



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

POGOSTE TEŽAVE V KROŽIŠČIH NA RELACIJI LESCE-BLED

Mentor: Mag. Brane Lotrič
Lektorica: Monika Križaj, univ. dipl. prev.

Kandidatka: Armanda Pogačar

Kranj, junij 2025

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g. Mag. Branetu Lotriču.

Zahvaljujem se tudi lektorici ge. Moniki Križaj, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

IZJAVA

Študentka Armanda Pogačar izjavljam, da sem avtor/ica tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom Mag. Braneta Lotriča.

Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.

Dne: _____

Podpis: _____

POVZETEK

V diplomski nalogi bomo raziskali pogoste težave v krožiščih na relaciji Lesce–Bled.

V prvem delu bomo pregledali zgodovino krožišč na splošno in v Sloveniji ter obravnavali pravila vožnje v krožiščih.

V drugem delu se bomo osredotočili na rezultate ankete, ki je bila izvedena za diplomsko nalogo. Pregledali bomo statistiko nesreč in statistiko prometa na relaciji Lesce–Bled. Predstavili bomo obravnavana krožišča ter morebitne rešitve prometa na obravnavani relaciji. Problemi in rešitve so podani na podlagi terenskega dela in analize ankete, izvedene med vsakodnevnimi vozniki.

Zaradi odlaganja izgradnje Bohinjske obvoznice smo v diplomski obravnavali rešitve, ki bi omilile sezonsko preobremenitev ceste na obravnavani relaciji. Rešitve zmanjšanja prometa vidimo v izgradnji parkirišča pri Lescah, od koder bi imeli organizirani prevoz do Bleda, soteske Vintgar, Bohinja in ostalih lokacij, s tem bi Bled razbremenili enodnevnih gostov, same turistične kraje pa prometa in prenatrpanih parkirnih prostorov. Predvidevamo tudi nadhode in podhode na glavni cesti skozi Bled namesto prehodov za pešce, kolesarske poti izven glavne ceste za kolesarje, stranske ceste pa za kmetijsko mehanizacijo in lokalno prebivalstvo, vključno za prebivalce občin Gorje, Bohinj, Bled in Radovljica. Tovorni promet, avtodome in počitniške prikolice bi preusmerili na avtovlak iz Jesenic do Bohinjske Bele in naprej proti Bohinjski Bistrici.

KLJUČNE BESEDE:

- problematika krožišč Lesce–Bled,
- Avsenikovo krožišče,
- krožišče v Betinu,
- prometni kaos na Bledu.

ZUSAMMENFASSUNG

In der Diplomarbeit werden wir häufige Probleme in den Kreisverkehren auf der Strecke Lesce–Bled untersuchen.

Im ersten Teil werfen wir einen Blick auf die Geschichte der Kreisverkehre im Allgemeinen und in Slowenien sowie auf die Verkehrsregeln in Kreisverkehren.

Im zweiten Teil konzentrieren wir uns auf die Ergebnisse der Umfrage, die für diese Diplomarbeit durchgeführt wurde. Wir analysieren die Unfallstatistik und die Verkehrsstatistik auf der Strecke Lesce – Bled. Wir stellen die behandelten Kreisverkehre sowie mögliche Lösungen für den Verkehr auf der genannten Strecke vor. Die Probleme und Lösungsvorschläge basieren auf Feldforschung und der Analyse der Umfrage unter alltäglichen Verkehrsteilnehmern.

Aufgrund der Verzögerung beim Bau der Bohinj-Umfahrungsstraße haben wir in der Diplomarbeit Lösungen behandelt, die die saisonale Überlastung der Straße auf der genannten Strecke abmildern könnten. Wir sehen eine Entlastung des Verkehrs in der Errichtung eines Parkplatzes in der Nähe von Lesce, von wo aus ein organisierter Transport nach Bled, zur Vintgar-Klamm, nach Bohinj und zu anderen Standorten erfolgen würde. Dadurch würde Bled von Tagesgästen entlastet, ebenso wie die touristischen Orte selbst vom Verkehr und überfüllten Parkplätzen. Wir schlagen auch den Bau von Über- und Unterführungen an der Hauptstraße durch Bled anstelle von Zebrastreifen vor, Radwege außerhalb der Hauptstraße für Fahrradfahrer sowie Nebenstraßen für landwirtschaftliche Maschinen und die lokale Bevölkerung – einschließlich Einwohner der Gemeinden Gorje, Bohinj, Bled und Radovljica. Den Schwerverkehr, Wohnmobile und Wohnwagen würden wir auf den Autozug von Jesenice bis Bohinjska Bela und weiter in Richtung Bohinjska Bistrica umleiten.

SCHLÜSSELWORTE

- Problematik der Kreisverkehre Lesce–Bled,
- Avsenik-Kreisverkehr,
- Kreisverkehr in Betin,
- Verkehrschaos in Bled.

SUMMARY

In this thesis, we will explore common issues in roundabouts along the Lesce – Bled route.

In the first part, we will review the history of roundabouts in general and specifically in Slovenia, and examine the rules of driving in roundabouts.

In the second part, we will focus on the results of a survey conducted for the purpose of this thesis. We will review accident statistics and traffic data along the Lesce – Bled route. We will present the roundabouts in question and potential traffic solutions for the studied route. The problems and proposed solutions are based on fieldwork and an analysis of the survey conducted among daily drivers.

Due to the postponement of the construction of the Bohinj bypass, the thesis addresses solutions aimed at mitigating seasonal road congestion on the studied route. One proposed traffic reduction measure is the construction of a parking area near Lesce, from where organized transport would take visitors to Bled, the Vintgar Gorge, Bohinj, and other locations. This would help relieve Bled of day-trip visitors, as well as reduce traffic and overcrowded parking in tourist destinations. We also propose overpasses and underpasses on the main road through Bled instead of pedestrian crossings, dedicated bicycle paths separate from the main road, and side roads for agricultural machinery and local residents, including those from the municipalities of Gorje, Bohinj, Bled, and Radovljica. Freight traffic, camper vans, and caravans would be redirected to a motor-rail service from Jesenice to Bohinjska Bela and further toward Bohinjska Bistrica.

KEYWORDS:

- Roundabout issues Lesce–Bled,
- Avsenik Roundabout,
- Betin Roundabout,
- Traffic chaos in Bled.

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge.....	1
1.3	Predstavitev okolja	1
1.4	Predpostavke in omejitve	1
1.5	Metode dela	2
2	KRATKA ZGODOVINA KROŽIŠČ.....	3
2.1	Zgodovina krožišč na Slovenskem	4
3	VRSTE KROŽIŠČ	6
3.1	Klasično enopasovno krožišče	8
3.2	Večpasovno (dvopasovno ali več) krožišče	8
3.3	Krožišče s spiralno (turbo) zasnovo.....	8
3.4	Mini krožišča	8
3.5	Krožišča z dodatnimi pasovi za desni zavoj (bypass)	9
4	PROMETNA PRAVILA V KROŽIŠČIH	10
5	OPIS POTI IN KROŽIŠČ IZ LESC DO BLEDA.....	13
5.1	Avsenikovo krožišče.....	13
5.2	Križišče iz smeri Lesc na glavno cesto Lesce–Bled.....	14
5.3	Krožišče pri Šobcu.....	15
5.4	Krožišče za golf.....	16
5.5	Novo krožišče za Bohinjsko obvoznico.....	17
5.6	Krožišče pri Petrolu na Bledu	18
6	POVPREČNE DNEVNE PROMETNE OBREMENITVE	19
7	ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ	21
7.1	V letu 2019	21
7.2	V letu 2020	21
7.3	V letu 2021	21
7.4	V letu 2022	22
7.5	V letu 2023	22
8	ANALIZA PODATKOV IZ ANKETE.....	24
9	PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE PROBLEMA	34
10	ZAKLJUČKI.....	38
11	LITERATURA IN VIRI.....	39
	PRILOGA.....	40

KAZALO SLIK

Slika 1: Krožišče za bohinjsko obvoznico.....	7
Slika 2: Prepoved v krožišču	11
Slika 3: Krožišče s spiralnim potekom krožnega pasu.....	12
Slika 4: zemljevid vseh krožišč na trasi Lesce-Bled	13
Slika 5: Avsenikovo krožišče.....	13
Slika 6: križišče Lesce.....	14
Slika 7 : Križišče iz Lesc na cesto Lesce–Bled	15
Slika 8: Križišče za Šobec.....	15
Slika 9: Krožišče za Šobec.....	16
Slika 10: Krožišče za Golf igrišče.....	16
Slika 11: Krožišče za Bohinjsko obvoznico iz nedokončane obvoznice	17
Slika 12: Krožišče za Bohinjsko obvoznico	18
Slika 13: Krožišče pri Petrolu na Bledu	18
Slika 14: Povprečno dnevno število vozil za pet let	19
Slika 15: Nevarnost v Avsenikovem krožišču	24
Slika 16: Policija in Avsenikovo krožišče	26
Slika 17: Izklop semaforja na križišču Lesce–Bled	27
Slika 18: Krožišče za bohinjsko obvoznico.....	28
Slika 19: Iz Lesc proti Bohinju skozi krožišče v Betinu	29
Slika 20: Oteževanje vožnje v krožiščih, zaradi daljših vozil.....	31
Slika 21: Pojav akcij o ozaveščanju o vožnji v krožiščih	32
Slika 22: Predlog razširitve Avsenikovega krožišča.....	36
Slika 23: Krožišče pri Petrolu na Bledu	37
Slika 24: Avsenikovo krožišče.....	41
Slika 25: Križišče v Lescah	42
Slika 26: Krožišče za bohinjsko obvoznico.....	43
Slika 27: Krožišče za bohinjsko obvoznico iz zraka.....	44

KAZALO TABEL

Tabela 1: Tipi krožišč.....	6
Tabela 2: Povprečne dnevne prometne obremenitve	19

1 UVOD

1.1 Predstavitev problema

Raziskava obsega pogoste težave v krožiščih na relaciji Lesce–Bled, ker je bilo pri vožnji na tej relaciji opaženo, da med posamezniki vlada zmeda in nesigurnost, lahko da zaradi obstoječega stanja na sami infrastrukturi, kot tudi zaradi pomanjkljivega znanja o cestno prometnih predpisih. Je velikost oziroma v naših primerih majhnost krožišča problem? So masa ljudi in vse pločevine, ki v poletnih mesecih obiščejo Bled in Bohinj, prevelike za vso infrastrukturo, kajti zavedati se moramo, da je Bled poleg Postojnske jame in Ljubljane ena najbolj obiskanih turističnih destinacij v Sloveniji.

Krožišča, ki jih naloga obravnava, so Avsenikovo krožišče, krožišče za kamp Šobec, krožišče za golf igrišče, novozgrajeno krožišče za bohinjsko obvoznico in krožišče pri Petrolu na Bledu za gorjansko obvoznico.

1.2 Cilji naloge

Cilj je oceniti najbolj pogoste težave v krožiščih na tej relaciji, se pravi vožnja po napačnem voznem pasu v krožišču, vključevanje smernikov, preobremenjenost infrastrukture in stanje same infrastrukture. Na podlagi ugotovitev iz ankete bo za vsako krožišče predlagana tudi možna rešitev.

Ocenjeno je, da anketa pokaže, da vozniki ne znajo voziti v krožiščih. Problematika med mladimi ni tako pogosta, kot se začne kazati z naraščajočo starostjo.

1.3 Predstavitev okolja

Krožišča se nahajajo na relaciji Lesce–Bled, na državni cesti, ki jo označujemo R1, z oznako 209, s številko odseka 1088.

V zimskih mesecih na tej relaciji vozijo večinoma domačini, v poletnih mesecih pa se proti Bledu in Bohinju napotijo množice turistov iz vsega sveta in infrastruktura postane preobremenjena.

1.4 Predpostavke in omejitve

Predpostavljamo, da obstoječa infrastruktura zadostuje samo za mesece izven sezone, se pravi zimske mesece. Kot omejitev na tem območju velja reševanje težav z odkupom zemljišč za Bohinjsko obvoznico, samo umestitvijo ceste na tej relaciji v prostor, ki pa preprečuje razširitev cestišča in infrastrukture.

Kot raziskovalna vprašanja pa se porajajo dileme:

- Ali znamo voziti v krožiščih?

- Ali suverenost vožnje v krožiščih s starostjo upada?
- Ali bi potrebovali osvežitve znanja o prometnih predpisih vsakih nekaj let?
- Ali je za situacijo v krožiščih na relaciji Lesce–Bled kriva preobremenjenost infrastrukture?

1.5 Metode dela

Z opisno metodo smo predstavili dejansko stanje na terenu – kako krožišča trenutno izgledajo in kakšna je infrastruktura.

V raziskovalnem delu diplomske naloge je uporabljena metoda anketiranja oz. tudi delno metoda intervjuja. Anketa je bila izvedena preko programa 1ka v času pisanja naloge.

2 KRATKA ZGODOVINA KROŽIŠČ

Kot je povzeto po Tollazzi (2000), ideje o mestnih krožnih trgih in kasneje prve zamisli krožnega potekanja prometa segajo v 1903, ko so želeli zaradi preveč konjskih vpreg določiti krožni potek prometa po mestnih ulicah. Eno prvih takih krožišč naj bi bilo v New Yorku, zgrajeno leta 1905. Dve leti kasneje, leta 1907, je v Parizu nastalo krožišče, kjer se je stikalo dvanajst cest. Prvo krožišče v Veliki Britaniji je bilo odprto leta 1910 s premerom zelenice malo manj kot 17 m, zunanji premer pa je znašal 32 m. Zasnovane so bile podobne današnjim. V Evropi je prva svetovna vojna prekinila začetne razvoje krožišč. Ideja izvira iz Velike Britanije in se uporablja za križišča, kjer je stičišče več kot štirih cest, vendar pa takrat niso nič izračunavali, koliko morajo biti velika krožišča. Delali so po nekakšni zdravi pameti. Leta 1926 je bila razvita preprosta metoda za izračun širine krožnega vozišča, pri čemer se je domnevalo, da je širina uvozov sorazmerna z jakostjo prometa na uvozu. In to velja še danes. Prometni strokovnjak Dodd je predlagal vhode v obliki trobente, kar naj bi povzročilo zmanjšanje hitrosti pri vstopu v krožišče. Njegovi predlogi so bili tudi primerni polmeri sredinskih otokov, kar povzroči odvijanje prometnega toka ob notranjem robu krožnega vozišča. In to velja še danes.

Področje uporabe krožišč je bilo uradno priznано leta 1929. Takrat naj bi se nastavile smernice za kroženje prometa.

Okoli leta 1934 je bil porast števila prometnih nezgod, poleg vse hitrejših motornih vozil so bile udeležene tudi konjske vprege, kolesarji in pešci. Za pešce še ni bilo prometnih pravil za prečkanje ceste. Večina žrtev krožišč so bili kolesarji in pešci. Od 1937 naprej so bile predlagane ceste z dvema smernima voziščema, ločilnim pasom v sredini, z odstavnimi pasovi, kolesarskimi stezami in hodniki za pešce.

Leta 1939 ob pričetku druge svetovne vojne je bila ideja krožišč uporabljena širom po Veliki Britaniji. Veljala so za nujno obliko ureditve prometa ob križanju glavnih cest. Leta 1941 je prometni strokovnjak Clayton razvil prvo enačbo za izračun kapacitete krožišč, ki je temeljila tako na podatkih o širini ceste in številu pasov kot tudi spremenljivkah. Izračuni so veljali za 15 milj/uro, kar je približno 24 km/h, in to je bil temelj za kasnejše raziskave Britancev v smeri krožišč.

Tollazzi (2000) navaja, da so po drugi svetovni vojni krožna križišča na urbanih območjih komaj uporabljali, nasvet je bil, da se uporabljajo le pri križanju večjih prometnih cest v ruralnem območju. Krožna križišča so postopoma nadomeščala klasična nivojska križišča, njihova prednost pa se je izničevala z rastjo prometa v ZDA. Takrat je nastala ideja o več nivojskih krožnih križiščih. Krožišča so bila velikih dimenzij, poudarek so dajali na tranzitni promet, predvsem pa na prednost prometa na uvozu. Oblike so bile ovalne, hitrosti pa od 40 do 70 milj/h. Pravila prednosti so se razlikovala od današnjih. Prednost vožnje je imelo vozilo na vhodu v krožišče, pred

vozilom v krožnem toku. Wardrop je 1957 prvi podal obrazec za izračun kapacitete krožnih krožišč, pri katerih imajo prednost vozila na uvozi v krožno križišče. Z povečanjem motornega prometa so se pokazale tudi pomanjkljivosti tega načina vodenja prometa. Pojavljali so se zastoji. Pred letom 1966 v Angliji ni bilo nikakršnih določenih pravil, ki bi obravnavala prepletanje prometnih tokov v krožiščih. Vozniki z več izkušnjami so vedeli, da je uradno priporočeno uvažanje v krožišče, sprva upočasnitev, nato priključitev v krožni tok za katerikoli vozilom. S takim načinom so se velikosti krožišč manjšala.

Leta 1967 so angleški eksperimenti pokazali, da je krožišče lahko precej manjše. Prvi eksperiment na javnih cestah v Veliki Britaniji je bil pretvorba trikrakega križišča v mini krožišče s pobarvanim, dvignjenim središčnim otokom.

2.1 Zgodovina krožišč na Slovenskem

Tollazzi (2000) pravi, da tradicija krožišč sega skoraj do prvega desetletja prejšnjega stoletja. Prometni otoki so se izvajali že v Kraljevini Jugoslaviji, nastali pa so na enak način kot drugod po svetu, na začetku kot mestni trgi, okrog katerih je potekal promet. V Sloveniji je dober primer krožišča Glavni trg v Mariboru iz leta 1921. S splošnim naraščanjem prometa sta se povečala tudi pomen »prometnih otokov« in potreba po uvedbi prometnega režima. V tem času se je pokazala potreba po kanaliziranju prometnih tokov, zaradi katerih so zmanjšali prej široke trge in uvedli denivelirane otoke, okoli katerih se lahko kroži. Primer take ureditve je bil Trg revolucije v Mariboru. Na Glavnem trgu v Mariboru se je okoli leta 1930 uvedel prometni otok, kar se nakaže s kamnitimi stebrički, kasneje pa se je dodal še prometni znak za zavijanje v desno, približno devet let kasneje so povečali prvoten majhen okrogli otok, ga ozelenili in dve leti kasneje dodali javno razsvetljavo. Na obeh trgih so se te rešitve obdržale in z določenimi spremembami jih uporabljamo še danes.

Posamezni primeri krožišč (Tollazzi, 2000) so nastali že v prejšnji državi. Primeri so bili osamljeni, ker naj bi temeljili na slabih izkušnjah z velikimi krožišči v Zagrebu, Beogradu in Skopju. Bila so dimenzionirana na neustrezen način, zato strokovnjaki že od samega začetka opozarjajo na nevarnost le teh. S številom v preteklosti izvedenih krožišč na našem prostoru lahko trdimo, da za njih ni bilo zadostnega razumevanja, kljub temu da so bila klasična križišča prehitra in prenevarna. Če v preteklosti investitorji niso imeli posluha za krožišča, so projektanti, snovalci in prometniki iskali rešitve s krožišči. Ciril Stanič je že v zgodnjih petdesetih letih ponujal rešitve s krožišči v Ljubljani, Kranju, Novi Gorici in drugje. Takrat je že obstajalo gradivo o prometnih predpisih v krožiščih. Primer je knjiga Janka Strune, ki tudi slikovno ponazarja zavijanje desno z nakazanim smernim kazalcem ali roko.

Martin Lipičnik je 1976 v učbeniku za študente gradbeništva obravnaval krožišča kot rešitev pri križanju večjega števila cest in možnost izvedbe krožišča v štirikrakem križišču.

Kot navaja Tollazzi (2000) je v zadnjem času povečano zanimanje za krožišča. Nekaj izmed prvih zgrajenih krožišč novega vala so krožišče na Žalah v Ljubljani, Tomačevo, v Pesnici v Mariboru, Kopru pri tržnici in tako naprej. V tem obdobju so se začela pojavljati vprašanja o upravičenosti izvedbe in dejanski varnosti krožišč. Ker je bilo v začetku pomanjkanje lastnih smernic, so se projektanti sami odločali za uporabo tujih smernic. Vsak projektant je uporabil tiste smernice, ki so mu bile bližje, zato so se slogi zelo razlikovali. Takrat v Sloveniji ni bilo strokovnjaka, ki bi imel zadosti znanja in izkušenj, da bi določil, katere enotne smernice bi v Sloveniji uporabljali. Kljub pomanjkanju strokovne literature v začetni fazi in smernic iz tujih držav pa glede na število prometnih nesreč in njihovih posledic lahko trdimo, da so projektanti in izvajalci opravili svoje delo opravili strokovno. Učinek imajo tudi krožišča, ki so rekonstrukcija prejšnjih klasičnih križišč. Število prometnih nesreč se je na takih krožiščih zmanjšalo za 50 %, število poškodovanih pa za 75 %. Leta 1997 je bila izvedena prva analiza prometne varnosti v krožiščih v Sloveniji. Analizirana so bila vsa krožišča v Sloveniji, vendar pa ima analiza pomanjkljivost, daj ni bilo dolgoletno opazovanje krožišč, temveč kratkotrajno. Analiza izpostavlja dve dejstvi. Neprijavljene prometne nesreče in obdelava podatkov prijavljenih prometnih nesreč. Tako je bila hitrost 69,3 % vzrokov prometnih nesreč v krožiščih. Na drugem mestu so sledili nepravilni premiki na druge vozne pasove, tretji vzrok varnostna razdalja in nato izsiljevanje prednosti, smer vožnje ter nepravilno naložen tovor. Kasneje so se k uvajanju krožišč v Sloveniji vključili tudi prometna policija, avtošole, mediji in inštitucije, kot so Direkcija Republike Slovenije za ceste, Družba za raziskave v cestni in prometni stroki ter drugi.

3 VRSTE KROŽIŠČ

OpenAI ChatGPT (2025, 11. maj) navaja da se krožišča razlikujejo glede na število pasov, velikost, način vodenja prometa in dodatnih rešitev za izboljšanje pretočnosti in varnosti.

Tip krožnega križišča	Zunanji premer (m)	Okvirna kapaciteta (vozil/dan)	Hitrost vozil (km/h)
Mini urbano	14–15	10.000	do 25
Majhno urbano	22–35	15.000	pod 30
Srednje veliko urbano	30–40	20.000	do 40
Srednje veliko izven urbano	35–45	22.000	do 40
Krožno križišče s spiralnim potekom krožnega vozišča (srednje veliko, urbano in izvenurbano)	40–70	40.000	do 40 do 50
Veliko izvenurbano	> 70	-	-

Tabela 1: Tipi krožišč
(Vir: Gregorač, 2018)

Avsenikovo krožišče bi po merilu spadalo pod majhno urbano krožišče, 22 do 35 m zunanjega premera. Okvirna kapaciteta vozil bi v samem krožišču ustrezala samo v koronskem času, ko je bilo povprečno število vozil na dan 15.359 in je bilo nekje za pet tisoč vozil na dan manj kot povprečje ostalih let. Hitrost pod 30 km/h bi bila priporočljiva, vendar je hitrost 50 km/h. Za samo Avsenikovo krožišče bi bilo priporočljivo, da bi bilo vsaj srednje veliko izvenurbano krožišče s 35 do 45 m zunanjega premera, kjer je okvirna kapaciteta dvaindvajset tisoč vozil na dan in s hitrostjo do 40 km/h. V samem krožišču je povprečno dnevno število vozil več kot na

cesti Lesce–Bled, saj se tam križa tudi ves promet iz smeri Žirovnice in iz smeri Radovljice.

Krožišče za camp Šobec je po velikosti mini urbano, čeprav je hitrost v samem krožišču 40 km/h in se povprečno število vozil dnevno giblje okrog dvajset tisoč. Tako bi bilo priporočeno srednje veliko urbano krožišče s zunanjim premerom 30 do 40 m, veliko več bi bilo prostora za večja vozila, kot so avtobusi, in predvsem za težja tovorna vozila.

Krožišče za golf je mini urbano krožišče in hitrost v njem je 40 km/h. Tako kot ostala krožišča na tem delu je tudi to krožišče premajhno za vso kapaciteto vozil, ki peljejo skozenj. Na podlagi povprečnega števila vozil, ki se peljejo skozenj, bi moralo biti vsaj srednje veliko urbano krožišče z zunanjim premerom 30 do 40 m.

Krožišče za bohinjsko obvoznico oziroma krožišče v Betinu je trenutno zgrajeno in pripravljeno, da začne služiti svoji namembnosti, čeprav bohinjska obvoznica še ni zgrajena. Po velikosti je srednje urbano krožišče. Hitrost v njem je 50 km/h, pozitivne ter negativne strani krožišča pa se bodo pokazale šele, ko bo obvoznica zgrajena. Trenutno pa je opaziti, da je nekaj zmedenosti na uvozu iz Lesc proti Bledu, ker je krožišče odprto in se lahko vozniki peljejo iz smeri Bleda in po krožnem nazaj na Bled.



*Slika 1: Krožišče za bohinjsko obvoznico
(Vir: Grega Brenkuš, 2025)*

Krožišče pri Petrolu na Bledu bi bilo po merilu majhno urbano krožišče z zunanjim premerom približno dvajset metrov, vendar pa se na tem področju povprečno število vozil na dan giblje okrog dvajset tisoč, hitrost je 40 km/h, čeprav te hitrosti v samem krožišču zaradi majhnosti samega krožišča ne moremo doseči. Po samem številu vozil na dan bi krožišče pri Petrolu na Bledu moralo biti vsaj srednje veliko urbano

krožišče z zunanjim premerom 30 do 40 m. Širina voznega pasu je približno 4,5 m in to ni zadostno za vožnjo večjih vozil oziroma tovornjakov skozi krožišče. Le ti morajo v samo krožišče zapeljati počasi in tako, da drugim vozilom odvzamejo prednost.

3.1 Klasično enopasovno krožišče

Ima en vozni pas v krogu in en vozni pas na uvozih in pas na izvozih. So najpogostejše uporabljena oblika križišč oziroma krožišč v manjših mestih in krajih. Prednosti so dobra pretočnost, manj nesreč, počasnejši promet in posledično večja varnost. Slabosti so, da se lahko zamaši ob večjem prometu, zlasti če je v bližini turistično območje, v našem primeru Bled, kot je povzeto po OpenAI ChatGPT (2025, 11. maj).

V našem primeru je klasično enopasovno krožišče pri Petrolu na Bledu, krožišče za golf igrišče Bled in krožišče za camp Šobec.

3.2 Večpasovno (dvopasovno ali več) krožišče

Kot je povzeto po OpenAI ChatGPT (2025, 11. maj) dvopasovno oziroma večpasovno krožišče omogoča večji pretok prometa. Vozniki morajo biti bolj pozorni pri menjavi pasov in na izhodih. Pogosto so opremljena z dodatno signalizacijo ali oznakami za usmerjanje. Zahtevajo višjo vozniško disciplino – pogosto prihaja do napak ob izhodu.

V našem primeru je to Avsenikovo krožišče in polovično krožišče za bohinjsko obvoznico. V slednjem je to del iz smeri Bleda proti Lescam.

3.3 Krožišče s spiralno (turbo) zasnovo

Vozni pasovi so vodeni tako, da ni prečkanja poti, ker vozniki izberejo pravi pas že pred vstopom v krožišče. Zmanjšuje konfliktno točko in povečuje pretočnost. Primerna so za prometno obremenjena križišča. Na Gorenjskem še niso množično prisotna, a bi bila lahko koristna, npr. pri Lescam, kot navaja OpenAI ChatGPT (2025).

V našem primeru je polovično, kot »turbo« krožišče zasnovano novo krožišče za bohinjsko obvoznico, in sicer del iz Lescam proti Bledu.

3.4 Mini krožišča

Kot je povzeto iz OpenAI ChatGPT (2025), manjša izvedba krožišča, ki je primerna za naselja z omejenim prostorom. Središče je običajno prevozno (dvignjena barvana površina). Primerna za umirjanje prometa v naseljih in pri križiščih z nizkimi hitrostmi.

3.5 Krožišča z dodatnimi pasovi za desni zavo (bypass)

Določeni izvozi imajo poseben pas, da vozila zavijajo desno mimo krožišča in ni potrebe po vstopu vanj. Zmanjšujejo obremenjenost krožišča. To je učinkovita rešitev na turistično obremenjenih točkah, kot navaja OpenAI ChatGPT (2025).

4 PROMETNA PRAVILA V KROŽIŠČIH

Kot navaja Breznik (2011): »Krožno križišče je križišče z otokom in krožnim smernim voziščem, na katerem teče promet v nasprotni smeri urinega kazalca. To so križišča prednostne in neprednostne ceste, kjer je prednostna cesta speljana v zaključenem krogu; hkrati služijo kot učinkovit ukrep umirjanja prometa. Praviloma so varnejša kot klasična križišča v istem nivoju, saj so hitrosti vozil manjše, število točk možnega trčenja je manjše, možnost hudih čelnih trčenj je bistveno manjša, prav tako pa so zelo redka pravokotna bočna trčenja.«

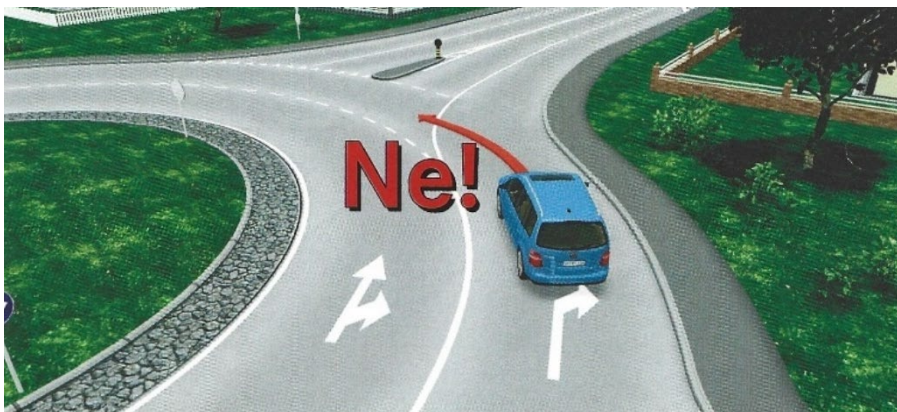
»Vsi uvozi so označeni z znakom križišče s prednostno cesto, to pomeni, da imajo prednost vozila, ki že vozijo na krožnem križišču. Promet na krožnem križišču poteka v nasprotni smeri urinega kazalca; to označuje prometni znak krožni promet. Pri vključevanju na krožno križišče ni treba vklopiti desnih smernih utripalk. Vklopimo jih le, če je krožno križišče izvedeno tako, da je izvoz, po katerem želimo zapustiti krožno križišče, v neposredni bližini uvoza. Ko želimo zapustiti krožno križišče, moramo pravočasno vklopiti desne smerne utripalke, najbolje takoj za zadnjim uvozom. S prehitrim vklopom (pred zadnjim uvozom) lahko zavedemo voznika, ki se želi vključiti na krožno križišče; to pa lahko privede do nevarne situacije. S prepoznim vklopom (tik pred izvozom) drugim udeležencem prepozno sporočimo naš namen (Breznik, 2011) .«

Breznik (2011) navaja:

- »Kadar ima krožno križišče dva uvozna prometna pasova, zapelje vozilo, ki vozi po:
 - desnem prometnem pasu na zunanji prometni pas krožnega križišča;
 - levem prometnem pasu pa na notranji prometni pas krožnega križišča.
- Kadar se z levega prometnega pasu vključujemo na krožno križišče in je zunanji prometni pas prost, notranji prometni pas pa zaseden z vozili, moramo počakati.
- Kadar se z levega prometnega pasu vključujemo na krožno križišče in je zunanji prometni pas zaseden, moramo počakati.
- Če je zunanji prometni pas v krožišču ločen z neprekinjeno ločilno črto, lahko neovirano zapeljejo na ta pas vozila le iz desnega prometnega pasu. To neprekinjeno ločilno črto je prepovedano prevoziti.
- Kadar želimo križišče zapustiti na prvem izvozu, ostanemo na zunanjem prometnem pasu.
- Kadar križišča ne nameravamo zapustiti na prvem izvozu, zapeljemo na notranji pas, razen če nam prometna ureditev ali prometna situacija tega ne dovoljuje. S tem povečamo prepustnost križišča in omogočimo varnejše in tekoče vključevanje ter izključevanje vozil s krožnega križišča.
- Krožno križišče smemo izvoziti le z zunanjega prometnega pasu.

- Če je krožno križišče majhno ter so izvozi in uvozi zelo blizu drug drugega, je menjava prometnih pasov, še posebej v gostem prometu, skoraj nemogoča. Zato v teh primerih lahko nadaljujemo vožnjo po zunanjem prometnem pasu.
- Z notranjega prometnega pasu lahko zapustimo krožno križišče le takrat, kadar je zunanji prometni pas namenjen izključno zapuščanju krožnega križišča; to je označeno z neprekinjeno ločilno črto na vozišču.«

Breznik (2011): »Z zunanjega prometnega pasu je v tem primeru prepovedano nadaljevati vožnjo po krožnem križišču, saj sta oba prometna pasova namenjena zapuščanju krožnega križišča in zato ločena z neprekinjeno ločilno črto. Te črte ne smemo prevoziti. «



Slika 2: Prepoved v krožišču
(Vir: Breznik, 2011)

Takšen primer, kot je naveden zgoraj, imamo v Avsenikovem krožišču na izvozu za avtocesto proti Jesenicam in Ljubljani. Zmeraj bolj pa so v uporabi »turbo« krožišča oziroma krožišča z ločenimi voznimi pasovi. Ker so pasovi fizično ločeni, je manj verjetnosti za prometne nesreče.



Slika 3: Krožišče s spiralnim potekom krožnega pasu
(Vir: Breznik, P., 2022)

Breznik (2022) navaja: »To je nekoliko spremenjen tip krožnih križišč, ki zagotavlja večjo raven prometne varnosti in večjo pretočnost. Od običajnih krožnih križišč se ta razlikujejo, in sicer:

- Imajo dva, s posebnimi elementi, med seboj fizično ločena prometna pasova. Ta fizična ločitev na celotnem krožnem križišču ovira menjavo prometnih pasov in je prekinjena le na mestih, kjer je uvoz na krožno križišče. Na teh prekinjenih mestih ni predvidena menjava prometnih pasov (rdeča puščica).
- Prometni znaki in označbe na vozišču, pred in na krožnem križišču, natančno označujejo, v katero smer vodi določeni prometni pas.
- Na ustrezni prometni pas se moramo razvrstiti že na ravnem delu vozišča pred križiščem.
- Obračanja vozila ni mogoče ali pa je mogoče le iz nekaterih smeri.
- Po tem krožnem križišču ni možno voziti krogu.«

5 OPIS POTI IN KROŽIŠČ IZ LESC DO BLEDA

Avtocesto iz smeri Ljubljane ali Jesenic zapustimo na izvozu Lesce in se zapeljemo v Avsenikovo krožišče, kot prikazuje spodnja slika. Pot proti Bledu nas vodi najprej skozi križišče v Lescah, skozi krožišče pri Šobcu, skozi krožišče za golf igrišče, skozi krožišče v Betinu ali tako imenovano krožišče za bohinjsko obvoznico proti Bledu oz. krožišču pri Petrolu na Bledu.



*Slika 4: zemljevid vseh krožišč na trasi Lesce-Bled
(Vir: Google Earth, 24.4.2025)*

5.1 Avsenikovo krožišče



*Slika 5: Avsenikovo krožišče
(Vir: GIS, 3. 2. 2025)*

Pri zupuščanju avtoceste na izvozu Lesce, iz smeri Ljubljane proti Jesenicam in Jesenice proti Ljubljani se po kraku A, številki odseka 0103, na 0,404 km pripeljemo v Avsenikovo krožišče z oznako 209, številka odseka 1088, na 0 km. Sredinski otok je posvečen Slavku Avseniku, ki je simbol Slovenije in znan po vsem svetu. Skulptura je sestavljena iz treh klavirskih harmonik, klaviature in rdečega dežnika oziroma »marele«, ki je značilna za gorenjsko narodno nošo. Zgrajeno je bilo leta 2013 v počastitev 60 letnici Avsenikove glasbe.

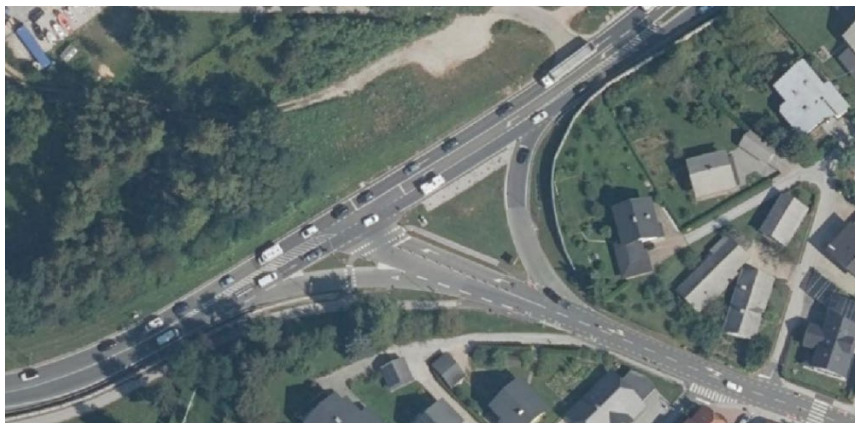
Krožišče je dvopasovno. V prometnih konicah, predvsem v poletni sezoni, se samo krožišče zamaši z vozili, predvsem izvoz iz avtoceste proti Bledu.

5.2 Križišče iz smeri Lesc na glavno cesto Lesce–Bled



Slika 6: križišče Lesce
(Lastni vir, 2025)

To ni krožišče, vendar pa je križišče iz Lesc na glavno cesto Lesce–Bled pomemben del relacije Lesce–Bled. To križišče v prometnih konicah delno zaprejo in ves promet iz smeri Lesc steče na Avsenikovo krožišče. Samo križišče ima oznako 209, številka odseka 1088, na 0,5 km. Potrebno pa se je vprašati, ali je izklop samega semaforja, zaprtje izvoznega pasu na cesto in preusmeritev vsega prometa dobra poteza ali pa je to dodatna obremenitev za samo Avsenikovo krožišče.



*Slika 7 : Križišče iz Lesc na cesto Lesce–Bled
(Vir: GIS, 3. 2. 2025)*

5.3 Krožišče pri Šobcu

Krožišče pri Šobcu je enopasovno in leži na državni cesti R1, z oznako 209, številko odseka 1088, na 1,0 km. Staro je nekaj let, pred tem je bilo križišče, na katerem je v poletnih mesecih oz. v mesecih, ko je camp Šobec obratoval, vladal kaos. Iz smeri kampa na cesto Lesce–Bled, predvsem proti Bledu, je bilo takrat nemogoče priti. Marsikdo se je raje zapeljal v smeri Lesc na Avsenikovo krožišče in potem nazaj na Bled.

Po navedbah Gorenjskega glasa (2022) so bile prve pobude za krožišče že pred dvajsetimi leti. Leta 2018 so bili v zvezi s tem krožiščem narejeni vsi projekti, dela pa so dela stekla 24. oktobra 2022. Krožišče je bilo končano 10. februarja 2023.



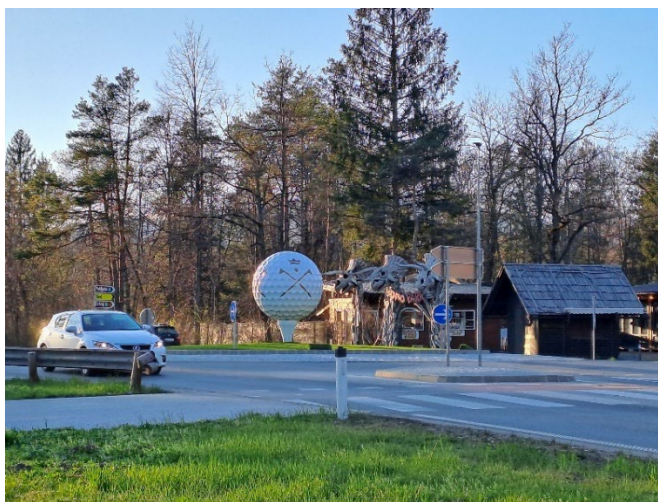
*Slika 8: Križišče za Šobec
(Vir: Gorenjski glas, 2022)*

Takoj v začetku uporabe krožišča Šobec se je zgodila prometna nesreča, v kateri sta bila delno uničena sredinski otok in napis iz smeri Lesc proti Bledu. Pred nesrečo je bila skulptura plastična, v modri barvi in je ponazarjala Triglav. Popravilo je trajalo nekaj časa, saj so skulpturo naredili v drugačni barvi. Z izgradnjo krožišča se je povečala varnost udeležencev v prometu, predvsem pa se je zmanjšala čakalna doba za uvoz na cesto Lesce–Bled iz smeri kampa Šobec. Se pa hkrati odpira vprašanje, kako bi samo križišče funkcioniralo, če se ne bi šlo v gradnjo krožišča, ampak bi na obstoječe križišče s posodobitvami naredili semaforje.



Slika 9: Krožišče za Šobec
(Lastni vir)

5.4 Krožišče za golf



Slika 10: Krožišče za Golf igrišče
(Lastni vir)

Kot navaja ChatGPT (2025, 24. april), je bilo krožišče za golf igrišče zgrajeno leta 2017.

Krožišče je bilo zgrajeno za lažji dostop do golf igrišča, kasneje se je v času korone zgradil v neposredni bližini še River camp, ki je za dovoz izkoristil četrti krak v krožišču. Leži na državni cesti R1, z oznako 209, številko odseka 1088, na 1,45 km. V sredinskem otoku je na podstavku golf žogica s prekrizanima zlatima palicama za golf.

5.5 Novo krožišče za Bohinjsko obvoznico

Bohinjska obveznica leži na državni cesti R1, z oznako 209, številko odseka 1088, na 2,7 km. Zgrajeno je bilo leta 2024 zaradi prometne razbremenitve Bleda in preusmeritve prometa na južno bohinjsko obvoznico, ki pa še ni zgrajena. Tako krak proti Bohinju ostaja zaprt in ves promet še vedno poteka skozi Bled. Vendar pa je zasnova krožišča za kasnejše obdobje že dobro premišljena, saj so vozni pasovi fizično ločeni z oviro.

Samo krožišče je zasnovano kot dvonivojsko, zgoraj poteka promet za motorna vozila, spodaj pod samim krožiščem pa poteka kolesarska pot Lesce–Bled, del pod cestiščem gre skozi tunnel. S tem so dosegli, da kolesarji ne ovirajo in upočasnjujejo prometa v krožišču.



*Slika 11: Krožišče za Bohinjsko obvoznico iz nedokončane obvoznice
(Vir: Grega Brenkuš, 2025)*



*Slika 12: Krožišče za Bohinjsko obvoznico
(Vir: Grega Brenkuš, 2025)*

5.6 Krožišče pri Petrolu na Bledu

Krožišče leži na državni cesti R1, z oznako 209, številko odseka 1088, na 3,2 km. Krožišče je bilo zgrajeno za razbremenitev stare ceste Bled–Gorje oziroma zaradi priključitve gorjanske obvoznice na glavno cesto Lesce–Bled. To krožišče je nastalo iz štirikrakega križišča, ki pa je prej služilo zgolj za okoliške prebivalce in promet iz vrtca in šole na Bledu. Sedaj je strateško zelo pomembno za Bled. Krožišče je enopasovno in majhno, zato imajo večja in težja vozila probleme pri vožnji skozi krožišče. Že avtomobili morajo biti pozorni pri speljevanju, da so dovolj hitri in ne ovirajo vozil v krožišču, večja vozila, kot so avtobusi in tovornjaki ter večji traktorji pa imajo velike težave pri vključevanju v samo krožišče.

Sredinski otok je lepo urejen s cvetjem, da je preglednost v samem krožišču dobra. Prehodi za pešce so v samem krožišču urejeni, vendar pa se pločnik takoj za izvozom iz krožišča proti Gorjam izgubi. Na tem delu mimo GG podjetja bi morali do samega bencinskega servisa na gorjanski obvoznici urediti še pločnik za pešce.

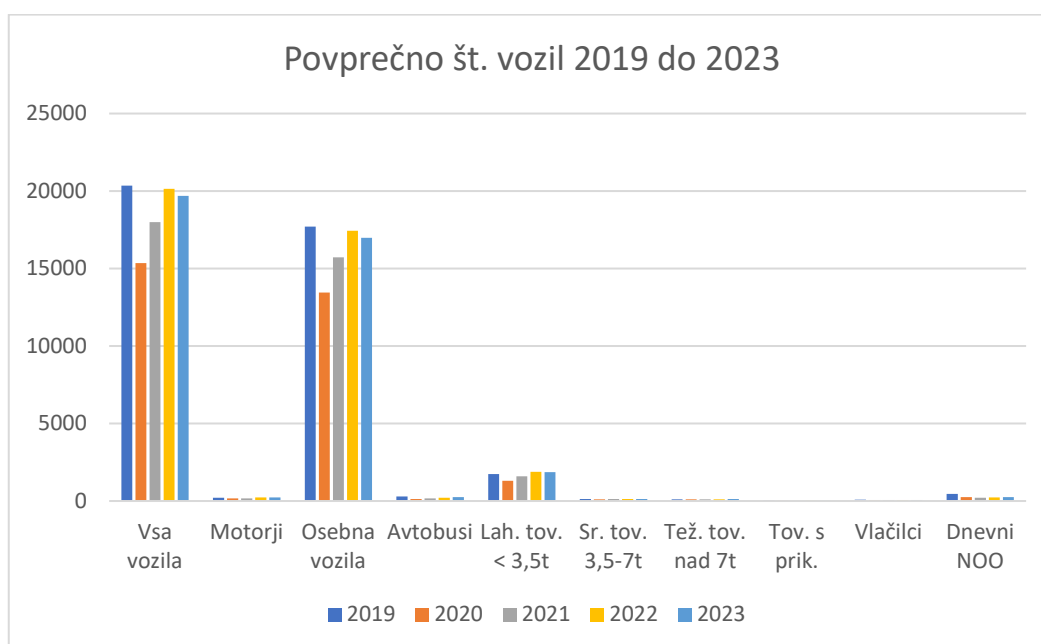


*Slika 13: Krožišče pri Petrolu na Bledu
(Lastni vir, 2025)*

6 POVPREČNE DNEVNE PROMETNE OBREMENITVE

Leto	2019	2020	2021	2022	2023
Vsa vozila	20347	15359	18002	20132	19683
Motorji	219	166	178	240	239
Osebna vozila	17712	13460	15732	17439	16980
Avtobusi	302	127	168	219	247
Lah. tov. <3,5 t	1741	1296	1605	1892	1864
Sr. tov. 3,5–7 t	133	114	124	136	127
Tež. tov. nad 7 t	107	103	104	110	121
Tov. s prik.	38	30	29	30	30
Vlačilci	95	63	62	66	75
Dnevni NOO	468	250	205	240	261

Tabela 2: Povprečne dnevne prometne obremenitve
(Vir: MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO, 4. 4. 2025)



Slika 14: Povprečno dnevno število vozil za pet let
(Lastni vir)

Kot je razvidno iz tabele in grafa, je bilo leta 2019 na relaciji Lesce–Bled, na državni cesti, ki jo označujemo R1, z oznako 209, s številko odseka 1088, povprečno dnevno število vozil 20.347. Leto kasneje število pade za 4.988, kar lahko pripišemo situaciji zaradi korona virusa. Leto kasneje 2021 se ta situacija še odraža, vendar pa se

povprečno dnevno število vozil že poveča za 2.643 na povprečno 18.002 vozil na dan. Leta 2022 se število poveča nazaj na povprečno 20.132 tisoč vozil na dan, tako kot je bilo pred situacijo s korona virusom.

7 ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ

7.1 V letu 2019

V letu 2019 se je po navedbah statističnih podatkov (<https://podatki.gov.si/dataset/mnzpprometne-nesrece-od-leta-2009-dalje>, 22. 05. 2025) na cesti R1, z oznako 209, številko odseka 1088 na relaciji Lesce–Bled od Avsenikovega krožišča do krožišča pri Petrolu na Bledu zgodilo 12 prometnih nesreč, v katerih je bilo 27 udeležencev, 20 slovenskih državljanov in 7 tujcev. Od tega je bilo 18 udeležencev in 9 udeleženek. Najmlajši moški je imel 19 let, najstarejši pa 68 let. Najmlajša ženska udeleženka je imela 19 let in najstarejša 81 let. Pri eni prometni nesreči je bil prisoten alkohol, in sicer moški, star 47 let, je imel 0,01 promila alkohola v krvi. 6 prometnih nesreč se je zgodilo na suhi cesti, 5 na mokrem cestišču in ena v snegu, vendar je bila cesta plužena. V tem letu je bila, kot lahko ugotovimo po stacionaži, ena prometna nesreča z lažjo telesno poškodbo v Avsenikovem krožišču. Trčenje v objekt pri oblačnem vremenu in gostem prometu ter pri suhem cestišču. Povzročiteljica je bila 81 letna državljanka Republike Slovenije.

7.2 V letu 2020

11 nesreč, 25 udeležencev, od tega 17 moških in 8 žensk, je bilo udeleženih v prometnih nesrečah v letu 2020, na relaciji Lesce–Bled (<https://podatki.gov.si/dataset/mnzpprometne-nesrece-od-leta-2009-dalje>, 22. 05. 2025). Najmlajši moški je bil star 26 let in najstarejši 68 let. Najmlajša udeleženka v prometni nesreči v letu 2020 je imela 25 let in najstarejša udeleženka 68. 6 udeležencev v prometnih nesrečah je bilo tujcev, 18 slovenskih državljanov, 1 udeleženec pa ni imel podatka o državljanstvu. V celem letu pri prometnih nesrečah ni bilo zabeležene prometne nesreče, kjer bi bil prisoten alkohol. 10 nesreč se je zgodilo pri suhem vozišču in 1 nesreča pri spolzkem vozišču.

3. aprila je bila, kot je razbrano po podatku stacionaže prometne nesreče, v Avsenikovem krožišču prometna nesreča ob 17.30 uri. Nastala je zaradi neupoštevanja pravil prednosti, prevrnitve vozila pri jasnem vremenu, suhem cestišču in normalno tekočem prometu.

7.3 V letu 2021

V letu 2021 je bilo (<https://podatki.gov.si/dataset/mnzpprometne-nesrece-od-leta-2009-dalje>, 22. 05. 2025) 7 prometnih nesreč na obravnavanem odseku in z 12 udeleženci. Od tega je bilo 9 moških in 3 ženske. Najmlajši moški je bil star 19 let, najstarejši moški pa 81 let. Najmlajša udeleženka je imela 31 let in najstarejša 44 let. 8 udeležencev je bilo državljanov Republike Slovenije, 3 udeleženci pa so bili tujci. Nobena nesreča oziroma noben udeleženec v prometnih nesrečah ni bil pod vplivom

alkohola. Kot lahko iz podatkov ugotovimo, je bila 1. marca 2021 v Avsenikovem krožišču prometna nesreča z bočnim trčenjem. Vreme je bilo takrat jasno, promet tekoč in vozišče suho. Povzročitelj prometne nesreče je bil 66 letni moški, državljan Republike Slovenije. Drugi udeleženec je bil prav tako 59 let star moški, državljan Republike Slovenije. Nesreča je bila brez telesnih poškodb.

7.4 V letu 2022

V letu 2022 je bil na tem delu porast prometnih nesreč. Kot je povzeto po statističnih podatkih (<https://podatki.gov.si/dataset/mnzpprometne-nesrece-od-leta-2009-dalje>, 22. 05. 2025), je bilo na tem območju 21 prometnih nesreč z 48 udeleženci. 4 udeleženci so bili pod vplivom alkohola. 17 udeleženk je bilo žensk, 30 moških, za en primer ni podatka. Najstarejša ženska udeleženka je bila stara 76 let in najmlajša 19 let. Najstarejši udeleženec je bil star 75 let, najmlajši pa 17 let. Kot je razvidno iz podatkov, so se v Avsenikovem krožišču zgodile štiri prometne nesreče. 21. septembra ob 13. uri s tremi udeleženci. Šlo je za bočno trčenje v gostem prometu, pri jasnem vremenu in suhem cestišču. Povzročitelj je bil 27 letni moški, 30 letni udeleženec je imel 0,37 promilov alkohola v krvi. Soudeleženec je bil tudi 40 letni moški, ki je bil lažje telesno poškodovan.

25. septembra je bila druga prometna nesreča, kjer je udeleženec prevrnil vozilo. Vreme je bilo deževno, cestišče mokro in promet normalno tekoč. Povzročitelj, 31 letni moški tuj državljan, je bil lažje telesno poškodovan in ni bil pod vplivom alkohola. 3. oktobra je bila prometna nesreča z bočnim trčenjem. Vreme je bilo jasno, cestišče suho in promet normalno tekoč. Povzročitelj 68 letni moški, voznik tovornega vozila in tuj državljan. Soudeleženka, kot druga povzročiteljica, je bila 19 letna ženska z osebnim vozilom in državljanica Republike Slovenije. Nesreča je bila brez telesnih poškodb.

4. oktobra je bila prav tako prometna nesreča v Avsenikovem krožišču. Nepravilna smer vožnje in bočni trk vozil sta bila vzrok. Vreme je bilo jasno, cesta suha in promet gost. Povzročiteljica, 58 letna državljanica Republike Slovenije, in 33 letna udeleženka, prav tako državljanica Republike Slovenije, sta jo odnesli brez poškodb.

7.5 V letu 2023

V letu 2023 je bilo (<https://podatki.gov.si/dataset/mnzpprometne-nesrece-od-leta-2009-dalje>, 22. 05. 2025) 18 prometnih nesreč s 34 udeleženci. Od tega je bilo 22 moških in 12 žensk. Najstarejši moški je imel 95 let in najmlajši moški 17 let. Najmlajša ženska udeleženka je imela 22 let in najstarejša ženska 66 let. Trije udeleženci v prometnih nesrečah so bili pod vplivom alkohola. Zgodile so se tri prometne nesreče, neposredno v samih krožiščih. 3. junija se je v krožišču za Šobec zaradi neprilagojene hitrosti zgodila prometna nesreča s trčenjem v sam objekt. Vreme je bilo deževno, cestišče mokro in promet redek. Povzročitelj je bil 55 letni moški, državljan Republike

Slovenije, ki je bil v nesreči lažje telesno poškodovan. Udeleženec ni bil pod vplivom alkohola.

12. septembra je bila v Avsenikovem krožišču prometna nesreča z bočnim trčenjem. Vreme je bilo jasno, cestišče suho in promet tekoč. Povzročitelj je bil 76 letni moški, državljan Republike Slovenije. Drugi udeleženec je bil 51 letni moški, prav tako državljan Republike Slovenije. Prometna nesreča je bila brez poškodb in brez vpliva alkohola.

25. oktobra se je zgodila prometna nesreča v Avsenikovem krožišču, in sicer zaradi neprimerno hitrosti. Vreme je bilo oblačno, cestišče mokro in promet tekoč. Povzročiteljica je bila 66 letna državljanka Republike Slovenije, ki jo je odnesla brez poškodb. Tudi alkotest je pokazal 0 promilov.

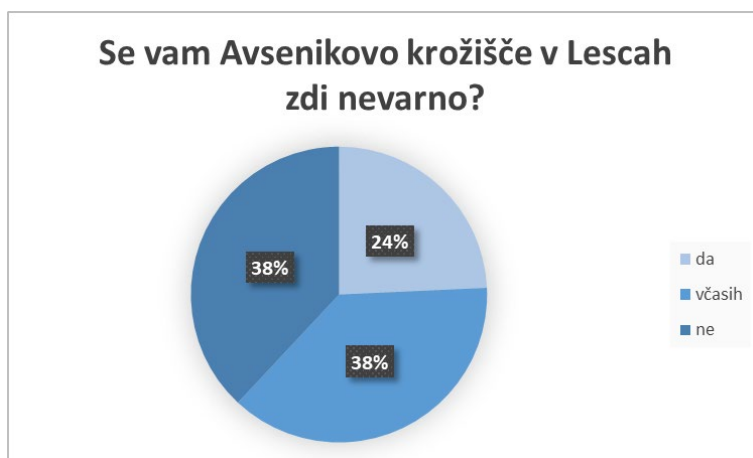
8 ANALIZA PODATKOV IZ ANKETE

Anketa je bila objavljena 27. marca in odprta za reševanje do 4. maja 2025, kar je 38 dni. Klikov na nagovor ankete je bilo 870, klikov na anketo 456, dokončalo pa je 267 anketirancev. Od tega je bilo ustrezno izpolnjenih 264 in tako za vzorec ankete vzamemo število 264. Anketo je rešilo 108 moških (42 %) in 151 (58 %) žensk, kar pomeni, da na to vprašanje niso vsi anketiranci želeli odgovoriti.

Starost anketirancev se je gibala od 16, s predpostavko, da je anketiranec z L tablico, do 80 in več. Razdeljeni so bili v starostne skupine: od 16 do 19 let 1 anketiranec, od 20 do 29 let 59 anketirancev (22 %), od 30 do 39 let 83 anketirancev (31 %), 40 do 49 let 62 anketirancev (23 %), 50 do 59 let 40 anketirancev (15 %), 60 do 69 let 12 anketirancev (5 %), 70 do 79 let 5 anketirancev (2 %) in 80 in več let 2 anketiranca (1 %).

Pri vprašanju »Ali se v dvopasovnem krožišču kdaj znajdete pred dilemo, po katerem pasu (notranjem ali zunanem pasu) se morate peljati do drugega ali tretjega izvoza?« (možnih je več odgovorov), sta dva anketiranca odgovorila z dvema odgovoroma. 19 (7 %) odgovorov je bilo za da, 63 (24 %) odgovorov za včasih in 184 (70 %) odgovorov za ne. Tako lahko predpostavljamo, da vozniki nimajo težav pri vožnji v samih krožiščih, tudi v dvopasovnih ne, ali pa se svojih napak ne zavedajo in so zelo prepričani v svoje znanje, čeprav je lahko pomanjkljivo.

Anketiranci so na vprašanje: »Se vam Avsenikovo krožišče v Lescah kot dvopasovno krožišče zdi nevarno?« odgovarjali. Vseh odgovorov je bilo 276, se pravi je 12 anketirancev odgovorilo z več odgovori. 67 (24 %) anketirancev z da, 104 (38 %) včasih in 105 (38 %) z ne.



Slika 15: Nevarnost v Avsenikovem krožišču
(Lastni vir)

Zakaj se anketirancem Avsenikovo krožišče zdi nevarno? Možnih je bilo več odgovorov: 18 odgovorov za pomanjkanje talnih označb, 13 za ni dovolj prometnih znakov, 13 za pogost pojav prometnih nesreč, 16 odgovorov za nepreglednost zaradi tovornih vozil, avtobusov in ostalih vozil ter 160 odgovorov za sem mnenja, da vozniki ne znajo voziti po krožiščih in kršijo prometna pravila. Ostali odgovori, ki so jih anketiranci lahko sami napisali, so bili:

- »Ni krožišče nevarno, nevarni so vozniki, ki o krožišču nimajo pojma.«
- »Premajhno za dvopasovno in pravilno razvrstitev.«
- »Izvozi niso prilagojeni takemu križišču – preozko.«
- »Slaba preplastitev z asfaltom.«
- »Menjava pasu na izvozi dvopasovnih križišč.«
- »Neprimerna vožnja voznikov.«
- »Premajhen obseg križišča.«
- »Ni jasno označeno razvrščanje za celotno krožišče – usmerjanje s tablam.«
- »Nepredvidevanje, slaba varnostna razdalja, neupoštevanje omejitev.«
- »Pomanjkanje talnih prepek.«
- »Prevelika hitrost udeležencev.«
- »Nepoznavanje ljudi, kako uporabljati krožišče z dvema pasovoma.«
- »Zapleteno narejeno, nekje en pas, drugje 2.«
- »Krožišče bi moralo biti na način kot tisto na Primskovem ali na Brniku ... ni možno menjati pasov, ko si v njem.«
- »Z robniki bi morali omejiti možnost vožnje do 2. ali 3. izvoza na desnem pasu.«
- »Spodnja tabla na sliki je pomanjkljiva. Ne vidi se, da je dvopasovna ter ne vidi se, da v smeri Žirovnice zoži na en pas.«
- »Krožišče je neumno zasnovano, kot tudi večino stalih krožišč po Sloveniji.«
- »Vozniki, ki ne poznajo sistema krožišč, sploh starejši vozniki ...«
- »Nepoznavanje pravil ... nekoliko nerodno krožišče.«
- »Izsiljevanje.«
- »Morali bi narediti tiste pregrade, kot imajo to tudi v Kranju recimo, ker sedaj čakaš ko budala vse, ki nepravilno vozijo po zunanjem pasu, da se ti sploh v notranjega vključiš ...«
- »Postavijo naj robnike kot v \"turbo\" križišču v Kranju.«
- »Izvoz proti Bledu, gužva poleti.«

Če povzamemo odgovore, bi moralo Avsenikovo krožišče biti zasnovano tako, da bi imelo talne pregrade oziroma delno kot turbo križišče, anketirance motijo preobremenjenost krožišča in pomanjkanje označb, velikost oziroma majhnost krožišča, nekatere motita hitrost in neznanje voznikov o vožnji. Tukaj se lahko vprašamo, ali naša anketa spet ne dokaže, da anketiranci sebe ne vidijo, vidijo pa ostale udeležence v prometu.

Pri vprašanju, če anketiranci pripeljejo iz smeri Bleda v Avsenikovo krožišče in želijo na avtocesto proti Jesenicam, je bilo 268 odgovorov, se pravi so 4 anketiranci odgovorili na obe vprašanji. 33 (12 %) odgovorov je bilo se peljem po zunanem, desnem pasu, vključim na drugem izvozu, desni smernik, da zapustim krožišče, se peljem po pasu za Ljubljano, vključim levi smernik in zapeljem na levi pas za smer Jesenice. Se vključujem po levem pasu na notranji pas in zapeljem mimo prvega izvoza po notranjem pasu, vključim desni smernik in zapustim krožišče po levem pasu proti Jesenicam/Ljubljani, kjer nadaljujem vožnjo proti Jesenicam je odgovorilo 235 (88 %) anketirancev.

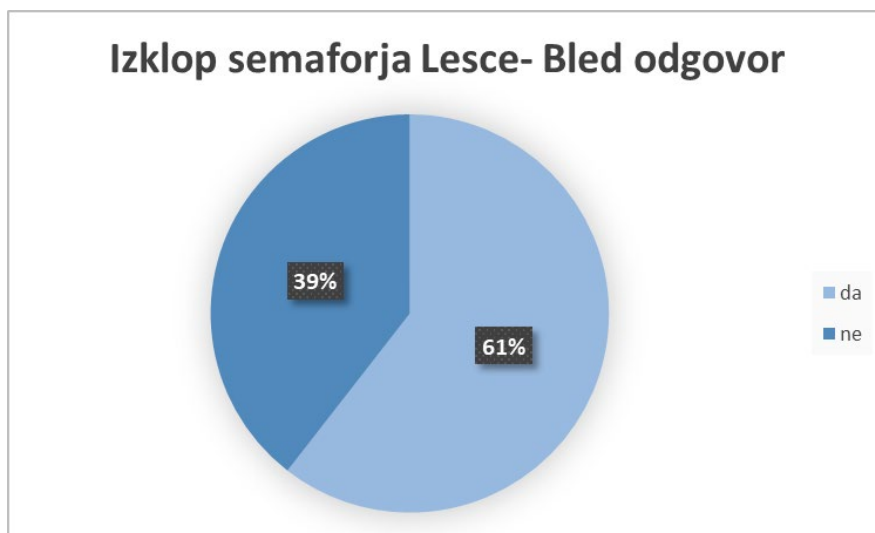
311 odgovorov je bilo na vprašanje, ali se anketirancem urejanje prometa s strani Policije v Avsenikovem krožišču v velikih prometnih konicah, predvsem v poletnih mesecih, ko mnogo turistov potuje na Bled in Bohinj, zdi potrebno? Možnih je bilo več odgovorov. 187 (60 %) odgovorov je, da je prisotnost policije dobrodošla, 18 odgovorov (6 %), da policisti samo motijo promet v krožišču, 73 odgovorov (23 %), da se vsak ustraši policijske uniforme in takoj upočasni vožnjo v samem krožišču in 33 odgovorov (11 %), da bi promet dobro potekal v krožišču, tudi če pi policistov ne bi bilo v krožišču.



Slika 16: Policija in Avsenikovo krožišče
(Lastni vir)

Na zastavljeno vprašanje, ali so anketiranci kdaj opazili prometno nesrečo ali ji bili priča v Avsenikovem krožišču, je bilo skupno 280 odgovorov. 127 (45 %) odgovorov, da so jo opazili, 15 (5 %) jih je bilo priča prometni nesreči v Avsenikovem krožišču. 5 (2 %) odgovorov je bilo, da so bili udeleženci v prometni nesreči, vendar ne krivi. 1 odgovor je bil, da je bil sam kriv za prometno nesrečo. 132 (47 %) odgovorov je bilo, da niso opazili prometne nesreče v Avsenikovem krožišču.

266 odgovorov je bilo na vprašanje, ali se vam izklop semaforja in upoštevanje prometnih znakov v križišču iz Lesc na glavno cesto Lesce–Bled v prometnih konicah zdi smiselno. Z da je odgovorilo 161 (61 %), 105 (39 %) odgovorov je bilo za ne.



Slika 17: Izklop semaforja na križišču Lesce–Bled
(Lastni vir)

Na odgovor, ali anketiranci upoštevajo zaporo voznega pasu v semaforiziranem križišču iz smeri Lesc na glavno cesto proti Bledu pri svoji vožnji je bilo 264 odgovorov. 246 (93 %) jih je odgovorilo z da, 11 (4 %) odgovorov, da previdno obvozijo zaporo po levi in zavijejo levo proti Bledu in 7 (3 %) odgovorov je bilo za ne. Tako lahko povzamemo, da vozniki upoštevajo začasno zaporo krožišča in se jim zapora zdi smiselna, čeprav morajo vozniki iz smeri Lesc zapeljati v Avsenikovo krožišče in od tam nadaljevati pot proti Bledu.

269 odgovorov je bilo na vprašanje, ali so anketirancem jasni prometni predpisi za vožnjo v dvopasovnih krožiščih. 222 (83 %) odgovorov je bilo za da, 41 (15 %), da včasih niso prepričani o pravilih, 6 odgovorov (2 %) anketirancev je odgovorilo z ne. Pri tem vprašanju lahko povzamemo, da so vozniki samozavestni pri vožnji v dvopasovnih krožiščih.

296 odgovorov je bilo na vprašanje, ali se anketirancem zdi preoblikovanje iz križišča v krožišče pri veliki pretočnosti ceste smiselno. Za primer je bilo navedeno križišče pri Šobcu v krožišče. 147 (50 %) jih je odgovorilo z da, 92 (31 %) jih je odgovorilo, da je sedaj veliko lažje priti na cesto iz Šobca v katerokoli smer, 57 (19 %) jih je odgovorilo, da se jim ne zdi smiselno.

266 odgovorov je bilo na vprašanje, ali ob zupuščanju novozgrajenega krožišča za bohinjsko obvoznico, kakršno je v trenutnem stanju, uporabljate smernik. 114 (43 %) jih je odgovorilo z da, 55 odgovorov (21 %) samo včasih, 23 odgovorov oziroma 9 % jih je odgovorilo z ne, zakaj bi ga, saj vozim naravnost, 74 odgovorov oz. 27 % jih je odgovorilo z ne. In če pogledamo samo krožišče, iz smeri Lesc proti Bledu smernika ne potrebujemo, ker je krožišče zasnovano kot »turbo« krožišče, iz smeri Bleda proti Lescam pa je uporaba desnega smernika pri vožnji po notranjem pasu obvezna, kajti vozniki iz smeri Lesc ne vedo, ali bomo mi zapustili krožišče ali pa nadaljevali vožnjo v smeri Bleda. Zaskrbljujoče je dejstvo, da samo 43 % redno uporablja smernik, kar je manj kot polovica voznikov.



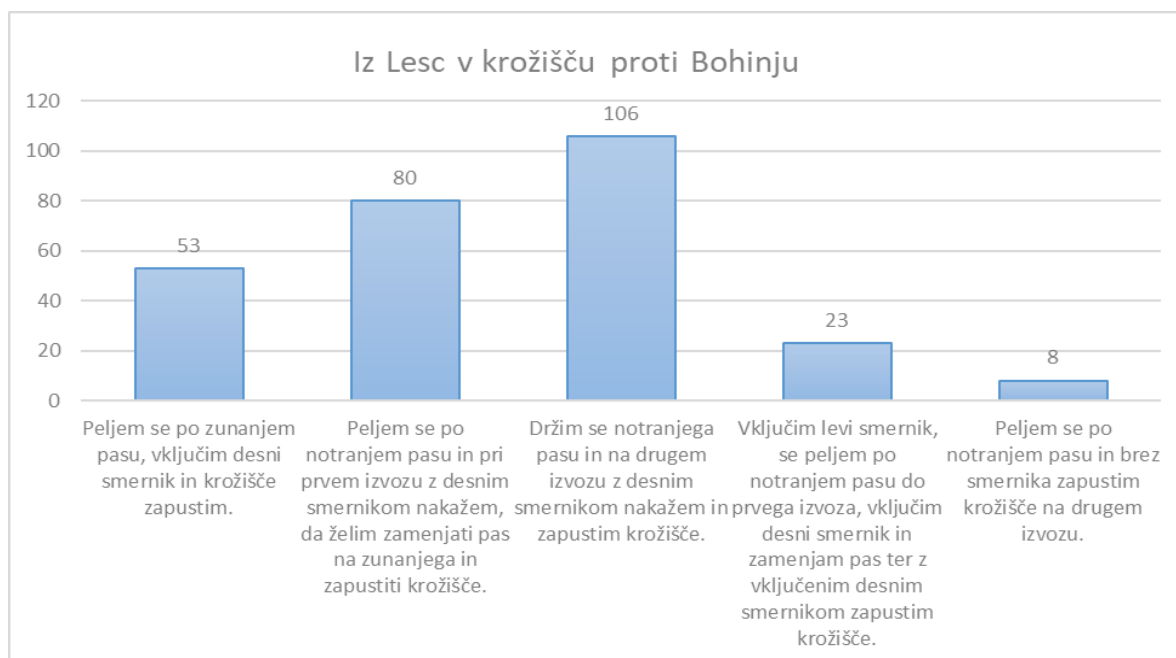
*Slika 18: Krožišče za bohinjsko obvoznico
(Vir: Grega Brenkuš, 2025)*

Novozgrajeno krožišče za bohinjsko obvoznico. Vozite iz smeri Bohinja in v krožišču nadaljujete proti Bledu. Prestavimo se v prihodnost, ko bo obvoznica že zgrajena. Vseh odgovorov je bilo 266, tako jih je 30 (11,3 %) odgovorilo, da se peljejo po zunanem pasu, vključijo desni smernik in zapustijo krožišče, 88 (33,1 %) jih je odgovorilo, da se peljejo po notranjem pasu in vzporedno s prvim izvozom z desnim smernikom nakažejo, da želijo zamenjati pas na zunanjega in zapustiti krožišče. 112 odgovorov oziroma 42,1 % se drži notranjega pasu in na drugem izvozu z desnim smernikom nakažejo in zapustijo krožišče. 19 odgovorov oz. 7,1 % je bilo, da vključijo levi smernik, se peljejo po notranjem pasu do prvega izvoza, vzporedno s prvim izvozom vključijo desni smernik in zamenjajo pas ter z vključenim desnim smernikom zapustijo krožišče. 17 odgovorov oziroma 6,4 % se jih pelje po notranjem pasu in brez smernika zapeljejo iz krožišča. Kot je razvidno iz zgornje slike, je pri tem vprašanju večina anketirancev zelo slabo pogledala sliko in prebrala vprašanje, saj bi le 107

anketirancev sploh zapeljalo proti Bledu, kar je 40 %. Ostalih 60 % pa bi moralo še enkrat zapeljati mimo izvoza za Bohinjsko in pri izvozu za Lesce popraviti svojo napako.

Novozgrajeno krožišče za bohinjsko obvoznico iz smeri Lesc proti Bledu. Prestavimo se v prihodnost, ko bo obvoznica že zgrajena. Vozite iz smeri Lesc proti Bledu in želite nadaljevati vožnjo po novi obvoznici proti Bohinju. Na to vprašanje je bilo 270 odgovorov. 53 (19,7 %) jih je odgovorilo, da se peljejo po zunanem pasu, vključijo desni smernik in krožišče zapustijo. 80 (29,6 %) odgovorov je bilo, da se peljejo po notranjem pasu in pri prvem izvozu z desnim smernikom nakažejo, da želijo zamenjati pas na zunanega in zapustiti krožišče. 106 (39,2 %) odgovorov je bilo, da se držijo notranjega pasu in na drugem izvozu z desnim smernikom nakažejo in zapustijo krožišče. 23 odgovorov (8,5 %) je bilo, da vključijo levi smernik, se peljejo po notranjem pasu do prvega izvoza, vključijo desni smernik in zamenjajo pas ter z vključenim desnim smernikom zapustijo krožišče. 8 odgovorov oziroma 3 % je bilo, da se peljejo po notranjem pasu in brez smernika zapustijo krožišče na drugem izvozu.

Kot je zopet razvidno iz zgornje slike, je pravilno odgovorilo samo 80 anketirancev, kar je slabih 30 % vseh odgovorov, ker se pravilen odgovor glasi, da peljejo po notranjem pasu in pri prvem izvozu z desnim smernikom nakažejo, da želijo zamenjati pas na zunanega in zapustiti krožišče. 70 % vseh anketirancev je odgovorilo napačno, kar predstavlja dejstvo, da ljudje ne znajo voziti v samem novozgrajenem krožišču oziroma se bodo morali do odprtja bohinjske obvoznice še naučiti.



Slika 19: Iz Lesc proti Bohinju skozi krožišče v Betinu
(Lastni vir)

V anketi je bilo 308 odgovorov na vprašanje, ali so anketiranci mnenja, da bo bohinjska obvoznica razbremenila krožišče pri Petrolu na Bledu, ko bo zgrajena. 160 (52 %) odgovorov za da, 96 (31 %) odgovorov je bilo, da bojo tuji vozniki proti Bohinju še vedno želeli skozi Bled. 52 odgovorov oz. 17 % odgovorov pa je bilo, da bohinjska obvoznica ne bo razbremenila krožišča pri Petrolu na Bledu. Več kot polovica odgovorov pravi, da bo obvoznica razbremenila krožišče, če se bo skozi Bled potem omejil promet oziroma prepovedal za težja vozila, na primer nad 3,5 tonami. Ti rezultati kažejo, da kljub prevladujočemu optimizmu obstaja določena raven zadržanosti med prebivalstvom, kar je pomembno upoštevati pri nadaljnjem načrtovanju prometne ureditve, informiranju voznikov ter spremljanju učinkov obvoznice po njeni izgradnji.

262 odgovorov je bilo na vprašanje, ali kdaj v krožišču uporabljate levi smernik. 26 (10 % levi smernik uporablja), 31 (12 %) ga uporablja včasih in 205 oziroma 78 % ga ne uporablja. Predvsem lahko izpostavimo, da v Sloveniji v krožiščih ni potrebno uporabljati levega smernika, predvsem pa bi se v prihodnje lahko razmislilo o njegovi uporabi v primerih, ko krožišče zapuščamo na tretjem ali četrtem izvozu. Tako bi ostalim voznikom dali jasno vedeti, da nismo pozabili na uporabo smernika in da bomo v krožišču dlje časa.

Na vprašanje, ali so se anketiranci kdaj srečevali v enopasovnem krožišču s primerom, da je daljše tovorno vozilo zaprlo krožišče in s tem otežilo tekočo vožnjo drugim udeležencem, je odgovorilo 264 anketirancev. Za primer smo izpostavili krožišče pri Petrolu na Bledu in krožišče za Šobec. 134 odgovorov je bilo z da, kar je 51 % in 130 odgovorov z ne, kar je 49 %. Se pravi, kot prikazuje spodnja slika, se je več kot polovica voznikov že znašla v situaciji, da so večja vozila otežila vožnjo ostalim udeležencem. To bi lahko pripisali predvsem majhnosti krožišč in bi bilo pametno razmisliti o povečavi oz. že pred samo izgradnjo infrastrukture na terenu dobro preveriti, kam se umešča, kdo vse uporablja to infrastrukturo in s to mislijo potem načrtovati in umestiti v sam prostor.



*Slika 20: Oteževanje vožnje v krožiščih, zaradi daljših vozil
(Lastni vir)*

271 odgovorov je bilo na vprašanje, ali anketirance pri vožnji skozi krožišče pri Šobcu moti prečni naklon vozišča oziroma dvignjen notranji del vozišča. 81 odgovorov oziroma 30 % jih moti, 18 (7 %) jih moti samo, če pripeljejo prehitro, 41 (15 %) jih moti včasih in 131 vprašanih oziroma 48 % jih ne moti. 52 % odgovorov gre v smer, da jih nekako moti, se pravi bi bilo smiselno razmisliti o izboljšanju infrastrukture, ko bo čas za popravilo samega krožišča.

Pri vprašanju o krožišču za golf igrišče, ali se vam je kdaj zgodilo, da je vozilo iz smeri Lesc proti Bledu v krožišču izsililo prednost vozilu iz smeri Bleda, ki je zavijalo proti golf igrišču, ker voznik še vedno šteje cesto Lesce–Bled kot prednostno cesto. 264 odgovorov je bilo, od tega 56 (21 %) za včasih, 60 (23 %) za nekajkrat, 29 (11 %) pogosto in 119 (45 %) za ne. 55 % vprašanih pa je doživelo, da je bila prednostna cesta v krožišču spregledana.

265 odgovorov je bilo na vprašanje, ali jih moti pomanjkanje pločnikov in prehodov za pešce v neposredni bližini in v krožiščih pri Petrolu na Bledu, pri krožišču za golf in pri krožišču za kamp Šobec. Odgovorov je bilo 265. 112 vprašanih moti pomanjkanje pločnikov, kar je 43 %, 150 (57 %) pa jih ne moti. Čeprav večino anketirancev ne moti, pa bi bilo vseeno dobro najti rešitev za pločnike in ureditev ceste in infrastrukture v okolici krožišča za Petrol.

380 odgovorov je bilo na vprašanje, ali se vam krožišče pri Petrolu na Bledu zdi premajhno za ves promet, ki dnevno poteka skozenj. 148 odgovorov za da, kar je 39 %, 35 oziroma 9 % je bilo odgovorov za včasih, 86 odgovorov oziroma 23 %, da samo v prometnih konicah, 92 (24 %) za samo v poletnih mesecih in 19 oziroma 5 %

jih to sploh ne moti. Tako večino odgovorov poteka v smeri, da je samo krožišče pri Petrolu na Bledu res premajhno za ves promet, ki poteka skozi samo krožišče.

265 odgovorov je bilo na vprašanje, ali skulpture v središču krožišč odvrtaajo vašo pozornost med vožnjo in pozornost od drugih vozil. 36 odgovorov (13,6 %) meni da da, 52 odgovorov oziroma 19,6 % za včasih in 177 odgovorov oziroma 66,8 % za ne.

Pri vprašanju, ali so anketiranci kje zasledili akcije oziroma kampanje, namenjene ozaveščanju vožnje v krožiščih, je bilo 262 odgovorov. 27 odgovorov oziroma 10 % je bilo za da, 235 odgovorov oziroma 90 % je bilo za ne.



Slika 21: Pojav akcij o ozaveščanju o vožnji v krožiščih
(Lastni vir)

Predvsem je zaskrbljujoče dejstvo, da se kljub pospešeni gradnji krožišč in posodabljanju le teh znanje o njih ne obnavlja in posodablja. Vsak vozi, kot misli, da je prav, vendar pa ni nujno, da je to pravilno.

Na vprašanje, ali bi se anketiranci udeležili izobraževanja o cestno prometnih predpisih z razlogom osvežitve znanja in spoznavanjem novosti, kjer bi bil del tovrstnega izobraževanja bil namenjen vožnji v krožiščih, je bilo 48 odgovorov (18 %), da bi se seveda udeležili takega izobraževanja na vsake 3–5 let. Za da je bilo 46 odgovorov oziroma 17 %. 89 odgovorov oziroma 33 % je bilo, da bi se lahko takega izobraževanja udeležili enkrat, ne pa na vsakih 5 let. 87 odgovorov oziroma 32 % pa se ne misli udeleževati izobraževanj, ker mislijo da se a vožnjo v prometu zelo dobro spoznajo. Skupno je bilo 270 odgovorov na to vprašanje.

Zadnje vprašanje v anketi je bilo, ali imajo anketiranci kakšno pripombo ali predlog za vzpostavitev tekočega prometa na odseku Lesce–Bled. Predlogov je bilo ogromno. Gorjanska obvoznica bi se morala začeti že v Lescah na Avsenikovem krožišču, moral bi se zgraditi nov most čez Savo in cesta bi se pred industrijsko cono Lisice morala že odcepiti za Pokljuko.

Širitev same ceste mimo Šobca, krožišče Šobec preoblikovat v semaforizirano krožišče.

Nekaj je tudi mnenj, da sta krožišče za Šobec in krožišče za golf igrišče nepotrebna, ker je potrebno dodatno zaviranje in pospeševanje, situacija bi se lahko rešila z dodatnimi pasovi za zavijanje, mogoče pa za dvopasovnico že od samega Avsenikovega krožišča do Bleda. V ta sklop spada tudi predlog z odstavnim pasom za traktorje in ostala počasna vozila v obe smeri.

Pri novem krožišču za bohinjsko obvoznico iz smeri Bled–Lesce je na notranjem pasu varnostna ograja previsoka in se ne vidi avta pred sabo. V primeru zaviranja bi se lahko vozilo spredaj spregledalo. Prehod za pešce pred tem krožiščem iz smeri Bleda proti Lescam je postavljen na rahlem hribu in se ga zelo pozno opazi. Pločnik od starega Petrola na Bledu do novega krožišča za bohinjsko obvoznico ni urejen, saj pešci in kolesarji ovirajo izhod iz Petrola.

Povečanje krožišča pri Petrolu na Bledu in vsa krožišča so premajhna, kar se tiče avtobusnega in tovornega prometa.

Domačine in vsakodnevne voznike na tej relaciji jezi tudi prisotnost policije in redarjev, ker če je zastoj, je logično, da udeleženci v prometu iščejo bližnjice, da policija ne sme omejevati uporabo le teh. Policija naj se večkrat pravočasno vključi za preprečevanje prometnih konic.

Predlogi so parkirišče v bližini Avsenikovega krožišča, javni prevoz na Bled, direktna linija vlaka Ljubljana–Bled, ljudem, ki delajo izven Bleda in Bohinja, omogočiti dobre javne povezave, predvsem v poletnih mesecih, mogoče za domačine celo brezplačen javni prevoz, ki ne bo imel zamud.

Uporaba javnega prevoza za turiste (več avtobusov), če nimajo nastanitve na Bledu, v Bohinju, Gorjah.

9 PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE PROBLEMA

Kot največji problem na obravnavanem odseku je preobremenjenost ceste v prometnih konicah oziroma v poletnih mesecih, ko je turistična sezona na višku. Zato največ predlogov temelji prav na tem, kako zmanjšati promet in ga preusmeriti po drugih tokovih do samega cilja.

Ob opazovanju prometa skozi celotno leto na tej relaciji se mi zdi, da v poletnih mesecih največji problem izvira iz samega centra Bleda. Res je, da mora biti zadostno število prehodov za pešce, vendar le ti predstavljajo največji izziv, ki ustavlja promet in dela zamaške. V turistični sezoni želijo trume turistov prečkati cesto skozi Bled. Problematici so motorji do 25 km/h, pešci, skiroji in kolesarji. Ves ta del udeležencev v prometu bi morali umakniti iz prehodov za pešce in narediti nadhode nad cestiščem. S tem bi povzročili bolj tekoč promet, saj avtomobilom ne bi bilo več potrebno ustavljati, vožnja avtomobilov skozi Bled pa bi bila bolj dinamična. Čeprav je odsek, ki ga obravnavamo od Avsenikovega krožišča v Lescah do krožišča pri Petrolu na Bledu, pa je potrebno pogledati tudi vnaprej. Na obravnavanem odseku od krožišča za bohinjsko obvoznico do krožišča pri Petrolu na skupno pol kilometra razdalje so trije prehodi za pešce. Naprej do križišča pri Unionu na tristo metrov razdalje še trije prehodi za pešce. Naprej do hotela Toplice je šest prehodov za pešce na približno petsto metrov ceste. To pomeni, da je na 1,3 km dolgem odseku dvanajst prehodov za pešce. V sezoni na takem odseku promet ne more potekati hitro in gladko, ker mora pravzaprav skoraj vsako vozilo na tem odseku ustaviti skoraj pred vsakim preходом za pešce. Če bi te prehode zgradili kot nadhode, ker bi za podhode potrebovali precej več sredstev kot nadhode nad cesto, bi bil promet lahko tekoč in vozniki ne bi izgubljali časa z ustavljanjem pešcem pred prehodi. Ker pa bi bilo prostorsko nadhode in podhode težko umestiti v sam prostor, saj bi morali biti zaradi tovornih vozil dovolj visoki, bi bilo smiselno razmisliti o tem, da bi število prehodov prepolovili in jih semaforizirali. Lahko bi celo naredili tako, da bi vsi semaforji po vseh prehodih skozi to celotno območje imeli naenkrat zeleno luč. Kar pomeni, da bi bil promet tekoč, ko bi na semaforju zasvetila rdeča luč, pa bi vsa vozila naenkrat obstala. S tem bi izboljšali pretočnost samega prometa na tem področju.

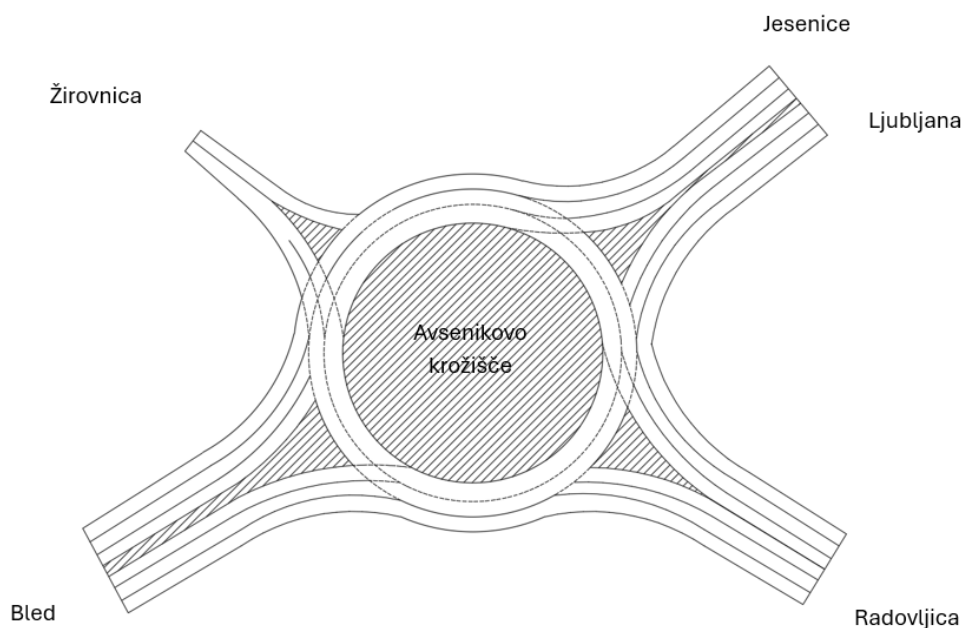
Za razbremenitev same relacije Lesce–Bled bi bilo potrebno v Lescah pri izstopu iz avtoceste narediti ogromno parkirišče, še bolje pa parkirno hišo umestiti že na izvoz Radovljica in vse enodnevne goste preusmeriti v parkirno hišo. Cena parkirne hiše bi bila približno 15 evrov in v to ceno bi bil vključen avtobusni prevoz od parkirne hiše do Bleda in naprej do Bohinja. Druga linija bi potekala od parkirne hiše na Bled, proti Vintgarju in Pokljuki. Če enodnevni gosti ne bi parkirali v parkirni hiši, bi za njih parkirišče stalo na Bledu ali v Bohinju, po ceni npr. 50 evrov za cel dan. Za več dnevne goste bi rešili zadevo, da bi pri sami prijavi v nastanitev lahko zakupili tedensko karto za parkiranje za petdeset evrov oziroma neomejeno karto za avtobusne prevoze za

sedem dni za dvajset evrov. Za domačine oziroma za občane občin Bled, Gorje, Bohinj bi lahko ostala cena kartice za parkiranje 90 evrov ali 100, vendar bi veljala za vse občine skupaj. Parkiranje pa bi bilo neomejeno, da zaposleni v teh občinah ne bi imeli težav s parkiranjem.

Ves tovorni promet, dostavo, avtodome in počitniške prikolice proti Bohinju je potrebno na Jesenicah ali pa že v Lescah prestaviti na avtovlak. Avtovlak bi imel tri dele oz. vagone. Prvega bi odklopili na Bohinjski Beli in ga v miru zložili, drugega v Bohinjski Bistrici in tretji bi pot nekajkrat na dan nadaljeval proti Primorski oziroma Podbrdu in Mostu na Soči. Za Bohinjsko Belo bi se vkrcali vsi, ki bi bili namenjeni v camp Zaka in bi potovali tja z avtodomi in počitniškimi prikolicami. Za Bohinjsko Bistrico bi se vkrcali vsi z avtodomi, počitniškimi prikolicami, dostavo za Bohinj in mogoče bi bilo pametno razmisliti, da bi tudi tovorna vozila in tovorna vozila s hlodi dali na železnico. Na poti nazaj bi pripenjali samo vagone. Tako bi vlaku iz Primorske pripeli vagon v Bohinjski Bistrici in na Bohinjski Beli.

Čeprav avtobusni prevoz Ljubljana–Bohinj že obstaja, bi bilo v poletnih mesecih dobro razmisliti tudi o direktni povezavi z vlakom Ljubljana, Kranj, Lesce, Jesenice, Bled in Bohinjska Bistrica. Lahko bi se uvedle tudi skupne karte za vse javne prevoze od vlaka do avtobusov.

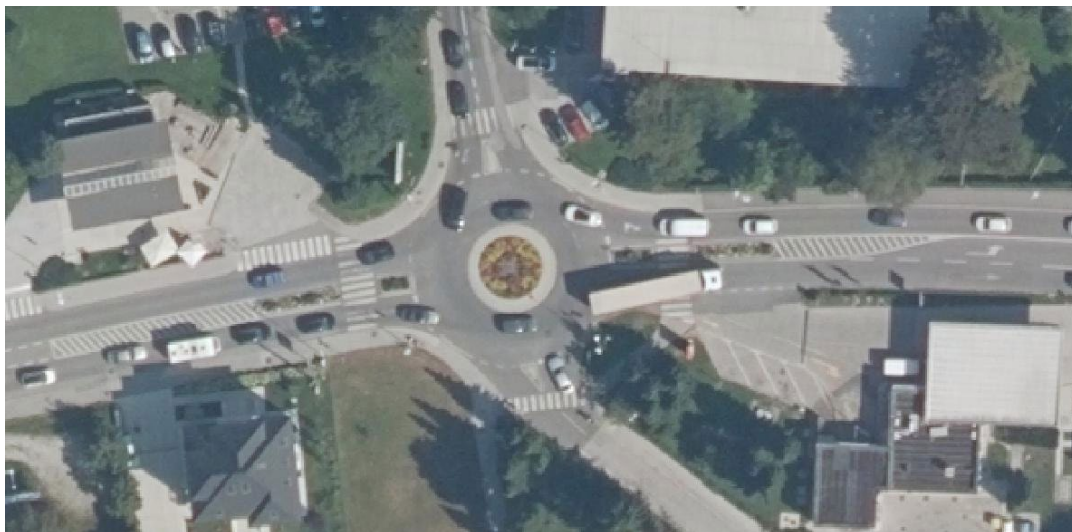
Avsenikovo krožišče, kot prikazuje priložena slika spodaj, bi bilo potrebno razširiti na tri pasove. Na osnovi ankete se za Avsenikovo krožišče že pojavijo določeni predlogi, da bi ga preoblikovali kot turbo križišče oziroma vsaj delno uporabili talne prepreke. Proti Bledu in v nasprotni smeri bi obvezno potrebovali dva pasova vsaj do krožišča za Bohinjsko obvoznico, kjer pa bi bilo mogoče bolje kot krožišče narediti izvoze z podvozom oz. nadvozom za Bohinj. Krožišče za Šobec in krožišče za golf igrišče pa urediti kot semaforizirana križišča.



Slika 22: Predlog razširitve Avsenikovega krožišča
(Lastni vir)

Gorjanska obvoznica bi morala potekati že iz Avsenikovega krožišča kot samostojna cesta oziroma v primeru, da bi bila cesta iz Lesc do odcepa za Bohinj dvopasovnica, bi se lahko obvoznica odcepila pred industrijsko cono Lisice čez Dobe proti Rečici in Gorjam.

Najbolj sporna pa je velikost krožišča pri Petrolu na Bledu. Od enega do drugega izvoza je prostora samo za en avto, zato si lahko predstavljamo, da imajo vsa vozila, ki so večja od osebnih avtomobilov, že kar težave. Avtobusi in tovornjaki pa morajo v prometnih konicah izsiliti prednost vozilom v krožišču, da sploh pridejo v krožišče. Na tej cesti je tudi ogromno traktorjev in kmetijske mehanizacije, ki v poletnih mesecih prav tako močno ovirajo in upočasnjujejo promet. To krožišče naj bi bilo zgrajeno zgolj za krajše časovno obdobje in kot zasilna rešitev, ne pa kot trajnostna rešitev, čeprav je le to postala. Tako bi razširitev oziroma povečanje krožišča in ureditev infrastrukture, predvsem pločnikov v tem predelu, prinesla dobrodošlo spremembo. Predvsem je potrebno zgraditi pločnik v tem delu od samega krožišča, mimo GG podjetja do večje Petrolove bencinske črpalke na Bledu. To je približno dvajset metrov pločnika, bi pa pripomogel k precej boljši varnosti pešcev na tem odseku.



Slika 23: Krožišče pri Petrolu na Bledu
(Vir: GIS, 3.2.2025)

Kolesarska pot je na naši trasi lepo urejena vse od križišča za Lesce do začetka Bleda ter se nad krožiščem za bohinjsko obvoznico izgubi. Tako bi bilo obvezno urediti kolesarsko progo skozi sam center Bleda, vendar ločeno od same glavne ceste R1 z oznako 209 in številko odseka 1088. Krak kolesarke proge bi bilo proti Bohinju smiselno peljati ob sami obvoznici, za drugi del pa izkoristiti sam severni del ceste okrog jezera in tam urediti kolesarsko progo, ker bi kolesarje s tem še vedno pripeljali do centra Bleda in do izhodišča za na blejski otok in grad.

10 ZAKLJUČKI

V diplomski nalogi smo raziskali pogoste težave v krožiščih na relaciji Lesce–Bled. S pomočjo ankete smo spraševali anketirance o krožiščih na sami relaciji. Čeprav so anketiranci zatrjevali, da znajo voziti v krožiščih, pa je anketa pokazala, da to vozniki le mislijo, zato lahko tudi na podlagi ankete potrdimo, da ne znamo voziti v krožiščih. Da suverenost vožnje z leti upada, bi lahko sklepali tudi po udeleženi v prometnih nesrečah v krožiščih. Njihova starost je od 55 navzgor, kar lahko pripišemo tudi temu, da se ti vozniki v avtošoli še niso spoznavali s krožišči in načinom vožnje v njih. Iz tega razloga bi nujno potrebovali osvežitev znanja o prometnih predpisih in vožnji v krožiščih na vsakih nekaj let. Cestišča in krožišča se posodablajo, tako da bi osveženo znanje na tem področju prišlo prav.

Lahko trdimo, da je preobremenjenost infrastrukture zagotovo kriva za situacijo na relaciji Lesce–Bled. Prepustnost križišč in krožišč je dimenzionirana na povprečni letni promet in zato so poletni oziroma raje jih poimenujmo sezonski meseci z več prometa problematični. Rešitve zmanjšanja prometa vidimo v izgradnji parkirišča pri Lescah, od koder bi imeli organizirani prevoz do Bleda, soteske Vintgar, Bohinja in ostalih lokacij, s tem bi Bled razbremenili enodnevnih gostov, same turistične kraje pa prometa in prenatrpanih parkirnih prostorov.

Nemudoma bi bilo potrebno tudi poiskati rešitev s prehodi za pešce na delu skozi Bled. Ker za izgradnjo podhodov in nadhodov ni možnosti in tudi ne denarnih sredstev, bi morali razmisliti o ukinitvi polovice prehodov za pešce, ostale pa semaforizirati. Določiti bi jim morali enak zeleni val za pešce, ki bi bil časovno omejen. Tako bi vsa vozila stala naenkrat in ko bi se pešcem prižgala rdeča luč, bi promet normalno stekel brez ustavljanja.

Vsi domačini in občani okoliških občin pa komaj čakamo na izgradnjo bohinjske obvoznice. Sama sem v dvomih, da bo le ta rešila probleme s prometnimi zamaški na vpadnici na Bled. Če se ne bo začelo razmišljati širše in bolj trajnostno ter bodo občine naredile tudi kaj za domačine, je vse brez smisla. Včasih se stvari ne naredi samo iz pisarn, temveč je potrebno iti med domačine in opazovati, kako prostor deluje. Na način se najde marsikatera rešitev.

11 LITERATURA IN VIRI

Breznik, P. (2011). *Kdo ima prednost?*. Maribor: Primotehna.

Breznik, P. (2022). *Dober voznik bom*. Maribor: Primotehna.

GIS, *Zemljevid Bleda*, pridobljeno 3.2.2025 z naslova
<https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Bled>

GIS, *Zemljevid Bleda*, pridobljeno 3.2.2025 z naslova
<https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Bled>

Google Earth, *Zemljevid Lesce*, pridobljeno z naslova 24.4.2025
<https://earth.google.com/web/@46.36657092,14.13122165,458.07650894a,5221.75441556d,30y,0h,0t,0r/data=CgRCAggBMiQKIgogChwxV0M2TkV0eHE4LVFQQXJSam5wWEVBX2g2WGRnIAI6AwoBMEICCABKCAimhL20BRAB>

Gregorač, V. (2018). *Osnove projektiranja cest in voziščne konstrukcije*. Ljubljana: Pipinova knjiga.

Gorenjski glas, (26.10.2022). pridobljeno 24.4.2025 z naslova
https://www.gorenjskiglas.si/lokalno/gradnja-krozisca-za-sobec-12407/?utm_source=chatgpt.com

OpenAI ChatGPT. (2025, 24.april). (Generirano besedilo na vprašanje kdaj je bilo zgrajeno krožišče za Golf Bled). <https://chatgpt.com/>

OpenAI Chat GPT. (2025, 11.maj). Generirano besedilo na vprašanje potrebujem opis različnih krožišč). <https://chatgpt.com/>

Prometne nesreče od leta 2009 dalje, Ministrstvo za notranje zadeve policija
pridobljeno 22.5.2025 z naslova
<https://podatki.gov.si/dataset/mnzpprometne-nesrece-od-leta-2009-dalje>

Prometne obremenitve od leta 1997 dalje, Ministrstvo za infrastrukturo, direkcija
Republike Slovenije za infrastrukturo, pridobljeno 22.5.2025 z naslova
<https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>

Tollazzi, T. (2000). *Krožna križišča*. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.

PRILOGA

Priloga 1: Anketa

Pozdravljeni, sem Armanda Pogačar, za izdelavo diplome pri predmetu Organizacija cestnega prometa, na Višji šoli B&B v Kranju, z naslovom Pogoste težave v krožiščih na relaciji Lesce-Bled, bi potrebovala vašo pomoč. Veselilo bi me vaše sodelovanje ob izpolnjevanju te ankete.

1. SPOL:
 - a. M
 - b. Ž

2. STAROST (let):
 - a. 16 (predpostavka L tablica) do 19
 - b. 20 do 29
 - c. 30 do 39
 - d. 40 do 49
 - e. 50 do 59
 - f. 60 do 69
 - g. 70 do 79
 - h. 80 in več

3. Se v dvopasovnem krožišču kdaj najdete pred dilemo po katerem pasu (notranjem ali zunanem pasu) se morate peljati do drugega ali tretjega izvoza?
 - a. Da.
 - b. Včasih.
 - c. Ne.

4. Se vam Avsenikovo krožišče v Lescah, kot dvopasovno krožišče zdi nevarno?
 - a. Da.
 - b. Včasih.
 - c. Ne.

5. Če ste odgovorili z da, zakaj se vam zdi nevarno?
 - a. Pomanjkanje talnih označb.
 - b. Ni dovolj prometnih znakov.
 - c. Pogost pojav prometnih nesreč.
 - d. Nepreglednost zaradi tovornih vozil in avtobusov oz. ostalih vozil.
 - e. Sem mnenja, da vozniki ne znajo voziti po krožiščih in kršijo prometna pravila.
 - f. Drugo: ...

6. Če pripeljete iz smeri Bleda v Avsenikovo krožišče in želite na avtocesto proti Jesenicam:



Slika 24: Avsenikovo krožišče
(Vir: GIS, dostop 25. 3. 2025)

- a. se peljem po zunanjem, desnem pasu, vključim na drugem izvozu desni smernik, da zapustim krožišče, se peljem po pasu za Ljubljano, vključim levi smernik in zapeljem na levi pas za smer Jesenice.
 - b. se vključujem po levem pasu na notranji pas in zapeljem mimo prvega izvoza po notranjem pasu, vključim desni smernik in zapustim krožišče po levem pasu proti Jesenicam/Ljubljani, kjer nadaljujem vožnjo proti Jesenicam.
7. Se vam urejanje prometa s strani Policije v Avsenikovem krožišču v velikih prometnih konicah, predvsem v poletnih mesecih, ko mnogo turistov potuje na Bled in Bohinj zdi potrebno?
- a. Prisotnost policije je dobrodošla.
 - b. Policisti samo motijo promet v krožišču.
 - c. Vsak se ustraši policijske uniforme in takoj upočasni vožnjo v samem krožišču.
 - d. Promet bi dobro potekal, tudi če policistov ne bi bilo v krožišču.
8. Ste kdaj opazili prometno nesrečo ali ji bili priča v Avsenikovem krožišču?
- a. Da, sem jo pazil/-a.
 - b. Da, bil/-a sem priča prometne nesreče.
 - c. Bil/-a sem udeleženec/udeleženka prometne nesreče, vendar ne kriv/-a.
 - d. Bil/-a sem udeleženec/udeleženka nesreče in bil/-a sem kriv/-a.
 - e. Ne.

9. Se Vam zdi izklop semaforja in upoštevanje prometnih znakov v križišču iz Lesc na glavno cesto Lesce – Bled v prometnih konicah smiselno?
- Da.
 - Ne.



Slika 25: Križišče v Lescah
(Vir: GIS, 25.3.2025)

10. Upošteвате zaporo voznega pasu v semaforiziranem križišču iz smeri Lesc na glavno cesto proti Bledu pri vožnji?
- Da.
 - Previdno obvozim zaporo po levi in zavijem levo proti Bledu.
 - Ne.
11. So vam prometni predpisi za vožnjo v dvopasovnih krožiščih jasni?
- Da.
 - Včasih nisem prepričan/-a o pravilih.
 - Ne.
12. Se vam preoblikovanje iz križišča v krožišče pri veliki pretočnosti ceste zdi smiselno? (Npr. križišče pri Šobcu v krožišče in križišče pri blejski tržnici oz. Petrolu, v krožišče za gorjansko obvoznico)
- Da.
 - Sedaj je veliko lažje priti iz Šobca na cesto v katerokoli smer.
 - Ne.
13. Ali pri zupuščanju novozgrajenega krožišča za bohinjsko obvoznico, kakršno je v trenutnem stanju uporabljate smernik?
- Da.
 - Samo včasih.
 - Ne, zakaj bi ga saj vozim naravnost.
 - Ne.

14. Novozgrajeno krožišče za bohinjsko obvoznico. Vozite iz smeri Bohinja in v krožišču nadaljujete proti Bledu. Prestavimo se v prihodnost, ko bo obvoznica že zgrajena.



Slika 26: Krožišče za bohinjsko obvoznico
(Vir: Grega Brenkuš, 2025)

- a. Peljem se po zunanjem pasu, vključim desni smernik in krožišče zapustim.
 - b. Peljem se po notranjem pasu in vzporedno s prvim izvozom z desnim smernikom nakažem, da želim zamenjati pas na zunanjega in zapustiti krožišče.
 - c. Držim se notranjega pasu in na drugem izvozu z desnim smernikom nakažem in zapustim krožišče.
 - d. Vključim levi smernik, se peljem po notranjem pasu do prvega izvoza, vzporedno z prvim izvozom vključim desni smernik in zamenjam pas ter z vključenim desnim smernikom zapustim krožišče.
 - e. Peljem se po notranjem pasu in brez smernika zapeljem iz krožišča.
15. Novozgrajeno krožišče za bohinjsko obvoznico. Iz smeri **Lesc proti Bledu**. Prestavimo se v prihodnost, ko bo obvoznica že zgrajena. Vozite iz smeri Lesc proti Bledu in želite nadaljevati vožnjo po novi obvoznici **proti Bohinju**.



Slika 27: Krožišče za bohinjsko obvoznico iz zraka
(Vir: Grega Brenkuš, 2025)

- a. Peljem se po zunanjem pasu, vključim desni smernik in krožišče zapustim.
 - b. Peljem se po notranjem pasu in pri prvem izvozu z desnim smernikom nakažem, da želim zamenjati pas na zunanjega in zapustiti krožišče.
 - c. Držim se notranjega pasu in na drugem izvozu z desnim smernikom nakažem in zapustim krožišče.
 - d. Vključim levi smernik, se peljem po notranjem pasu do prvega izvoza, vključim desni smernik in zamenjam pas ter z vključenim desnim smernikom zapustim krožišče.
 - e. Peljem se po notranjem pasu in brez smernika zapustim krožišče na drugem izvozu.
16. Ste mnenja, da bo bohinjska obvoznica razbremenila krožišče pri Petrolu na Bledu, ko bo zgrajena.
- a. Da.
 - b. Tuji vozniki bodo proti Bohinju še vedno želeli skozi Bled.
 - c. Ne.
17. Ali pri vožnji v krožišču kdaj uporabljate levi smernik?
- a. Da.
 - b. Včasih.
 - c. Ne.
18. Ste kdaj imeli primer v enopasovnem krožišču (npr. pri Petrolu na Bledu, v krožišču za Golf in pri krožišču za Šobec), da je daljše tovorno vozilo zaprlo krožišče in s tem otežilo tekočo vožnjo drugim udeležencem?
- a. Da.
 - b. Ne.

19. Vas pri vožnji skozi krožišče pri Šobcu moti prečni naklon vozišča, oziroma dvignjen notranji del vozišča?
- Da.
 - Samo, če pripeljem prehitro.
 - Včasih.
 - Ne.
20. Krožišče za golf igrišče. Se vam je kdaj zgodilo, da je vozilo iz smeri Lesc proti Bledu v krožišču izsililo prednost vozilu iz smeri Bleda, ki je zavijalo proti golf igrišču, ker voznik še vedno šteje cesto Lesce- Bled, kot prednostno cesto.
- Včasih.
 - Nekajkrat.
 - Pogosto.
 - Ne.
21. Vas moti pomanjkanje pločnikov in prehodov za pešce v neposredni bližini in v krožiščih pri Petrolu na Bledu, pri krožišču za golf in pri krožišču za Šobec?
- Da.
 - Ne.
22. Ali se vam zdi krožišče pri Petrolu na Bledu premajhno za ves promet, ki dnevno poteka skozenj? (možnih je več odgovorov)
- Da.
 - Včasih.
 - Samo v prometnih konicah.
 - V poletnih mesecih.
 - Ne.
23. Ali skulpture v središču krožišč odvrtaajo vašo pozornost med vožnjo in pozornost od drugih vozil?
- Da.
 - Včasih.
 - Ne.
24. Ste kje zasledili akcije oz. kampanje namenjene ozaveščanju vožnje v krožiščih?
- Da.
 - Ne.
25. Bi se udeležili izobraževanja o cestno prometnih predpisih z razlogom osvežitve znanja in spoznavanje novosti novostmi? Del tovrstnega izobraževanja bi bil namenjen vožnji v krožiščih.
- Seveda, takega izobraževanja bi se udeležil/-a z veseljem na vsake 3-5 let.
 - Da.
 - Lahko enkrat, ne pa na vsakih pet let.

d. Ne, mislim da se na vožnjo v prometu dovolj dobro spoznam.

26. Zapišite pripombo ali predlog za vzpostavitev tekočega prometa na odseku:

a. Lesce – Bled.

Hvala za Vaš čas.