



Številka: 007-68/2009/170-0083139

Datum: 30. 12. 2009

**VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE**  
**URAD ZA KOMUNICIRANJE**  
([gp.ukom@gov.si](mailto:gp.ukom@gov.si))

Zadeva: **ODGOVOR - Utripajoča zelena luč na semaforjih**

Spoštovani!

Skladno s prejetim predlogom, ki vam je bil posredovan preko spletnega orodja *predlagam.vladi.si*, podaja Ministrstvo za promet naslednji odgovor:

Ukinitve zelene utripajoče luči na semaforjih je bila uvedena z Zakonom o varnosti cestnega prometa ZVCP – 1, (Uradni list RS, št. 83/04), ki je bil v Uradnem listu RS objavljen 29.7.2004, veljati pa je začel 1.1.2005. Le-ta v 14. točki 119. člena določa, da luči na napravah za dajanje svetlobnih prometnih znakov ne smejo biti utripajoče, razen rdečih utripajočih luči na svetlobnem znaku na prehodu ceste čez železniško progo in rumene utripajoče luči.

Definicija sledi določbam Konvencije o prometnih znakih (Convention on road signs and signals, Dunaj, november 1968), na podlagi katere utripajoča zelena luč ni dovoljena. Luči na tribarvnem semaforju za urejanje prometa vozil so lahko izvedene samo tako, da so v določeni fazi stalno prižgane. Kadar tribarvni semafor ne deluje, sme utripati le rumena luč (utripajoča rumena luč). Seveda pa določbe konvencije niso edini razlog. Pomembnejši je, da ta omejitev temelji na izsledkih raziskav, ki potrjujejo, da ni malo voznikov, ki med približevanjem križišču pri zeleni utripajoči luči, namesto da bi popustili stopalko za plin in ustavili pred križiščem pri rumeni oziroma rdeči luči, še pritisnejo stopalko za plin in poskušajo ujeti zadnji utrip zelene luči.

Odločitev voznika kdaj se bo odločil za zaviranje in ustavitev pred semaforjem je odvisna od ravni pozornosti, ki jo namenja prometu, od njegove pripravljenosti za tveganje, časovne stiske v kateri je in lokalnih navad, ki so v tesni odvisnosti od stopnje nadzora in represivnih ukrepov zaradi vožnje v rdečo luč. V prometni psihologiji velja to področje za enega najbolj odprtih, ker je toliko dejavnikov, ki vplivajo na voznikovo odločitev, posledice pa so naleti pred križiščem, če so pričakovanja in odločitve voznikov popolnoma različna, ali na drugi strani trki v križišču zaradi vožnje v rdečo luč.

Del Slovenije zelenega utripa že do sedaj ni poznal (Maribor) in ga po odzivih tudi ne želi poznati. Glede na povedano je to povsem razumljivo in zato dileme, ali uvesti utrip v tisti del Slovenije, ki ga doslej ni poznal, ali ga odpraviti tam, kjer smo ga imeli, pravzaprav sploh ni bilo.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Zakon o varnosti v cestnem prometu s pojasnili, ZVD, 2005, str. 57

Ob spremembi zelenega utripa so rumeni luči podaljšali čas gorenja, in sicer v križiščih na cestah, kjer je hitrost omejena na 50 km/h na 3 sekunde, do 60 km/h 4 sekunde in do 70 km/h 5 sekund, v katerih pa vozilo prevozi skoraj 100 m in z lahkoto izprazni križišče.

Ker se vozniška praksa, kako ravnati pri vožnji v križišču, oblikuje šele po več letih, je vsako spreminjanje sistema lahko z vidika varnosti negativen ukrep. Predloga pri nadaljnjih spremembah zakonodaje na področju varnosti cestnega prometa, zaradi podanih argumentov, ne nameravam upoštevati.

S spoštovanjem,

Ljubo Zajc, sekretar  
GENERALNI DIREKTOR

Poslati:

- naslovníku (po elektronski pošti)
- Vlada RS, Urad za komuniciranje,

Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva