

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 1. oktober 2008

Dok.id

J. nr. 450-1

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 16. september 2008 stillet mig følgende spørgsmål 1053 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1053:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 12. september 2008 fra RoadGuard vedrørende opfindelse/system til at afværge højresvingsulykker, jf. TRU alm. del – bilag 520."

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, der oplyser følgende:

"Idémændene bag RoadGuard demonstrerede systemet for Færdselsstyrelsen d. 18. september 2008.

Demonstrationskørslen viste, at RoadGuard-systemet ikke er i stand til at forhindre det store flertal af ulykker med højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister, hvor cyklisten rammes af lastbilens førerhus foran forakslen. RoadGuard har alene potentiale til at forhindre de relativt få højresvingsulykker, hvor cyklisten rammes af lastbilen bag førerhuset.

Efter Færdselsstyrelsens opfattelse skal et system som RoadGuard til at undgå højresvingsulykker opfylde følgende grundlæggende krav:

- Systemet må ikke give for mange fejlalarmer (dette krav opfylder RoadGuard)
- Systemet skal i tide detektere tæt på 100 pct. af de cyklister, der er i farezonen (dette krav opfylder RoadGuard ikke)

Er disse krav ikke opfyldt vil et system til at undgå højresvingsulykker efter Færdselsstyrelsens opfattelse kunne gøre mere skade end gavn. En chauffør, der kører i en lastbil eller en bus forsynet med et system til at undgå højresvingsulykker, vil kunne forvente, at systemet vil give en alarm, hvis der er cyklister i farezonen. Der er derfor en risiko for, at chaufføren vil være mindre påpasselig med at orientere sig, hvilket vil kunne medføre flere højresvingsulykker, da utilstrækkelig opmærksomhed er en ulykkesfaktor i mange højresvingsulykker.



Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at RoadGuard alene har potentiale til at forhindre en mindre del af højresvingulykkerne, nemlig dem, hvor cyklisten rammes af lastbilen bag førerhuset.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker udgav i 2006 en dybdeanalyse af 25 ulykker med højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. Et hovedresultat fra analysen var, at cyklisterne oftest rammes af lastbilens førerhus. Et andet resultat var, at lastbilens hastighed i påkørselsøjeblikket normalt er ca. 15 km/t.

Når RoadGuard ikke kan forhindre, at cyklisten rammes af førerhuset skyldes det grundlæggende, at systemet ikke ”ser langt nok frem”. Først når lastbilen rammer cyklisten med forreste højre hjørne gives signal til chaufføren om at bremse. Det er langt fra tidsnok, da der kun er ca. 1,25 m fra lastbilens front til højre forhjul, mens lastbilen ved den hastighed, der normalt køres med i påkørselsøjeblikket, har en standselængde på over 6 m.

Det skal understreges, at selv om bremserne aktiveres automatisk af alarmsignalet, så førerens reaktionstid undgås, vil lastbilen ikke kunne nå at bremse op.

Færdselsstyrelsen kan på baggrund af ovenstående ikke anbefale RoadGuard som system til at undgå ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister, da systemet alene har potentiale til at forhindre en mindre del af ulykkerne med højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister i at ske.”

Jeg kan henholde mig til Færdselsstyrelsens oplysninger.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed