****

**Na posvetu o dizelskih motorjih predstavili zaskrbljujočo statistiko**

**SPOROČILO ZA JAVNOST**

*Za takojšnjo objavo*

**8. maja 2018** je v **Hiši Evropske unije** v Ljubljani potekal posvet z naslovom **Od dizelskih motorjev k nizkoogljičnemu prometu in boljšemu zdravju**. Na posvetu, ki ga je organiziral [Inštitut za mladinsko participacijo, zdravje in trajnostni razvoj (IMZTR)](http://www.imztr.si/) v sodelovanju z [European Publich Health Alliance (EPHA)](https://epha.org/), so kot govorci nastopili **Matjaž Česen** iz **Inštituta Jožefa Stefana**, **dr. Andreja Kukec** iz **Medicinske fakultete Univerze v Ljubljani** in **dr. Marjan Lep** iz **Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru**. Na posvetu se je spregovorilo o problematiki emisij dizelskih vozil, izzivih na področju zmanjšanja učinkov na zdravje zaradi uporabe dizelskega goriva ter o zunanjih stroških prometa oziroma ali je res samo dizel problem urbane mobilnosti. Udeleženci so se po predavanjih lahko udeležili tudi delavnice.

Čeprav število prebivalcev v Sloveniji v zadnjih letih ne narašča, strmo narašča količina osebnih vozil. To veliko pove o dojemanju avtomobilskega prevoza pri nas, kjer osebni avtomobil predstavlja kulturni status. Človek vdihne deset do dvajset kubičnih metrov zraka dnevno, kar je v primerjavi z zaužito hrano in pijačo zelo veliko, zato je podatek kakšen zrak dihamo in kako raba osebnih vozil vpliva na kakovost zraka, zelo pomemben. Človek je dnevno izpostavljen več kot dvesto onesnaževalcem, onesnažen zrak pa predstavlja tudi vzrok za 6,7 % smrti in je razlog za več prezgodnjih smrti, tudi v Sloveniji. **Dr. Andreja Kukec iz Medicinske fakultete Univerze v Ljubljani** pravi: *»Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM2,5 in PM10 ter dušikovih oksidov (NOx). Raziskave kažejo, da dizelska vozila prispevajo k večji obremenjenosti zunanjega zraka kot vozila na bencin. Dizelski izpuhi predstavljajo pomemben vir delcev v zunanjem zraku, ki lahko prodrejo globoko v pljuča. Več kot 90 % delcev v dizelskem izpuhu je manjših od 1 µm. Epidemiološke raziskave potrjujejo povezanost med dolgotrajno izpostavljenostjo dizelskim izpuhom ter pljučnim rakom.«*

Pri pregledu strukture voznega parka in strukture vozil, ki so prvič registrirana, ugotovimo, da je 90 % novih registriranih vozil bencinskih vozil. Pri pregledu vozil, ki niso prvič registrirana, pa ugotovimo, da je dizelskih vozil mnogo več, celo okoli 44 %. Ti dizelski avtomobili so v povprečju stari tri do štiri leta in imajo višje emisije od bencinskih vozil. Dejstvo je, da se bencinska vozila uporabljajo manj časa kot dizelska in sicer v povprečju štiri leta manj, ravno stara dizelska vozila pa predstavljajo zaskrbljujoče količine emisij. Dizelska vozila imajo splošno višje emisije delcev in onesnaževal kot vozila na bencin, stranski produkti pa predstavljajo tudi nevarnost za zdravje. **Matej Česen** iz **Inštituta Jožefa Stefana** o emisijah pravi: *»Promet pomembno prispeva k emisijam, kar zlasti velja za toplogredne pline (TGP), kjer predstavlja skoraj tretjino vseh emisij v Sloveniji, ter za NOx, kjer predstavlja 56 %. Znotraj prometa je največji vir cestni promet, med vrstami vozil pa za NOx težka tovorna vozila ter osebni avtomobili, za TGP pa osebni avtomobili. Poraba dizelskega goriva se je od leta 2005 povečala za 91 %, delež v skupni porabi goriva pa z 52 % na 75 %, po drugi strani so postala dizelska vozila bolj čista. Vendar kljub temu dizelska vozila še vedno izpustijo več NOx in PM2.5 na prevožen km kot bencinska vozila, medtem ko je razlika pri emisijah CO2 skoraj zanemarljiva. Z vidika okolja so torej dizelska vozila zelo problematična, še posebno če upoštevamo, da veliko starejših vozil (pred EURO 6) ne dosega predpisanih kriterijev ter da se njihove karakteristike z leti slabšajo.«*

Pri onesnaževanju zraka z dizelskimi gorivi pa je potrebno pomisliti tudi na samo planiranje prometa. V zgodovini načrtovanja prometa smo tega načrtovali tako, da smo gradili mesta, ki so bila avtomobilu prijazna. To pomeni, da smo avtomobilom umikali pešce in ustvarjali kapacitete kot dogovor na povpraševanje po osebnih avtomobilih, zato so na današnjem posvetu odprli tudi vprašanje avtomobila, ki bo prijazen mestu. Sodobno načrtovanje življenja nas namreč sili v stalno mobilnost, vozimo se v službo, prav tako avtomobile uporabljamo v prostem času. V kolikor vso to pot opravljamo s starim dizelskih vozilom, povečujemo omenjeni problem. **Dr. Marjan Lep** iz **Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru** pravi, da je potrebno promovirati druge oblike mobilnosti in nagovarja: »*V svojem prispevku - seveda - pozdravljam splošno usmeritev k okolju in zdravju bolj prijazni mobilnosti. Zamenjava zelo uporabljanega energenta cestnih motornih vozil – dizla – z drugimi energenti je samo kamenček v mozaiku ukrepov k bolj zdravi mobilnosti. Nikakor ne sme voditi do samozadovoljstva načrtovalcev prometa in mobilnosti, saj ne rešuje problemov zastojev, čezmerne zaparkiranosti mestnih središč, neracionalne rabe vozil in prometnic ali socialne izključenosti tistih, ki si dragih osebnih vozil s sodobnimi energenti ne morejo privoščiti.«*

**Inštitut za mladinsko participacijo, zdravje in trajnostni razvoj (IMZTR)** je stičišče mladinskega, javnozdravstvenega in okoljevarstvenega sektorja ter podpornik odprtega dialoga z različnimi deležniki družbe. Aktivnosti inštituta stremijo k pozitivnim družbenim spremembam, razvijanju sposobnosti javno-zdravstvenih, okoljevarstvenih in mladinskih organizacij ter k osebnostnemu razvoju, predvsem mladih.

**Kontakt:**Anja Geč, 040 532 235

info@imztr.si