

RÅDET FOR TRAFIKSIKKERHEDSFORSKNING

15. november 1989

**Notits til Justitsministeriet
Om virkningerne af kørelys i dagtimerne***F-Kommissionens forslag*

Færdselssikkerhedskommissionens forslag om pligtig brug af kørelys i dagtimerne skønner forsigtigt, at en sådan ordning vil forebygge 5 pct. af alle flerpartuheld i dagslys, hvori mindst en af parterne er omfattet af ordningen. På årsbasis vil dette betyde, at der forebygges gennemsnitligt 250 ulykker med ca. 340 tilskadekomne inkl. 17 omkomne. Brug af kørelys medfører en stigning i benzinforbruget på ca. 1 pct. for personbiler. De årlige driftsudgifter vil derfor stige med ca. 27 mio. kr. eksklusive skatter og afgifter.

Baggrund

Forslaget har støtte i udenlandske videnskabelige undersøgelser, hvis resultater siden er blevet bekræftet af erfaringer i flere lande, hvor kørelys i dagtimerne har fundet anvendelse enten ved lovgivning eller som praksis i større grupper af firmaejede køretøjer. Som det fremgår af det følgende, er Færdselssikkerhedskommissionens vurdering særdeles forsigtig i forhold til de effekter, der i praksis er opnået med kørelys.

NTR rapport nr. 17

Forslaget har også støtte i Nordisk Trafiksikkerhedsråds rapport nr. 17 (Varsellys – bilbelysning i dagtimerne, Stockholm 1976), som på grundlag af den dengang tilgængelige viden utvetydigt anbefaler, at der stilles krav om, at biler under kørsel altid skal have tændt belysning svarende til nærllys.

Kørelys på MC

NTR-rapporten var en del af baggrunden for, at Danmark i 1977 indførte pligtig brug af

kørelys på motorcykler. Når det på intet tidspunkt – heller ikke i en analyse, som Rådet netop har gennemført – har været muligt at påvise nogen effekt af denne foranstaltning i Danmark, kan det skyldes flere forhold, bl.a. at antallet af påvirkelige uheld pr. år er relativt lavt og derfor domineres af tilfældige variationer. Det kan også delvis skyldes, at lygterne på mange motorcykler har lav lysintensitet, og at motorcykler især træffes på vejene i Danmark på årstider og i vejforhold, hvor baggrunds-belysningen er høj og derfor kræver høj intensitet af kørelyset for at give den nødvendige kontrast.

Kørelysets virkning beror nemlig på to forhold:

Kørelysets virkningsmåder

For det første medfører det, at køretøjet, som benytter dette lys, af andre trafikanter kan udvælges tidligere til at indgå i bedømmelsen af dres egne manøvemuligheder. Derved undgås en del af de situationer, hvor andre trafikanter erkendes så sent, at en konflikt ikke længere kan afværges. Det er ikke mindst de andre trafikanter, som befinder sig i synsfeltets periferi, der på denne måde tiltrækker sig opmærksomhed og derpå indgår i trafikantens informationsbehandling. Denne effekt har især betydning for undgåelse af kollisioner mellem trafikanter på krydsende retninger.

For det andet har det vist sig i forsøg, at bedømmelsen af afstande til andre trafikanter forbedres, hvis disse benytter kørelys, og at bilister, der skal krydse andre bilers kørselsretning, generelt kræver større afstand, før de ind-