

Na podlagi prve alineje tretjega odstavka 6. člena in prvega odstavka 7. člena Zakona o javnih cestah (Uradni list RS št. 29/97, 18/02, 92/05, 33/06, 45/08) in Zakona o graditvi objektov (Uradni list RS št. 102/04, u. p. b., 126/07) izdaja minister za promet v soglasju z ministrom za notranje zadeve in ministrom za okolje in prostor

P R A V I L N I K

o cestnih priključkih na javne ceste

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(namen pravilnika in področje uporabe)

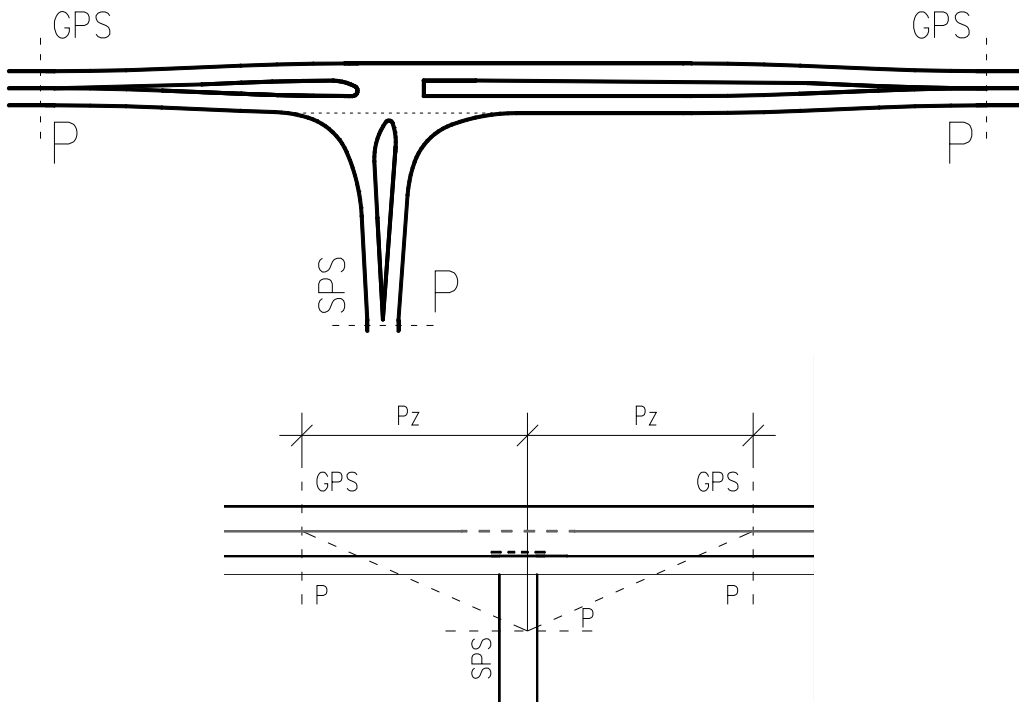
1. Ta pravilnik določa minimalne tehnične zahteve za umestitev, načrtovanje, projektiranje, gradnjo in vzdrževanje cestnih priključkov na javne ceste, z namenom zagotavljanja prometne varnosti in predpisane prepustnosti.
2. Javne ceste so opredeljene v zakonodaji s področja javnih cest.
3. Priključek na javno cesto (v nadaljevanju priključek) je projektno – tehnična in gradbena ureditev priključevanja ciljno–izvornega prometa na javno cesto.
4. Pri umestitvi, načrtovanju in projektiranju priključkov na javne ceste se glede sestave, vsebine in oblike projektne dokumentacije uporabljajo določbe predpisov, ki urejajo izdelovanje projektne dokumentacije, določbe predpisov o javnih cestah in varnosti cestnega prometa, določbe predpisov o projektiranju cest in prometni signalizaciji in opremi cest ter tehnične specifikacije za ceste, katerih uporaba je predpisana kot obvezna, če s tem pravilnikom ni določeno drugače.
5. Ta pravilnik upošteva postopek informiranja v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 98/34/ES z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov (Uradni list RS št. 204 z dne 21. julija 1998, str. 37), kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 98/48/ES z dne 20. julija 1998 o spremembi Direktive 98/48/ES o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov (Uradni list RS št. 217 z dne 5. 8. 1998, str. 18).
6. Ta pravilnik se uporablja pri umeščanju, načrtovanju in projektiranju prometne ureditve ter dimenzioniranju tehničnih elementov za novo predvidene priključke in rekonstrukcijo obstoječih priključkov za javno in zasebno uporabo.

2. člen

(definicija območja priključka)

1. Območje priključka na javno cesto je (slika 1):
 - del javne ceste, določen z mejami, znotraj katerih se spremenijo elementi in dimenzije prečnega profila javne ceste (glavne prometne smeri) ali znotraj katerih se spremenijo označbe na vozišču na glavni prometni smeri (v nadaljevanju: GPS). V primeru, da se elementi GPS za potrebe izvedbe priključka ne spreminjajo, območje priključka na GPS sega do skrajnih meja polja preglednosti,
 - del priključka (stranske prometne smeri) od roba javne ceste do meje spremembe normalnega prečnega profila stranske prometne smeri (v nadaljevanju SPS),
 - vsi pripadajoči deli GPS in SPS, ki so v funkciji zagotavljanja ustrezne ravni prometne varnosti, prevoznosti in stabilnosti GPS in so posledica izgradnje priključka (površine za

nemotorizirane udeležence v prometu, avtobusna postajališča, podporni in oporni zidovi, premostitveni objekti, protihrupne ograje, elementi za odvodnjavanje in drugo).



Slika 1. Območje priključka na javno cesto

II. SPLOŠNI KRITERIJI ZA IZBIRO LOKACIJE PRIKLJUČKA, DELITEV PRIKLJUČKOV, PROMETNE UREDITVE IN ODDALJENOST MED PRIKLJUČKI

3. člen

(pogoji za določitev lokacije priključka)

1. Priključek na javno cesto se lahko izvede le na tistih lokacijah, na katerih je zagotovljena ustrezná preglednost in na katerih ne bo prišlo do poslabšanja prepustnosti javne ceste pod predpisano mejo.
2. Polje preglednosti se določa na podlagi določil veljavnih predpisov in določil v prilogi tega pravilnika (Priloga 1).
3. V primeru, da zahtevano polje preglednosti ni zagotovljeno, je za zagotovitev prometne varnosti potrebno uvesti dodatne ukrepe za zagotovitev zahtevane preglednosti (odstranitev grajenih ovir, razširitev vkopnih brežin, semaforizacija, cestna ogledala ...).
4. Uvedba omejitve hitrosti na javni cesti z namenom zagotavljanja zadostne preglednosti v priključku, ni dovoljena. Prav tako na cestah izven naselij zaradi nezadostne preglednosti ni dovoljena uporaba cestnih ogledal. Ta se lahko uporabljajo samo znotraj naselij v primeru, da je preglednost zmanjšana zaradi obstoječe okoliške pozidave.
- 4.5. Preveritev prepustnosti javne ceste ob uvedbi priključka je sestavni del projektne dokumentacije za novo predvideni ali rekonstruirani priključek, razen v primerih, ko je s tem pravilnikom določeno drugače.
- 5.6. Pogoju iz prejšnjega odstavka tega člena ni potrebno zadostiti v primerih, navedenih v šesti točki 7. člena tega pravilnika.
- 6.7. Pri preveritvi ustreznosti lokacije novo predvidenega priključka je potrebno upoštevati gostoto priključkov glede na kategorijo ceste in prometno obremenitev ter potek ceste (v ali zunaj

naselja). Kriteriji za oddaljenost med priključki so navedeni v 9. členu tega pravilnika in v določilih o kategorizaciji cest.

7.8. V primeru, da ni možno zadostiti pogoju iz prejšnje točke tega člena, je treba za več objektov skupaj zgraditi en sam priključek na javno cesto.

4. člen (delitev priključkov po funkciji)

1. Po funkciji priključke ločimo na:

- skupinske in
- individualne.

Med skupinske priključke sodijo priključki, ki jih pod enakimi pogoji uporablja več uporabnikov (gramoznice, kamnolomi, kopališča, avto kampi, hoteli, stanovanjske stavbe in bloki z več kot štirimi stanovanjskimi enotami, poslovni objekti, športni objekti, tovarne in podobno).

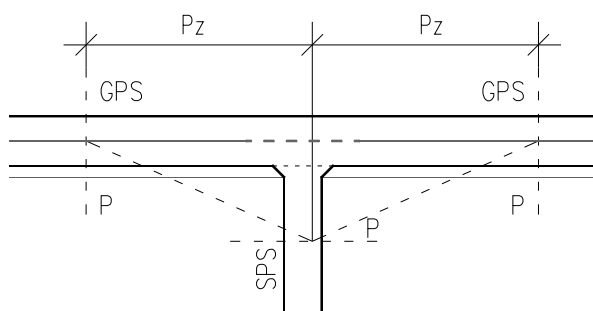
Med individualne priključke sodijo priključki, namenjeni posameznim uporabnikom do stavbnih, kmetijskih in gozdnih površin in do največ štirih stanovanjskih enot.

2. V primeru, da individualni priključek zaradi novih dodatnih posegov v prostor (novogradnje, spremembe namembnosti in drugo) ne izpolnjuje več pogojev, postavljenih za individualne priključke, ga je treba pred začetkom povečanega prometnega povpraševanja preurediti v skupinskega.

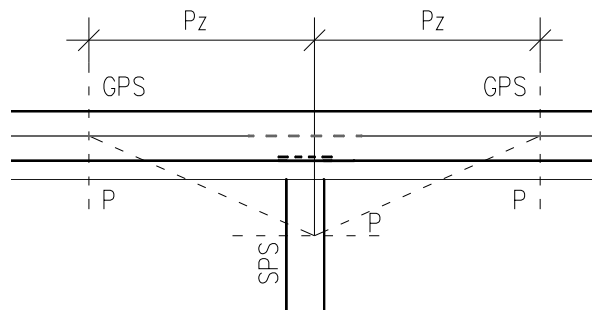
5. člen (delitev priključkov po vrstah)

1. Po vrstah se priključki delijo na (slika 2):

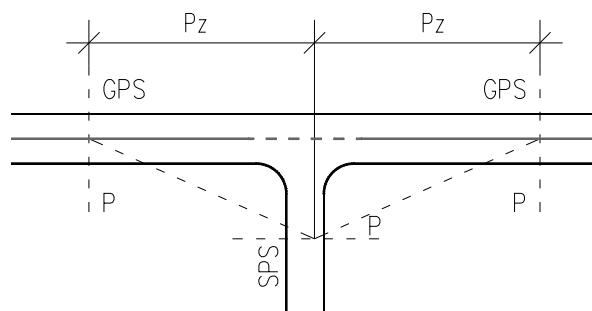
- priključevanje brez priključnih zavijalnih lokov (slika 2a),
- priključevanje preko pogreznjenega robnika (slika 2b),
- priključevanje s priključnimi zavijalnimi loki brez ukrepov na glavni prometni smeri (slika 2c),
- priključevanje s priključnimi zavijalnimi loki z ali brez ločilnega otoka na stranski prometni smeri in z ali brez ukrepov na glavni prometni smeri (slika 2 d).



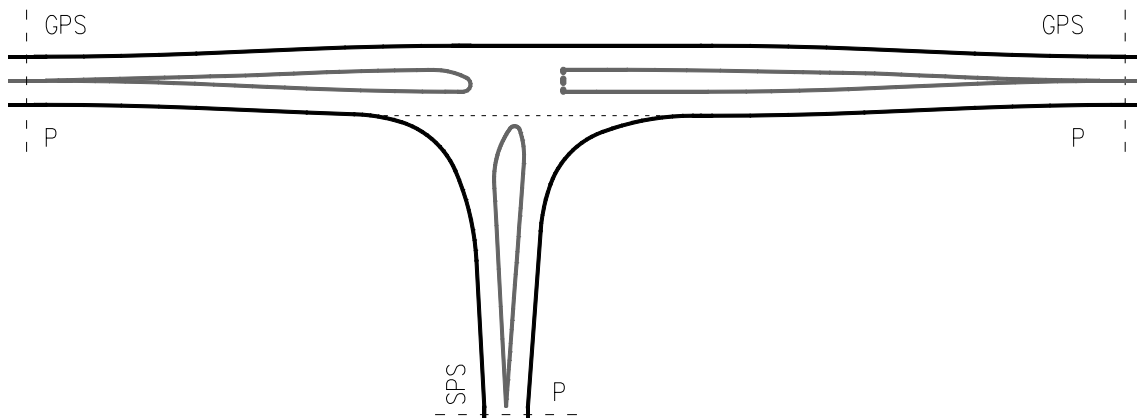
Slika 2a: Priključevanje brez priključnih zavijalnih lokov



Slika 2b: Priklučevanje preko pogreznjenega robnika



Slika 2c: Priklučevanje s priključnimi zavijalnimi loki brez ukrepov na glavni prometni smeri

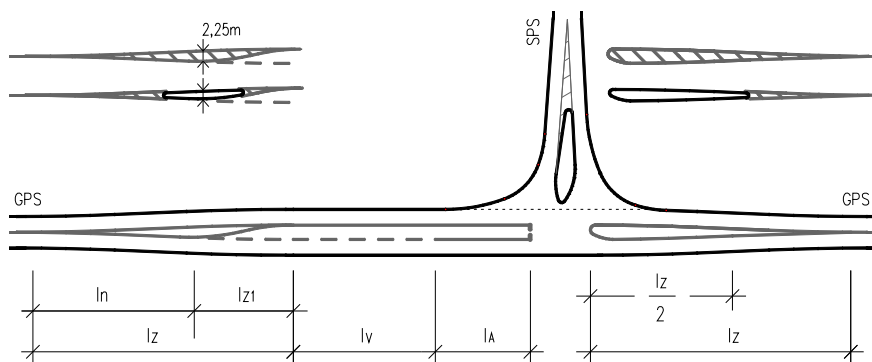
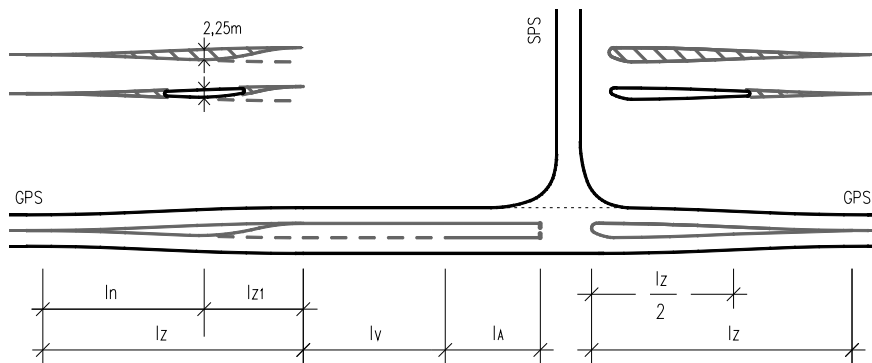
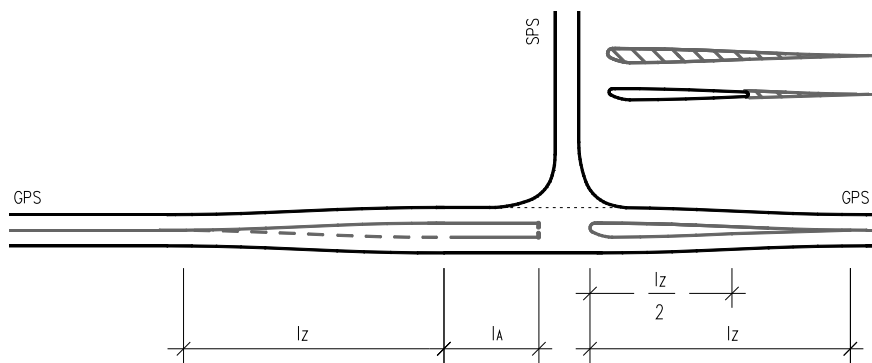
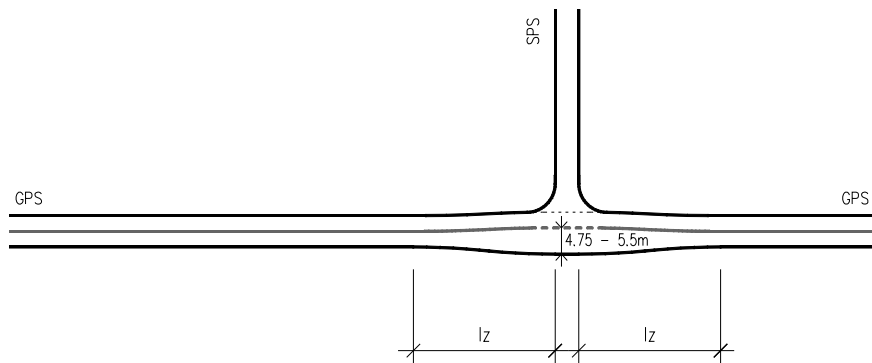
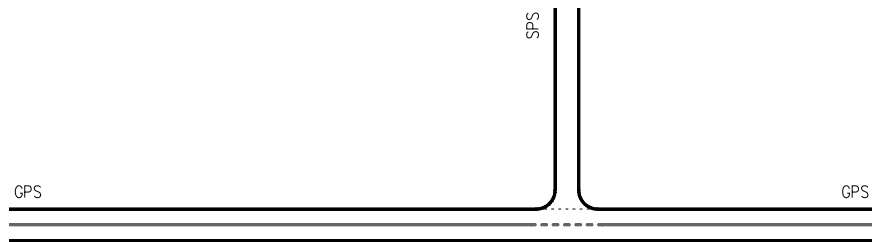


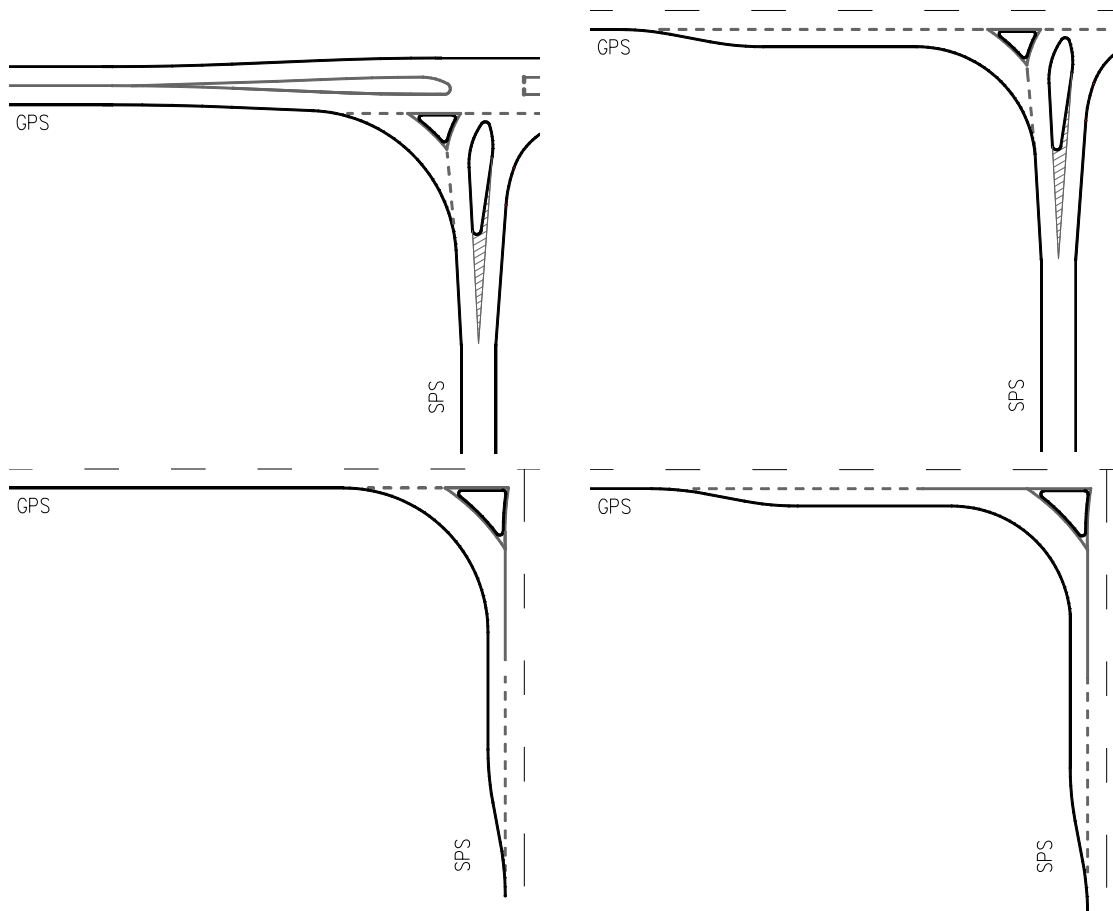
Slika 2d: Priklučevanje s priključnimi zavijalnimi loki z ali brez ločilnega otoka na stranski prometni smeri in z ali brez ukrepov na glavni prometni smeri

Slika 2. Vrste priključkov

2. Vrste ukrepov na glavni prometni smeri obsegajo (slika 3):

- brez ukrepov na glavni prometni smeri,
- razširitev voznega pasu, s katerega se zavija v levo,
- poseben pas za zavijanje v levo brez zaporne ploskve,
- poseben pas za zavijanje v levo z zaporno ploskvijo,
- poseben pas za zavijanje v levo z deniveliranim otokom,
- pas za prosto zavijanje desno (z ali brez izvoznega pasu).





Slika 3. Vrste ukrepov na glavni prometni smeri

3. Individualni priključek na G1 in G2 zunaj naselja in na vse druge ceste s PLDP > 7.500, se pri projektiranju obravnava kot skupinski priključek.

6. člen
(prometne ureditve priključkov)

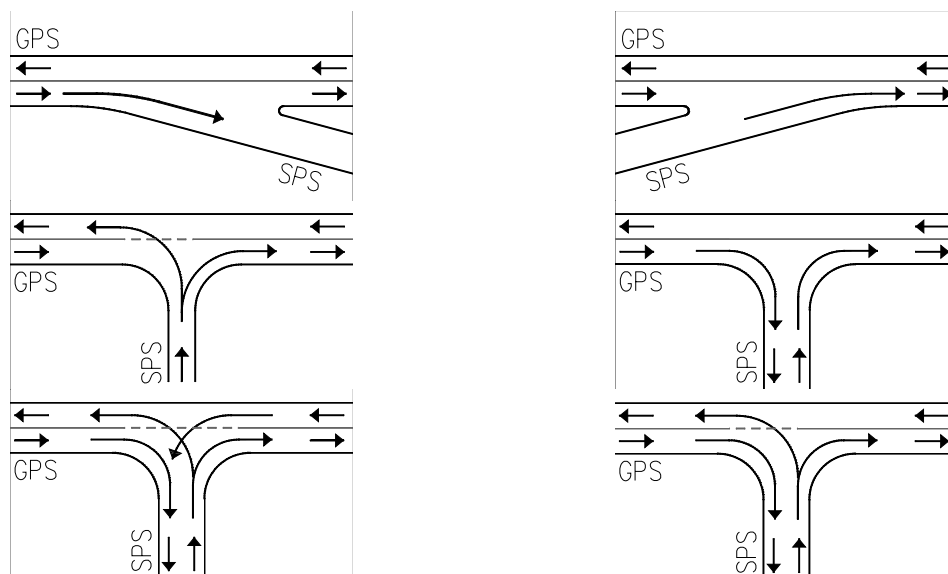
Glede na smer vožnje so dopustne naslednje prometne ureditve priključka (slika 4):

Enosmerna cesta v GPS:

- desno zavijanje na priključek ali desno zavijanje s priključka
- zavijanje s priključka v eno ali drugo smer

Dvosmerna cesta v GPS:

- sistem "desno – desno"
- zavijanje s priključka v obe smeri, zavijanje na priključek iz obeh smeri,
- zavijanje s priključka v obe smeri, zavijanje na priključek samo v desno.



Slika 4. Dovoljene prometne ureditve priključka

7. člen

(prometne obremenitve in prepustnost)

1. Pri umeščanju, načrtovanju in projektiranju priključka je treba upoštevati obstoječe prometne obremenitve vseh vrst prometa, plansko dobo, pričakovano povprečno letno stopnjo rasti prometa, porazdelitev prometnih tokov, pričakovano povečanje prometnih obremenitev vseh vrst prometa zaradi dejavnosti, zaradi katere se priključek izvaja, strukturo prometa po vrstah vozil, merodajno vozilo, število prečkanja pešcev in kolesarjev v začetnem in v planiranem letu obratovanja priključka in ostale dejavnike, ki bi lahko vplivali na prometne obremenitve in prepustnost glavne prometne smeri.
2. Obstoječe prometne obremenitve na glavni prometni smeri na lokaciji priključka se ugotovijo z izvedbo 16 urnega štetja prometa vseh vrst udeležencev v prometu.
3. Planska doba za napoved prometnih obremenitev je 20 let.
4. Povprečna letna stopnja rasti na glavni prometni smeri se določi na podlagi števnih podatkov prometnih obremenitev zadnjih pet let.
5. Predvidene prometne obremenitve na stranski prometni smeri se določijo na podlagi velikosti priključene površine in vrste dejavnosti na njej.
6. V analizi prometnih tokov, če je s tem pravilnikom zahtevana, se upošteva vplivno območje priključka, povprečno stopnjo potovanj, generacijo in distribucijo cestnega prometa, faktor jutranje in popoldanske konične ure (FKU od 0,80 do 0,90) ter merilo čakalnih časov (zamude), kar določa merodajno prometno obremenitev (vozil/uro ali EO/h) po prometnih tokovih v priključku.
7. Prometna analiza priključka se ne zahteva za individualni in skupinski priključek na malo prometno cesto, za individualni priključek v naselju in za individualni priključek na cesto s PLDP < 5.000.
8. Izračun prepustnosti priključka je identičen izračunu prepustnosti križišča, ki je opredeljen v skladu z določili Pravilnika o projektiranju cest.
9. Pri izračunu prepustnosti priključka je treba upoštevati vpliv obstoječih sosednjih priključkov ali križišč na odseku glavne prometne smeri, katerega dolžina je opredeljena v petem odstavku 16. člena Pravilnika o projektiranju cest.
10. Pri izračunu prepustnosti priključka v bližini nivojskega prehoda železniške proge je treba upoštevati pogostost in čas trajanja zapore ceste pred prehodom.

8. člen

(presoja prometne varnosti na obstoječih priključkih)

1. Ocena ustreznosti obstoječih tehničnih elementov glavne prometne smeri in projektno-tehničnih ter prometno-tehničnih razmer cestišča na območju obstoječega priključka vsebuje:
 - podatke o omejitvi hitrosti, dimenzijah horizontalnih elementov glavne in stranske prometne smeri, velikosti vzdolžnih nagibov in vertikalnih zaokrožitve nivelete, dimenzijah elementov v prečnem profilu, horizontalni in vertikalni preglednosti na glavni prometni smeri in stranskih prometnih smereh, obstoječi prometni signalizaciji in javni razsvetljavi,
 - oceno kakovosti vozne površine,
 - oceno odstopanj od veljavnih predpisov in standardov,
 - način potekanja prometa v času, ko se je zgodilo največje število prometnih nesreč in
 - rezultate opazovanja potekanja prometa.
2. Strokovne ugotovitve opazovanja potekanja prometa na območju priključka dajo naslednje podatke: dejanske hitrosti vožnje vozil, varnost prečkanja, omejitev preglednosti in ocene drugih omejitev v prometu, ki lahko vplivajo na varnost potekanja prometa na glavni prometni smeri na območju priključka.
3. Pri izdelavi projekta sanacije priključka na cesti s $PLDP \geq 5000$ vozil/dan, je potrebno upoštevati statistične podatke o številu in posledicah prometnih nesreč z nastalimi stroški v nesrečah za obdobje najmanj zadnjih treh let.
4. Za zagotavljanje prometne varnosti je na cestah, na katerih je dovoljena hitrost enaka ali več kot 70 km/h, dovoljeno skupinski priključek urediti le po sistemu "desno – desno" ter glede na prometne potrebe zgraditi ali urediti poseben pas za zavijanje levo z GPS.
5. Na območju skupinskega priključka je treba na GPS uveljaviti prepoved prehitevanja.

9. člen

(oddaljenosti med priključki in oddaljenost priključka do nivojskega prehoda z železniško progo)

1. Območji dveh zaporednih priključkov na cesti zunaj naselja se na cestah G1, G2, R1 in R2 ne smeta prekrivati.
2. Območji dveh zaporednih skupinskih priključkov na cesti v naselju se na cestah kategorij G, R in LC ne smeta prekrivati.
3. Najmanjša oddaljenost med priključki zunaj naselja je odvisna od kategorije ceste in projektne hitrosti in mora biti večja od dvakratne zaustavitvene razdalje, določene s Pravilnikom o projektiranju cest.
4. Na cesti zunaj naselja s $PLDP \leq 3000$ vozil/dan in v naselju s $PLDP \leq 5000$ vozil/dan je dopusten tudi manjši medsebojni odmik od predpisanega iz tretje točke tega člena, vendar le v primeru, da je zadoščeno pogoju preglednosti pri priključevanju. Najmanjši odmik do sosednje priključne krivine na glavni prometni smeri ali do roba pogreznjenega robnika je 5,0 m.
4. Na cestah, ki imajo dve smerni vozišči, ločeni ali z ločilnim pasom ali pa samo z dvojno ločilno neprekinjeno črto, se sme priključke izvesti samo po sistemu »desno-desno«. Vsaka drugačna prometna ureditev takega priključka se mora izvesti po določilih, ki veljajo za načrtovanje križišč v eni (nivojska križišča) ali več ravninah (večnivojsko križišče).
5. Priključek na cesto v GPS mora biti v območju nivojskega prehoda ceste čez železniško progo urejen v skladu s Pravilnikom o nivojskih prehodih ceste preko železniške proge in predpisi, ki urejajo varnost v železniškem prometu. V primeru velikega prometa na priključku in pri večji pogostosti vlakov se priporoča izvedba posebnega čakalnega pasu na SPS pa tudi na GPS, če prostorske razmere to omogočajo.

III. PROJEKTIRANJE PRIKLJUČKOV

III.1 POGOJI PRIKLJUČEVANJA

10. člen

(horizontalni elementi cest v območju individualnega in skupinskega priključka)

1. Pri vodenju tras priključnih cest je treba upoštevati naslednje pogoje:
 - os stranske prometne smeri se mora priključevati na os glavne prometne smeri pod kotom $90^\circ \pm 15^\circ$,
 - na zaključnem delu pred samim priključevanjem mora biti os stranske prometne smeri v premii,
 - če se izvede priključevanje na glavni prometni smeri v krivini, mora biti priključek lociran na zunanji strani krivine,
 - priključevanje na notranji strani krivine je dovoljeno le v primeru, če je polmer krožnega loka tolikšen, da omogoča vozniku ustrezno preglednost (tabela 1).

Tabela 1. Minimalni polmer horizontalnega krožnega loka na cesti v GPS v odvisnosti od hitrosti, na katerem je še dovoljeno priključevanje na notranji strani krivine

V_P	R_{min}
90	400
80	350
70	250
60	200
50	150
40	100

Pri utemeljitvi umestitve priključka na notranjo stran krožnega loka je treba posebej upoštevati tudi vzdolžni nagib ceste v GPS.

2. V primeru, da ni možno zadostiti pogojem iz prve točke tega člena, je potrebno poiskati drugo lokacijo priključka ali pa uvesti svetlobno signalno napravo (semafor).

III.1 PROJEKTNO – TEHNIČNI ELEMENTI PRIKLJUČKOV

III.1.1 PROJEKTNO – TEHNIČNI ELEMENTI INDIVIDUALNEGA PRIKLJUČKA

11. člen

(elementi individualnega priključka)

1. Elementi individualnega priključka izvedenega preko bankine ali s pogreznjenim robnikom so:
 - širina priključka: 3.0 – 5.0 m
 - razširitev v območju bankine pod kotom 45°
 - v območju pogreznjenega robnika se širina priključka na vsako stran poveča za 1 m; prehod med pogreznjenim in dvignjenim robnikom se izvede na dolžini enega metra v naselju in na dolžini treh metrov izven naselja.
2. Vzdolžni nagib individualnega priključka je $\pm 4\%$ v mejah na dolžini 5 m od roba GPS.
3. Prečni nagib individualnega priključka mora biti enak vzdolžnemu nagibu roba glavne prometne smeri.

III.1.2 PROJEKTNO – TEHNIČNI ELEMENTI SKUPINSKEGA PRIKLJUČKA

III.1.2.1 ELEMENTI HORIZONTALNEGA POTEKA SKUPINSKEGA PRIKLJUČKA

12. člen (zavijalni loki)

1. Zavijalni loki v skupinskih priključkih so sestavljeni iz treh krožnih lokov (košarasta krivina), katerih velikosti so v medsebojnem razmerju $R_1:R_2:R_3 = 2:1:3$.
2. R_2 je minimalna vrednost zavijalnega radija, ki jo narekujejo konstrukcijske lastnosti vozil in se razlikujejo v odvisnosti od tipa vozila.
3. Minimalne vrednosti zavijalnih lokov za različne tipe vozil so prikazane v tabeli 2.
4. Oblikovanje uvozov in izvozov iz krožnih križišč je določeno s TSC 03.340 Krožna križišča.
5. Od zahtev iz prve točke tega člena se lahko odstopi v primeru, če je javna cesta kategorizirana kot malo prometna cesta in v primeru individualnega priključka.

Tabela 2: Minimalne vrednosti zavijalnih lokov za različne tipe vozil

Tip vozila	Polmeri zavijalnih lokov R_2 [m]		
	levo zavijanje	desno zavijanje	
		z ločilnimi otoki	brez ločilnih otokov
osebno vozilo	6	10	6
tovorna vozila in avtobusi	10	12	10
sedlasti vlačilci in tovorna vozila s prikolicami	12	15	12
zgbni avtobusi	15	25	15

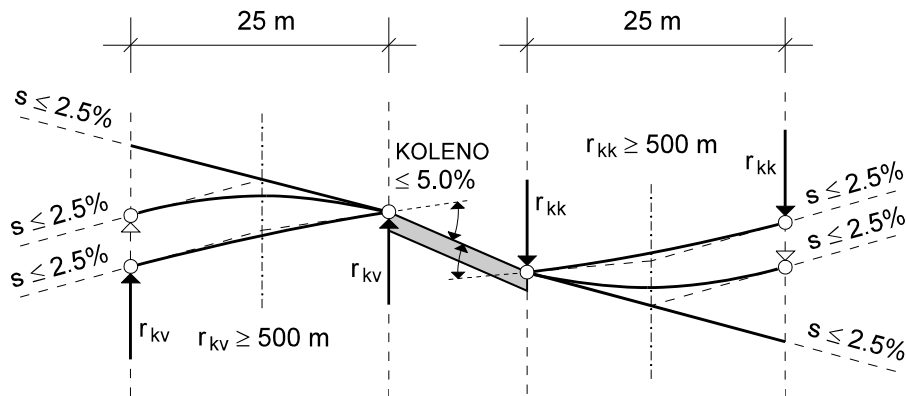
6. Pri določitvi velikosti in položaja zavijalnih lokov je treba glede na vrsto vozil in njihovo pogostost upoštevati in zagotoviti zadostno vozno širino v odcepi smeri. V posebej omejenih prostorskih razmerah je treba prevoznost v vse smeri dokazati s šablonami ali z grafičnim računalniškim orodjem na načrtu za priključek.
7. Zavijalne loke je treba oblikovati kot sestavljeno krivino treh lokov ($R_1:R_2:R_3$) po določilih, ki veljajo za načrtovanje križišč.

III.1.2.2 ELEMENTI VERTIKALNEGA POTEKA CEST V OBMOČJU SKUPINSKEGA PRIKLJUČKA

13. člen (vzdolžni in prečni nagibi priključnih cest)

1. Najprimernejša dela ceste za lokacijo priključka sta blag vzdolžni nagib ali velika konkavna zaokrožitev v niveleti ceste v GPS.
2. Konveksna zaokrožitev na glavni prometni smeri je ustrezno mesto za lokacijo priključka le v primeru, da je polmer vertikalne zaokrožitve $r \geq 1.75 r_{\min}$.
3. Maksimalni vzdolžni nagib nivelete ceste v GPS naj v območju skupinskega priključka ne presega vrednosti $s_{\max} = 3.5 \%$.
4. Ne glede na določilo prve točke tega člena, je v primeru, da izvedba skupinskega priključka ne zahteva gradbenih del na glavni prometni smeri, največji vzdolžni nagib lahko enak tistemu, ki je po veljavnem Pravilniku o projektiranju cest za posamezno vrsto ceste in vrsto terena določen kot največji dopustni nagib nivelete.
5. Pri oblikovanju višinskega poteka skupinskega priključka se ne sme spreminjati vrednosti zahtevanega prečnega nagiba glavne prometne smeri. Če je tak ukrep nujen, ga je treba v projektni dokumentaciji za priključek strokovno in stroškovno utemeljiti.

6. Območje vertikalnega loma nivelete, ki nastane zaradi vzdolžnega nagiba stranske prometne smeri, je treba prilagoditi prečnemu nagibu vozišča glavne prometne smeri. V območju neposrednega priključevanja naj le-ta ne bo večji od 2,5 %, če poteka trasa glavne prometne smeri v premi. Če trasa glavne prometne smeri poteka v loku, naj le-ta ne presega vrednosti 4 %, kar je hkrati tudi vrednost maksimalnega nagiba stranske prometne smeri v območju neposrednega priključevanja.
7. V drugih primerih je dovoljena izvedba "kolena" (slika 5), vendar mora biti v tem primeru zadoščeno trem pogojem:
 - vzdolžni nagib stranske prometne smeri mora biti manjši ali enak $s_{SPS} \leq 2.5 \%$,
 - radij vertikalne zaokrožitve mora biti večji ali enak $r_v \geq 500$,
 - vsota prečnega nagiba GPS in vzdolžnega nagiba SPS mora biti $q_{GPS} + s_{SPS} \leq 5 \%$



Slika 5. Načini izvedbe priključitve nivelete ceste v SPS na cesto v GPS

8. Minimalni vzdolžni nagib cest v območju neposrednega priključevanja pogojujejo predvidene naprave za odvodnjavanje. V območju neposrednega priključevanja naj minimalni vzdolžni nagib ceste v GPS ne bo manjši od 0.5 %.
9. Če je vozišče ceste v GPS vzdolžno ali prečno nagnjeno manj od minimalno zahtevanih vrednosti, je treba izvesti posebne ukrepe za odvodnjavanje ceste

III. 1.2.3 ELEMENTI PREČNEGA PROFILA CEST V OBMOČJU SKUPINSKEGA PRIKLJUČKA

14. člen

(elementi prečnega profila cest v območju skupinskega priključka)

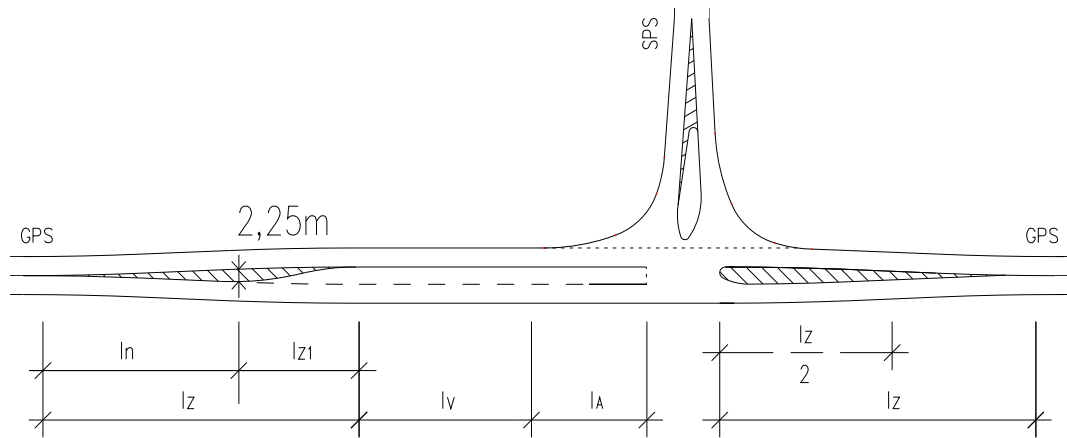
1. Elementi prečnega profila priključnih cest so v območju priključka enaki elementom cest izven območja priključka, njihove dimenzije pa so odvisne od dovoljene hitrosti na območju priključka ter morebitnih posebnih zahtev vožnje v priključku.
2. Če bosta na novo priključevana površina in/ali vrsta dejavnosti na njej, generirali toliko prometa vseh vrst, da bo le-ta vplival na sestavo normalnega prečnega profila in/ali druge dimenzije ceste, na katero se priključuje, je treba prometne in druge površine na območju priključka zasnovati v odvisnosti od bodoče ureditve ceste na glavni prometni smeri.
3. Pas za zavijanje v levo v območju priključka je enake širine kot pas za vožnjo naravnost oz. za 25 cm ožji, vendar ne manj kot 2.75 m.
4. Prometni pas v območju priključka, razširjen za zavijanje v levo, je širine od 4.75 do 5.50 m.
5. Širina pasu za desno zavijanje je enaka širini pasu za vožnjo naravnost.

15. člen

(prometni pasovi za zavijanje v levo)

1. Pas za zavijanje v levo (slika 6) je sestavljen iz:

- čakalnega dela (l_A),
- zaustavljalnega dela (l_V),
- prehodnega dela (l_{Z1}) in
- dolžine razširitve vozišča (l_Z).



Slika 6. Elementi pasu za leve zavijalce

- Čakalni del (l_A) je namenjen čakanju vozil na sprejemljivo časovno praznino med vozili iz nasprotni smeri, ki nadaljujejo z vožnjo naravnost skozi priključek. Njegova dolžina naj ustreza dolžini kolone vozil, ki čakajo na zavijanje v levo in se jo določi v sklopu analize priključka z ustreznim računalniškim orodjem za izračun prepustnosti. Minimalna dolžina čakalnega dela pasu je 20 m, na prometno manj zahtevnih cestah pa 10 m. Okvirne normalne velikosti čakalnega dela na pasu za zavijanje v levo so od 20 m do 40 m. V izjemnih primerih (prostorske omejitve) je dovoljeno, da dolžina kolone sega na pas za zaviranje.
- Zaustavljalni del (l_V) je namenjen zaviranju vozila pred čakalnim delom. Začne se v zadnji točki razširitvenega dela ter konča v prvi točki čakalnega dela. Dolžina zaustavljalnega dela je odvisna od dovoljene hitrosti v križišču, vzdolžnega nagiba ceste in jakosti prometnega toka, od katerega se odcepljajo vozila, ki zavijajo v levo (tabela 3).

Tabela 3: Dolžina zaustavljalnega dela (l_V)

Prometna količina v smeri, od katere se odcepljajo vozila, ki zavijajo v levo [voz./h]	Vzdolžni nagib s [%] in dovoljena hitrost v križišču V [km/h]											
	$s \leq -4\%$				$-4\% < s < 4\%$				$s \geq 4\%$			
	40	50	60	70	40	50	60	70	40	50	60	70
< 400	0	0	10	20	0	0	10	15	0	0	5	10
≥ 400	0	0	25	40	0	0	20	30	0	0	15	20

- Prehodni del (l_{Z1}) je namenjen za uvoz s pasu za vožnjo naravnost na pas za zavijanje v levo. Dolžine prehodnih delov so za različne hitrosti na območju priključka navedene v tabeli 4.

Tabela 4: Dolžina prehodnega dela pasu za zavijanje v levo (zaokrožene vrednosti)

V [km/h]	40	50	60	70
l_{Z1} [m]	30	30	35	40

- Razširitev vozišča, ki je potrebna zaradi dodajanja pasu za zavijanje v levo, mora biti izvedena s takimi elementi in oblikovana tako, da imajo vozila, ki vozijo po deviiranem pasu oz. deviiranih pasovih v GPS, take vozne pogoje, ki ustrezajo vozni hitrosti, ki je predvidena za vožnjo skozi križišče.

Minimalna dolžina razširitvenega odseka l_z je odvisna od hitrosti in od velikosti odmika prometnega pasu od prvotne cestne osi. Določi se jo po enačbi

$$l_z = V_k \cdot \sqrt{\frac{i}{3}} \quad [\text{m}]$$

kjer je:

l_z dolžina razširitve [m],
 V_k hitrost v križišču [km/h],
 i odmik prometnega pasu od prvotne cestne osi

V premi se vozišče praviloma širi obojestransko, v krivini pa ob notranjem robu. Če se vozišče širi obojestransko, se za »i« upošteva tisti odmik izmed dveh, ki je večji. Če je ob robu zavijalnega prometnega pasu še ločilni pas, se za določitev odmika prometnega pasu od cestne osi k širini pasu prišteje še širina ločilnega pasu.

6. Da se pri razširjanju vozišča na notranji strani krivine izognemo nasprotni krivini, mora polmer krožnega loka R , s katerim izvedemo zaokrožitev, ustrezati naslednji neenačbi:

$$R < \frac{l_z^2}{4 \cdot i} \quad [\text{m}]$$

7. Da pri izvedbi razširitve na notranji strani krivine ne bi povečali ukrivljenosti prometnega pasu nad vrednost, ki je za posamezno določena z R_{\min} , mora velikost polmera krožnega loka, s katerim izvedemo razširitev, zadostiti pogoju:

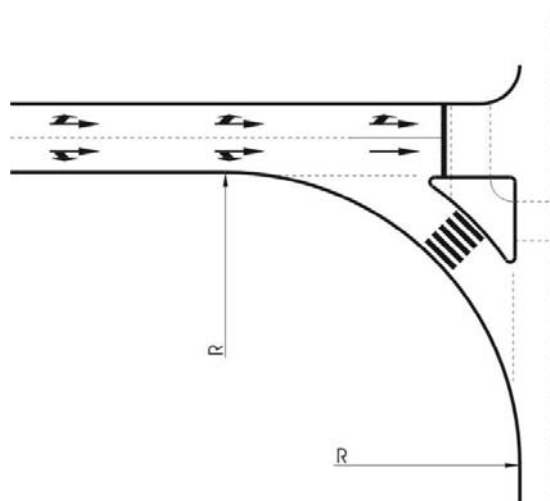
$$\frac{1}{R_{\min}} \geq \frac{1}{R} + \frac{4 \cdot i}{l_z^2} \quad [\text{m}]$$

8. Na cestah visoke kategorije in na prometno močneje obremenjenih cestah se razširitev izvede tako, da se za vsakega od obeh ali več prometnih pasov v eni smeri kreira njihova lastna cestna os (razmaknitev osi) z geometrijskimi elementi, odvisnimi od predvidene vozne hitrosti skozi križišče. Pri formiranju teh osi je treba na celotni dolžini pasu za zavijanje v levo zagotoviti nezmanjšano širino tega pasu.

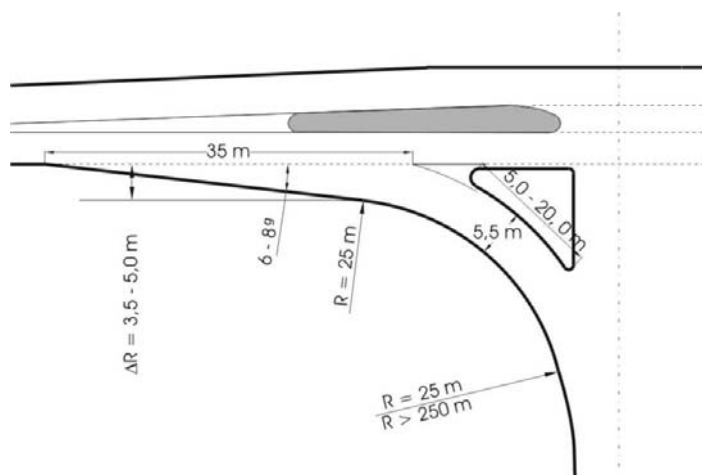
16. člen

(prometni pasovi za zavijanje v desno)

1. Pas za zavijanje v desno je sestavljen iz prehodnega in zaustavljalnega dela. Če je v priključku predviden prometni otok, ima pas za zavijanje v desno še del za izvedbo zavijanja.
Prehodni in zaustavljalni del se oblikujeta na enak način kot pri pasu za zavijanje v levo.
2. V primeru, da se z računom prepustnosti dokaže, da bo ta zadostna tudi brez izvedbe pasu za zavijanje v desno, se oblikovanje površine za zavijanje v priključku lahko izvede tudi v poenostavljeni obliki. V urbanem okolju se lahko uporabi rešitev, prikazana na sliki 7, izven urbanega okolja pa rešitev, prikazana na sliki 8.



Slika 7. Konstrukcija pasu za zavijanje v desno v priključkih v urbanem okolju



Slika 8. Konstrukcija pasu za zavijanje v desno v priključkih zunaj urbanega okolja

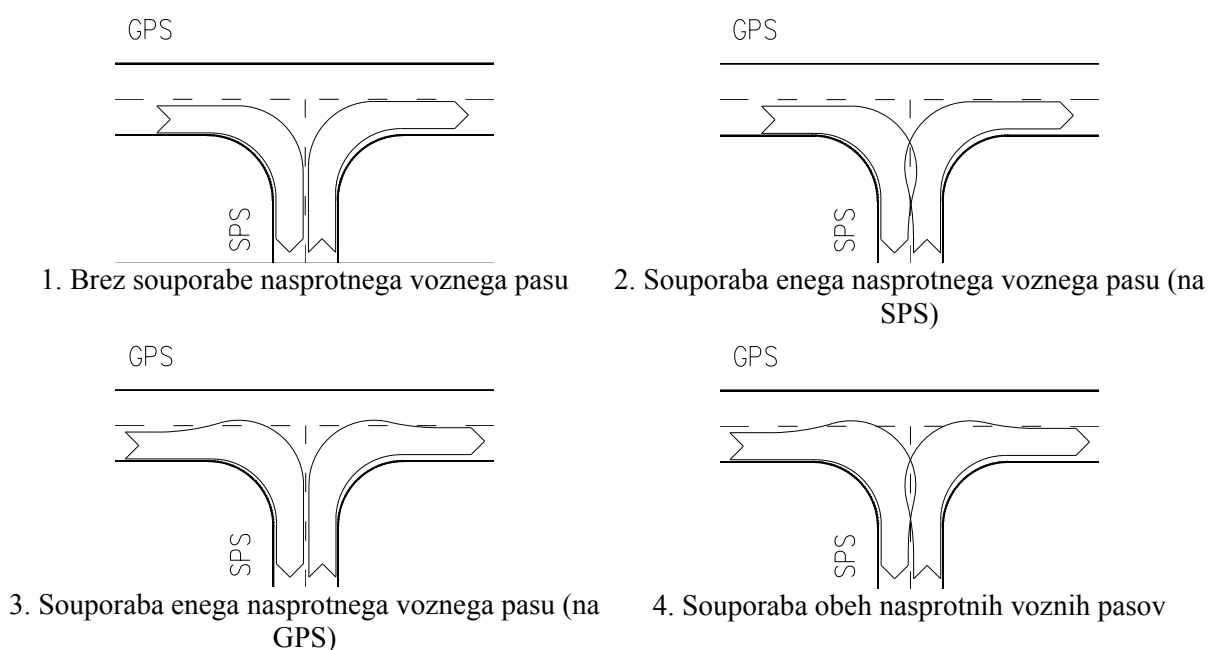
3. Ustreznost uporabljenih širin pasov za zavijanje in pokrite površine je treba preveriti s šablonami ali primernim grafičnim računalniškim orodjem, za merodajno vozilo in v vseh smereh ter izvedeno preveritev grafično dokumentirati. Dokumentirana grafična preveritev je sestavni del projektne dokumentacije.

17. člen (prometni otoki)

1. V priključkih se lahko predvidijo prometni otoki kot otoki za motorizirane udeležence (usmerjevalni otoki in ločilni prometni otoki) ali/in kot otoki za pešce in kolesarske prehode
2. Višina robnika prometnega otoka je 7 cm na cestah zunaj naselja ter 7 ali 12 cm v naselju.
3. Ne glede na določilo prejšnje točke tega člena je v primeru, da je prometni otok urejen v območju prehoda za pešce, minimalna višina robnika 12 cm.
4. Če je v območju prometnega otoka vozišče na zunanji strani zaključeno z robnikom, mora biti oddaljenost med robnikoma najmanj 3.35 m.
5. Na cestah zunaj naselja in cestah v naselju, na katerih je hitrost omejena na 70 km/h, je ob robniku prometnega otoka potrebno izvesti robni pas in ga označiti z robno črto.

18. člen
(usmerjevalni otoki in pokrite površine)

1. Usmerjevalni otoki so najpomembnejši element kanaliziranja prometnih tokov motoriziranih udeležencev v priključku.
2. Možni sta dve obliki usmerjevalnega otoka: trikotnik (Priloga 2) ali kaplja (Priloga 3), ki pa se lahko izvedeta ali kot denivelirana ali pa kot označena s talno signalizacijo.
3. Pri usmerjevalnih otokih oblike kaplje ločimo dve vrsti: tiste, ki se uporabljajo v križiščih in priključkih, kjer na cesti v GPS ni posebnih pasov za zavijanje v levo in tiste, ki se uporabljajo v križiščih in priključkih, kjer so na cesti v GPS ločeni pasovi za zavijanje v levo. Postopek konstrukcije je podan v Prilogi 3 tega pravilnika.
4. Način uporabe priključka oz. način vožnje pri zavijanju na/iz priključka (slika 9) se določi glede na kategorijo ceste ter tip priključka (tabela 5).



Slika 9. Načini uporabe priključka

Tabela 5. Način vožnje pri zavijanju na/iz priključka

	zunaj naselja		v naselju	
	Individualni priključek	Skupinski priključek	Individualni priključek	Skupinski priključek
G, R1,R2,LG	2	1	2	2
R3, LC, JP, LZ, LK in ostale ceste	4	2	4	4 (3*)

Opomba: * v primeru prometno močno obremenjenih priključkov SPS

19. člen
(ločilni otok oz. ločilni pas)

1. Ločilni otok je površina namenjena ločevanju smernih vozišč z namenom varovanja vozil pred nasprotnim prometom. Hkrati le-ti nudijo boljše raven prometne varnosti nemotoriziranim udeležencem v prometu pri prečkanju priključka.
2. V primeru, da je na območju priključka ločilni otok na cesti izven naselja namenjen čakanju pešcev in/ali kolesarjev (prehod pešcev v dveh fazah), znaša minimalna širina otoka 3.1 m.
3. Najmanjša širina ločilnega pasu znaša 1.2 m v naselju, izven naselja pa 2.1 m.

20. člen
(vodenje pešcev)

1. Če se v priključku pojavljajo pešci, jim moramo, za čim varnejše gibanje in prehajanje, zagotoviti posebne - ločene površine.
2. V območju priključka pešce vodimo po površinah, ki so vzporedne cesti ali kolesarski stezi. Praviloma se uporablja dvostezna pešpot/pločnik (širine 2,0 m), enostezna rešitev pa se uporablja le v izjemnih primerih (prostorske omejitve).
3. Za določanje širine hodnika za pešce se uporabljajo predpisi o projektiranju cest

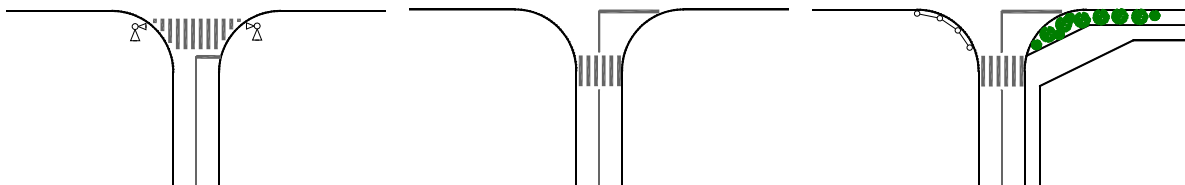
21. člen
(prehodi za pešce na območju priključka)

1. Pri določanju lokacije prehoda za pešce in opreme priključka v primeru nivojskega prehoda za pešce in pogojev svetlobno signalnih naprav, se upošteva veljavne predpise s tega področja.
2. V nadaljevanju navedena pravila za projektiranje prehodov za pešce v območju nivojskih priključkov veljajo če so le-ta v urbanem okolju, smiselno pa se uporabljajo tudi pri priključkih izven urbanega okolja (če je treba upoštevati promet pešcev).

Temeljni pravili, ki jih je pri določanju lokacije prehoda za pešce potrebno upoštevati, sta (slika 10):

- v primeru semaforiziranega nivojskega priključka mora biti lokacija prehoda za pešce na stranski prometni smeri pred talno označbo, ki označuje odvzem prednosti,
- v primeru nesemaforiziranega nivojskega priključka mora biti lokacija prehoda za pešce za talno označbo, ki označuje odvzem prednosti.

Od prejšnjih dveh pravil je dovoljeno odstopanje v primeru obstoječe goste pozidave, ki ovira (zmanjšuje) preglednost na javnih poteh in na cestah v stanovanjskih naseljih.



Slika 10. Lokacija prehoda za pešce v semaforiziranem in nesemaforiziranem priključku

Minimalen odmik prehoda za pešce od roba glavne prometne smeri je v primeru odmika prehoda za pešce 5 m.

V primeru odmika prehoda za pešce je potrebno izvesti ukrepe za kanaliziranje (fizično usmerjanje) pešcev v območju prehoda.

V primeru, da je prehod za pešce lociran na poti, ki jo uporablja večje število slepih in slabovidnih oseb, je treba ureditev prehoda za pešce prilagoditi specifičnim potrebam teh oseb.

Vodenje pešcev na območju krožnih križišč se ureja v skladu z določili TSC 03.341 Krožna križišča.

3. Na mestu prehoda za pešce je treba zagotoviti ustrezne, od vozišča denivelirane, čakalne površine.

22. člen
(vodenje kolesarjev na območju priključka)

1. Pri cestah za mešani promet je treba na območju priključka poskrbeti tudi za pravilno in prometno varno vodenje kolesarjev.
2. Način vodenja kolesarjev v območju priključka je enak kot pred priključkom.

23. člen
(odvodnjavanje priključka)

1. Z izvedbo priključka se ne sme poslabšati kvaliteta odvodnjavanja glavne prometne smeri.
2. Odvodnjavanje mora biti strokovno pravilno rešeno za vse površine priključka ali križišča (vozišča, površine za kolesarje in pešce, brežine ...).
3. Voda iz stranskih prometnih smeri ne sme teči preko ceste v glavni prometni smeri.
4. Površina vozišča na območju priključka se odvodnjava v prečni in vzdolžni smeri z odtokom površinske vode preko bankine ali skozi cestne jaške z vtokom pod robnikom ali povozno rešetko. Povozne rešetke se ne sme uporabljati v območju kolesarskih pasov.
5. Zaradi odvodnjavanja priključka se ne sme spremeniti prečnega nagiba glavne prometne smeri.
6. Revizijske jaške kanalizacije in druge vgrajene podzemne vode se locira izven vozišča.
7. Vzdolžni profili po robovih voznih površin v priključku ali prikaz z izohipsami po vozišču so sestavni del projektne dokumentacije vsake rekonstrukcije in novogradnje priključka.

24. člen
(infrastrukturni vodi)

1. Infrastrukturni (komunalni) vodi morajo potekati izven območja vozišča glavne prometne smeri.
2. Pokrovov jaškov podzemnih vodov praviloma ni dovoljeno predvideti na vozišču na območju priključka.
3. Izjemi sta meteorna in fekalna kanalizacija, katerih jaški s pokrovi se morajo nahajati izven osi kolotekov.

25. člen
(prometna signalizacija in oprema ter obveščanje in oglaševanje)

1. Na območju priključka je zahtevana uporaba prometne signalizacije in opreme določena z veljavnimi predpisi.
2. Postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje na območju priključka se izvaja po določenih za obveščanje in oglaševanje v območju križišč, ki jih določa Pravilnik o projektiranju cest.

26. člen
(cestna razsvetljava)

1. Cestna razsvetljava priključka mora zagotoviti predpisano raven svetlosti in osvetljenosti vseh prometnih površin in ustrezno optično vodenje pri zmanjšani vidljivosti.
2. Cestna razsvetljava na glavni prometni smeri v območju priključka je določena z veljavnimi predpisi.
3. Zahteva iz prejšnje točke tega člena ne velja za individualne priključke na cestah izven naselja.

27. člen
(omejitev rabe prostora na območju priključka)

1. Znotraj meja cestnega telesa in preglednega trikotnika ni dovoljena zasaditev, postavitev skulptur, likovnih del in podobnega na način, ki bi s svojo prisotnostjo ovirale preglednost na območju priključka ali bi lahko kako drugače vplivale na zmanjšanje pretočnosti ali prometne varnosti na območju priključka.

28. člen

(vrsta in dimenzioniranje voziščne konstrukcije priključka)

1. Vozišče na stranski prometni smeri mora biti na začetnem odseku izvedeno z materiali, ki preprečujejo nanašanje blata, peska in drugih materialov na vozišče glavne prometne smeri.
2. Vozišče mora biti utrjeno z vezano plastjo ali tlakovano najmanj na dolžini 5 m oz. tudi na večji dolžini, odvisno od tipičnega vozila.
3. Dimenzioniranje voziščne konstrukcije skupinskega priključka je sestavni del projektne dokumentacije za skupinski priključek.

29. člen

(začasni priključek)

1. Začasni priključek je priključek, ki je potreben zaradi začasne preureditve prometnega režima, ki je posledica začasnih dejavnosti ali del, ki trajajo največ do sedem dni.
2. Promet v območju začasnega kratkotrajnega priključka je urejen izključno z izvedbo začasne prometne signalizacije.
- ~~3.~~ Začasni priključek je predviden na javni cesti samo v primeru, če dovoza ni mogoče urediti preko že obstoječega priključka v bližini.
- ~~4.~~ Kadar je začasni priključek možno izvesti z dveh ali več javnih cest, se lokacijo zanj izbere na cesti najnižje kategorije, po kateri je predvideni promet možen in dopusten.
- ~~5.~~ Elaborat začasne prometne ureditve sme in mora izdelati samo pooblaščen projektantska organizacija v skladu z določili Pravilnika o načinu označevanja in zavarovanja del na javnih cestah in ovir v cestnem prometu.
6. Začasni priključek ne sme povzročiti zastojev in poslabšanja prometne varnosti na cesti v GPS.
7. Upravljavec javne ceste v soglasju za začasni priključek predpiše rok uporabe in odstranitve priključka.

30. člen

(gradbiščni priključek)

1. Gradbiščni priključek je začasni priključek, namenjen priključevanju gradbišča, ki traja več kot sedem dni.
2. Gradbiščni priključek je dovoljeno predvideti na javni cesti samo v primeru, če ni mogoče urediti dovoza preko obstoječega priključka v bližini.
3. Pri določanju elementov gradbiščnega priključka je treba upoštevati vsa določila tega pravilnika, ki veljajo za skupinske priključke.
4. Kadar je gradbiščni priključek možno izvesti z dveh ali več javnih cest, se lokacijo zanj izbere na cesti najnižje kategorije, po kateri je predvideni promet možen in dopusten.
5. Priključek gradbiščne ceste, ki se priključuje na asfaltirano vozišče, mora biti asfaltiran v dolžini najmanj 15,0 m od prostora za čiščenje podvozja tovornih vozil do roba vozišča ceste v GPS.
6. Če je gradbiščni priključek v uporabi tudi ponoči ali na prometno neugodni lokaciji zunaj naselja, ga je treba opremiti z ustrezno prometno signalizacijo z dodatnimi rumenimi utripajočimi lučmi.
7. Odsek ceste se po odstranitvi gradbiščnega priključka vzpostavi v prvotno stanje.

8. Upravljavec javne ceste v soglasju za gradbiščni priključek predpiše rok uporabe in odstranitve priključka.

IV. PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

31. člen (začetek veljavnosti)

1. Projektna dokumentacija za javne ceste, ki je v izdelavi na dan začetka veljavnosti tega pravilnika, se lahko dokonča najpozneje v treh mesecih po uveljavitvi tega pravilnika v skladu z veljavnimi tehničnimi predpisi, smernicam in standardi za ceste ter s smernicami in projektnimi pogoji upravljavca ceste.
2. Ta pravilnik začne veljati 30. dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Ljubljana, dne

EVA :
2009-2411-0045

Minister za promet
Dr. Patrick Vlačič

V soglasju:

Minister za okolje in prostor
Mag. Karel Erjavec

Ministrica za notranje zadeve
Mag. Katarina Kresal

PRILOGA 1.: Določitev polja preglednosti

Splošno

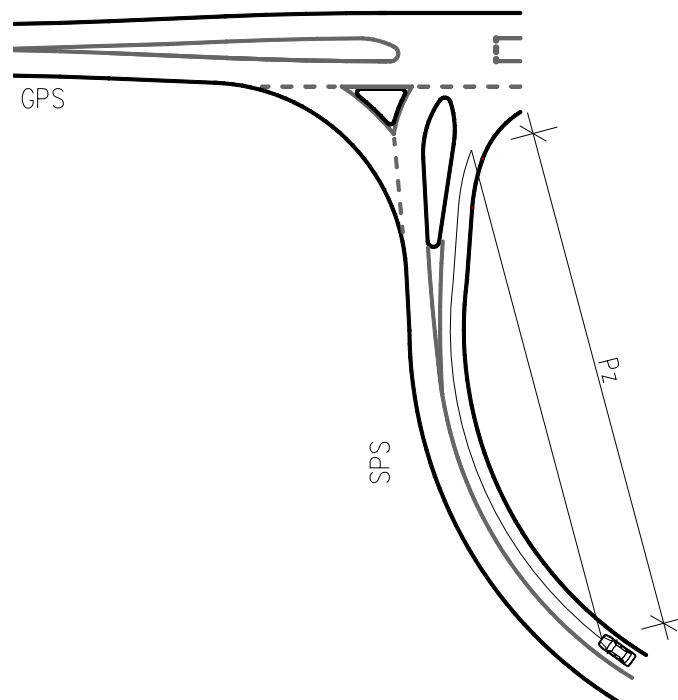
Zaradi zagotavljanja prometne varnosti je potrebno zagotoviti zadovoljivo preglednost na območju priključka. Vsem, ki se želijo v priključku vključiti v promet na GPS, je potrebno zagotoviti takšno preglednost, da s tem ne bodo ogrožali sebe in drugih udeležencev v prometu.

Ločimo naslednje pregledne razdalje:

- zaustavna pregledna razdalja,
- preglednost pri vključevanju iz priključka,
- preglednost pri približevanju GPS,
- preglednost za pešce in kolesarje.

Zaustavna pregledna razdalja

Zaustavna pregledna razdalja je minimalna vrednost, ki je zahtevana na kraku SPS (slika P1.1). Znotraj preglednega trikotnika ne sme biti nobenih stalnih ovir. Z upoštevanjem zaustavne pregledne razdalje se zagotovi, da vozniki na SPS pravočasno zaznajo prometni režim na območju priključka. Vrednosti zaustavitvene razdalje so definirane v 18. členu Pravilnika o projektiranju cest.



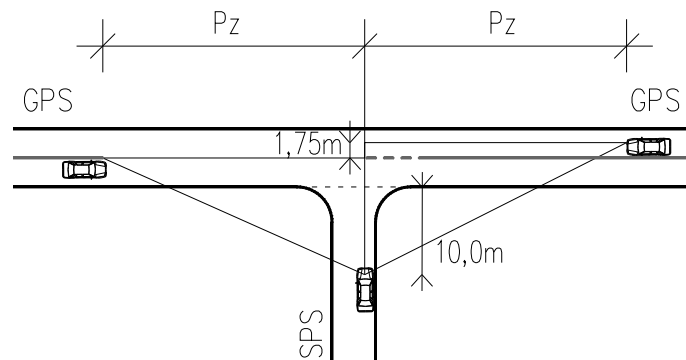
Slika P1.1: Zaustavitvena pregledna razdalja

V primeru, da zahtevanih minimalnih vrednosti pregledne zaustavitvene razdalje ni mogoče doseči je potrebno z dodatnimi ukrepi (signalizacija, umirjanje prometa) zagotoviti zmanjšanje hitrosti približajočih se vozil.

Preglednost pri približevanju GPS

Preglednost pri približevanju GPS (prometni znak II-1) je tista, pri kateri lahko vozilo iz SPS brez spremembe hitrosti zapelje na GPS oz. lahko v primeru zasedenosti GPS še pravočasno ustavi (slika

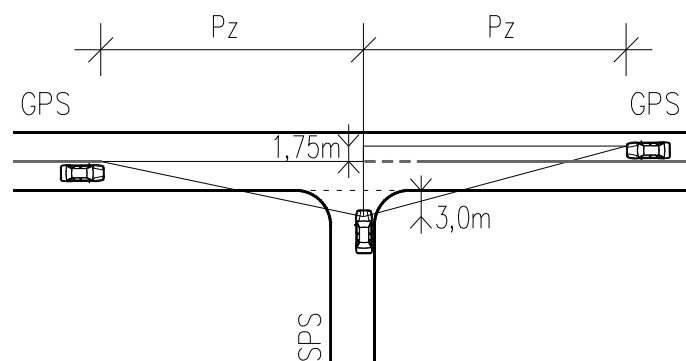
P1.2). Ta preglednost se določi ob upoštevanju oddaljenosti 10 m od roba GPS. Izven naselij je priporočljivo povečati oddaljenost od roba GPS na 20 m.



Slika P1.2: Preglednost pri približevanju GPS

Preglednost pri vključevanju s priključka

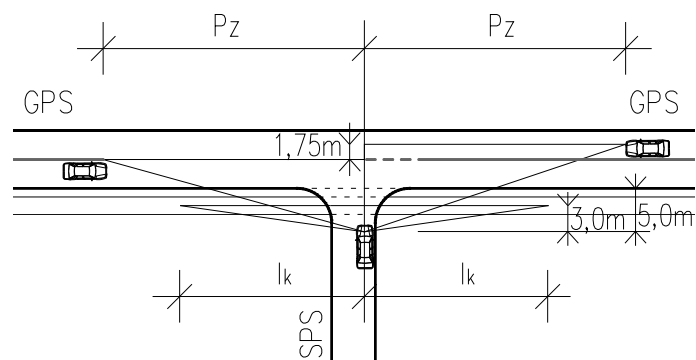
Dolžina preglednosti pri vključevanju na GPS iz priključka (prometni znak II-2) je tista razdalja, ki omogoča vozniku oddaljenemu 3,0 m od roba GPS zadovoljiv pregled nad prometnim dogajanjem na GPS (slika P1.3). Potrebna razdalja se določi iz tabele.



Slika P1.3: Preglednost pri vključevanju iz priključka na GPS

Pri določanju preglednosti je priporočeno, da se oddaljenost od roba GPS poveča na 4,5 do 5,0 m zaradi nemotenega odvijanja kolesarskega prometa.

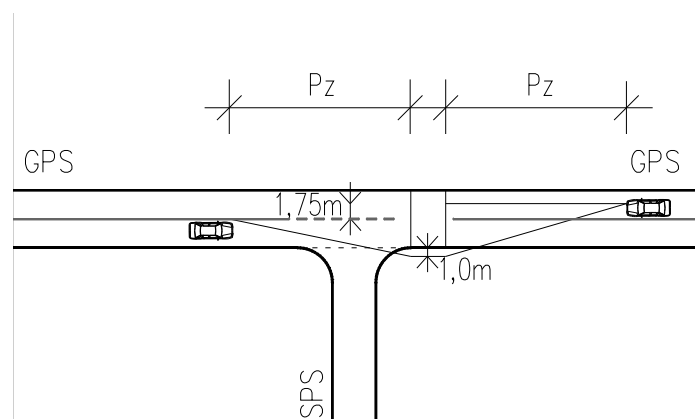
Če je na območju priključka predvidena posebna površina za kolesarje (kolesarski pas, kolesarska steza) je potrebno zagotoviti dolžino l_k (20m v naseljih, 30m izven naselij) (slika P1.4).



Slika P1.4: Preglednost pri vključevanju iz priključka na GPS - prisotnost kolesarjev

Preglednost za pešce in kolesarje

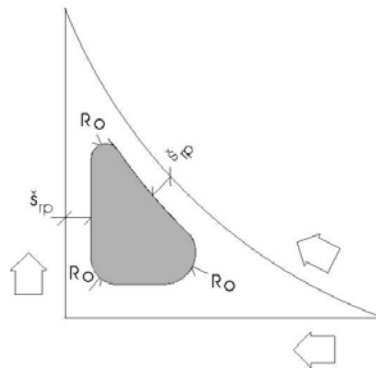
Preglednost za pešce in kolesarje se določi v oddaljenosti 1 m od roba GPS (slika P1.5).



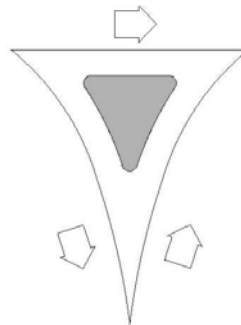
Slika P1.5: Preglednost za pešce in kolesarje

PRILOGA 2.: Usmerjevalni otok oblike trikotnika

Trikotni usmerjevalni otok skonstruiramo tako, da narišemo vzporednice konstrukcijskim linijam, ki jih od le-teh odmaknemo za širino robnega pasu (slika P2.1). Tako določene linije predstavljajo konture deniveliranega otoka, katerega lome in presečišča je potrebno zaokrožiti z loki ustreznega polmera (R_o). Velikost radija zaokrožitve je odvisna od kota križanja linij, nikakor pa radij zaokrožitve ne sme biti manjši od 0,5 m.



Slika P2.1: Usmerjevalni otok oblike trikotnika



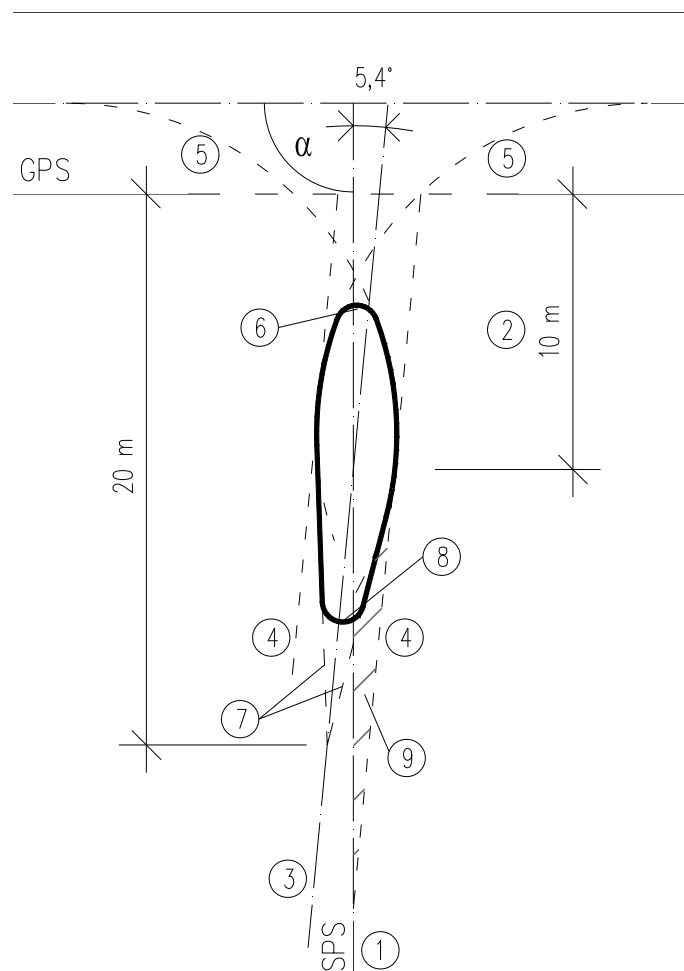
Slika P2.2: Usmerjevalni otok oblike trikotnika

PRILOGA 3.: Konstrukcija kaplje

"Mala" kaplja

V primeru, ko v priključku na GPS ni dodatnih prometnih pasov za leve zavijalce in znaša kot križanja α med 75° in 105° , je konstrukcija kaplje naslednja (slika P3.1):

1. Določimo os stranske prometne strani (SPS).
2. Na osi SPS določimo točko v oddaljenosti 10 m od roba GPS.
3. Skozi to točko narišemo os kaplje, nagnjeno za $5,4^\circ$ v desno.
4. Levo in desno od osi kaplje narišemo dve pomožni liniji v razdalji 1,5 m od osi.
5. Skonstruiramo krožna loka z radijem $R = 12$ m, ki tangirata pomožni liniji (4.) in se dotikata roba prometnega pasu, na katerega zavijajo levi zavijalci iz ceste SPS oziroma notranjega roba prometnega pasu za leve zavijalce na GPS.
6. V presečišču krožnih lokov (5.) oblikujemo glavo kaplje s krožnim lokom $R=0,75$ m.
7. Na osi kaplje določimo točko, ki je oddaljena 20 m od roba GPS. Iz te točke narišemo tangenti na krožna loka (5.).
8. Na mestu, kjer med tangentama (7.) pravokotna razdalja na os kaplje znaša 1,5 m, oblikujemo nasprotno glavo kaplje z radijem $R=0,75$ m.
9. Zaporno površino določimo z linijo med osjo ceste SPS in desnim robom kaplje.

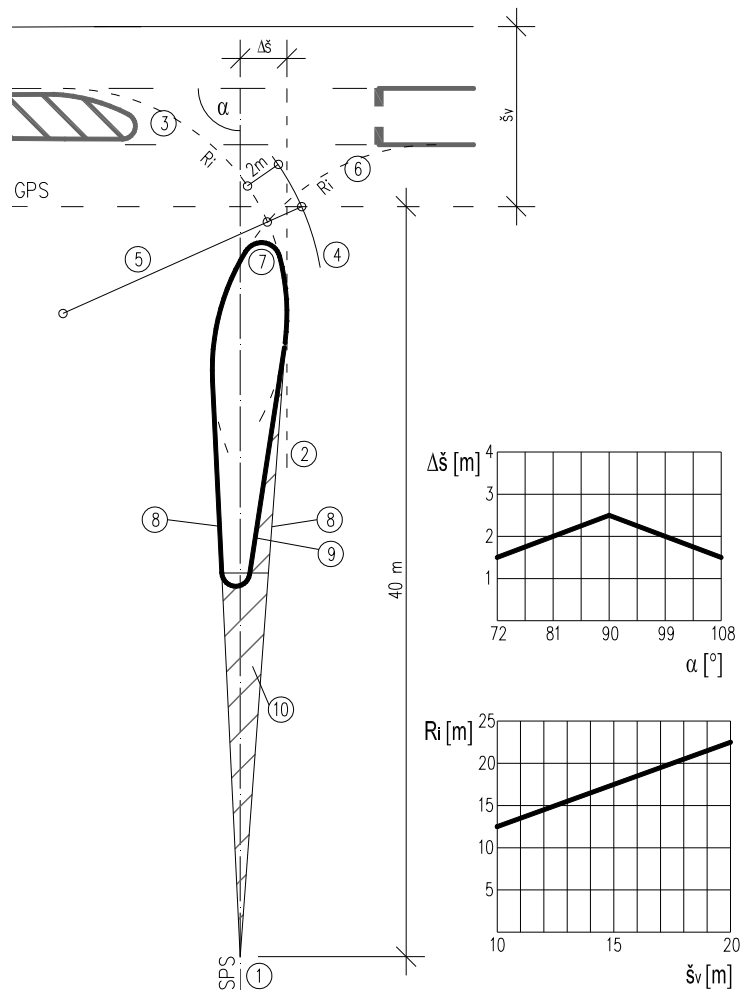


Slika P3.1: Konstrukcija "male" kaplje

"Velika" kaplja

Postopek konstrukcije usmerjevalnega otoka oblike kaplje v primeru, ko na cesti GPS obstajajo posebni pasovi namenjeni levim zavijalcem in znaša kot α od 75° do 105° je naslednji (slika P3.2):

1. Določimo presečišče osi priključka (osi ceste SPS) – osi kaplje – z robom skrajnega prometnega pasu navzkrižne ceste (ceste GPS)
2. Vrišemo vzporednico k osi kaplje v oddaljenosti Δs , katere vrednost odčitamo iz grafikona
3. Narišemo krožni lok z radijem R_i (njegovo velikost – (R_i) – odčitamo iz grafikona), ki tangira vzporednico (2.) k osi kaplje in ki tangira rob prometnega pasu, na katerega vozijo levi zavijalci iz priključka – ceste SPS
4. Iz istega središča kot smo narisali krožni lok z radijem R (3.), narišemo še pomožni krožni lok, čigar radij je za 2 m večji od radija R_i
5. Narišemo zveznico središč obeh pomožnih krožnih lokov s presečiščem drugega pomožnega krožnega loka (4.) z robom skrajnega prometnega pasu na cesti GPS
6. Vrišemo krožni lok polmera R , ki poteka skozi točko presečišča te zveznice (5.) in krožnega loka (3.) in ki tangira notranji rob prometnega pasu za leve zavijalce na cesti GPS. Ta krožni lok že omejuje del površine kaplje.
7. Konstruiramo glavo kaplje s krožnim lokom $R \geq 0,75$ m. Pazimo, da je glava kaplje več kot 2 m in manj kot 5 m oddaljena od roba skrajnega prometnega pasu na cesti GPS.
8. Iz točke oddaljene 40 m od roba GPS narišemo tangenti na oba pomožna loka
9. Na tangentah (8.) določimo točki, katere medsebojna oddaljenost, merjena pravokotno na os kaplje, znaša 2,5 m, od desnega roba odmerimo 1 m v levo ter narišemo novo tangento na krožni lok. Narišemo nasprotno glavo kaplje z radijem $R=0,75$ m.
10. Površino med kapljo in obema tangentama označimo kot polje za usmerjanje prometa (zaporna ploskev ali polje pred otokom za ločitev prometnih tokov), kot to določa Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremljenosti cest.



Slika P3.2: Konstrukcija "velike" kaplje