

hos hovedvejsfærdselen til sin forret og dermed en friere hovedvejskørsel med deraf følgende stigende ulykkestal, medens den eventuelle øgede respekt fra sidevejsfærdselens vedkommende i bedste fald først vil opstå efterhånden som en refleks deraf.

Den foreslåede bestemmelse går i stedet ud på nøjere at fastlægge de pligter, der pålægges sidevejsfærdselen, idet det foreskrives, at den kørende under fremkørslen mod hovedvejen ved i god tid at nedsætte farten og om fornødent helt at standse tydeligt skal tilkendegive, at han vil lade den på hovedvejen kørende passere først. Desuden foreskrives det, at der altid skal standses helt, hvor udsigten over hovedvejen ikke er fri, eller hvor særlig færdselstavle for STOP er anbragt. Denne bestemmelse giver udtryk for, hvad der i øjeblikket er god køremåde for den, der vil køre ind på eller over en hovedvej. Ved at fastslå i loven, at der skal køres således, mener man, at sidevejstrafikens pligter overfor hovedvejstrafikken er således fastlagt, at antallet af uheld ved indkørsel på en hovedvej vil blive mindsket.

Justitsministeriet mener i overensstemmelse med færdselsudvalgets flertal (alle undtagen een), at man ikke, som forholdene er nu, undtagelsesfrit bør foreskrive fuldstændigt STOP i alle tilfælde før indkørsel på hovedvej. For det første gælder en sådan regel ikke i noget af de europæiske lande, der spiller nogen rolle i det færdselsmæssige samkvem med Danmark, end ikke i England, der i almindelighed fremhæves som et mønster, hvad respekt for hovedvejene angår. Hertil kommer, at et sådant ganske generelt påbud vil blive vanskeligt at få overholdt i de mange tilfælde, hvor det faktisk vil virke urimeligt, såsom i tilfælde af indkørsel på en hovedvej, hvorover man har fuldt overblik til begge sider, og hvor der i øjeblikket ikke er færdsel. Sådanne situationer vil være ret hyppige, thi dels er en del af vore hovedveje ikke særlig stærkt trafikerede, dels veksler trafikintensiteten væsentligt på de forskellige årstider og de forskellige tider af døgnet.

Afsnit 2. Ændring i lov om motorkøretøjer.

Hastighedsbestemmelserne har ved hver ændring af motorloven siden den første motorlov af 15. maj 1903 været genstand for ændring. Ved de to seneste revisioner i 1927 og i 1932 har der været rejst spørgsmål om

at ophæve hastighedsbegrænsningerne, uden at dette dog førte til resultat. I de seneste år har diskussionen om hastighedsreglerne været præget af, at problemet har mistet noget af sin aktuelle betydning for den enkelte motorkørende, idet politiet siden 1939 i almindelighed i mindre grad har lagt vægt på den nøjagtige overholdelse af lovens hastighedsgrænser, men i stedet har lagt den overvejende vægt på kørselens karakter i den givne situation, således at der kun skrives ind, hvis kørselen efter en sådan konkret bedømmelse har været uforsvarlig. Politiet beskriver det eller de momenter, man har måttet lægge vægt på i den enkelte situation, og kun som et subsidiært moment anføres den hastighed i km pr. time, hvormed der er kørt. Denne praksis, der for en nutidig tankegang forekommer ganske naturlig, bevirker en mere retfærdig behandling af det enkelte tilfælde. En hastighedsgrænse som eneste eller overvejende kriterium må altid blive udtryk for en grov gennemsnitsnorm; hvis den skal have betydning som forebyggende, kan den ikke sættes så højt, at en overskridelse vil være uforsvarlig under alle forhold, medens man naturligvis heller ikke kan sætte den så lavt, at den angiver en kørehastighed, som under alle omstændigheder vil være forsvarlig. Den af politiet fulgte praksis er også at foretrække overfor publikum, idet den fører, der bliver standset og får at vide, at han har kørt uforsvarligt på den og den måde, lettere kan forstå politiets indskriden end i tilfælde af, at han standses alene for at have overskredet en grænse i loven, skønt hans kørsel iøvrigt må anses for at have været forsvarlig.

Da den forannævnte praksis imidlertid ikke følges i alle landets politikredse, og da det iøvrigt i almindelighed må anses for uheldigt at opretholde lovbestemmelser, som ikke kræves efterlevede, har justitsministeriet fundet det rimeligt at søge de gældende bestemmelser om kørehastigheden revideret.

Færdselsudvalget har i sin indstilling redegjort for de gældende bestemmelser i en række fremmede lande. Sammenfattende kan det siges, at i de fleste lande er der for motorkøretøjer indtil en vis størrelse — herunder almindelige personbiler — ingen hastighedsgrænse hverken udenfor byer eller i byer. Undtagelser herfra udgør kun Tyskland, hvor hastighedsgrænserne er indført under krigen af forsyningsmæssige grunde,