

Hvis hastighedsgrænsen forhøjes til 120 km i timen kombineret med en intensiveret hastighedskontrol, vil det efter Vägverkets vurdering kun medføre en ubetydelig forhøjelse af gennemsnitshastigheden, hvorfor både de positive og de negative konsekvenser vil være begrænsede. Repræsentanter fra Rikspolisstyrelsen har dog påpeget, at en sådan prioritering af politiets ressourcer sandsynligvis vil påvirke indsatserne på de veje, hvor den færdselssikkerhedsmæssige situation er væsentlig ringere. Hvis hastighedsgrænsen forhøjes til enten 120 eller 130 km i timen, uden at den nuværende hastighedskontrol intensiveres, vurderes forhøjelsen af hastighedsgrænsen derimod at føre til en forhøjelse af gennemsnitshastigheden med henholdsvis 5 og 10 km i timen, hvilket igen findes at føre til en stigning i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede omkomne på enten 2-3 eller ca. 5 personer pr. år.

Vägverket har på baggrund af undersøgelsen foreslået den svenske regering at indføre en forsøgsordning, hvorefter Vägverket får mulighed for at fastsætte en hastighedsgrænse på 120 km i timen på motorveje. Den svenske regering har imidlertid ikke taget skridt hertil, men har i første omgang besluttet, at der skal foretages yderligere undersøgelser.

### 3.1.3.3. Aktuelle overvejelser i Italien

Den generelle hastighedsgrænse på motorveje i Italien er 130 km i timen. Den 12. februar 2002 trådte nye regler i kraft, hvorefter der er mulighed for at forhøje hastighedsgrænsen på visse dele af motorvejsnettet til 150 km i timen. Ændringen omfatter de dele af motorvejsnettet, hvor der er tre vognbaner i hver køreretning (ud over nødspor), og hvor vejenes konstruktion, trafiktæthed, de vejrlige forhold (tåge mv.), samt oplysninger om ulykkestal for de seneste fem år tillader det. Det er endvidere en forudsætning for at forhøje hastigheden til 150 km i timen, at der opstilles passende skiltning på strækningen. Hastigheden på disse strækninger må f.eks. ikke overstige 110 km i timen i tilfælde af pludselige ændringer i de vejrlige forhold (sne, tåge mv.).

Det vides endnu ikke, hvor stor en del af det italienske motorvejsnet, der vil blive omfattet af hastighedsforhøjelsen, da implementeringen fortsat er i gang.

### 3.1.3.4. Aktuelle overvejelser i EU

EU-Kommissionen har i efteråret 2001 udgivet en hvidbog: »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg« (dok. KOM(2001)370), som bl.a. indeholder et handlingsprogram med forslag til forbedring af færdselssikkerheden.

EU's overordnede mål er at få reduceret antallet af dræbte på de europæiske veje til det halve inden 2010. Det er - som det også fremgår af hvidbogen - de nationale og lokale myndigheder, som har det primære ansvar for at iværksætte de fornødne foranstaltninger for at nå dette mål, men EU vil bidrage til indsatsen gennem udveksling af god praksis, harmonisering af sanktioner og fremme af ny teknologi til højnelse af trafikikkerheden. Frem til 2005 er det Kommissionens hensigt at lægge øget vægt på udveksling af god praksis, men den forbeholder sig ret til at tage lovgivningsinitiativer, hvis antallet af trafikulykker ikke falder, specielt fordi ulykkesstatistikkerne i de lande, der ansøger om medlemskab af EU, i forvejen er meget høje.

I handlingsprogrammet udpeges en række initiativer til forbedring af færdselssikkerheden på de trans-europæiske vejforbindelser. For så vidt angår international kommerciel transport drejer det sig bl.a. om en harmonisering af reglerne om kontrol og sanktioner, navnlig vedrørende overskridelse af hastighedsgrænser og promillegrænser, og udarbejdelse af en fortegnelse over særligt farlige strækninger (»sorte pletter«) med henblik på at sikre den fornødne skiltning de pågældende steder. Endvidere foreslås en fortsættelse af indsatsen mod spirituskørsel og forsøg på at finde løsninger på problemet omkring indtagelse af narkotika eller medicin, som har indvirkning på evnen til at køre bil på betryggende måde. Der henvises i den forbindelse til, at Kommissionen den 17. januar 2001 vedtog en henstilling om spiritus- og promillekørsel, der opfordrer medlemsstaterne til at fastsætte en generel grænse på 0,5 promille for førere af personbiler, og 0,2 promille for erhvervschauffører, motorcyklister og personer, der lige har fået kørekort.

EU blev med vedtagelsen af Maastricht-traktaten tillagt udtrykkelig kompetence til at vedtage foranstaltninger på transportområdet, herunder foranstaltninger til forbedring af færdselssikkerheden. Hjemmelen findes nu i artikel 71 i Traktaten om Den Europæiske Union.

Herudover bemærkes, at European Transport Safety, som er EU's rådgiver på trafikikkerhedsområdet, tidligere har peget på en harmonisering af hastighedsgrænserne på motorveje til 120 km i timen som et led i den målsætning om halvering af antallet af dødsulykker i år 2010, som fremgår af EU-kommissionens oplæg til handlingsplan for trafikikkerheden 2002-2010.