Text

Description automatically generated with medium confidence

**SMERNICA ZA PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU (RSA)**

Ljubljana, oktober 2024

# VSEBINA

[VSEBINA 2](#_Toc181018481)

[ZGODOVINSKO OZADJE ZA PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU (PVP) – ROAD SAFETY AUDIT (RSA) 3](#_Toc181018482)

[1 KAJ PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU (PVP) JE IN KAJ NI? 4](#_Toc181018483)

[2 PREVERJANJE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU - DEFINICIJA 4](#_Toc181018484)

[3 CILJI PVP 5](#_Toc181018485)

[4 KORISTI IZVAJANJA PVP 6](#_Toc181018486)

[5 KVALIFIKACIJE PRESOJEVALCA VARNOSTI CEST 7](#_Toc181018487)

[6 STOPNJE IZVEDBE PVP 8](#_Toc181018488)

[6.1 Faza idejne zasnove 8](#_Toc181018489)

[6.2 Faza DGD, PZI in IZN 9](#_Toc181018490)

[6.3 Faza izvedbe gradnje in faza pred predajo ceste v uporabo 10](#_Toc181018491)

[6.4 Faza na začetku obratovanja ceste 11](#_Toc181018492)

[7 PROCES UVEDBE PVP 13](#_Toc181018493)

[7.1 Vloga in odgovornost 13](#_Toc181018494)

[7.2 Naročanje PVP 14](#_Toc181018495)

[7.3 Izvedba PVP 16](#_Toc181018496)

[7.4 Poročilo in odziv na PVP 17](#_Toc181018497)

[7.4.1 Neustrezne projektne rešitve in priporočila za izboljšave 18](#_Toc181018498)

[7.4.2 Izjava presojevalca 18](#_Toc181018499)

[7.4.3 Priloge 19](#_Toc181018500)

[8 ZNAČILNE POMANJKLJIVOSTI 19](#_Toc181018501)

[9. REFERENCE 21](#_Toc181018502)

[PRILOGA - KONTROLNI SEZNAM ZA PVP 22](#_Toc181018503)

[1. Faza IDZ 22](#_Toc181018504)

[2. Faza DGD, PZI, IZN 32](#_Toc181018505)

[3. Faza izvedbe gradnje in faza pred predajo ceste v promet 39](#_Toc181018506)

[4. Faza po nekaj mesečnem obratovanju ceste 44](#_Toc181018507)

# ZGODOVINSKO OZADJE ZA PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU (PVP) – ROAD SAFETY AUDIT (RSA)

Proces preverjanja varnosti cest (v nadaljevanju: PVP, angl. road safety audit) je bil prvotno razvit v Veliki Britaniji okoli leta 1980 predvsem zaradi nadzora kvalitete manjših privatnih podjetij, ki so se ukvarjala z načrtovanjem in izgradnjo prometnic. Prvi tak pregled je opravil Malcolm Bulpitt, ki je prenesel ta postopek iz varnostnega pregledovanja železniške infrastrukture, ki je bila običajna že v obdobju kraljice Viktorije.

V Veliki Britaniji so ugotovili, da je veliko nevarnih mest in črnih točk na relativno novih cestah. Po principu »preventiva je boljša kot kurativa« so se odločili, da bodo določene izkušnje, ki so jih pridobili pri reševanju nevarnih mest na cestah, prenesli že v začetne faze projektov.

Preverjanje varnosti v cestnem prometu se je izkazalo kot visoko stroškovno učinkovit sistem. Sredstva, porabljena za ta proces, so se zelo hitro povrnila.

Leta 1990 so podobne postopke prevzele še Danska, Avstralija in Nova Zelandija, od leta 1996 naprej pa še Irska, ki je imela v teh letih najslabšo prometno varnost v EU. V letu 1994 je Austroads izdal prvi priročnik za Road Safety Audit. Od leta 1997 se RSA izvaja tudi v 20 državah ZDA.

Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19 novembra 2008 izboljšanju varnosti cestne infrastrukture je med drugim predvidela tudi road safety audit (RSA) - „preverjanje varnosti v cestnem prometu“. Države članice EU morajo zagotavljati, da se preverjanje varnosti v cestnem prometu izvaja za vse infrastrukturne objekte. Vse države članice so morale do 18. novembra 2011 zagotoviti implementacijo tega procesa na celotnem TEN-T omrežju.

Za doseganje bolšjih rezultatov je možno, da se na Komisijo prenese določena pooblastila za spremembo aktov. Tako je nastala novelirana Direktiva 2008/96/ES oz. Direktiva 2019/1936.

Preverjanja varnosti v cestnem prometu je sestavni del postopka izdelave načrta za infrastrukturni objekt v fazi idejnega načrta, projekta za izvedbo, pred odprtjem in v fazi začetnega delovanja.

# 1 KAJ PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU (PVP) JE IN KAJ NI?

PVP je formalni postopek, ki se primarno ukvarja s prometno varnostjo. Izvaja ga posameznik ali pa multidisciplinarna skupina, ki mora biti popolnoma samostojna in neodvisna od projektanta. Ekipa mora biti strokovno kvalificirana za posamezna področja obravnave. Bistveno je, da se ukvarja s prometno varnostjo vseh udeležencev v prometu.

PVP ni sredstvo za kritiko projektantov, ni sredstvo za preverjanje skladnosti projekta s predpisi, ni sredstvo za medsebojno primerjavo projektov, ni sredstvo za primerjavo različnih projektnih rešitev, ni sredstvo za revizijo projekta in ni sredstvo za ocenjevanje nesreč.

Zavedati se moramo razlike med PVP in običajno recenzijo. Bistvena razlika je v tem, da PVP pripravi neodvisna skupina, recenzijo pa oseba, ki po navadi ni popolnoma neodvisna od projektanta, da jo pripravi multidisciplinarna ekipa, recenzijo pa po navadi oseba s projektantsko osnovo, da upošteva vse uporabnike ceste, recenzija se pogosto osredotoča samo na motorizirane uporabnike, da se osredotoča predvsem na zmogljivosti uporabnika, recenzije pa se po navadi s tem ne ukvarjajo.

# 2 PREVERJANJE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU - DEFINICIJA

Preverjanje varnosti v cestnem prometu pomeni neodvisno podrobno sistematično tehnično varnostno preverjanje glede konstrukcijskih lastnosti projekta cestne infrastrukture, ki obsega različne faze od načrtovanja do začetnega delovanja (Direktiva 2008/96/ES).

PVP pomeni tudi pregled zmožnosti ceste za prometno varno obratovanje. Pripravi ga neodvisna ekipa. Kvalitativno ocenjuje in poroča o potencialnih pomanjkljivostih glede prometne varnosti in predlaga izboljšave.

To je neodvisen podroben sistematičen tehnični postopek, povezan s projektnimi karakteristikami ceste in pokriva vse faze od planiranja do začetne faze delovanja ceste.

# 3 CILJI PVP

Glavni cilj PVP je zagotoviti, da vse nove cestne povezave delujejo čim bolj varno. Varnost je treba upoštevati v celotnem procesu od priprave pa do izgradnje .

Ostali cilji pa so:

* kar se da zmanjšati število in stopnjo nesreč, ki se bodo dogajale na novi ali rekonstruirani cesti,
* izogniti se rešitvam, ki bi povzročile nesreče nekje drugje na cestnem omrežju, in
* omogočiti vsem možnim uporabnikom te ceste možnost, da spoznajo, kako se lahko varno vozijo po njej.

Preverjanje varnosti v cestnem prometu se mora ukvarjati le s problematiko, ki je neposredno povezana s prometno varnostjo.

Proces preverjanja se vedno začne s preverjanjem projekta ceste. Preverjanje je namenjeno določitvi morebitnih težav z vidika uporabnikov infrastrukture in dajanju predlogov za njihovo reševanje s pomočjo principov prometno varnostnega načrtovanja. To pomeni, da mora preverjanje prometne varnosti narediti še korak dlje od revizijske ocene, ki podaja odgovore na to, ali so bili vsi predpisani standardi pravilno upoštevani pri projektu ceste.

Če se že v fazi načrtovanja minimizira tveganje za nezgode v času obratovanja ceste, obstaja manjša verjetnost, da bo potrebno kasneje izvajati sanacijske ukrepe, kar lahko zmanjša stroške za vzdrževanje oziroma celotne stroške za cesto.

Preverjanje lahko poteka v dveh smereh:

* odstranjevanje elementov, ki lahko povzročijo nesrečo – že v fazi planiranja (npr. neprimerna križišča) in
* izboljšanje stanja na obstoječih cestah (npr. varnostne ograje, svetlobne signalne naprave …).

Projektanti so v svojih projektih že od nekdaj na nek način izvajali preverjanje varnosti. Ta novi pristop omogoča drugačno vključitev strokovnjaka, neodvisno od projektanta. Gre torej za dodaten postopek za zagotavljanje kakovosti v procesu od načrtovanja do izvedbe.

# 4 KORISTI IZVAJANJA PVP

Iz prakse obstajajo dokazi, da je proces izvajanja PVP stroškovno ugoden. Stroške postopka je mogoče dovolj dobro oceniti, vendar je potrebno tem stroškom dodati še stroške dodatnih del na projektu, ki jih ta proces predlaga. Ti stroški pa so primarno odvisni od tega, kako kvalitetno je bil pripravljen prvotni projekt.

Izkušnje iz Velike Britanije kažejo, da so bil potrebni popravki kar v polovici pregledanih projektov. Ocenjuje se, da so bila sredstva, potrebna za popravke, kar od 0,5% do 3% od celotne cene projekta. Avstralske in novozelandske izkušnje kažejo, da proces RSA doda še okoli 4% stroškov k osnovnemu projektu.

Za izračun dejanskih koristi je treba izdelati oceno stroškov nesreč na odsekih, kjer PVP ni bilo izvedeno in jih primerjati s stroški nesreč na odsekih, kjer je bilo izvedeno. Takojšen in največji prihranek se izkaže na zmanjšanju števila prometnih nesreč. Poleg tega pa so tudi prihranki, ki se pokažejo v daljšem časovnem obdobju – pri vzdrževanju ceste, zmanjšanju obratovalnih stroškov ceste in podobno.

Leta 1994 je bila narejena študija, v kateri so primerjali dva pristopa pri načrtovanju infrastrukturnih projektov. Prvi je bil podvržen preverjanju prometne varnosti, drugi pa ne. Dokazano je bilo, da je bila na cesti, ki je bila podvržena pregledu, ena nesreča na leto manj kot tista, ki tega preverjanja ni imela. Škotski strokovnjaki so odkrili, da je preverjanje prometne varnosti na odseku ceste, ki ima cca. 3000 nesreč na leto, dalo za rezultat kar 1% prihrankov pri stroških prometnih nesreč. To pomeni razmerje stroškov in prihrankov okoli 14:1, pri nekaterih drugih primerih pa tudi 20:1.

Dobro dokumentirana izkušnja iz evropskih držav pa tudi iz ostalih delov sveta kaže, da je RSA učinkovit in v primerjavi stroškov in koristi dober ukrep za izboljšanje prometne varnosti. Zato ta postopek predlaga EU za vse svoje članice.

Dejstvo je, da se bo v bodoče proces PVP uveljavil v vseh državah EU. V zvezi s stroški takšnega procesa so izkušnje pokazale, da bo prihranek samo pri eni nesreči več kot poplačal te stroške, pa čeprav upoštevamo stroške samega procesa in morebitne stroške popravkov projekta.

Koristi PVP:

* se aktivno ukvarja s prometno varnostjo,
* predlaga stroškovno učinkovite ukrepe z visoko učinkovitostjo,
* promovira kulturo prometne varnosti,
* omogoča stalen napredek pri reševanju problemov prometne varnosti,
* omogoča povratne informacije, ki so koristne za bodoče projekte in
* omogoča prihranke pri investicijah, času in pri življenjih.

# 5 KVALIFIKACIJE PRESOJEVALCA VARNOSTI CEST

PVP izvaja presojevalec z opravljenim strokovnim izpitom, ki se redno udeležuje obdobnega

strokovnega izobraževanja (na 3 leta). V primeru zahtevnejših projektov je priporočljivo, da naročnik za izvedbo PVP imenuje skupino, ki jo sestavljata vsaj dva presojevalca, pri PVP pa lahko sodelujejo tudi drugi strokovnjaki.

Za presojevalca varnosti cest se lahko imenuje posameznik, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

* najmanj izobrazbo, pridobljeno po univerzitetnih študijskih programih prve stopnje, s področja cestne infrastrukture, prometnega inženirstva ali prometne varnosti;
* najmanj deset let izkušenj na področju projektiranja cest, revidiranja ali recenziranja cestnih projektov ali izdelave prometno varnostnih analiz;
* opravljen strokovni izpit (pridobljena licenca) za presojevalca varnosti cest.

Poleg formalnih kvalifikacij mora presojevalec varnosti cest imeti tudi druge kvalitete, ki so

pomembne za dobrega presojevalca. Te so:

* sposobnost razumevanja zahtevnih projektov in kompleksnih rešitev,
* sposobnost predstavljati si celoten projekt, sestavljen iz večjega števila načrtov,
* sposobnost predstavljati si projekte z vidika vseh vrst uporabnikov cest,
* biti pozoren na podrobnosti,
* dobro poznavanje standardov načrtovanja, literature o varnosti v prometu in poročil o raziskavah,
* tekoče spremljanje projektnih rešitev, novih materialov, signalizacije in opreme, ki vplivajo na varno odvijanje prometa in
* sposobnost pisanja jasnih in jedrnatih poročil.

S PVP se skuša opredeliti potencialne težave, ki bi nastale na področju varnosti v prometu in

predlagati načine, kako je mogoče opredeljene težave zmanjšati. Zelo pomembno je, da se PVP izvaja neodvisno od upravljavca ceste, naročnika projekta in projektne skupine, ki je izdelala projektno dokumentacijo, jo recenzirala ali revidirala. S tem se zagotovi, da na skupino za preverjanje ne vpliva poznavanje projekta.

# 6 STOPNJE IZVEDBE PVP

Presoja varnosti v prometu (PVP) se lahko izvaja za različne faze pri nastajanju projekta in kasneje pri izvedbi oziroma že pri uporabi infrastrukture. To so: faza idejne zasnove, faza projektne dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja (DGD), faza projektne dokumentacije za izvedbo gradnje (PZI), faza izvedbenega načrta (IZN), faza izvedbe gradnje, faza pred predajo ceste prometu in faza po določenem obdobju obratovanja ceste. Preverjanje varnosti se izvaja tudi v fazi načrtovanja potrjene variante, če se strokovne podlage izdelajo v obliki in vsebini projektne dokumentacije.

V fazi pred izgradnjo ima PVP največ možnosti vplivati na spreminjanje projektnih rešitev in s tem izboljšanje varnosti v prometu, saj presojevalci preučujejo projekt, preden se pričnejo izvajati gradbena dela. PVP v fazi pred izgradnjo je potrebno izvesti za kateri koli projekt, ki spreminja medsebojne vplive med različnimi uporabniki cest ali med uporabniki cest in cesto ali cestnim okoljem.

## 6.1 Faza idejne zasnove

V tej fazi se formira narava in obseg del pri projektu ceste. Izdela se generalni horizontalni in vertikalni potek trase. V tej fazi se pregleduje horizontalno in vertikalno vodenje trase, dimenzije prečnih profilov in generalno reševanje križanj.

Poleg tega se v tej fazi preveri tudi, kako se bo predlagana prometnica vklopila v celotno prometno omrežje in kako bo vplivala nanj.

Namen PVP v tej fazi:

* zagotoviti, da prometna varnost ni ogrožena zaradi medsebojnega vpliva posameznih elementov projekta (projektnih rešitev),
* oceniti, ali bi odstopanja od predpisov pomembno vplivala na varnost in
* oceniti, če so izpolnjene potrebe vseh uporabnikov cest.

Na tej stopnji lahko projekt prikazuje samo splošne opise oz. potek cestne trase, situacijo in karakteristične profile ceste skupaj s karakterističnimi elementi prečnega profila. Za križišča in izvennivojska križanja mora dokumentacija obsegati vse potrebne izračune in analize, načrti morajo biti podrobneje izdelani, da lahko presojevalec ali skupina za PVP opravi temeljitejšo presojo. Osnovna situacija mora prikazati posnetek terena, vodotoke in obstoječe ceste, objekte in parcelne meje.

Med PVP v 1. fazi ne bo mogoče videti dejanskega poteka trase, kot bo to ob končanju gradnje, vendar je vseeno potrebno opraviti pregled stanja na terenu.

Oceniti je potrebno, kako se bo načrtovana cestna infrastruktura povezala z obstoječim cestnim omrežjem in preučiti sosednje – obstoječe cestno omrežje, da se ugotovi, kako bo načrtovan poseg združljiv z vidika različnih vrst uporabnikov cest. Upoštevati je potrebno prevladujoče klimatske pogoje, okoliško vegetacijo in teren.

V tej fazi projekta so že sprejete temeljne odločitve v zvezi z izbiro trase, celotnim načrtovanjem in ureditvijo objekta. Kljub temu se lahko v okviru PVP še vedno predlaga pomembne spremembe horizontalnega ali vertikalnega poteka trase. Priključevanja (dovozi, križišča, izven-nivojska križanja) je treba preveriti glede na vplive morebitne prestavitve vzdolž trase, potencialne konfliktne premike vozil in preglednost. V tej fazi se še vedno lahko obravnava možnost vsaj minimalne prestavitve lokacije priključkov.

Področja pregleda v fazi idejnega projekta:

a) geografski faktorji - (npr. izpostavljenost zemeljskim plazovom, poplavam, snežnim plazovom), podnebne razmere in potresna aktivnost;

b) vrste in oblike križišč ter razdalje med njimi;

c) število in dimenzije voznih pasov;

d) predvidena struktura prometa

e) funkcija ceste v omrežju;

f) meteorološki pogoji;

g) hitrost vožnje;

h) prečni prerezi (npr. širine voznih pasov, kolesarskih pasov ali stez, hodnikov ali pasov za pešce…);

i) horizontalno in vertikalno vodenje trase;

j) preglednost;

k) ureditev križišč;

l) javna prevozna sredstva in infrastruktura;

m) cestni/železniški nivojski prehodi;

(n)ureditev za ranljive uporabnike cest: ureditev za pešce; ureditev za kolesarje, vključno z obstojem nadomestnih poti ali ločitev od hitrega prometa motornih vozil; ureditev za dvokolesna motorna vozila; gostota in lokacije prehodov za pešce in kolesarje; ureditev za pešce in kolesarje na zadevnih cestah v bližini; ločitev pešcev in kolesarjev od hitrega prometa motornih vozil ali obstoj neposrednih nadomestnih poti na cestah nižjega razreda.

## 6.2 Faza DGD, PZI in IZN

Ponovno je treba preveriti problematiko, obravnavano med prejšnjo fazo. Projektu so dodane podrobnosti o odvodnjavanju, robnikih, bankinah, razsvetljavi, krajinskem oblikovanju, varnostnih ograjah, prometnih znakih, označbah, svetlobno signalnih nastavitvah in drugi opremi. Treba je preveriti tudi vse elemente, ki vplivajo na prometno varnost kolesarjev in pešcev.

V tej fazi je namen PVP naslednji:

* identificirati in obravnavati vse kritične točke, povezane z izdelavo projekta v tej fazi,
* oceniti, ali bi morebitna odstopanja od predpisov in standardov pomembno vplivala na varnost prometa,
* oceniti vpliv na prometno varnost tistih elementov ceste, ki prej še niso bili prikazani,
* oceniti, ali so bile potrebe vseh vrst uporabnikov ceste v zadostni meri upoštevane in izpolnjujejo zahteve za varno odvijanje prometa,
* preveriti morebitne medsebojne negativne vplive različnih elementov projektirane ceste ter vpliv med temi elementi in okoliškim cestnim omrežjem,
* nadaljevati obravnavo vseh v prejšnji fazi preverjanja ugotovljenih pomanjkljivosti.

PVP se v tej fazi izvede ob ali tik pred dokončanjem izdelave projektne dokumentacije. Naročnik mora predložiti detajlno obdelane projekte ureditve križišč in zunajnivojskih križanj.

Presojevalci morajo oceniti, kako se bo načrtovana cestna infrastruktura vključila v obstoječe cestno omrežje in preučiti sosednje prometne površine, da določijo skladnost načrtovanja z vidika različnih vrst uporabnikov cest.

PVP v tej fazi projektiranja predstavlja zadnjo možnost za spremembo načrtovanja, preden se dejanska izgradnja cest prične. V tej fazi je pridobivanje zemljišč lahko že zaključeno, zato presojevalci ne morejo podati nobenih predlogov, ki bi vsebovali pomembne spremembe poteka cestne trase in elementov v prečnem profilu.

Predmet pregleda v fazi podrobnega načrta:

a) situacija;

b) usklajenost horizontalne in vertikalne signalizacije;

c) osvetlitev cest in križišč;

d) cestna oprema;

e) ureditev obcestja, vključno z vegetacijo;

f) fiksne ovire ob cesti;

g) možne lokacije parkirišč;

h) ureditev za ranljive uporabnike cest: ureditev za pešce; ureditev za kolesarje; ureditev za dvokolesna motorna vozila;

i) ustrezna postavitev varovalnih ograj – tudi za preprečevanje tveganj pri ranljivih uporabnikih).

## 6.3 Faza izvedbe gradnje in faza pred predajo ceste v uporabo

V tej fazi med izvedbo gradnje in tik pred predajo ceste prometu presojevalci pregledujejo cesto ob različnih obdobjih dneva in ugotavljajo, če so vsi uporabniki ceste enakovredno obravnavani.

V tej fazi je treba presoditi, če je bil projekt verodostojno prenesen v naravo. Pregledati je treba tudi vse spremembe projekta, ki so bile narejene med izvedbo.

Namen PVP v tej fazi:

* oceniti varnost elementov ceste, ki niso bili podani v projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja ali izvedbo,
* oceniti, če so bile s stališča prometne varnosti v ustrezni meri izpolnjene potrebe vseh uporabnikov ceste,
* potrditi, da je bila odstranjena vsa začasna prometna signalizacija, označbe in ostanki gradnje, ki lahko predstavljajo nevarnost za vse vrste uporabnikov cest,
* predvideti, kako bodo različni uporabniki cest dojemali novo cesto,
* preveriti vse v prejšnjih fazah ugotovljene pomanjkljivosti.

PVP izvedenih del se običajno izvede na novo zgrajenih cestah neposredno pred sprostitvijo prometa. Presojevalec oz. skupina presojevalcev so člani komisije za tehnični ali komisijski pregled izvedenih del. To preverjanje predstavlja zadnjo možnost, da se v okviru PVP opredeli morebitne pomanjkljivosti, ki bi lahko vplivale na varnost prometa, preden se cesta preda v uporabo.

Presojevalec bo imel možnost podrobno preveriti cesto in navezavo na obstoječe cestno omrežje. Z vožnjo po novem odseku in hojo po pomembnejših delih bo lahko opravil pregled odseka in tako v živo videl celotno traso. Pomembno je, da se ogled opravi tako podnevi kot ponoči. Med nočnim pregledom je mogoče ugotoviti pomanjkljivosti v zvezi z neustrezno cestno razsvetljavo, zavajajoče označitve krivin križišč in priključkov in drugimi skritimi nevarnostmi na cesti. Glede na to, da bo cesta že v celoti izgrajena, v okviru PVP ne bo mogoče predlagati fizičnih sprememb glede elementov v prečnem profilu, ureditve ali trase ceste. Morebitni predlogi bodo usmerjeni predvsem v spremembe razsvetljave, prometne signalizacije, označb, označb na pločnikih, cestnih ovir, odstranitev nevarnih predmetov ali v manjše strukturne spremembe (npr. doda oz. uredi se klančina za invalide).

Predmet pregleda v fazi predaje ceste v promet:

a) varnost udeležencev v cestnem prometu in vidljivost v različnih razmerah, na primer ponoči in v običajnih vremenskih razmerah;

b) čitljivost prometnih znakov in označb;

c) stanje vozišča.

## 6.4 Faza na začetku obratovanja ceste

Po nekajmesečnem obratovanju (v fazi do izdaje uporabnega dovoljenja) nove ali rekonstruirane ceste je mogoče oceniti, ali se ta uporablja, kot je bilo načrtovano, ali so potrebne kakršne koli prilagoditve glede na dejansko vedenje udeležencev v prometu in razpoložljivih podatkov o prometnih nesrečah od odprtja cestnega objekta.

V tej fazi je možna ocena varnosti v cestnem prometu z vidika dejanskega vedenja uporabnikov. Preveri se lahko že podatke o nesrečah, ki so se zgodile od odprtja ceste. Na osnovi tega se lahko predvidi tudi potencialno nevarna mesta, kjer se bodo nesreče še lahko dogajale. Preverjanja v vseh fazah lahko vključujejo potrebo po ponovni preučitvi meril iz prejšnjih faz. Pregled se mora izvršiti najkasneje 6 mesecev od predaje ceste prometu.

Namen PVP v tej fazi:

* oceniti vse značilnosti ceste, projektne elemente in lokalne pogoje (bleščanje, nočna vidljivost, raba sosednjih zemljišč itd.), ki bi lahko povečali možnost in težo prometnih nesreč,
* preveriti medsebojni vpliv različnih projektnih elementov ter med temi elementi in okoliškim cestnim omrežjem,
* preveriti vpliv dodatnih ukrepov, izvedenih v fazi poskusnega obratovanja (npr.: postavitev protihrupnih ograj), na prometno varnost vseh vrst udeležencev na novozgrajeni cestni infrastrukturi in na obstoječih cestah,
* opazovati, kako uporabniki cest obvladujejo novo cestno ureditev,
* oceniti, če so bile potrebe vseh uporabnikov ceste zadostno in varnostno izpolnjene,
* raziskati trende obratovanja ali varnostne probleme, ki se pojavljajo na tej lokaciji.

Pregledovanje varnosti cest temeljijo tudi na podatkih o prometnih nesrečah z namenom, da se ugotovi, kakšni prometno varnostni problemi se pojavljajo na novozgrajenem ali rekonstruiranem delu ceste. Aktivnosti temeljijo predvsem na preučevanju dogajanja na področju prometne varnosti, saj obravnavajo predvsem prometno varnostno problematiko po nastalih prometnih nesrečah ali vzorcih nesreč in se jih pogosto sproži kot posledico nenavadno visokega števila prometnih nesreč na določenem odseku, križišču ali izven nivojskem križanju.

PVP na obstoječih cestah (do pol leta po sprostitvi prometa) temelji na ogledu lokacije, na končnih projektnih rešitvah (če so ažurirane v projektih izvedenih del) in drugih projektnih podatkih (npr. predhodnih poročilih), da se oceni, potencialno nevarne lokacije na katerih se lahko pričakuje, da se bodo pojavile prometne nesreče.

Podatke o prometnih nesrečah, če so dostopni, je treba uporabiti kot dodatek k vsem ugotovitvam, ki so rezultat obiska lokacije in pregleda projektnih podatkov. Priporočljivo je, da presojevalec preuči podatke o prometnih nesrečah šele po tem, ko opravi pregled projektnih rešitev in obišče lokacijo, da podatki o prometnih nesrečah ne bi vplivali na strokovno oceno.

Pri PVP na cestah, po katerih že poteka promet, bo imel presojevalec boljši vpogled na dogajanje, kot pri preverjanju v fazi pred izgradnjo in med izgradnjo, saj ne le da opazuje različne značilnosti ceste in kako se te dopolnjujejo, ampak z opazovanjem prometa ugotavlja, kako uporabniki cest reagirajo na cestnem odseku. Iz ravnanj voznikov, ki nakazujejo, da je pri ureditvi ceste v osnovi nekaj narobe, zavajajoče ali pomanjkljivo, lahko presojevalec določi kritične elemente, ki negativno vplivajo na varnost prometa.

Posebno pozornost je treba posvetiti bolj ranljivim udeležencem v prometu (npr. starejši vozniki ali pešci, slabovidni pešci in otroci), ki imajo lahko še posebno težave v prometu.

Presojevalec lahko v tej fazi opazuje posledice preteklih prometnih nesreč in drugih izrednih dogodkov, kot so:

* poškodbe na robnikih, varnostnih ograjah, drevesih, drogovih, cestnih smernikih in prometnih znakih,
* sledi drsenja na robnikih ali betonskih ovirah,
* sledi zdrsov, razbito steklo, oljni madeži na cesti.

Takšni detajli lahko pripomorejo k prepoznavanju potencialnih območij, kjer obstaja povečano tveganje za nastanek prometnih nesreč. V tej fazi je treba dodati tudi opažanja v zvezi z vzdrževanje ceste.

V tej fazi je treba tudi preveriti, če ima preverjani cestni odsek enako funkcijo in namen, kot jo je imel ob načrtovanju in izgradnji. Spremembe v obsegu prometa, strukturi vozil, povečana prisotnost ranljivih udeležencev v prometu ali sprememba rabe sosednjih zemljišč, lahko povzročijo spremembo predpostavk iz faze načrtovanja ceste.

**Preverjanja na kateri koli stopnji lahko vključujejo potrebo po ponovni proučitvi meril iz prejšnjih stopenj.**

# 7 PROCES UVEDBE PVP

## 7.1 Vloga in odgovornost

Za vse sodelujoče v procesu PVP so predpisane kar določene vloge in odgovornosti:

**Naročnik**:

* mora zagotoviti oziroma izbrati ustrezno multidisciplinarno in neodvisno ekipo presojevalcev, organizirati mora posvetovalne sestanke, voditi mora proces tako, da se izključijo morebitni konflikti med projektanti in presojevalci, če pa vseeno pride do njih, mora delovati kot arbiter,
* skupaj s projektantom preuči poročilo o opravljeni PVP in pripravi odgovor pa predloge, navedene v poročilu,
* skupaj s projektantom zagotovi odpravo vseh nepravilnosti in pomanjkljivosti v projektu in na zgrajenem objektu, na katere opozori presojevalec v svojem poročilu.

**Projektant**:

* mora usklajevati delo med svojimi projektanti in med presojevalci oziroma mora prenesti pripombe presojevalcev v projekt,
* pri izdelavi projekta skrbi, da projektne rešitve zagotavljajo varno in tekoče odvijanje prometa oz. nimajo negativnih vplivov nanj,
* v fazi izvajanja presoje zagotavlja presojevalcu vsa potrebna dodatna pojasnila in obrazložitve za posamezne projektne rešitve,
* po prejemu poročila presojevalca preuči pripombe in predloge iz poročila in oblikuje strokovno stališče do njih ter pripravi predloge sprememb projektne dokumentacije,
* skupaj z naročnikom pripravi odgovor na predloge in priporočila presojevalca,
* zagotovi uskladitev projektne dokumentacije s pripombami in predlogi presojevalca, za katere se naročnik in presojevalec dogovorita, da jih je potrebno upoštevati.

**Presojevalec:**

* mora v popolnosti poznati in razumeti bistvo procesa RSA in v poročilu podati jasna navodila glede opaženih pomanjkljivosti projekta
* odgovoren za pregled projektne dokumentacije in zgrajene ceste v fazi poskusnega obratovanja,
* v primeru imenovanja skupine presojevalcev in vključitve zunanjih sodelavcev koordinira njihovo delo in usklajuje aktivnosti s predstavnikom naročnika,
* pregleda dokumentacijo oz. novozgrajeni cestni odsek in pripravi oz. koordinira pripravo poročila o PVP,
* vodi usklajevanja z naročnikom po prejemu odgovora na poročilo o PVP, ki ga pripravita naročnik in projektant,
* opravi ponovni pregled dopolnjene projektne dokumentacije

**Član skupine presojevalcev –** v primeru zahtevnejših projektov:

* opravi pregled posameznih delov projektne dokumentacije,
* sodeluje pri pripravi poročila o opravljeni PVP,
* sodeluje pri obravnavi odgovora naročnika in projektanta in oblikovanju stališč do vsebine odgovora,
* sodeluje pri pregledu projektne dokumentacije po uskladitvi s pripombami.

**Zunanji sodelavec -** v primeru posebno zahtevnih načrtov in elaboratov, ki sestavljajo

projektno dokumentacijo, lahko presojevalec v postopek PVP vključi tudi

zunanje sodelavce, ki nimajo statusa presojevalca. Naloge:

* strokovni pregled posameznih delov dokumentacije in ugotavljanje njihove skladnosti z veljavnimi pravilniki, tehničnimi specifikacijami in tipskimi rešitvami, ki se običajno uporabljajo pri podobnih projektih,
* skupaj s presojevalcem obravnava pripombe na projektne rešitve in njihov potencialni vpliv na prometno varnost,
* preuči odgovore naročnika in projektanta na dane pripombe in pregleda spremembe in dopolnitve projektne dokumentacije.

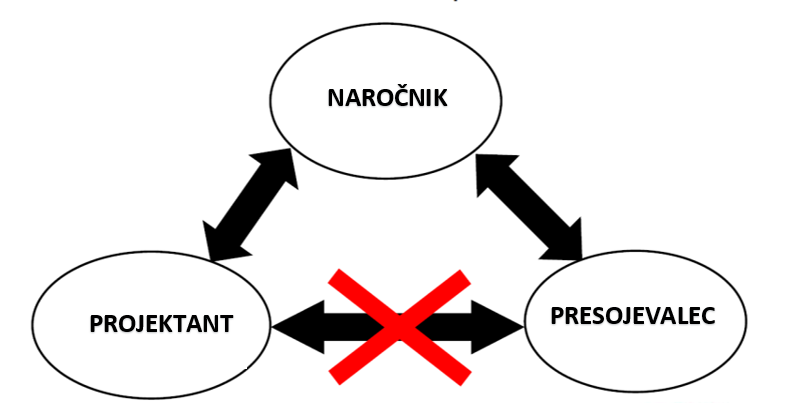
## 7.2 Naročanje PVP

Za naročanje PVP je odgovoren naročnik oz. investitor objekta cestne infrastrukture ali objekta ob njej, ki ima vpliv na promet vseh ali posameznih vrst udeležencev v prometu. Naročnik mora pripraviti navodilo za izvedbo PVP.

Pregled lahko izvede en sam presojevalec, lahko pa se glede na zahtevnost projekta naročnik odloči, da bo pregled izvedla ekipa presojevalcev, ki pa mora:

* biti poponoma neodvisna od projektantov in
* odobrena od kompetentnih ustanov.

Kompetentna ustanova (agencija) je organizacija na državnem nivoju, ki v skladu z veljavnimi predpisi vodi in organizira izobraževanje, usposabljanje in preverjanje znanja presojevalcev. Vodi evidenco presojevalcev in izvedenih presoj



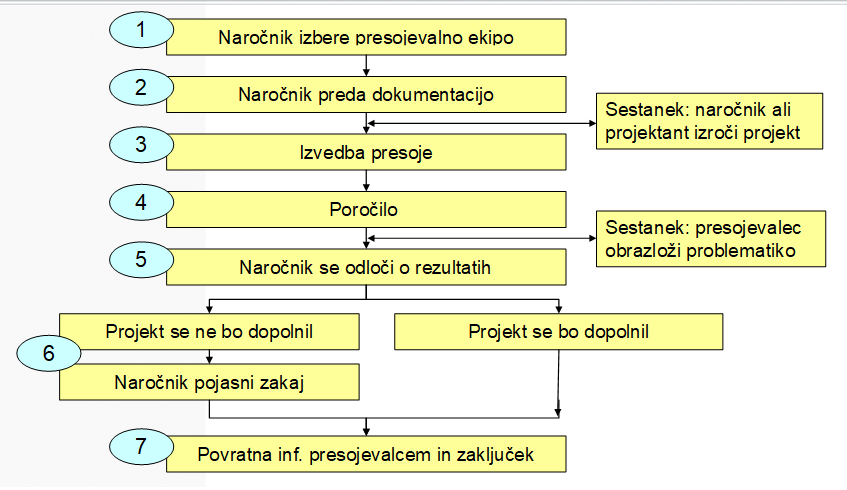
Naročnik je v stalni povezavi s projektantom in presojevalcem, presojevalec in projektant med izvedbo presoje ne sodelujeta.

Proces sproži naročnik:

1. Izbira presojevalca oziroma ekipe
2. Predaja celotne dokumentacije
3. Sestanek s projektantom, ki obrazloži projekt (projektanti so dolžni pripraviti povzetek projekta, ki ga nato investitor preda ekipi presojevalcev; če presojevalci ocenijo, da je povzetek pomanjkljiv, ga morajo projektanti dopolniti)
4. Preverjanje se začne s tremi osnovnimi vprašanji:

* Ali je zagotovljena varnost za vse uporabnike?
* Ali je izbran način projektiranja najboljši z vidika prometne varnosti?
* Ali morda nova spoznanja na področju prometne varnosti narekujejo kak drugačen pristop?

1. Sledi izvedba procesa PVP.
2. Izvedba poročila ekipe o PVP - presojevalec na sestanku še ustno poda svoje ugotovitve, naročnik presoje po navadi na ta sestanek povabi tudi projektanta, tako da je možna debata med vsemi tremi partnerji. Vsekakor pa o tem, kdo bo prisoten na sestanku, odloča naročnik presoje.
3. Naročnik se odloči, ali bo rezultate upošteval ali pa ne.
4. Naročnik s svojimi zaključki obvesti presojevalce.



## 7.3 Izvedba PVP

Implementacija je običajno odvisna od vrste projekta (novogradnja, rekonstrukcija), od lokacije projekta (v naselju, zunaj naselja) in od stopnje izvedbe (od idejne zasnove do obratovanja). V vseh primerih je treba pregledovalcem dati na razpolago dovolj časa, da opravijo svoje delo temeljito. Pomembno je tudi, da ekipa dobi na razpolago vso potrebno dokumentacijo.

Ne glede na stopnjo izvedbe je priporočljiv terenski obisk in terensko opazovanje prometa in okolice.

Presojevalci opravijo presojo na osnovi lastnih znanj. Da ne bi spregledali posameznih detajlov, je treba uporabljati v naprej pripravljene vprašalnike, vendar se je treba zavedati, da le rutinsko izpolnjevanje vprašalnikov ni zadosti.

V zgodnjih fazah (v idejni zasnovi) morajo presojevalci spoznati osnovno idejo projekta in predvideni možne probleme v zvezi s prometno varnostjo. V kasnejših fazah morajo strokovnjaki za prometno signalizacijo, opremo ceste in za obnašanje voznikov na cesti podati svoja strokovna mnenja.

Običajno naročnik poda iniciativo za proces PVP in se odloči o skupini, ki bo to opravila. Ni priporočljivo, da v tem procesu sodeluje tudi projektant, zato da se zagotovi popolno nevtralnost poročila. Naročnik tudi spremlja delo presojevalcev prometne varnosti.

Zelo pomembna je sestava ekipe presojevalcev. V različnih fazah pregledovanja se pojavijo specifične značilnosti projekta. Temu mora biti prilagojen tudi nabor presojevalcev.

Učinkovita je lahko le presojevalna ekipa, ki je sestavljena iz strokovnjakov različnih usmeritev (za prometno varnost, za projektiranje, za prometne študije). Le to je zagotovilo, da je celotno področje oziroma celotna problematika pokrita s strokovnim znanjem presojevalcev.

## 7.4 Poročilo in odziv na PVP

Presojevalec varnosti cest izdela poročilo o oceni učinka na varnost cestnega prometa, poročila o preveritvi varnosti cestnega prometa in poročilo o pregledu varnosti ceste in ga pošlje upravljavcu ceste.

Upravljavec ceste se do poročil pisno opredeli, pri čemer podrobno obrazloži, katerih predlogov presojevalca varnosti cest ni mogoče upoštevati.

Pisna opredelitev upravljavca ceste o neupoštevanju predlogov iz poročila presojevalca varnosti cest se obravnava na zaključnem sestanku, na katerem so prisotni upravljavec ceste, presojevalec varnosti cest, ki je izdelal poročilo, in projektant, ki je sodeloval pri reševanju neupoštevanega predloga.

Sklepi zaključnega sestanka iz prejšnjega odstavka so dokončni. Zapisnik zaključnega sestanka se vroči vsem sodelujočim.

Če se cesta ali njen odsek preda v uporabo na podlagi uporabnega dovoljenja, je poročilo o preveritvi varnosti cestne infrastrukture sestavni del dokazila o zanesljivosti objekta.

V poročilu mora pregledovalec prikazati kritične elemente v zvezi s prometno varnostjo in svoja priporočila. Pripraviti mora osnovo za nadaljnje delo, ki ga bo opravil projektant kasneje.

V poročilu mora presojevalec jedrnato prikazati naslednje:

* kratek opis projekta in fazo pregleda,
* seznam članov ekipe,
* seznam vseh poročil in pregledanih prilog iz projekta,
* podpisati ga mora vodja ekipe.

Prikazana mora biti tudi relativna pomembnost posameznih problemov, zaključkov in priporočil. Po potrebi mora posamezna opažanja, opisana v poročilu, tudi dodatno pojasniti. V prilogah je treba tudi pojasniti, če se vsi člani ekipe strinjajo s predlogi – če se ne, je to treba posebej opisati. Poročilo v fazi odprtja ceste mora vsebovati tudi fotografije.

### 7.4.1 Neustrezne projektne rešitve in priporočila za izboljšave

Vsaka s stališča prometne varnosti neustrezna projektna rešitev zahteva opis pomanjkljivosti in priporočila. Jasno mora biti določena tudi obravnavana lokacija zaradi lažje komunikacije med presojevalcem na eni in projektantom in naročnikom na drugi strani.

Vrstni red vsebine poročila se lahko spreminja. Poročilo je lahko vsebinsko prilagojeno predlogi, ki temelji na izmeničnem poročanju o posameznih lokacijah, problematičnih rešitvah in priporočilih za spremembo projektnih rešitev. Na primer: v poročilu se najprej obravnavajo splošne pripombe, ki se nanašajo na celotno projektno dokumentacijo, v nadaljevanju pa se obravnavajo vprašanja v zvezi z lokalnim potekom trase, posameznimi križišči, določenimi kategorijami uporabnikov cest, prometni znaki, označbami na vozišču in cestno razsvetljavo.

Drug način priprave poročila je tak, da se začne na enem delu trase in nadaljuje vzdolž trase z obravnavo vsake lokacije z vsemi njenimi pomanjkljivostmi in priporočili za njihovo odpravo.

V uvodnem delu je smiselno obravnavati pomanjkljivosti, ki se pojavljajo na več lokacijah na trasi (npr. elementi križišč in priključkov niso določeni na podlagi podatkov o prometnih obremenitvah in študijah njihovega dimenzioniranja).

Vsaka pomanjkljivost in z njo povezano priporočilo morajo biti obravnavano samostojno. Presojevalci se morajo izogibati povezovanju oz. sestavljanju različnih pomanjkljivosti in s tem povezanih priporočil, saj lahko to povzroči nejasnosti za projektanta ali naročnika, ker nekateri izmed njih upoštevajo le eno priporočilo, druge pa zanemarijo.

Poročilo o PVP mora obravnavati neustrezne projektne rešitve iz prejšnjih faz preverjanj varnosti, ki niso bile odpravljene. Taka vprašanja se po potrebi ponovno obravnava. Vsebina poročil, podanih v predhodnih fazah PVP, se lahko spremenijo zaradi nivoja obdelave projektne dokumentacije in omejitev, ugotovljenih zaradi podrobnejše projektne obdelave, še posebno, če so presojevalci nanje že opozorili v predhodnih fazah izvajanja PVP in so bile omejitve pri uvajanju ustreznejših projektnih rešitev že prej sprejete v poročilih.

Presojevalci si morajo prizadevati za pripravo priporočil za odpravo vseh opredeljenih neustreznih projektnih rešitev. V redkih primerih, ko to ni mogoče, je take projektne rešitve kljub temu treba navesti v poročilu, vendar brez priporočila.

Navedbe, uporabljene v poročilu, morajo odražati delovanje presojevalca varnosti cest kot izkušenega strokovnega svetovalca v postopku načrtovanja. Pri pripravi priporočil je potrebno uporabljati rešitve, ki so s stališča možnosti realizacije realne. To pomeni, da za projektanta in naročnika ne pomenijo nepremostljivih ovir pri njihovi realizaciji, s stališča stroškov pa morajo biti primerljive z vrednostjo celotne investicije.

### 7.4.2 Izjava presojevalca

Poročilo o PVP mora vsebovati izjavo presojevalca oz. skupine, ki izvaja PVP, s katero ta potrdi, da je bila preveritev opravljena v skladu s predpisi in smernicami, ki so bili podlaga za izvajanje PVP. V izjavi je treba navesti tudi druge, ki so sodelovali v posameznih sklopih presoje (svetovalci – policija, vzdrževalec ceste), vendar ti ne podpisujejo izjave.

### 7.4.3 Priloge

Poročilo o PVP v fazi načrtovanja mora vsebovati seznam projektne dokumentacije, načrtov in študij (z navedbo izdelovalca in številkami), poročila o predhodno izvedenih PVP in drugo dokumentacijo in informacije, ki jih je posredoval naročnik. Poročilo lahko vključuje tudi pregledno situacijo z označenimi lokacijami, ki so obravnavane v posameznih delih poročila in bile posebej izpostavljene kot problematične.

Poročilo o PVP za 3. fazo lahko kot priloge vsebuje tudi fotografije potencialno nevarnih mest.

# 8 ZNAČILNE POMANJKLJIVOSTI

Skupine projektnih elementov cestnega omrežja so:

* trasa odseka (horizontalni ali vertikalni potek),
* načrtovanje nivojskih križišč in izven-nivojskih križišč,
* elementi prečnega profila.

Projektni elementi morajo biti v skladu s funkcijo (kategorijo) ceste v cestnem omrežju. Treba je izbrati ustrezno projektno hitrost in pripadajoče tehnične elemente, kot so horizontalni in vertikalni radiji in elementi prečnega profila.

**Trasa ceste**

Nekatere značilne pomanjkljivosti, ki vplivajo na traso cest izven naselij (avtocest, hitrih cest, glavnih in regionalnih cest) so:

**Horizontalni elementi trase:** nedosledno zaporedje radijev (razlike v hitrosti), uporaba majhnih radijev na odsekih z visoko projektno hitrostjo, nenadne spremembe trase brez postopnega prehoda.

**Vertikalni elementi trase:** blagi zavoji na cesti, ki se vzpenja z omejeno preglednostjo, manjkajoči pasovi za počasna vozila na strmih vzponih na avtocestah in hitrih cestah, optične nedoslednosti, kot je „potopljena trasa“.

**Preglednost:** nezadostna preglednost pri ustavljanju in pri prehitevanju – zmanjšana preglednost je lahko rezultat ostrih krivin, vertikalnih zaokrožitev ali okoliške vegetacije

**Načrtovanje nivojskih in izvennivojskih križišč**

Več kot 50% nesreč na mestnih cestah se zgodi v križiščih. Značilne pomanjkljivosti križišč so:

* zaznavnost križišča,
* nezadostna preglednost, ker vidljivost ovira cestna oprema, objekti za obveščanje in oglaševanje, grmovje, hiše, poljščine itd.,
* neprimerna geometrija križišč – npr. križišča v obliki črke Y,
* neprimerni ali neizvedeni pasovi za zavijanje v levo na prometnih glavnih cestah,
* neprimerna prometna signalizacija,
* neprimerni prehodi za pešce in kolesarje.

**Prečni profil**

Pri PVP so pri določanju prečnih profilov pogosto ugotovljene naslednje pomanjkljivosti:

* širina voznih pasov ni v skladu s funkcijo ceste,
* nezadostni prečni nagib na ravnih delih – možnost akvaplaninga,
* ureditev obcestja,
* neustrezno odvodnjavanje,
* neustrezno odvodnjavanje na odsekih, kjer se spreminja smer prečnega nagiba - možnost akvaplaninga,
* premajhen nagib koritnice,
* pomanjkanje urejenih in utrjenih bankin,
* pomanjkanje ali neustreznost pasivnih varnostnih naprav vzdolž ceste in ločilnega pasu na cestah s fizično ločenimi smernimi vozišči,
* odsotnost ali neustrezno fizično ločene površine za pešce in kolesarje.

**Cesta v naselju**

Na prometno varnost na tranzitnih cestah skozi naselja vplivajo značilnosti urbanega območja. Zaradi mešanega prometa na teh cestah mora presojevalec upoštevati posebne potrebe posameznih vrst udeležencev v prometu - otroci, starejši in invalidi so še posebno izpostavljeni.

Varni – od vozišča fizično ločeni pločniki in prehodi za pešce, vključno z otoki za pešce vzdolž ceste in na križiščih, so zelo koristne tehnične rešitve. Vzpostaviti je treba tudi ustrezno pregledno polje v območjih prehodov za pešce in kolesarje.

Značilne pomanjkljivosti, ki vplivajo na načrtovanje tranzitnih cestnih odsekov in mestnih cest, so:

* neustrezna izbira najvišje dovoljene hitrosti,
* neustrezno umirjanje prometa ob vstopu v naselje,
* neustrezno vodenje in neustrezna zaščita pešcev in kolesarjev vzdolž ceste in v območjih križišč,
* neustrezno varovanje pešcev in kolesarjev pri prečkanju vozišča izven območij križišč,
* neustrezna širina elementov prečnega profila,
* neustrezne površine za parkiranje in dostavo,
* neustrezna cestna razsvetljava.

# 9. REFERENCE

* Austroads, Road Safety Procedures (Postopki preverjanja varnosti v prometu), 1994, posodobljeno 2002.
* National Roads Agency - Republic of Ireland, Road Safety Procedures (Postopki preverjanja varnosti v prometu).
* UK Highways Agency, Design Manual for Roads and Bridges, Volume 5 (Priročnik za načrtovanje cest in mostov, Zvezek 5): HD19/03, Road Safety Audits (Preverjanje varnosti v prometu), 2003.
* Institution of Highways and Transportation, Guidelines for the Safety Audit of Highways (Smernice za preverjanje varnosti hitrih cest), 1990, 1996 & 2008.
* Denmark Ministry of Transport, Road Directorate, Manual of Road Safety Audit (Priročnik za preverjanje varnosti v prometu), 2002.
* German Road and Transportation Research Association (FGSV), Guidelines for Road Safety Audits (Smernice za preverjanje varnosti v prometu), Edition 2002 (ESAS 2002).
* World Road Association (PIARC), Road Safety Audit Guideline (Smernice za preverjanje varnosti v prometu), 2008.
* Practical Road Safety Auditing (Praktično preverjanje varnosti v prometu), 2nd edition, Proctor, Belcher, Cook, 2008.
* Transport for London, Road Safety Audit Procedures (Postopki preverjanja varnosti v prometu), 2009.
* US Federal Highways Authority, Road Safety Audit Guidelines (Smernice za preverjanje varnosti v prometu), 2006.
* Direktiva (EU) 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L št. 319 z dne 29. 11. 2008, str. 59).
* [Direktiva (EU) 2019/1936](http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2019 o spremembi [Direktive 2008/96/ES](http://data.europa.eu/eli/dir/2008/96/oj) o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L št. 305 z dne 26. 11. 2019, str. 1).
* Zakon o cestah (ZCes-2, UL RS št. 132/2022 z dne 14.10.2022).
* Pravilnik o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest (Uradni list RS, št. [76/24](https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2024-01-2337) z dne 10. 9. 2024).

# PRILOGA - KONTROLNI SEZNAM ZA PVP

## 1. Faza IDZ

1. **Podatki o projektu in presojevalcih**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Naziv projekta: | | |
| Datum ogleda na terenu: | Dan v tednu | Čas ogleda (od……, do…….) |
| Opis lokacije: | | |
| Opis razmer na lokaciji: | | |
| Povzetek projekta: | | |
| Presojevalec oz. vodja skupine presojevalcev: | | |
| Drugi člani skupine za izvedbo PVP: | | |
| Zunanji sodelavec: | | |
| Drugi udeleženci ogleda: | | |

1. **Splošni del:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali so bili obravnavani rezultati predhodne stopnje PVP? |  |
| Ali so bili upoštevani vplivi projektnih rešitev na cestno omrežje v vplivnem območju? |  |
| Ali so bili obravnavani predhodni podatki in ugotovitve o prometnih nesrečah? |  |
| Ali je bil obravnavan vpliv strukture prometa na prometno varnost? |  |
| Ali obstajajo negativni vplivi na prometno varnost zaradi dejavnosti na sosednjih območjih (letališča, igrišča za golf, železnica, kmetije)? |  |
| Ali sta predvidena kategorizacija in namen ceste v skladu s pričakovano uporabo ceste? |  |
| Ali je cesta primerna za mešan promet? |  |
| Ali je mogoče zmanjšati število križišč in priključkov? |  |
| Ali so dostopi do zemljišč ob cesti prometno varni? |  |
| Ali so projektni elementi ceste skladni z elementi sosednjih odsekov? |  |
| Ali so ukrepi za omilitev odstopanj od predpisov, smernic in tehničnih specifikacij zadostni? |  |
| Ali imajo lahko klimatske in vremenske razmere (bočni veter, poledica, megla, poplave) negativen vpliv na prometno varnost? |  |
| Ali so predvideni ukrepi za varen dostop vozil intervencijskih služb in vzdrževalca ceste? |  |

1. **Trasa ceste**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali je upoštevano načelo kontinuitete? |  |
| Ali sta potek osi in nivelete ceste medsebojno usklajena in izpolnjujeta zahteve glede preglednosti in razpoznavnosti, z namenom preprečitve nevarnih kombinacij različnih elementov trase? |  |
| Ali obstajajo nevarne kombinacije sprememb projektnih elementov (npr. križišča, spremembe v prečnem profilu, dostopi do pomembnih mest na nevarnih delih, npr. na prevoju, klancih navzdol, krivinah, na območjih z zmanjšano preglednostjo ali odvračanjem pozornosti)? |  |
| Ali je dovolj možnosti za varno prehitevanje (preglednost pri prehitevanju/prehitevalni pasovi)? |  |

1. **Prečni profil**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali so elementi prečnega profila ustrezni glede na funkcijo in namen ceste (ločilni pasovi, varnostne širine površine za parkiranje, pasovi za kolesarje, pločniki) in zagotavljajo varno odvijanje prometa vsem vrstam uporabnikov? |  |
| Ali je, glede na možne variante, izbrani prečni profil optimalen? |  |
| Ali so na prometnih pasovih in v križiščih zagotovljene potrebne razširitve? |  |
| Ali so bankine ustrezno utrjene za ustavitev vozil v sili v primeru okvar in prometnih nesreč? |  |
| Ali so zagotovljene površine za varno ustavljanje vozil vzdrževalca ceste? |  |
| Ali spremembe v širinah prometnih pasov ali vozišča zagotavljajo varno odvijanje prometa? |  |
| Ali so prehodi s ceste izven naselja v cesto v naselje ali iz osvetljenega v neosvetljen odsek ceste, ustrezno urejeni, označeni in varni? |  |
| Ali je odvodnjavanje ceste ustrezno urejeno? |  |
| Ali sta prečni sklon in rezultirajoči prečni sklon ustrezni? |  |

1. **Križišča – splošno**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali je razdalja med dvema križiščema ustrezna in so zagotovljene potrebne površine za zavijanje? |  |
| Ali sta vrsta in oblika križišča primerni glede na kategorijo ceste in zagotavljajo varno uporabo ceste? |  |
| Ali so križišče in njegovi elementi projektirani, tako da so jasno razpoznavni in pravočasno opazni? |  |
| Ali je glede na projektno ali dovoljeno hitrost v križišču zagotovljena ustrezna stop pregledna razdalja in pregledni trikotniki? |  |
| Ali motoristi, ki zavijajo v levo, vidijo preko nasproti vozečih vozil, ki zavijajo v levo? |  |
| Ali so potrebni dodatni pasovi za zavijanje in ali je njihova dolžina ustrezna? |  |
| Ali so potrebni zaviralni, pospeševalni pasovi in pasovi za prepletanje in ali so zagotavljano varno in tekoče odvijanje prometa? |  |
| Ali je bila za priključne in povezovalne rampe izbrana primerna projektna hitrost? |  |
| Ali je vodenje trase jasno in razumljivo? |  |
| Ali je zagotovljeno ustrezno nadaljevanje peš in kolesarskih površin? |  |
| Ali je odvodnjavanje križišča ustrezno? |  |

1. **Križišča – krožna križišča**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opombe** |
| Ali je preglednost trase za križiščem učinkovito preprečena? |  |
| Ali odklon smeri vožnje motornih vozil pri vožnji skozi križišče zagotavlja varno uporabo krožnega križišča (preglednost in hitrost vožnje)? |  |
| Ali v sredinskem otoku obstajajo fiksne ovire? |  |

1. **Križišča – semaforizirana križišča**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opombe** |
| Ali so semaforji jasno vidni v vseh vremenskih razmerah in vseh delih dneva? |  |
| Ali so za leve zavijalce posebne – ločene faze? |  |

1. **Preglednost, vidljivost, cestna razsvetljava**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali je zagotovljena opaznost in razpoznavnost vseh elementov križišča (npr.: dostopi, križanja, avtobusna postajališča, prometni otoki)? |  |
| Ali je zagotovljena preglednost za varno ustavljanje na celotnem odseku ceste in na vseh priključnih krakih križišča? |  |
| Ali je zagotovljena dobra opaznost križišča in so iz preglednih trikotnikov odstranjene vse ovire, ki bi lahko zmanjševale preglednost? |  |
| Ali je lahko preglednost v križišču zmanjšana oz. ovirana zaradi prometa, parkiranih vozil ali fiksnih ovir? |  |
| Ali je cestna razsvetljava potrebna in ali je ustrezno projektirana? |  |
| Ali je potrebno določena mesta (spremembe poteka prometnih pasov, križišča in prehodi) osvetliti in ali je razsvetljava ustrezno projektirana? |  |
| Ali so potrebni elementi proti zaslepljevanju? |  |

1. **Oprema cest, pasivne varnostna oprema in naprave**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opombe** |
| Ali so varovalne ograje in objekti za prečkanje živali potrebni, pravilno locirani in ustrezno projektirani? |  |
| Ali so nevarne ovire (drogovi, stebri, zidovi, ograje na objektih, drevesa, itd.) ustrezno oddaljene od vozišča ali pravilno zavarovane |  |
| Ali so oprema in naprave za zavarovanje ustrezno postavljene in pravilno projektirane (zaključki varnostnih ograj, varovalni stebrički, razdalje med nosilnimi stebrički, globina stebričkov)? |  |
| Ali so potrebne posebne varnostne ograje za motoriste? |  |
| Ali vegetacija ali oprema ceste povzročajo neprimerno optično vodenje? |  |
| Ali vegetacija in oprema cest ovirajo preglednost? |  |
| Ali je vidljivost med vozniki motornih vozil in pešci ali kolesarji ovirana zaradi vegetacije. |  |
| Ali bo rast vegetacije lahko poslabšala prometno varnost (npr.: zmanjšanje preglednosti, debelina drevesnih debel na 20 cm, osenčenje ceste, listje na vozišču)? |  |

1. **Prometni znaki in označbe na vozišču:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opomba** |
| Ali so bili izvedeni vsi potrebni ukrepi, ki zagotavljajo spoštovanje omejitev hitrosti? |  |

1. **Površine za nemotorizirane udeležence v prometu, javni prevoz**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opombe** |
| Ali so bile pri projektiranju ceste upoštevane potrebe pešcev in kolesarjev? |  |
| Ali so bile lokacije prehodov za pešce in kolesarje določene glede na njihove dejanske potrebe? Ali so locirani tako, da pešci in kolesarji ne bodo prečkali vozišče izven območij prehodov? |  |
| Ali so podhodi in nadhodi locirani na mestih, kjer bodo pritegnili največ uporabnikov? |  |
| Ali je bila načrtovana oprema, ki pešcem preprečuje prečkanje ceste na nevarnih odsekih? |  |
| Ali so prehodi načrtovani, tako da zagotavljajo optimalno prometno varnost? |  |
| Ali je potrebna dodatna oprema za varno prečkanje ceste? |  |
| Ali so avtobusna postajališča za pešce lahko dostopna |  |
| Ali so površine na katerih pešci čakajo na prehod ceste ali na javna prevozna sredstva, zadostne? |  |
| Ali so površine za kolesarje na območjih avtobusnih postajališč ustrezno načrtovane? |  |
| Ali so na mestih, na katerih se pločniki, kolesarske steze ali kolesarski pasovi končajo, urejeni varni prehodi na ali preko vozišča? |  |
| Ali so površine za pešce in kolesarje, vključno z nadhodi in podhodi, ustrezno označene s prometnimi znaki in označbami? |  |
| Ali so bili upoštevani najbolj ogroženi udeleženci v prometu (npr.: otroci, starejši občasni, bolni, invalidi, gluhi in slepi), posebno v bližini šol, bolnišnic, …? |  |
| Ali je bila preverjena prisotnost jezdecev in upoštevane njihove potrebe? |  |
| Ali je prednostna smer v križiščih pravilno določena in jasno označena? |  |

**12. Parkiranje, mesta za nakladanje in razkladanje tovora, počivališča**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opombe** |
| Ali je bila glede na namen in potrebe izbrana ustrezna vrsta parkirišča? |  |
| Ali je parkirišče lahko dostopno / razpoložljivo za vse smeri vožnje? |  |
| Ali so na parkirišču zagotovljene potrebne površine za manevriranje? |  |
| Ali je zagotovljenih zadostno število parkirnih mest, da ne bo prihajalo do nedovoljenega parkiranja? |  |
| Ali so zagotovljena parkirišča za različne vrste vozil? |  |
| Ali so parkirne površine zagotovljene na razglednih točkah, kar bo preprečevalo nedovoljeno ustavljanje? |  |
| Ali parkirišče lahko povzroča kritične situacije za nemotorizirane udeležence v prometu? |  |
| Ali je omogočen neoviran in varen dostop za intervencijska vozila? |  |

**13. Nivojska križanja z železnico**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opomba** |
| Ali je nivojsko križanje ceste in železnice nujno potrebno ali se mu je mogoče izogniti? |  |
| Ali je širina vozišča v območju nivojskega križanja zadostna, da omogoča manevriranje vozil? |  |
| Ali je območje pred in za nivojskim križanjem ceste in železnice zadosti dolgo, da ustavljanje na območju prehoda ni potrebno? |  |
| Ali je zagotovljena ustrezna preglednost? |  |
| Ali je v območju križanja potrebna cestna razsvetljava in ali je ta ustrezno projektirana? |  |
| Ali je prehitevanje v območju nivojskega križanja prepovedano in ali je omejitev hitrosti ustrezna? |  |
| Ali so signalne naprave na nivojskem križanju potrebne in prilagojene bodočemu prometu? |  |
| Ali so v območju križanja potrebne varnostne ograje za pešce in druge ograje in ali so ustrezno projektirane? |  |

## 2. Faza DGD, PZI, IZN

1. **Podatki o projektu in presojevalcih**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Naziv projekta: | | |
| Datum ogleda na terenu: | Dan v tednu | Čas ogleda (od……, do…….) |
| Opis lokacije: | | |
| Opis razmer na lokaciji: | | |
| Povzetek projekta: | | |
| Presojevalec oz. vodja skupine presojevalcev: | | |
| Drugi člani skupine za izvedbo PVP: | | |
| Zunanji sodelavec: | | |
| Drugi udeleženci ogleda: | | |

1. **Splošni del**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali so bili obravnavani rezultati predhodne stopnje PVP? |  |
| Ali je bil upoštevan vpliv specifične strukture prometa na varnost prometa? |  |
| Ali obstajajo negativni vplivi na prometno varnost zaradi dejavnosti na sosednjih območjih (letališča, igrišča za golf, železnica, kmetije)? |  |
| Ali so projektni elementi ceste skladni z elementi sosednjih odsekov? |  |
| Ali so ukrepi za omilitev odstopanj od predpisov, smernic in tehničnih specifikacij zadostni? |  |
| Ali imajo lahko klimatske in vremenske razmere (bočni veter, poledica, megla, poplave) negativen vpliv na prometno varnost? |  |
| Ali so predvideni ukrepi za varen dostop vozil intervencijskih služb in vzdrževalca ceste? |  |

1. **Trasa ceste**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali obstajajo nevarne kombinacije sprememb projektnih elementov (npr. križišča, spremembe v prečnem profilu, dostopi do pomembnih mest na nevarnih delih, npr. na prevoju, klancih navzdol, krivinah, na območjih z zmanjšano preglednostjo ali odvračanjem pozornosti)? |  |
| Ali je dovolj možnosti za varno prehitevanje (preglednost pri prehitevanju/prehitevalni pasovi)? |  |
| Ali je prehitevanje prepovedano ali fizično onemogočeno na odsekih, kjer bi bilo prehitevanje nevarno? |  |

1. **Prečni profil**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali je ločitev med smernimi vozišči, parkirnimi pasovi, kolesarskimi in peščevimi površinami ustrezna? |  |
| Ali so na prometnih pasovih in v križiščih zagotovljene potrebne razširitve? |  |
| Ali so bankine ustrezno utrjene za ustavitev vozil v sili v primeru okvar in prometnih nesreč? |  |
| Ali razlika v niveleti med voziščem in bankino lahko pomeni nevarnost za vozila, ki bi prevozila rob vozišča? |  |
| Ali so zagotovljene površine za varno ustavljanje vozil vzdrževalca ceste? |  |
| Ali spremembe v širinah prometnih pasov ali vozišča zagotavljajo varno odvijanje prometa? |  |
| Ali so torni koeficienti vozišča v krivinah (pa tudi na priključnih rampah in križiščih) dolgoročno ustrezni? |  |
| Ali so prehodi s ceste izven naselja v cesto v naselje ali iz osvetljenega v neosvetljen odsek ceste, ustrezno urejeni, označeni in varni? |  |
| Ali je odvodnjavanje ceste ustrezno urejeno? |  |
| Ali sta prečni sklon in rezultirajoči prečni sklon ustrezni? |  |

1. **Križišča - splošno**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali je razdalja med dvema križiščema ustrezna in so zagotovljene potrebne površine za zavijanje? |  |
| Ali sta vrsta in oblika križišča primerni glede na kategorijo ceste in zagotavljajo varno uporabo ceste? |  |
| Ali so križišče in njegovi elementi projektirani, tako da so jasno razpoznavni in pravočasno opazni? |  |
| Ali motoristi, ki zavijajo v levo, vidijo preko nasproti vozečih vozil, ki zavijajo v levo? |  |
| Ali so potrebni dodatni pasovi za zavijanje in ali je njihova dolžina ustrezna? |  |
| Ali so potrebni zaviralni, pospeševalni pasovi in pasovi za prepletanje in ali so zagotavljano varno in tekoče odvijanje prometa? |  |
| Ali je vodenje trase jasno in razumljivo? |  |
| Ali je zagotovljeno ustrezno nadaljevanje peš in kolesarskih površin? |  |
| Ali se je zavijanju vozil v križiščih mogoče izogniti s preusmeritvijo prometa? |  |
| Ali je odvodnjavanje križišča ustrezno? |  |

1. **Križišča – krožna križišča**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opombe** |
| Ali je preglednost trase za križiščem učinkovito preprečena? |  |
| Ali odklon smeri vožnje motornih vozil pri vožnji skozi križišče zagotavlja varno uporabo krožnega križišča (preglednost in hitrost vožnje)? |  |
| Ali v sredinskem otoku obstajajo fiksne ovire? |  |
| Ali je srednji otok mini krožnega križišča jasno opazen? |  |
| Ali so zagotovljene potrebne površine ali objekti za prečkanje pešcev in kolesarjev in so le te ustrezno načrtovane? |  |
| Ali je potek prednostne ceste jasno označen in varen? |  |

1. **Križišča – semaforizirana križišča**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanje** | **Opomba** |
| Ali so semaforji jasno vidni v vseh vremenskih razmerah in vseh delih dneva? |  |
| Ali so lokacije signalnih glav določene ustrezno (dodatne signalne glave, signalne glave nad voziščem)? |  |
| Ali so v primeru pozne opaznosti semafornih glav, postavljeni znaki za nevarnost |  |
| Ali se je mogoče izogniti učinku neprekinjene poti (poti brez sprememb) z poudarjanjem najbližje semaforne glave (namestitev kontrastnega ozadja)? |  |
| Ali so za leve zavijalce posebne – ločene faze? |  |
| Ali so potrebe spremembe semafornih faz za pešce in kolesarje (posebno v primerih prisotnosti invalidov)? |  |

1. **Preglednost, vidljivost, cestna razsvetljava**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali je zagotovljena opaznost in razpoznavnost vseh elementov križišča (npr.: dostopi, križanja, avtobusna postajališča, prometni otoki)? |  |
| Ali je zagotovljena preglednost za varno ustavljanje na celotnem odseku ceste in na vseh priključnih krakih križišča? |  |
| Ali je zagotovljena dobra opaznost križišča in so iz preglednih trikotnikov odstranjene vse ovire, ki bi lahko zmanjševale preglednost? |  |
| Ali je lahko preglednost v križišču zmanjšana oz. ovirana zaradi prometa, parkiranih vozil ali fiksnih ovir? |  |
| Ali je cestna razsvetljava potrebna in ali je ustrezno projektirana? |  |
| Ali je potrebno določena mesta (spremembe poteka prometnih pasov, križišča in prehodi) osvetliti in ali je razsvetljava ustrezno projektirana? |  |
| Ali neosvetljeni predeli predstavljajo potencialno nevarnost? |  |
| Ali osvetlitev okolice ceste (ambientalna razsvetljava) zahteva posebne ukrepe? |  |
| Ali so potrebni elementi proti zaslepljevanju? |  |

1. **Oprema cest, pasivna varnostna oprema in naprave**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali so varovalne ograje in objekti za prečkanje živali potrebni, pravilno locirani in ustrezno projektirani? |  |
| Ali so nevarne ovire (drogovi, stebri, zidovi, ograje na objektih, drevesa, itd.) ustrezno oddaljene od vozišča ali pravilno zavarovane |  |
| Ali so oprema in naprave za zavarovanje ustrezno postavljene in pravilno projektirane (zaključki varnostnih ograj, varovalni stebrički, razdalje med nosilnimi stebrički, globina stebričkov)? |  |
| Ali so potrebne posebne varnostne ograje za motoriste? |  |
| Ali vegetacija ali oprema ceste povzročajo neprimerno optično vodenje? |  |
| Ali vegetacija in oprema cest ovirajo preglednost? |  |
| Ali so predvideni potrebni ukrepi za preprečevanje padanja kamenja? |  |
| Ali je vidljivost med vozniki motornih vozil in pešci ali kolesarji ovirana zaradi vegetacije. |  |
| Ali bo rast vegetacije lahko poslabšala prometno varnost (npr.: zmanjšanje preglednosti, debelina drevesnih debel na 20 cm, osenčenje ceste, listje na vozišču)? |  |

1. **Prometni znaki in označbe na vozišču**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali so označbe na vozišču in prometni znaki jasno razpoznavni in razumljivi ter usklajeni s projektnimi elementi ceste? |  |
| Ali so prometni znaki in označbe na vozišču popolnoma usklajeni? |  |
| Ali so mesta na katerih je prepovedano ustavljanje jasno označena (npr.: uvozi, križišča, …)? |  |
| Ali je potrebno odstop prednosti poudariti z dodatno prometno signalizacijo? |  |
| Ali so bile stare ali začasne označbe na vozišču in prometni znaki popolnoma odstranjeni? |  |
| Ali je prepoved prehitevanja (npr.: za težka tovorna vozila) potrebna, pravilno projektirana in locirana? |  |
| Ali so servisne površine in počivališča ustrezno označeni? |  |
| Ali so spremenljiva kažipotna signalizacija in signalizacija za upravljanje prometa potrebna in pravilno načrtovana? |  |
| Ali so predvideni vsi potrebni znaki za nevarnost? |  |
| Ali so mesta postavitve prometnih znakov ustrezna? |  |
| Ali prometni znaki zmanjšujejo preglednost? |  |
| Ali so omejitve hitrosti pravilno določene in označene? |  |
| Ali so bili izvedeni vsi potrebni ukrepi, ki zagotavljajo spoštovanje omejitev hitrosti? |  |
| Ali so prometni znaki postavljeni tako, da ne ovirajo pešcev in kolesarjev? |  |

## 3. Faza izvedbe gradnje in faza pred predajo ceste v promet

1. **Podatki o projektu in presojevalcih**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Naziv projekta: | | |
| Datum ogleda na terenu: | Dan v tednu | Čas ogleda (od……, do…….) |
| Opis lokacije: | | |
| Opis razmer na lokaciji: | | |
| Povzetek projekta: | | |
| Presojevalec oz. vodja skupine presojevalcev: | | |
| Drugi člani skupine za izvedbo PVP: | | |
| Zunanji sodelavec: | | |
| Drugi udeleženci ogleda: | | |

1. **Križišča**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali so talne oznake vidne? |  |
| Ali je križišče razpoznavno z vseh vhodov? |  |
| Ali opozorilna in usmerjevalna signalizacija pravilno nameščena na vsakem uvozu v križišče? |  |
| Ali je prometna signalizacija vidna in jasna? |  |
| Ali so svetlobno signalne naprave ustrezne ) |  |
| Ali so faze ustrezne? |  |
| Ali so nameščeni prometni znaki za pešce in ali so zadosti vidni? |  |
| Ali so krožišča vidna in prepoznavna z vseh uvozov? |  |
| Ali so na vsakem uvozu pravilno nameščeni usmerjevalni znaki? |  |
| Ali je jasno označena prednost? |  |

1. **Zunajnivojska križišča**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali je preglednost ustrezna? |  |
| Ali geometrija križišča omogoča varne manevre vozil? |  |
| Ali je vsa usmerjevalna signalizacijo jasno vidna in zaznavna? |  |

1. **Vertikalna in horizontalna signalizacija**

|  |  |
| --- | --- |
| **Vprašanja** | **Opombe** |
| Ali je signalizacija zadosti vidna? |  |
| Ali je potrebna še kakšna dodatna signalizacija za vodenje prometa? |  |
| Ali je odstranjena vsa signalizacija, ki je bila postavljeni za časa gradnje? |  |
| Ali so znaki za omejitev hitrosti pravilno postavljeni? |  |
| Ali je talna signalizacija pravilna? |  |
| Ali obstajajo potencialno nevarne situacije? |  |

1. **Obcestje**

|  |  |
| --- | --- |
| Ali je upoštevana strategija obvladovanja nevarnosti v obcestju? |  |
| Ali so izvedeni ukrepi za zmanjševanje posledic prometnih nesreč? |  |
| Ali so vsa nevarna mesta ob cesti ustrezno obravnavana? |  |
| Ali je varnostna ograja nameščena samo tam, kjer je to potrebno? |  |
| Ali je varnostna ograja pravilno in varno nameščena? |  |

1. **Ranljivi udeleženci v prometu**

|  |  |
| --- | --- |
| Ali imajo vsi ranljivi udeleženci v prometu omogočeno kontinuiranost poti s primernim odmikom od motornega prometa? |  |
| Ali bodo pešci (predvsem mladi, starejši in invalidi) lahko varno hodili po obeh straneh ceste? |  |
| Ali obstajajo območja, kjer so ranljivi uporabniki lahko izpostavljeni prometu? |  |
| Ali bodo pešci (predvsem mladi, starejši in invalidi) lahko varno prečkali cesto? |  |
| Ali so betonski robniki pravilno položeni iz vidika ranljivih udeležencev v prometu? |  |
| Ali so čakalne površine za pešce pred prehodi ustrezne? |  |
| Ali so prehodi za pešce jasno označeni? |  |
| Ali je osvetlitev prehoda ustrezna? |  |
| Ali so otoki za pešce primernih dimenzij? |  |
| Ali so lokacije avtobusnih postajališč ustrezne? |  |
| Ali so avtobusna postajališča dobro označena in osvetljena? |  |
| Ali je oprema avtobusnih postajališč ustrezna?? |  |

1. **Odvodnjavanje**

|  |  |
| --- | --- |
| Ali je cesta dobro odvodnjavana? |  |
| Ali so odtočni jaški pravilno pozicionirani? |  |

1. **Krajinsko oblikovanje**

|  |  |
| --- | --- |
| Ali je urejanje okolice ceste primerno z vidika prometne varnosti? |  |
| Ali krajinska zasnova ustrezno preglednost? |  |

1. **Dostopi**

|  |  |
| --- | --- |
| Ali so dostopi ustrezno urejeni? |  |
| Ali je zagotovljena varnost pred prehodom živali? |  |

1. **Upoštevanje splošne varnosti v cestnem prometu**

|  |  |
| --- | --- |
| Ali je nova cesta varna v vseh vremenskih okoliščinah? |  |
| Ali je ustrezen torni koeficient? |  |
| Ali so ukopne in nasipne brežine ustrezno urejene? |  |

## 4. Faza po nekaj mesečnem obratovanju ceste

Kontrolni seznam je enak kot pri inšpekcijskem pregledu ceste.