

Zavijanje v desno ob rdeči luči:

Argumenti za opustitev zaradi ogrožanja prometne varnosti

*dr. Aljaž Plevnik, prof. dr. Tom Rye, doc. dr. Luka Mladenovič, dr. Mojca Balant, doc. dr. Mateja Kurir, Andraž Hudoklin
Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut RS*

Leta 2021 je bil v Ljubljani postavljen prvi prometni znak z zeleno puščico, ki motornemu prometu dovoljuje zavijanje v desno tudi ob rdeči luči. Danes se ta rešitev pojavlja v številnih slovenskih naseljih. Ukrep se uvaja kljub temu, da tuja strokovna literatura že dalj časa opozarja na povečana varnostna tveganja za pešce in kolesarje, ki so tudi dobro dokumentirana, zato v številnih tujih mestih opuščajo tako zavijanje v desno. Ukrep je v konfliktu s strateškimi dokumenti slovenskih mest, ki v ospredje postavljajo varnost vseh udeležencev, zlasti ranljivih skupin, ter boljše pogoje za hojo, kolesarjenje in javni prevoz. Zato bi bilo smiselno slediti raziskavam in ugotovitvam iz tujine ter opustiti uporabo tega prometnega znaka tudi v Sloveniji.

Zavijanje v desno pri rdeči luči je dovoljeno v ZDA in Kanadi ter deloma v nekaterih državah v Evropi, vendar se pravila pri uresničevanju tega ukrepa med državami razlikujejo. V ZDA je bil najprej legaliziran v Kaliforniji leta 1939, širše pa se je uveljavil po energetske krizi leta 1973, ko je bil na zvezni ravni spodbujen kot ukrep za zmanjšanje porabe goriva in izboljšanje pretočnosti križišč. V ZDA je danes ta ukrep dovoljen večinoma kot pravilo na vseh križiščih, brez posebnega znaka. 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 je pristop bolj omejevalen: zavijanje v desno pri rdeči luči je dovoljeno le, kjer ga posebej dovoljuje dodatna zelena puščica oziroma poseben prometni znak.

Zmanjšana prometna varnost pešcev in kolesarjev

V Sloveniji še ni bila izvedena celovita raziskava, ki bi analizirala vpliv uporabe tega prometnega znaka na prometno varnost. Prav tako ne obstajajo javno dostopne evidence o tem, koliko tovrstnih znakov je v uporabi po petih letih od začetka uporabe.

Zato so za razumevanje učinkov ukrepa pomembne ugotovitve tujih raziskav. Slednje že desetletja opozarjajo, da zavijanje desno ob rdeči luči povečuje kompleksnost prometnih interakcij v križiščih in poslabšuje varnost predvsem za pešce in kolesarje. Po uvedbi tega ukrepa je bilo ugotovljeno povečanje števila prometnih nesreč z ranljivimi udeleženci. Raziskava, ki jo je v ZDA izvedel

Preusser s sodelavci, je pokazala, da je ob dovoljenem zavijanju v desno pri rdeči luči lahko prišlo do povečanja nesreč s pešci in kolesarji (Preusser et al., 1982). »Ocene obsega povečanja so se gibale od 43 % do 107 % za nesreče pešcev in od 72 % do 123 % za nesreče kolesarjev.« (Preusser et al., 1981, str. i)

Raziskave prometnega vedenja kažejo, da velik delež voznikov pri zavijanju v desno ob rdeči luči ne upošteva zahteve po popolni ustavitvi. Opazovanja v križiščih so pokazala, da se pomemben delež voznikov ne ustavi popolnoma ali se ustavi šele zaradi prometnih razmer, dodatno varnostno tveganje pa predstavlja tudi vstopanje vozil v območje prehoda za pešce med čakanjem na zavoj (Retting et al., 2002). Pri tem vozniki pogosto pozornost usmerijo predvsem 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 vozišča in lahko vpliva na njihovo vedenje, na primer izogibanje tovrstnim križiščem ali spremembo poti prečkanja. Podobne izzive varnosti pešcev in kolesarjev so ugotovile tudi druge raziskave po različnih ameriških mestih (Fleck, Yee, 2002).

Tudi spremembe v oblikovanju avtomobilov povečujejo tveganja za pešce in kolesarje pri zavijanju v desno ob rdeči luči. Vozila so od devetdesetih let postajala vse višja in širša, kar zmanjšuje preglednost, podaljšuje zavorne poti in povečuje posledice trkov z ranljivimi udeleženci. To je posebej pomembno v ZDA, kjer so večja vozila, kot so SUV-ji in poltovornjaki, leta 2022 predstavljala že 75 % voznega parka. Tudi zaradi teh sprememb nekatera ameriška mesta danes omejujejo ali opuščajo zavijanje v desno ob rdeči luči, saj večjo prednost namenjajo varnosti

pešcev in kolesarjev (Schultheiss, Colman, 2025). Število velikih osebnih avtomobilov se povečuje tudi v Sloveniji.

Mesta v ZDA omejujejo to možnost

V ZDA so v zadnjih letih številna mesta začela omejevati 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 mestih Denver, Cambridge in San Francisco (The Guardian, 2023). V Seattlu so se odločili, da je prepoved zavijanja v desno ob rdeči luči privzeta rešitev pri vseh novih ali spremenjenih semaforiziranih križiščih. To pomeni obrat v načinu odločanja: prepoved uporabe tega ukrepa je izhodiščni varnostni standard in morebitno odstopanje od njega je treba posebej utemeljiti. Pri tem zamude motornega prometa praviloma niso obravnavane kot zadosten razlog proti uvedbi prepovedi, torej je namesto optimizacije pretočnosti motornega prometa pozornost preusmerjena k varnosti pešcev in kolesarjev (Packer, 2023).

Nedavno izvedena analiza uvedbe prepovedi zavijanja v desno pri rdeči luči na 100 pilotnih lokacijah v Washingtonu je pokazala, da opuščenje tega ukrepa izboljša prometno varnost. Ob uvedbi znaka NTOR (No Turn on Red), ki prepoveduje zavijanje ob rdeči luči, so na pilotnih lokacijah opazili konkretno zmanjšanje konfliktov med udeleženci prometa, prav tako se je zmanjšalo število primerov, ko vozniki niso odstopili prednosti pešcem (Wolfgram et al., 2022).

Neskladnost s sodobnimi prometnimi politikami

Zavijanje v desno pri rdeči luči je ukrep, ki izhaja iz logike povečevanja pretočnosti motornega prometa na ravni posameznega križišča. Njegova glavna korist je lahko krajši čakalni čas za nekatere voznike, čeprav obseg te koristi še ni bil raziskan v slovenskem kontekstu. Vsaka taka prednost pa se dosega z uvajanjem dodatnih konfliktnih situacij med motornimi vozili, pešci in kolesarji. Zato ukrepa ni mogoče presojati le skozi vprašanje pretočnosti, ampak ga velja preučiti tudi preko vidika varnosti, predvidljivosti prometnega okolja in vpliva na ranljive udeležence v prometu. Poleg tega na obremenjenih križiščih v gostejših urbanih okoljih intenzivnejši tokovi pešcev in majhno število vrzeli v prometu vozil, ki prečkajo križišče, bistveno zmanjšujejo morebitne koristi, saj je manj priložnosti za zavijanje desno pri rdeči luči.

Izvedene raziskave v tujini kažejo, da ta ukrep povečuje kompleksnost prometnih interakcij, zmanjšuje voznikovo zaznavo pešcev in kolesarjev ter povečuje tveganje za konfliktne situacije. Ta ukrep zato slabša občutek in dejansko varnost prav tistih skupin, ki jih sodobne prometne politike postavljajo v ospredje.

Predlog za opustitev trenutno dovoljenega zavijanja v desno pri rdeči luči na križiščih, ki so opremljena z zeleno puščico, pa ne izhaja le iz posameznih varnostnih raziskav, temveč tudi iz širše spremembe paradigme prometnega načrtovanja. Sodobno prometno načrtovanje ukrepov ne presoja več predvsem po tem, ali skrajšajo čakalne čase voznikov, temveč po tem, ali prispevajo k varnejšemu, dostopnejšemu in bolj vključujočemu prometnemu sistemu (Plevnik et al., 2024; Handy, 2020; Litman, 2026). 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.

Tudi praksa v tujini kaže, da se razumevanje tega ukrepa spreminja. V številnih urbanih okoljih, kjer je bil ukrep najdlje uveljavljen, se danes krepi praksa omejevanja ali ukinjanja zavijanja v desno ob rdeči luči. Ukrep je vse bolj razumljen kot varnostno tveganje, ki ga je treba presojati v skladu s cilji varovanja pešcev, kolesarjev in drugih ranljivih udeležencev.

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 evaluacije ter usmeritve sodobnih prometnih politik bi bilo smiselno ukiniti ta prometni znak, saj ni utemeljenih razlogov za njegovo nadaljnjo uporabo v Sloveniji.

Viri

Appleyard, Bruce, Anurag Pande, Joseph Gibbons, Shams Tanvir, Megan Honey in Nell Ahangarfabrik. 2024. *Right Turn on Red: Energy-Saving Measure or Unsafe Maneuver?* Mineta Transportation Institute.

<https://doi.org/10.31979/mti.2024.2347>

Bourquin, Eugene A., Debbie Fiderer, Robert Wall Emerson, Joy Bieder, Dona Sauerburger in Lukas Franck. 2024. *Yielding Behaviors of Right-Turn-on-Red Drivers to a White Cane User.* «Vision Rehabilitation International 15 (1).

Fleck, J. L. in Yee, B. M. 2002. »Safety evaluation of right turn on red.« *ITE Journal - Institute of Transportation Engineers.* 72. 46–48.

Handy, Susan. 2020. »Is Accessibility an Idea Whose Time Has Finally Come?« *Transportation Research Part D* 83.

Litman, Todd. 2026. »Generated Traffic and Induced Travel: Implications for Transport Planning.« *Victoria Transport Policy Institute*. <https://www.vtppi.org/gentraf.pdf>

Packer, Ryan. 2023. »No Right Turn on Red Is Now the Default in Seattle.« *The Urbanist*, 4, maj 2023. <https://www.theurbanist.org/no-right-turn-on-red-is-now-the-default-in-seattle/>

Plevnik, Aljaž, Tom Rye, Luka Mladenovič, Mojca Balant in Andraž Hudoklin. 2023. »Spodbujeni promet: Zakaj širitev cest kljub veliki naložbi ne odpravi zastojev. Urbanistični inštitut RS. https://www.uirs.si/dokumenti/sp_01-2023_spodbujeni_promet.pdf.

Plevnik, Aljaž, Tom Rye, Luka Mladenovič, Mojca Balant in Andraž Hudoklin. 2024. »Z zastarelimi pristopi ne moremo rešiti sodobnih prometnih izzivov.« Urbanistični inštitut RS. https://www.uirs.si/dokumenti/Strokovni_povzetek_02_Sprememba_paradigme.pdf

Preusser, David F., William A. Leaf, Karen B. DeBartolo, Richard D. Blomberg in Marvin M. Levy. 1982. »The Effect of Right-Turn-on-Red on Pedestrian and Bicyclist Accidents.« *Journal of Safety Research*. Št. Zv. 13: 45–55. [https://doi.org/10.1016/0022-4375\(82\)90001-9](https://doi.org/10.1016/0022-4375(82)90001-9)

Preusser, David F., William A. Leaf, Karen B. DeBartolo, Richard D. Blomberg in Marvin M. Levy. 1982. »The Effect of Right-Turn-on-Red on Pedestrian and Bicyclist Accidents.« *Journal of Safety Research*. Št. Zv.13: 45–55. [https://doi.org/10.1016/0022-4375\(82\)90001-9](https://doi.org/10.1016/0022-4375(82)90001-9)

Retting, Richard A., Marsha S. Nitzburg, Charles M. Farmer in Richard L. Knoblauch. 2002. »Field Evaluation of Two Methods for Restricting Right Turn on Red.« *ITE Journal*, 72(1): 32–36.

Schultheiss, Bill, in Mariel Colman. 2025. »Right Turn on Red: It's Time to Reconsider.« *Toole Design*, September 2025. <https://tooledesign.com/insights/2025/09/right-turn-on-red-its-time-to-reconsider/>.

Smart Cities Dive. 2024. »Right Turn on Red Bans Linked to Improved Pedestrian Safety.« <https://www.smartcitiesdive.com/news/right-turn-on-red-ban-pedestrian-safety-effective-research/728750/>

The Guardian. 2023. »US pedestrian deaths are soaring. Is it time to ban right turns on red lights?« 17. oktober 2023. <https://www.theguardian.com/us-news/2023/oct/17/right-turn-on-red-light-ban>

Wolfram, Joshua, Robin Fish, Wasim Raja in Rahul Jain. 2022. »Analysis of Expanded No Turn on Red Applications in Washington, DC, USA.« *ITE Journal*, št. 92: 40–4.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Aktivnost je bila sofinancirana s sredstvi integralnega projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007), ki je financiran s sredstvi evropskega programa LIFE, Sklada za podnebne spremembe in partnerjev projekta.