

### Najpomembnejši vir hrupa v Mestni občini Ljubljana (MOL) je promet.

Promet povzroča od vseh virov največji delež hrupa, okoli 60 %. Emisije prometnega hrupa se časovno zelo spreminjajo zaradi spreminjanja obsega in strukture prometa. Zato je poznanje prometnih razmer zelo pomembno.

V zadnjih letih je za MOL značilno naslednje:

- Promet se je v drugi polovici devetdesetih let izrazito povečeval, po letu 2000 se je rast nekoliko umirila.
- Promet v središču mesta je že nekaj let konstanten, z novim režimom parkiranja pa se je po ulicah mestnega jedra nekoliko umiril.
- Pomemben delež k prometu v mestnem delu prispevajo vozila Ljubljanskega potniškega prometa (LPP).

### Ravni zvoka v središču mesta presegajo 70 dB(A).

V zadnji raziskovalni nalogi iz leta 2001, kjer je bilo izvedenih nad 400 kratkotrajnih meritev hrupa v MOL, so bile najvišje ravni zvoka, preko 70 dB(A), izmerjene na 15 merilnih mestih. Ta se nahajajo v središču mesta, v bližini vpadnic in na nekaterih prometno zelo obremenjenih križiščih. S hrupom močno obremenjeno mestno središče ni le posledica gostega prometa, ampak tudi številnih križišč, zaradi katerih se promet odvija sunkovito, s pogostim zaviranjem in speljevanjem vozil.

### Javni potniški promet je prijaznejši do okolja.

Vozila LPP znatno prispevajo k emisijam hrupa v prometu. Raziskave so pokazale, da so imisijske ravni hrupa ob cestah, kjer vozijo vozila LPP, za okoli 6 do 9 dB(A) višje, kot bi bile sicer. Zato je zelo pomembno uvajanje sodobnih, tihih vozil LPP, ki manj onesnažujejo okolje in so manj hrupna.

Kljub visokim emisijam hrupa, ki jih povzročajo vozila LPP, pa javni potniški promet, preračunano na potnika, bistveno manj obremenjuje okolje. Avtobusi porabijo petkrat manj energije, manj onesnažujejo ozračje in povzročajo manj hrupa.

Žal razvoj prometa v MOL kaže na zmanjševanje števila potnikov javnega potniškega prometa in naraščanje osebne prometa.

### V nasprotju z onesnaženostjo zraka je hrup zelo mikrolokacijsko odvisen.

Imisije hrupa se močno spreminjajo z oddaljenostjo od vira hrupa (na primer ceste), odvisne pa so tudi od fizičnih pregrad med virom in mestom opazovanja. Kako moteč je hrup za prebivalce, je odvisno tudi od bivalnih razmer. Pomemben je način gradnje, usmerjenost bivalnih prostorov glede na vire hrupa, nadstropje, v katerem je stanovanje, ipd.

### Promet je glavni vir onesnaževanja zraka v mestnem središču.

Emisije škodljivih snovi iz izpušnih plinov vztrajno naraščajo. Po podatkih izračuna emisij posameznih onesnaževal na osnovi porabe goriv, je delež prometa v mestnem središču najbolj izrazit pri naslednjih onesnaževalih: dušikovih oksidih (NO<sub>x</sub>), trdnih delcih in ogljikovem dioksidu (CO<sub>2</sub>). Promet namreč prispeva kar 83,8 % emisij NO<sub>x</sub>, 72,0 % emisij trdnih delcev in 52,6 % emisij CO<sub>2</sub>. Ostale emisije onesnaževal izvirajo predvsem iz individualnih kurišč.



**Evropski teden mobilnosti**

**16. - 22. september**

**Dan brez avtomobila**

**22. september**

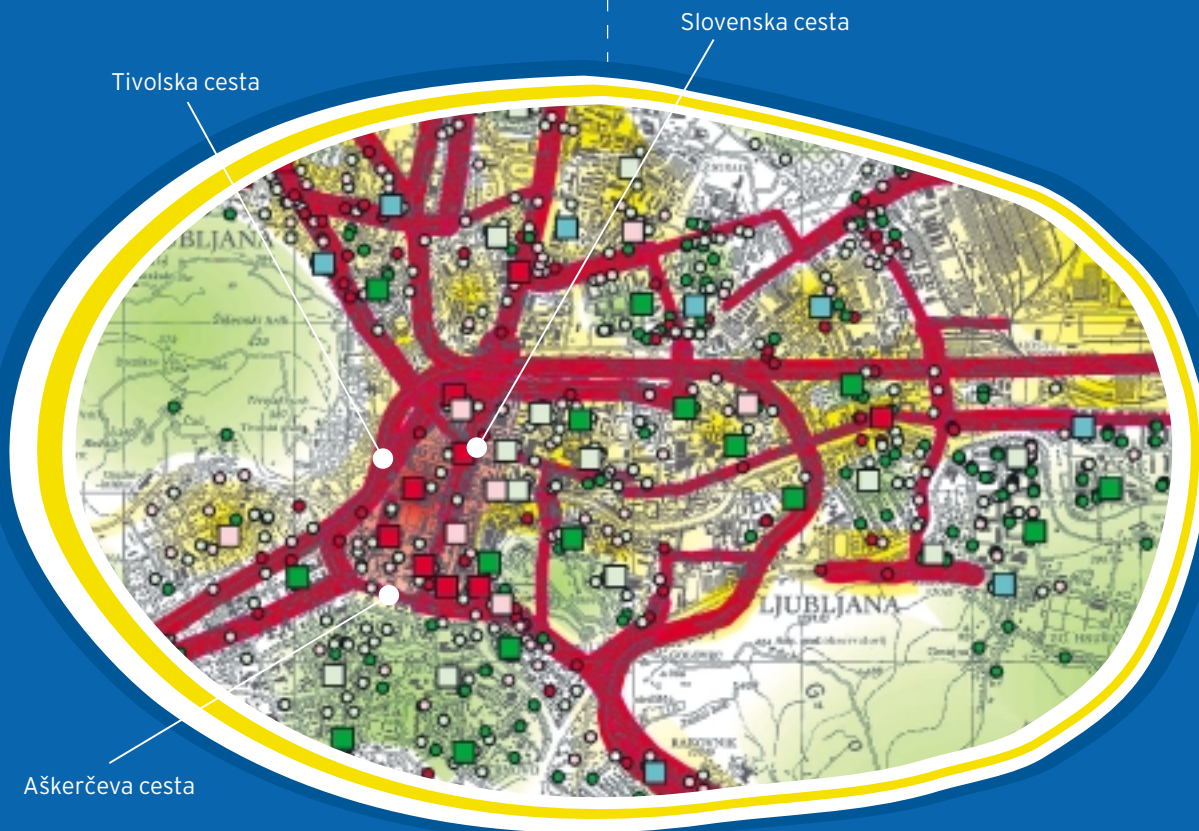


**Hrup postaja vse bolj pomemben dejavnik onesnaževanja okolja, ki prizadene največ ljudi.**

Hrup je neželen, moteč, lahko celo škodljiv zvok, ki ga vsak posameznik zaznava drugače. Učinke hrupa je težko dokazati, razen v primerih, ko neposredno vplivajo na zdravje ljudi (okvara sluha). S takimi jakostmi hrupa se v urbanem okolju srečamo le redkokdaj. Bolj pomemben je hrup nizkih jakosti, ki vpliva na kakovost življenja. Vidne posledice so nevroze, moteno spanje in počitek, moteno komuniciranje in povečana uporaba pomirjeval.



**Prevladujoče stanje obremenjenosti s hrupom v mestnem središču**



**Merilno mesto hrupa I. 2001**

- nad 70 dB(A)
- nad 65 do 70 dB(A)
- nad 60 do 65 dB(A)
- nad 55 do 60 dB(A)
- do 55 dB(A)

**Izpolnjen anketni vprašalnik**

- hrup je zelo moteč
- hrup je moteč
- hrup je le malo moteč
- hrup ni moteč

- območja, kjer je hrup večinoma zelo izrazit in problematičen
- območja, kjer hrup v splošnem ne predstavlja pomembnejšega problema
- druga območja