

F. t. l. om ændr. i færdselsloven.

11 302 lettere tilskadekomne; for 1960 var de tilsvarende tal 563, 9 408 og 10 994; stigningen i antallet af personskader fra 1960 til 1961 er således nær 10 pct.

De erfaringer, der er indvundet i det forløbne år, taler for at gøre yderligere forsøg med midlertidige hastighedsbegrænsninger.

Der er indsamlet og bearbejdet oplysninger vedrørende de 5 første af de 6 perioder, hvori hastighedsbegrænsning har været fastsat (materialet vedrørende perioden fra den 21. december 1961 til den 3. januar 1962 er endnu ikke færdigbearbejdet). Bearbejdelsen er foretaget af transportforskningsudvalget.

Dette udvalg har vurderet materialet ved at sammenligne de i alt 25 dage med hastighedsgrænse inden for perioden marts-august 1961 med de tilsvarende 25 dage i 1960. Endvidere har udvalget som kontrolperioder anvendt 46 dage, beliggende i nærheden af perioderne med hastighedsbegrænsning, og sammenlignet også disse dage med de tilsvarende dage i 1960.

Udvalgets undersøgelse omfatter alene færdselsuheld på vejstrækninger, hvor der ikke er fastsat permanente lokale hastighedsgrænser.

Ved sin bearbejdelse af materialet har udvalget bl. a. sondret mellem bymæssige bebyggelser og landdistrikter. De omhandlede hastighedsbegrænsninger måtte forventes at blive uden betydning for de bymæssige bebyggelser, hvor allerede den almindelige regel i færdselslovens § 35, stk. 1, om hastighedens afpasning efter forholdene praktisk taget altid vil føre til en væsentligt lavere hastighedsgrænse end 80 km/t.

Hovedpunkterne af udvalgets undersøgelsesresultater er følgende:

For så vidt angår bymæssige bebyggelser er antallet af personskader i 1961 både i perioderne med hastighedsgrænse (de 25 dage) og i kontrolperioderne (de 46 dage) omtrent som i de tilsvarende perioder i 1960.

Med hensyn til landdistrikterne viser kontrolperioderne i 1961 (de 46 dage uden hastighedsgrænse) en betydelig stigning — på 27,5 pct. — i antallet af personskader i forhold til de tilsvarende perioder i 1960, medens de 25 dage i 1961 med hastighedsgrænse viser omtrent samme antal personskader (392) som de tilsvarende dage i 1960 (393); var der i disse perioder sket samme stigning som i kontrolperioderne, ville antallet af personskader være blevet omkring 500.

Disse resultater kan ikke danne grundlag for nogen endelig bedømmelse af de midlertidige hastighedsgrænsers effektivitet; dels er materialet for be-

grænset, dels er der en ret betydelig forskel mellem resultaterne i de 5 undersøgelsesperioder. Helhedsindtrykket er dog, at hastighedsgrænserne har haft en gunstig virkning, og er dermed på linie med udenlandske erfaringer.

I Sverige har der i det sidste år været gjort mere omfattende forsøg med midlertidige hastighedsgrænser. I en af den svenske trafik-sikkerhedskommitté udarbejdet redegørelse er der indgående redegjort for resultaterne heraf.

Der har i Sverige været fastsat midlertidige hastighedsgrænser i følgende perioder:

- 22. december 1960—9. januar 1961,
- 29. marts—5. april 1961 (påskan),
- 19. maj—24. maj 1961 (pinsen),
- 22. juni—12. juli 1961,
- 1. september—11. september 1961 og
- 22. december 1961—8. januar 1962.

I den første og den sidste af disse 6 perioder var hastighedsgrænsen 80 km/t — i de øvrige perioder 90 km/t.

Trafiksikkerhedskommitténs undersøgelse vedrører perioden 15. maj—15. september 1961, d. v. s. 86 dage uden hastighedsgrænse og 38 dage med hastighedsgrænse, og viser bl. a. følgende:

I de 86 dage skete der gennemsnitlig 57,4 ulykker pr. dag. For de 38 dage med hastighedsgrænse var gennemsnittet 49,9. For så vidt angår ulykker med alvorlig personskade var de tilsvarende gennemsnitstal 5,9 og 4,7; gennemsnitstallene for alvorligt beskadigede personer pr. dag var henholdsvis 7,4 og 5,1. Undersøgelsestallene viser i det hele, at det navnlig er antallet af alvorlige ulykker, der er faldet i perioderne med hastighedsgrænse.

Endvidere fremgår det, at faldet i antallet af ulykker er størst for de veje, der efter deres beskaffenhed frister til særlig hurtig kørsel, og hvor hastighedsgrænserne derfor på forhånd måtte forventes at have deres største betydning. For de svenske rigsveje var det gennemsnitlige antal ulykker med alvorlig personskade pr. dag således 1,2 i perioderne med hastighedsgrænse, men 1,7 — d. v. s. godt 40 pct. højere — i de øvrige perioder.

De ovenfor angivne tal vedrører veje uden for tæt bebygget område. For tæt bebyggede områder, hvor de midlertidige hastighedsgrænser på 90 km/t var uden betydning ved siden af de lokale hastighedsgrænser, er der ikke væsentlig forskel på ulykkestallene i perioder med hastighedsgrænse og i de øvrige perioder.

Komiteen foretager en indgående vurdering af spørgsmålet, om det fald i antallet af ulykker, herunder navnlig de alvorligste ulykker, som er sket i