

leder manøvren, hvis disse andre biler har kørellys.

Opdagelseafstanden, forstået som den afstand, i hvilken et køretøj kan ses, når det befinder sig i iagttagersens centralsyn, er derimod ikke den afgørende faktor i denne sammenhæng. Det er den derimod under reducerede sigtbarhedsforhold, og den er baggrunden for færdselslovens nuværende krav om, at nærlyset skal være tændt i tåge, dis og nedbør.

#### *Betydning for cyklister og fodgængere*

Kørelyses opmærksomhedsskabende virkning forklarer delvis, hvorfor det i praksis synes at forebygge uheld med fodgængere og cyklister bedre end uheld med andre trafikanter. Netop fodgængere og cyklister har særlige muligheder for meget hurtigt at ændre fart og bevægelsesretning og kan ofte undgå at blive påkørt, selv når de erkender faren meget sent.

Det er således rigtigt, som påpeget af cyklisterne, at den positive virkning af kørellys for cyklister og fodgængere beror på dem selv. Det kan heller ikke afvises, at kørellys måske under visse forhold kan virke blændende og derved vanskeliggøre bilisternes opdagelse af cyklister og fodgængere. Laboratorieforsøg har imidlertid hidtil ikke kunne bekræfte denne mulighed. Det afgørende må vel også være, at cyklister og fodgængere opnår en nettoforbedring, og det har hidtil overalt været tilfældet.

#### *Geografiske begrænsninger*

Det har været indvendt, at kørelyses opmærksomhedsskabende effekt er lettere at opnå under geografiske og klimatiske forhold, hvor dagslyset ofte er begrænset på grund af skydække og lav solhøjde, og dette kan ikke afvises. Det er imidlertid ikke tilstrækkelig grund til at afvise brugen af kørellys i lande med gennemsnitligt stærkere dagslys, som alligevel ofte vil have lysforhold, der gør kørellys til en effektiv foranstaltning.

#### *Påkørsler bagfra*

I Finland har man erfaret, at kørellys med tændte baglygter medfører en stigning i antallet af påkørsler bagfra (fordi det bliver sværere at se, at stoplygterne tændes ved bremsning). Stigningen har imidlertid ikke været særlig stor (ca. 9 pct.), og nettoeffekten af kørellys i Finland, som nævnt nedenfor, er et fald på 21 pct., inklu-

sive stigningen i påkørsler bagfra. Det bør i denne forbindelse betænkes, at de forebyggede uheld generelt har langt alvorligere følger end de påkørsler bagfra, som kørellys kan medføre.

#### *Sverige*

I Sverige har kørellys været obligatorisk siden 1976. Lovkravet forøgede brugen fra 55 pct. til 98 pct. og førte til en reduktion på 11 pct. i mængden af flerpartuheld i dagtimerne.

Dette svarer til en total virkning af kørellys på  $\div 22,5$  pct. For cyklistulykkerne skønnedes den totale effekt at være  $\div 43$  pct. og for fodgængere  $\div 35$  pct.

#### *Finland*

I Finland har kørellys være obligatorisk i landområder i perioden 1. september til 30. april siden 1975. Herved steg brugen fra 65 pct. til 97 pct. og fulgtes af et fald på 21 pct. i antallet af påvirkelige ulykker, svarende til en total effekt på  $\div 36,5$  pct. Siden 1982 har det været påbudt at bruge kørellys hele året, dog ikke i byområder.

#### *Norge*

I Norge har der været krav om kørellys på alle nye biler siden 1985, hvor den frivillige brugsprocent allerede var 35. I 1986 var brugsprocenten steget til 65, og effekten af denne stigning blev opgjort til  $\div 14$  pct., svarende til en total effekt på  $\div 40$  pct. For fodgængere skønnedes den totale effekt at være  $\div 49$  pct. Siden 1. april 1988 har brugen af kørellys været pligtig for alle motorkøretøjer i Norge.

#### *Nordamerika*

Seks undersøgelser i Nordamerika, spredt over årene 1965 til 1984, der bygger på pligtig brug af kørellys blandt forskellige »flådeejere«, udviser alle en ulykkesreducerende effekt af denne praksis, varierende fra  $\div 7$  pct. til  $\div 32$  pct. Det er for nylig oplyst fra Canada, at alle nyregistrerede biler fra 1. januar 1990 skal være udstyret med automatisk kørellys, og det forlyder, at tilsvarende krav er under overvejelse i USA.

#### *Nye forsøg i Holland*