

Zavijanje desno ob rdeči luči:

Argumenti za opustitev zaradi ogrožanja prometne varnosti

Skupina za transformativno prometno načrtovanje Urbanističnega inštituta RS je v sodelovanju z Zavodom Vozim 27. 5. 2026 organizirala strokovni posvet *Zavijanje desno ob rdeči luči: tveganja in tuje izkušnje*. Ukrep zavijanja motornih vozil desno ob rdeči luči je ob opremi križišča s posebnim prometnim znakom v Sloveniji v veljavi od leta 2021. Strokovnjaki za prometno načrtovanje so predstavili izsledke tujih raziskav na tem področju in skupaj s predstavniki Zavoda Vozim pozvali k opustitvi ukrepa zaradi ogrožanja prometne varnosti.

Zavijanje v desno pri rdeči luči je dovoljeno v ZDA in Kanadi ter v nekaterih državah v Evropi, pravila se med državami razlikujejo. V ZDA se je ta ukrep širše uveljavil po energetske krizi leta 1973 za zmanjšanje porabe goriva in izboljšanje pretočnosti križišč. Zavijanje v desno pri rdeči luči je tako praviloma dovoljeno po ustavitvi, razen če je s prometno signalizacijo to izrecno prepovedano. V večini evropskih držav in v Sloveniji, kjer je v uporabi od leta 2021, je pristop bolj omejevalen: zavijanje v desno pri rdeči luči je dovoljeno le, kjer ga posebej dovoljuje dodatna zelena puščica oziroma poseben prometni znak.

Dr. Aljaž Plevnik, vodja Skupine za transformativno prometno načrtovanje UIRS je na posvetu povedal: *»Tuje raziskave in naša opazovanja kažejo, da velik delež voznikov pri zavijanju v desno ob rdeči luči ne upošteva zahteve po popolni ustavitvi. Pri tem vozniki pozornost usmerijo v levo, proti prihajajočemu motornemu prometu, v katerega se želijo vključiti, zato lahko spregledajo pešce in kolesarje, ki se križišču približujejo z desne strani ali že prečkajo vozišče pri zeleni luči. To ogroža in ovira pešce in kolesarje, zmanjšuje razpoložljiv čas za prečkanje in lahko vpliva na njihovo vedenje, na primer izogibanje tovrstnim križiščem.«* Na posvetu je predstavil tudi [strokovni povzetek](#) s pregledom tuje literature na temo tega ukrepa.

Tudi spremembe v oblikovanju avtomobilov povečujejo tveganja za pešce in kolesarje pri zavijanju v desno ob rdeči luči. Vozila so postala vse višja in širša, kar zmanjšuje preglednost, podaljšuje zavorne poti in povečuje posledice trkov z ranljivimi udeleženci. Število velikih osebnih avtomobilov se povečuje tudi v Sloveniji. *»Ker zadnjem času namesto avtomobila po mestu vse več uporabljam invalidski voziček pa tudi ročno kolo, spoznavam, da so naša mesta zgrajena za avtomobile, ne pa za pešce in kolesarje. Zaradi tega smo najranljivejši v prometu vedno bolj ogroženi. Pri tem v Ljubljani večkrat naletim na kritične točke - med njimi so še posebej nevarna križišča z zelenimi puščicami za zavijanje desno - kjer so vozniki ponavadi pozorni le na druge avtomobile, pešce in kolesarje s prednostjo pa spregledajo. Kultura vožnje*

*odraža stanje v družbi – manj je empatije, več pa egoizma, k čemur močno prispeva tudi nenehno ukvarjanje z mobilnimi telefoni in digitalnim svetom med vožnjo. Ker se na strpnost voznikov ne moremo več zanašati, je nujno, da infrastrukturo prilagodimo tako, da bo sama po sebi varovala najranljivejše - pešce, otroke, kolesarje in uporabnike drugih oblik mobilnosti,« je povedal ambasador Zavod Vozim **Žiga Breznik**, ki je svojo izkušnjo prometne nesreče preoblikoval v poslanstvo izvajanja preventivnih programov.*

Prof. dr. Grigorios Fountas iz Aristotelove univerzi v Solunu je predstavil ključne zaključke tujih raziskav na tem področju in dejal: »V ZDA so v zadnjih letih številna mesta začela omejevati ali odpravljati možnost zavijanja v desno pri rdeči luči, predvsem zaradi varnostnih tveganj za ranljive udeležence v prometu. V Washingtonu so leta 2025 uvedli popolno prepoved tovrstnega zavijanja, enaka prepoved pa že dolgo velja v New Yorku. Pobude za prepoved ali bistveno omejitev te možnosti potekajo tudi v drugih mestih, saj se ta ukrep ne sklada s sodobnimi prometnimi politikami.«

Predlog za opustitev trenutno dovoljenega zavijanja v desno pri rdeči luči na križiščih, ki so opremljena z zeleno puščico, izhaja tudi iz širše spremembe paradigme prometnega načrtovanja. Ukrepi, ki povečujejo pretočnost motornega prometa na račun večjega tveganja za pešce in kolesarje, niso skladni z dolgoročnimi cilji prometnega razvoja in s prednostno obravnavo najranljivejših udeležencev v prometu. V slovenskem kontekstu, kjer celostno prometno načrtovanje poudarja izboljšanje dostopnosti, zmanjševanje odvisnosti od avtomobila ter večjo prometno varnost, uvajanje tega prometnega znaka pomeni odstopanje od teh načel. Glede na ugotovitve tujih raziskav, odsotnost celovite slovenske evalvacije in usmeritev sodobnih prometnih politik bi bilo smiselno uporabo tega prometnega znaka v Sloveniji opustiti.

Video s sporočili posveta: [TUKAJ](#)

Posnetek posveta: [TUKAJ](#)

Avtor fotografij posveta: Luka Karlin, ostale fotke: arhiv UIRS

Posvet je organizirala [Skupina za transformativno prometno načrtovanje UIRS](#) v sodelovanju z [Zavodom Vozim](#) v okviru projekta [Samo1Planet](#).

Skupina za transformativno prometno načrtovanje UIRS se ukvarja s spremembo paradigme pri načrtovanju in upravljanju prometa. Aktivna je doma in v mednarodnem okolju, kjer sodeluje z referenčnimi strokovnjaki ter z javnim in zasebnim sektorjem. Pripravlja strokovna priporočila in rešitve, ki temeljijo na rezultatih raziskav in preizkusov v praksi ter na več kot 20-letnih izkušnjah. Usposablja mednarodne in domače strokovnjake ter odločevalce in je vključena v izobraževanje bodočih strokovnjakov na področju načrtovanja prometa.