

Veje til sundere trafik

.....
MILJØMINISTERIET

MILJØSTYRELSEN

Veje til sundere trafik

Miljø-Tema nr. 26, 2004





Foto: Scanpix

Indhold

Trafik påvirker sundhed og miljø	4
Danskernes trafikvaner	6
Trafik støjer	8
Veje til mindre trafikstøj	10
Trafik forurener luften	12
Veje til mindre forurening	14
Ulykker i trafikken	16
Veje til færre ulykker	18
Biler er bekvemme	20
Veje til mere motion	22
Børn er særligt udsatte	24
Få mere at vide	26

Trafik påvirker sundhed og miljø

Et moderne samfund kan ikke fungere uden transport. Varer og produkter skal frem og tilbage mellem virksomheder og ud til forbrugerne. Samtidig har vi brug for transport, når vi skal til og fra job, uddannelse eller fritidsinteresser, på familiebesøg osv.



Foto: Scanpix

Den måde, vi vælger at transportere os på, har konsekvenser både for vores sundhed og for miljøet. Nogle af de mere oplagte problemer er trafikulykker, forurening og støj, som børn kan være særligt sårbare overfor.

Men vores valg af transportmidler påvirker også vores livskvalitet på andre måder. Når vi eksempelvis

vælger at køre i bil fremfor at cykle, fravælger vi samtidig den helbredsmæssige gevinst ved den motion, cykelturen giver. Falder valget altid på bilen, kan risikoen for overvægt og især kredsløbssygdomme øges.

Heldigvis går udviklingen den rigtige vej. I Danmark har vi i 30 år arbejdet med at begrænse trafikens skadelige virkninger på sundhed og miljø. I den periode er antallet af trafikulykker faldet med over 60 procent, og mange af de sundhedsskadelige stoffer i bilernes udstødning er blevet reduceret eller fjernet.

Men der er stadig udfordringer at tage fat på. For hver enkelt af os

handler det om at træffe et sundere valg. Og på det samfundsmæssige plan er det bl.a. et spørgsmål om at tænke sundhed og miljø ind i hverdagen og i by- og trafikplanlægningen.

I dette temahæfte kan du læse om danskernes trafikmønstre, og hvad de betyder for vores sundhed og miljø. Hæftet samler den nyeste viden på området, og giver forslag til, hvordan man skaber rammer for sundere transportvaner.

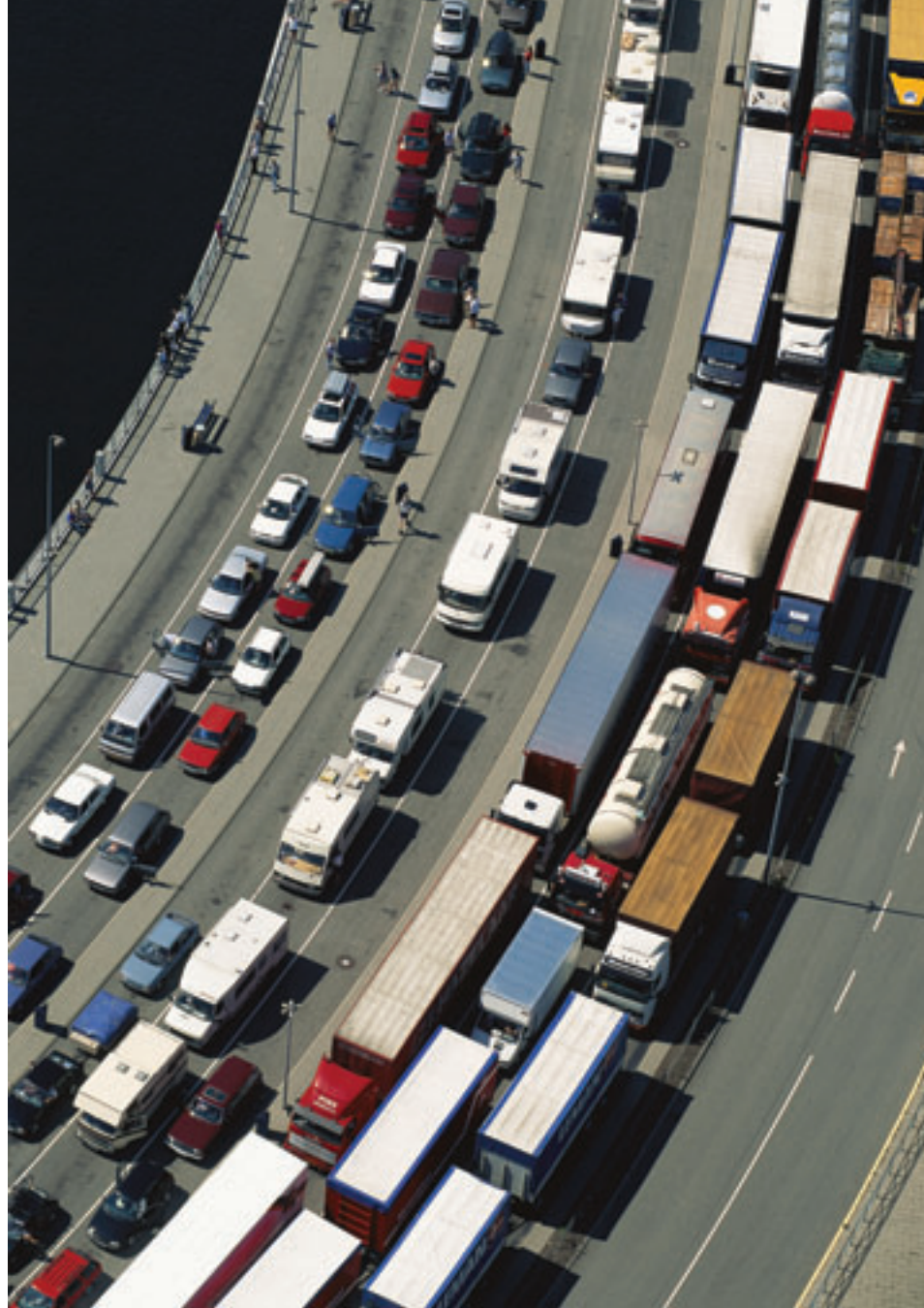


Foto: Scanpix

Danskerne trafikaner

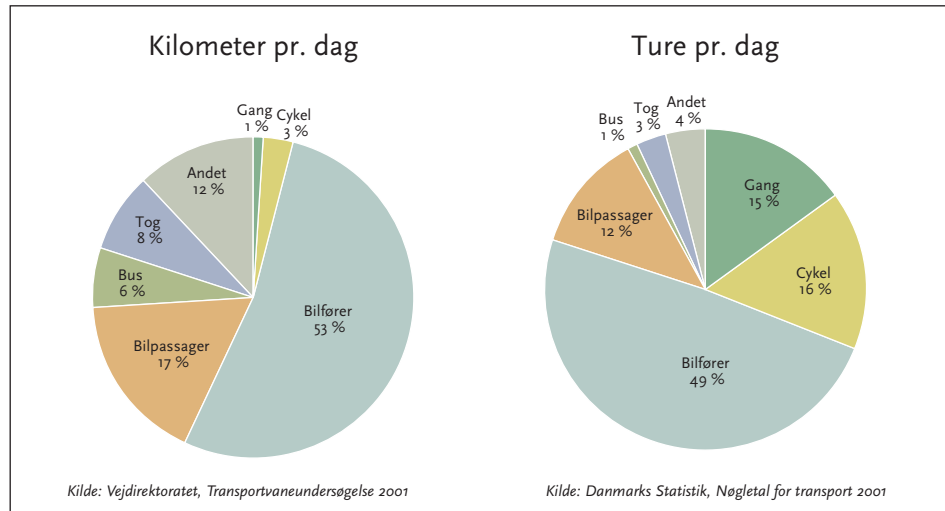
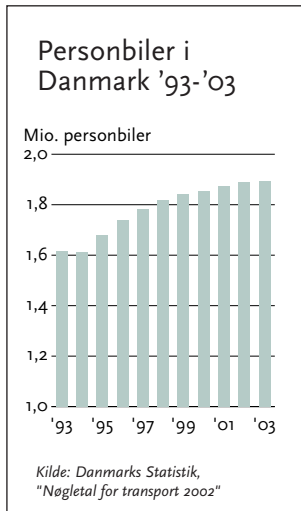
I dag har over halvdelen af de danske husstande bil. 10 procent har to eller flere biler til rådighed. I alt er der indregistreret ca. 1.9 mio. personbiler i Danmark. Det svarer til 367 personbiler pr 1.000 indbyggere. Siden 1992 er bestanden af personbiler øget med ca. 18 procent.

Til sammenligning har danskerne tilsammen næsten 4,2 mio. cykler,

dvs. at næsten hver eneste indbygger i Danmark statistisk set ejer en cykel. I gennemsnit cykler hver voksne dansker ca. 400 kilometer om året. Cyklen bruges mest til korte ture.

HURTIGERE OMKRING

Hver dansker over 10 år transporterer sig i gennemsnit knap 15.000 kilometer om året. Ca. halvdelen af



transporten foregår i bil, seks procent med bus, otte procent med tog, tre procent på cykel eller knallert og en procent i gang (se figur side 6). Vi bevæger os mere og mere omkring. Det antal kilometer, vi rejser hvert år, er steget med over 50 procent siden 1980. Men den tid, vi bruger på transport, er nogenlunde uændret. Vi kommer altså hurtigere omkring.

Ca. halvdelen af alle ture foregår med bil – 16 procent er cykelture og 15 procent foregår til fods. Folk, der har bil, transporterer sig væsentligt mere end ikke-bilere.

Gennemsnittet for alle danskere ligger på ca. 36 kilometer pr. dag. Folk, der har bil, transporterer sig 37 km pr. dag, mens folk uden bil kun går eller kører 21 km pr. dag. I husstande med to eller flere biler ligger gennemsnittet pr. dag på ca. 50 km.



Foto: BAM

Trafik støj

Mange danskere er generede af støj fra biler, tog og fly. Vejtrafik er den vigtigste kilde til støjproblemer i Danmark. Ifølge regeringens "Strategi for begrænsning af vejtrafikstøj" er ca. 700.000 danske boliger mere eller mindre belastede af støj fra vejtrafik. Heraf er 150.000 boliger stærkt støjbelastede dvs. belastet med støj over 65 dB. Undersøgelser viser, at lydstyrker fra 50 dB og opefter kan opleves som generende. Trafikstøj på en travl gade ligger i gennemsnit på 65 dB. Figuren på side 9 viser typiske støjniveauer fra forskellige kilder.



Foto: Scanpix

Miljøstyrelsen har fastsat vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj i forskellige områder, for eksempel i

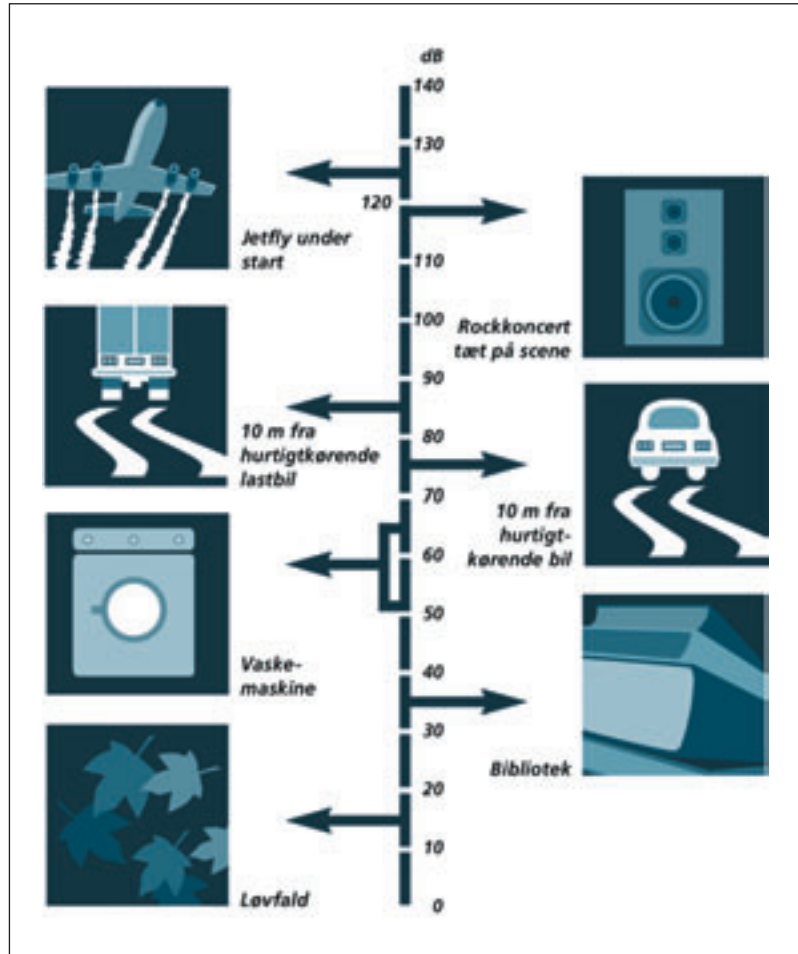
boligområder, ved skoler, rekreative områder og industriområder. For nybyggeri er den vejledende grænse sat til 55 dB.

TRAFIKSTØJ KAN PÅVIRKE HELBREDET

Forskningsresultater peger på, at trafikstøj kan påvirke vores helbred. Ifølge Verdenssundhedsorganisationen, WHO, kan støj give søvnforstyrrelser, som igen har indflydelse på vores sundhed og velvære. Støj kan øge risikoen for sygdomme i hjerte og kredsløb. Hos mennesker, der udsættes for en vedvarende støjbelastning, har man målt forhøjet blodtryk og puls, en øget produktion af stresshormoner og større risiko for bestemte hjertelidelser.

Oplevelsen af støj er forskellig, men mange mennesker oplever trafikstøj som generende, og det kan medføre stress. Når man bliver udsat for stærk støj over længere perioder, kan man reagere med angst, depression eller ved at blive anspændt og aggressiv.

Særligt støjfølsomme grupper er børn, blinde, hørehæmmede, ældre mennesker og alle, som i forvejen er syge eller stressede. Desuden peger undersøgelser på, at vedvarende trafikstøj kan hæmme børns indlæring, især i de første skoleår.



Kilde: Vejdirektoratet

Veje til mindre trafikstøj

Trafikplanlægning er et vigtigt redskab til at nedsætte trafikstøjen. Hastighedsgrænser på vejene har betydning for støjniveauet i byen. Det samme har omfartsveje og trafiksaneringer, som bringer den tunge trafik uden om boligområderne.

Nyt EU-direktiv om støj

Et nyt EU-direktiv om ekstern støj (støjdirektivet) betyder, at støj fra større veje, jernbaner, lufthavne og støj i større byer skal kortlægges i Danmark. Der skal udarbejdes strategiske støjkort og handlingsplaner, og offentligheden skal involveres i processen. Kortlægningen sker første gang i år 2007-2008 og derefter hvert femte år. Direktivet vil blive implementeret i dansk ret i løbet af 2004.

Formålet med direktivet er at få en kortlægning af støjen i alle medlemslande med fælles målemetoder. Det skal give et overblik over støjproblemer i EU-landene. I dag har man nemlig ikke ensartede mål for, i hvor høj grad de enkelte EU-lande er plaget af støj.

Mere information om støjdirektivet kan findes på Miljøstyrelsens hjemmeside: www.mst.dk.

NY ASFALT GIVER MINDRE STØJ

Danske og internationale erfaringer viser, at særlige vejbelægninger kan mindske trafikstøjen. Der findes flere typer. Drænasfalt dæmper støjen effektivt, men er forholdsvis dyr at vedligeholde. De nye støjreducerende tyndlagsbelægninger dæmper ikke støjen helt så meget. Til gengæld forventes de kun at være lidt dyrere end almindelige belægninger og holder lige så længe.

Mange af de boliger, som er belastede af støj, ligger i bygader. I 1999 fik Øster Søgade i København som forsøg lagt tre forskellige slags drænasfalt på. Øster Søgade er en bygade med hastighedsbegrænsning på 50 km/t og en gennemsnitlig døgntrafik på ca. 7.000 biler, hvoraf knap 10 procent er busser eller lastbiler. Den nye belægning dæmpede støjen med 4-6 decibel (dB), mens den var ny

og 4 dB efter et år i forhold til en almindelig asfaltbelægning.

ANDRE VEJE

Andre indsatser, der kan mindske vejtrafikstøjen er:

- At fremme brugen af dæk, der støjer mindre
- At nedsætte hastigheden på udvalgte strækninger i byerne
- At opstille flere støjskærme
- At omlægge trafikken i byerne f.eks. ved at samle trafikken på færre gader
- At indføre forbud eller restriktioner overfor tunge køretøjer i bestemte miljøzoner i byer
- At støjisolere facader på bygninger.

Strategi mod vejstøj

Regeringen har nedsat en Vejstøjgruppe, som i efteråret 2003 kom med en strategi, der beskriver en række muligheder for at mindske antallet af støjbelastede boliger. Vejstøjstrategien indeholder bl.a. en oversigt over de sundhedsmæssige konsekvenser af vejtrafikstøj og en samfundsøkonomisk vurdering af forskellige virkemidler til at bekæmpe støj fra vejtrafik. Regeringen har foreslået, at der over en årrække afsættes ca. 100 mio. kr. til støjdæpende foranstaltninger langs eksisterende statsveje som f.eks. støjskærme. Læs mere om vejstøjstrategien på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk.



Foto: Scanpix

Trafik forurener luften

Alle mennesker bliver påvirket af luftforurening. I byområder kommer en stor del af luftforureningen fra bilerne. Også indendørs bliver vi påvirket af forurenede luft, som trænger ind i husene.

DE SKADELIGE STOFFER

Heldigvis er luftforureningen uden-dørs de seneste år faldet markant. For eksempel er indholdet af bly i luften i Danmark faldet betydeligt. Men bilernes udstødning indeholder stadig en række sundhedsskadelige stoffer. De vigtigste er:

- Partikler (PM), som bl.a. består af små sodpartikler og støv. Partiklerne deles op i forskellige størrelser. De ultra fine partikler er de mest skadelige. De kan trænge dybt ned i lungerne, hvorfra de afgiver giftige stoffer direkte til blodet. Partiklerne er blandt andet årsag til forværring af luftvejslidelser og påvirker



Foto: BAM

Benzin og diesel – fordele og ulemper

Dieselmotorer har et større udslip end benzindrevne biler af partikler og kvælstofoxider (NO_x), som er skadelige for mennesker. De dieseldrevne biler belaster altså vores sundhed og miljø mere end de benzindrevne. Men samtidig afgiver de mindre CO_2 , fordi de kører væsentligt længere på literen end benzindrevne biler.

mennesker med hjerte-kar-sygdomme.

- Kvælstofdioxid (NO_2) irriterer slimhinder i luftveje og lunger. Ca. 40 procent af den samlede forurening med kvælstofoxider i Danmark stammer fra trafikken.
- Ozon opstår, når kvælstofoxider reagerer med flygtige organiske forbindelser under påvirkning af sollys. Ozon dannes især i Cen-

traleuropa og føres hertil med vinden. Ozon irriterer slimhinderne og kan give smerter i øjne, hals og luftveje samt åndedrætsbesvær ved fysisk anstrengelse.

- Polyaromatiske kulbrinter (PAH-stoffer), som er kræftfremkaldende.

Desuden står trafikken for ca. 20 procent af det samlede CO₂ udslip i Danmark og andelen er stigende. Trafikken bidrager dermed til den globale drivhuseffekt.

FORURENING KOSTER

Det er først og fremmest de mest sårbare grupper i befolkningen, som lider under luftforureningen. Det drejer sig om børn, ældre og folk med for eksempel luftvejslidelser og hjerte-kredsløbssygdomme. Luftforureningen kan betyde, at især syge ældre mennesker dør tidligere.

Partikler er den største synder

Partikler – især de fine og ultrafine – regnes for at være det stof i dieselbilernes udstødning, der har den mest sundhedsskadelige virkning. Især er partiklerne farlige for folk, der i forvejen lider af hjerte-kar- og luftvejssygdomme. Af regeringens partikelredegørelse fremgår det, at omkring 450 dødsfald om året vil kunne undgås, hvis der indføres partikelfiltre på alle tunge dieselkøretøjer i Danmark. I 2004 og 2005 er der afsat i alt 30 mio. kr. på Finansloven til en tilskudsordning til montering af partikelfiltre.



Foto: BAM

Veje til mindre forurening

Nye tekniske løsninger har bragt os langt på vejen mod mindre forurening. I Danmark blev katalysatorer obligatoriske for nye benzindrevne biler i 1990. Det har betydet, at udslippet af kulilte, kvælstofoxider (NO_x) og kulbrinter er faldet med op mod 90 procent. Også blyfri benzin og miljødiesel med mindre svovl i brændstofferne har været med til at begrænse luftforureningen.



Foto: Scanpix

I fremtiden kan nye teknologier som hybridbiler og elbiler måske få den direkte luftforurening fra bytrafikken ned på nul. Og samtidig er der behov for at forbedre den eksisterende teknologi for at bringe luftforureningen ned. En ny teknologisk løsning, der kan komme til at spille en vigtig rolle i fremtiden, er partikelfiltre på dieselmotorer.

JÆVN KØRSEL ER BEDST

Bilernes hastighed og køremønster har betydning for udslippet af skadelige stoffer. Trafikken i byerne forurener mindst, når den glider med en hastighed på 40-50 km/t. Derfor kan eksempelvis grønne bølger, der afstemmer trafiksignaler, så der altid er grønt lys, hvis

Undgå de korte ture

Det koster meget benzin at starte en kold motor. De første kilometer bruger bilen en halv gang mere benzin end ellers. Og samtidig forurener en koldstartet bil luften lige så meget i de første minutter, som når den kører en strækning på 70 kilometer med varm motor. Så i det daglige er det i høj grad antallet af ture, der er afgørende for, hvor meget man forurener. Derfor er det en god idé at undgå de korte ture i bil.

man kører med en bestemt hastighed igennem byen, være et effektivt redskab til at begrænse luftforureningen. For kørsel uden for byerne gælder det, at en jævn hastighed på 80 km/t giver den laveste forurening og den bedste brændstofføkonomi.

MÅLRETTEDE PLANLÆGNING

Luftforureningen kan også begrænses gennem en målrettet by- og trafikplanlægning.

Ved at satse målrettet på miljøvenlige transportformer, kan luftforureningen bringes ned. Eksempler er samkørsel, pendlerplaner, bedre forhold for cykeltrafikken og for den kollektive trafik samt parkeringsrestriktioner. Også miljøzoner, hvor f.eks. kun dieselmotorer med partikelfiltre må køre, kan være med til at nedsætte luftforureningen.



Foto: Scanpix

Ulykker i trafikken

Hvert år kommer et stort antal danskere til skade eller bliver dræbt i trafikken. Set i forhold til 1994 er antallet af trafikskadede og dræbte dog faldet (se tabel).

Tallene inkluderer kun de ulykker, der er registreret af politiet. Det reelle antal tilskadekomne kan være op til fem gange større, viser tal fra landets skadestuer. Det er typisk de lettere skader og eneulykker med lette trafikanter, som politiet ikke får registreret.

Hvad angår dødsfald i trafikken, ligger Danmark i den bedre ende sammenlignet med andre europæiske lande. Men vi er ikke blandt de allerbedste. Ifølge OECDs database om trafikulykker havde vi i Danmark 8,1 trafikdræbte pr. 100.000 indbyggere i 2001. Det er på niveau med Finland og Tysk-

land, hvor der var henholdsvis 8,4 og 8,5. Sverige med 6,2 og Norge med 6,1 ligger bedre. Et land som Frankrig med 13,8 ligger dog højere.

FORSKEL I RISIKO

Risikoen for at komme ud for en ulykke afhænger af, om man begiver sig ud på cykel, i bil eller til fods. Hvis man ser på det samlede antal ofre for trafikulykker, fylder bilisterne mest. Knap halvdelen af de dræbte og tilskadekomne var passager eller fører i en bil. Fodgængere udgør ca. en femtedel af de dræbte og en tiendedel af de tilskadekomne, mens de tilsvarende tal for cyklister er henholdsvis godt en tiendedel og knap en femtedel.

Man kan også beregne de forskellige typer af trafikanters risiko for at blive dræbt eller alvorligt skadet i et



Foto: BAM

færdselsuheld – set i forhold til det antal kilometer, de tilbagelægger. Ud fra den beregning har fodgængere og motorcyklister den største risiko.

ALDER, FART OG SPIRITUS SPILLER IND

Bilister under 25 år er udsat for særlig stor risiko i trafikken. Hver tredje, der bliver dræbt i trafikken, er yngre end 25 år. Jo stærkere, man kører, desto større risiko for ulykker og jo alvorligere bliver

ulykken, hvis den sker. Desuden viser undersøgelser, at der er en sammenhæng mellem alkohol og trafikulykker.

De fleste ulykker finder sted i byområderne. Her sker i gennemsnit to tredjedele af alle trafikuheld, mens ca. 30 procent sker udenfor byerne og kun fire-fem procent på motorveje. Cyklister og fodgængere har størst risiko for at komme til skade i byerne.

Antallet af dræbte og tilskadekomne i Danmark i perioden 1994-2003

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Dræbte	546	582	514	489	499	514	498	431	463	432
Tilskadekomne	9.757	9.991	9.810	9.617	9.175	9.393	9.092	8.465	8.791	8.412
Total	10.303	10.573	10.324	10.106	9.674	9.907	9.590	8.896	9.254	8.844

Kilde: Danmarks Statistik, 2001 og VIS – Vejsektorens Informations System, Vejdirektoratet



Foto: BAM

Veje til færre ulykker

Når antallet af trafikulykker er faldet de seneste år, skyldes det en kombination af mange forskellige indsatser. Gennem de sidste 30 år er der indført generelle hastighedsgrænser. Det er blevet påbudt at køre med sikkerhedsseler og med kørelys. Og i samme periode er promillegrænsen sat ned til 0,5.



Foto: BAM

Trafiksanering – for eksempel i form af rundkørsler, cykelstier og cykelbaner og cykelanlæg i kryds – har også været en central del af de seneste års indsats. Samtidig har politiets hastighedskontrol og informationskampagner om sammenhængen mellem alkohol og hastighed i trafikken givet gode resultater. Ligesom kampagner for brug af sikkerhedsseler i biler og hjelm til cyklister har givet resultat.

I øvrigt er den lokale indsats blevet mere målrettet, idet en stor del af de danske kommuner har opstillet

handlingsplaner for trafiksikkerheden eventuelt kombineret med en miljøhandlingsplan.

LOKALE BESLUTNINGER GIVER FÆRRE ULYKKER

Når borgerne i et lokalområde er med til at bestemme, hvordan trafikken skal reguleres, tager de et ansvar. De sætter hastigheden ned i

Danske mål

Færdselssikkerhedskommissionen har i handlingsplanen "Hver ulykke er én for meget" opstillet mål, som betyder, at antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadede i Danmark skal reduceres med henholdsvis ca. en tredjedel og ca. to tredjedele ved udgangen af 2012. Indsatsen skal koncentreres om fire centrale områder: Hastigheder, kryds, cyklister og spiritus. Se også figur side 17.

lokalområdet, og det giver færre ulykker. Det viser et projekt med trafiksanering, som blev gennemført i boligområdet Mørkhøj i Gladsaxe kommune i 1996.

Her blev oprettet hastighedszoner med 30 km/t og 40 km/t. De lokale beboere bestemte, hvilke foranstaltninger, der skulle bruges for at sænke hastigheden i form af chikaner, bump osv. Gennemsnitshastigheden i området faldt med 10 km/t svarende til 20 procent. Og det har efter ombygningen betydet 80 procent færre personskader i en periode på fire år sammenlignet med de fire år før.



Foto: Scanpix

Biler er bekvemme

Igennem de sidste 30 år er antallet af personbiler steget betydeligt. Samtidig er der kommet færre fodgængere og cyklister. Afstandene mellem bolig, job og indkøb er blevet større, og det er en af grundene til, at flere tager bilen. Desuden vælger mange danskere bilen, fordi den er bekvem og letter hverdagen, når der skal hentes og bringes børn og købes ind.



Foto: BAM

Udviklingen skal ses i lyset af, at danskerne de senere år har fået flere penge til forbrug. Det giver overskud til at købe bil og eget hus. Hertil kommer, at familiemønstrene har ændret sig, så begge forældre nu er udearbejdende i langt højere grad end tidligere.

MILJØTRAFIKANTER

Mange danskere lægger stor vægt på miljø og sundhed, f.eks. ved i det daglige at spare på vandet og energien og gå efter økologiske

varer. De grønne valg, når det gælder transport, kan sammenfattes i ordet miljøtrafikanter. Det dækker over f.eks. at vælge cykel og gang på de korte afstande, køre energirigtigt, købe en miljø- og energivenlig bil eller udnytte den kollektive trafik, hvor det er muligt.

MOTION GIVER BEDRE HELBRED

At tage cyklen i stedet for bilen giver en sundhedsmæssig gevinst for den enkelte. For når vi vælger de bekvemme transportmidler, har det også konsekvenser for vores sundhed. Overalt i de industrialiserede lande er det et problem, at mange mennesker ikke rører sig nok i hverdagen.

Mangel på motion påvirker vores helbred. Først og fremmest styrker motion hjertet og kredsløbet og forebygger derved hjerte- og kredsløbssygdomme som åreforkalkning, forhøjet blodtryk og blodpropper.

Hvis man får for lidt motion, har man større risiko for at blive overvægtig og få nogle af de sygdomme, der kan følge med, f.eks. sukkersyge. Motion påvirker desuden knogler og immunsystem. Og fysisk aktivitet har en gavnlig virkning på psyken – mennesker, der er fysisk aktive, lider mindre af stress, angst og depressioner.

Mennesker, der dyrker for lidt motion, har lige så stor risiko for at få en blodprop i hjertet som rygere. En dansk undersøgelse viser, at regelmæssig fysisk aktivitet i fritiden forlænger levetiden. Alle aldersgrupper har godt af regelmæssig fysisk aktivitet.



Foto: Scanpix

Veje til mere motion

Det er oplagt at bygge fysisk aktivitet ind som en naturlig del af hverdagen. Og her spiller vores transportvalg ind. For når man vælger at gå eller cykle frem for at tage bilen, kommer motionen helt af sig selv. Sundhedsstyrelsen anbefaler 30 minutters fysisk aktivitet dagligt. Udover en række direkte positive konsekvenser for den enkelte, har mindre biltrafik også gavnlige virkninger for samfundet som helhed i form af mindre støj og forurening.



Foto: BAM

Der er mange muligheder for at bygge motion ind i hverdagens transportvaner:

- Tag cyklen eller gå til arbejde, supermarked, kiosken etc.
- Gå til og fra bussen og evt. stå af et stop eller to for tidligt

- Cykl en lille omvej til og fra arbejde
- Tag trappen på stationen og alle andre steder.

Arbejdspladser kan også gøre noget for at reducere medarbejdernes transport med biler. F.eks. ved at stille cykler til rådighed og kræve miljø- og sundhedsvenlig transport på tjenesterejser

ODENSE – CYKLISTVENLIG BY

I Odense, som er udpeget til national cykelby, er der gennem de senere år gjort en stor indsats for at forbedre forholdene for cyklisterne. For eksempel er der lavet gode parkeringsforhold for cykler, og nettet af cykelstier og cykelruter er blevet udbygget, ligesom sikkerheden for cykler i vejkryds er forbedret. Cyk-

ler har fået plads i gågaderne, der er etableret grønne bølger for cyklister, og kommunen står for udlån af cykeltrailere til transport af børn til og fra daginstitutioner. Derudover gennemfører Odense kommune kampagner og arrangementer for at fremme cykeltrafikken. Man har vurderet, at den lokale indsats for at give cyklisterne bedre forhold har øget cykeltrafikken med 10-15 procent.



Foto: BAM

Børn er særligt udsatte

Undersøgelser viser, at børn lider særligt under trafikens skadelige virkninger. De kan være mere følsomme over for støj – også trafikstøj – end voksne. Hvis børn udsættes for trafikstøj i længere tid ad gangen kan det gå ud over deres læsefærdigheder, langtidshukommelse og indlæring. Børn har ikke de samme muligheder for at ændre på deres fysiske rammer som voksne. De er afhængige af, at voksne giver dem gode og sunde omgivelser – også når det gælder støj.



Foto: BAM

STØJFØLSOMME BØRN

Verdenssundhedsorganisationen, WHO, peger på, at vedvarende trafikstøj kan hæmme børns indlæring, især i de første skoleår. Ifølge en EU-rapport som Statens Institut for Folkesundhed har stået for kan selv lav støj føre til, at børns erkendelsesmæssige udvikling bliver forringet eller forsinket. Støj kan have en negativ virkning

på børnenes sprogopfattelse og dermed sprogudvikling, motivation og koncentration, give stressreaktioner og forringe børnenes søvn.

BEVÆGELSESFRIHED

Flere undersøgelser viser desuden, at det er bedst for børns psykiske og sociale udvikling at vokse op i områder med kun lidt trafik. I boligområder, hvor man har indført lav hastighed, er der fundet tegn på bedre livskvalitet og udfoldelsesmuligheder for alle beboere. Hastighedsbegrænsningen giver større sikkerhed for fodgængere og cyklister, fordele for børnefamilier og større bevægelsesfrihed for børn, specielt de 7-9 årige. Andre undersøgelser viser, at når børn ikke kan gå omkring uden at være ledsaget af en voksen, hæmmer det deres sociale og motoriske udvikling. De har ikke så stor bevægelsesfrihed og bliver derfor ikke fortlige med nærområdet.

GODE VANER GRUNDLÆGGES TIDLIGT

De seneste år er der sket et skift i børnefamiliernes vaner, for eksempel når det gælder transporten til og fra skole. Flere og flere børn bliver kørt til skole i bil i stedet for selv at gå eller cykle. De risikerer at vænne sig til bilen som vigtigste transportmiddel. Det er vigtigt, at der er sikre skoleveje, så forældre føler sig trygge ved at sende deres børn af sted og kan træne børnene i selv at gå i skole. Børn, der bevæger sig for lidt, er udsat for de samme sundhedsrisici, som man ser hos voksne, der rører sig for lidt. Hver femte unge dansker dyrker ikke motion og bevæger sig heller ikke i hverdagen. Voksne er eksempler for børn – også når det gælder fysisk aktivitet.

SUNDE CYKELVANER

Dansk Cyklistforbund har i mange år kørt kampagnen “Vi cykler til



Foto: Scanpix

arbejde” rettet mod arbejdspladser. I 2002 søsatte man for første gang en lignende kampagne for skolebørn “Alle Børn Cykler”. Kampagnen henvender sig til skolerne og opfordrer eleverne til at bruge cyklen til og fra skolen. Hver skoleklasse deltager som et hold, og der udloddes præmier til vinderne. I 2003 deltog over 70.000 børn svarende til en tiendedel af alle danske skolebørn fra i alt 600 skoler. Kampagnen skal være med til at indarbejde sunde motionsvaner hos danske børn.

Få mere at vide

LÆS MERE

Fysisk aktivitet – håndbog om forebyggelse og behandling, Center for Forebyggelse, Sundhedsstyrelsen, 2003

Miljø og sundhed hænger sammen – Strategi og handlingsplan for at beskytte befolkningens sundhed mod miljøfaktorer. Regeringen, 2003.

Miljø og sundhed hænger sammen – Baggrund og status. Arbejdsrapport nr. 3. Miljøstyrelsen, 2003.
Kun elektronisk:
<http://www.mst.dk/udgiv/publikationer/2003/87-7972-419-1/html/>

Lis Keiding (red.): Miljøfaktorer i danskernes hverdag – med særligt fokus på boligmiljø. Resultater fra en undersøgelse af danskernes sundhed og sygelighed i 2000. Statens Institut for Folkesundhed, 2003.

Bistrup, Marie Louise (red.): Health effects of noise on children and perception of the risk of noise. National Institute of Public Health, Denmark, 2001.

Mindre trafik – bedre byer og miljø. Pjece til brug i den lokale debat. Danmarks Naturfredningsforening, 1998.

OPLYSNING OG VEJLEDNING

- Miljøministeriet, Frontlinien, tlf. 70 12 02 11
- Miljøstyrelsen: www.mst.dk
- Danmarks Miljøundersøgelser: www.dmu.dk
- Sundhedsstyrelsen: www.sst.dk
- Trafikministeriet: www.trm.dk
- Dansk Cyklistforbund: www.dcf.dk
- Forening for Miljø & Folkesundhed, dansk afdeling for International Society of Doctors for the Environment: www.miljoefolkesundhed.dk

Udgivet af:

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K.

Sundhedsstyrelsen
Islands Brygge 67
Postbox 1881
2300 København S.

ISDE (International Society of Doctors for
Environment)
Miljø & Folkesundhed
Vestre Strandallé 76, 8240 Risskov

Redaktion: Anne Tortzen
Forsidefoto: BAM

Layout: Lars Møller Nielsen, Studio 8
Papir: Omslag: 200 gram Galerie Art Silk (50
procent genbrugspapir). Indhold: 115 gram
Cyklus Print (100 procent genbrugspapir)

Tryk: Schultz Grafisk

Oplag: 5.000, 1. oplag 2004

ISBN: 87-7972-920-7
ISSN: 0905-247x



MILJØ-TEMASERIEN

Nr. 1: Landmand og natur (1989)	udsolgt
Nr. 2: Fremtidens klima (1990)	49 kr
Nr. 3: Papir papir (1990)	49 kr
Nr. 4: Hjemmekompost af køkken- og haveaffald (1991)	49 kr
Nr. 5: Gødning af slam fra spildevand (1990)	98 kr
Nr. 6: Land og natur (1992)	udsolgt
Nr. 7: Landmand og natur (1995) genoptryk	49 kr
Nr. 8: Farmers and Nature (1995)	50 kr
Nr. 9: Agricultor y Naturaleza (1995)	50 kr
Nr. 10: Veje til gode vandløb (1995)	49 kr
Nr. 11: Rehabilitating Danish streams (1995)	50 kr
Nr. 12: Nyt fra vandløbene (1995)	49 kr
Nr. 13: Hav og iltsvind (1996)	50 kr
Nr. 14: Det arktiske dilemma (1997)	75 kr
Nr. 15: Avannaarsuarimi nalornisooruteqarneq (1997)	75 kr
Nr. 16: Vejen til rent vand (1997)	50 kr
Nr. 17: Kemi i børns hverdag (1999)	gratis
Nr. 18: Rent drikkevand (1999)	gratis
Nr. 19: Vejen til rent spildevand (1999)	gratis
Nr. 20: Affald i Danmark (1999)	gratis
Nr. 21: Godkendelse af sprøjtemidler (1999)	gratis
Nr. 22: På vej mod et renere havmiljø (2001)	gratis
Nr. 23: Kemi i børns hverdag (2001)	gratis
Nr. 24: Fælles miljø, fælles ansvar – Danmark og EU (2002)	gratis
Nr. 25: Roads to healthier traffic	gratis

Veje til sundere trafik

Læs om danskernes trafikmønstre og hvad de betyder for vores sundhed og miljø. Pjecen behandler emner som støj, luftforurening, ulykker og motion.

Du kan også finde eksempler på, hvordan målrettet by- og trafikplanlægning kan skabe rammerne for sundere transportvaner.

ISSN: 0905-247x

ISBN: 87-7972-920-7

Kan bestilles i:

Frontliniens Netboghandel på www.frontlinien.dk

eller via:

Miljøministeriet

Frontlinien

Rentemestervej 8

2400 København NV

Tlf: 70 12 02 11

E-mail: frontlinien@frontlinien.dk

MILJØMINISTERIET

MILJØSTYRELSEN

Sundhedsstyrelsen

Miljø & Folkesundhed

