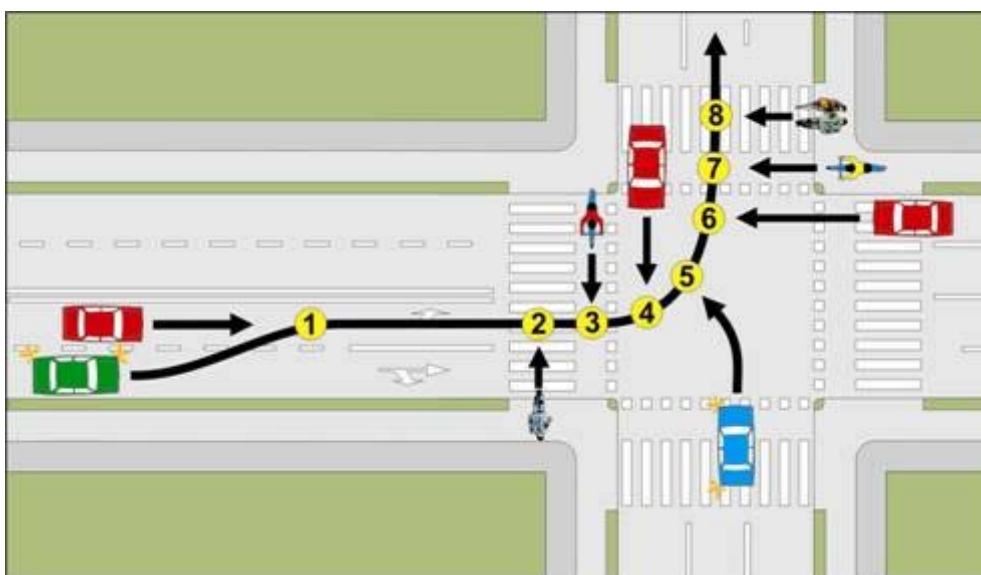


Vožnja po slovenskih cestah postaja spet bolj tvegana. Število prometnih nesreč na njih je v primerjavi z drugimi evropskimi državami nesorazmerno veliko. Ker si je težko predstavljati, da bi bile vozniške napake, ki botrujejo prometnim nesrečam, napravljene namerno, želimo voznikom in drugim udeležencem cestnega prometa osvežiti znanje in vedenje o tem, katera prometna pravila veljajo na križišču, na kakšen način se mu približevati in kako voziti po njem ... zato, da bi bili vsi skupaj varnejši.

KRIŽIŠČE – PRIBLIŽEVANJE, PREDNOST IN VOŽNJA PO NJEM

Zakon o varnosti cestnega prometa opredeljuje križišče kot prometno površino, ki nastane s križanjem ali združitvijo dveh ali več cest v isti ravnini. Za križišče šteje tudi priključek pri zunajnivojskem križanju ceste (npr. pri križanju avtoceste z drugo javno cesto), ki sicer ni križišče, in nivojski priključek, razen priključka nekategorizirane ceste, ki jo lastnik uporablja izključno za svoje potrebe, priključka dovozne poti do objekta ali zemljišča in priključka kolovozne poti brez zgrajenega in utrjenega vozišča. Ker štejejo k cesti poleg vozišča tudi pločniki, kolesarske steze in drugi deli cestišča, spadajo h križišču tudi prehodi za pešce in prehodi za kolesarje.

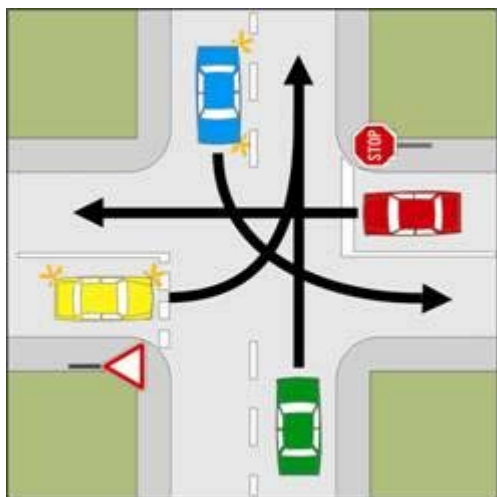
Na križišču se križajo ali združujejo poti najrazličnejših prometnih udeležencev, od pešcev do voznikov. Zaradi tega je nevarnost prometne nesreče na križišču večja kot na drugih prometnih površinah, zlasti če upoštevamo tudi možnost napačnega ravnanja katerega od udeležencev cestnega prometa.



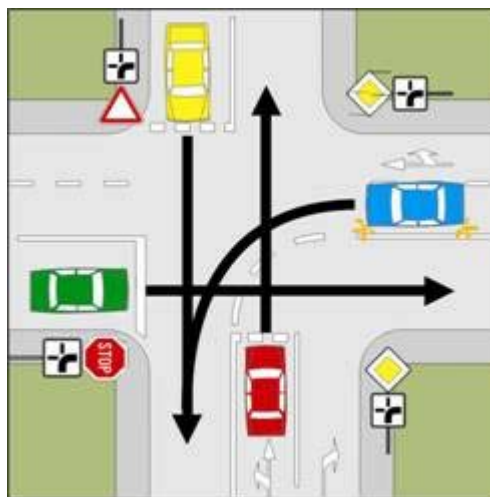
Na sliki vidimo, na koliko mestih se križa pot voznika, ki na križišču zavija v levo, s potjo drugih prometnih udeležencev.

Križišče v naselju, kjer je med prometnimi udeleženci več pešcev in kolesarjev, med njimi številni otroci in mladostniki, ki so zaradi osebne nezrelosti, pomanjklivega vedenja o pravilih in nevarnostih cestnega prometa in slabše zmožnosti predvidevanja veliko bolj nepredvidljivi in zato nevarni, zahteva zlasti od voznika motornega vozila zvrhano mero previdnosti in strpnosti.

Vključevanje v promet na križišču je zahtevno opravilo, pri katerem mora voznik upoštevati pravila o prednosti ali prometno signalizacijo ali oboje. Zato se mora približevati križišču posebno previdno in s primerno hitrostjo, da lahko prepozna prometno ureditev ter po potrebi varno ustavi in pusti mimo vozila in druge udeležence cestnega prometa, ki imajo na križišču prednost.



Vozniki morajo poleg prometne signalizacije upoštevati tudi pravilo srečanja



Vozniki morajo poleg prometne signalizacije upoštevati tudi pravilo desnega

PRIBLIŽEVANJE KRIŽIŠČU

Ko se z vozilom približujemo križišču, prilagodimo hitrost vožnje in se na dovolj veliki razdalji pred njim razvrstimo na ustrezen razvrstilni prometni pas, pač glede na to, ali nameravamo zaviti v desno ali v levo ali voziti naravnost. Vožnji v določeno smer je lahko namenjen le eden, dva ali tudi več prometnih pasov.



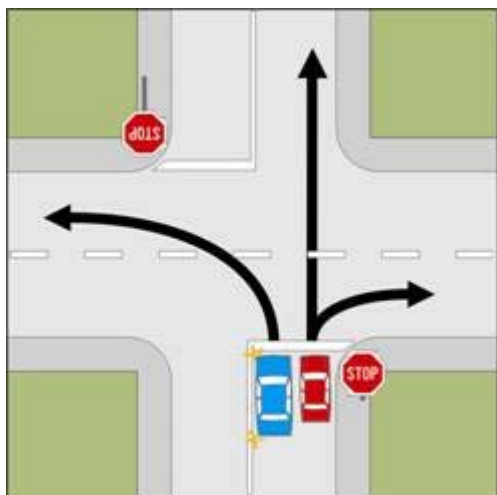
Število in položaj razvrstilnih prometnih pasov sta odvisna od smeri in gostote prometnih tokov na križišču



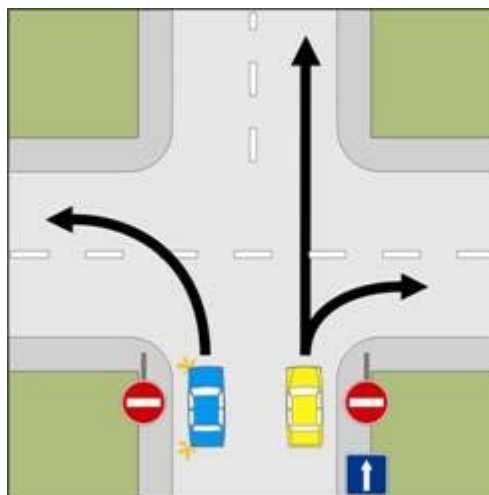
O številu in položaju prometnih pasov pred križiščem in o načinu razvrščanja vozil nas obvesti prometni znak »razvrščanje vozil«

Če pred križiščem razvrstilnih pasov ni, se razvrstimo:

- za zavijanje v levo - na levo stran smernega vozišča,
- za vožnjo naravnost ali za zavijanje v desno - na desno stran smernega vozišča.



Razvrščanje na dvosmerni cesti



Razvrščanje na enosmerni cesti

Preden se pred križiščem razvrstimo oziroma zamenjamo prometni pas, se moramo prepričati, da to lahko varno storimo, svojo namero pa moramo s smerno utripalko pravočasno in nedvoumno nakazati drugim prometnim udeležencem. Tudi na križišču moramo drugim s smerno utripalko jasno povedati, da nameravamo zaviti v levo ali v desno.

Ne smemo pozabiti, da znak s smerno utripalko ni namenjen le voznikom, ki vozijo za nami, pač pa tudi voznikom in drugim prometnim udeležencem, ki nam prihajajo nasproti, in tistim, ki se nam bližajo z leve ali desne. Ta znak je izjemno pomemben za doseganje optimalne pretočnosti prometa na križišču, še bolj pa za zagotavljanje njegove varnosti. Zato moramo smerno utripalko vključiti pravočasno, vendar šele tedaj, ko je njen pomen povsem nedvoumen in z njo jasno nakažemo, kakšen premik in v kateri smeri bomo izvedli.

Znaka s smerno utripalko ni treba dati, ko se vključujemo v promet na krožnem križišču, na katerem je mogoča vožnja le v eni smeri – v desno in naprej v smeri, ki je nasprotna smeri

urinega kazalca. Seveda pa ga je treba dati, preden zamenjamo prometni pas in preden križišče zapustimo.

PREDNOST NA KRIŽIŠČU

Kadar je prednost na križišču urejena s prometno signalizacijo, ravnamo v skladu z njenim pomenom, pri tem pa moramo upoštevati tudi naslednja pravila:

- ko na križišču zavijamo v desno, moramo pustiti mimo kolesarje in voznike koles s pomožnim motorjem, ki vozijo po kolesarskem pasu ali kolesarski stezi, ki jo prečkamo. To ni potrebno na križišču, kjer prednostna cesta zavija v desno (potek prednostne ceste je označen s predpisano prometno signalizacijo) in je vozilom na kolesarski stezi, ki je speljana naravnost na vozišče, s prometnim znakom »križišče s prednostno cesto« z dopolnilno tablo »za kolesarje« odvzeta prednost,

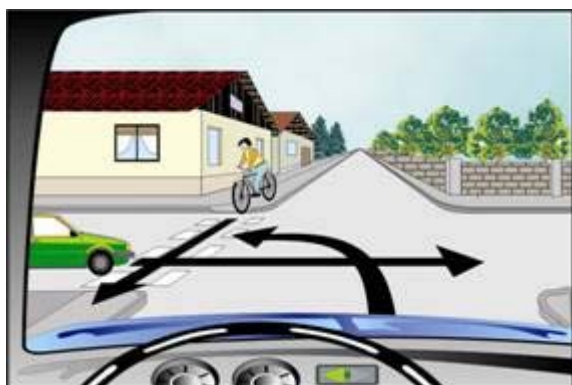


Ko pri zavijanju desno prečkamo kolesarsko stezo, imajo vozila na tej stezi prednost



Na križišču, na katerem prednostna cesta zavije v desno, je vozilom na kolesarski stezi s prometnim znakom odvzeta prednost

- tudi pri zavijanju v levo imajo kolesarji in vozniki koles s pomožnim motorjem, ki vozijo po kolesarski stezi, ki jo prečkamo, v skladu s pravilom srečanja prednost pred nami. Praviloma jih moramo počakati na sredini križišča, tako da ne oviramo vozil, ki nam prihajajo nasproti po smernem vozišču,



Pri zavijanju v levo imajo vozila na kolesarski stezi, ki jo prečkamo, prednost pred nami

- posebno pazljivi moramo biti, kadar pri zavijanju prečkamo dvosmerno kolesarsko stezo, na kateri moramo pustiti mimo kolesarje in voznike koles s pomožnim motorjem, ki vozijo v eno in v drugo smer,



Pri prečkanju dvosmerne kolesarske steze moramo počakati vsa vozila, ki vozijo po njej

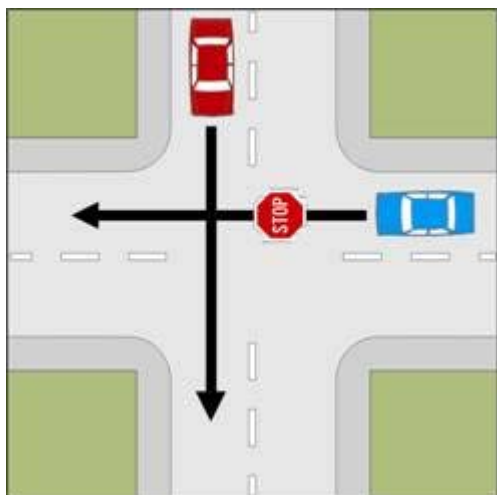
- pri zavijanju v desno moramo dati prednost avtobusom in drugim vozilom, ki vozijo po označenem prometnem pasu za vozila javnega prevoza potnikov, ki je desno od prometnega pasu, po katerem vozimo,
- ko na križišču zavijamo v desno ali v levo, moramo dati prednost pešcem, ki prečkajo vozišče, na katero nameravamo zaviti.



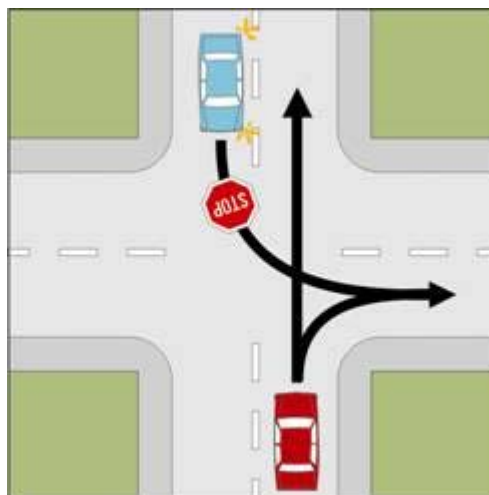
Ko pri zavijanju prečkamo prehod za pešce, počakamo pešce, katerih smer hoje sekamo

Na križišču, na katerem promet ni urejen s prometno signalizacijo, moramo ravnati v skladu z dvema temeljnima praviloma:

- na križišču ima prednost vozilo, ki prihaja z desne strani (pravilo desnega),
- voznik vozila, ki na križišču zavija v levo, mora pustiti mimo vozila, ki prihajajo iz nasprotne smeri in vozijo naravnost ali zavijajo desno (pravilo srečanja).



Pravilo desnega



Pravilo srečanja

In še tretje pravilo:

- tirna vozila (tramvaj) imajo na takem križišču prednost pred drugimi vozili.

VKLJUČEVANJE IN VOŽNJA NA KRIŽIŠČU

Ko smo se pri vključevanju v promet na križišču prepričali, da na križišču ne bomo ovirali ali ogrožali nikogar, ki ima pred nami prednost, brez oklevanja zapeljemo nanj. Seveda je pri današnjem gostem prometu, zlasti v prometnih konicah, ko teče promet zelo počasi, to včasih skoraj nemogoče. V takem primeru je zaradi boljše prepustnosti križišča dopustno, da se vključimo v promet na prednostni cesti tudi, če so na njej druga vozila, vendar le, če smo se prej prepričali, da nam bo voznik, pred katerega se želimo vključiti, to omogočil. V ta namen z očmi poiščemo oči tega voznika (vizualni stik) in ko nam odgovori (npr. z gibom roke), da nam odstopa prednost, zapeljemo pred njega. Nikakor pa si ne smemo dovoliti, da bi tako ravnali samovoljno in izsilili prednost.

Dobro vemo, da ne smemo v nobenem primeru zapeljati na križišče (tudi pri zeleni luči na semaforju ne), če bi zaradi gostote prometa ali drugega vzroka obstali na križišču in ovirali ali onemogočili promet vozil z leve ali z desne. Če pa se to kakšnemu nespretnemu vozniku vendarle primeri, mu omogočimo varno zapustitev križišča.

Križišče zapustimo čim hitreje, razen pri zavijanju v levo, ko zaradi nasprotnega prometa zapeljemo do sredine križišča, če ni s prometno signalizacijo določeno drugače ali če tega ne dopušča promet iz nasprotne smeri.

Prehitevanje je na križišču (tudi na krožnem) prepovedano. Izjemoma je na križišču, kjer je dovolj prostora in kjer prometna ureditev to omogoča, dovoljeno prehiteti:

- vozilo, ki zavija v levo – prehitimo ga po desni strani,
- vozilo, ki vozi po prednostni cesti;
- vozilo, ki pri zeleni luči vozi preko križišča, na katerem je promet urejen s svetlobnimi prometnimi znaki.

Na križišču (razen na krožnem) je menjava prometnega pasu prepovedana. To pomeni, da ni dovoljeno zapeljati z enega na drug prometni pas tam, kjer sta pred križiščem dva razvrstilna prometna pasova za vožnjo v isto smer, ki se nadaljujeta v dveh prometnih

pasovih na križišču in na smernem vozišču za križiščem. Če je pred križiščem označen za vožnjo v eni smeri samo en razvrstilni prometni pas, ki se na križišču oziroma za križiščem razdeli v dva (ali več) prometna pasova, smemo zapeljati na kateregakoli od teh pasov, pri čemer to ne šteje za menjavo prometnega pasu.

Ko na križišču zavijamo (v desno ali v levo) na smerno vozišče z dvema ali več prometnimi pasovi, smemo zapeljati na kateregakoli od teh pasov, razen če istočasno zavija na isto smerno vozišče tudi voznik, ki prihaja iz nasprotne smeri. V takem primeru zapelje voznik, ki zavija v levo, na levi prometni pas, voznik, ki zavija v desno, pa na desni prometni pas tega smernega vozišča. Avtobusno postajališče, zgrajeno neposredno za križiščem, ni desni prometni pas v smislu te zakonske določbe.

Če je promet na križišču urejen z napravami za dajanje svetlobnih prometnih znakov (semaforji), moramo pazljivo spremljati svetlobne znake in ravnati v skladu z njihovim pomenom. V zvezi s tem naj spomnimo, da zelena luč ne pomeni le obvestila, da imamo odprto smer, pač pa tudi obveznost, da brez odlašanja odpeljemo. Rdeča luč prepoveduje vožnjo, enako tudi rumena luč, razen v primeru, ko je vozilo v trenutku, ko se rumena luč prižge, tako blizu semaforja, da voznik ne bi mogel varno ustaviti. Vedeti pa je treba, da velja ta zakonska izjema le za tiste voznike, ki vozijo z dovoljeno hitrostjo. To pomeni, da bo prehitel voznik v takem primeru odgovarjal zaradi prehitre vožnje in vožnje v rumeno luč.

Za lažjo orientacijo navajamo nekaj informativnih podatkov o poti ustavljanja pri različnih hitrostih, ki jih je mogoče uporabiti pri ocenjevanju upravičenosti vožnje v rumeno luč. Ob upoštevanju povprečnega reakcijskega časa in ob predpostavki, da je koeficient trenja površine vozišča 0,70 do 0,80 (dober suh asfalt), je pot ustavljanja (reakcijska pot + zavorna pot) približno:

- **13 (8 + 5) m** pri hitrosti **30 km/h**,
- **19 (11 + 8) m** pri hitrosti **40 km/h**,
- **27 (14 + 13) m** pri hitrosti **50 km/h**,
- **36 (17 + 19) m** pri hitrosti **60 km/h**,
- **45 (19 + 26) m** pri hitrosti **70 km/h**.

Ker se zavorna pot na mokri cesti podaljša tudi do dvakrat, se temu ustrezno podaljša tudi pot ustavljanja, ki znaša približno:

- **18 (8 + 10) m** pri hitrosti **30 km/h**,
- **27 (11 + 16) m** pri hitrosti **40 km/h**,
- **40 (14 + 26) m** pri hitrosti **50 km/h**,
- **55 (17 + 38) m** pri hitrosti **60 km/h**,
- **71 (19 + 52) m** pri hitrosti **70 km/h**.

Seveda pa ne smemo pozabiti, da se pot ustavljanja lahko podaljša tudi zaradi podaljšane reakcijske poti, kar se največkrat zgodi zaradi nezbranosti (na slovenskih cestah temu največkrat botruje telefoniranje med vožnjo), alkoholiziranosti in vpliva prepovedanih drog ali drugih psihoaktivnih snovi na voznika.

KROŽNO KRIŽIŠČE (KROŽIŠČE)

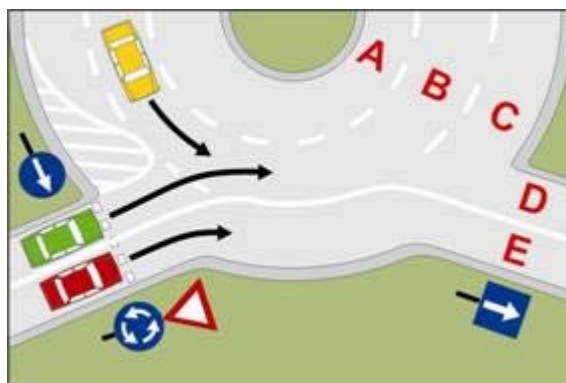
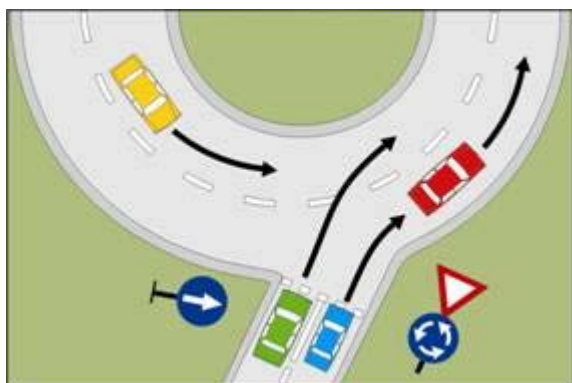
Na krožnem križišču je promet s prometno signalizacijo urejen tako, da ima voznik na krožnem križišču prednost pred voznikom, ki se vključuje nanj.

Ko zapeljemo na krožno križišče, katerega vozišče ima dva prometna pasova, se razvrstimo na notranji prometni pas in tako omogočimo vključitev v promet na križišču tudi voznikom na naslednjih uvozih, razen če nameravamo zapustiti križišče na prvem naslednjem izvozu. Tega nam ni treba storiti tudi, če nam prometna ureditev ali prometna situacija tega ne dovoljuje. S tem so, razen prometa in njegovih značilnosti, mišljene zlasti konstrukcijske značilnosti manjših krožnih križišč, na katerih je mogoč promet le po enem prometnem pasu, čeprav imajo dva, in pri katerih so uvozi in izvozi tako blizu drug drugemu, da je menjava prometnih pasov praktično nemogoča.



S tem, da se razvrstimo na notranji prometni pas, omogočimo vključitev voznikom na naslednjih priključkih

Ko se vključujemo na krožno križišče po smernem vozišču, ki ima dva prometna pasova, in vozimo po desnem prometnem pasu, zapeljemo na desni (zunanji) prometni pas krožnega križišča, če pa vozimo po levem prometnem pasu, pa na levi (notranji) prometni pas krožnega križišča.



Nekatera večja krožna križišča imajo v smereh z gostejšim prometom dvopasovne priključke in izvoze, prometni pasovi pa so zaradi večje varnosti lahko ločeni z neprekinjeno ločilno črto

Preden zapustimo krožno križišče, se razvrstimo na zunanji prometni pas. Na velikih krožnih križiščih, kot je denimo tisto v Tomačevem v Ljubljani, smemo na izvozu, na katerem prometna ureditev to dovoljuje, zapustiti krožno križišče tudi z notranjega pasu. To je, kot vemo, mogoče le, če je zunanji prometni pas namenjen izključno zavijanju v desno.



Pri zapuščanju krožnega križišča ne pozabimo na smerno utripalko.

Dovolj velika krožna križišča omogočajo zlasti ob gostejšem prometu boljšo pretočnost kot klasična, vendar ne dovoljujejo vožnje z veliko hitrostjo. Upoštevati moramo tudi, da je na krožnih križiščih prepovedano prehitevanje. To pa zaradi tega, ker je preglednost ob vozilu in za njim zaradi ukrivljenosti vozišča slabša kot na ravnem vozišču (v desnem vzratnem ogledalu opazimo drugo vozilo šele, ko je že ob boku našega, v levem pa prej izgine v mrtvem kotu), poleg tega pa krožno vozišče zaradi lažjega uvoza in izvoza ni nagnjeno navznoter, kot je to običajno na krivinah, ampak navzven. Zaradi takšnega prečnega nagiba je pri preveliki hitrosti veliko večja možnost bočnega zdrsa, pri vozilih z višjim težiščem pa prevrnitve.

Krožnih križišč je tudi pri nas vse več, kajti njihove prednosti presegajo njihove slabosti, ne le glede pretočnosti, ampak tudi glede varnosti. Vendar, če hočemo biti na krožnem križišču zares varni, upoštevajmo njegove posebnosti. Ne prehitevajmo in se izogibajmo veliki hitrosti ter naglim ali celo sunkovitim spremembam smeri. Če zgrešimo zeleni izvoz, nikar ne poskušajmo ustaviti ali celo voziti vzvratno, ampak zapeljimo še en krog. Tudi če se nismo pravočasno pomaknili na prometni pas, s katerega lahko varno zapustimo krožno križišče, zakrožimo še enkrat. In ne pozabimo, omogočimo tudi drugim varno zapustitev križišča.