

# Zaznavanje prometa kot pritiska na okolje na izbranih območjih Slovenije

*Katja Vintar Mally*

Preučevanje prometne problematike v določenem prostoru običajno poteka na osnovi objektivnih meritev, izračunov in simulacij, ki skušajo podati čimbolj realno sliko o vsakokratnem stanju ali trendih. Drugi pol vrednotenja prometnih razmer zagotovo predstavljajo lokalni prebivalci, ki se pojavljajo tako v vlogi uporabnikov prometnih storitev oziroma povzročiteljev prometnega obremenjevanja kot tudi v vlogi oškodovancev, ki občutijo vse posledice pritiskov prometa na okolje. Zaznavanje prometa je izrazito subjektivne narave, vendar ključnega pomena za kakovost bivanja posameznika v določenem okolju. Nenazadnje pa je mnenje lokalnega prebivalstva izjemno pomembno tudi z vidika zahtev po vključevanju javnosti v načrtovanje prihodnjih posegov v okolje in prostor.

Z namenom ocenitve različnih vidikov subjektivnega zaznavanja prometa kot pritiska na okolje je bilo v maju 2005 in 2006 izpeljano obsežno anketiranje, ki je zajelo skupno 1730 prebivalcev izbranih naselij Koprškega Primorja (709 anket v dvanajstih naseljih) in Prekmurja (1021 anket v sedemnajstih naseljih). Anketa je bila zasnovana z namenom ugotavljanja splošnega zaznavanja okoljskih problemov, s poudarkom na prometnem obremenjevanju okolja. Kot ugotavlja Špesova (1998, str. 12) ima degradirano okolje različne vplive na lokalno prebivalstvo, vendar pa »njihovo sprejemanje, razumevanje in zaznavanje okolja, predvsem onesnaženega, ne ustreza povsem dejanskemu stanju, njegovi degradaciji, temveč je odvisno od stopnje naše pripravljenosti in sposobnosti zaznavanja ekoloških problemov, se pravi od naše zaznave okolja«. Prav na podlagi zaznav naj bi se oblikovale tudi reakcije in odločitve prebivalstva, oboje pa je odvisno od številnih filtrov: socialnogeografskih filtrov okolja (npr. starostna in izobrazbena sestava, ekonomska moč oz. premoženjsko stanje, stopnja neposredne odvisnosti od narave, osebni motivi ipd.), ki vplivajo na razumevanje in zaznavanje, kakor tudi od tehnoloških, ekonomskih, družbenih in političnih filtrov, ki vplivajo na reakcije v okolju (Špes, 1998, str. 11). Anketni vprašalnik v pričujoči raziskavi je bil zasnovan prav na podlagi upoštevanja pomembnosti omenjenih filtrov, omogoča pa tudi primerjave med objektivnimi in subjektivnimi ocenami stanja okolja.

Na podlagi poznavanja prometnih razmer in zaradi slabe preučeniosti v preteklosti je ekspertna skupina za vzorčni območji izbrala Koprsko Primorje in Prekmurje. Izbrani območji se razlikujeta ne le po splošnih socialno-ekonomskih, okoljskih in prostorskih značilnostih, temveč tudi po samih prometnih značilnostih. Preučevana naselja Koprškega Primorja v celoti spadajo v obalno-kraško statistično regijo. Slednja se uvršča v vrh slovenskih regij tako po ekonomski moči in uspešnosti gospodarstva kot tudi po gospodarski moči prebivalstva. Izbrano prekmursko vzorčno območje pa je del pomurske statistične regije, ki je po gospodarskih kazalnikih na samem repu slovenskih



Slika 33:

*V naseljih Gornji in Dolnji Lakoš se je nad negativnimi učinki prometa pritoževal največji delež prebivalstva. Po izgradnji prekmurske avtoceste je tovorni promet bistveno upadel.*

regij. V celotnem obdobju izračunavanja (1995–2005) je pomurska statistična regija beležila najnižje vrednosti bruto domačega proizvoda (BDP) na prebivalca in z leti še povečuje zaostanek za slovenskim povprečjem (Pečar, 2006; Statistični ..., 2007). Tako je pomurska regija leta 2005 dosegala le še 66,6 % povprečnega slovenskega BDP-ja, medtem ko ga je obalno-kraška regija presegala za 3,5 indeksnih točk in po višini BDP-ja zaostajala edino za osrednjeslovensko regijo (Statistični ..., 2007). Podobna razmerja izkazuje tudi osnova za dohodnino na prebivalca kot pokazatelj gospodarske moči prebivalstva, ki je v pomurski regiji najnižja že vse od začetka merjenja tega kazalnika v Sloveniji (1992). Zaostanek pomurske regije se je v celotnem obdobju (1992–2005) poglobljajal, tako da je leta 2005 dosegala le še 74,2 % slovenskega povprečja. Osnova za dohodnino na prebivalca v obalno-kraški regiji presega slovensko povprečje za 7,1 indeksno točko, pomursko pa kar za 32,9 indeksnih točk (Pečar, 2006). Tudi obsežnejše raziskave socialno-ekonomskih razmer v slovenskih regijah (Vintar Mally et al., 2009) opozarjajo na gospodarsko zaostajanje ter neugodne demografske in socialne razmere v prekmurskih občinah (npr. visoka brezposelnost, upadanje števila prebivalstva, nizka pričakovana dolžina življenja, neugodna izobrazbena struktura ipd.).

Odras kupne moči prebivalstva in splošnih socialno-ekonomskih razmer je tudi stopnja motorizacije, s katero spremljamo gibanje števila registriranih osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev. Izračuni na podlagi podatkov Statističnega urada (Statistični ..., 2007) pokažejo, da je bilo leta 2006 v obalno-kraški statistični regiji registriranih 549 osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev (največ v Sloveniji), v pomurski statistični regiji pa 442 osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev (nižjo stopnjo motorizacije v Sloveniji je imela le zasavska regija s 430 osebnimi avtomobili na 1000 prebivalcev). Po podatkih popisa 2002 ima povprečno slovensko gospodinjstvo 2,9 članov (Popis ..., 2008) in glede na izračunano stopnjo motorizacije za leto 2006 (488 osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev – Statistični ..., 2007) kar 1,4 osebne avtomobile na gospodinjstvo. V preučevanih naseljih Koprškega Primorja so gospodinjstva v povprečju nekoliko manjša od slovenskega povprečja, medtem ko so v prekmurskih naseljih nekoliko nad povprečjem. Na obeh vzorčnih območjih prevladujejo v vzorcu anketiranega prebivalstva nadpovprečno velika gospodinjstva (3,6 članov med prekmurskimi anketiranci in 3,2 med anketiranci Koprškega Primorja), zato imajo v povprečju tudi več imetnikov vozniškega dovoljenja in

lastnikov osebnih vozil. Na obeh preučevanih območjih imajo anketirana gospodinjstva v povprečju okrog 1,8 osebnih avtomobilov. Stopnja motorizacije je potemtakem znatno nižja v anketiranih prekmurskih gospodinjstvih, kar je pričakovano glede na predhodno predstavljene razmere na regionalni ravni. V obeh regijah je v preteklem desetletju stopnja motorizacije skokovito naraščala, podobno kot drugod po državi, kar se je odrazilo tudi v porastu obremenitev cest in povečanih prometnih pritiskih na okolje, ki jih ni uspel zmanjšati niti posodobljen vozni park.

Ker se je anketa osredotočila na preučevanje učinkov cestnega prometa, so bila znotraj vsakega vzorčnega območja izbrana naselja z različno stopnjo obremenitve glavne prometnice. Za oceno prometnih obremenitev posameznih odsekov cest v času anketiranja so bili upoštevani podatki štetja prometa za leto 2005 izraženi kot povprečni letni dnevni promet (PLDP). Poleg prometa lokalnega oziroma regionalnega izvora prispeva na obeh območjih k prometni obremenitvi v veliki meri tudi tranzitni promet. Na posameznih območjih Prekmurja je to zlasti tovorni promet, saj v času anketiranja še ni bila izgrajena avtocesta in so tovorna vozila zasedala glavne in regionalne ceste. V povprečju so večje cestne obremenitve na vzorčnem območju v Koprskem Primorju, kjer pa je povečan promet zlasti v poletnem času, ko ga generirajo turistična potovanja.

Na rezultate anketiranja v veliki meri vpliva tudi sam način anketiranja, zato v nadaljevanju izpostavljam nekaj najbolj pomembnih izhodišč. Anketarji so anketirance obiskali na domu, zato rezultati predstavljajo izključno mnenja stalno prebivajočega prebivalstva v določenem naselju. Prednostno se je anketiralo prebivalstvo, ki živi v neposredni

Slika 34:

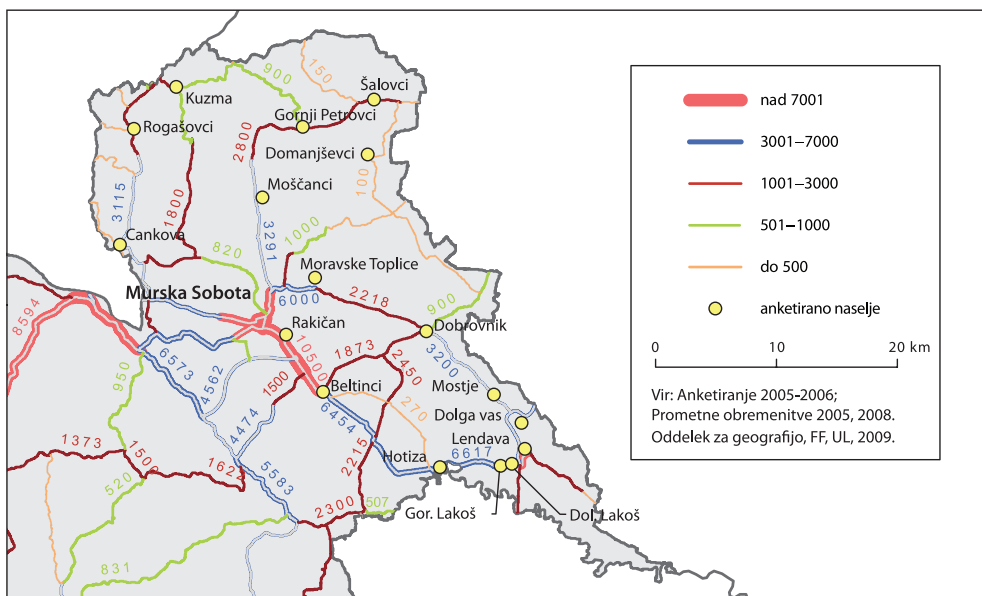
*Več kot polovica prebivalcev Prekmurja zaznava promet kot moteč.*



bližini prometno najbolj obremenjene ceste v vsakokratnem naselju. Na izvedbo anketiranja sta torej primarno vplivala lokacija bivanja in pripravljenost prebivalstva za sodelovanje v anketi, ki je bila anonimna. Po primerjavi podatkov popisa prebivalstva leta 2002 lahko ugotovimo, da je bilo v izbranih naseljih v anketi vključenih v povprečju 5–10 % prebivalstva. V prekmurskih naseljih je delež anketiranega prebivalstva dosegal tudi do 16,5 % (Dolnji Lakoš), medtem ko je v praviloma večjih naseljih Koprškega Primorja dosegel največ 8,4 % prebivalstva (Šalara). Najnižji delež prebivalstva, manj kot 1 %, je bil anketiran v Izoli in Lendavi, zato je podrobnejša interpretacija rezultatov v teh dveh naseljih možna le pogojno. Ker je bil v vsakem gospodinjstvu lahko anketiran

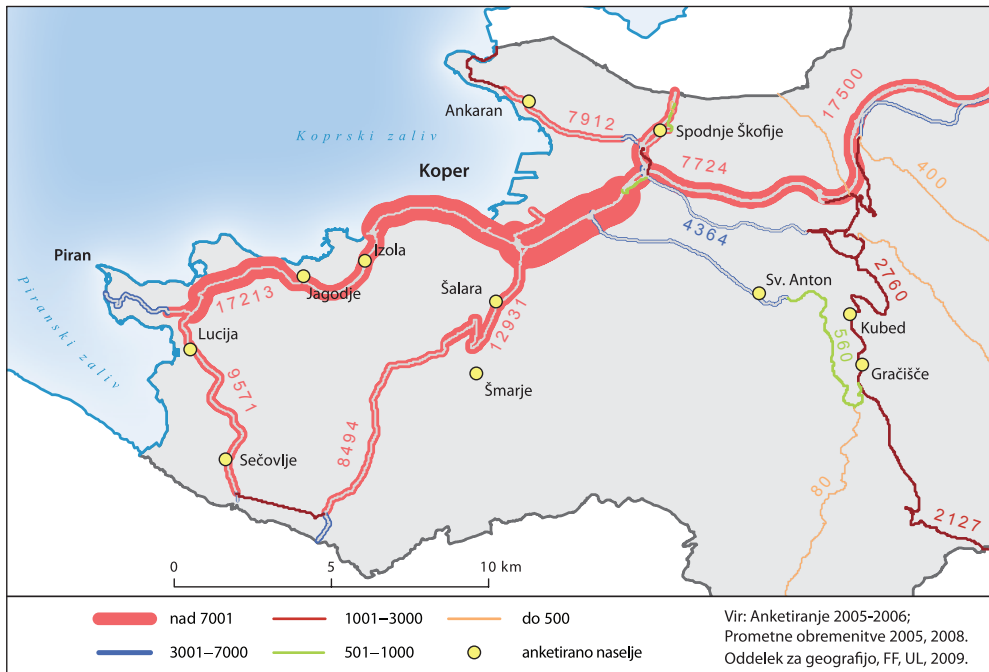
le po en član gospodinjstva, je anketiranje dejansko zajelo v povprečju od osmine do tretjine vseh gospodinjstev v izbranih naseljih. Posledično lahko štejemo rezultate ankete za reprezentativne. Poleg tega je anketa vključila prebivalstvo obeh spolov, različnih starostnih skupin in stopenj izobrazbe ter tako ustrezno zajela različne poglede na obravnavano tematiko, četudi je bila osnovni predpogoj za izbor anketiranega gospodinjstva prav bližina prometnice.

Slika 35: Obremenitev državnih cest v anketiranih naseljih Prekmurja, 2005.



Anketa o vplivih cestnega prometa na kakovost okolja je bila sestavljena iz več smiselno povezanih delov. V prvem delu smo želeli ugotoviti, katere okoljske probleme prebivalci zaznavajo kot moteče v okolju. Če so označili cestni promet za moteč v bivalnem okolju, smo anketiranje v drugem delu nadaljevali z namenom podrobnejše osvetlitve časovnih in prostorskih razsežnosti tega problema, kakor tudi njegovih vzrokov, posledic in možnosti izvajanja določenih rešitev. Na obeh preučevanih območjih je cestni promet v bivalnem okolju moteč za okrog 51 % lokalnih prebivalcev. V nadaljnjo obdelavo z vidika prometne problematike je bilo tako vključenih skupno 889 anket (367 za Koprsko Primorje in 522 za Prekmurje). S tretjim sklopom vprašanj smo pridobivali osnovne podatke o anketiranih (starost, spol, izobrazba, velikost gospodinjstva) ter njihove prometne navade (obseg dnevnih migracij, način prevoza v šolo oziroma službo). Omenjeni podatki so bili pridobljeni od vseh 1730 anketirancev in so v pomoč pri analizi povezav med splošnimi značilnostmi prebivalstva in dojemanjem prometa kot okoljskega problema.

Slika 36: Obremenitev državnih cest v anketiranih naseljih Koprskega Primorja, 2005.



## Zaznavanje okoljskih problemov v bivalnem okolju

Prvo anketno vprašanje se je nanašalo na probleme, ki anketirance najbolj motijo v okolju, v katerem živijo. Vsakdo je lahko izbral in utemeljil največ tri poglavitne probleme, čeprav je večina vprašanih izpostavila le enega oziroma največ dva. Na obeh območjih so prebivalci med glavnimi okoljskimi problemi v bivalnem okolju najpogosteje izpostavili hrup in onesnažen zrak. Za oboje večinoma krivijo promet (poleg cestnega prometa so v zaledju Kopra navajali tudi Luko Koper). Ugotovitve sovpadajo z rezultati tujih in domačih raziskav (kot npr. Cigale, Lampič, 2005), češ da je prav cestni promet daleč najbolj moteč vir hrupa v (urbanem) okolju.

Glede na pogostost omemb se na tretjem mestu med okoljskimi problemi v Prekmurju pojavlja oporečna pitna voda. Subjektivne zaznave se ujemajo z meritvami kakovosti pitne vode, saj se je denimo leta 2006 za oporečne izkazalo največ vzorcev odvzetih prav na območju Zavoda za zdravstveno varstvo Murska Sobota (Monitoring ..., 2006). Presežene koncentracije nitratov, pesticidov in drugih snovi ne beležijo le pri vzorčenju pitne vode, temveč tudi pri spremljanju kakovosti površinskih vodotokov in podtalnice, zato je tudi poznavanje tega problema pri prebivalstvu ustrezno večje.

Zanimivo je, da so prebivalci Koprskega Primorja enako pogosto kot onesnažen zrak izbrali odgovor »drugo«, znotraj katerega pa je kar tretjina navedla, da jih ne moti noben od naštetih okoljskih problemov ali kar koli drugega v bivalnem okolju. Relativno visok delež anketiranih na obeh preučevanih območjih je kot problem izpostavil tudi slabo

komunalno urejenost oziroma opremljenost. Posamezni vidiki slednje so bili pogosto navedeni tudi v kategoriji »drugo«. Podani odgovori kažejo, da prebivalci večinoma ne zaznavajo kot moteče niti degradirano površje (npr. kamnolom, legalna in ilegalna odlagališča odpadkov ipd.) niti bližino nestanovanjskih oziroma različnih gospodarskih in infrastrukturnih objektov. Na drugi strani pa je okrog polovica anketiranih navedla takšne ali drugačne probleme, ki izvirajo prav iz obsega prometa v njihovem neposrednem bivalnem okolju. Slednje se ujema z izsledki v nadaljevanju ankete, kjer je 51,1 % anketirancev iz Prekmurja in 51,8 % anketirancev iz Koprškega Primorja zatrdilo, da dojemajo promet kot moteč v lastnem bivalnem okolju.

*Preglednica 18: Najbolj moteči okoljski problemi v bivalnem okolju izbranih naselij Koprškega Primorja in Prekmurja, 2005–2006.*

	Koprsko Primorje	Prekmurje
<b>Število vprašanih (N)*</b>	709	1021
<b>Onesnažen zrak</b>	188	254
<b>Neurejena okolica</b>	111	108
<b>Onesnažene površinske vode (reke, jezera)</b>	75	124
<b>Oporečna pitna voda</b>	53	214
<b>Degradirano površje (kamnolom, deponija ipd.)</b>	28	21
<b>Slaba, neurejena komunalna opremljenost (ceste, razsvetljava, odvoz smeti ipd.)</b>	130	195
<b>Bližina nestanovanjskih objektov</b>	23	25
<b>Hrup</b>	294	474
<b>Drugo</b>	188	171
<b>Brez ustreznega odgovora</b>	45	71

Vir: anketiranje 2005–2006.

Opomba: \*Število vprašanih se ne ujema s seštevkom vseh odgovorov, saj je vsak anketiranec lahko izbral do tri odgovore.

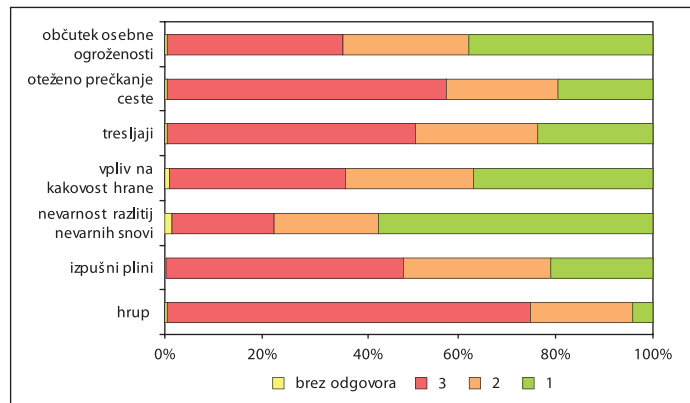
## Zaznavanje vplivov cestnega prometa

Glede na anketne rezultate je cestni promet najbolj moteč za anketirance v popoldansko-nočnem času, zlasti še ob delovnikih in poleti. Prebivalci svojih odgovorov pri tem vprašanju niso posebej utemeljevali, vendar lahko sklepamo, da jih promet najbolj moti v času, ko si želijo miru in počitka. Lokalno prebivalstvo je večinoma ocenilo, da so prometni vplivi zaznavni do oddaljenosti 100 metrov od prometnice, kar se ujema tudi z meritvami emisij hrupa, plinov in prašnih delcev. Pri navedenih odgovorih ni zaznati pomembnih razlik med obema preučevanima območjema.

Med posameznimi vplivi prometa prebivalci obeh območij izpostavljajo kot zelo moteč (ocena 3) na prvem mestu hrup (67 % anketiranih v Koprskem Primorju in 75 % anketiranih v Prekmurju), ki mu sledi oteženo prečkanje ceste (43 % anketiranih v Koprskem Primorju in 57 % anketiranih v Prekmurju) in izpušni plini (42 % anketiranih v Koprskem Primorju in

Slika 37:

Ocena vplivov cestnega prometa glede na stopnjo motnje, ki jo posamezni vpliv predstavlja v bivalnem okolju izbranih naselij Prekmurja, 2005–2006.



Vir: anketiranje 2005–2006.

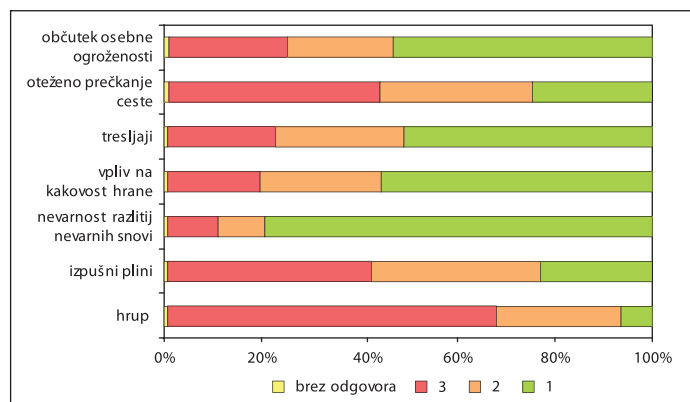
Opombe: ocena 1 – ni moteče, ocena 3 – zelo moteče; N=522

49 % anketiranih v Prekmurju). Primerjava odgovorov sosedov ob isti prometnici pogosto pokaže, da zelo različno doživljajo povsem primerljive razmere. Na zaznavanje lahko vpliva že razporeditev prostorov v stanovanju, način gradnje hiše ali pa denimo starost anketiranca. Prebivalci prekmurskih naselij so kot posebej moteče pogosto izpostavili tudi tresljaje, ki povzročajo škodo na stanovanjskih objektih in infrastrukturi. Kot zelo moteče (ocena 3) je tresljaje označilo več kot 60 % vprašanih v naseljih Beltinci, Dolnji Lakoš, Gornji Lakoš in Hotiza. Glavna prometnica, ki poteka skozi ta naselja, je močno obremenjena zaradi tranzitnega tovornega prometa. Tudi prebivalci, katerih objekti niso utrpeli poškodb zaradi tresljajev, so s problematiko dobro seznanjeni, saj je pogosto izpostavljena v medijih in lokalnih civilnih iniciativah, ki zahtevajo omejevanje oziroma preusmerjanje tovornega prometa z glavnih in regionalnih cest. Problem se postopoma rešuje šele v zadnjem obdobju (po končanem anketiranju) z izgradnjo prekmurske avtoceste.

Na drugi strani večina prebivalcev obeh preučevanih območij ne doživlja kot grožnja potencialne možnosti razlitja nevarnih snovi zaradi prometnih nesreč (79 % anketiranih v

Slika 38:

Ocena vplivov cestnega prometa glede na stopnjo motnje, ki jo posamezni vpliv predstavlja v bivalnem okolju izbranih naselij Koprškega Primorja, 2005–2006.



Vir: anketiranje 2005–2006.

Opombe: ocena 1 – ni moteče, ocena 3 – zelo moteče; N=367

Koprskem Primorju in 56 % anketiranih v Prekmurju je tej možnosti dodelilo oceno 1). Več kot polovica anketiranih v Koprskem Primorju je kot nemoteče za njihovo kakovost bivanja ocenila tudi vplive prometa na kakovost pridelane hrane (56 % anketiranih), občutek osebne ogroženosti (52 % anketiranih) in tresljaje (51 % anketiranih). Tudi anketiranci v Prekmurju so vplive prometa na kakovost pridelane hrane in občutke osebne ogroženosti uvrstili med manj moteče, čeprav ne tako prepričljivo kot v Koprskem Primorju. Poudariti velja, da gre zgolj za odgovore tistih, ki jih sicer promet v bivalnem okolju izrecno moti. Sklenemo lahko, da predstavljajo v vprašanju navedeni učinki cestnega prometa večjo motnjo prebivalcem izbranih prekmurskih naselij kot pa tistim v izbranih naseljih v Koprskem Primorju.

## Odzivi prebivalstva na zaznane probleme

Poleg prepoznavanja in vrednotenja okoljskih problemov smo želeli v preučitev zajeti tudi odzivanje prebivalstva na cestnoprometne probleme v lokalnem okolju. Z enim izmed vprašanj smo tako ugotavljali načine prilagajanja prometnemu obremenjevanju v izbranih naseljih. Ugotavljamo, da na obeh območjih večina anketiranih gospodinjstev (58 %), ki občuti promet kot moteč v svojem bivalnem okolju, ni ukrenila ničesar, da bi se prilagodila prometnemu obremenjevanju. Okrog 17 % gospodinjstev je poskrbelo za protihrupno izolacijo stanovanja (zlasti z vgradnjo oziroma zamenjavo oken na stanovanjskih poslopjih), 14–15 % pa jih je vzpostavilo fizično pregrado med prometnico in stanovanjskim objektom (npr. s postavitvijo ograje, žive meje ipd.). V nekaj odstotkih vprašanih gospodinjstev so izvedli več ukrepov. Večjih razlik med obema preučevanima območjema ni mogoče opaziti. V Prekmurju, kjer so anketiranci v povprečju bolj kritični do negativnih učinkov prometa, tako sočasno nismo zaznali tudi večje samoiniciativnosti pri njihovem odpravljanju oziroma preprečevanju. To bi

*Preglednica 19: Načini prilagajanja prometnemu obremenjevanju v izbranih naseljih Koprškega Primorja in Prekmurja, 2005–2006.*

Ukrepi	Koprsko Primorje		Prekmurje	
	Št. odgovorov	% odgovorov	Št. odgovorov	% odgovorov
Brez ukrepov	213	58,0	303	58,0
Protihrupna izolacija stanovanja	63	17,2	87	16,7
Vzpostavitev fizične pregrade med prometnico in stanovanjem	50	13,6	78	14,9
Drugi ukrepi	18	4,9	18	3,5
Kombinacija večjega števila ukrepov	13	3,5	33	6,3
Brez odgovora	10	2,7	3	0,6
Število vprašanih (N)	367	100,0	522	100,0

*Vir: anketiranje 2005–2006.*



Slika 39:

*Za promet zaprta mestna središča pozitivno vplivajo na kakovost okolja in bivanja.*



lahko bila deloma tudi posledica šibkejše gospodarske in kupne moči v Prekmurju. Na vprašanje, kje sami vidijo rešitev prometnih problemov v domačem kraju, so prekmurski anketiranci odgovarjali predvsem s predlogom izgraditve avtocest (predlagala kar polovica vprašanih) in obvoznic, kamor bi se preusmeril promet, zlasti tovorni. Veliko predlogov se je nanašalo tudi na umirjanje prometa s hitrostnimi ovirami in poostrenim nadzorom policije, kakor tudi na izgradnjo pločnikov ob prometnejših cestah. Pri anketirancih v Koprskem Primorju ni tako izrazito izstopal noben predlog, a so tudi oni izpostavljali potrebe po novih pločnikih, omejitvah hitrosti, protihrupnih ograjah, ureditvi javnega prometa in preusmeritvah prometa izven naselja. Kar tretjina vprašanih ni znala navesti nobene možne rešitve situacije, h kateri bi lahko prispevali sami, lokalna skupnost ali pa država.

V luči iskanja rešitev so zanimive tudi prometne prakse tistih anketirancev, ki sicer doživljajo cestni promet kot moteč dejavnik v bivalnem okolju. Ugotavljali smo, kakšen način prevoza uporabljajo pri svojih vsakodnevnih migracijah na delo ali v šolo. V Koprskem Primorju je zaznati izrazito prevlado uporabe osebnih avtomobilov (izmed ponujenih odgovorov je kar 70 % anketiranih za najpogosteje uporabljeno prevozno sredstvo izbralo osebni avtomobil), ki ji sledi peš hoja (najpogosteje se peš v šolo ali službo odpravi 15 % vprašanih). Le okrog 4 % vseh anketiranih v večini primerov uporabi javni prevoz, približno enak delež pa ga uporablja le občasno. Vzroke takšnih razmer gre zagotovo iskati v skromni ponudbi javnih prevozov, medtem ko je podpovprečen delež uporabe kolesa na podeželskih območjih Koprskega Primorja tudi posledica tamkajšnjega razgibanega reliefa. Drugačne pa so razmere v prekmurskih naseljih, kjer je približno enako število anketiranih zatrdilo, da za dnevne migracije v šolo in službo največkrat uporablja osebni avtomobil, kolo, motor, javna prevozna sredstva oziroma pot opravi kar peš. Odgovori sicer kažejo, da te načine prevoza najpogosteje kombinirajo z osebnim avtomobilom (verjetno v primeru slabšega vremena, drugih opravkov ipd.), vendar pa je na splošno razveseljiva nadpovprečna uporaba okolju bolj prijaznih načinov prevoza. Za prevoz na delo ali v šolo uporablja kolo redno 24 % in občasno še dodatnih 8 % vprašanih, medtem ko kar 25 % vprašanih redno uporablja javna prevozna sredstva, občasno pa še dodatnih 6 % anketiranih.

## Zaznavanje cestnega prometa na značilnih prometnih območjih

V sklepnem delu raziskave nas zanima tudi razmerje med objektivnimi in subjektivnimi ocenami stanja okolja na preučevanih območjih Slovenije. Za objektivno oceno nam lahko služijo meritve obremenjenosti prometnic, izražene v PLDP, za subjektivno pa ponovno odgovor anketirancev na temeljno vprašanje, ali doživljajo cestni promet kot moteč dejavnik v svojem bivalnem okolju.

*Preglednica 20: Zaznavanje prometa kot motečega dejavnika v bivalnem okolju glede na obremenjenost lokalne ceste, 2005–2006.*

	Obremenjenost prometnice (v PLDP, 2005)						Skupaj	
	10.000 in več		5.000–10.000		Do 5.000			
	Število	Delež	Število	Delež	Število	Delež	Število	Delež
<b>Koprsko Primorje</b>								
Da*	88	48,4	189	54,6	90	49,7	367	51,8
Ne*	94	51,6	157	45,4	91	50,3	342	48,2
<b>Prekmurje</b>								
Da*	157	71,4	177	70,5	188	34,2	522	51,1
Ne*	63	28,6	74	29,5	362	65,8	499	48,9

*Vir: anketiranje 2005–2006.*

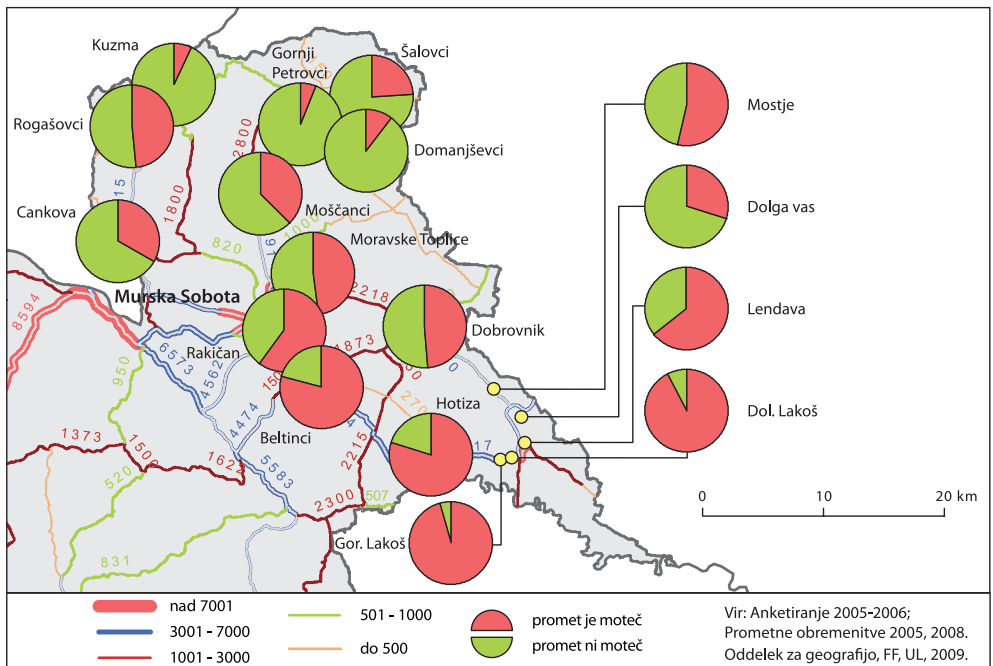
*Opomba: odgovor na anketno vprašanje »Ali je promet moteč v vašem bivalnem okolju?«.*

Primerjave odgovorov anketirancev in obremenjenosti prometnic v prekmurskih naseljih kažejo, da postaja promet z naraščanjem števila vozil čedalje bolj moteč. Trend je manj izrazit v Koprskem Primorju, saj izstopajo naselja v razredu s PLDP 5.000–10.000, zlasti Lucija, kjer je promet moteč za 71 % anketiranih. V istem razredu izstopajo v Prekmurju tudi naselja Hotiza, Dolnji in Gornji Lakoš, kjer promet moti celo več kot 80 % prebivalcev ob glavni prometnici, kar gre pripisati predvsem že omenjeni nadpovprečni obremenitvi s tovornimi vozili. Na splošno je v naseljih s povprečnim letnim dnevnim prometom več kot 10.000 vozil občutilo promet kot moteč od 60 do 80 % prebivalstva (npr. prebivalci naselij Beltinci, Rakičan in Šalara ter prebivalci živeči ob glavni izolski cesti). Izstopajoča izjema so prebivalci ob izolski obvoznici, ki so kljub več 17.000 PLDP v kar 72 % zatrtili, da cestni promet zanje ni moteč. Pričakovano nadpovprečen delež prebivalstva, ki ga promet ne moti, pa je v naseljih z manj kot 5.000 PLDP. Takšno mnenje je izrazilo denimo več kot 85 % vprašanih v naseljih Domanjševci, Gornji Petrovci, Kuzma, Kubed in Gračišče. Statistični izračuni pokažejo, da je zaradi vseh omenjenih izjem povezanost med obremenitvijo prometnic (PLDP) in zaznavanjem prometa kot motečega dejavnika pri okoliškem prebivalstvu sicer nizka, vendar statistično pomembna. To lahko razložimo z vplivom drugih dejavnikov na zaznavanje prometa, ki so tako objektivne narave (npr. že omenjen način gradnje

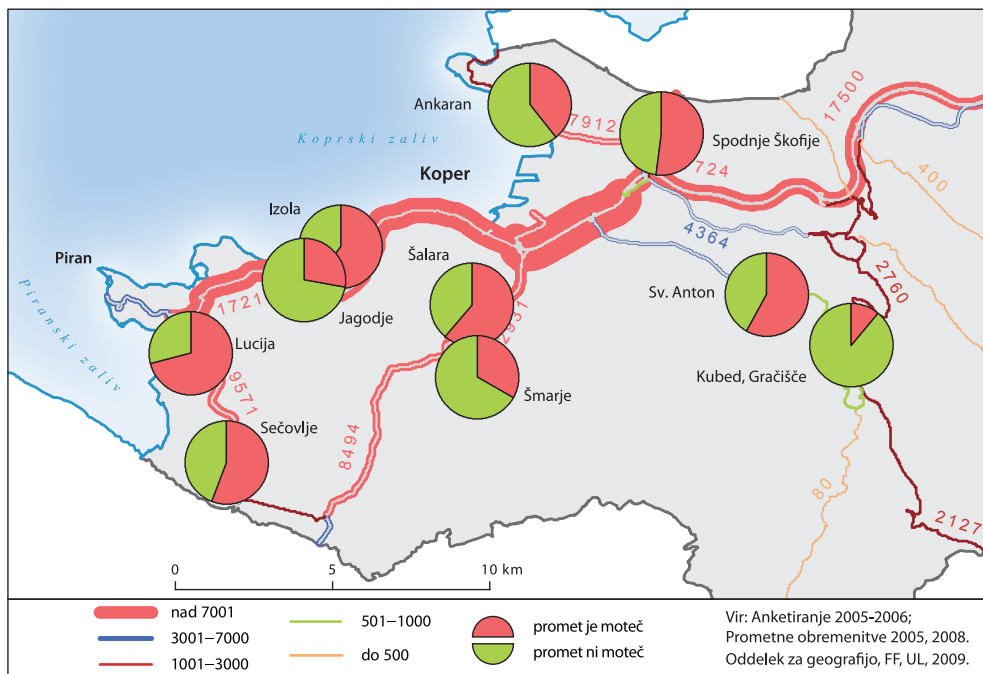
stanovanjskih poslopij, njihova oddaljenost in lega glede na prometnico ipd.) kot tudi posledica povsem subjektivnih dejavnikov.

Vpliv subjektivnih dejavnikov še bolj stopi v ospredje pri primerjavi odgovorov po tipih značilnih prometnih območij, opredeljenih na osnovi značilnosti in intenzivnosti prometa. Morebitnih razlik na prekmurskem območju preučevanja ne moremo zadovoljivo komentirati, saj se skoraj vsa izbrana prekmurska naselja zaradi meril opredeljevanja uvrščajo med prometno zmerno obremenjena območja (edina izjema je naselje Mostje, ki se uvršča med prometno neobremenjena območja), za katerega velja, da je linearna gostota cestnega omrežja od 0,2 do 0,5 km/km<sup>2</sup>. Med mestna območja z velikimi prometnimi zgostitvami in obremenitvami spada le Murska Sobota, kjer se anketiranje zaradi omejenega števila anketarjev in velikosti naselja ni izvajalo. Primerjave lahko torej izvajamo le na izbranem območju Koprškega Primorja, kjer so prometne obremenitve bolj raznolike in se naselja uvrščajo v vse štiri tipe značilnih prometnih območij. Analiza odgovorov presenetljivo pokaže, da zaznava v naseljih znotraj tipa IV (mestna območja z velikimi prometnimi zgostitvami in obremenitvami) promet kot moteč približno enak delež prebivalstva (skupno 55 % anketiranih v naseljih Šalara in Spodnje Škofije) kot v naseljih tipa I (t.i. prometno neobremenjena območja), kamor se denimo uvrščajo Sečovlje. Tudi naselja v ostalih dveh tipih ne odstopajo bistveno od teh ugotovitev. Uporabljena tipizacija je poleg gostote cestnega omrežja upoštevala tudi gostoto poselitve in prometno obremenjenost (PLDP). Glede na rezultate anket lahko ugotovimo, da je za način posameznikovega zaznavanja okoljskih vplivov prometa najbolj pomembna prav slednja.

Slika 40: Obremenitve cest in zaznavanje prometa kot motečega dejavnika v bivalnem okolju Prekmurja.



Slika 41: Obremenitve cest in zaznavanje prometa kot motečega dejavnika v bivalnem okolju Koprskega Primorja.



## Od zaznavanja do reševanja problemov

Obsežno anketiranje na obeh preučevanih območjih je potrdilo domneve, da je zaznavanje okoljskih problemov v prostoru izrazito subjektivne narave. Na obseg obremenjevanja okolja s strani prometne dejavnosti sicer pomembno vplivajo različne pokrajinske značilnosti (značilni pokrajinski tipi), vendar se pomembno razlikujejo tudi zaznave posameznikov znotraj (istega) bivalnega okolja. Kar je za nekoga neznošen hrup, drugemu ne predstavlja nobene motnje. Istočasno se prav pri učinkih prometa na posameznikovo kakovost bivanja izkažejo za ključne tudi značilnosti mikrolokacije, kot so orientiranost bivalnih prostorov, oddaljenost od prometnice, prisotnost fizičnih pregrad med virom hrupa in posameznikovim bivališčem, način gradnje, protihrupna izolacija stanovanja in podobno. Nujni so zlasti ukrepi za zmanjševanje hrupnega obremenjevanja, saj je prav hrup za veliko večino prebivalstva najbolj moteč negativni vpliv prometa. Hrupno obremenjevanje bi zmanjšali že osnovni ukrepi, kot so preusmerjanje tovornega prometa na avtoceste, obvoznice in železnico (pomembno zlasti za Prekmurje) ter ponovno oživljanje javnega prometa, znotraj posameznih naselij pa tudi ureditev protihrupne zaščite. Za posameznika je prav tako pomembno tudi zagotavljanje varnega prečkanja ceste in občutka osebne varnosti, zato ne preseneča, da sta ta dva dejavnika visoko na lestvici motečih vplivov in da se predlogi reševanja prometne problematike na obeh preučevanih območjih nanašajo prav na umirjanje prometa in ureditev površin za kolesarje in pešce (zlasti pločnikov). Tovrstne želje lokalnega prebivalstva so podobne,

ne glede na dejansko obremenjenost ceste ali velikost naselja. Zelo pomembna pa je tudi vrsta prometa, ki obremenjuje ceste. Izrazit primer je Prekmurje, ki je sicer glede na objektivne kazalnike prometno manj obremenjeno od Koprškega Primorja, vendar pa so negativni okoljski učinki zaradi nadpovprečnega deleža tovornega prometa bistveno bolj obremenilni za lokalno prebivalstvo. Reševanje prometnih težav je tesno povezano z razpoložljivimi finančnimi sredstvi, od katerih je odvisno tudi prilagajanje lokalnega prebivalstva na hrup in druge stranske učinke prometa. Čeprav je cestni promet za anketirance v Prekmurju bolj moteč, pa v primerjavi z naselji Koprškega Primorja ni zaznati tudi večje samoiniciativnosti pri izvajanju ukrepov za odpravljanje ali zmanjševanje njegovih posledic, saj so socialno-ekonomske razmere v prekmurskem delu Slovenije bistveno manj ugodne od tistih v obalno-kraški regiji. Nesporno pa se s prometom povezani okoljski problemi uvrščajo v sam vrh okoljskih problemov, ki najbolj motijo prebivalstvo in s tem vplivajo na njegovo kakovost bivanja. Posledično jim je potrebno namenjati več pozornosti tudi pri prihodnjih posegih v prostor in pri poskusih zagotavljanja dviga kakovosti življenja tako na lokalni kot državni ravni.

### Viri in literatura

- Cigale, D., Lampič, B., 2005. Hrup kot okoljski problem. Geografski obzornik, 52, 2, str. 19–23.
- Monitoring pitne vode 2006. Poročilo o pitni vodi v Republiki Sloveniji. 2007. Ljubljana, Inštitut za varovanje zdravja, 74 str.
- Pečar, J., 2006. Regije 2006 – izbrani socioekonomski kazalniki po regijah. Ljubljana, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, 212 str.
- Popis prebivalstva 2002. Ljubljana, SURS. URL: <http://www.stat.si/pxweb/Database/Popis2002/Naselja/Gospodinjstva/Gospodinjstva.asp> (citirano 10.07.2008).
- Prometne obremenitve 2005. Direkcija Republike Slovenije za ceste URL: [http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Stetje\\_prometa/Promet2005\\_pregled.pdf](http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Stetje_prometa/Promet2005_pregled.pdf) (citirano 10.07.2008).
- Statistični letopis Republike Slovenije 2007. 2007. Ljubljana, SURS. URL: [http://www.stat.si/letopis/index\\_letopis.asp](http://www.stat.si/letopis/index_letopis.asp) (citirano 10.7.2008).
- Špes, M., 1998. Degradacija okolja kot dejavnik diferenciacije urbane pokrajine. Ljubljana, Inštitut za geografijo. Geographica Slovenica, 30, 199 str.
- Vintar Mally, K., Ban, Ž., Budkovič, M., Rešek, Ž., Trstenjak, K., Žnidarič, K. 2009. Zagate trajnostnega razvoja v Pomurju. V: Pomurje – Trajnostni regionalni razvoj ob reki Muri. Murska Sobota, Ljubljana, Društvo geografov Pomurja, Zveza geografov Slovenije, str. 290–302.