



SMERNICA ZA PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU (RSA)

Vsebina

1.	UVOD	3
1.1	Definicije	3
1.2	Zgodovina in uvodne obrazložitve	4
1.3	Pravne podlage preverjanja varnosti v prometu	5
1.3.1	Evropska direktiva 2008/96/ES	5
1.3.2	Zakon o cestah.....	5
1.3.3	Pravilnik o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest ..	5
2.	OBSEG SMERNIC ZA PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU	6
3.	OSNOVE PREVERJANJA VARNOSTI V PROMETU.....	6
3.1	Kaj je preverjanje varnosti v prometu	6
3.2	Cilji preverjanja varnosti v prometu	7
3.3	Koristi preverjanja varnosti v prometu	8
3.4	Presojevalec oz. skupina presojevalcev	8
3.5	Kvalifikacije presojevalca varnosti cest.....	8
3.6	Faze preverjanja varnosti v prometu.....	9
3.6.1	Idejni projekt - IP in idejna zasnova - IDZ (1. faza).....	9
3.6.2	Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja - PGD in izvedbo – PZI (2. faza).....	10
3.6.3	Zaključek del, sprostitev prometa in projekt izvedenih del (3. faza).....	11
3.6.4	Faza do izdaje uporabnega dovoljenja (4. faza)	11
4.	PROCESI V FAZI PREVERJANJA VARNOSTI V PROMETU.....	13
4.1	Vloge in odgovornosti v postopku preverjanja varnosti v prometu	14
4.2	Naročanje preverjanja varnosti v prometu.....	16
4.3	Uvedba v preverjanje.....	16
4.3.1	Presojevalec in drugi, zunanji sodelavci	16
4.3.2	Naloge v okviru preverjanja varnosti v prometu.....	16
4.3.3	Ogled lokacije	18
4.4	Poročilo o opravljenem preverjanju varnosti v prometu.....	19
4.4.1	Uvodne obrazložitve.....	19
4.4.2	Neustrezne projektne rešitve in priporočila za njihovo odpravo	19
4.4.3	Izjava presojevalca.....	21
4.4.4	Priloge poročila.....	21
4.5	Zaključek preverjanja varnosti v prometu	21
4.5.1	Odgovor naročnika in Poročilo o neupoštevanju priporočil presojevalca.....	21
4.5.2	Arbitražna – postopki usklajevanja.....	22
5.	PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU V PRAKSI	23
5.1	Splošno	23
5.2	Značilne pomanjkljivosti pri varnosti v prometu, ki zahtevajo posebno pozorno obravnavo	24
5.2.1	Avtoceste, hitre ceste in druge ceste izven naselij	24
5.2.2	Glavne mestne ceste in druge ceste skozi naselja	25
6.	REFERENCE	26
7.	PRILOGE.....	28
7.1	Priloga A.....	28
7.1.1	Kontrolni seznam za pregled Navodila za izvedbo PVP	28
7.2	Priloga B - Kontrolni seznam za PVP	28
7.2.1	1. faza (idejna zasnova – IDZ ali idejni projekt - IP).....	28
7.2.2	2. faza (projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – PGD in projekt za izvedbo – PZI)	38
7.2.3	3. faza (pregled ceste, objekta pred sprostitvijo prometa)	47
7.2.4	4. faza (poskusno obratovanje)	55
7.3	Priloga C.....	57
7.3.1	Komentarji presojevalca varnosti v prometu	57
7.4	Priloga D	58
7.4.1	Obrazec poročila o preverjanju varnosti v prometu	58
	DODATEK A	62
	DODATEK B.....	63
	DODATEK C.....	64

1. UVOD

1.1 Definicije

Te smernice so del sklopa predpisov s področja varnosti v prometu in sicer:

- Direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture 2008/96/ES,
- Zakona o cestah,
- Pravilnika o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest,
- Smernic za oceni učinka na varnost prometa,
- **Smernic za preverjanje varnosti v prometu,**
- Smernic o pregledu varnosti ceste.

Posamezni izrazi uporabljeni v teh smernicah imajo naslednji pomen:

Preverjanje varnosti v prometu:

Preverjanje varnosti v prometu (v nadaljevanju PVP) je sistematičen proces, ki obsega pregled projektne dokumentacije v vseh fazah izdelave projektne dokumentacije in gradnje do pridobitve uporabnega dovoljenja, s katerim se opredeli morebitne projektne rešitve, ki lahko negativno vplivajo na uporabnike cest. Izvaja se tudi po predaji ceste v promet v primerih, ko se med poskusnim obratovanjem izvajajo kakršnekoli spremembe tehničnih elementov ceste, prometne signalizacije ali opreme cest.

Naročnik:

Naročnik PVP je pravna ali fizična oseba, ki je naročnik projektne dokumentacije za posege v cestno telo in varovalni pas ceste s katerim se spreminjajo tehnični elementi ceste, prometna signalizacija in prometna oprema, ali posege v varovalni pas, ki neposredno ali posredno vplivajo na tekoče in varno odvijanje prometa.

Navodilo za izvedbo preverjanja varnosti v prometu:

Navodilo za izvedbo PVP je dokument, ki ga pripravi naročnik preverjanja varnosti v prometu. V navodilu je podan opis in namen projektne dokumentacije ter obseg in vsebina predvidenega posega. Za gradnjo nove prometne infrastrukture so v navodilu podani prostorski dokumenti, ki so podlaga za gradnjo, pri posegih v območju obstoječih cest pa morajo biti navedeni natančni podatki o cesti, odseku in stacionaži predvidenega posega.

Poročilo o neupoštevanju pripomb:

Poročilo o neupoštevanju pripomb pripravi projektni vodja pri naročniku v sodelovanju z odgovornim projektantom, ki je izdelal projektno dokumentacijo, po preučitvi poročila o PVP, ki ga izdela presojevalec oz. skupina presojevalcev. V poročilu so obravnavane pripombe in priporočila presojevalca, s katerimi se naročnik in odgovorni projektant ne strinjata.

Projekt cestne infrastrukture:

Projekt cestne infrastrukture, ki je obvezno predmet PVP, obsega kakršnekoli posege v cestno telo in varovalni pas ceste, s katerimi so predvidene spremembe v vertikalnem ali horizontalnem poteku trase, elementov prečnega profila, na robnikih, bankinah, odvodnjavanju, prometni signalizaciji ali prometni opremi.

Javna agencija za varnost prometa:

Javna agencija za varnost prometa (v nadaljevanju AVP) je vodilni organ na področju varnosti v prometu. Ustanovljena je bila 1. septembra 2010. AVP je odgovorna za strokovno usposabljanje in preverjanje usposobljenosti presojevalcev in vodenje evidenc o presojevalcih. Spremlja izvajanje določil Direktive 2008/96/ES. Izvaja ureditvene, razvojne, tehnične in druge naloge v zvezi z vozniki in vozili, analitično in raziskovalno delo na področju varnosti v prometu, preventive, izobraževanja in usposabljanja. AVP izvaja tudi neodvisne preiskave dejavnikov in vzrokov prometnih nesreč in zagotavlja izvedensko delo za pripravo in izvedbo nacionalnega programa varnosti v prometu.

Presojevalec oz. skupina presojevalcev:

Presojevalec oz. skupina presojevalcev je neodvisna od izdelovalca projektne dokumentacije, in:

- niso v delovnem razmerju pri upravljavcu ceste ali naročniku PVP,
- niso v delovnem razmerju ali kako drugače povezani z izdelovalcem projektne dokumentacije, ki je predmet PVP,
- niso izvajali revizije ali recenzije projektne dokumentacije, ki je predmet PVP.

Z naročnikom PVP sklene pogodbo o izvedbi PVP. Presojevalec oz. člani skupine presojevalcev morajo imeti opravljen strokovni izpit za presojevalce varnosti ceste. V skladu z določili Pravilnika o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest se morajo redno udeleževati obdobjnega strokovnega usposabljanja, ki ga organizira AVP. V primeru imenovanja skupine presojevalcev za izvedbo PVP mora biti en član skupine imenovan za vodjo skupine.

Projektant:

Je pravna ali fizična oseba, ki po pogodbi z naročnikom prevzame izdelavo projektne dokumentacije, ne glede na njeno fazo, v fazi izvajanja del (gradnje) pa skrbi za projektantski nadzor.

1.2 Zgodovina in uvodne obrazložitve

Zamisel o PVP izvira iz Velike Britanije iz začetka 80 let prejšnjega stoletja. Postopki PVP so se začeli izvajati, ko so strokovnjaki s področja prometne varnosti ugotovili, da pogosto odpravljajo pomanjkljivosti na relativno novih cestah. V duhu načela, da je »bolje preprečiti kot zdraviti« so se odločili uporabiti nekatere izkušnje na področju prometne varnosti, ki so si jih pridobili med prizadevanji za odpravo vzrokov za nastanek prometnih nesreč in take elemente vključiti v nove projekte za gradnjo in rekonstrukcije cest.

Do leta 1991 je Ministrstvo za promet Velike Britanije uvedlo obvezno PVP za vse glavne ceste in avtoceste. Nacionalne smernice so bile prvič sprejete leta 1996 in priporočajo izvajanje PVP, če je le mogoče, pri vseh projektih v okviru razpoložljivih virov. Novejše smernice je oktobra 2008 objavil Inštitut za avtoceste in transport.

Kmalu so temu vzgledu sledile še druge evropske države: Danska, Nizozemska, Nemčija, Švedska, Norveška in Francija so prav tako uvedle postopke PVP.

Prve smernice zunaj Velike Britanije so bile pripravljene leta 1993 na Novi Zelandiji. AUSTROADS, Zveza Avstralskih in Novo Zelandskih organov pristojnih za ceste in cestni transport, je najnovejše smernice pripravila leta 2002. V Avstraliji in na Novi Zelandiji so naredili velik napredek pri pomoči presojevalcem varnosti cest z vzpostavitvijo podatkovnih baz s vsemi pomembnimi podatki, ki jih pri svojem delu potrebujejo presojevalci.

V Kanadi je pri pripravi smernic in usposabljanju aktivno sodelovalo Združenje za transport (TAC). Vodje usposabljanja po programu TAC so bili avtorji publikacij TAC o PVP, ki so istočasno vsi tudi

izkušeni presojevalci varnosti cest. Tudi provinci Alberta in Britanska Kolumbija sta pripravili priročnike o preverjanju varnosti v prometu. Kanadski pristop vključuje subjektivno oceno tveganja in predlagane rešitve. Za subjektivno rangiranje tveganja so zaprosili prejemniki preverjanja varnosti v prometu, da so lahko določili prioritete pri obravnavanju kritičnih lokacij.

V ZDA je Zvezna uprava za ceste (FHWA) zelo aktivna na področju preverjanja varnosti v prometu. FHWA je pripravila Priročnik za preverjanje varnosti v prometu in vodi usposabljanje s pomočjo Nacionalnega inštituta za ceste (oddelek odgovoren za izobraževanje pri FHWA). Inštitut prometnih inženirjev, ki ga podpira FHWA, je prav tako dejaven na tem področju. Imajo svojo spletno stran in izvajajo delavnice na letnih srečanjih.

Preverjanje varnosti v prometu je sedaj običajno v več državah širom celega sveta, tudi na Islandiji, v Južni Afriki in v nekaterih državah jugovzhodne Azije, kjer imajo dobro razvite sisteme in postopke. Svetovna banka in Svetovna zdravstvena organizacija aktivno spodbujata preverjanje varnosti v prometu, kot del nacionalnih politik za varnost v prometu.

1.3 Pravne podlage preverjanja varnosti v prometu

1.3.1 Evropska direktiva 2008/96/ES

Evropska komisija je izdala Direktivo o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture št. 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008. Direktiva o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture je začela veljati novembra 2008. Cilj Direktive je zagotoviti, da je varnost vključena v načrtovanje, oblikovanje in obratovanje cestne infrastrukture v vseevropskem cestnem omrežju (TEN).

Direktiva od držav članic zahteva določitev in izvajanje postopkov v zvezi z oceno učinka varnosti v prometu, preverjanjem varnosti v prometu, upravljanjem varnosti cestnih omrežij in varnostnimi pregledi cest.

Direktiva se uporablja za ceste, ki so del TEN omrežja, ne glede na to, ali so v fazi umeščanja v prostor, projektiranja, gradnje ali obratovanja. Države članice lahko določbe Direktive kot dobro prakso uporabljajo tudi za prometno infrastrukturo drugih državnih cest, ki niso vključene v TEN.

1.3.2 Zakon o cestah

Zakon o cestah uvaja Direktivo o varnosti cestne infrastrukture v slovensko zakonodajo. Predpisuje postopke presoje s stališča prometne varnosti za različne stopnje načrtovanja in uporabe cest. Opredeljuje tudi razvrščanje cestnega omrežja glede na varnost prometa. Z zakonom so predpisani pogoji, ki jih morajo izpolnjevati presojevalci, njihovo začetno in obdobjno izobraževanje ter preverjanje njihove strokovne usposobljenosti.

V skladu z določili Zakona o cestah presojevalce varnosti cest imenuje minister, pristojen za promet. Javna agencija za varnost prometa za namen spremljanja usposobljenosti imenovanih presojevalcev varnosti cest vzpostavi in vodi njihovo evidenco.

1.3.3 Pravilnik o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest

Pravilnik obravnava, določa in ureja naslednja področja:

- pomen izrazov, ki se uporabljajo na področju dela, ki ga pokriva pravilnik,
- naročnika in plačnika presoje,
- naročnika in plačnika poročila o prometni nesreči,
- pristojnosti presojevalcev varnosti cest,

- imenovanje, naloge in pristojnosti strokovnega kolegija presojevalcev,
- vse faze presoje od ocene učinka na varnost v prometu, preverjanja varnosti v prometu do pregledovanja varnosti obstoječih cest,
- način izvajanja presoje prometne varnosti za cestno infrastrukturo na javnih cestah, z opisi postopkov, odgovornosti in nalog posameznih udeležencev v postopku
- način, vsebino, strukturo in trajanje strokovnega usposabljanja presojevalcev varnosti cest,
- pogoje, ki jih morajo izpolniti kandidati za pridobitev statusa presojevalca;
- pogoje, pod katerimi Agencija za varnost prometa (AVP) izvaja strokovno usposabljanje, presojevalcev;
- način izvajanja izpitov in programa usposabljanja;
- način, na katerega se izvaja periodično usposabljanje za ohranjanje statusa presojevalca;
- stroške presojevalcev za usposabljanje in izpite.

2. OBSEG SMERNIC ZA PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU

Te smernice določajo postopke za izvajanje preverjanja varnosti v prometu za infrastrukturne projekte na slovenskem javnem cestnem omrežju, ki je del vseevropskega cestnega omrežja, kot je določeno v Oddelku 2 Priloge I k Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (Ur. l. št. 228 z dne 9. 9. 1996, str. 1) in grafično prikazano na kartah oziroma opisano v Prilogi 2 k navedeni odločbi in Odločbi št. 1346/2001/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. 5. 2001 (Ur. l. 185, 6. 7. 2001, str. 1) in grafično prikazano na kartah oziroma opisano v Prilogi 2 k navedeni odločbi.

Vlada lahko predpiše, da se določbe teh smernic uporabljajo tudi za druge javne ceste. Za to se lahko samostojno odločijo tudi drugi upravljavci cest, če menijo, da bo s tem zagotovljena boljša varnost vseh vrst udeležencev v prometu, odvisno od kategorije ceste in udeležencev, ki jo lahko uporabljajo glede na veljavne predpise ali postavljeno prometno signalizacijo.

Smernice so priporočilo javnim in zasebnim nosilcem projektov (naročnikom), ki so odgovorni za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje cestnega omrežja. Uporabljajo se tudi izven omrežja, ki ga upravljajo organi oblasti Republike Slovenije, pri pripravi lastnih cestnih in drugih objektov za posege, ki vplivajo na cestno infrastrukturo. Smernice vključujejo tudi področje vzdrževanje cest ali začasne cestne odseke, kjer je vključena posebna zahteva za izvedbo preverjanja varnosti v prometu v projekt ali pogodbo.

3. OSNOVE PREVERJANJA VARNOSTI V PROMETU

3.1 Kaj je preverjanje varnosti v prometu

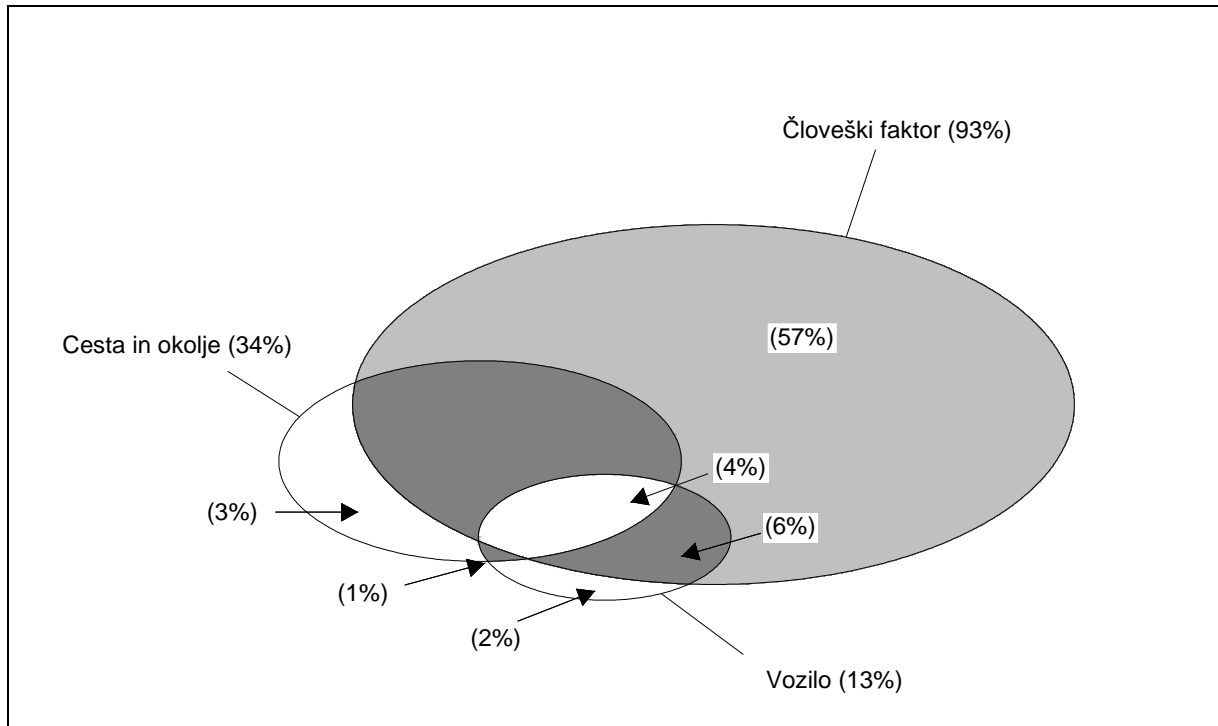
PVP je neodvisno, podrobno in sistematično tehnično varnostno preverjanje konstrukcijskih lastnosti cestno infrastrukturnega projekta, ki obsega vse faze investicije od načrtovanja, začetka obratovanja do pridobitve ustreznega uporabnega ali obratovalnega dovoljenja.

PVP mora enakopravno obravnavati vse vrste uporabnikov cest. To pomeni, da morajo presojevalci varnosti v prometu upoštevati pešce, kolesarje, motoriste, invalidne osebe, otroke, jezdece, starejše uporabnike cest, kakor tudi voznike vseh vrst motornih vozil ter potnike v njih.

PVP ne sme biti samo enostavna preveritev uporabe prometnih predpisov ali standardov, ki veljajo za avtoceste ali druge ceste za katere se PVP izvaja, oziroma preveritev, če je objekt izveden v skladu

z načrtom. Na nastanek prometnih nesreč namreč ne vpliva le en dejavnik.

Različne študije o vzrokih za nastanek prometnih nesreč po vsem svetu so pokazale, da so vozniki najpomembnejši dejavnik vzroka prometnih nesreč, sledi dejavnik stanja cest. To velja tako za razmere v urbanih in območjih izven naselij in za vse vrste žrtev. Slika 1 prikazuje različne dejavnike vzrokov prometnih nesreč



Slika 1: Dejavniki vzrokov prometnih nesreč (Vir: J.Treat et al, Tri-Level Study of the Causes of Traffic Accidents, 1979, Washington DC)

Način, na katerega cesta vpliva na uporabnika, je odločilen. Prometne nesreče se zgodijo, ker uporabniki ne obvladujejo situacij v cestnem okolju. Čeprav so vzrok temu velikokrat nepazljivost ali okvare, na njihovo sposobnost obvladovanja situacij v prometu lahko pozitivno ali negativno vplivajo osnovni dejavniki načrtovanja in znaki ter označbe pa tudi druge informacije in opozorila.

Presojevalec varnosti cest mora uporabiti izkušnje na področju načrtovanja varnosti, da lahko zastavi vprašanje „Kako bodo vsi uporabniki cest ob vsakem času in v vseh pogojih obvladovali cestno okolje?“, prepozna varnostne težave in predlaga ukrepe za minimiziranje možnosti nastanka prometnih nesreč in njihovih posledic v prihodnosti.

3.2 Cilji preverjanja varnosti v prometu

Glavni cilj preverjanja varnosti v prometu je zagotoviti, da so ceste varne za vse udeležence v prometu, kolikor je to praktično mogoče. To pomeni, da je potrebno prometno varnost upoštevati skozi celoten postopek izdelave projektne dokumentacije in izvedbe katerega koli projekta.

Bolj specifični cilji so:

- minimizirati število in posledice prometnih nesreč, ki se bodo vseeno zgodile na novozgrajenih ali rekonstruiranih cestah,
- izogniti se možnosti, da projekt povzroči nesreče na katerem drugem delu cestnega

omrežja, na katerega predvidena gradnja vpliva s spremembo prometnih tokov, količine ali strukture prometa,

- zagotoviti, da bodo vsi uporabniki novih ali rekonstruiranih cest vedeli, kako jih varno uporabljati.

3.3 Koristi preverjanja varnosti v prometu

Uvedba PVP lahko zelo koristi vsakemu programu izboljšanja varnosti v prometu. Preverjanje:

- dejavno obravnava prometno varnost,
- ima, če se obravnava že v začetnih fazah načrtovanja, za posledico manj prometnih nesreč, če pa do njih vseeno pride so z lažjimi posledicami,
- omogoča v procesu načrtovanja uporabo visoko učinkovitih in cenovno ugodnih ukrepov,
- povečuje usklajenost obravnavanja varnosti in pospešuje „varnostno kulturo“,
- zagotavlja stalen napredek in izmenjavo znanj in usposobljenosti na področju prometne varnosti,
- zagotavlja povratne informacije o učinkovitosti uporabljenih ukrepov za potrebe prihodnjih projektov,
- podpira optimalno varčevanje z denarjem, časom, in kar je najbolj pomembno, z življenji.

Znižanje števila prometnih nesreč ima tudi širše okoljske koristi. Manj prometnih nesreč vodi v manj motenj na cestnem omrežju in tako znižuje ogljični odtis (izpuste ogljikovega dioksida v ozračje).

3.4 Presojevalec oz. skupina presojevalcev

PVP izvaja presojevalec z opravljenim strokovnim izpitom, ki se redno udeležuje obdobjnega strokovnega izobraževanja. 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. Izkušnje pri PVP v več državah so namreč pokazale, da dve osebi, ki izvajata PVP, ugotovita več s stališča prometne varnosti kritičnih rešitev, kot en sam presojevalec. Obseg projektnih rešitev, ki jih je treba preveriti, še posebno pri velikih projektih, je lahko zahteven. Treba je pregledati veliko število podrobnih načrtov, ki sestavljajo projekt. Poleg tega je v pomoč, če je o možnih priporočilih mogoče razpravljati z drugim presojevalcem varnosti cest.

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.

3.5 Kvalifikacije presojevalca varnosti cest

V skladu z določili Zakona o cestah morajo presojevalci izpolnjevati naslednje pogoje:

- imeti morajo najmanj izobrazbo, pridobljeno po univerzitetnih študijskih programih prve stopnje, s področja cestne infrastrukture, prometnega inženirstva ali prometne varnosti,
- imeti morajo najmanj deset let izkušenj na področju projektiranja cest, revidiranja ali recenziranja cestnih projektov ali izdelave prometno varnostnih analiz oziroma analiz cestnih nesreč,
- opraviti morajo strokovni izpit za presojevalca varnosti cest in
- najmanj vsaka tri leta se morajo udeležiti obdobjnega strokovnega usposabljanja.

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.

3.6 Faze preverjanja varnosti v prometu

PVP se izvaja v kateri koli izmed sledečih faz med izdelavo projekta, odvisno od okvira in obsega projekta. PVP se generalno izvaja na dveh fazah in sicer: pred izgradnjo (fazi 1 in 2) in po izgradnji (fazi 3 in 4).

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.

3.6.1 Idejni projekt - IP in idejna zasnova - IDZ (1. faza)

Zahteve – trasa in križišča so običajno že določeni, načrti prikazujejo horizontalne in vertikalne elemente trase, širino vozišča, vrsto križišč, lokacije objektov itd.

Namen PVP v 1. fazi:

V tej fazi je namen PVP naslednji:

- izogniti se izgubi časa in truda pri ponovnem načrtovanju v kasnejših fazah projektiranja,
- zagotoviti, da prometna varnost ni ogrožena, zaradi medsebojnega vpliva posameznih elementov projekta (projektnih rešitev).
- oceniti, če bi odstopanja od predpisov pomembno vplivala na varnost,
- oceniti, če so izpolnjene potrebe vseh uporabnikov cest.

PVP v fazi idejnega projekta ali idejne zasnove se izvaja na idejnih (funkcionalnih) projektnih rešitvah. Na tej stopnji lahko projekt prikazuje samo splošne opise oz. potek trase ceste, situacijo in karakteristični profil ceste skupaj s karakterističnimi elementi prečnega profila. Za križišča in izven-nivojska 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.

Na tej točki projekta so že sprejete temeljne odločitve v zvezi z izbiro trase, celotnim načrtovanjem in ureditvijo projekta.

Vendar se lahko v okviru PVP še vedno predlagajo pomembne spremembe horizontalnega ali vertikalnega poteka trase, ureditev ločilnega pasu itd. Priključevanja (dovozi, križišča, izven-nivojska križanja) je treba preveriti v zvezi z vplivi morebitne prestavitve vzdolž trase, potencialnim konfliktnimi premiki vozil in preglednostjo. V tej fazi se še vedno lahko obravnava možnost vsaj minimalne prestavitve mest priključevanja.

3.6.2 Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja - PGD in izvedbo – PZI (2. faza)

Zahteve – ponovno je potrebno preveriti problematiko obravnavano med 1. fazo. Projektu so dodane podrobnosti o odvodnjavanju, robnikih, bankinah, razsvetljavi, krajinskem oblikovanju, varnostnih ograjah, prometnih znakih, označbah, svetlobno signalnih napravah in drugo opremo. Treba je preveriti vse elemente, ki vplivajo tudi na prometno varnost kolesarjev, pešcev in jezdecev.

Namen PVP v 2. fazi:

V tej fazi je namen PVP naslednji:

- identificirati in obravnavati vse kritične točke povezane z izdelavo projekta na tej fazi,
- oceniti, če 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, če 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 2. fazi izvede ob ali tik pred dokončanjem izdelave projektne dokumentacije za gradnjo ceste. Naročnik mora predložiti detajlnejše obdelane projekte ureditve križišč in izven nivojskih križanj za namen temeljitejšega pregleda. Osnovna situacija podrobneje prikazuje obstoječo vegetacijo, vertikalni potek terena, vodotoke, obstoječe ceste in parcelne meje. Projekti, ki bodo na voljo za PVP, bodo obsežni in bodo prikazovali vse pomembne podrobnosti.

Presojevalci morajo razpoznati, 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.

3.6.3 Zaključek del, sprostitev prometa in projekt izvedenih del (3. faza)

Zahteve – realizacija (gradnja) projekta je zaključena in cesta je pripravljena za predajo prometu. V okviru PVP je potrebno preučiti, ali je bilo načrtovanje ustrezno udejanjeno v sami izgradnji ceste in da pri delih ni prišlo do izvedbe nobenih pomanjkljivosti, ki bi vplivale na varnost prometa. Še posebna pozornost se mora nameniti spremembam načrtovanja, ki so se pojavile med izgradnjo

Namen PVP v 3. fazi:

- oceniti varnost elementov ceste, ki niso bili razvidni iz ali navedeni v projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja ali izvedbo,
- oceniti, ali so bile s stališča prometne varnosti v ustrezni meri izpolnjene potrebe vseh vrst uporabnikov ceste,
- potrditi, da je bila odstranjena vsa začasna prometna signalizacija, označbe in ostanki gradnje, ki lahko predstavljajo nevarnost za vse vrste uporabnikov ceste,
- s postavljanjem v vloge različnih vrst uporabnikov cest preveriti, kako bodo ti uporabniki ceste dojemali novo cesto,
- preveriti vse v prejšnjih fazah preverjanje 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, lahko pa pregled opravijo samostojno. To preverjanje predstavlja zadnjo možnost, da se v okviru PVP opredeli morebitne pomanjkljivosti, ki bi lahko vplivale na varnost prometa, preden se cesta preda prometu.

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 cesto. Pomembno je, da se ogled opravi tako podnevi kot ponoči. Nočni pregled bo posebno pomemben, saj ureditev ceste po noči zgleda popolnoma drugače. Med nočnim pregledom je mogoče ugotoviti zadeve 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, odstranitve nevarnih predmetov ali v manjše strukturne spremembe (doda oz. uredi se klančina za invalide). Tudi take manjše spremembe na cesti lahko ob minimalnih stroških pomembno zmanjšajo varnostno tveganje.

3.6.4 Faza do izdaje uporabnega dovoljenja (4. faza)

Zahteve – po nekajmesečnem poskusnem 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.

Namen PVP v 4. fazi:

- oceniti vse značilnosti ceste, projektne elemente in lokalne pogoje (bleščanje, nočna vidljivost, raba sosednjih zemljišč itd.), ki bi lahko povečali možnost za nastanek 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.: postavitve 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 in preiskave nastalih prometnih nesreč temeljijo predvsem 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.

Nasprotno pa PVP na obstoječih cestah temelji predvsem na ogledu lokacije, končnih projektih rešitvah (če so ažurirane v projektih izvedenih del) in drugih projektih podatkih (npr. predhodnih poročilih), da se oceni, potencialno nevarne lokacije na katerih se lahko pričakuje, da se bodo pojavile prometne nesreče. S tem presojevalec dobi natančno sliko o stopnji prometne varnosti na cesti. PVP je zato proaktivno, saj se s preverjanjem lahko opredeli možna lokacija nesreč in njihova teža.

Podatke o prometnih nesrečah, če so dostopni, je treba uporabiti kot dodatek k vsem ugotovitvam, ki so rezultat obiska lokacije in pregleda projektih podatkov. Priporočljivo je, da presojevalec preuči podatke o prometnih nesrečah šele po tem, ko opravi pregled projektih rešitev in obisku lokacije, da podatki o prometnih nesrečah ne bi vplivali na strokovno oceno. Podatki o prometnih nesrečah vedno tudi ne pomagajo pri določanju nastajajočih trendov prometne varnosti v fazi obratovanja.

Pri PVP na obstoječih cestah bo presojevalec imel boljše pogoje, 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 potrebno posvetiti bolj ranljivim udeležencem v prometu (npr. starejši vozniki ali pešci, slabovidni pešci in otroci), ki imajo lahko še posebne težave pri premagovanju obravnavane lokacije. Opazovati je potrebno tudi motoriste, ki storijo prometne prekrške (prekomerna hitrost, vožnja skozi rdečo luč, motoristi ne dajo prednosti pešcem) in predlaga poostren nadzor in sankcioniranje kršiteljev ali preventivno izobraževanje.

Druga prednost izvajanja PVP na obstoječih cestah v primerjavi s PVP v fazi pred izgradnjo in v fazi izgradnje je, da presojevalec lahko 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 dokazi bodo pripomogli k prepoznavanju možnih območij, kjer obstaja povečano tveganje za nastanek prometnih nesreč. Kjer je nastala takšna škoda, da so ogrožene značilnosti ceste, je treba to evidentirati in vnesti v poročilo kot pomembno vprašanje v zvezi z vzdrževanjem.

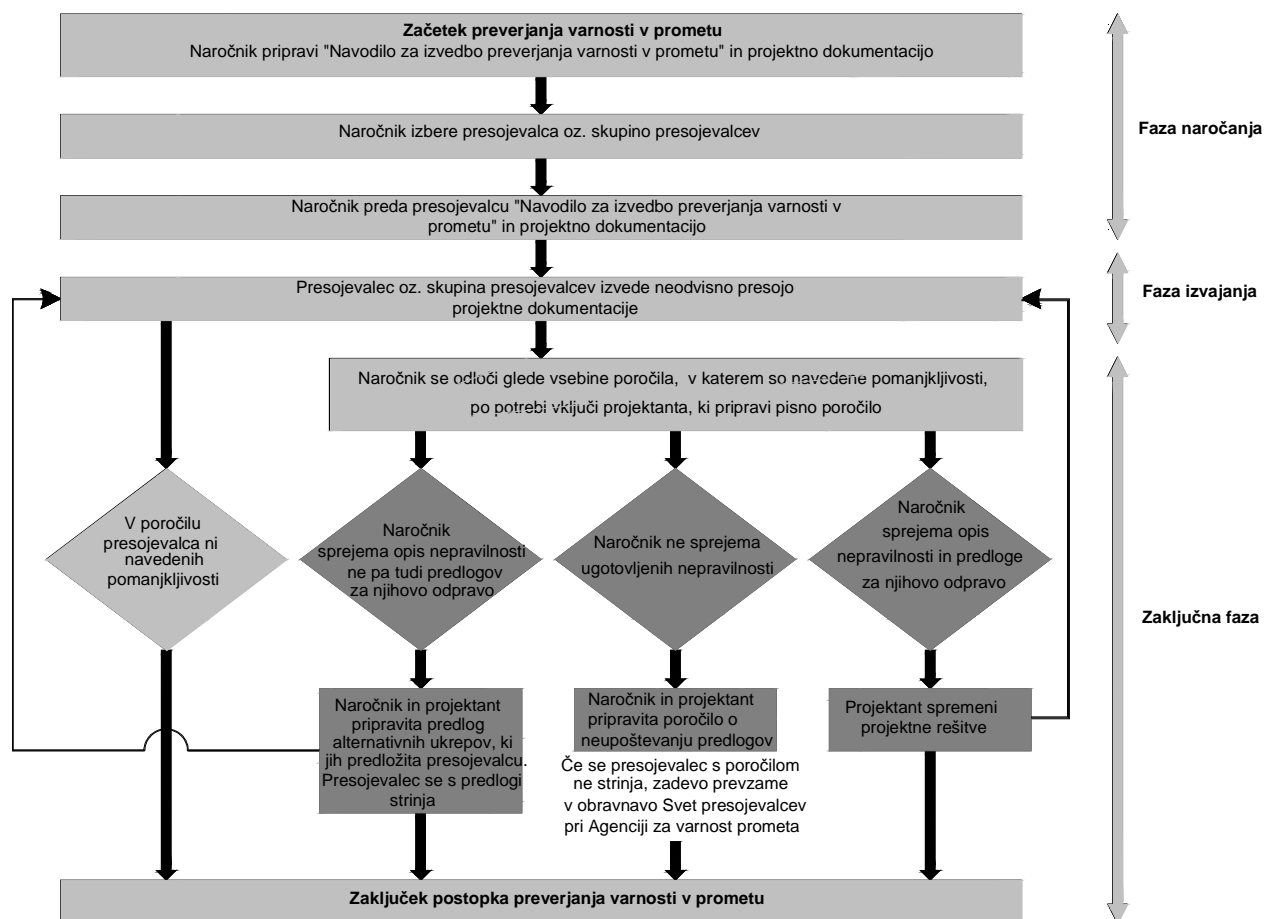
Pri PVP novozgrajenih cest je treba upoštevati, da so cesta in vse obcestne značilnosti ali elementi opreme podvrženi PVP, kot je bilo to tudi v fazi PVP izdelanega projekta za izvedbo.

Druga značilnost PVP novozgrajenih cest je ta, da želi presojevalec na začetku preveriti, če ima preverjeni 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.

Določila pravilnikov, tehničnih specifikacij in standardov so lahko presojevalcu za izhodišče pri opredelitvi elementov ali značilnosti ceste, ki niso več v skladu s funkcijo in namenom ceste ter potencialno predstavljajo tveganje za uporabnike cest.

4. PROCESI V FAZI PREVERJANJA VARNOSTI V PROMETU

Na Sliki 2 so prikazani postopki in aktivnosti, ki vključujejo pristojnosti in odgovornosti naročnika presoje, presojevalca in Agencije za varnost prometa v postopku PVP.



Slika 2: Aktivnosti in procesi v fazi PVP

4.1 Vloge in odgovornosti v postopku preverjanja varnosti v prometu

Vloge	Odgovornosti
Naročnik	<p>Pravna ali fizična oseba, ki je odgovorna za financiranje in operativno vodenje, realizacijo projekta, ki je predmet presoje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pripravi navodilo za izvedbo preverjanja varnosti v prometu, • sklene pogodbo s presojevalcem oz. skupino presojevalcev za izvedbo PVP, • presojevalcu zagotovi vso potrebno dokumentacijo in elaborate, ki so potrebni za izvedbo presoje, • 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	<p>Pravna ali fizična oseba, ki po pogodbi z naročnikom izdela projektno dokumentacijo za gradnjo ali rekonstrukcijo objekta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

	<p>poročila in oblikuje strokovno stališče do njih ter pripravi predloge sprememb projektne dokumentacije,</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
Javna agencija za varnost prometa	<p>V skladu z veljavnimi predpisi vodi in organizira izobraževanje, usposabljanje in preverjanje znanja presojevalcev. Vodi evidenco presojevalcev in izvedenih presoj. Pri posamezni PVP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • evidentira in hrani vsa poročila in korespondenco med naročnikom, izvajalcem presoje in strokovnim kolegijem presojevalcev, • v primeru neuskkljenih vprašanj in predlogov med naročnikom in izvajalcem presoje gradivo posreduje strokovnemu kolegiju presojevalcev, • organizira sestanke med naročnikom, presojevalcem in predstavnikom strokovnega kolegija presojevalcev.
Presojevalec oz. vodja skupine presojevalcev	<p>Strokovnjak s področja prometne varnosti z opravljenim izpitom za presojevalca, ki je po pogodbi z naročnikom projektne dokumentacije odgovoren za izvedbo PVP. V primeru zahtevnejših projektov, se za izvedbo PVP v okviru skupine imenuje vodja presojevalcev:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 poročilo 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	<p>V primeru zahtevnejših projektov, ko sta za izvedbo PVP imenovana dva ali več presojevalcev, član skupine presojevalcev:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>V primeru posebno zahtevnih načrtov in elaboratov, ki sestavljajo projektno dokumentacijo, lahko presojevalec v postopek PVP vključi tudi zunanje sodelavce, ki nimajo statusa presojevalca. Njihova naloga je:</p> <ul style="list-style-type: none"> • strokovni pregled posameznih delov dokumentacije in ugotavljanje njihove skladnosti z veljavnimi pravilniki, tehničnimi specifikacijami in tipskimi rešitvami, ki se običajno uporabljajo pri podobnih projektih, • pripombe na projektne rešitve in njihov potencialni vpliv na prometno varnost obravnava skupaj s presojevalcem, • preuči odgovore naročnika in projektanta na dane pripombe in pregleda spremembe in dopolnitve projektne dokumentacije.

4.2 Naročanje preverjanja varnosti v prometu

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. V primerih, ko naročnik ni zadosti strokovno usposobljen za pripravo naročila, ga v obliki osnutka lahko:

- posreduje Agenciji za varnost prometa, kjer dokument preuči strokovni kolegij presojevalcev in naročniku posreduje strokovne usmeritve za dopolnitev dokumenta, ali
- posreduje enemu izmed presojevalcev, ki dokument ustrezno dopolni.

Navodilo za izvedbo presoje mora vsebovati opis projekta, namen investicije in pomembne omejitve pri njegovi realizaciji. Presojevalcu mora zagotavljati vse potrebne podatke, ki jih za svoje delo potrebuje on oz. skupina presojevalcev, ki bo izvajala PVP. Navodilo za izvedbo presoje mora opredeljevati izvedbo postopka, faze preveritve, izdelovalca projektne dokumentacije in naročnika, ki mu mora presojevalec podati poročilo. Način vodenja postopka se razlikuje glede na vrsto projekta in fazo PVP.

Zaradi zagotovitve, da izvajalec PVP dobi ustrezne informacije za vsako fazo preveritve, je priporočljivo, da naročnik uporabi Kontrolni seznam za preverjanje varnosti v prometu. Kontrolni seznam je podan v Prilogi 1 teh smernic.

4.3 Uvedba v preverjanje

Presojevalec oz. skupina presojevalcev mora delovati v skladu z navodili naročnika in po terminskem planu, ki ga po potrebi uskladi naročnik in presojevalec oz. vodja presojevalcev.

4.3.1 Presojevalec in drugi, zunanji sodelavci

Pri izvajanju presoje enostavnih projektov (manjše obnove in rekonstrukcije in manj prometni priključki) za izvedbo presoje zadostuje imenovanje enega presojevalca. Pri bolj zahtevnih projektih (gradnja odsekov avtocest in hitrih cest, obvoznice, obsežnejše rekonstrukcije) je priporočljivo, da presojo izvede skupina presojevalcev, v kateri mora biti imenovan vodja skupine. Ta je običajno najbolj izkušen presojevalec. Presojevalec ali vodja skupine presojevalcev presodi, ali je potrebno v presojo vključiti tudi zunanje sodelavce, ki niso presojevalci, so pa strokovnjaki za posamezna področja, ki nastopajo v postopku načrtovanja in izdelave projektne dokumentacije.

4.3.2 Naloge v okviru preverjanja varnosti v prometu

Postopek PVP se prične po imenovanju presojevalca oz. skupine presojevalcev in ta razpolaga z vsemi potrebnimi navodili in informacijami.

Za PVP v **1. in 2. fazi** se uporablja naslednja metodologija:

- presojevalec oz. skupina za PVP preuči navodilo za izvedbo presoje in pregleda vsa prejšnja poročila o PVP, vključno s poročili o priporočilih, ki v nadaljnjih fazah projektiranja niso bila upoštevana,
- presojevalec oz. skupina za PVP pregleda projektno dokumentacijo, da se seznanijo s konceptom projekta,
- sestanek med presojevalcem oz. skupino za PVP in projektantom je lahko koristen, še posebno pri večjih in zahtevnejših projektih,
- presojevalec oz. skupina za PVP obiše lokacijo predvidene gradnje, posname fotografije in naredi zapiske,

- presojevalec oz. člani skupine za PVP neodvisno, sistematično pregledajo projektno dokumentacijo, zapiske in fotografije iz lokacije, skupaj z vsemi drugimi podatki, ki jih zagotovi investitor in pripombe vsakega člana skupine, ki opredeljujejo rešitve, za katere menijo, da lahko vodijo v nastanek prometnih nesreč s poškodbami, če se projekt ne spremeni,
- v primeru imenovanja več presojevalcev člani skupine za PVP skupaj razpravljajo o njihovih ugotovitvah,
- presojevalec oz. skupina za PVP se odloči, katere po njihovem problematične rešitve, so povezane z varnostjo prometa in razpravlja o možnih ukrepih za izboljšanje projektnih rešitev. Vse pripombe, ki jih obravnava skupina za PVP in se ne zapišejo v končno poročilo, je treba zabeležiti skupaj z obrazložitvijo, zakaj to vprašanje ni bilo vključeno,
- presojevalec oz. en izmed članov skupine pripravi osnutek poročila o PVP,
- presojevalec oz. drug član skupine za PVP preveri in uredi poročilo, če je potrebno;
- presojevalec oz. skupina za PVP izdelava končno poročilo, ga podpiše in posreduje naročniku in Agenciji za varnost prometa.

Pri PVP pred predajo ceste v promet - 3. faza PVP, je priporočljivo k sodelovanju povabiti policijo in predstavnike organizacije za vzdrževanje cest. Njihovi predstavniki sodelujejo le kot svetovalci in niso del skupine za PVP.

Za preverjanje v **3. fazi** je zahtevana naslednja metodologija:

- presojevalec oz. skupina za PVP preuči navodilo za izvedbo presoje,
- presojevalec oz. skupina za PVP preuči pregledno situacijo posega, da opredeli obseg projekta,
- presojevalec oz. skupina za PVP preuči projektno dokumentacijo,
- presojevalec oz. skupina za PVP pregleda in preuči vsa predhodna poročila o PVP in poročila o neupoštevanih priporočilih, da se lahko vsa pomembna vprašanja ponovno obravnavajo na lokaciji,
- presojevalec oz. vodja skupine za PVP, na razgovor povabi predstavnike policije, vzdrževalca in upravljavca ceste,
- skupina za PVP in svetovalci pregledajo obravnavani odsek ceste ob dnevni svetlobi. Obisk lokacije mora presegati območje projekta, da lahko zajema celotno vplivno območje,
- presojevalec ali en od članov skupine evidentira vsa potencialno kritična mesta, za katera se domneva, da so lahko razlog za nastanek prometnih nesreč s poškodbami uporabnikov cest udeleženih v prometnih nesrečah ali povečajo težo posledic, skupaj s stališči vseh, ki so sodelovali pri preveritvi, zaradi možne vključitve v poročilo, če je to primerno,
- presojevalec ali drug član skupine posname fotografije vseh opredeljenih potencialno nevarnih mest,
- presojevalec oz. skupina za PVP opravi pogovor o vseh vprašanih preden zapusti lokacijo zaradi zagotovitve, da so v zapisnik vključena vsa problematična mesta,
- presojevalec oz. skupina za PVP pregledajo obravnavani odsek ceste v nočnem času in v kolikor je to mogoče v različnih vremenskih pogojih,
- presojevalec oz. en od članov skupine pripravi osnutek poročila o PVP in ga razdeli med vse, ki so sodelovali pri ogledu lokacije,
- poročilo se uredi v skladu s pripombami,
- presojevalec oz. skupina za PVP izdelava končno poročilo in ga podpiše ter pošlje naročniku in Agenciji za varnost prometa.

Za PVP v **4. fazi** se uporablja naslednja metodologija:

- presojevalec oz. skupina za PVP preuči navodilo za izvedbo presoje,

- presojevalec oz. skupina za PVP preuči projektno dokumentacijo, da opredeli obseg projekta,
- presojevalec oz. skupina za PVP preuči podatke o prometnih nesrečah od odprtja cestnega objekta naprej (če so na voljo),
- presojevalec oz. skupina za PVP primerja in pregleda vsa predhodna poročila o PVP in poročila o neupoštevanih priporočilih, da se lahko vsa pomembna vprašanja ponovno obravnavajo na lokaciji,
- presojevalec oz. skupina za PVP obišče lokacijo in opazuje ravnanje uporabnikov ceste. Izvedba študije konfliktov je lahko koristna. Preveri se lahko tudi možnost pojava prometnih nesreč,
- presojevalec oz. en od članov skupine pripravi osnutek poročila o PVP, ki vključuje podatke o prometnih nesrečah pred in po izvedbi posega,
- presojevalec oz. en od članov skupine za PVP preveri in uredi poročilo, če je potrebno,
- presojevalec oz. skupina za PVP izdela končno poročilo. Presojevalec oz. vodja skupine za preverjanje podpiše poročilo in ga pošlje naročniku in Agenciji za varnost prometa.

4.3.3 Ogled lokacije

Ogled lokacije v okviru PVP mora obsegati ogled trase novogradnje ali rekonstrukcije, ki je predmet PVP in druge ceste v vplivnem območju posega. potrebno je zagotoviti, da se pregledajo vse ceste, na katere vpliva projekt. Še posebno pozornost je potrebno nameniti mestom, kjer se nova oz. rekonstruirana cesta priključi v obstoječe cestno omrežje.

V okviru terenskega ogleda je potrebno s posnetimi fotografijami dokumentirati lokacije, za katere se s stališča prometne varnosti pričakuje možnost nastanka prometnih nesreč. Evidenca o teh lokacijah se dopolni z opisi kritičnih elementov. Za nekatere odseke cest se lahko presojevalec oz. skupina za PVP po lastni presoji odloči, da je treba obisk opraviti ob določenem delu dneva (na primer, ko otroci odhajajo iz šole).

Za večino PVP v 3. faza (faza izvedbenih del) se priporočajo obiski v tudi nočnem času in ob različnih vremenskih pogojih.

Namen PVP v kateri koli fazi projekta je opredeliti kritična mesta, ki bi lahko, če jih ne bi obravnavali, prispevala k prometnim nesrečam s poškodbami ali teži poškodb uporabnikov cest.

Izkušnje pri delu na področju prometne varnosti so temelj za ocenjevanje lastnosti ceste, ki bodo najverjetneje povzročile ali prispevale k nevarnosti nastanka prometnih nesreč in poškodb udeležencev v njih. Obstajata dve metodi, ki pripomoreta k prepoznavanju nevarnih mest. To sta uporaba kontrolnih seznamov in vživljanje v vlogo vseh vrst uporabnikov cest.

Kontrolne sezname se pripravlja že od začetka opravljanja PVP in obstajajo v več različnih oblikah. Kontrolne sezname se lahko uporabi kot iztočnico za zagotovitev, da so v proces preveritve vključena vsa morebitna varnostna vprašanja in specifični uporabniki cest. Vendar je treba paziti, da postavke kontrolnih seznamov ne omejujejo preveritve. Kontrolni seznam ne sme biti nadomestilo za izkušnje pri načrtovanju varnosti v prometu. Včasih lahko poslabšano prometno varnost povzročajo interakcije med elementi načrtovanja in ne le eden posamičen element. Primer navedenega je lahko priključna točka na ovinku, ki je na delu ceste, za prevojem. Priključna točka je lahko varna, če jo gledamo posamično, toda če hitremu približevanju dodamo še težave z vidljivostjo, je možnost nesreče večja.

V Prilogi B so prikazani osnovni kontrolni sezname za vsako od faz preveritve. Ti sezname so dobro izhodišče za preveritve, vendar jih je potrebno prilagoditi glede na tipske vzroke prometnih nesreč.

To zagotavlja, da kontrolni sezname odražajo pomembne težave v zvezi z varnostjo v prometu in pogosto pojavljajoče se pomanjkljivosti v cestnih odsekih v Sloveniji.

Poleg tveganj za voznike osebnih in težkih tovornih vozil, kolesarjev in pešcev, se mora presojevalec PVP osredotočiti tudi na nevarnosti za vse druge uporabnike cest, vključno z motoristi, jezdec, ljudmi z omejitvami vida in hoje, ljudmi s posebnimi potrebami, otroke in starejše.

Pri načrtovanju je nujno potrebno obravnavati cesto z vidika vseh uporabnikov cest in se vživeti v hojo pešcev, jezenje jezdec in vožnjo voznikov različnih vrst vozil po njej. Ko je cesta zgrajena, je te aktivnosti v resnici mogoče realizirati – na nekaterih cestah je pomembno po cesti opraviti vožnjo s kolesom, se voziti in hoditi kot pešec; to posebej velja v primerih, ko so na voljo površine za kolesarje ali ko se pričakuje večje število kolesarjev v primerjavi z drugimi uporabniki ceste.

Vsi presojevalci varnosti v prometu nimajo neposrednih izkušenj s potrebami teh uporabnikov cest. Posveti in izvedba PVP s posebnimi skupinami uporabnikov so lahko zelo koristni. Usposabljanje v zvezi z določenimi vrstami uporabnikov cest in razumevanje literature na področjih, kot so potrebe motoristov in potrebe invalidov, je zelo pomembno.

4.4 Poročilo o opravljenem preverjanju varnosti v prometu

Rezultat PVP je uradno poročilo o preverjanju, ki opredeli morebitne pomanjkljivosti pri varnosti v prometu in, če je primerno, priporočila za odpravo ali zmanjšanje vpliva teh pomanjkljivosti na prometno varnost. Poročilo o preverjanju mora obsegati naslednje sklope:

- uvodne obrazložitve,
- ugotovljene pomanjkljivosti in priporočila,
- izjava presojevalca,
- priloge.

Vsebina posameznih poglavij je podana v nadaljevanju.

4.4.1 Uvodne obrazložitve

Uvodne obrazložitve k PVP je potrebno vključiti v poročilo in morajo vsebovati kratek opis podrobnosti in obseg projekta, ki je predmet PVP. Navesti je potrebno podatke o naročniku in presojevalcih varnosti v prometu. V tem delu je potrebno navesti tudi datum PVP, podnebne in prometne pogoje na območju izvajanja del.

Potrebno je navesti strokovne podlage in priporočila za izvajanje PVP. Na območju Republike Slovenije so to te smernice. Lahko pa se v posebnih primerih (specifični objekti oz. projekti) uporabljajo tudi tuje, če niso v nasprotju s slovenskimi.

V tem delu je treba navesti podrobnosti v zvezi s projektno dokumentacijo in drugimi dokumenti, ki se predložijo skupaj z Navodilom za izvedbo PVP.

4.4.2 Neustrezne projektne rešitve in priporočila za njihovo odpravo

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.

Opisi pomanjkljivosti in priporočil morajo biti kar se da kratki in jedrnat. Povzetek tveganja za

uporabnika cest mora biti podan v eni vrstici, temu sledi bolj podroben opis možnih kritičnih dogodkov in razlogov za njihov nastanek. Temu sledijo priporočila za spremembo projektnih rešitev, ki bi zagotavljalje boljše prometno varnost na obravnavanem delu trase.

Opis lokacije se lahko poda z enostavno navedbo stacionaže, prečnega profila ali ustrezne številke odstavka, če gre za tekstualni del dokumentacije. Vključitev izseka iz situacije projekta je primerna, ko investitor ni seznanjen s postopkom PVP za cestne odseke. Uporablja se lahko tudi pri zahtevnih projektih, kjer so lahko besedni opisi lokacij nejasni ali zavajajoči.

Vrstni red vsebine poročila je 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 razsvetljava.

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.

Čeprav sta obe metodi sprejemljivi, je postopek pri drugi metodi bolj logičen. PVP opisuje možne težave udeležencev v prometu, v zaporedju glede na potek trase in ne „skačejo“ med različnimi lokacijami z določenimi značilnostmi. Kljub temu je smiselno v uvodnem delu 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 je treba ponovno obravnavati, če je to še vedno potrebno (v nadaljnjih fazah izdelave projektne dokumentacije ni prišlo do sprememb projektnih rešitev). 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 ustreznijših 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.

V poročilu naj presojevalec ne bi uporabljal fraze, kot so „premisli“, „preučiti“ ali „preveriti“, saj izražajo strokovno nezkušenost presojevalca in jih nekateri naročniki lahko zato ne upoštevajo. Podobno je nasvet naročniku, naj preprosto „spremlja“ del ceste in odvijanje prometa na njej, učinkovit samo, če je priporočen tudi časovni obseg.

4.4.3 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 potrebno navesti tudi druge, ki so sodelovali v posameznih sklopih presoje (svetovalci, policija, vzdrževalec ceste), vendar ti ne podpisujejo izjave.

4.4.4 Priloge poročila

V fazi načrtovanja mora poročilo o opravljeni PVP 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 opredeljenih potencialno nevarnih mest.

V prilogi D je prikazana značilna predloga poročila o PVP.

4.5 Zaključek preverjanja varnosti v prometu

4.5.1 Odgovor naročnika in Poročilo o neupoštevanju priporočil presojevalca

Pripravljeno poročilo podpisano s strani presojevalca oz. vodje skupine presojevalcev le ta posreduje naročniku presoje, en izvod z vsemi prilogami pa v vednost Agenciji za varnost prometa.

Naročnik presoje preuči poročilo skupaj s projektantom. Projektant investitorja obvesti o sprejemljivih priporočilih. Ta so lahko upoštevana po predlogu presojevalca ali projektant poišče alternativne rešitve. V posebnem delu poročila pa navede priporočila za katera meni, da jih v tej fazi izdelave projektne dokumentacije ni mogoče upoštevati in razloge za to. Razlogi za neupoštevanje posameznih priporočil presojevalca morajo biti detajlno strokovno obrazloženi. Pri tem je potrebno ločiti tista priporočila, za katere projektant meni, da jih bo mogoče upoštevati v nadaljnji fazi izdelave projektne dokumentacije od priporočil, za katere projektant meni, da jih nikakor ni mogoče upoštevati. Pri slednjih morajo biti razlogi za njihovo neupoštevanje še posebej natančno obrazloženi.

Pred posredovanjem odgovora presojevalcu, naročnik in projektant odgovor skupaj obravnavata in uskladita.

S tako usklajenim poročilom se naročnik odzove na poročilo PVP v „Odzivu naročnika“.

Rezultat tega postopka so lahko naslednji trije scenariji:

Scenarij št. 1	Projektant in naročnik sprejmeta vse pripombe presojevalca in se v celoti strinjata s priporočili.
Ukrep	V soglasju z naročnikom projektant uskladi projektne rešitve s priporočili presojevalca.
Scenarij št. 2	Projektant in naročnik sprejmeta ugotovitve presojevalca o neustreznih projektne rešitvah, vendar menita, da ni mogoče upoštevati priporočil. Razlogi za to so omejitve, ki izhajajo iz samega projekta, na primer v zvezi s finančnimi sredstvi ali infrastrukturno zasedenostjo zemljišča ali zaradi omejitev, ki jih nalagajo prostorski izvedbeni akti.

Ukrep	Projektant in naročnik se morata dogovoriti o drugačni obravnavi problematičnih projektnih rešitev, saj se oba strinjata, da v okviru predlaganega projekta obstaja tveganje v zvezi z varnostjo v prometu. To drugo projektno obdelano varianto odprave s stališča prometne varnosti nesprejemljivih rešitev, je potrebno predstaviti presojevalcu oz. skupini za izvedbo PVP, ki mora oceniti dane predloge. V nekaterih primerih ni mogoče najti medsebojno sprejemljive rešitve ali rešitve sploh. V tem primeru mora naročnik pripraviti „Poročilo o neupoštevanju priporočil presojevalca“, kjer navede, zakaj težave ni mogoče učinkovito obravnavati. V primeru, da se presojevalec z razlogi naročnika in projektanta ne strinja, zadevo obravnava Strokovni kolegij presojevalcev pri Agenciji za varnost prometa, ki sprejme končno odločitev.
Scenarij št. 3	Projektant in naročnik se ne strinjata z navedbami presojevalca o neustreznih projektnih rešitvah in posledično ne sprejemata priporočil po spremembi projekta.
Ukrep	<i>Naročnik mora v sodelovanju s projektantom pripraviti „Poročilo o neupoštevanju priporočil presojevalca“, v katerem jasno navede razloge za zavrnitev priporočil iz poročila o PVP. Poročilo posreduje presojevalcu oz. skupini za PVP. Kopijo poročila posreduje Agenciji za varnost prometa, kjer poročilo obravnava Strokovni kolegij presojevalcev, ki sprejme končno odločitev.</i>

Poročilo o presoji, odziv naročnika in vsa druga poročila predstavljajo popolno dokumentacijo postopka preveritve varnosti. Dokumentacijo morajo Agenciji za varnost prometa posredovati tako naročnik kakor tudi presojevalec. Agencija dokumentacijo hrani in jo da na razpolago udeležencem v postopkih v katerikoli fazi nadaljnjega preverjanja varnosti cestne infrastrukture.

V Prilogi E je prikazana značilna predloga poročila o neupoštevanju priporočil presojevalca.

4.5.2 Arbitraža – postopki usklajevanja

V okviru postopka PVP se ni mogoče izogniti nekaterim konfliktom med naročnikom, projektantom in presojevalcem o, s stališča prometne varnosti, primernih projektnih rešitvah. Nekaj primerov je navedeno v nadaljevanju:

- cestna razsvetljava na splošno izboljša varnost v prometu, vendar vpliva na svetlobno onesnaževanje,
- prometna varnost na večpasovnih priključnih krakih v dvo in več pasovnih krožnih križišč je glede na enopasovne slabša, zmanjšuje pa prometne zastoje.

Presojevalec varnosti cest se osredotoča na vprašanja v zvezi z varnostjo v prometu, investitor in projektant pa morata pretehtati različne posledice uvedbe priporočil iz poročila o PVP. Običajno se pripravi poročilo o s stališča prometne varnosti neustreznih rešitvah z obrazložitvijo, zakaj investitor ne sprejema priporočil. Vendar pa občasno nastopijo situacije, kjer o odločitvah ni mogoče enolično odločiti. V teh primerih je potrebno uvesti sistem arbitraže, ki ga v skladu z določili Pravilnika o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest vodi Agencija za varnost prometa, v okviru katere je za to strokovno odgovoren strokovni kolegij presojevalcev.

V okviru postopka, v katerem obe strani kolegiju presojevalcev predstavita svoje stališče, kolegij sprejme strokovno mnenje ki predstavlja končno odločitev. Odločitev se arhivira skupaj z zgoraj

omenjenimi dokumenti za prihodnjo uporabo.

5. PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU V PRAKSI

5.1 Splošno

Za učinkovito izvajanje PVP je veliko pomembnih podatkov mogoče dobiti s preučevanjem vzorcev prometnih nesreč na različnih vrstah cest. V zadnjih desetletjih je bilo po vsem svetu opravljenih veliko znanstvenih raziskav. Rezultati so bili objavljeni in se uporabljajo kot osnova za boljše standarde načrtovanja in kot smernice za izboljšanje varnosti v prometu. Stalne raziskave so lahko tudi vir informacij o morebitnih rešitvah, ki negativno vplivajo na prometno varnost in izboljšanjih, tudi če še niso bile vpeljane v veljavne predpise, standarde in tehnične specifikacije.

V tem poglavju ni mogoče opisati vseh dejavnikov prometnih nesreč, ki so neposredno povezani s projektnimi rešitvami, ampak se osredotoča na osnovne značilnosti prometnih nesreč, ki še posebej veljajo za določeno vrsto ceste. Vključene so tudi pomembnejše pomanjkljivosti, ki lahko kritično vplivajo na število in težo prometnih nesreč.

Eden najpomembnejših predlogov za PVP je:

LJUDJE DELAMO NAPAKE.
Kar najbolj zmanjšajte možnost neustreznih projektnih rešitev.

ČE KLJUB TEMU PRIDE DO NAPAK,
kar najbolj zmanjšajte posledice prometnih nesreč.

PVP je treba opravljati z vidika vseh vrst udeležencev v prometu. V prvih dveh fazah PVP se preverjanje opravi z „virtualno uporabo“ prometnih objektov.

Kot je prikazano v poglavju 3.1, so uporabniki cest in njihovo ravnanje vsaj en dejavnik, ki prispeva k velikemu številu prometnih nesreč. Projektanti in presojevalci morajo imeti v mislih, da je treba cestno infrastrukturo načrtovati tako, da imajo vsi vozniki jasno predstavo o razmerah v zvezi z elementi ceste, prometno signalizacijo, označbami na vozišču itd. in jim bo to v pomoč, da se v danem trenutku pravilno odločijo. To pomeni, da je pri postopku načrtovanja in presoje vedno potrebno upoštevati tako imenovane človeške dejavnike in s tem zmanjšati obremenitve voznikov in se izogniti „preobremenjenosti“ voznikov pri uporabi cest.

Priporočljivo se je izogibati sledečemu:

- pretiranemu spreminjanju projektne ali administrativno določene najvišje dovoljene hitrosti,
- visoki najvišji hitrosti,
- razlikam v rešitvah pri vodenju prometa,
- nepredvidljivim situacijam.

S ciljem izboljšanja varnosti v prometu, je potrebno voznike opozoriti na nevsakdanje situacije, jih obvestiti o spremembah v zvezi s pogoji vožnje na cesti in pravočasno in jasno voditi v primeru nevarnih mest oziroma odsekov.

Načrtovanje ceste mora slediti pričakovanjem voznika, pri tem pa se je potrebno izogibati nepotrebnim presenečenjem za voznika. To vključuje poenoten način označevanja cestnega omrežja in uporabo podobnih rešitev za podobne situacije. Za ponazoritev te ideje je potrebno omeniti na primer prednost uporabe samo nekaj različnih in bolj kot ne podobnih ter enostavnih standardnih rešitev za izven-nivojska križišča na avtocestnem omrežju. Na ta način vozniki lažje prepoznajo situacijo, reagirajo na ustrezen način in se izognejo preobremenjenosti z informacijami.

To poglavje ne nadomešča celovite analize varnosti v prometu v okviru PVP, vendar pa zagotavlja določen okvir za uporabo kontrolnih seznamov z vsemi potrebnimi vprašanji za učinkovito PVP podanih v Prilogi B.

5.2 Značilne pomanjkljivosti pri varnosti v prometu, ki zahtevajo posebno pozorno obravnavo

5.2.1 Avtoceste, hitre ceste in druge ceste izven naselij

Elementi načrtovanja

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. Potrebno 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, optični vtisi, kot so „luknje na cesti“.
Preglednost:	nezadostna preglednost pri ustavljanju in nezadostna preglednost pri prehitevanju.

Načrtovanje nivojskih in izven-nivojskih križišč

Veliko prometnih nesreč se zgodi na križiščih. Značilne pomanjkljivosti križišč so:

- pomanjkanje korelacije med traso in vrsto križišča, to pomeni, da so npr. na zelo prometnih tranzitnih cestah zgrajena krožna križišča z minimalnimi tehničnimi elementi itd.,
- vozniki pravočasno ne opazijo križišča,
- nezadostna preglednost, ker vidljivost ovira cestna oprema, objekti za obveščanje in oglaševanje, grmovje, hiše, poljščine itd.,

- nevarna geometrija križišč – npr. križišča v obliki črke Y,
- neurejeni pasovi za zavijanje v levo na prometnih glavnih cestah,
- pomanjkanje prometne signalizacije na cestnih odsekih z velikim obsegom prometa npr. kašipotne signalizacije v prometnejših križiščih,
- nevarni prehodi za pešce in kolesarje.

Prečni profil

Pri PVP so pri prečnem profilu pogosto ugotovljene naslednje pomanjkljivosti:

- širina prometnih pasov ni v skladu s funkcijo ceste, v večini primerov (razen na avtocestah in hitrih cestah) pasovi ne smejo biti širši od 3,25 m,
- uporaba odstavnega pasu na dvopasovni cesti s celotno širino asfaltiranega prečnega profila 11–12 m, kar v praksi pomeni, da vozniki cesto uporabljajo kot cesto s tremi prometnimi pasovi, kar pri nepravilnem prehitevanju (prehitevanje po desni ali umikanje vozil na odstavnici pas, s čemer omogočajo drugim voznikom, da jih prehitijo) povzroča visoko stopnjo tveganja za nastanek prometne nesreče s hudimi posledicami,
- nezadostni prečni nagib na ravnih delih (običajno mora biti 2,5 %),
- pomanjkanje praznega prostora ob cesti (pas zemljišča ob cesti brez nevarnih ovir) ali varnega obcestnega pasu (ovire na tem delu so pasivno varne),
- nezadostno nadvišanje v krivinah,
- neustrezno odvodnjavanje,
- neustrezno odvodnjavanje na odsekih, kjer se spreminja smer prečnega nagiba pri prehodu iz levega v desni zavoj, ki nikakor ne sme sovpadati z minimalnimi vzdolžnimi skloni,
- premajhen ali prevelik nagib koritnice,
- pomanjkanje urejenih in utrjenih bankin,
- štiripasovnice brez fizičnega ločilnega pasu z varnostno ograjo,
- 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.

5.2.2 Glavne mestne ceste in druge ceste skozi naselja

Z izjemo avtocest, hitrih cest in obvoznic, imajo vse ceste odseke, ki potekajo skozi vasi, naselja in večja mesta. Na značilnosti tranzitnih cestnih odsekov močno vplivajo značilnosti urbanega območja. Med razmerami na odsekih glavnih cest v majhnih vaseh ali naseljih in na glavnih mestnih cestah v velikih mestih so velike razlike.

Zaradi mešanega prometa na tranzitnih cestnih odsekih mora presojevalec upoštevati posebne potrebe posameznih vrst udeležencev v prometu, glede na strukturo prometa. Otroci, starejši in invalidi so še posebno izpostavljeni v pozidanih območjih. Hitrost na takih odsekih ne sme presegati 50 km/h, če različne vrste prometa niso vodene ločeno (stranske lokalne ceste, objekti za varno prečkanje, kot so mostovi za pešce, podhodi, semaforizirana križišča).

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. Treba je upoštevati tudi stroge predpise v zvezi s prepovedjo parkiranja na pločnikih in preglednih poljih v območjih prehodov za pešce in kolesarje. Vse prepogosto so potrebe pešcev in drugih izpostavljenih uporabnikov cest spregledane in prisiljeni so deliti vozišče s hitro premikajočim vozili.

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

- izbira najvišje dovoljene hitrosti je neprimerna (višja kot 50 km/h brez posebnih tehničnih ukrepov in ureditev),
- posebne razmere na cestnem odseku ob vstopu v naselje, ki vozniku jasno ne povedo, da gre za poseben odsek ceste (cesta skozi naselje), na primer „vrata“, ki nakazujejo vstop v naselje, ali sprememba barve cestišča itd.,
- ni fizičnih ukrepov, ki pripomorejo k znižanju omejitve hitrosti,
- nevarno vodenje in neustrezna zaščita pešcev in kolesarjev vzdolž ceste in v območjih križišč,
- semaforizirana križišča: prometni programi, ne upoštevajo potreb vseh vrst uporabnikov cest, vključno z neustreznim varovanjem levih zavijalcev ali prekomernimi čakalnimi časi voznikov, pešcev in kolesarjev,
- neustrezno varovanje pešcev in kolesarjev pri prečkanju vozišča izven območij križišč,
- neustrezna širina elementov prečnega profila, t.j. preširoki pasovi na tranzitnih cestnih odsekih, ki povzročajo nevarne prekoračitve hitrosti – zadostna - maksimalna širina pasu je, ob urejenih površinah za pešce in kolesarje, 3,25 m,
- neustrezne površine za parkiranje in dostavo.

6. REFERENCE

Austroroads, 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 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture

Zakon o cestah (Uradni list RS 109/2010)

Pravilnik o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju varnosti cest (Uradni list RS 50/2011)

7. PRILOGE**7.1 Priloga A****7.1.1 Kontrolni seznam za pregled Navodila za izvedbo PVP**

Opis projekta (cesta, odsek, stacionaža in opis odseka)	Št. projekta	Faza PVP

1. Ali »Navodilo za izvedbo PVP« vsebuje:

(če je odgovor ne, je potrebno to navesti na koncu te priloge)

	Da	Ne		
a. Projektno nalogo za izdelavo projekta z opisom projekta			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Pregledno situacijo (list A3)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Opis odstopanj od predpisov, tehničnih specifikacij in standardov			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Projektno dokumentacijo			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Projektne detajle			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Detajle projekta (semafori programi, postavitve prometnih znakov)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
g. Podatke o prometnih nesrečah (samo za fazo 4)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Podatke o prometnih obremenitvah in strukturi prometa			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Poročila o prejšnjih fazah PVP			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Poročila o neupoštevanju pripomb iz prejšnjih faz PVP			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Druga razpoložljiva dokumentacija

(če je jo opiši)

7.2 Priloga B - Kontrolni seznam za PVP**7.2.1 1. faza (idejna zasnova – IDZ ali idejni projekt - IP)****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 sodelavci:		
Drugi udeleženci ogleda:		

2. 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 specifične strukture prometa na prometno varnost?	
Ali lahko 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 ustrezni in zadostni?	
Ali imajo lahko klimatske in vremenske razmere (bočni veter, poledica, megla, poplave) negativen vpliv na prometno varnost?	
Ali so predvideni ukrepi za hiter in varen dostop vozil intervencijskih služb in vzdrževalca ceste?	

3. 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 odvrčanjem pozornosti)?	
Ali bo dovolj možnosti za varno prehitevanje (preglednost pri prehitevanju/prehitevalni pasovi)?	

4. 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 v krivinah in križiščih predvidene potrebne razširitve?	
Ali bodo bankine ustrezno utrjene za ustavitev vozil v sili v primeru okvar in prometnih nesreč?	
Ali bodo zagotovljene površine za varno ustavljanje vozil vzdrževalca ceste?	
Ali bodo spremembe v širinah prometnih pasov ali vozišča zagotavljale 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 bo predvideno odvodnjavanje ceste ustrezno urejeno?	

Ali sta prečni sklon in rezultirajoči prečni sklon ustrezna?	
--	--

5. Križišča – splošno

Vprašanja	Opombe
Ali je razdalja med dvema križiščema ustrezna in so predvidene potrebne površine za zavijanje?	
Ali sta projektirana 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 bodo motoristi in vozniki osebnih vozil, ki zavijajo v levo, videli preko nasproti vozečih vozil, ki zavijajo v levo?	
Ali so potrebni dodatni pasovi za zavijanje in ali je njihova dolžina ustrezno določena?	
Ali so potrebni zaviralni, pospeševalni pasovi in pasovi za prepletanje in ali bo zagotovljeno varno in tekoče odvijanje prometa?	
Ali je bila za priključne in povezovalne rampe izbrana primerna projektna hitrost?	
Ali je vodenje trase in prometa jasno in razumljivo?	
Ali je zagotovljeno ustrezno nadaljevanje peš in kolesarskih površin?	
Ali je projektirano odvodnjavanje križišč ustrezno?	

6. Križišča – krožna križišča

Vprašanje	Opombe
Ali je vozniku pogled na cesto za križiščem učinkovito preprečen?	

Ali odklon smeri vožnje motornih vozil pri vožnji skozi križišče zagotavlja varno uporabo krožnega križišča (preglednost in hitrost vožnje)?	
Ali so v sredinskem otoku načrtovane fiksne ovire?	

7. Križišča – semaforizirana križišča

Vprašanje	Opombe
Ali bodo semaforji jasno vidni v vseh vremenskih razmerah, vseh delih dneva in letnih časih?	
Ali so za leve zavijalce posebne – ločene faze?	
Ali je v primeru ceste s fizično ločenima smernima voziščema ločilni otok dovolj širok, za pešce, ki ne uspejo prečkati ceste v eni fazi?	

8. Preglednost, vidljivost, cestna razsvetljava

Vprašanja	Opombe
Ali je zagotovljena opaznost in razpoznavnost vseh elementov križišča (npr.: dostopi, križanja, avtobusna postajališča, prometni otoki)?	
Ali bo 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?	

9. Oprema cest, 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 in pravilno projektirane (vrste varnostnih ograj, zaključki varnostnih ograj, varovalne ograje, naletni mehovi, ...)?	
Ali so potrebne posebne varnostne ograje za motoriste?	
Ali vegetacija ali oprema ceste lahko povzročajo neprimerno optično vodenje (upoštevaje različne letne čase, morebitne poljščine)?	
Ali vegetacija in oprema ceste lahko ovirajo preglednost (upoštevaje različne letne čase, morebitne poljščine)?	
Ali je vidljivost med vozniki motornih vozil in pešci ali kolesarji lahko 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)?	

10. Prometni znaki in označbe na vozišču:

Vprašanje	Opomba
Ali so predvideni vsi potrebni ukrepi, ki zagotavljajo spoštovanje omejitev hitrosti?	
Ali so omejitve hitrosti smiselno načrtovane in bo voznikom jasno, zakaj je omejitev potrebna?	
Ali predvidena mesta postavitve prometnih znakov za ime naselja sovpadajo s spremembo drugih elementov ceste, ki jasno kažejo, da voznik prihaja v območje naselja (gosta pozidava s številnimi hišnimi priključki, površine za pešce in kolesarje, cestna razsvetljava, ukrepi za umirjanje prometa, ...)?	

11. Površine za pešce in kolesarje, 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 načrtovani 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 oz. pomoč za varno prečkanje ceste?	
Ali so avtobusna postajališča za pešce lahko in varno dostopna?	
Ali so načrtovane 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, predvideni varni prehodi na ali preko vozišča?	
Ali so predvidene 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 načrtovano tako, da bo lahko dostopno / razpoložljivo za vse smeri vožnje?	
Ali so na parkirišču predvidene potrebne površine za manevriranje?	
Ali bo zagotovljeno zadostno število parkirnih mest, da ne bo prihajalo do nedovoljenega parkiranja?	
Ali so zagotovljena parkirišča za različne vrste vozil?	
Ali so parkirne površine načrtovane na razglednih točkah, kar bo preprečevalo nedovoljeno ustavljanje?	
Ali površine za parkiranje lahko predstavljajo nevarnost za pešce in kolesarje?	
Ali bo 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 načrtovana tako, da je zadostna in bo omogočala manevriranje vozil?	
Ali je območje pred in za nivojskim križanjem ceste in železnice načrtovano v zadostni dolžini, da ustavljanje na območju prehoda ne bo potrebno?	
Ali je projektirana 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 na nivojskem križanju potrebne posebne signalne naprave in zapornice prilagojene prometu pešcev in kolesarjev?	

Ali so v območju križanja potrebne varnostne ograje za pešce in druge ograje in ali so ustrezno projektirane?	
---	--

7.2.2 2. faza (projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – PGD in projekt za izvedbo – PZI)**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 sodelavci:		
Drugi udeleženci ogleda:		

2. Splošni del

Vprašanja	Opombe
Ali so bili obravnavani rezultati predhodne stopnje PVP? OPOMBA: v kolikor predstavlja izdelava PGD in PZI prvo stopnjo izdelave projektne dokumentacije je potrebno smiselno uporabiti tudi vprašalnik za 1. fazo!	
Ali je bil upoštevan vpliv specifične strukture prometa na varnost prometa?	
Ali lahko 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 ustrezni in zadostni?	
Ali imajo lahko klimatske in vremenske razmere (bočni veter, poledica, megla, poplave) negativen vpliv na prometno varnost?	
Ali so predvideni ustrezni ukrepi za varen dostop vozil intervencijskih služb in vzdrževalca ceste?	

3. 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 odvrčanjem pozornosti)?	
Ali bo dovolj možnosti za varno prehitevanje (preglednost pri prehitevanju/prehitevalni pasovi)?	
Ali bo predvideno prehitevanje prepovedano ali fizično onemogočeno na odsekih, kjer bi bilo prehitevanje nevarno?	

4. Prečni profil

Vprašanja	Opombe
Ali je ločitev med smernimi vozišči, parkirnimi pasovi, kolesarskimi in peščevimi površinami ustrezna?	

Ali so na prometnih pasovih v krivinah in križiščih predvidene potrebne razširitve?	
Ali bodo bankine ustrezno utrjene za ustavitev vozil v sili v primeru okvar in prometnih nesreč?	
Ali bodo zagotovljene površine za varno ustavljanje vozil vzdrževalca ceste?	
Ali bodo spremembe v širinah prometnih pasov ali vozišča zagotavljale varno odvijanje prometa?	
Ali so predvideni ustrezni materiali obrabne plasti, tako da bodo 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 načrtovani, označeni in varni?	
Ali bo predvideno odvodnjavanje ceste ustrezno urejeno?	
Ali sta prečni sklon in rezultirajoči prečni sklon ustrezna?	

5. Križišča - splošno

Vprašanja	Opombe
Ali je razdalja med dvema križiščema ustrezna in so predvidene potrebne površine za zavijanje?	
Ali sta projektirana 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 bodo motoristi in vozniki motornih vozil, ki zavijajo v levo, videli preko nasproti vozečih vozil, ki zavijajo v levo?	
Ali so potrebni dodatni pasovi za zavijanje in ali je njihova dolžina ustrezno določena?	
Ali so potrebni zaviralni, pospeševalni pasovi in pasovi za prepletanje in ali so zagotovljeno varno in tekoče odvijanje prometa?	
Ali je predvideno vodenje trase in prometa 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 projektirano odvodnjavanje križišča ustrezno?	

6. Križišča – krožna križišča

Vprašanje	Opombe
Ali je vozniku pogled na cesto za križiščem učinkovito preprečen?	
Ali odklon smeri vožnje motornih vozil pri vožnji skozi križišče zagotavlja varno uporabo krožnega križišča (preglednost in hitrost vožnje)?	
Ali so v sredinskem otoku načrtovane fiksne ovire?	
Ali je srednji otok mini krožnega križišča jasno označen?	
Ali so zagotovljene potrebne površine ali objekti za prečkanje pešcev in kolesarjev in so le te ustrezno načrtovane?	
Ali je odvzem prednosti jasno označen in varen?	
Ali je v večpasovnih krožnih križiščih z večpasovnimi uvozi in izvozi promet ustrezno urejen?	

7. Križišča – semaforizirana križišča

Vprašanje	Opomba
Ali bodo semaforji jasno vidni v vseh vremenskih razmerah, vseh delih dneva in letnih časih?	
Ali so načrtovane lokacije signalnih glav določene ustrezno (dodatne signalne glave, signalne glave nad voziščem)?	
Ali so v primeru pozne opaznosti semafornih glav, predvideni znaki za nevarnost?	

Ali se je mogoče izogniti psihološkemu učinku neprekinjene poti (poti brez sprememb) s poudarjanjem najbližje semaforne glave (namestitev kontrastnega ozadja)?	
Ali so za leve zavijalce predvidene posebne – ločene faze?	
Ali so predvidene potrebe spremembe semafornih faz za pešce in kolesarje (posebno v primerih prisotnosti invalidov)?	
Ali so predvidene dolžine faz in varovalnih časov za pešce ustrezne?	
Ali so v primeru prometno odvisnega delovanja semaforjev predvidene detektorske zanke na ustreznih lokacijah in tipke za najavo pešcev in kolesarjev?	
Ali so maksimalni čakalni časi sprejemljivi za pešce in kolesarje?	

8. Preglednost, vidljivost, cestna razsvetljava

Vprašanja	Opombe
Ali je zagotovljena opaznost in razpoznavnost vseh elementov križišča (npr.: dostopi, križanja, avtobusna postajališča, prometni otoki)?	
Ali bo zagotovljena preglednost za varno ustavljanje na celotnem odseku ceste in na vseh priključnih krakih križišča?	
Ali je predvidena 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?	

9. Oprema cest, 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 in pravilno projektirane (vrste varnostnih ograj, zaključki varnostnih ograj, varovalne ograje, naletni mehovi, ...)?	
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 lahko povzročajo neprimerno optično vodenje (upoštevaje različne letne čase, morebitne poljščine)?	
Ali vegetacija in oprema cest lahko ovirajo preglednost (upoštevaje različne letne čase, morebitne poljščine)?	
Ali je vidljivost med vozniki motornih vozil in pešci ali kolesarji lahko 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)?	
Ali so predvideni potrebni ukrepi za preprečevanje padanja kamenja?	

10. Prometni znaki in označbe na vozišču

Vprašanja	Opombe
Ali so predvidene označbe na vozišču in prometni znaki projektirani tako, da bodo 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 je predvideno, da se stare ali začasne označbe na vozišču in prometni znaki popolnoma odstranijo?	
Ali je prepoved prehitevanja (npr.: za težka tovorna vozila) potrebna, pravilno projektirana in locirana?	
Ali je predvideno vodenje prometa načrtovano logično in usklajeno?	
Ali so servisne površine in počivališča ustrezno označeni?	
Ali je spremenljiva kašipotna signalizacija in signalizacija za upravljanje prometa potrebna in pravilno načrtovana?	
Ali so predvideni vsi potrebni znaki za nevarnost?	
Ali so mesta predvidene postavitve prometnih znakov ustrezna?	
Ali prometni znaki lahko zmanjšujejo preglednost?	
Ali so omejitve hitrosti pravilno določene in označene?	
Ali predvidena mesta postavitve prometnih znakov za ime naselja sovpadajo s spremembo drugih elementov ceste, ki jasno kažejo, da voznik prihaja v območje naselja (gosta pozidava s številnimi hišnimi priključki, površine za pešce in kolesarje, cestna razsvetljava, ukrepi za umirjanje prometa, ...)?	
Ali so predvideni vsi potrebni ukrepi, ki zagotavljajo spoštovanje omejitev hitrosti?	
Ali so prometni znaki načrtovani tako, da ne ovirajo pešcev in kolesarjev?	
Ali so predvidene dimenzije in kvaliteta prometne signalizacije skladne s določili predpisov glede kategorije ceste, mesta postavitve, vrste prometnih znakov?	

Ali so predvidene označbe na vozišču glede na vrsto uporabljenih materialov, karakteristikami označb in dimenzijami) skladne s kategorijo ceste in mestom označitve)?	
Ali je prometna signalizacija projektirana tako, da bo dobro vidna, postavitev pa prilagojena njenemu namenu?	

11. Površine za pešce in kolesarje, javni prevoz

Vprašanja	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 načrtovani 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 oz. pomoč za varno prečkanje ceste?	
Ali so avtobusna postajališča za pešce lahko in varno dostopna?	
Ali so načrtovane 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, predvideni varni prehodi na ali preko vozišča?	
Ali so predvidene 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 so predvideni prehodi za kolesarje urejeni s spuščeni robniki, prehodi za pešce pa s profiliranimi označbami za slepe in slabovidne?	
Ali je prednostna smer v križiščih pravilno načrtovana in jasno označena?	
Ali bodo vozniki motornih vozil razpoznali, da gre za enosmeren ali dvosmeren prehod za kolesarje?	

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

Vprašanja	Opombe
Ali je parkirišče načrtovano tako, da bo lahko dostopno / razpoložljivo za vse smeri vožnje?	
Ali so na parkirišču predvidene potrebne površine za manevriranje?	
Ali bo zagotovljeno zadostno število parkirnih mest, da ne bo prihajalo do nedovoljenega parkiranja?	
Ali so zagotovljena parkirišča za različne vrste vozil?	
Ali površine za parkiranje lahko predstavljajo nevarnost za pešce in kolesarje?	
Ali bo omogočen neoviran in varen dostop za intervencijska vozila?	

13. Nivojska križanja z železnico

Vprašanja	Opombe
Ali je širina vozišča v območju nivojskega križanja načrtovana tako, da je zadostna in bo omogočala manevriranje vozil?	
Ali je območje pred in za nivojskim križanjem ceste in železnice načrtovano v zadostni dolžini, da ustavljanje na območju prehoda ne bo potrebno?	
Ali je projektirana 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 na nivojskem križanju potrebne posebne signalne naprave in zapornice prilagojene prometu pešcev in kolesarjev?	
Ali so v območju križanja potrebne varnostne ograje za pešce in druge ograje in ali so ustrezno projektirane?	

7.2.3 3. faza (pregled ceste, objekta pred sprostitevjo prometa)

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:

2. 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 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?	

3. Trasa ceste

Vprašanja	Opombe
Ali je prehitevanje prepovedano ali fizično onemogočeno na odsekih, kjer bi bilo prehitevanje nevarno?	

4. Prečni profil

Vprašanja	Opombe
Ali je ločitev med smernimi vozišči, parkirnimi pasovi, kolesarskimi in peščevimi površinami ustrezna?	

Ali so bankine ustrezno utrjene za ustavitev vozil v sili v primeru okvar in prometnih nesreč?	
Ali obstaja razlika v niveleti med voziščem in bankino, ki 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?	

5. Križišča - splošno

Vprašanja	Opombe
Ali so križišče in njegovi elementi izvedeni, tako da so jasno razpoznavni in pravočasno opazni?	
Ali vozniki motornih vozil, ki zavijajo v levo, vidijo preko nasproti vozečih vozil, ki zavijajo v levo?	
Ali so dodatni pasovi za zavijanje izvedeni in ali je njihova dolžina ustrezna?	
Ali je vodenje prometa jasno in razumljivo?	
Ali je zagotovljeno ustrezno nadaljevanje peš in kolesarskih površin?	
Ali je odvodnjavanje križišča ustrezno?	

6. Križišča – krožna križišča

Vprašanja	Opombe
Ali je vozniku preprečen pogled na cesto za križiščem z ustrezno izvedenim sredinskim otokom?	
Ali odklon smeri vožnje motornih vozil pri vožnji skozi križišče zagotavlja varno uporabo krožnega križišča (preglednost in hitrost vožnje)?	
Ali so v sredinskem otoku morebitne fiksne ovire ustrezno zavarovane?	
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 izvedene?	
Ali je potek prednostne ceste jasno označen in varen?	

7. Križišča – semaforizirana križišča

Vprašanja	Opombe
Ali so semaforji jasno vidni v vseh vremenskih razmerah in vseh delih dneva?	
Ali so lokacije signalnih glav izvedene ustrezno (dodatne signalne glave, signalne glave nad voziščem)?	
Ali so v primeru pozne opaznosti semafornih glav, postavljeni znaki za nevarnost?	
Ali so ukrepi za preprečevanje psihološkega učinka neprekinjene poti (poti brez sprememb) s poudarjanjem najbližje semaforne glave (namestitvev kontrastnega ozadja)?	
Ali so izvedene posamezne semaforne faze in ciklus skladni s projektiranimi.	
Ali so za leve zavijalce posebne – ločene faze na semafornih glavah ustrezno označene?	
Ali so semaforne faze za pešce in kolesarje (posebno v primerih prisotnosti invalidov) ustrezne dolžine in s potrebnim varovalnim časom?	
Ali so maksimalni čakalni časi sprejemljivi za pešce in kolesarje?	

8. 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 preglednost v križišču zmanjšana oz. ovirana zaradi prometa, parkiranih vozil ali fiksnih ovir?	
Ali je cestna razsvetljava ustrezno izvedena in učinkovita?	
Ali so določena mesta (spremembe poteka prometnih pasov, križišča in prehodi) osvetljena in ali je razsvetljava ustrezno izvedena in učinkovita?	
Ali neosvetljeni predeli predstavljajo potencialno nevarnost?	
Ali osvetlitev okolice ceste (ambientalna razsvetljava) zahteva posebne ukrepe?	
Ali so potrebni elementi proti zaslepljevanju izvedeni?	

9. Oprema cest, varnostna oprema in naprave

Vprašanja	Opombe
Ali so varovalne ograje in objekti za prečkanje živali pravilno locirani in ustrezno izvedeni?	
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 ustrezne in pravilno postavljene (zaključki varnostnih ograj, varovalni stebrički, razdalje med nosilnimi stebrički, globina stebričkov)?	
Ali so potrebne posebne varnostne ograje za motoriste izvedene?	
Ali vegetacija ali oprema ceste povzročajo neprimerno optično vodenje?	

Ali vegetacija in oprema cest ovirajo preglednost?	
Ali so izvedeni 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)?	

10. Prometni znaki, 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 postavljeni prometni znaki in izvedene označbe na vozišču popolnoma usklajeni?	
Ali so mesta na katerih je prepovedano ustavljanje jasno označena (npr.: uvozi, križišča, ...)?	
Ali je odstop prednosti ustrezno poudarjen 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) pravilno projektirana in izvedena?	
Ali je vodenje prometa izvedeno logično in usklajeno?	
Ali so servisne površine in počivališča ustrezno označeni?	
Ali so spremenljiva kaži potna signalizacija in signalizacija za upravljanje prometa pravilno izvedena?	
Ali so postavljeni vsi potrebni znaki za nevarnost?	
Ali so mesta postavitve prometnih znakov ustrezna?	

Ali prometni znaki zmanjšujejo preglednost?	
Ali so omejitve hitrosti pravilno določene in izvedene?	
Ali so bili izvedeni vsi potrebni ukrepi, ki zagotavljajo spoštovanje omejitev hitrosti?	
Ali so prometni znaki postavljeni tako, da ne ovirajo pešcev in kolesarjev?	

11. Površine za pešce, kolesarje, javni prevoz

Vprašanja	Opombe
Ali so bile pri projektiranju ceste upoštevane in izvedene potrebe pešcev in kolesarjev?	
Ali so lokacije prehodov za pešce in kolesarje izvedene 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 postavljena oprema, ki pešcem preprečuje prečkanje ceste na nevarnih odsekih?	
Ali so prehodi izvedeni, tako da zagotavljajo optimalno prometno varnost?	
Ali je izvedena ustrezna dodatna oprema oz. pomoč 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 izvedene?	
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 so izvedeni prehodi za kolesarje urejeni s spuščnimi robniki brez višinske razlike, prehodi za pešce pa s profiliranimi označbami za slepe in slabovidne?	
Ali je prednostna smer v križiščih pravilno določena in jasno označena?	
Ali vozniki motornih vozil razpoznajo, da gre za enosmeren ali dvosmeren prehod za kolesarje?	

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

Vprašanja	Opombe
Ali je parkirišče lahko dostopno / razpoložljivo za vse smeri vožnje?	
Ali so na parkirišču zagotovljene potrebne površine za manevriranje?	
Ali je izvedeno zadostno število parkirnih mest, da ne bo prihajalo do nedovoljenega parkiranja?	
Ali so urejena parkirišča za različne vrste vozil?	
Ali površine za parkiranje predstavljajo nevarnost za pešce in kolesarje?	
Ali je omogočen neoviran in varen dostop za intervencijska vozila?	

13. Nivojska križanja z železnico

Vprašanja	Opombe
Ali je zagotovljena ustrezna preglednost?	
Ali je v območju križanja izvedena cestna razsvetljava in ali je ta učinkovita?	
Ali je prehitevanje v območju nivojskega križanja prepovedano in ali je omejitev hitrosti ustrezna?	

Ali so izvedene signalne naprave na nivojskem križanju prilagojene bodočemu prometu?	
Ali so v območju križanja varnostne ograje za pešce in druge ograje ustrezno izvedene?	

7.2.4 4. faza (poskusno obratovanje)

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:		

2. Splošni del

Spremljanje prometne varnosti na novozgrajenem ali rekonstruiranem cestnem odseku je potrebno izvesti v obdobju enega leta po predaji ceste v promet. Upoštevanje je potrebno naslednje:

Potrebne aktivnosti	Opombe
Zbiranje podatkov o prometnih nesrečah v obdobju 12 mesecev po predaji cestnega odseka v promet.	
Ogled odseka ceste v dnevnem in nočnem času ter ob različnih vremenskih razmerah.	
Oceniti vse karakteristike cestnega odseka, tehnične elemente, in lokalne pogoje (bleščanje, nočna vidljivost, raba sosednjih zemljišč itd.), ki bi lahko povečali možnost za nastanek in težo prometnih nesreč.	
Preveriti medsebojni vpliv različnih projektnih elementov cestnega odseka ter med temi elementi in cestnim omrežjem v vplivnem območju.	
Opazovati, kako uporabniki cest obvladujejo novo cestno ureditev.	
Oceniti, če cesta s stališča prometne varnosti izpolnjuje potrebe vseh vrst uporabnikov.	
Ugotoviti vpliv pomanjkljivosti in priporočil, ki so bila vključena v predhodne stopnje preverjanja, in Poročil o neupoštevanju priporočil presojevalca.	
Podrobno analizirati podatke o prometnih nesrečah in tako opredeliti lokacije in skupne dejavnike ali vzroke nesreč s telesnimi poškodbami.	
Opredeliti težave pri varnosti v prometu, ki izhajajo iz analiz podatkov o prometnih nesrečah in opazovanja dogajanja.	
Pripraviti poročilo o preverjanju varnosti v prometu in pripraviti priporočila za odpravo pomanjkljivosti.	

7.3 Priloga C**7.3.1 Komentarji presojevalca varnosti v prometu** Stran _____ od _____

Naziv projekta: _____ Faza PVP: _____

Presojevalec: _____ Datum: _____

Načrt št.	Pripombe	Obravnavane pripombe	V poročilo vključene pripombe	Razlogi za ne vključitev pripomb v poročilo

7.4 Priloga D

7.4.1 Obrazec poročila o preverjanju varnosti v prometu

LOKACIJA:

NAZIV PROJEKTA:

FAZA PREVERJANJA VARNOSTI V PROMETU:

Oznaka:

LOKACIJA

NAZIV PROJEKTA

FAZA PREVERJANJA VARNOSTI V PROMETU:

1. UVOD

1.1 To poročilo opisuje /fazo/ preverjanja varnosti v prometu projekta za /opis projekta/, katerega naročnik je /naziv naročnika/. Preverjanje je bilo izvedeno /datum izvedbe PVP/ s strani presojevalca /podatki o presojevalcu/.

1.2 Preverjanje varnosti v prometu je izvedel / so izvedli:

/Ime in priimek presojevalca oz. vodje skupine presojevalcev/, /strokovna izobrazba/, /naziv/;

/Ime in priimek člana skupine presojevalcev/, /strokovna izobrazba/, naziv/;

1.3 (ne velja za 3. fazo)

Presojevalec (skupina presojevalcev) je opravila ogled lokacije dne /datum in čas ogleda/ v dnevnem času. V času ogleda so bile vremenske razmere /opis vremenskih razmer/. Prometne razmere v času ogleda so bile /opis vremenskih razmer v času ogleda/.

Pri pregledu v dnevnem času so poleg presojevalca (članov skupine za izvedbo presoje) sodelovali tudi drugi udeleženci:

- /ime in priimek ter podjetje oz. organizacija v kateri je zaposlen/

- /ime in priimek ter podjetje oz. organizacija v kateri je zaposlen/

Presojevalec (člani skupine presojevalcev) so opravili ogled v nočnem času dne /datum in čas ogleda/. V času ogleda so bile vremenske razmere /opis vremenskih razmer v času ogleda v nočnem času/.

1.4 Naloge in pristojnosti presojevalca (skupine presojevalcev) so bile izvedene v skladu z določili /opis smernic oz. predpisov v skladu s katerimi je bilo izvedeno PVP/. /Presojevalec oz. skupina presojevalcev/ je obravnavala in pripravila poročilo le o vplivu projektnih rešitev na prometno varnost in ni preverjala skladnosti projektnih rešitev s katerimikoli drugimi pogoji (prostorskimi akti, projektnimi pogoji). Za predhodno fazo preverjanja varnosti v prometu, ki jo je za fazo /opis predhodne faze in vrste dokumentacije/ izvedel /ime in priimek presojevalca oz. vodje skupine presojevalcev/, je bilo obravnavano poročilo /datum in številka poročila o predhodnem PVP/.

1.5 Za vse v tem poročilu obravnavane projektne rešitve presojevalec (skupina presojevalcev) smatra, da bodo imele negativen vpliv na varnost prometa in so zato potrebni ukrepih za odpravo teh negativnih vplivov, kar bo zmanjšalo možnost nastanka prometnih nesreč.

Mesta problematičnih projektnih rešitev so označena na pregledni situaciji podani v Prilogi B.

1.6 /Detajlen opis projekta/

2. UGOTOVLJENE POMANJKLJIVOSTI IN PREDLOGI ZA NJIHOVO ODPRAVO

(Pripombe je potrebno obravnavati po sklopih navedenih v nadaljevanju, ali jih obravnavati zaporedoma kot se pojavljajo po lokacijah vzdolž trase)

2.1 SPLOŠNO

2.2 TRASA CESTE

2.3 KRIŽIŠČA

2.4 PEŠCI IN KOLESARJI

2.5 PROMETNI ZNAKI IN OZNAČBE NA VOZIŠČU

2.6 CESTNA RAZSVETLJAVA

2.7 VRSTA NEPRAVILNOSTI

Lokacija A */opis lokacije/*

Povzetek: */podaj povzetek razlogov za nastanek prometnih nesreč/*

/Detajlen opis projektnih rešitev, ki negativno vplivajo na varnost prometa, vključno z navedbo podatkov o ogroženih udeležencih v prometu in razlogi za njihovo ogroženost/

PRIPOROČILA:

/Opis priporočenih ukrepov, ki bodo zagotavljali varno odvijanje prometa/

2.8 VRSTA NEPRAVILNOSTI

Lokacija B */opis lokacije/*

Povzetek: */podaj povzetek razlogov za nastanek prometnih nesreč/*

/Detajlen opis projektnih rešitev, ki negativno vplivajo na varnost prometa, vključno z navedbo podatkov o ogroženih udeležencih v prometu in razlogi za njihovo ogroženost/

PRIPOROČILA:

/Opis priporočenih ukrepov, ki bodo zagotavljali varno odvijanje prometa/

3. IZJAVA PRESOJEVALCA (VODJE SKUPINE PRESOJEVALCEV)

Kot pooblaščen presojevalec varnosti v prometu potrjujem, da je bilo preverjanje varnosti v prometu izvedeno v skladu z veljavnimi predpisi in smernicami.

PRESOJEVALEC (vodja skupine presojevalcev): (avtor poročila)

/Ime in priimek presojevalca oz. skupine presojevalcev/, /strokovna izobrazba/, /naziv/;

Podpis _____

Datum _____

ČLAN SKUPINE PRESOJEVALCEV:

/Ime in priimek presojevalca oz. skupine presojevalcev/, /strokovna izobrazba/, /naziv/;

Podpis _____

Datum _____

DODATEK A

Seznam pregledanih načrtov:

- Načrt št. /številka načrta, opis vsebine/
- Načrt št. /številka načrta, opis vsebine/

Druge pomembne informacije:

- /pridobljene druge pomembne informacije (po potrebi izbriši)/
- /pridobljene druge pomembne informacije (po potrebi izbriši)/

DODATEK B

Pregledna situacija z vrisanimi lokacijami ugotovljenih projektnih rešitev, ki negativno vplivajo na prometno varnost. Številke navedene ob lokacijah se nanašajo na številke obravnavanih nepravilnosti iz poročila:

DODATEK C

Poročilo o neupoštevanju pripomb presojevalca:

LOKACIJA:

NAZIV PROJEKTA:

FAZA PRESOJE PROMETNE VARNOSTI:

POROČILO O NEUPOŠTEVANJU PRIPOMB:

Oznaka:

/LOKACIJA/

/OPIS PROJEKTA/

FAZA PREVERJANJA VARNOSTI V PROMETU: /navedba faze/

POROČILO O NEUPOŠTEVANJU PRIPOMB

1. POROČILO O NEUPOŠTEVANJU PRIPOMB PREVERJANJA VARNOSTI V PROMETU

- 1.1 To Poročilo o neupoštevanju pripomb preverjanja varnosti v prometu se nanaša na /št. faze/ fazo preverjanja varnosti v prometu, podano s poročilom št. /št. poročila/, ki ga je pripravil /ime in priimek presojevalca oz. vodje skupine/ in na priporočila podana v poročilu, za katera Naročnik in projektant predlagata, da se jih ne upošteva.
- 1.2 Kopija Poročila o preverjanju varnosti v prometu, številka /št. poročila/ je priloga 1 tega poročila.
- 1.3 /opis projekta/

2. PREVERJANJE VARNOSTI V PROMETU ZA FAZO /ŠT. FAZE/

2.1 OPIS NEPRAVILNOSTI (pripombe presojevalca)

Lokacija A /Opis lokacije/

Povzetek: /opis vzrokov za prometne nesreče/

/podroben opis vzrokov za slabo prometno varnost vključno s podatki o ogroženih udeležencih v prometu/

Odgovor naročnika oz. projektanta:

/podrobna obrazložitev razlogov, zakaj naročnik oz. projektant ne sprejemata predlogov presojevalca/

2.2 OPIS NEPRAVILNOSTI (pripombe presojevalca)

Lokacija B /Opis lokacije/

Povzetek: /opis vzrokov za prometne nesreče/

/podroben opis vzrokov za slabo prometno varnost vključno s podatki o ogroženih udeležencih v prometu/

Odgovor naročnika oz. projektanta:

/podrobna obrazložitev razlogov, zakaj naročnik oz. projektant ne sprejemata predlogov presojevalca/

3. PODPIS

NAROČNIK PROJEKTA: */avtor poročila – odgovora presojevalcu/
/ime in priimek/, /strokovna izobrazba/, /naziv/*

Podpis:

Datum:

4. Poročilo posredovati:

/naslov naročnika presoje/

Datum:

5. Poročilo posredovati v vednost:

/Javna Agencija za varnost prometa/

/Presojevalec oz. vodja skupine presojevalcev/

/ Člani skupine , ki je izvedla presojo/