



Brošura za manj hitrosti, več življenja:

Zakaj je potrebna preureditev Dunajske v Črnučah
in kaj o tem pravijo dejstva, stroka in skupnost

pripravljena v okviru projekta

POČASI BO BOLJE: akcija za mesto po meri ljudi



Inštitut za
podnebne
rešitve

**IMPACT
4VALUES**



Sofinancira
Evropska unija

Ljubljana, september 2025

Kazalo vsebine

Brošura za manj hitrosti, več življenja: Zakaj je potrebna preureditev Dunajske v Črnučah in kaj o tem pravijo dejstva, stroka in skupnost	1
Kazalo vsebine	1
Uvod	3
Temeljni koncepti	4
Vpliv prometa na zdravje ljudi	4
Vpliv prometa na podnebje - podnebne spremembe	4
Vpliv prometa na hrup, varnost in kakovost življenja	5
Povzetek predlogov prve peticije	6
Druga peticija in pregled trditev	7
Pregled trditev	7
Besedilo tretje peticije z obrazložitvijo	8
Obrazložitev - Izhodišča za prenovo Dunajske ceste v Črnučah	9
Zelene površine in drevored	11
Viri in priporočila za nadaljnje branje	15

Financirano s strani Evropske unije. Izražena stališča in mnenja so zgolj stališča in mnenja avtorja(-ev) in ni nujno, da odražajo stališča in mnenja Evropske unije ali Evropske izvajalske agencije za izobraževanje in kulturo (EACEA). Zanje ne moreta biti odgovorna niti Evropska unija niti EACEA.

Uvod

Vse več evropskih mest umirja promet, to gibanje pa postaja globalno. **V Črnučah so marca 2025 naredili prvi korak in omejili hitrost na delu Dunajske ceste čez naselje na 40 km/h.** Naša akcija pa bo jeseni 2025 poskusila potisniti meje možnega še bližje končnemu cilju: to je mestu, namenjeno človeku.

Mestna občina Ljubljana se je odzvala na peticijo, ki jo je leta 2024 začel Matej Praprotnik kot predsednik sveta staršev OŠ n. h. Maksa Pečarja, Kolesarski župan Ljubljane (simbolična funkcija, ki jo posameznikom z referencami na tem področju podeljuje NVO iz Amsterdama za promocijo kolesarjenja in trajnostne mobilnosti po svetu) in član društva Ljubljanske kolesarske mreže. Peticijo je podpisalo več kot 800 posameznikov¹, bila pa je uspešna v prvi točki - pobudi za vzpostavitev omejitve hitrosti in sicer da se na Dunajski cesti v Črnučah - od križišča Štajerske ceste do krožišča z Obvozno cesto - spremeni omejitev hitrosti na 40 km/h. Omejitev hitrosti je bila vzpostavljena v mesecu marcu 2025, hkrati z novo ureditvijo pa se je pojavila tudi peticija, da bi zopet povečali hitrost nazaj na 50 km/h².

S predlagano brošuro želimo podpreti uveljavljanje evropskih vrednot izboljšanja kakovosti okolja, zaščito ranljivih skupin prebivalstva (otrok, starejših, invalidov), varovanje zdravja in dostopa do storitev splošnega gospodarskega pomena. Pogosto se te vrednote lomijo ravno ob udejanjanju lokalnih politik, ki na prvi pogled omejujejo svobodo aktivnemu delu prebivalstva. Zelene politike so postale sinonim za omejitve, davke in družbo nadzora, s pričujočo akcijo pa poskušamo predstaviti prednosti ureditve, ki omejuje (pogosto le tranzitni) promet, prinaša pa boljšo kvaliteto življenja širšemu krogu ljudi,

Trenutno stanje v Sloveniji kaže, da vladajo izrazito avtocentrične vrednote pri načrtovanju in uporabi javne infrastrukture, kot so ceste, na kar kažejo mnogi podatki - smo npr. v vrhu EU držav po deležu izdatkov za osebno mobilnost, promet predstavlja največji delež emisij toplogrednih plinov, povzroča onesnaženost zraka in hrup, ki sta posebej pereča dejavnika tveganja za zdravje. V Ljubljani je ta problem še posebej izrazit, zaradi širjenja poselitve in slabih pogojev za trajnostno mobilnost - javni potniški promet, hojo in kolesarjenje.

S predlagano brošuro zato želimo podpreti strokovno, širšo in konstruktivno razpravo o prednostih izboljšav prometne ureditve v korist ranljivih skupin prebivalstva, trajnostne mobilnosti in s tem okolja, ter izpostaviti težave trenutne ureditve, ki je močno v korist osebnemu motoriziranemu prevozu. V ta namen je v nadaljevanju predstavljena prva peticija in povzeti predlogi, zbrani s strani posameznikov, ki so peticijo podpisali. Predstavljena je tudi kontra peticija, naslovljeni posamezni argumenti, obrazloženi pa so tudi predlogi nove, bolj ambiciozne peticije. Brošura tako strokovno podpira komunikacijsko kampanjo, terenske akcije in letake s poglobljeno predstavitevijo predlogov ter s tem **podpira tudi razpravo o udejanjanju evropskih vrednot trajnostnega razvoja, varnosti, enakosti dostopa do javnega prostora in vključenosti ranljivih skupin.**

¹ dostopna je na naslovu

<https://docs.google.com/document/d/1sgWAS7keckKjGfnDy8e1mGJ0OHs6aRyanimrFNuFkHs/edit?tab=t.0#heading=h.534jk5gx1mu7>

² peticija je dostopna na

https://www.peticija.online/ohranitev_hitrostne_omejitve_na_dunajski_cesti_v_rnuah

Temeljni koncepti

Vpliv prometa na onesnaženost zraka in zdravje ljudi

Ali ste vedeli, da je Mednarodna agencija za raziskave raka (IARC) uvrstila onesnažen zrak in delce (PM, particulate matter) med dokazano rakotvorne snovi?

In to v prvo kategorijo, kjer so snovi katerih učinek na pojav raka je nedvomno dokazan. V Sloveniji imamo eno najvišjih stopenj umrljivosti zaradi raka v EU.³ Onesnažen zrak povzroča vnetja, s tem pa nastanek kroničnih nenalezljivih bolezni in povečano umrljivost.⁴

Evropska agencija za okolje (EEA) je v začetku julija 2025 objavila najnovejši pregled kakovosti zraka evropskih mest, v katerem je na najvišja mesta uvrstila Stockholm, Reykjavik in Helsinke. Evropska mesta so na lestvici v spletnem pregledovalniku kakovosti zraka razvrščena od najčistejšega do najbolj onesnaženega na podlagi podatkov o koncentraciji delcev PM 2,5 ter izpostavljenosti dušikovemu oksidu in ozonu v zadnjih dveh letih (2023, 2024). Medtem ko med prvo dvajseterico na lestvici evropskih mest z največjo kakovostjo zraka prevladujejo finska, švedska in norveška mesta, pa se Slovenija z Ljubljano in Mariborom uvršča na 709. in 589. mesto od skupno 761 mest na lestvici.⁵

Podatki o kakovosti zraka v Ljubljani, okolici in širši regiji zadnja leta na merilnih mestih ARSO kažejo, da zakonsko dovoljene vrednosti niso presežene. EU pa je sprejela novo direktivo kakovosti zraka, ki v prihodnjih letih standarde za kakovost zraka zaostreje. To pomeni, da bodo v Ljubljani gotovo presežene mejne vrednosti za delce (PM_{2,5} ter PM₁₀), dušikove okside in benzopiren. Novi standardi so postavljeni v skladu z ugotovitvami Svetovne zdravstvene organizacije o škodljivih učinkih onesnaženega zraka na ljudi.

Kakovost zraka je slaba predvsem v hladnem obdobju leta, ko se prometu pridružijo individualna kurišča, ki so glavni vir onesnaženosti zraka v Ljubljanski kotlini.

Vpliv prometa na podnebje - podnebne spremembe

Promet je največji vir emisij toplogrednih plinov v Sloveniji in je tudi edini sektor v katerem emisije še naraščajo. Poročilo o izvajanju Nacionalnega podnebno energetskega načrta zato opozarja da trenuten trend ne zagotavlja doseganja ciljev za leto 2030, promet pa označi za najbolj kritičen sektor za ukrepanje.⁶

³<https://cancer-inequalities.jrc.ec.europa.eu/sites/default/files/docs/ccp2025/ec-oecd-2024-1684-sl.pdf>, str. 5

⁴<https://nijz.si/wp-content/uploads/2024/09/ZBORNIK-Obelezitev-Dneva-cistega-zraka-za-modo-nebo-KONCNO.pdf>, str. 6

⁵<https://www.rtvsl.si/okolje/onesnazevanje/arso-jankovicu-pojasnil-metodologijo-raziskave-ki-je-pokazala-slabo-kakovost-zraka-v-ljubljani/756304>

⁶https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/izvajanje/nepn_porek_jul2025.pdf

Promet je v Sloveniji leta 2023 predstavljal 36% skupnih emisij (proizvodnja elektrike in toplote 25%, industrija pa 17%) in ni dosegel sektorskih indikativnih ciljev. Glede na leto 2005 so se emisije v prometu povečale za kar 22%, pri vseh drugih sektorjih pa zmanjšale. Tudi na evropski ravni je promet edini sektor, ki obsega več emisij kot leta 1990. Pri tem pa v Evropi osebni avtomobili povzročajo 43% vseh emisij v prometu, v Sloveniji pa kar dve tretjini.

Analize potovalnih navad v Sloveniji kažejo, da je celo pri poteh do 2,5 km največ poti opravljenih z avtomobilom, prav tako pri poteh do 5 km, kar je razdalja, ki jo je enostavno mogoče premagati s kolesom. Pri tem pa je kar 70% poti opravljenih samo z voznikom v avtu. Peljemo se tudi vedno dlje, vedno bolj iz razloga drugih opravkov (ne pa dela) in vedno bolj sami, pogosto tudi v vedno večjih in bolj potratnih vozilih. Učinki EU politik omejevanja izpustov CO₂ v avtomobilih so bili izničeni zaradi nakupov vozil tipa SUV, največkrat brez prave potrebe, so pokazale analize.

Analize⁷ kažejo, da bi lahko v mestih že samo z uporabo obstoječih tehnologij – povečanja hoje, kolesarjenja in elektrifikacije javnega potniškega prometa in logistike, dosegli ogljično nevtralnost (-90%) v prometu do leta 2030.

Vpliv prometa na hrup, varnost in kakovost življenja

Trenutno stanje v Sloveniji kaže, da vladajo izrazito avtocentrične vrednote pri načrtovanju in uporabi javne infrastrukture, kot so ceste, na kar kažejo mnogi podatki - smo npr. v vrhu EU držav po deležu izdatkov za osebno mobilnost.⁸

Promet povzroča tudi hrup, ki je posebej pereč dejavnik tveganja za zdravje (npr. podatki NIJZ⁹). Okoljski hrup (npr. hrup cestnega, železniškega in letalskega prometa) je moteč zvok, ki ima lahko na zdravje ljudi več negativnih učinkov. Hrup na zdravje in počutje ljudi vpliva na različne načine. Med najbolj pogostimi negativnimi vplivi hrupa v bivalnem okolju so: motnje spanja, vznemirjenost, zmanjšanje učinkovitosti pri delu ali učenju, motnje pri pogovoru, psihofiziološki učinki in vpliv na socialno vedenje. Pri dolgotrajni izpostavljenosti so pomembni vplivi na delovanje srčno-žilnega sistema.

V Ljubljani je ta problem še posebej izrazit, zaradi širjenja poselitve in slabih pogojev za trajnostno mobilnost - javni potniški promet, hojo in kolesarjenje. V Črnučah otroci v šolo ne prihajajo aktivno, medtem pa je parkirišče pred šolo polno, kar tudi tistim otrokom, ki bi lahko prihajali peš, onemogoča aktivno pot.

Promet ima tudi vpliv na varnost ljudi. Znanstvene študije dokazujejo, da v primeru trkov z motornimi vozili pri hitrosti 50 km/h večina kolesarjev in pešcev utrpi hude poškodbe ali celo izgubi življenje, medtem ko so takšne posledice pri hitrosti 30 km/h redke.¹⁰

Analize potovalnih navad kažejo, da se v Sloveniji skoraj polovico vseh poti do 5 km opravimo z avtomobilom (vir: SURS, analiza Dnevna mobilnost potnikov), ob tem pa ankete kažejo, da bi veliko ljudi potovalo trajnostno, če bi imeli za to pogoje; predvsem za povečanje

⁷ <https://cleancitiescampaign.org/reaching-zero-emissions-from-urban-transport/>

⁸ <https://kazalci.arso.gov.si/si/content/izdatki-za-osebno-mobilnost-2?tid=14>

⁹ <https://obcine.nijz.si/kazalniki/K2.10>

¹⁰ <https://fevr.ngo/wp-content/uploads/2021/03/30-FEVR-2013.pdf>

kolesarjenja je ključen element infrastruktura (vir: IPoP¹¹). Tudi v Ljubljani Raziskava potovalnih navad kaže na povečanje števila potovanj z avtomobilom (vir: Raziskava potovalnih navad v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji 2024¹²) ob tem pa je posebej zaskrbljujoče, da se zmanjšuje povprečna zasedenost osebnih avtomobilov¹³ in povečuje število prevoženih kilometrov¹⁴, kar pomeni da se peljemo vse dlje, večinoma sami v avtomobilu. To ima vrsto negativnih posledic za družbo: od hrupa, onesnaženosti zunanjega zraka, do manj priložnosti za telesno aktivnost, kar ima vse posledice za zdravje, poleg neposrednih posledic na število prometnih nesreč ter poškodovanih in umrlih v njih.

¹¹ <https://ipop.si/2025/02/20/ze-tretjic-smo-se-vprasali-zakaj-ljudje-potujemo-tako-kot-potujemo/>

¹²

<https://www.ljubljana.si/sl/aktualno/raziskava-potovalnih-navad-v-mestni-obcini-ljubljana-in-ljubljanski-urbani-regiji-2024/>),

¹³ Povprečna zasedenost osebnih avtomobilov, vir SURS

<https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2281502S.px/table/tableViewLayout2/>)

¹⁴ Število voznih kilometrov, vir SURS

<https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2282015S.px/table/tableViewLayout2/>

Povzetek predlogov prve peticije

V Črnučah, neposredno ob Dunajski cesti med Avtošolo Ježica in Štajersko cesto, so s peticijo, ki je zbrala čez 800 podpisov, dosegli znižanje hitrosti z 50 km/h na 40 km/h. Glavni zagon za pobudo so dali starši otrok OŠ Maksa Pečarja, ki želijo, da se otroci varno peš ali s kolesom pripeljejo v šolo, brez strahu pred avtomobilskim prometom. Pobuda je bila podprta tudi s strani četrtne skupnosti Črnuče in kolesarskega župana Mateja Praprotnika, ki je izpostavil pomen varnosti ranljivih udeležencev ter zmanjšanje tveganja nesreč ob prehodu z 50 na 40 km/h. Ob tem so podpisniki peticije podali več konkretnih predlogov, ki naj bi jih Mestna občina Ljubljana upoštevala kot komplementarne ukrepe k omejitvi hitrosti.

Spodaj so izpostavljeni glavni predlogi podpisnikov peticije, z navedbo približne pogostosti omembe (na podlagi števila podpisnikov – ocenjeno glede izražene podpore in pogostosti omemb v virih). Pri tem je predpostavljeno, da so jih izpostavili sorazmerno glede na skupno število angažiranih podpisnikov (~800):

- Znižanje hitrosti na 40 km/h na celotnem odseku Dunajske ceste – omenjeno s strani vseh, ker je bil glavni cilj peticije: 800+ podpisnikov (100 %)
- Varovanje otrok – omogočiti varno pot v šolo peš ali s kolesom – izpostavljeno predvsem s strani staršev otrok OŠ Maksa Pečarja; ca. 550 podpisnikov
- Fizična ločitev kolesarske steze od vozišča – kolesarski pas na Dunajski ni ločen in je enako nevaren za otroke in kolesarje; podpisniki pozivajo k zaščiti z ločitvijo: 500 podpisnikov
- Ureditev dveh problematičnih lokacij:
 - o Pred slaščičarno Rašica – avtomobili pogosto parkirajo na pločniku in kolesarski stezi, kar ogroža mimoidoče pešce in kolesarje: 480 podpisnikov
 - o Dolgi odsek kolesarske steze brez ločitve od vozišča – otroci zaradi tega vozijo po napačni strani ceste: 460 podpisnikov
- Odtočni jaški in nivojske previse na kolesarski stezi – povzročajo, da kolesarji vozijo bližje sredini cestišča, kar pomeni nevarnost: 450 podpisnikov
- Regulacija in omejitev tovornega prometa – večja obraba ceste, hrup in varnostna tveganja zaradi tovornjakov: 400 podpisnikov
- Sanacija cestišča na najbolj obremenjenih križiščih – predlagali kot ukrep za izboljšanje pretočnosti in varnosti: 380 podpisnikov
- Začasni ukrep do trajnih infrastrukturnih izboljšav – omejitev hitrosti naj se uvede kot prehodni ukrep do bolj trajnostnih rešitev (npr. sanacija, ločitev kolesarske steze): 350 podpisnikov

Podpisniki podpirajo znižanje hitrosti z močnim argumentom, da prehod s 50 na 40 km/h bistveno zmanjša tveganje za nesreče, kar potrjujejo tudi strokovne ugotovitve iz pripravljene študije in akcijskega načrta četrtne skupnosti Črnuče, ki je osnova za ukrep MOL. Vendar pa so podpisniki peticije opozorili, da sama omejitev hitrosti ni dovolj. Predlagajo celovit pristop, ki vključuje začasno uvedbo omejitve hitrosti, dokler se ne izvedejo trajne infrastrukturne izboljšave (ločitve kolesarske steze, sanacija cestišča), ciljno ureditev ključnih nevarnih območij – pred slaščičarno Rašica, odtočni jaški, križišča, regulacijo tovornega prometa, da se prepreči dodatna obraba in varnostna tveganja, ter vzpostavitev trajnostnih rešitev, ki vključujejo fizične ukrepe in ne zgolj signalizacijo.

Ti ukrepi so bili izpostavljeni v veliki meri s strani mnogih, kar kaže, da je skrb skupnosti usmerjena k dolgoročnim izboljšavam, ne le simbolični spremembi omejitve hitrosti.

Druga peticija in pregled trditev

Pobudnik peticije, Luka Mihelčič, je v obrazložitvi navedel nestrinjanje z omejitvijo na odseku Dunajske ceste med Avtošolo Ježica in Štajersko cesto na 40 km/h in pozval k ohranitvi obstoječe omejitve 50 km/h. Peticija ima na spletni strani

https://www.peticija.online/ohranitev_hitrostne_omejitve_na_dunajski_cesti_v_rnuah že čez 700 podpisnikov. Kot razlogi proti znižanju hitrosti so navedeni

- Ustrezna infrastruktura: Dunajska cesta je dovolj široka in primerna za obstoječo hitrostno omejitev.
- Varnostni ukrepi so že prisotni: Večja križišča so opremljena s semaforji, kar zagotavlja varnost pešcev in drugih udeležencev v prometu.
- Brez resnih prometnih nesreč: Na tem odseku ne beležimo pogostih ali hujših prometnih nesreč.
- Pretočnost prometa: že s trenutno omejitvijo je pretočnost ceste nezadostna, dodatno znižanje hitrosti pa bo le poslabšalo prometni tok.
- Prilagojena infrastruktura: Cesta je v celoti opremljena s kolesarskimi stezami in pločniki, kar povečuje varnost ranljivejših udeležencev v prometu.
- Ekološki vpliv: Pri hitrosti 40 km/h večina avtomobilov deluje v nižjih prestavah, kar povzroča višjo porabo goriva in povečane izpuste.

Zato namesto znižanje omejitve hitrosti predlagajo druge ukrepe za večjo varnost in pretočnost:

- Učinkovitejše reguliranje prometa tovornih vozil, ki močno obrabljajo cestišče.
- Sanacija in popravilo cestišča, zlasti na križiščih, kjer je obraba največja.

Pregled trditev

Meta analiza iz 17 mest in 70 študij¹⁵ narejenih na temo zmanjšanja hitrosti na 30 km/h v celotnih soseskah ali delih mest je pokazala :

- Hitrost je največji dejavnik prometnih nesreč, posebej v mestih. Pet odstotno povečanje povprečne hitrosti vodi k 10% povečanju poškodb in 20% povečanju smrti ob trkih. Pri omejitvi na 30 km/h je smrtnih žrtev med pešci 10%, pri omejitvi 50 km/h pa je smrtnih žrtev med pešci že 90% ob trkih z avtomobili.
- Omejitve hitrosti na 30 km/h vodijo k manjši porabi goriva in bolj tekočemu prometu, ki prispeva k dodatni manjši porabi goriv, pri tem pa se znižujejo emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zunanega zraka. Izboljša se potovalni čas, pri tem pa več ljudi izbere aktivno in deljeno mobilnost.

Od leta 1992, ko je prvi uvedel omejitev na 30 km/h Gradec v Avstriji, je do leta 2024 že 40 mest v Evropi uvedlo to omejitev, število mest in območij z omejitvijo hitrosti pa se še širi. Ko mesta znižajo omejitev hitrosti na 30 km/h se v povprečju znižajo smrtno žrtve v prometu za 37%, hude poškodbe za 38%, prometne nesreče za 23%, emisije za 18%, hrup za 2,5 db, poraba goriva za 7% in zastoji v prometu za vsaj 2%, v mnogih mestih pa za več odstotkov. Na ta način družba prihrani 130 milijonov evrov v 10 letih, neposredne koristi na povečanje aktivnosti prebivalstva pa tudi niso nezanemarljive.

¹⁵ <https://www.mdpi.com/2071-1050/16/11/4382>)

Besedilo tretje peticije z obrazložitvijo

Peticija za preureditev Dunajske ceste v Črnučah

Aprila smo v Črnučah dosegli znižanje hitrosti skozi naselje. Za višjo kakovost bivanja pa Črnuče nujno potrebujejo tudi druge ukrepe za urejanje prometa.

S podpisom te peticije zahtevamo temeljito preureditev Dunajske ceste v Črnučah.

To je odsek od mostu čez reko Savo vse do Štajerske ceste, ki je izpadel iz zadnje temeljite prenove leta Dunajske ceste leta 2020. Pobuda, ki jo na vas naslavljamo, je:

Na Dunajski cesti v Črnučah - od mostu na zahodu ter Štajerske ceste na vzhodu - naj se obnovijo površine za promet, pešce in kolesarje tako, da bo nova ureditev:

- aktivneje omejevala oziroma filtrirala tranzitni promet skozi naselje Črnuče
- z zasaditvijo dreves oziroma drevoreda zagotovila več senčnih površin
- zmanjšala vpliv hrupa in onesnaževal na okolico
- izboljšala pogoje za javni potniški promet
- izboljšala kakovost bivanja v Črnučah
- izboljšala udobje ter varnost pešcev, kolesarjev in gibalno oviranih oseb
- predvidela podobne ukrepe tudi v nadaljevanju na Zasavski cesti



Simbolična ilustracija odpira razpravo o tem, kakšne Črnuče si želimo v prihodnje, oziroma, kakšna naj bo vloga Dunajske ceste skozi Črnuče. Ker sta vlogo vpadnice prevzeli Štajerska cesta ter avtocesta - kjer je predvidena celo širitev - podpisniki te peticije od Mestne občine Ljubljana zahtevamo, da takoj začne postopke za temeljito prenovo Dunajske ceste v Črnučah. Ta naj poteka z aktivnim sodelovanjem in soodločanjem prebivalcev.

Obrazložitev - Izhodišča za prenovo Dunajske ceste v Črnučah

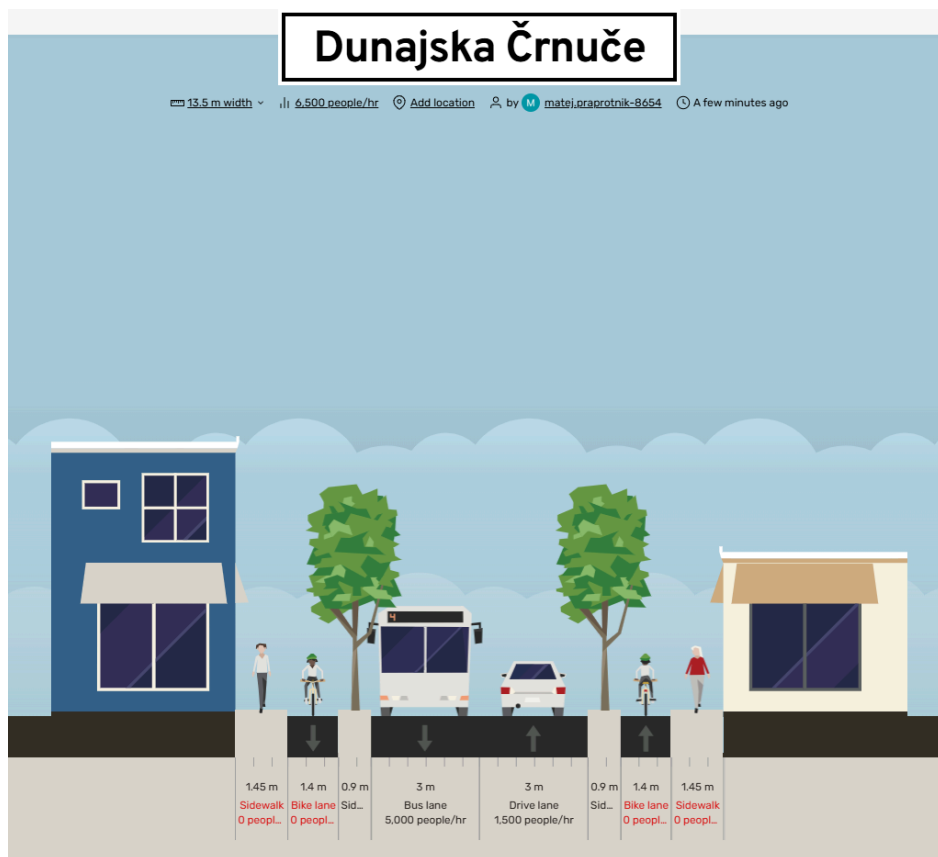
V nadaljevanju sledi predlog preureditve Dunajske ceste oziroma dela le-te v Črnučah. Radi bi razumeli, kako bi se prostor spremenil, če bi se vzdolž odseka med obema križiščema s Cesto Ceneta Štuparja postavil drevored. Bistvo posega je umirjanje prometa in postopna sprememba pomena ulice. Ukrepi, ki jih želimo testirati, so:

- cestišče se zoži na 6 m, kar je v smernicah dovolj za cesto, po kateri vozijo avtobusi
- na obeh straneh ceste, kjer je to mogoče, se predvidi pas za drevored (0,85 m)
- preverijo se alternativne možnosti obnove cestišča vzdolž mostu čez Črnušnico, če tam ni prostora za ozelenitev z drevesi
- na obeh straneh se uredi skupna ali ločena površina za pešce in kolesarje
- dovozi se uredijo na nivoju površin za pešce in kolesarje, brez strmih klančin



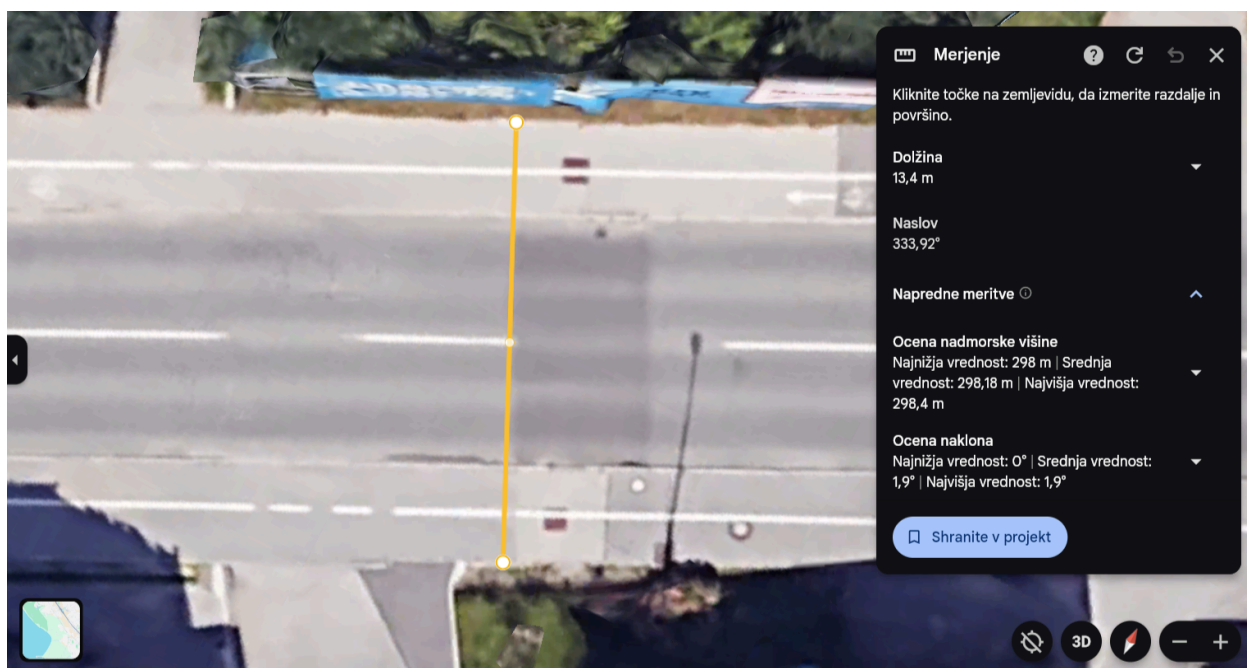
Trenutna skupna širina cestišča s pločniki in kolesarskimi stezami znaša 13,4 metra. Cestišče je široko 7,4 m, kolesarske steze in pločniki zajemajo 6 metrov, po 3 na vsaki strani. Po prenovi bi bilo cestišče široko 6 metrov, kolikor je dovolj za dvopasovno cesto z javnim potniškim prometom. Na vsaki strani je predviden pas za drevesa v širini 0,9 metra (skupaj 1,8 m), za njim pa skupna ali ločena površina za pešce in kolesarje (2,85 m).

Ob tem pa bi takšna zožitev cestišča nujno zahtevala tudi omejitev hitrosti na 30 km/h, ter ponudila konkurenčno prednost javnemu prevozu.



Shematski prerez Dunajske ceste po predlogu prenove, najprej v dvodimenzionalnem pogledu (zgoraj) in nato še v tridimenzionalnem prostoru na lokaciji (3dstreet app).





	Trenutno	Predlog
Celotna širina	13,4 m	13,4 m
Cestišče (dvopasovnica)	7,4 m	6 m
Drevored (zelena površina)	0	1,9 m
Površina za pešce in kolesarje	3 m	2,85 m

Zelene površine in drevored

Dobre prakse ozelenitve prometne ceste v Ljubljani, ki bi obsegala podrast in razsežne prostore za drevo in njegov ekosistem, več vrst dreves in skupinsko, večvrstno saditvijo, ni moč najti. Je pa nekaj dobrih primerov drevoredov po ljubljanskih cestah ulicah - na primer: gabri na Tržaški, nadomeščen drevored na Jana Husa, češnje na Aljaževi, uspela menjava vrb na Trnovskem nabrežju, jeseni na Slovenski, nova uspešna saditev pred Rogom, držijo se drevesa na Gosposvetki ...



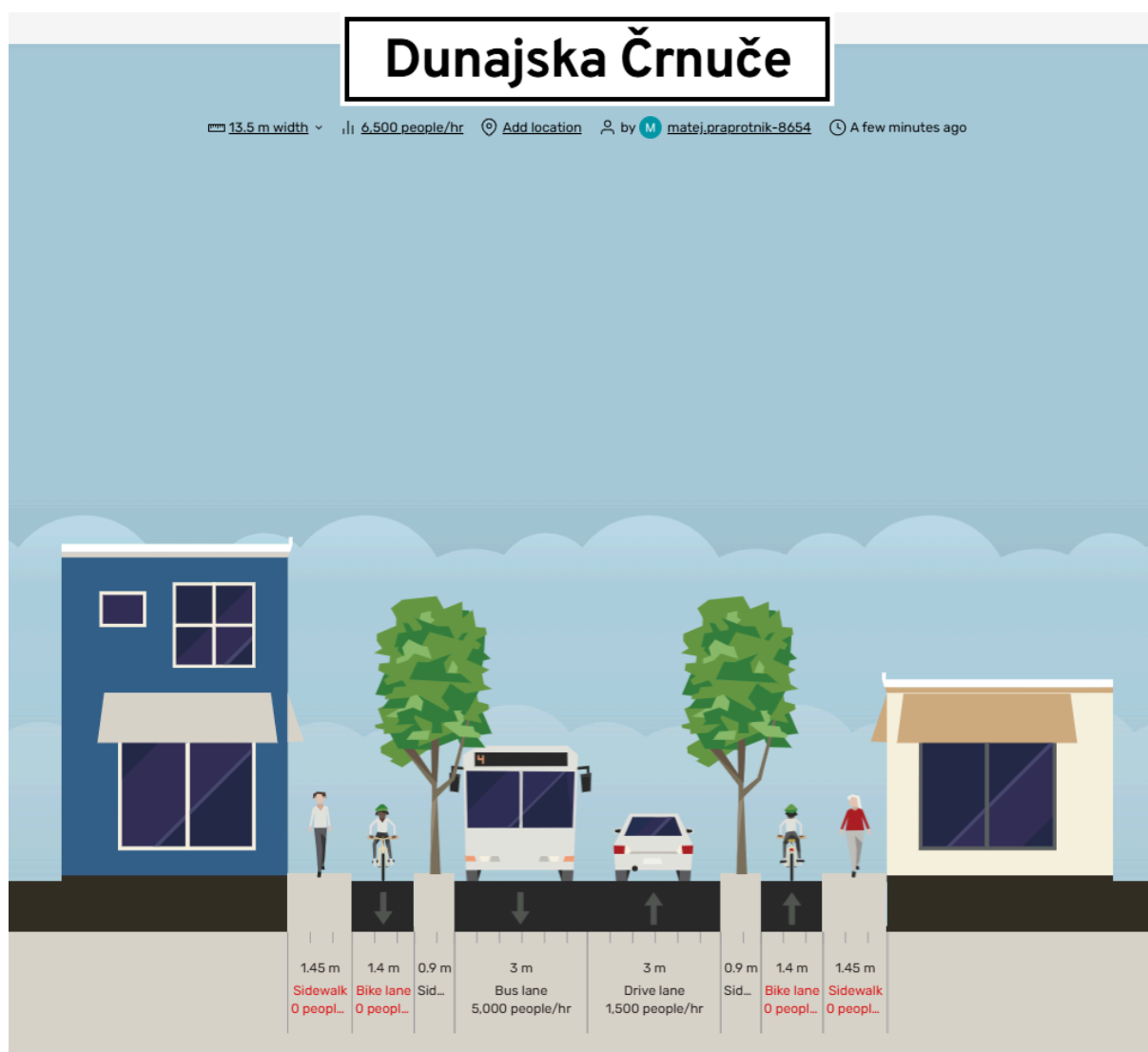
Dobra praksa pa bi obsegala razmislek kje in zakaj sadimo drevesa, katere vrste in kako sadimo ter kako vzdržujemo - zato pa je potrebno pripraviti **idejni projekt**.

“Treba je izdelati idejni projekt, ki upošteva razmere v prostoru, potencial prostora za nove saditve dreves, potek komunalnih vodov in tudi obstoječa drevesa ter določi lokacije in vrste dreves, če gre za zelo dolgo potezo, mogoče različne vrste (velikosti) dreves, ter način saditve. Najbolj učinkovito je sajenje v raščen teren in v povezane površine, po možnosti v strnjene zelene otoke. Ni nujno, da se ustvari linija enake vrste dreves, bolj ekosistemsko koristni sta saditev v več linijah in izbira različnih vrst dreves. Dodatno vrednost in koristi za okolje in počutje zagotavlja še grmovni sloj. Cilji urejanja obcestnega drevoreda so 1. ustvarjanje kar najboljših pogojev za rast in razvoj čim večjega števila dreves, 2. zagotavljanje dobrega počutja ljudi, pešcev in kolesarjev, v prostoru in 3. zagotovitev kar najbolj učinkovitega pokrivanja javnega odprtega prostora z drevesnimi krošnjami. Zato so pomembna tudi vsa drevesa, ki v prostoru že rastejo in vsa zemljišča, ki mejijo na obcestni prostor in bi lahko bila primerna za posaditev dodatnih dreves.”

- Maja Simoneti, krajinska arhitektka, IPoP - Inštitut za politike prostora

Drevesa v urbanem okolju niso le okras. Zagotavljajo senco, filtrirajo prašne delce, dušijo hrup ter lepšajo urbano krajino in zvišujejo kakovost bivanja.

<https://streetmix.net/-/3072576>



Video je dostopen na povezavi:

https://drive.google.com/file/d/1Cf42oKHRwmAky0W2mRiHatMNA0jwVadf/view?usp=share_link

Viri in priporočila za nadaljnje branje

- ARSO, kazalci okolja
 - Promet: <https://kazalci.arso.gov.si/sl/teme/promet>
 - <https://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izdatki-za-osebno-mobilnost-2?tid=14>
- NIJZ, Zdravje v občinah
 - <https://obcine.nijz.si/kazalniki/K2.10>
- NIJZ, Obeležitev dneva čistega zraka za modro nebo, Zbornik povzetkov predstavitev, 2024, <https://nijz.si/wp-content/uploads/2024/09/ZBORNIK-Obelezitev-Dneva-cistega-zraka-za-modo-nebo-KONCNO.pdf>
- OECD, Profil države o stanju na področju raka za leto 2025, Slovenija, <https://cancer-inequalities.jrc.ec.europa.eu/sites/default/files/docs/ccp2025/ec-oecd-2024-1684-sl.pdf>
- IJS CEU: Povzetek drugega Celovitega nacionalnega energetskega in podnebne poročanja (marec 2025), končno poročilo, Ljubljana julij 2025, https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/izvajanje/nepn_porek_jul2025.pdf
- CleanCities Campaign, 2024 <https://cleancitiescampaign.org/reaching-zero-emissions-from-urban-transport/>
- European Federation of Road Traffic Victims: Why 30km/h? <https://fevr.ngo/wp-content/uploads/2021/03/30-FEVR-2013.pdf>
- IPOP, novica: Že tretjič smo se vprašali – zakaj ljudje potujemo tako, kot potujemo? <https://ipop.si/2025/02/20/ze-tretjic-smo-se-vprasali-zakaj-ljudje-potujemo-tako-kot-potujemo>
- Raziskava potovalnih navad v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji 2024 <https://www.ljubljana.si/sl/aktualno/raziskava-potovalnih-navad-v-mestni-obcini-ljubljana-in-ljubljanski-urbani-regiji-2024/>
- SURS:
 - Povprečna zasedenost osebnih avtomobilov, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2281502S.px/table/tableViewLayout2/>
 - Število voznih kilometrov, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2282015S.px/table/tableViewLayout2/>
- Yannis, G., & Michelaraki, E. (2024). Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. *Sustainability*, 16(11), 4382. <https://doi.org/10.3390/su16114382> (<https://www.mdpi.com/2071-1050/16/11/4382>)
- Peticije
 - Prva peticija: <https://docs.google.com/document/d/1sgWAS7kecKjiGfnDy8e1mGJ0OHs6aRyanimrFNUFkHs/edit?tab=t.0#heading=h.534jk5gx1mu7>
 - Druga peticija: https://www.peticija.online/ohranitev_hitrostne_omejitve_na_dunajski_cesti_v_rnuah
 - Tretja peticija: https://www.peticija.online/peticija_za_drevored

