NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) orsakas varje år cirka 100 000 olyckor i USA av förare som somnar bakom ratten. Dessa olyckor resulterar i att 1 500 förare och passagerare dödas och 70 000 skadas.

Situationen i Europa är liknande. Den tyska försäkringsorganisationen GDV:s statistik visar att 25 procent av alla Autobahn-olyckor med dödlig utgång orsakas av trötta förare.

Med denna bakgrund är Volvos Driver Alert Control en viktig nyhet. Den riktar främst in sig på situationer där risken att förlora koncentrationen är störst och där en eventuell olycka kan få svåra konsekvenser. Det kan t ex vara en rak, lättkörd vägsträcka där föraren känner sig avslappnad och risken för att distraheras eller somna ökar. Systemet börja fungera i farter över 65 km/h och är aktivt så länge hastigheten överstiger 60 km/h.

### Registrerar vad som händer på vägen

Driver Alert Control övervakar bilens rörelser på vägen och utvärderar om fordonet körs på ett kontrollerat eller okontrollerat sätt. Ingen annan fordonstillverkare använder denna typ av teknik, som är mycket tillförlitlig.

- Vi mäter inte förarens beteende eftersom detta kan variera från en person till en annan. Vi har i stället valt att fokusera på hur trötthet eller minskad koncentration påverkar körningen. Vårt system baserar sig på hur bilen uppträder på vägen. Detta ger en säker indikation på om något är på väg att gå på tok och systemet kan varna föraren innan det är för sent, säger Daniel Levin, som är projektledare för Driver Alert Control på Volvo Personvagnar. Han tillägger:

- Vi får ofta frågor om varför vi valt den här lösningen i stället för att övervaka förarens

ögonrörelser. Svaret är att vi inte anser att tekniken för att mäta ögonens rörelser är tillräckligt mogen ännu.

Driver Alert Control kan även täcka in situationer där föraren ägnar för mycket uppmärksamhet åt sin mobiltelefon eller barn i bilen. Situationer som också äventyrar koncentrationen på körningen. - Detta är en positiv bonuseffekt med vår teknik och den är möjlig tack vare att systemet tittar på bilens beteende snarare än människans, säger Daniel Levin.

### **Textmeddelanden och ljudsignaler**

Tekniskt består Driver Alert Control av en kamera, ett antal sensorer och en styrenhet.

Kameran, som är monterad mellan vindrutan och innerbackspegeln mäter kontinuerligt avståndet mellan bilen och vägens mitt- och sidomarkeringar. Sensorerna registrerar bilens rörelser.

Styrenheten lagrar informationen och utvärderar om föraren riskerar att förlora kontrollen över fordonet.

Om risken för detta bedöms vara hög varnas föraren med en ljudsignal. Dessutom visas ett meddelande på bilens informationsdisplay. En kaffekopp symboliserar uppmaningen att ta en rast. Föraren kan dessutom få kontinuerlig information om sin koncentrationsnivå från bilens färd dator. Utgångsläget är fem staplar och antalet minskar i takt med att körbeteendet blir allt mindre konsekvent.

- Naturligtvis har föraren själv alltid ansvaret för att ta rast när det behövs. Men ibland är man inte själv medveten om att man inte är alert nog för att köra säkert. Då kan Driver Alert Control hjälpa dig att fatta det rätta beslutet, t ex att ta en uppfriskande rast eller en tupplur på en rastplats, innan koncentrationsnivån hinner bli farligt låg, säger Daniel Levin.

### **Lane Departure Warning (LDW)**

En fjärdedel av samtliga olyckor och en tredjedel av alla dödsfall på amerikanska landsvägar orsakas av singelolyckor där bilen kör av vägen. Detta är statistik som pekar på risken att förlora kontrollen över bilen även när förhållandena är goda.

Volvo Personvagnar tacklar problemet genom att introducera Lane Departure Warning. Systemet hjälper både till att förebygga singelolyckor och frontalkrockar som beror på tillfällig distraktion.

Volvo Personvagnars säkerhetsexperter räknar med att LDW-systemet kan hjälpa till att förhindra mellan 30 och 40 procent av den här typen av olyckor i hastigheter mellan 70 och 100 km/h.

LDW aktiveras med en knapptryckning på mittkonsolen och systemet varnar föraren med en mild ljudsignal om bilen korsar någon av vägmarkeringarna utan uppenbar anledning, t ex att föraren använder blinkers.

Även detta system använder en kamera för att övervaka bilens position mellan vägmarkeringarna. LDW aktiveras i hastigheter över 65 km/h och förblir aktivt så länge farten överstiger 60 km/h.

### **Systembegränsningar**

Systemens tillgänglighet är beroende av antalet vägmarkeringar och deras kvalitet.

Vägmarkeringarna måste vara klart synliga för kameran. Dåligt ljus, dimma, snö och extrema väderförhållanden kan innebära att systemet inte är tillgängligt.

För bilar sålda i Norden kommer det här systemet att ingå som en integrerad del i den adaptiva konstantfarthållaren.

## **Fakta & statistik**

### **Trötthetsrelaterade olyckor**

- Trötthet bidrar till betydligt fler trafikolyckor än man tidigare trott. Trötthet är en bidragande faktor vid 12 procent av alla kollisioner och 10 procent av alla akuta situationer där en olycka är nära att inträffa. (100 Cars Study, Virginia Tech)
- 45 procent av alla olyckor där föraren somnar inträffar i dagsljus. 50 procent sker i mörker och cirka 5 procent i skymningsljus. (NASS/CDS)
- Sömnrelaterade olyckor inträffar oftare utanför städer än andra singelolyckor. (Anna Anlund, VTI)
- Cirka 70 procent av alla sömnrelaterade olyckor inträffar på vägar där hastighetsbegränsningen ligger mellan 90 och 110 km/h. (Anna Anlund, VTI)
- Amerikanska National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) beräknar att 100 000 olyckor per år i USA orsakas av trötta förare. I dessa olyckor dödas 1 500 personer och 71 000 skadas. NHTSA hävdar att risken för en olycka eller akut situation är mellan fyra och sex gånger större med en trött förare vid ratten.

### **Påkörningar bakifrån**

- Påkörningar bakifrån är den vanligaste av alla olyckstyper. Enligt NHTSA är 29 procent av alla

polisrapporterade olyckor en påkörning bakifrån.

- Vid mer än 50 procent av de ovan nämnda påkörningarna bakifrån har föraren inte bromsat alls före kollisionen.
- 90 procent av alla påkörningar bakifrån orsakas helt eller delvis av distraherade förare. (100 Cars Study, Virginia Tech)
- Olycksstatistik från Sverige, Tyskland och USA visar att 5 procent av alla svåra personskador orsakas av påkörningar bakifrån.

### **Avkörning**

- Vid cirka 33 procent av alla olyckor i Volvo Personvagnars olycksdatabas har fordonet kört av vägen. Av dessa olyckor inträffar 75 procent på vägar där hastighetsbegränsningen är 70 km/h eller högre.
- Vid cirka 40 procent av alla olyckor med svåra personskador i Volvo Personvagnars olycksdatabas har fordonet kört av vägen. Av dessa olyckor inträffar 80 procent på vägar där hastighetsbegränsningen är 70 km/h eller högre.

### **Sökord:**

XC70 (2007), Press Releases, 2008, XC70 (2008-2016), V70 (2008-2016), S80 (2008-2016), Product News

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

## Relaterade bilder



[Fler Bilder >](#)

[media.volvocars.com](http://media.volvocars.com) >

[volvocars.com](http://volvocars.com) >

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).