

Okolje, promet in zdravje



OKOLJE, PROMET IN ZDRAVJE

© Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija RS za okolje in Ministrstvo za infrastrukturo

Založnik: Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija RS za okolje, Vojkova 1b, Ljubljana in Ministrstvo za infrastrukturo, Langusova ulica 4, Ljubljana

Avtor: Aljaž Plevnik (UIRS)

Uredila: Aljaž Plevnik (UIRS), Mojca Balant (UIRS)

Strokovna redakcija: Nataša Kovač (ARSO), Polona Demšar Mitrovič (MzI), Sonja Jeram (NIJZ), Peter Otorepec (NIJZ), Simona Uršič (NIJZ), Andrea Backovič - Juričan (NIJZ), Mateja Rok Simon (NIJZ), Cirila Hlastan Ribič (NIJZ)

Brošura povzema ključna sporočila kazalcev okolje-promet in okolje-zdravje, ki jih ureja in zbira Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija RS za okolje. Kazalci okolje-promet so razviti v skladu z metodologijo TERM (Transport and Environment reporting Mechanism), ki jo je razvila Evropska agencija za okolje. Kazalci okolje-zdravje so razviti v skladu z metodologijo Svetovne zdravstvene organizacije ENHIS (Environment and Health Information System). Vsi kazalci so objavljeni na spletni strani <http://kazalci.arso.gov.si>.

Pri pripravi brošure so sodelovali Ministrstvo za okolje – Agencija RS za okolje, Ministrstvo RS za infrastrukturo, Nacionalni inštitut za javno zdravje, Urbanistični inštitut RS.

Obdelava besedila in grafično oblikovanje: Rdeči oblak, 2016

Lektura: Marija Sonja Pezdirc

Ljubljana, julija 2016

Promet, naš vsakdanjik, ter njegove posledice na okolje in zdravje.

Vsi si želimo učinkovit prometni sistem. Tak, ki bi nam in tovoru omogočal hitro, varno in ekonomično premikanje, pri tem pa čim manj škodoval okolju in našemu zdravju. To bi prispevalo k pozitivnim učinkom predvsem v urbanem okolju. Od takšnega prometa bi imeli koristi prav vsi.

Mesta nam bodo hvaležna

Pameten in učinkovit prometni sistem je ključen za delovanje sodobne družbe, saj ji omogoča gospodarski in družbeni razvoj. V mestih z napredno prometno mrežo je lepše in lažje živeti, ker ta omogoča časovno učinkovitejše aktivno potovanje. Dihanje čistejšega zraka in bivanje v manj hrupnem vsakdanu prispeva k dobremu počutju ter boljšemu zdravju. Okolju prijazna vozila, urejene kolesarske poti in navdušeni sprehajalci delajo mestna središča ne samo znova privlačna, marveč tudi ekonomsko uspešnejša. V njih se radi zadržujejo meščani, obiskovalci in turisti.

Veliko skrbi zaradi izpušnih cevi

Prometni sistem, na katerega se lahko zaneseš, je nujen za sedanji hiter življenjski slog. S prometom smo ves čas posredno ali neposredno v stiku, od njega smo odvisni. Vse bolj pa se zavedamo tudi njegovih negativnih vplivov na okolje in naše zdravje. To nam vzbuja skrbi. Promet nam po eni strani služi, po drugi pa škoduje.

Seveda želimo zagotoviti visoko stopnjo dostopnosti in mobilnosti, toda pri tem bi se radi izognili številnim posledicam. Reševanje ravnotežja med pozitivnimi in negativnimi platmi prometa zahteva veliko dobrih idej, celovitega spremljanja stanja in tudi nekaj drznosti. Razvoj trajnostne mobilnosti je zato kompleksen, dolgotrajen in razmisleka poln proces.

Naredimo korake v pravo smer

Vsi, ki promet ustvarjamo in z njim živimo, lahko delamo korake v smer trajnostne mobilnosti. Nadvse pomembno pa je, da imamo na tej poti prave napotke, vpogled v trenutno stanje ter možne vplive na okolje in naše zdravje.

Okolje, promet in zdravje je brošura, pripravljena na podlagi kazalnikov, ključnih za razumevanje povezanosti med okoljem, prometom in zdravjem. Temelji na evropskem informacijskem sistemu TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism), ki spremlja stanje okolja in prometa ter to, kako se okoljski vidik upošteva v upravljanju in načrtovanju prometa. Kompleksni kazalniki pomagajo razumeti, kako zelo so vzroki in posledice prepleteni.

Brošura je razdeljena na poglavja posledic prometa **Zrak, Hrup, Aktivna mobilnost, Prometna varnost, Stroški posledic prometa**. Vsako od njih se deli na opis stanja na eni strani, na drugi pa posledic, ki jih ima to na naše zdravje in okolje. Brošura je dober vir informacij, kako promet vpliva na naše življenje in kaj lahko vsi skupaj glede tega ukrenemo.

Promet onesnažuje zrak v naših mestih.

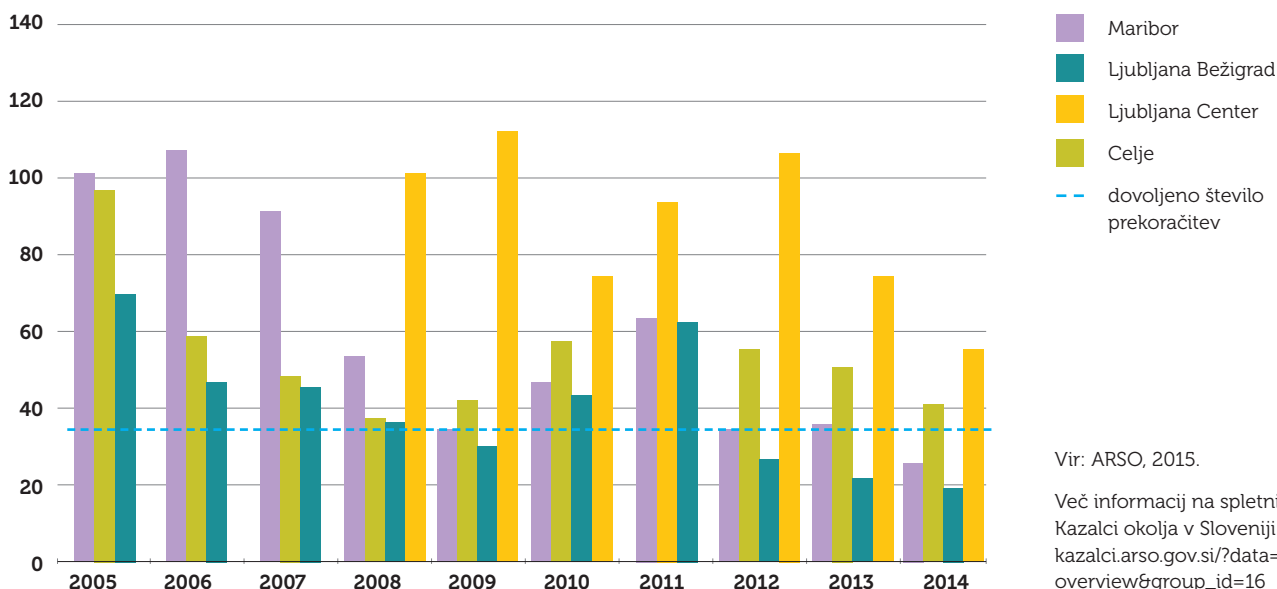
Motoriziran promet povzroča izpuste plinov, ki povzročajo zakisljevanje, nastajanje ozona in drobnih delcev. Onesnaževanje zraka ne škoduje samo okolju, ampak tudi našemu zdravju. Zrak, ki ga dihamo v mestih, še vedno ni najboljši. To je izziv za vse, ki živimo v mestih ali v njih zaradi dela ali šole preživimo večji del dneva.

S pametnimi strategijami in tehnološkim napredkom je Sloveniji že uspelo pomembno zmanjšati izpuste v zrak, kar je odlična novica. Vse več avtomobilov ima katalizatorje, zmanjšala se je vsebnost žvepla v gorivu, izpusti onesnaževal upadajo in tudi meščani vse pogosteje uporabljamo čistejše načine prevoza. Gremo na kolo, skočimo na avtobus ali se odpravimo peš. Kljub temu pa zrak v mestih ni dovolj čist, saj onesnaževala, ki nastajajo zaradi avtomobilov, škodljivo vplivajo na naše zdravje. Še vedno se preveč radi vozimo z avtomobili. Motoriziran promet namreč tako skokovito narašča, da s tem izničujemo dobre učinke, ki nam jih je z zmanjševanjem izpustov uspelo doseči za okolje in za zdravje. Promet tako še naprej škodi meni, tebi, nam vsem.

Kako promet vpliva na kakovost zraka? To dokazujejo koncentracije glavnih onesnaževal, ki jih v večjih mestih redno merijo. Za naše zdravje so najbolj škodljivi izpusti delcev (PM_{10} ter predvsem manjših od PM_{10}) in izpusti dušikovih oksidov (NO_x). Njihove koncentracije so v mestih in naseljih ob obremenjenih cestah občasno višje od tistih, ki jih Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) priporoča za zdravje ljudi. Pri nas so zlasti problematični delci, saj Slovenija sodi med z delci bolj onesnažene države Evropske unije. To je dovolj dober razlog, da ukrepamo.

»Dobra novica: izpuste, ki jih povzroča promet, nam je uspelo zmanjšati. Ampak kakovost zraka še vedno ni takšna, da ne bi ogrožala našega zdravja.«

Število prekoračitev mejne dnevne koncentracije delcev PM_{10} ($50 \mu g/m^3$) na prometnih mestnih postajah



Naše ceste nam ne dajo dihati.

Izpuste iz prometa smo v zadnjih desetletjih opazno zmanjšali, toda v Evropi zaradi onesnaženosti zraka vsako leto še vedno predčasno umre kar 400.000 ljudi. Slab zrak še posebej prizadene otroke in starejše.

Motoriziran promet ni edini vir izpustov, smo pa z njim ves čas v stiku in zaradi njega neposredno izpostavljeni onesnaženju. V nadaljevanju so naštetih najbolj škodljivi izpusti in posledice, ki jih imajo visoke koncentracije za naše telo. 15 % otrok, sprejetih v bolnišnico, ima težave z dihalni, povezane s slabo kakovostjo zraka v Sloveniji. Torej je skrajni čas, da začnemo dihati boljši zrak.

Delci Našemu zdravju so najnevarnejši čisto drobni delci (PM_{2.5} in manjši) in to že v nizkih koncentracijah. V telo pridejo z dihalni in sprožajo vnetje, večjo odzivnost dihal, kašelj in oteženo dihanje. Pri dolgotrajni izpostavljenosti vnetje povzroči trajne okvare pljuč in zmanjšanje pljučne funkcije. Zaradi izpostavljenosti višjim koncentracijam ima vedno več otrok astmo. Dokazano povzročajo tudi pljučnega raka.

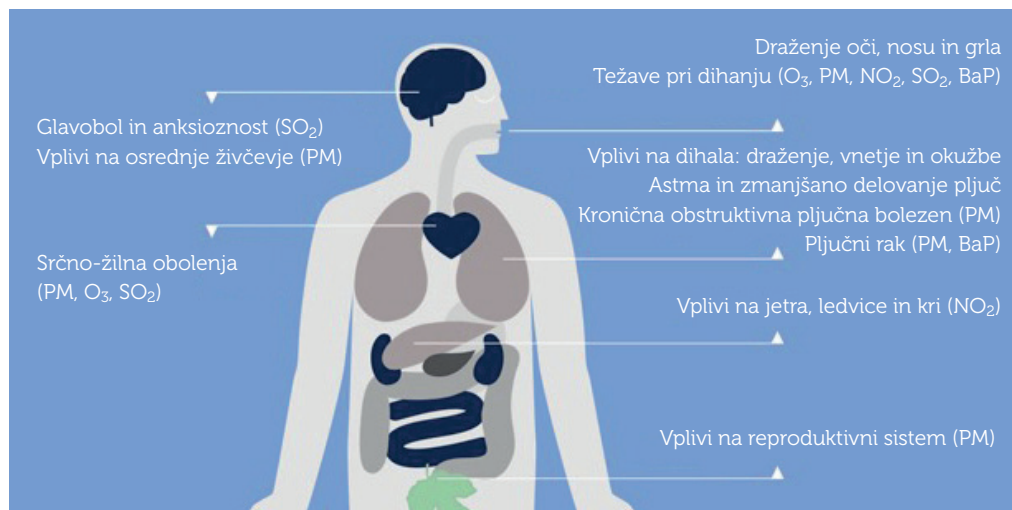
Drobni delci (PM₁₀) škodljivo vplivajo tudi na druge organe in tkiva, zlasti na srce, ožilje, možgane. Pospešujejo nastajanje krvnih strdkov, razvoj ateroskleroze in povzročajo visok krvni tlak. Posledica tega sta lahko možganski in srčni infarkt. Zaradi delcev nastajajo kronične metabolične bolezni. Delce, zlasti tiste, ki nastajajo zaradi prometa, povezujejo tudi z nastankom sladkorne bolezni tipa 1 in tipa 2.

NO₂ Že kratkotrajna izpostavljenost dušikovim oksidom lahko zmanjša pljučne funkcije, poveča dovzetnost dihalnih poti za okužbe, pojavijo se alergije. Dolgotrajna izpostavljenost poveča tveganje za vnetje dihalnih poti pri otrocih.

SO₂ Žveplov dioksid je neposredno strupen za ljudi, saj škodi dihalnim funkcijam. Posredno pa škoduje, ko se pretvori v majhne delce. Na srečo smo s čistejšimi gorivi in drugimi ukrepi zunaj prometa bistveno zmanjšali žveplo v zraku.

»Onesnažen zrak povzroča prezgodnjo umrljivost, razvoj bolezni srca in ožilja, pljučnega raka, sladkorne bolezni in astme. Očistimo ga!«

Vpliv onesnaženega zraka na zdravje



Vir: EEA Signali 2013 - Kakšen zrak dihamo

Več informacij na spletni strani
Kazalci okolja v Sloveniji:
[http://kazalci.arso.gov.si/?data=time_](http://kazalci.arso.gov.si/?data=time_overview&group_id=25)
[overview&group_id=25.](http://kazalci.arso.gov.si/?data=time_overview&group_id=25)

Ulice so preglasne za kakovostno življenje.

Največ okoljskega hrupa ustvarja motoriziran promet. Zgoščen je v urbanih okoljih, zato smo mu najbolj izpostavljeni tisti, ki v mestih živimo ali pa v njih preživljamo večino svojega časa. Hrup ni samo nadležen, ima tudi posledice za naše zdravje.

Več prometa ustvarjamo, hrupnejše postaja naše življenje. Previsokim ravnom hrupa je izpostavljenih vse več prebivalcev, še posebej v mestih. Sodobna mesta so živahna in radi bivamo v njih. Vendar so lahko zaradi vse večjega števila ljudi in motoriziranega prometa tudi glasna in nemirna. Posledica tega je, da enega od treh Evropejcev hrup vznemirja čez dan, enega od petih pa moti med spanjem. Zato se je njegovega zniževanja treba lotiti celostno in takoj ter si nehajmo zatiskati ušesa.

V Sloveniji po dosedanjih ocenah sklepamo, da 20 % prebivalcev trpi zaradi zdravju škodljivih ravni hrupa. Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) priporoča, naj hrup ne presega vrednosti 55 dBA podnevi in 40 dBA ponoči. Hrupu, ki to vrednost presega, je čez dan ob pomembnih cestah izpostavljenih 7 % prebivalcev, ponoči pa 4 %. Čezmernemu hrupu vlakov je podnevi izpostavljenih 0,5 %, ponoči pa 0,4 % prebivalcev.

V Mestni občini Ljubljana s hrupom cestnega prometa dan in noč živijo prav vsi prebivalci. Previsokim dnevnim ravnom hrupa je izpostavljenih 63 % prebivalcev. Ker prestolnica tudi ponoči ne potihne, ima 43 % prebivalcev hrupne noči. Na območju mesta Maribor sta hrupu čez dan čezmerno izpostavljeni dve tretjini prebivalcev, ponoči pa kar 54 %. Tudi železniški promet prispeva svoj delež.

Otroci so hrupu izpostavljeni tudi v vrtcih in šolah. V večjih mestih je pri 6 šolah in 11 vrtcih presežena vrednost 65 dBA na najbolj izpostavljeni fasadi. To kaže na nujnost hitrega ukrepanja.

Če ne bomo ukrepali, se bo delež izpostavljenih prebivalcev škodljivim ravnom hrupa samo še povečeval. Od hrupa si ne odpočijemo več niti ponoči. To je izziv vseh večjih mest. Za njegovo obvladovanje moramo razvijati učinkovitejše prostorsko načrtovanje in učinkovitejšo prometno politiko ter intenzivno izvajati ukrepe, ki bodo stanje izboljšali.

Ravni hrupa motoriziranega prometa v Evropi, ki čez dan presegajo 55 dBA, motijo 125 milijonov ljudi. To je 1 od 4 Evropejcev.

 **>55 dBA L_{dvn}**



Vznemirjenost	Motnje spanca	Vpliv na zdravje	Prezgodnja smrt
 20.000.000 Okoljski hrup vznemirja skoraj 20 milijonov Evropejcev.	 8.000.000 Hrup moti spanje vsaj 8 milijonov Evropejcev.	 43.000 43.000 Evropejcev vsako leto zaradi težav, povezanih s hrupom, poišče pomoč v bolnišnici.	 10.000 Zaradi izpostavljenosti hrupu, ki povzroča boleznin srca in ožilja ter visok krvni tlak, vsako leto prezgodaj umre 10.000 Evropejcev.

»Hrup vse bolj načenja kakovost bivanja v naših mestih, še posebej ob prometnicah. Ne samo podnevi, naš mir kali tudi ponoči.«

Skrbimo za zdravje, zmanjšajmo hrup.

Hrup iz okolja ni samo moteč, vse bolj vpliva tudi na naše zdravje. Z načinom življenja in motoriziranim prometom ga ustvarjamo preveč. Moti naš vsakdan in spanec. To ni dobro za zdravje in počutje, zlasti pa ne za razvoj otrok. Utišajmo ga!

S hrupom je stresno živeti. Ni le nadležen, ampak tudi škodljiv našemu zdravju. Povzroča vznemirjenost, stres, povečuje psihične težave in moti spanje. Vpliva na povišanje krvnega tlaka in lahko privede do srčnega infarkta. Skrb vzbuja zlasti podatek, da na povišano raven stresnih hormonov vpliva že zmerna glasnost hrupa iz okolja. To pomeni, da nam hrup, čeprav se ga morda niti ne zavedamo, načenja spanec, sprostitvev in koncentracijo. Evropska okoljska agencija (EEA) ocenjuje, da zaradi hrupa, ki nastaja v prometu, v Evropi prezgodaj umre več kot 10.000 oseb na leto. Dober razlog, da prisluhnemo in ukrepamo.

Posledice hrupa so zlasti izrazite pri ranljivih skupinah: bolnih, občutljivih na hrup, osebah s psihičnimi težavami, starejših in najmlajših. Otroci, kronično izpostavljeni hrupu, imajo težave s pozornostjo in spominom, z reševanjem problemov in branjem. Lahko trpijo za glavoboli, povečano ravno stresnih hormonov ter celo težavami srca in ožilja. Da zaradi hrupa trpi njihov razvoj, navadno niti ne opazimo takoj. Naloga nas vseh je, da otrokom zagotovimo primerno okolje za zdrav razvoj in miren počitek.

Med okoljskimi vplivi predstavlja poleg onesnaženega zraka hrup iz prometa največje breme bolezni

»Glasnost mest pušča sledi na našem zdravju, moti koncentracijo, povzroča stres in nam ne pusti spati.«



Naša mesta zavira osebni motorni promet.

V smeri trajnostne mobilnosti delamo pomembne korake, tudi veliko bolj osveščeni smo, toda še vedno zaskrbljujoče veliko uporabljamo avtomobil. Ko mi in lokalne oblasti podpiramo vožnjo z avtomobilom, poglobljamo težave, ki jih v naših mestih, na okolju in našem zdravju pušča promet.

V Sloveniji osebni motorni promet skokovito narašča. Avtomobile imamo tako radi, da smo v zadnjih 20 letih njihovo število podvojili. Slovenci smo lastniki več avtomobilov kot prebivalci marsikaterere razvitejše države Evropske unije. Vse manj pa uporabljamo do okolja in našega zdravja veliko prijaznejši, toda žal zapostavljeni in zastareli javni prevoz. Čedalje manj tudi hodimo in kolesarimo.

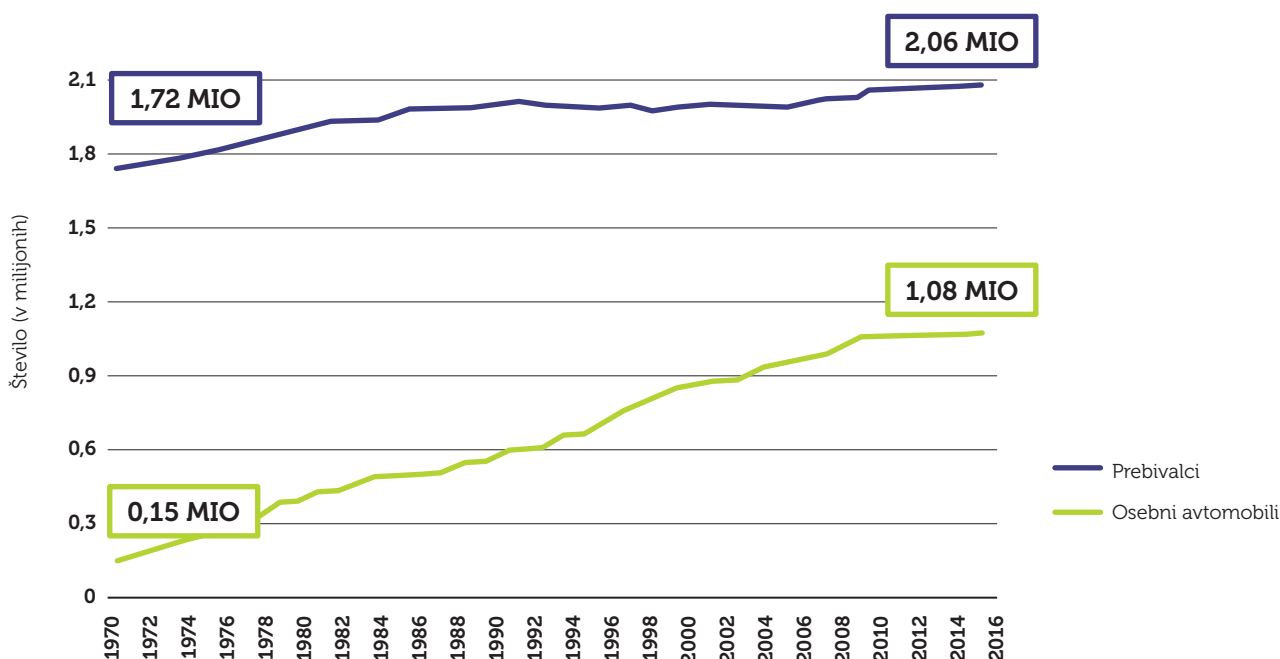
Na stanje prometa, kakršnega imamo, so vplivale odločitve v prejšnjih desetletjih. Ravno zato je njegovo spreminjanje v trajnostno smer tako dolgotrajno in kompleksno.

V Sloveniji smo predolgo vlagali predvsem v razvoj motoriziranega prometa. Ko pospešeno gradimo le sodobno cestno infrastrukturo, izpuščamo resnične priložnosti. Razvoj avtobusnega ter železniškega prometa in infrastrukture drugih trajnostnih načinov mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, je ključno za uspešno in zdravo življenje mest.

Na nekaterih urbanih območjih, najbolj obremenjenih s prometom, se uveljavlja pametnejša prostorska in prometna politika. Večja mesta že čutijo pozitivne učinke mobilnosti, ki ne spodbuja več uporabe avtomobila. Njihova središča so živahnejša, polna kolesarjev, pešcev, turistov. To so mesta, v kakršnih hočemo živeti.

»Odločitev, da se bomo vozili z avtom, ima več posledic. Zmanjšuje razvoj javnega prevoza in priložnosti za kolesarjenje ali hojo. To je slabo tudi za naše zdravje.«

Število osebnih avtomobilov in prebivalcev v Sloveniji med letoma 1970 in 2015



Kolesarjenje in hoja vračata zdravje.

V razvitem svetu živimo v mnogih pogledih bolje. Razlog za resne zdravstvene težave, s katerimi se srečujemo zaradi sodobnega življenjskega sloga, je pomanjkanje telesne aktivnosti. Že aktivnejša mobilnost lahko pomembno vpliva na izboljšanje počutja in zdravja.

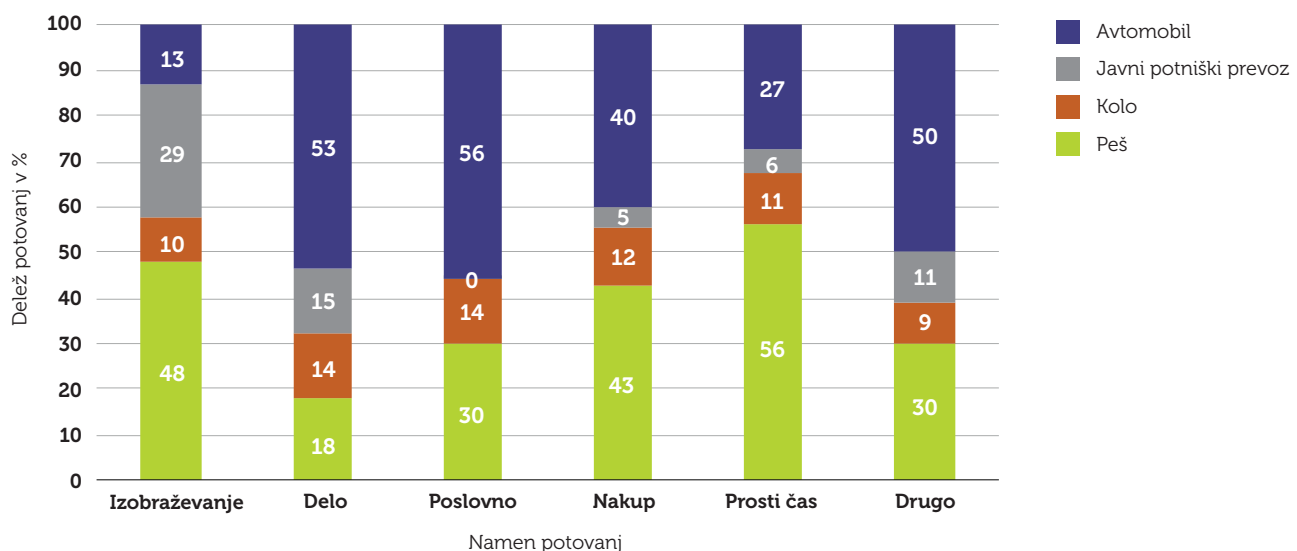
Veliko o tem, kako živimo in se gibamo, pove to, da je telesno premalo dejavnih več kot 30 % odraslih v Evropski uniji. Veliko preveč sedimo in se vozimo z avtomobili. V Sloveniji ima težo, večjo od priporočene, malo manj kot polovica žensk in skoraj 70 % moških. Tudi vse več mladih in otrok ima težave s čezmerno težo. V zadnjih 30 letih se je njihovo število podvojilo.

S tem ko se ne gibamo, povečujemo tveganje za nastanek različnih bolezni. Z aktivnejšim življenjem pomembno zmanjšamo nevarnost za bolezni srca in ožilja, zmanjšamo možnost za nastanek kapi in znižamo krvni tlak ter raven holesterola. Gibanje lahko prepreči tudi sladkorno bolezen tipa 2, celo raka na dojki in prostati. Z aktivnim načinom življenja ohranjamo zdravje mišic in skeleta. Zato je pomembno, da se gibamo vsak dan.

Če se le odločimo za aktivnejše oblike mobilnosti, se razgibamo mimogrede. S tem storimo veliko zase in za okolje na poti do službe, šole ali ko zavijemo na lepše. Pustimo avto doma vsaj za krajše razdalje.

Več kot 30 % voženj z avtomobilom ni daljših od treh kilometrov, polovica potovanj pa je krajših od petih. Te razdalje lahko zlahka premagamo s kolesom ali peš, s tem pa tudi zadostimo dnevni potrebi po vsaj 30-minutni telesni aktivnosti. Kolesarjenje ter hoja sta svobodnejša in zabavnejša načina potovanja. Njun učinek na naše zdravje je neprecenljiv, hkrati pa prispevata k bolj trajnostnemu prometu v domačem mestu.

Deleži potovanj glede na namen in potovalni način v Mestna občina Ljubljana (2013)



»Aktivna mobilnost je odličen način, kako v natrpanem urniku najdemo čas za gibanje.«

Prometna varnost je lahko naša zgodba o uspehu.

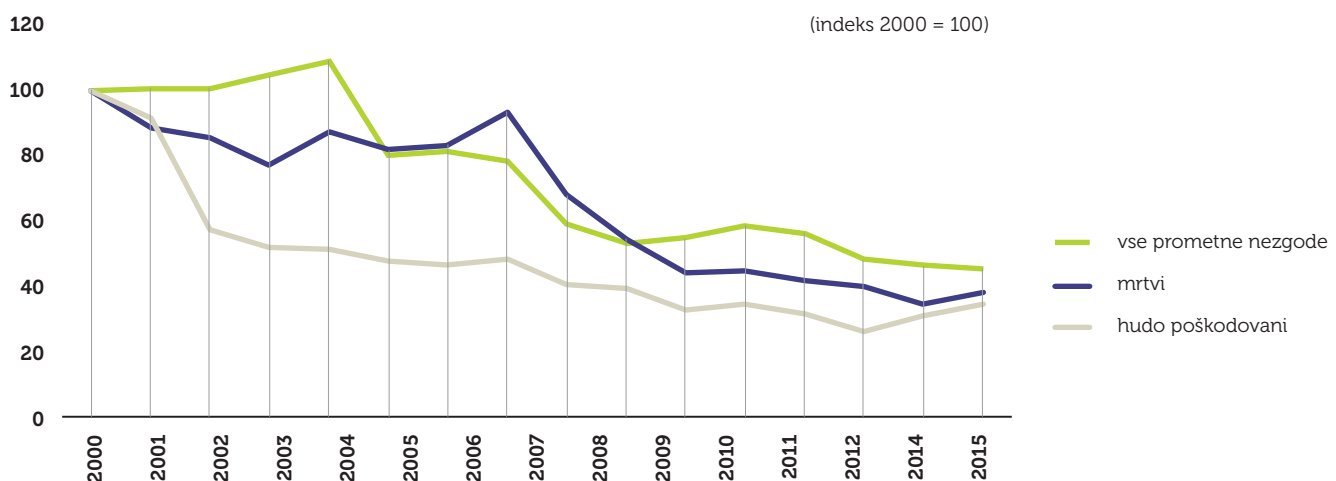
Na naših cestah iz leta v leto izgubi življenje manj ljudi. To je vsekakor spodbudno. Toda s skokovito rastjo osebnega motornega prometa smo udeleženi tudi v vse več nezgodah. Skupaj lahko marsikatero preprečimo.

Ceste uporabljamo dan na dan kot pešci, vozniki, potniki ali kolesarji. Po njih odhajamo od doma in se vračamo domov. Nekateri se žal tja nikoli več ne vrnejo. Promet nas ogroža neposredno in posredno. Vsak dan. Zagotoviti, da bo promet varen in učinkovit za vse udeležence, je velik izziv.

Prometna varnost se pri nas že nekaj let izboljšuje, vendar je še zmeraj nezadovoljiva in zmanjšuje kakovost našega življenja. Sredi 90. let prejšnjega stoletja je bila Slovenija celo ena prometno najbolj nevarnih evropskih držav, saj je po umrljivosti presegla evropsko povprečje za več kot polovico. S pametnimi ukrepi nam je sčasoma število žrtev v cestnem prometu uspelo znižati, vendar še vedno preveč ljudi izgubi življenje. Zaradi rasti cestnega motornega prometa in opuščanja varnejših prevoznih oblik, denimo javnega potniškega prevoza, je še vedno preveč prometnih nezgod ter s tem žrtev in poškodb.

Vizija Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 je nič smrtnih žrtev in nič hudo telesno poškodovanih zaradi prometnih nezgod v Sloveniji. Njen cilj je, da na naših cestah konec leta 2022 ne bo umrlo več kot 70 oseb (141 oseb leta 2011) in se ne bo hudo telesno poškodovalo več kot 460 oseb (919 oseb leta 2011). Da bi to dosegli, je potreben pozitiven in odgovoren odnos vseh nas, načrtovalcev in udeležencev prometnega sistema. S svojim delovanjem in ravnanjem zmoremo in moramo preprečiti najhujše posledice prometnih nezgod.

Pregled števila prometnih nezgod in posledic v Sloveniji v obdobju 2000–2015



»Število smrtnih žrtev v prometu nam je v Sloveniji uspelo zmanjšati, še zmeraj pa na naših cestah umre preveč ljudi.«

Ceste ogrožajo naše zdravje in življenja.

Število smrtnih žrtev in poškodovanih na cestah je vsako leto manjše. Vendar so prometne nezgode še vedno velika grožnja za naše zdravje in kakovost življenja. Še posebej so jim izpostavljeni mladi.

Prometna varnost je pogoj za kakovostno življenje v sodobni družbi. Promet nam po eni strani lajša življenje, po drugi pa lahko v njem izgubimo življenje ali utrpimo hude poškodbe.

Vsako leto nam uspe ohraniti več življenj, toda na cestah jih še vedno ugasne preveč. Leta 2011 je v Evropski uniji na cestah umrlo 30.100 oseb. To je enako številu prebivalcev v srednje velikem mestu. Hujše poškodovanih jih je bilo 324.000. Družbeni stroški najhujših posledic prometnih nezgod, ki vključujejo tudi stroške zdravljenja poškodovanih, so v EU zelo visoki. Leta 2010 so znašali okrog 130 milijard €.

V Sloveniji je leta 2011 umrlo 141 oseb, poškodovanih jih je bilo 9.673. Družbeni stroški prometnih nezgod so bili v letu 2011 ocenjeni na 636 milijonov €. To je 1,76 % bruto domačega proizvoda.

Prometne nezgode so leta 2011 povzročile več smrti otrok in mladih med 5. in 29. letom, kot katerikoli drugi vzrok. Najbolj ogroženi so pešci in kolesarji. Udeleženi so v 25 % nezgod s smrtnim izidom. Nezgodam so poleg pešcev in kolesarjev zlasti izpostavljeni mladi vozniki (od 15 do 24 let), starejši vozniki (nad 65 let) in vozniki motornih dvokoles. Trije najpogostejši vzroki prometnih nezgod so neprilagojena hitrost, nepravilna stran oziroma smer vožnje in neupoštevanje pravil o prednosti.

»Poškodbe v prometnih nezgodah so eden glavnih vzrokov zdravstvenih težav pri osebah do 44. leta starosti.«

Verjetnost smrti pešca ob trčenju z vozilom različnih hitrosti

Hitrost vozila ob trčenju v pešca	Verjetnost smrti pešca	Ogroženost pešca
30 km/h	10%	
50 km/h	50%	
60 km/h	90%	

Promet nas tako in drugače stane preveč.

Negativne vplive prometa na okolje in zdravje lahko prikažemo tudi v stroških, ki jih ta povzroča in jih vsi plačujemo. Njihovo spremljanje je eden osrednjih ciljev novejših okoljskih in prometnih ukrepov.

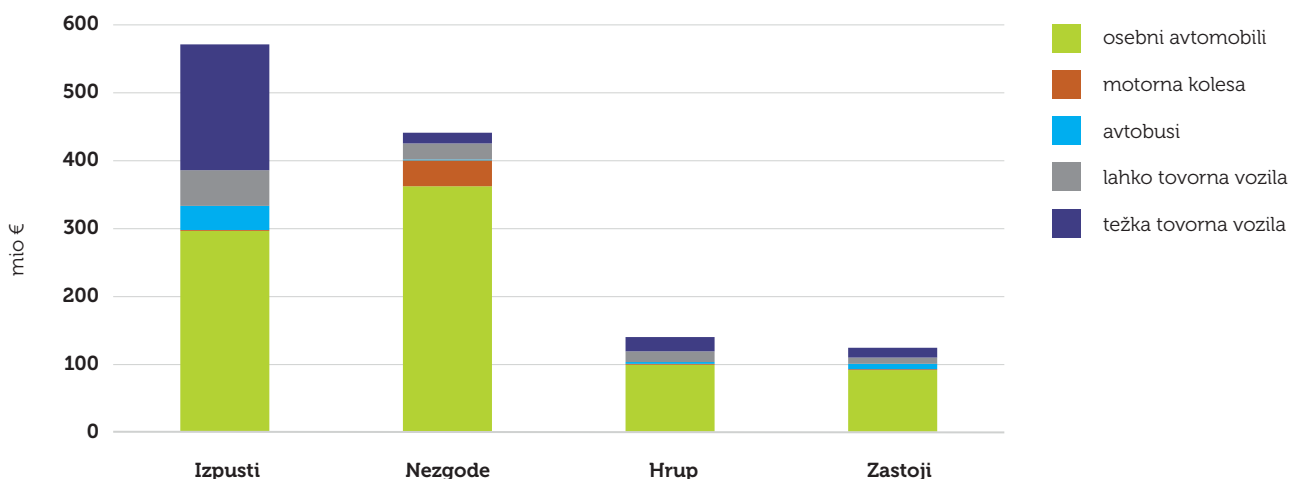
Koliko nas promet stane, se izračuna tako, da se seštejejo njegovi zunanji in notranji stroški. Slednje pokrijemo s taksami, davki, vzdrževanjem vozil in podobnim udeleženci prometa sami. Tako imenovani zunanji stroški prometa pa so stroški, ki jih udeleženci neposredno ne poravnamo. To so onesnaženje zraka in prometne nezgode, v mestih tudi hrup in zastoji, pa tudi, denimo, vzdrževanje in razgradnja prometne infrastrukture ter poraba prostora zanjo, skupaj s parkirišči. Spremljanje zunanjih stroškov je zelo pomemben podatek, saj veliko pove o tem, kako je treba načrtovati in upravljati prometni sistem, da bo čimbolj učinkovit, ekonomičen in zdravju prijazen.

Več kot 90 % stroškov prometa povzroča cestni motorni promet. Eden od ukrepov bi bil, da bi tudi zunanje stroške plačal tisti, ki jih tudi resnično povzroča. To bi nas spodbujalo k temu, da bi se pogosteje odločali za pametnejši prevoz, tak, ki je čistejši, varnejši, tišji in prostorsko ter energetsko varčnejši. Morda bi tako v korist vseh znova premislili, koliko je res nujno uporabljati motorizirani promet.

V Sloveniji smo zunanje stroške zadnjič celovito izračunali za leto 2002. Samo izpusti, nezgode, hrup in zastoji v cestnem prometu so takrat povzročili skoraj 1,3 milijarde € stroškov. V primerjavi z drugimi evropskimi državami imamo višji delež zunanjih stroškov zaradi izpustov, nižji pa zaradi zastojev in hrupa. Zunanji stroški prometa znašajo 6 do 10 % BDP Slovenije. Zmanjšanje zunanjih stroškov prometa je cilj teh strateških dokumentov: Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja (trenutno v fazi prenove), Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije in Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji. Znižamo jih lahko samo vsi skupaj, z bolj smotrnimi in varnimi prometnimi odločitvami.

»V Sloveniji vsako leto izgubimo skoraj 2 milijardi € zaradi posledic, ki jih s prometom povzročimo okolju in zdravju.«

Zunanji stroški cestnega motornega prometa v Sloveniji (2002)



Stroški zdravstva so zaradi posledic prometa ogromni.

Motorizirani promet slabo vpliva na naše zdravje. Onesnažuje zrak, povzroča hrup, zaradi njega smo vse manj telesno aktivni, vse bolj pa izpostavljeni tudi hudim telesnim poškodbam in smrti. Zdravstveni stroški se tako kar množijo.

Največji stroški prometa v zvezi z zdravjem so seveda stroški, povezani s prometnimi nezgodami. Vendar visoke stroške za zdravstvo povzroča tudi vsesplošno pomanjkanje telesne dejavnosti oziroma njene posledice.

Koliko stane pomanjkljiva telesna dejavnost, so v Veliki Britaniji izračunali tako, da so sešteli stroške zdravstva, odsotnosti z dela in prezgodnjih smrti. Stroške nezadostne telesne dejavnosti na prebivalca so ocenili na 150 do 300 € na leto. Za ta denar bi že dobili več kot solidno kolo, s katerim bi se lahko peljali v službo in mimogrede koristili svojemu zdravju. V Avstriji so izračunali, da vsakodnevno kolesarjenje 5 % prebivalcev ohrani 412 življenj oziroma 405 milijonov € stroškov na leto. Veliko pozitivnih učinkov ima tudi odločitev, da vsakdanje opravke opravimo peš ali pot kombiniramo z avtobusom. Z aktivnejšo mobilnostjo privarčujemo denar in ohranjamo zdravje. To je več kot odličen razlog, da se odločimo zanjo.

»Ko se po mestu premikamo s kolesom, sprožimo niz dobrih učinkov. Denimo, mestu privarčujemo nekaj milijonov evrov.«

KOLO

Z njim kuriš maščobe in nalagaš prihranke



AVTO

Z njim kuriš prihranke in nalagaš maščobe



Lahko smo del problema. Ali pa del rešitve. Bodimo slednje.

Učinkovito urejen promet je za kakovost sodobnega življenja nujen. Občine imajo vso potrebno moč in mehanizme, da negativne vplive motoriziranega prometa s pravimi ukrepi hitro in pomembno zmanjšajo. Nekaj možnih ukrepov ponuja tudi brošura Okolje, promet in zdravje. Lahko jih začnejo izvajati občine vseh velikosti in z različnimi ambicijami ter tako naredijo konkretne korake v smeri trajnostne mobilnosti. Že majhne spremembe pozitivno vplivajo na zdravje ljudi, pomenijo pa lahko tudi finančni prihranek.

Kratek pregled posledic prometa na okolje in zdravje

ZRAK

Izpuste iz prometa nam je uspelo zmanjšati. Toda kakovost zraka je zlasti zaradi delcev še vedno problematična in ogroža naše zdravje. Z naprednimi tehnologijami in zmanjšanjem obsega motoriziranega prometa slednji čez nekaj desetletij ne bo več tako neugodno vplival na kakovost zraka. Do takrat pa se moramo aktivno upirati posledicam, ki jih ima na naše okolje in zdravje.

HRUP

Škodljivih posledic hrupa se zavedamo šele kratek čas. Še posebej v mestih hrup podnevi in ponoči ogroža kakovost naših življenj. Učinkoviti ukrepi za omejitev motoriziranega prometa nas navdajajo z optimizmom. Hrup je treba aktivno odpravljati, če ga želimo obvladati.

AKTIVNA MOBILNOST

Življenjski slog, ki ga zaznamujeta sedenje in vožnja z osebni motornimi vozili, prinaša številne zdravstvene težave. Občine, ki so začele podpirati aktivno mobilnost s trajnostnimi potovalnimi načini, so hitro opazile pozitivne učinke svojih odločitev.

PROMETNA VARNOST

Eden pomembnejših vzrokov smrti in zdravstvenih težav nekaterih skupin prebivalstva so prometne nezgode. Slaba prometna varnost močno znižuje raven kakovosti življenja. Da bomo v sedanji prometni ureditvi varni tudi na kolesu ali peš, je potrebna sprememba prioritet.

STROŠKI POSLEDIC PROMETA

Težave, povezane z vplivom motoriziranega prometa na okolje in zdravje, nas stanejo preveč. Zato je vlagati v trajnostno mobilnost bolj smotno in cenejše kot vlagati v osebni motorni promet. S prijaznejšim prometom očistimo okolje, zraven pa še pomembno privarčujemo. To sta odlična razloga za ukrepanje.

Občine imajo moč promet obrniti na bolje

Občine imajo mehanizme za uvajanje trajnostne mobilnosti z nadvse učinkovitimi ukrepi. Večina večjih občin v letu 2016 pripravlja Celostno prometno strategijo (CPS) ali pa jo že imajo. Pri njeni pripravi in izvajanju so prav učinki na okolje, zdravje in kakovost bivanja ključno izhodišče za odločitve.

Sodobne občine sprejemajo pametne ukrepe v smer trajnostne mobilnosti ter s tem izboljšujejo naše zdravje, spreminjajo miselnost ter navade. K tem odločilnim korakom spodbujajo tudi lokalna podjetja in občane. V nadaljevanju je navedenih nekaj pametnih ukrepov, primernih za vse občine.

OČISTIMO ZRAK

- V občinah z onesnaženim zrakom naj zmanjšanje izpustov iz prometa postane eden osrednjih ciljev CPS.
- Zmanjšajmo obremenitve zraka na najbolj občutljivih območjih. Uravnava jmo osebni motorizirani promet z ureditvijo območij umirjenega prometa in upravljanjem parkiranja. Postavimo okoljske cone (vstop samo z vozili, ki dose gajo določen standard izpustov).
- Spodbujajmo rabo čistejših novih tehnologij in vozil, najprej v upravi in javnih podjetjih.
- Zmanjšajmo potrebe po motoriziranem prometu.

UTIŠAJMO PROMET

- Uredimo območja umirjenega prometa, zlasti na stanovanjskih območjih. Manjše hitrosti znižajo tudi raven hrupa.
- Spodbujajmo tišje oblike premikanja: hojo, kolesarjenje, javni prevoz. Spodbujajmo tudi tišja vozila na električni ali drug nizkooglj ični pogon.
- Pri obnovi in gradnji cest uporabljajmo sodobne, tišje materiale za povozno plast.

SPODBUJAJMO AKTIVNO MOBILNOST

- Načrtno izboljšujmo infrastrukturo za hojo in kolesarjenje.
- Začnimo kampanje o aktivnem prihajanju v šolo, službo in vrtec.
- Spodbujajmo nakup in rabo službenih koles ter ureditev varnih kolesarnic in garderob za kolesarje v podjetjih.

PREPREČIMO NEZGODE

- Poskrbimo za sistematičen in avtomatiziran nadzor hitrosti in drugih kršitev predpisov v sodelovanju občinskih redarstev s policijo.
- Znižajmo hitrost na vseh cestah v občini in to podprimo s kampanjo o pomenu in koristih nižjih hitrosti.
- V naseljih uvajajmo sklenjena območja omejene hitrosti (30 km/h) in območja umirjenega prometa (10 km/h).
- Najprej umirimo promet v okolici šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov in domov starejših.

ZNIŽAJMO STROŠKE

- Preverimo, koliko sredstev iz proračuna občina nameni prometu, in določimo letni delež za trajnostno mobilnost.
- Skupaj z zavarovalnicami, zdravniškimi združenji ter podjetji promovirajmo zdrav način življenja in aktivno premikanje.
- Spodbujajmo podjetja, naj se seznanijo s stroški posledic prometa in naj začnejo izvajati njihov mobilnostni načrt.

