Kratek pregled osnovnih problemov urejanja prostora in ukrepov s stališča varstva okolja zaradi posledic prometa

Martina Lipnik

Univ.dipl.ing.arh.

martina.lipnik@siol.net

**ABSTRACT**

The base of the presentation is participation at The SMILE Workshop 2003, before Slovenia became the member of European Union. In that time Slovenia was obliged to accept all European law valid in that time, including some Directives of the environment protection. One of them was also the EU Directive against noise protection (DIRECTIVE 2002/49/EC, of the European parliament and of the council relating to the assessment and management of environmental noise Directive (END)), which is very influent to the traffic problems, in the same way as other Directives (about air pollution, energy consumption, etc.)

Povzeto po obravnavah na dogodku The SMILE Worshop 2003:





# Ključne besede: promet, okolje, EU direktive, zdravje, hrup

# UVOD

Pregled je bil v večjem obsegu in detajlneje predstavljen v okviru posebnih delavnic na nivoju evropske unije.

Kot v primeru drugih evropskih primerljivih mest velja tudi za primer Ljubljane, vendar v praksi (še vedno – od leta 2008 dalje) ni zadovoljivo zaživel

Za izpolnjevanje okoljskih direktiv odgovarja Evropi država, za to je pomembno, da izpolni svoj del usmeritvenih in nadzorstvenih nalog

# IZHODIŠČE

DIRECTIVE 2002/49/EC

OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL relating to the assessment and management of environmental noise Directive (END)

(Direktiva Evropskega Parlamenta in Sveta 2002/49/ES z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (UL L št. 189 z dne 18. 7. 2002, str.12–26))

Druge direktive, ki obravnavajo promet kot izvor negativnih vplivov na okolje

**3. DANAŠNJI PROBLEMI TIPIČNEGA SREDNJEEVROPSKEGA MESTA**:

* relativno močni prometni tokovi
* slabo stanje cestnih površin
* relativno visoke dovoljenje hitrosti vožnje
* omrežje in kvaliteta javnega transporta sta ne-odgovarjajoči
* kvaliteta in omrežje pešpoti in kolesarskih stez so neprimerni oz. nezadostni
* v Sloveniji pa še posebej nezadostno železniško omrežje in njegova neudobna ponudba za potniški promet, slabe kapacitete za tovorni promet

**4. DANAŠNJI PROBLEMI NA DRŽAVNEM NIVOJU I.:**

* močni prometni tokovi in vsakodnevne migracije
* močan tranzitni cestni promet, tudi tovorni
* omrežje in kvaliteta javnega transporta sta ne-odgovarjajoči
* Povezave z javnim potniškim prometom so slabe
* pomanjkljivo in zastarelo železniško omrežje
* manjkajo celotne trase (na primer „tretja prometna os“ sploh ni podprta z železniškimi povezavami, podobno proti Kočevski, itd.)
* slabo stanje cestnih površin
* kvaliteta in omrežje pešpoti in kolesarskih stez so nezadostni oz. neprimerni

**5. DANAŠNJI PROBLEMI NA DRŽAVNEM NIVOJU II.:**

* Strategija prostorskega razvoja RS se ne izvaja
* Vloge naselij v prostoru niso uresničene
* Planiranje prostorskih namenskih rab na nivoju države je nezadostno in neracionalno
* Zaradi slabega planiranja prostora ni nadzora nad vzdržnimi prometnimi tokovi
* Državni strateški prostorski načrt ni izdelan in sprejet

**6. SPLOŠNO:**

Situacija obremenitve s polucijami od prometa v mestih in v njihovih stanovanjskih naseljih:

* je pretežno povzročena s hrupom, umazanim zrakom, pretirano energetsko porabo, pretirano porabo prostora s strani prometa
* glavni vir hrupa so velikokrat državne ceste, ki prečkajo ali obkrožajo mesto
* prestavitve cestnih tras velikokrat premešča onesnaženje v posamezne bivalne, »mirne« stanovanjske cone

Posledice:

* Ljudje se selijo na podeželje
* Delovna mesta ostanejo večinoma v mestu
* To pomeni za mesto:
* Več prometa
* Več hrupa in drugih obremenitev okolja
* Več stroškov (za sanacije)
* Manj dajatev iz davkov v mestno blagajno

Zaradi nakopičenih okoljskih problemov in prikazanih posledic je potrebno izdelati:

* Akcijski plan (za zmanjševanje hrupa, za zrak, za energetsko bilanco, za ohranjanje neobnovljivih virov oziroma preprečevanje drugih obremenitev okolja)
* (nacionalni) PROGRAM VARSTVA OKOLJA na ravni države
* USTREZEN - okoljsko preverjen - URBANISTIČEN DOKUMENT s trajnostno naravnano vsebino kot pravna podlaga za prostorske ureditve trajnostnega značaja
* Državni strateški prostorski NAČRT (sama STRATEGIJA ni dovolj)

**7. ZAHTEVE DIREKTIVE END:**

Akcijski plan (po »uredbi« RS OPERATIVNI PROGRAM) vsebuje:

* Planiranje prometa
* Planiranje prostorskih namenskih rab (sem spada tudi prostorsko razporejanje storitvenih dejavnosti, kot je šolstvo, zdravstvo, javne usluge (banke, pošta,itd..)) z ugodnimi dostopi in prometnimi tokovi
* Ukrepi ob izvorih glede hrupa, plinov, PM10, itd…, ukrepi glede energetske porabe, prostorske neracionalnosti
* Znižanje (hrupnih) emisij

Za primerjavo:

IZ U R E D B E o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS 121/2004 z dne 11. 11. 2004)

PRILOGA 5

ZAHTEVE PRI IZDELAVI OPERATIVNIH PROGRAMOV VARSTVA PRED HRUPOM

Operativni program varstva pred hrupom mora vključevati najmanj naslednje elemente:

* opis poselitvenih območij,
* opis pomembnih cest,
* opis pomembnih železniških prog ali večjih letališč in drugih upoštevanih virov hrupa,
* pristojni organ,
* pravna podlaga,
* veljavne mejne vrednosti za kazalce hrupa,
* povzetek rezultatov kartiranja hrupa,
* ovrednotenje ocenjenega števila ljudi, ki so izpostavljeni hrupu,
* identifikacijo problemov in razmer, ki jih je treba izboljšati,
* zapis organiziranih javnih predstavitev in posvetovanj,
* vse veljavne ukrepe za zmanjšanje hrupa in
* vse projekte, ki so v pripravi,
* ukrepe, ki jih nameravajo pristojni organi sprejeti v naslednjih petih letih, vključno s kakršnimikoli ukrepi varovanja mirnih območij,
* dolgoročno strategijo,
* finančno informacijo (če je na voljo): proračune, oceno stroškovne učinkovitosti, oceno stroškov in koristi,
* določbe, načrtovane za ovrednotenje izvajanja in rezultate načrtov ukrepanja.

2. Ukrepi, ki jih nameravajo pristojni organi sprejeti na področjih znotraj svoje pristojnosti, lahko na primer vključujejo:

* načrtovanje prometa,
* načrtovanje namenske rabe prostora,
* tehnične ukrepe pri virih hrupa,
* izbor tišjih virov,
* zmanjšanje širjenja zvoka,
* ureditvene ali ekonomske ukrepe ali pobude.

3. Vsak operativni program varstva pred hrupom mora vsebovati ocene glede zmanjšanja števila prizadetih ljudi (motenih, z motenim spancem ali drugo).

Končni učinki akcijskega plana in bodoči razvoj mesta in mestnih naselij:

Ljudje se bodo znova naseljevali v mestu

* To pomeni za mesto:
* Manj prometa
* Manj hrupa
* Več dohodka iz davkov
* Manj stroškov
* Kvaliteta življenja bo izboljšana

**8. ZAKLJUČKI PREDSTAVITVE SANACIJE VZORČNEGA MESTA V OKVIRU DELOVNE SKUPINE EU**

Preveritev celotnega procesa znižanja (hrupnih) obremenitev v okolju na vzorčnem primeru kaže na naslednje:

* Učinkovit proces zmanjševanja problemov (vpliva – hrupa) lahko bazira samo na kompletu različnih tipov ukrepov
* Prebivalci posameznega (protihrupno) saniranega mesta (ki so bili izpostavljeni več kot 55dB(A) jakosti hrupa) se lahko ob tem nadejajo povprečno za 5dB(A) znižani ravni hrupa, največja redukcija pa lahko doseže tudi 14 dB(A)
* Korist znižanja okoljskih problemov (na področju nivoja hrupa) se lahko ovrednoti na 2 Mio EURO na leto za primer mesta, ki je bilo predmet obdelave (cca 30 000 prebivalcev)

# 9. ZAKLJUČEK PREDSTAVITVE PROBLEMATIKE

Končni učinki akcijskega plana in bodoči razvoj mesta in mestnih naselij:

Ljudje se bodo znova naseljevali v mestu

Ključnega pomena pri aktivnostih varstva okolja je “hoteti” in politična volja v vodstvih političnih skupnosti

V tujini je po izkušnjah iz delavnic EU to podprto s pritiski volivcev na politične predstavnike

(**pri nas bi morala biti uvedena osebna odgovornost zaradi neizpolnjevanja EU direktiv**)

**10. DODATNO:**

Evropska konferenca ministrov odgovornih za regionalno planiranje (CEMAT)

<http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/mednarodni_dokumenti/CEMAT_vsebina.pdf>

VODILNA NAČELA ZA TRAJNOSTNI PROSTORSKI RAZVOJ EVROPSKE CELINE

Pripravil Odbor visokih uradnikov

IV. Načela trajnostne prostorske politike za Evropo

(32) Urbani sistemi in funkcije, vključno s srednje velikimi in majhnimi regionalnimi središči, naj bi se razvijali tako, da bi prebivalci s podeželja imeli lažji dostop do teh središč

3. Spodbujati bolj uravnoteženo dostopnost

(34) Panevropsko prometno omrežje je treba hitro dokončati saj je prvi pogoj za zagotavljanje dobre dostopnosti do krajev po vsej Evropi

Že sklenjene sporazume o oblikovanju omrežij bo morda treba še enkrat preveriti in dopolniti s stališča prostorskega razvoja.

(35) Da bi lahko dosegli regionalno bolj uravnotežen razvoj, bi bilo treba izboljšati povezave med majhnimi in srednje velikimi mesti, med kmetijskimi in otoškimi območji ter transevropskimi omrežji in prometnimi centri (železnice, avtoceste, plovne vodne poti in pristanišča, letališča ali intermodalni centri).

**11. IZ VSAKDANJIH RAZPRAV V MEDIJIH:**

 V medijih zasledimo vsebine z opisom problemov v družbi republike Slovenije, kot so:

* Slovenija mora poročati EU o urejanju javnega potniškega prometa
* V Ljubljano se vsak dan vozi že pol Slovenije
* Koliko ministrov je uvajalo enotno vozovnico od leta 2007
* Glede na neprestano naraščanje prometnih tokov so nujne integracijske strategije, ki bi upoštevale različne prometne modele in - v enaki meri - zahteve politike prostorskega razvoja. Pri tem bi morali upoštevati predvsem tiste prometne panoge, ki imajo manjši vpliv na okolje: železnica, kopenske vodne poti in pomorski prevoz.
* 2007–2009 na ministrstvu za promet pripravijo teoretični del integriranega javnega potniškega prometa (IJPP). Priprava poteka za časa ministrov Janeza Božiča, Radovana Žerjava in Patricka...

OPOMBA: Če tega »integriranega JPP« nimaš na čem izvajati, ne pomaga nič..

# LITERATURA

1. Finance, 21.05.2019

Koliko ministrov je uvajalo enotno vozovnico od leta 2007

src="https://beta.finance.si//pics//cache\_za/zastoj-01-ss.JPG-1000px.1437132904.JPG.cut.s-57b82a3e7f0a2.jpg"

1. Delo: Slovenija je pri stroških gospodinjstev za mobilnost na prvem mestu v EU.

Iz zakonodaje

1. ZVO in drugi zakoni
2. EU Direktive
3. CEMAT