

mere værdifulde end de resultater, som kunne fremlægges i forbindelse med forslaget i 1962; dels er materialet større, dels er der nu foretaget en opdeling af talmaterialet på forskellige vejtyper.

Medens der med hensyn til enkeltheder henvises til den foreliggende rapport fra transportforskningsudvalget, skal her anføres følgende hovedpunkter af undersøgelsesresultaterne:

For så vidt angår *landeveje* (amtsveje, der ikke er hovedveje) og *2-sporede hovedveje* — uden for tætbebyggede områder — er der i perioderne med hastighedsbegrænsning i sommeren 1961 og sommeren 1962 konstateret *en væsentlig nedgang i uheldstallene* beregnet i forhold til de tal, som måtte forventes efter den udvikling med hensyn til færdselsuheld, som i øvrigt har fundet sted. Nedgangen er — beregnet som et gennemsnit for de 2 vejtyper og for de forskellige perioder i de 2 somre — godt 30 pct.; medens man uden hastighedsbegrænsning måtte have påregnet 460 færdselsuheld på de nævnte veje i de pågældende perioder, blev uheldstallet kun 314. For de samme to vejtypers vedkommende kan de foreliggende tal tyde på, at også hastighedsbegrænsningerne i foråret 1961 og foråret 1962 har haft en vis modererende indflydelse på antallet af færdselsuheld, men tallene begrundes ikke sikre slutninger herom. Endelig kan der ikke på grundlag af talmaterialet konstateres nogen virkning af hastighedsbegrænsningen omkring julen 1961; som vejrforholdene udviklede sig i denne periode, kunne en sådan virkning næppe heller påregnes.

Medens der som nævnt er konstateret en væsentlig nedgang i uheldstallene i forbindelse med hastighedsbegrænsningerne i sommermånederne for så vidt angår landeveje og 2-sporede hovedveje uden for tæt bebyggede områder, gælder noget tilsvarende *ikke* med hensyn til *motorvejene, hovedvejene med 3 eller 4 vognbaner eller bivejene*. At der heller ikke er konstateret nogen virkning for så vidt angår tæt bebyggede områder, er i overensstemmelse med, hvad der var forventet; i disse områder vil allerede den almindelige regel i færdselslovens § 35, stk. 1, om hastighedens afpasning efter forholdene praktisk taget altid føre til en væsentlig lavere hastighed end 80 km/t.

Selv om de undersøgelsesresultater, som nu foreligger, giver et væsentligt bedre bedømmelsesgrundlag end det materiale, som forelå sidste år, giver de dog ikke tilstrækkeligt grundlag for den nærmere vurdering af de periodiske hastighedsgrænsers virkemåde, som er ønskelig med henblik på fastsættelse af disse hastighedsgrænsers område og tidsmæssige placering. Navnlig er det uheldigt, at det ikke har været praktisk muligt for transportforskningsudvalget inden for den tid, som har stået til dets rådighed, at undersøge, om hastighedsbegrænsningerne her i landet — ligesom det er konstateret i udlandet — har medført, at færdselsuheldene er blevet mindre alvorlige, og således haft en særlig virkning med hensyn til begræns-