

Norge, hvor hastighedsgrænserne er begrundet i de særlige terrainforhold, der bevirker, at vejene gennemgående er ret dårlige, smalle og med mange stigninger og kurver, og til dels USA, hvor nogle stater har absolutte hastighedsgrænser, andre stater ingen hastighedsgrænser og atter andre stater de såkaldte „prima faciegrænser“. Herved forstås ordninger, hvorefter man, når hastigheden har ligget over en given grænse, i tilfælde af færdselsuheld skal gå ud fra, at hastigheden ikke har været fornuftig eller forsvarlig, medmindre den kørende modbeviser dette.

I alle lande er der derimod fastsat hastighedsgrænser for *særlige arter af køretøjer* (tunge køretøjer), men bestemmelserne er meget uensartede, både forsåvidt angår køretøjernes art og forsåvidt angår hastighedsgrænserne.

I overensstemmelse med de i almindelighed i udlandet gældende regler har justitsministeriet i det foreliggende lovforslag fulgt indstillingen fra færdselsudvalgets flertal om at ophæve den nuværende hastighedsgrænse på 60 km for almindelige personmotorkøretøjer og ikke erstatte denne med en ny højere hastighedsgrænse. Afgørende herfor har det i første række været, at en bestemt grænse for hastigheden ikke falder sammen med spørgsmålet om, hvorvidt hastigheden kan anses for forsvarlig. Dette må afgøres efter en samlet vurdering, hvorved der tages hensyn til køretøjets tilstand, vejens art og tilstand, førerens egnethed, belysningen, trafikdens intensitet, oversigtsforholdene, vejret m. v. Til illustration heraf kan f. eks. anføres, at en hastighed på 90—100 km i timen på visse strækninger i Vest- og Sønderjylland under iøvrigt gunstige forhold meget vel kan betegnes som fuldt ud forsvarlig, medens en hastighed på 40—50 km i timen under andre forhold, f. eks. glat føre, tåge og lign. både der og andetsteds kan være absolut uforsvarlig. Når man har en hastighedsgrænse, vil føreren ikke i tilstrækkelig grad have opmærksomheden henledt på, om kørselen må anses for uforsvarlig, men mere på, om hastigheden ligger indenfor den gældende grænse, og er der ikke sket skade, synes der i retshåndhævelsen utilbøjelighed til at statuere, at der foreligger en lovovertrædelse, så længe maksimalhastigheden ikke er overskredet. Denne tilskyndelse til med hvilket som helst køretøj og under hvilke som helst forhold at presse farten op i nær-

heden af hastighedsgrænsen vil medføre en yderligere fareforøgelse, jo højere hastighedsgrænsen sættes. Dertil kommer, at det af hensyn til kontrollen med overholdelse af bestemte hastighedsgrænser er nødvendigt at give et rimeligt spillerum for fejl ved hastighedsmålingen, således at man ved en hastighedsgrænse på f. eks. 80 km. i timen som regel kun vil kunne skride ind ved hastigheder, der ligger ikke uvæsentligt højere, altså under omstændigheder, hvor man alligevel som altovervejende hovedregel vil kunne skride ind mod kørselen på grund af dennes uforsvarlighed under de konkret foreliggende forhold.

Det må imidlertid stærkt understreges, at formålet med at ophæve hastighedsgrænsen ikke er at bringe kørehastigheden i almindelighed i vejret, men alene, at hastigheden til enhver tid afpasses således, at hastigheden er forsvarlig. Mottoet bør således være: „Ikke fri hastighed, men forsvarlig hastighed“.

Ud fra de foranstående betragtninger har justitsministeriet — i overensstemmelse med færdselsudvalgets enstemmige indstilling — heller ikke ment, at man burde fastsætte nogen almindelig hastighedsgrænse i byer. Det er iøvrigt meget vanskeligt at fastsætte en fælles hastighedsgrænse for kørsel i byer. Mange steder vil 25—30 km i timen være maksimum for, hvad der er forsvarligt, og nogle af disse steder forbyder forholdene simpelthen, at der køres stærkere. Andre steder er gaderne åbne og overskuelige uden gadeudmundinger eller kryds, således at det vil være fuldt forsvarligt at køre væsentligt over den nugældende maksimalhastighed af 40 km i timen.

Derimod må der naturligvis være hjemmel til at fastsætte specielle hastighedsbegrænsninger for nærmere bestemte vejstrækninger, men det bør dog tilstræbes, at der bliver en vis ensartethed såvel med hensyn til de forhold, der foranlediger sådanne særlige begrænsninger, som med hensyn til den maksimalhastighed, der fastsættes. Man har derfor foreslået, at bestemmelse om specielle hastighedsbegrænsninger for hoved- og landeveje skal træffes af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder. For andre veje foreslås afgørelsen henlagt til politimesteren, dog forsåvidt angår veje, der er af betydning for andet end den rent lokale trafik, efter forhandling med rigspolitichefen og i tilfælde