

[Trafikministeren]

ler derover, og at mere end 60 pct. var i stand til at opnå en besparelse på 10-15 pct. eller derover.

Det mest overraskende var, at brændstofbesparelserne oftest blev opnået, uden at transporttiden forøgedes.

I de senere år har der generelt vist sig en stigende interesse for energirigtig køreteknik. Ejere af større køretøjsparker som f.eks. DSB's rutebildektion og HT arrangerer i eget regi kurser for chauffører.

Også visse producenter af køretøjer har kørt kampanjer, der gør opmærksom på mulighederne for brændstofbesparelser. Overslagsberegninger viser, at der er op mod 20.000 kr. at hente årligt pr. lastbil alene i brændstofbesparelser. Set i miljømæssig sammenhæng vil de opnåede brændstofbesparelser direkte betyde mindre forurening.

Nyt målrettet kursus i energirigtig køreteknik

Efter kontakter mellem Trafikministeriet og en række faglige organisationer har brancheudvalgene inden for landtransportområdet udviklet et tredageskursus i energirigtig køreteknik. Kurset bliver afholdt i AMU-regi, og i løbet af vinteren forventes de første hold startet.

Det skønnes, at et sådant kort kursus vil dække et stort behov for efteruddannelse i energibesparende køreteknik. Det er regeringens hensigt fortsat at arbejde for udbredelsen af kursuset.

Revision af køreuddannelsen

For at sikre, at alle chauffører, der uddannes fremover, opnår kendskab til energirigtig køreteknik, har regeringen taget initiativ til en revision af køreuddannelsen. Herefter skal energirigtig køreteknik indgå i undervisningen til køretøjskategorierne C, D og E (store køretøjer og vogntog).

Forsøg med bonusordninger

Effekten af undervisning i energirigtig køreteknik er størst straks efter, at et kursus er afsluttet. Det vil utvivlsomt være af stor værdi, hvis den enkelte chauffør løbende vil have en eller anden form for økonomisk incitament til at udnytte sit kendskab til energirigtig køreteknik.

Trafikministeriet har i samarbejde med en større turistvognmand igangsat forsøg, som dels tilbyder chaufførerne undervisning i »grøn kørsel«, og som dels i form af en bonusordning skaber økonomisk incitament for energibevidst adfærd. De første delresultater fra forsøget tyder på, at der ad denne vej kan opnås betydelige brændstofbesparelser.

Hastighedsbegrænsende anordninger

På det tekniske område er der også initiativer på vej, der kan føre til mere energirigtig kørsel.

Der er således i EF fremlagt forslag til et direktiv, der kræver montering af såkaldte speed-limiters (hastighedsbegrænsende anordninger) på lastbiler.

Hollandske undersøgelser samt bilag til selve direktivforslaget har vist, at der opnås en ikke uvæsentlig energibesparelse ved anvendelse af hastighedsbegrænsere.

9. Støj

Støj er en lokal genevirkning fra trafikken, der rammer et meget stort antal mennesker. Støjudsendelse er knyttet til alle motoriserede trafikformer.

Støj langs eksisterende veje

På baggrund af tidligere opgørelser skønnes det samlede vejnet at belaste mere end 700.000 boliger med vejtrafikstøj på over 55 dB(A).

Støjproblemerne imødegås bl.a. gennem skærpede krav til køretøjernes støjmission. Således har EF-Kommissionen i år fremlagt forslag om skærpelse af kravene, svarende til det nordiske udspil, det såkaldte 80 dB-mål.

Baseret på trafiktal fra 1980 er skønnet, at mere end 50.000 boliger langs eksisterende statsveje har en støjbelastning på over 55 dB(A) og ca. 5.500 boliger på over 70 dB(A). Situationen formodes i dag at være forværret i forhold til dette.

Vejdirektoratet har skønsmæssigt vurderet, at afhjælpelsen af støjproblemet for de 5.500 hårdest ramte boliger vil koste ca. 150 mio. kr.

Til imødegåelse af problemerne langs de mest støjbelastede vejstrækninger er regeringen indstillet på i 1992 at afsætte 5 mio. kr.

I byerne vil der bl.a. ske en indsats til begrænsning af trafikstøjgenerne i forbindelse med gennemførelse af de lokale handlingsplaner for trafik og miljø.