

2011R01

www.piarc.org



LIIKLUSOHUTUSE AUDITEERIMISE JUHEND UUTE TEEPROJEKTIDE OHUTUSE KONTROLLIMISEKS

ROAD SAFETY AUDIT GUIDELINE FOR SAFETY CHECKS OF NEW ROAD PROJECTS

Association
mondiale
de la Route



World Road
Association



PIARC-i Tehniline Komitee C3.1 Liiklusohutus
PIARC Technical Committee C3.1 Road Safety

ISBN : 2-84060-199-0

PIARC-i Tehniline Komitee C3.1 Liiklusohutus
PIARC Technical Committee C3.1 Road Safety

LIIKLUSOHUTUSE AUDITEERIMISE
JUHEND UUTE TEEPROJEKTIDE
OHUTUSE KONTROLLIMISEKS

**ROAD SAFETY AUDIT GUIDELINE FOR
SAFETY CHECKS OF NEW ROAD
PROJECTS**

Avaldused

Ülemaailmne Liiklusassotsiatsioon (The World Road Association – PIARC) on rahvusvahelise koostöö tõhustamiseks ja teede ning maanteetranspordi alase progressi edendamiseks 1909. aastal loodud mittetulundusorganisatsioon.

Käesoleva aruande objektiks olev uuring on määratletud PIARC-i 2004.–2007. a. strateegilises plaanis, mille on kinnitanud Ülemaailmse Liiklusassotsiatsiooni nõukogu, kelle liikmeteks ja esindajateks on liikmesriikide valitsused. Aruande eest vastutavad Tehnilise Komitee liikmed on määratud liikmesriikide valitsuste poolt nende konkreetse pädevuse alusel.

Kõik selles väljaandes esitatud arvamused, seisukohad, järeldused ja soovitused on tehtud konkreetsete autorite poolt ega peegelda tingimata nende vanemorganisatsioonide või asutuste vaateid.

Rahvusvaheliste standardite kogu number 2-84060-199-0

*See aruanne on kättesaadav Ülemaailmse Liiklusassotsiatsiooni (PIARC) veebilehel.
<http://www.piarc.org>*

Autoriõigused kuuluvad Ülemaailmsele Liiklusassotsiatsioonile. Kõik õigused kaitstud.

*Ülemaailmne Liiklusassotsiatsioon (PIARC)
La Grande Arche, Paroi nord, Niveau 5
92055 La Défense cedex, France*



Statements

The World Road Association (PIARC) is a nonprofit organisation established in 1909 to improve international co-operation and to foster progress in the field of roads and road transport.

The study that is the subject of this report was defined in the PIARC Strategic Plan 2004 – 2007 approved by the Council of the World Road Association, whose members and representatives of the member national governments. The members of the Technical Committee responsible for this report were nominated by the member national governments for their special competences.

Any opinions, findings, conclusions and recommendations expressed in this publication are those of the authors and do not necessarily reflect the views of their parent organizations or agencies.

International Standard Book Number 2-84060-199-0

*This report is available from the internet site of the World Road Association (PIARC)
<http://www.piarc.org>*

Copyright by the World Road Association. All rights reserved.

*World Road Association (PIARC)
La Grande Arche, Paroi nord, Niveau 5
92055 La Défense cedex, France*

Selle aruande on koostanud Ülemaailmse Liiklussotsiatsiooni tehnilise komitee C3.2 "Liiklusohutus" töörühm 2 "Liiklusohutusega seotud teede projekteerimise kontseptsioonide täiustamine".

Selle aruande koostamises on osalenud (tähestikulises järjekorras):

*Phil Allan (Austraalia)
Aditya Bahadur (India)
Lise Fournier (Kanada, Québec)
François Ganneau (Prantsusmaa)
Mehran Ghorbani (Iraan)
Mike Greenhalgh (Ühendkuningriik)
Arve Kirkevold (Norra)
Åke Larsson (Rootsi)
Steeve J. Lee (Ühendkuningriik)
Randy Sanderson (Kanada)
Hans-Joachim Vollpracht (Saksamaa)*

Selle aruande toimetajaks on Ülemaailmne Liiklussotsiatsioon (PIARC)

Ingliseelse originaalversiooni on prantsuse keelde tõlkinud Lise Fournier (Kanada, Québec).

Ingliseelse originaalversiooni on hispaania keelde tõlkinud Hector De la Huerta González (Tšiili).

Aruande välisteks retsenseerijateks olid Dennis Davis (Uus-Meremaa) ja Louisa Ward (USA).

Thenilise komitee C3.1 juhiks oli Hans-Joachim Vollpracht (Saksamaa). Patrick Malléjacq (Prantsusmaa), Elizabeth Alicandri (USA) ja Roberto Llamas (Hispaania) olid vastavalt prantsuse, inglise ja hispaania keelt kõnelevad sekretärid.



This report has been prepared by the working group 2 “Improve road design concepts in relation to road safety” of the technical Committee C3.1 “Road Safety” of the World Road Association PIARC.

The contributors to the preparation of this report are (in alphabetical order):

*Phil Allan (Australia)
Aditya Bahadur (India)
Lise Fournier (Canada-Québec)
François Ganneau (France)
Mehran Ghorbani (Iran)
Mike Greenhalgh (United Kingdom)
Arve Kirk evold (Norway)
Åke Larsson (Sweden)
Steeve J. Lee (United Kingdom)
Randy Sanders on (Canada)
Hans-Joachim Vollpracht (Germany)*

The editor of this report is the World Road Association (PIARC)

The translation into French/English of the original version was produced by Lise Fournier (Canada-Québec).

The translation into Spanish/English of the original version was produced by Hector De la Huerta González (Chile).

External peer reviewers were Dennis Davis (New Zealand) and Louisa Ward (USA).

The technical Committee C3.1 was chaired by Hans-Joachim Vollpracht (Germany). Patrick Malléjacq (France), Elizabeth Alicandri (USA) and Roberto Llamas (Spain) were respectively the French-, English- and Spanish-speaking secretaries.

SISUKORD

SISSEJUHATUS		14
	Liiklusohutuse auditeerimise definitsioon	14
	Liiklusohutuse auditeerimise eesmärgid ja eelised	18
1	Mida tuleb auditeerida?	20
	1 1 Kohaldamisvaldkond	20
	1 2 Projektide tüübid	24
2	Millal tuleb auditid teostada?	24
	2 1 Etapid	24
3	Auditeerimisprotsess	28
	3 1 Teeohutuse auditeerimise tellimine	28
	Auditi tellimine	28
	Töörühma valimine	28
	Taustteabe kogumine ja auditeerimise memorandum	32
	Alustamiskoosolek	34
	3 2 Liiklusohutuse auditeerimise teostamine	38
	Taustteabe analüüs	38
	Kohapealne kontrollimine	38
	Kontrollnimekirjade kasutamine	40
	Auditeerimisel väljaselgitatavad asjaolud	42
	Auditeerimisaruanne	42
	3 3 Liiklusohutuse auditeerimise lõpetamine	44
	Lõpetuskoosolek	44
	Tagasiside auditeerimisaruandele	44
	Järeloimingud	46
4	Tüüpilised ohutusalased puudused	46
	4 1 Üldteave	46
	4 2 Kiirteed/automagistraalid (suure sõidukiirusega, eraldatud sõidusuundadega teed)	48
	4 3 Suure sõidukiirusega linnadevahelised teed	50
	4 4 Suuremad linna- ja elurajoonitänavad	54
5	Kes peab teostama liiklusohutuse auditeerimist?	56
	5 1 Rollid ja kohustused	56
	5 2 Audiitorite töörühm	60
	Audiitorite sõltumatus	60
	Audiitorite kvalifikatsioon	62
	Audiitorite kogemus ja kvalifikatsioon	62



CONTENTS

INTRODUCTION		15
	Defining Road Safety Audit	15
	Objectives and benefits of Road Safety Audit	19
1	What should be audited?	21
	1 1 Area of Application	21
	1 2 Types of projects	25
2	When should Audits be carried out?	25
	2 1 Stages	25
3	The Audit Process	29
	3 1 Commissioning a Road Safety Audit	29
	Order the audit	29
	Selecting the team	29
	Collection of background information and Audit Brief	33
	Commencement meeting	35
	3 2 Undertaking the Road Safety Audit	39
	Analysis of background information	39
	Site inspections	39
	The Use of Checklists	41
	Audit findings	43
	Audit report	43
	3 3 Completion of the Road Safety Audit	45
	Completion meeting	45
	Response to the Audit report	45
	Follow up	47
4	Typical Safety Deficiencies	47
	4 1 General	47
	4 2 Motorways/Freeways (high speed dual carriageways)	49
	4 3 High-Speed Interurban Roads	51
	4 4 Major Urban Roads and Residential Roads	55
5	Who should carry out a Road Safety Audit?	57
	5 1 Roles and responsibilities	57
	5 2 Team of auditors	61
	Independence of the auditors	61
	Qualification of the auditors	63
	Experience and training of the auditors	63

6	Õiguslik aspekt	64
7	Kirjandus	66
LISA X 1:	Kontrollnimekirjad	68
	Kiirteede kontrollnimekirjad	68
	1 etapp – Teostatavusuuring	68
	2 etapp – Eelprojekti koostamine	74
	3 etapp – Tööprojekti koostamine	90
	4 etapp Enne liikluseks avamist ja 5 etapp Pärast liikluseks avamist ning liiklusohutuse kontrollimised	108
	Kontrollnimekirjad linnadevahelistele teedele, mis läbivad hoonestatud piirkondi linnades ja külades	136
	1 etapp – Teostatavusuuring	136
	2 etapp – Eelprojekti koostamine	150
	3 etapp – Tööprojekti koostamine	180
	4 etapp Enne liikluseks avamist ja 5 etapp Pärast liikluseks avamist ning liiklusohutuse kontrollimised	220
	Kontrollnimekirjad linnade põhitanavatele	268
	1 etapp – Teostatavusuuring	268
	2 etapp – Eelprojekti koostamine	280
	3 etapp – Tööprojekti koostamine	306
	4 Enne liikluseks avamist ja 5 etapp Pärast liikluseks avamist ning liiklusohutuse kontrollimised	344
Lisa 2:	Liiklusohutuse auditeerimisaruande näidis	386
	Näidisaruanne - -A795 Ambridge'i möödasõit	386



6	Legal aspect	65
7	Bibliography	67
APPENDI X 1: Checklists		69
	Checklists for Motorways	69
	Stage 1- Feasibility study	69
	Stage 2 - Preliminary design	75
	Stage 3 - Detailed design	90
	Stage 4 pre- and 5 post-traffic opening and for Road Safety Inspections	109
	Checklists for Interurban main roads crossing built-up areas of towns and villages	136
	Stage 1 Feasibility study	136
	Stage 2 - Preliminary design	151
	Stage 3 - Detailed Design	181
	Stage 4 pre- and 5 post-traffic opening and for Road Safety Inspections	221
	Checklists for Urban main roads	269
	Stage 1 Feasibility study	269
	Stage 2 - Preliminary design	281
	Stage 3 - Detailed Design	307
	Stage 4 pre- and 5 post-traffic opening and for Road Safety Inspections	345
Appendix 2: Illustrative Road Safety Audit report		387
	Illustrative report - -A795 Ambridge bypass	387

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Pidevalt planeeritakse ja teostatakse uusi tee-ehitusprojekte, mis ei kasuta täielikult ära võimalust parandada liiklusohutust tänu paremale projektlahendusele. Selle põhjuseks võib olla kas teadmiste või arusaamise puudumine põhiküsimustest või vajadus tasakaalustada erinevaid, sageli konkureerivaid huvisid. Transpordinõuetele või projekti ökonoomsusele pööratakse sageli kõige rohkem tähelepanu, teisele kohale jäävad erahuvid või keskkonnaga seotud huvid ja poliitilised huvid, samal ajal kui ohutuskaalutlused jäävad prioriteetide loendis viimasele kohale.

Traditsiooniline tee-ehituslik lähenemine ohutusele järgib sageli põhimõtet “oota ja vaata”, st ohutusega seotud vastumeetmeid ei kaaluta enne, kui avariolukord muutub vastuvõetamatuks. Avariisid esilekutsuvate asjaolude teadmine võimaldab siiski avastada neid puudusi juba projekti arengu varases faasis ja kindlasti tunduvalt varem, kui projekteerimisvead kanduvad üle praktikasse.

PIARC näitas üles initsiatiivi, et selgitada järgmiste proaktiivsete protseduuride definitsioone:

- Liiklusohutuse auditeerimised (LOA) tööprojekti staadiumis enne ehitustööde algust. Projektist otsitakse välja ja tehakse väljakirjutusi igasuguste ohutusega seotud lahenduste kohta. See on ametlik protsess, mille teostab soovitatavalt sõltumatu audiitor.
- Liiklusohutuse kontrollimine (LOK) on olemasoleva tee kohapealne ülevaatamine teel sõites ja kõndides selleks, et veenduda mitmesuguste lahenduste vastavuses teeohutusnõuetele ja töötada mõlema jaoks välja juhendid.

LOA algseid protseduure tuleb kohandada nii, et nad sobiksid kokku asja väljatöötatud LOK meetodiga. LOA etapid Enne liikluseks avamist ja Pärast liikluseks avamist on nüüd muutunud Ülevaatuseks enne liikluseks avamist ja Ülevaatuseks pärast liikluseks avamist. Projekti arengu eri staadiumide jaoks on töötatud välja erinevad kontrollnimekirjad. Kasutatakse samu kontrollnimekirju, mida ka etappidel Enne liikluseks avamist ja Pärast liikluseks avamist ning liiklusohutuse ülevaatustel.



EXECUTIVE SUMMARY

New road projects are constantly being planned and implemented that do not fully exploit the possibility to improve road safety by better design. This can be because there is either a lack of knowledge and understanding of the fundamental issues or as a result of having to balance the various, often competing, interests involved. Transport requirements and economics of the scheme are often given highest priority, followed by environmental, private or political interests with safety considerations last in the list of priorities.

The traditional road engineering approach to safety has very often been to “wait and see”, i.e. safety countermeasures are not considered until the crash situation becomes unacceptable. However, having knowledge about the circumstances which provoke crashes means it is possible to detect these faults early on in the development of schemes and certainly well before the design faults are translated into reality.

PIARC took the initiative to clarify the definitions of the pro-active procedures of:

- Road Safety Audits (RSA) at the project design stage, before any construction has started, screen the designs on paper for any safety issues. This is a formal process best conducted by an independent auditor.
- Road Safety inspections (RSI) are an on-site review of an existing road by driving and walking to check whether a series of items are consistent with road safety concerns and to develop guidelines for both.

The original procedures for RSA had to be adapted to fit in with the newly developed RSI method. Pre and post-traffic opening RSA stages have now become pre and post- traffic opening Inspections. Different checklists have been drawn up for the different stages of a project’s development. The same check lists for pre-and post traffic opening and for Road Safety Inspections are being used.

Maksimaalse efektiivsuse saavutamiseks on väga tähtis, et LOA-d teostavad sõltumatud audiitorid erafirmadest või Maanteeametist või auditeerimiskeskusest, kes ei ole kaasatud projekteerimistöörühma tegevusse. Audiitorid peavad olema vastava väljaõppe ja täieliku kvalifikatsiooniga.

Selleks, et aidata projekteerijatel määrata potentsiaalseid puudusi ja töötada nende vältimiseks välja sobivad strateegiad, on koostatud projekteerimise ohutusprobleemide ja nende vastumeetmete kataloog. Selles esitatakse graafiliselt ja lihtsasti arusaadaval kujul projekteerimisvigade kõige levinumad tüübid ja nende potentsiaalsed lahendusvariandid.



For maximum effectiveness it is very important that RSA is carried out by Independent Auditors from private firms or road administration or an Audit Centre, not involved in the project design team. Auditors have to be trained and fully qualified.

To assist the designers to identify potential deficiencies and develop suitable strategies to prevent these, a catalogue of design safety problems and countermeasures has been developed. It presents the most common types of design failures in a graphical and readily understood way, and also provides a range of potential solutions to these design failings.

SISSEJUHATUS

Paljudes riikides sisalduvad liiklusohutuse nõuded planeerimiseks, ehitamiseks ja hoolduseks, aga ka kasutamiseks ja varustamiseks kohaldatavates tehnilistes standardites ja spetsifikatsioonides. Paljud tee-ehitusmeetmed planeeritakse ja teostatakse siiski nii, et nad ei kasuta täielikult ära uusimale tehnoloogiale vastavaid teeohutuse projekteerimise võimalusi. Võib tekkida ka probleeme kaasatud huvirühmade huvide tasakaalustamisel. Lisaks võtab veidi aega enne, kui uued teadussaavutused leiavad tee tehnilistesse standarditesse ja spetsifikatsioonidesse, sest need tuleb enne üle kontrollida ja vastu võtta.

Järjest rohkem on riike, kus on välja töötatud liiklusohutuse auditeerimise (LOA) formaliseeritud protseduurid, et vältida puudusi uute tee-ehitusprojektide planeerimise ja projekteerimise etappidel. Rekonstrueerimise, tee laiendamise ja suuremate hooldustööde puhul on tavaliseks protseduuriks olemasoleva tee ohutusülevaatus, et selgitada välja ohutusega seotud puudused ja kõrvaldada need uues projektlahenduses, mida auditeeritakse järgnevatel etappidel.

Liiklusohutuse auditeerimisi teostatakse kas ministeeriumi otsusel või õigusnormide rakendamise teel vältimaks avarisiid äsjaehitatud teedel ja kasutamaks võimalikult paremini ära teeinfrastruktuuri ohutuspotentsiaali.

PIARC-i liiklusohutuse auditeerimise juhend ning kontrollinimekirjad erinevat tüüpi teede ja projekteerimisstaadiumide kohta põhinevad maailma erinevates riikides edukalt rakendatavate siseriiklike LOA juhendite hindamisel.

Kogu selles dokumendis vastab terminoloogia parempoolse liiklusega olukorrale. Vasakpoolse liiklusega riikides tuleb terminoloogias teha vastavaid muudatusi. Kui näiteks avariide kohta väidetakse, et need esinevad, kui sõiduk pöörab teel ära paremale, tähendab see sõiduki kõnniteepoolset külge.

► Liiklusohutuse auditeerimise definitsioon

LOA on kogu maailmas kasutatav mõiste kirjeldamiseks projekti sõltumatut ülevaatuset selleks, et määratleda tee- või liiklusohutuse probleemid. Seda võib käsitleda üldise kvaliteediohje süsteemi osana.



INTRODUCTION

In many countries, road safety requirements for planning, construction, and maintenance, as well as operation and equipment are contained in the applicable technical standards and specifications. Nevertheless, many road construction measures are planned and implemented which do not fully exploit the design possibilities for road safety, in accordance with the latest technological developments. There can also be issues with balancing the interests that are involved. Added to this, new scientific findings take some time to find their way into the technical standards and specifications, because they need to be verified and accepted.

In more and more countries formalised procedures for Road Safety Audits (RSA) have been developed to avoid safety deficiencies during the planning and design phases of new road schemes. In the case of reconstruction, road widening or substantial maintenance, the safety inspection of the existing road is a normal procedure to detect safety deficiencies in order to eliminate them in the new design which has to be audited in the further stages.

RSAs are implemented either by a Ministry decision or by a legal implementation to avoid crashes on newly built roads and to use the safety potential of road infrastructure as far as possible.

This PIARC Road Safety Audit Guideline and the checklists for different types of roads and design phases are based on the evaluation of existing national RSA guidelines around the world that are carried out successfully.

Throughout this document, the terminology refers to the situation where vehicles are driven on the right hand side of the road. Appropriate adjustments to the terminology must be made in countries that drive on the left hand side. For example, when crashes are said to occur when a vehicle leaves the road to the right, this means the nearside.

► Defining Road Safety Audit

RSA is a term used internationally to describe an independent review of a project to identify road or traffic safety concerns. It can be regarded as part of a comprehensive quality management system.

See on tee või liiklusprojekti ametlik ülevaatus. See on kõigi teekasutajaid mõjutavate projektide oluliseks aspektiks. LOA süstemaatiline rakendamine tagab, et võetakse arvesse kõigi teekasutajate – sõidukijuhtide, jalgratturite ja jalakäijate – ohutusvajadusi. LOA on proaktiivne lähenemine, mille põhieesmärgiks on potentsiaalsete ohutusprobleemide võimalikult varajane väljaselgitamine nii, et otsuseid saaks vastu võtta probleemide kõrvaldamiseks või vähendamiseks – eelistatavalt enne projekti teostamist või avariide tekkimist.

Üldiseks kasutatavaks definitsiooniks on: “Tee- või liiklusprojekti või mõne muu teekasutajaid mõjutava projekti liiklusohutuse ametlik kontrollimine sõltumatu, vastava kvalifikatsiooniga audiitori või audiitorite tööühma poolt, kes esitab/esitavad aruande projekti avariipotentsiaali ja ohutusseisundi kohta kõigi teekasutajate suhtes”.

Selle definitsiooni olulisteks elementideks on see, et LOA on:

- ametlik protsess;
- sõltumatu protsess;
- protsess, mida teostavad asjakohase kogemuse ja väljaõppega isikud;
- piiratud liiklusohutuse temaatikaga.

Võib auditeerida väga erinevaid teede renoveerimisprojekte: suuremate maanteedega seotud projektid, väiksemad renoveerimised, suuremad liikluskorraldusprojektid, arendusprojektid ja suuremad hooldustööd.

LOA on proaktiivne lähenemine. Seda tuleb eristada avariiohtlike kohtade identifitseerimisest, analüüsist ja kõrvaldamisest, mis on reageeriv lähenemine.

LOA tulemuseks on aruanne, mis määratleb liiklusohutuse puudused ja vajalikel juhtudel esitab soovitusel nende puuduste kõrvaldamiseks või vähendamiseks.

LOA teostamiseks vajalik aeg on väga lühike võrreldes üksikutele planeerimisetappidele kuuluva ajaga. LOA-d tuleb kaaluda siiski juba projekti arendamise protsessi varastel etappidel.



It is a formal examination of a road or a traffic project. This is in essence any project which will influence road users. The systematic application of RSAs result in the safety needs of all road users, motorist, cyclists and pedestrians being considered. RSA is a pro-active approach with the primary aim of identifying potential safety problems as early as possible in the process so that decisions can be made about eliminating or reducing the problems, preferably before a scheme is implemented or crashes occur.

The general definition used is: “A formal road safety examination of the road or traffic project, or any other type of project which affects road users, carried out by an independent, qualified auditor or team of auditors who reports on the project crash potential and safety performance for all kinds of road users”.

The essential elements of this definition are that it is:

- a formal process;
- an independent process;
- carried out by someone with appropriate experience and training;
- restricted to road safety issues.

A variety of road improvement schemes can be audited: major highway schemes, minor improvements, major traffic management schemes, development schemes and major maintenance works.

RSA is a proactive approach; it should be distinguished from “crash black spot” identification, analysis and remedy, which is reactive.

The outcome of a RSA is a Report, which identifies any road safety deficiency and if appropriate, makes recommendations aimed at removing or reducing the deficiencies.

The time required to undertake a RSA is very short compared to the individual planning stages. Nonetheless, it should be considered early on in the scheme development process.

► Liiklusohutuse auditeerimise eesmärgid ja eelised

LOA eesmärgiks on hallata proaktiivselt ohutust, selgitades välja ja käsitledes liiklusohutuse puudustega seotud riske.

Eesmärgiks on:

- selgitada välja potentsiaalsed tee- ja liiklusohutusega seotud probleemid kõigi teekasutajate jaoks.

Ohutuse auditeerimise eesmärgiks on ka:

- minimeerida teede puudulikkust projekteerimisest põhjustatud liiklusvariide ohtu ja raskusastet,
- minimeerida heastavate meetmete vajadust,
- vähendada projekti elutsükli kulusid,
- parandada kõigi projekteerimises osalejate teadlikkust ohutuse projekteerimise praktikast.

Mida varem projekti projekteerimis- ja arendusprotsessi käigus auditeeritakse, seda parem. Varajane auditeerimine võib tuua kaasa probleemide varase kõrvaldamise ja minimeerida järelkult hilisematel etappidel ümberprojekteerimise aega ja kulusid.

Ehkki LOA eeliseid pole alati lihtne täpselt kvantitatiivselt iseloomustada, on siiski olemas usaldusväärsed andmed selle kohta, et auditid on väga tasuvad. Austroads'i poolt läbiviidud uuring LOA kohta näitab selle protsessi olulisi eeliseid. Projekteerimisetapi-aegsete auditeerimiste kohta on teada, et üksikul auditeerimistel tehtud soovituste elluviimise tasuvustegur (BCR) on vahemikus 3:1 kuni 242:1. 75% soovitustel oli tasuvustegur üle 10 ja 90% soovitustest üle 1.

LOA on seotud kahesuguste kuludega. Esiteks nõuab kulusid auditeerimise enda teostamine ja selle osakaal on sageli alla 4% teeprojekti kuludest. Teist liiki kulud on seotud auditeerimisaruandes tehtud soovituste elluviimisega. Paljudel juhtudel pole need kulud eriti suured ja projekteerimise etappidel tehtud soovitused ei pruugi kuludele üldse mõju avaldada (võivad siiski nõuda veidi aega ümberprojekteerimiseks).



► Objectives and benefits of Road Safety Audit

The purpose of a RSA is to pro-actively manage safety by identifying and addressing risks associated with road safety deficiencies.

The objective is to:

- identify potential road or traffic safety concerns for all road users.

Also, the safety audit aims to:

- minimize the risk and severity of road crashes that may result from design deficiencies,
- minimize the need for remedial work,
- reduce the life cycle costs of the project,
- improve the awareness of safe design practices of everyone involved in the design.

The earlier the project is audited within the design and development process the better. Early auditing can lead to the early elimination of problems and, consequently, minimisation of time and cost of redesign at later stages.

Although, it is not always easy to quantify precisely the economic benefits of RSA, there is strong evidence that audits are highly cost-effective. A study by Austroads on the benefit of the RSA has demonstrated substantial benefit from the process. For the design stage audits, it was demonstrated that benefit cost ratio (BCR) of implementing all the recommendations from individual audits ranged from 3:1 to 242:1. Also, 75 % of recommendations had a BCR greater than 10 and 90 % of recommendations had a BCR greater than 1.

There are two costs that can be attributed to a RSA. Firstly there is the cost of undertaking the audit itself which is often equivalent to less than 4 % of the road design costs. The second cost relates to implementation of the recommendations contained within the audit report. In many cases, these costs are not significantly high and items identified during the design stages may have no cost implications at all (although they may require some re-design time).

Mis puudutab avariide vähenemisega seotud eelist, siis Ühendkuningriigi kogemused näitavad, et vähemalt 33% avariidest saab LOA läbiviimisega ära hoida või nende raskusastet vähendada.

1 Mida tuleb auditeerida?

► 1.1 Kohaldamisvaldkond

Enamikes riikides jaotatakse teid vastavalt teevõrgu funktsionaalse klassifitseerimise standarditele sõltuvalt:

- esmasest funktsioonist,
- liiklusvoo jagunemisest (kas ainult mootorsõidukid või koos kergliiklusega või koos aeglaste põllumajandusmasinatega),
- asukohast (asulates või väljaspool asulaid).

Teed planeeritakse, projekteeritakse, ehitatakse ning neid hooldatakse ja käitatakse vastavalt asjakohastele tehnilistele standarditele ja spetsifikatsioonidele. LOA tuleb teostada uute teede igasuguse projekteerimise puhul või olemasolevate teede või teekeskonna mis tahes väljapakutava muutmise puhul, mis muudavad tõenäoliselt erinevate teekasutajate või teekasutajate ja keskkonna vahelist mõju.

Eesmärgiks on hinnata avariipotentsiaali ja tee või väljapakutava teeprojekti ohutussooritust. See on struktureeritud protseduuri kasutatav ametlik protsess ja mitte mitteametlik kontrollimine. On väga tähtis, et LOA teostaks vastava kogemuse ja väljaõppega isik, kes on sõltumatu projekteerijast ja otsuste vastuvõtjatest.

LOA on projekteerimisprotsessi integreeritud osa, kuid tegelikult projekteerimisest sõltumatu. Projekteerimise eest jääb vastutavaks uue teeprojekti (või muu rakendatava projekti) projekteerija. Projekteerija peab projekteerimiskäigu edenedes regulaarselt kontrollima tulemusi liiklusohutuse seisukohast. LOA ei muuda ära sellise “ohutus ennekõike” lähenemise vajadust. Auditeerimisprotsess annab regulaarsete ajavahemike järel sõltumatu hinnangu. Lõpliku projektilahenduse eest jääb vastutavaks tellija, kes peab selle hinnanguga arvestama. Selles juhendis käsitletakse projekteerimisprotsessis otsuste vastuvõtjatena tellijaid, näiteks riiklikke ja kohalikke maanteeameteid, riigiteid haldavaid ettevõtteid ja erijuhtudel ka rahastajaid.



In terms of crash reduction benefit, the United Kingdom experience suggests that at least 33 % of crashes can potentially be avoided or their severity reduced by conducting the RSA.

1 What should be audited?

► 1.1 Area of Application

In most countries roads are categorised in accordance with standards for the functional classification of the road network according to:

- primary function,
- traffic mix (motor vehicles only or mixed with none motorized or slow agricultural traffic),
- localisation (outside or inside built up areas).

Roads are planned, designed, built, maintained and operated in accordance with the corresponding technical standards and specifications. A RSA should be undertaken on any design for new roads or on any proposal for changes in existing roads or road environment which are likely to alter interactions between different road users, or between road users and their environment.

The purpose is to examine the crash potential and safety performance of the road or road proposal. It is a formal process using a structured procedure – not an informal check. It is very important that someone who has appropriate experience and training, and who is independent from the designer and the decision maker should conduct the RSA.

A RSA is an integral part of the design process but independent from the actual design. The designer of a new road project (or other applicable project) remains responsible for the design. The designer should make regular checks of the implications for safety work on the design progresses. RSAs do not alter the need for this “safety first” approach. The audit process provides, at regular intervals, an independent assessment. The client remains responsible for the ultimate design and should consider that assessment. In this guideline, clients such as national and local road administrations, companies for public roads and in special cases, the donors of financial means are the decision makers in the design process.

See juhend on ette nähtud toetama ja juhendama riikliku ja kohaliku tasandi maanteeameteid, kes haldavad linnadevahelisi kiirteid ja maanteid ning linnatänavaid. Selles kirjeldatakse liiklusohutuse auditeerimise põhimõtteid, auditeerimisel kasutatavate skeemide valimist, auditeerimisaja valimist, üksikasju auditeerimisprotsessi enda kohta, andmeid auditeerimise teostajate kohta ning täpseid kontrollnimekirju ja liiklusohutuse auditeerimise näidisaruannet.

Teede projekteerimise LOA juhendit saab kasutada uute teede, teede rekonstrueerimise ja laiendamise ning muude teeümberehitustööde ja suuremate hooldustööde puhul nii asulates kui väljaspool asulaid. Juhendit tuleb kasutada tähelepanelikult ja terve mõistusega ning seda tuleb oma kogemuse alusel täiendada. Nii näiteks ei asenda kontrollnimekirjade range järgimine enda kogemusi.

Kui teed on valmis ehitatud, võivad tingimused olla oluliselt muutunud, mis puudutab näites projekteerimisstandardeid, teede funktsiooni, liikluse mahtu ja jaotust, sõidukite masse, maakasutust ja juurdepääsusi – need kõik võivad olla muutunud. Seetõttu on tähtis aeg-ajalt kontrollida ka olemasolevat teevõrku. See töö tuleb kooskõlastada avariihohtlike kohtade uurimisega. Seda protseduuri nimetatakse liiklusohutuse kontrollimiseks (LOK) ja järeltuleb täiendada seda juhendit liiklusohutuse kontrollimise juhendiga olemasolevate teede jaoks. See juhend sisaldab täpsemat teavet LOK protsessi kohta.

LOA annab tavaliselt järgmised eelised:

- avariide tõenäosus väheneb,
- avariide raskusastet saab vähendada,
- korvamatut kahju tervisele ja majandusele saab minimeerida,
- liiklusohutus omandab tähtsama koha mitte ainult teeprojekteerijate ja teeinseneride jaoks vaid ka võrdluses muude huvidega,
- kulukate ümberehitustööde vajadus väheneb,
- väheneb projekti kogumaksumus ühiskonna jaoks, sh mis on seotud avariidega, inimvigastustega ja liikluskatkestustega.



This guideline is intended to support and guide Road Administrations at national and local levels for interurban motorways and highways, and urban roads. It describes the principles of Road Safety Audit, what sorts of schemes should be subject to an Audit, when should this be carried out, details of the Audit process itself, details of who should carry out the Audit and concludes with detailed checklists and an illustrative Road Safety Audit Report

This Guideline for RSA of road design is applicable for new roads, roads reconstruction or widening, other road improvements and major maintenance, inside and outside built-up areas. It should be used with care and common sense and should be supplemented by experience. For example, an extreme reliance on the checklists is no substitute for experience.

After roads have been constructed, the conditions might have changed significantly, for example design standards, function of the road, traffic volume and distribution, vehicle weights, land use, and accesses can all alter. Therefore it is important, from time to time, to inspect even the existing road network. This task should be co-ordinated with investigation of Crash Black Spots. This procedure is termed Road Safety Inspection (RSI) and consequently this guideline will be supplemented by a Guideline for Road Safety Inspections on existing roads. This Guide provides more details about the RSI process.

Generally, the benefits of RSA are:

- the likelihood of crashes can be reduced,
- the severity of crashes can be reduced,
- unsustainable losses to both health and the economy can be minimized,
- road safety is given greater prominence not only in the minds of road designers and traffic engineers but also in the competition with other interests,
- the need for costly remedial work is reduced,
- the total cost of a project to the community, including crashes, personal injuries and, disruption, is reduced.

► 1.2 Projektide tüübid

Auditeeritavate projektide tüübid peab määratlema tee haldaja. LOA-d võib teostada tee-ehitusprojektide väga erinevate tüüpide kohta, mille hulka kuuluvad:

- suuremad maanteeprojektid,
- väiksemad parandustööd,
- suuremad hooldustööd,
- suuremad liikluskorraldusprojektid,
- arendusprojektid.

LOA-d võib teostada näiteks niivõrd erinevate projektide kohta nagu rekonstrueerimise ja trassi plaani muutmise projektid või suuremate ristmike ehitamine. LOA-d võib teostada ka ehitusperioodi ajal vajalike olulisemate ajutiste liikluskorralduse muudatuste kohta.

2 Millal tuleb auditid teostada?

► 2.1 Etapid

LOA protsess on jaotatud iseloomulikeks etappideks, mis on enamikes riikides, kus LOA-d teostatakse, ühesugused. See võimaldab tellijal õigeaegselt rakendada korrigeerivaid meetmeid ja väldib ebaõnnestunud lahenduste väljatöötamist projekteerijate poolt.

Enamikes riikides, kus LOA-d teostatakse, koosneb see mitmest või kõigest allpool nimetatud etappidest:

1. teostatavusuuring,
 2. eelprojekt,
 3. tööprojekt,
 4. liikluseks avamisele eelnevad protseduurid,
 5. liikluseks avamisele järgnevad protseduurid (st soorituse jälgimine.
- Seda võib siduda andmete kogumisega, mis toimub olemasolevate teede või teevõrkude liiklusohutuse kontrollimise režiimi raames).

LOA protsess algab otsusest ehitada uus tee või investeerida olemasoleva tee rekonstrueerimisse, laiendamisse või suuremasse remondiprojekti. Eelprojekteerimise või teostatavusuuringu etapil tuleb nendel viimastel juhtudel võtta arvesse igasuguste avariiuuringute ja eelkõige mis tahes eelnevate liiklusohutuse kontrollimiste aruannete andmeid.



► 1.2 Types of projects

The types of projects to be audited must be defined by the Road Authority. RSA can be carried out on many different types of road projects, including:

- major highways schemes,
- minor improvements,
- major maintenance works,
- major traffic management schemes,
- development schemes.

RSA can be conducted, for example, on projects as diverse as reconstruction and realignment projects or major intersection construction. RSA can also be conducted for significant temporary traffic management arrangements required during the construction period.

2 When should Audits be carried out?

► 2.1 Stages

The RSA process is divided into distinct stages, which are similar in most countries where it is undertaken. This allows the client to take corrective action in a timely manner and prevents the designer from abortive effort.

In most countries where RSA is practiced, it is undertaken at several, or all, of the following key stages:

1. feasibility,
2. preliminary design,
3. detailed design,
4. pre-opening,
5. post-opening (i.e. monitoring performance. This can be linked with data collection as part of a Road Safety Inspection regime for existing roads or networks).

The RSA process starts with the decision to build a new road or invest in reconstruction, widening or major maintenance of an existing road. For these latter cases, the results of any crash investigation and especially any previous Road Safety Inspection Reports must be considered in the preliminary design or feasibility study.

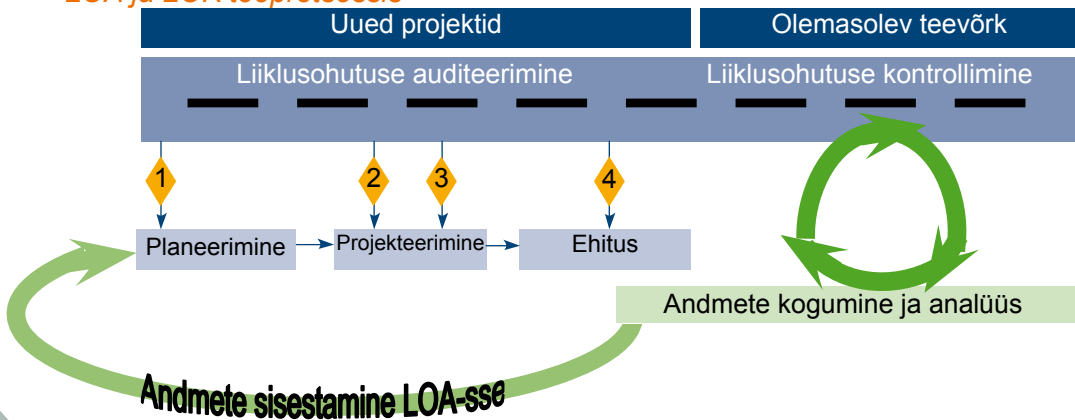
Uute teede ehitamise korral võib auditeerimisprotsess alata teostatavusuuringu etapist, kui väljapakutud trassi planeerimine on mõistliku auditeerimise teostamiseks juba piisavalt täpne. Sellel etapil on LOA eesmärgiks aidata tellijal otsustada teekoridori erinevate asukohavariantide vahel. Audiitor kontrollib seda auditeerimise 1. etapil. Mõnes riigis ei alga LOA siiski enne, kui konsultant on eelprojekti tellijale üle andnud.

Enne uue tee liiklusele avamist tuleb teostada 4. etapi auditeerimine, et kontrollida, kas projekt on liiklusohutuse suhtes ellu viidud vastavalt kavandatule ja kas ehituse ajal on ilmnenu mingid varem mitte teada olnud asjaolud.

LOA protsessi viimaseks etapiks on jälgimine. On tähtis, et tegelikkus ohutusolukorda hinnatakse Maanteeameti poolt mõne aasta möödudes – eelkõige, kui rekonstrueerimise otsus on põhinenud liiklusohutuse parandamisel või kui on juurutatud uut tehnoloogiat või uudeid projektlahendusi. Liiklusavariide uuringud teostatakse sageli siis, kui tee liikluseks avamisest on möödunud 1 aasta ja 3 aastat. Kontrollitakse projekteerimishetkel tehtud oletuste õigsust, et saada tulevaste projektide jaoks täpsemad andmed.

Alljärgneval joonisel on kujutatud LOA erinevaid etappe uue teeprojekti elutsükli piires ning samuti seda, kuidas liiklusohutuse auditeerimine ja liiklusohutuse kontrollimine sobivad nii uute projektide kui olemasoleva teevõrgu puhul kokku ohutuse haldamise terviklikus struktuuris.

LOA ja LOK tee protsessis





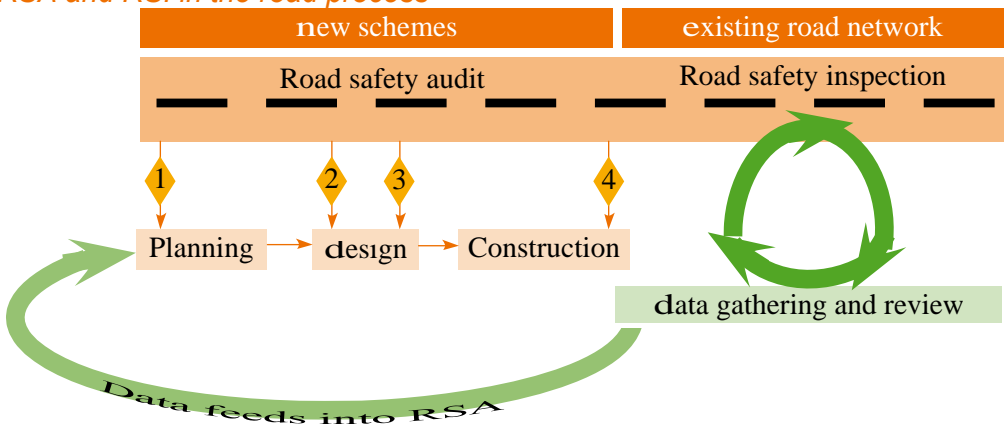
In the case of new roads the audit process can start at the feasibility study stage if the proposed alignment is detailed enough to make a reasonable audit. In this stage the RSA is to assist the client in deciding between the different alignments. The auditor will check this in Phase 1 of the audit. In some countries, however, RSA does not start until the submission of the preliminary design by the consultant to the client.

Before opening the new road to traffic a stage 4 audit should be made to check if the scheme has been constructed as designed with respect to road safety and whether any other items not previously discovered have come to light during construction.

The final stage of the RSA process is Monitoring. It is important that an evaluation of the actual safety situation is made after some years by the road administration especially when the decision for reconstruction was based on improving road safety or when new technology or designs have been implemented. Often crash studies are carried out 1 year and 3 years after opening to check assumptions made at the time of design so as to better inform future projects.

The next figure shows the different RSA stages within the lifecycle of a new road scheme and also how Road Safety audit and Road Safety Inspection sit together in a holistic safety management structure for both new schemes and the existing road network.

RSA and RSI in the road process



3 Auditeerimisprotsess

LOA üldine protseduur sisaldab kolme põhietapi:

- tellimine,
- teostamine,
- lõpetamine.

Protsessi erinevad toimingud on esitatud Tabelis 1. Neid toiminguid saab rakendada ka ehitusperioodil vajaliku ajutise liikluskorralduse jaoks. Sel juhul tuleb ajutise liikluskorralduse väljapakutud meetmeid ja teeviidaplaane sõiduraja iga erineva konfiguratsiooni jaoks enne nende elluviimist kontrollida. Kui ajutised liikluskorraldusvahendid on paigaldatud, on kontrollimine vajalik nii päeval kui öösel.

► 3.1 Teeohutuse auditeerimise tellimine

Auditi tellimine

Tavaliselt võtab otsuse auditi kohta vastu tellija (Maanteeamet või tee haldaja). Kuid seda võib oma otsusega ette näha ka ministeerium või see võib toimuda vastava seaduse jõul.

Töörühma valimine

Tellijal sõlmib lepingu audiitoriga, kelleks võib olla üksikisik või töörühm. Ideaaljuhul on tegemist töörühmaga, mis koosneb projekti jaoks vajalike erinevate oskustega spetsialistidest. Töörühma üks liige tuleb määrata töörühma juhiks, kes juhib töörühma ja protsessi. Valikuprotsessis võib olla abi tellija poolt koostatud võimalike audiitorite nimekirjast.

Audiitorite otsese palkamise asemel võib tellija paluda auditeerimistöörühma organiseerimist ja auditeerimise teostamiseks ametisse määramist auditeerimiskeskuselt [vt punkti 6.2], kui selline on olemas. Sel juhul vastutab auditeerimise sõltumatuse ja kvaliteedi eest auditeerimiskeskus.

Töörühma iseloom ja koosseis sõltub auditeerimistöö keerukusest ning auditeeritava projekti suurusest ja tüübist. Töörühm võib olla auditeerimise iga etapi jaoks erinev. Töörühma rakendamise põhimõtteliseks eeliseks on erinevate ekspertide erinevate kogemuste, teadmiste ja lähenemiste ühendamine.



3 The Audit Process

The general RSA procedure will include three main phases:

- commissioning,
- undertaking,
- completion.

The different steps in the process are presented in the Table 1. The steps can also be applied to audit of temporary traffic management required during the construction period. In that case, the proposed temporary traffic management measures and signing plans, for each different configuration of traffic lane should be evaluated before their implementation. When temporary traffic arrangements are in place, an inspection is required in daylight and at night time.

► 3.1 Commissioning a Road Safety Audit

Order the audit

Usually, the decision to audit is taken by the client (Road Administration or Road Authority). But it may be regulated by Ministry decision or by law.

Selecting the team

The client commissions the auditor, who can either be an individual or a team. Ideally, it should be a team with different skills appropriate to the project. One person in the team should be appointed as the team leader to manage the team and the process. A list of potential auditors compiled by the client can be helpful for the selection process.

Instead of commissioning the auditors directly, the client may require the Audit Centre [see 6.2], if one exists, to organize and nominate the audit team to perform the audit. In that case the Audit Centre will be responsible for the independence and quality of the audit.

The nature and make up of the team is dependant upon the complexity of the audit task and the size and type of the scheme being audited. It can also vary for each audit stage. The principal benefit of having a team is the exchange of diverse experience, knowledge and approaches of different experts.

Tabel 1 – Liiklusohutuse auditeerimise protsess

Auditeerimisprotsessi toimingud		Vastutav isik
Tellimine	▼	
	Auditi tellimine	Tellija (tee haldaja)
	▼	
	Töörühma valimine	Tellija (tee haldaja, auditeerimiskeskus)
	▼	
	Taustteabe kogumine ja auditeerimise memorandum	Tellija (Maanteeamet)
Teostamine	▼	
	Taustteabe analüüs	Audiitorite töörühm
	▼	
	Kohapealsed kontrollimised	Audiitorite töörühm
	▼	
	Auditeerimisel väljaselgitatavad asjaolud	Audiitorite töörühm
Lõpetamine	▼	
	Lõpetuskoosolek	Audiitorite töörühm ja tellija (tee haldaja)
	▼	
	Kirjalik arvamus auditeerimisaruande kohta (otsus teha muudatusi või mitte)	Tellija (tee haldaja)
	▼	
Järeltoimingud	Tellija (tee haldaja) ja projekteerija	



Table 1 - Road Safety Audit Process

Steps of the audit process		Responsible
Commissioning	▼	
	Ordering the audit	Client (road authority)
	▼	
	Selecting the team	Client (road authority, audit centre)
	▼	
	Collection of background information and Audit Brief	Client (road authority)
Undertaking	▼	
	Analysis of background information	Team auditors
	▼	
	Site inspections	Team auditors
	▼	
	Audit finding	Team auditors
Completion	▼	
	Written audit report	Team auditors
	▼	
	Completion meeting	Team auditors and client (road authority)
	▼	
	Written respond to the audit report (decision to make changes or not)	Client (road authority)
Follow up	▼	
	Follow up	Client (road authority) and designer

Töörühma koosseis sõltub projekti suurusest ja tüübist, auditeerimise etapist ja saadaolevatest ressurssidest. Auditeerimine võib erinevatel etappidel nõuda läbiviijatelt erinevat kvalifikatsiooni. Teostatavusuuringu ja eelprojekteerimise staadiumis peavad auditeerimist teostama väga kogenud audiitorid, sealhulgas liiklusohutuse spetsialistid, avariiuurimise spetsialistid, teeprojekteerimise insenerid ja LOA teostamise osas kogenud isik(ud). Sageli võib üks isik omada nendest kvalifikatsioonidest mitmeid, kuid tavaliselt ei soovitata, et töörühm koosneks ühestainsast kogenud isikust.

Teostatavusuuringu etapp nõuab nii visionaarset lähenemist kui ka liiklusosalast kvalifikatsiooni, et määrata projekti laiemad, võrgu kaudu avalduvad mõjud ning tagada, et väljapakutav skeem on sobiv lahendus.

Tööprojekti staadiumis on vajalikud töörühma liikmed kvalifikatsiooniga, mis hõlmab teede projekteerimist, valgusfoore, valgustust ja drenaaži, kergliiklust jne. Väga kasulik on omada ka isikut, kellel on teadmised liiklusohutuse inimkäitumise aspekti kohta.

Olemasoleva tee ümberehitamise, laiendamise ja suuremate remonditööde puhul asendab teostatavusuuringut LOK.

Enne liiklusele avamist ja pärast liiklusele avamist asetleidvatel etappidel on tähtis kaaluda liikmete kaasamist, kes omavad kogemusi jalakäijate ja jalgratturite liikluse ja ohutuse küsimuses, ning muid liikmeid, kes valdavad rajatise haldamise selliseid aspekte nagu teeviidad, valgusfoorid, haljastus, lumekoristus jms. Enne liiklusele avamist ja pärast liiklusele avamist teostatavad kontrollimised on sarnased LOK ajal teostatavate kontrollimistega.

Võib olla kasulik kaasata ka politseiametnik, kes on kogenud liiklusohutuse ja avariiuurimise alal. Kasulik on ka liiklusohutuse spetsialist või muud spetsialistid spetsiaalsete teadmiste ja kogemustega laste ja/või muude kergesti kannatada saavate kasutajate probleemide kohta.

Taustteabe kogumine ja auditeerimise memorandum

Auditeerimise memorandum on auditeerimistöörühma juhend, mis kirjeldab teostatavat projekti ja peab sisaldama piisavat taustteavet auditeerimise rahuldavaks läbiviimiseks.



The composition of the team depends on the size and type of project, the stage of the audit and available resources. Audit at different stages may require different skills. Feasibility and preliminary design stages should be undertaken by very experienced auditors including road safety specialists, crash investigation specialists, highway design engineers and individual(s) experienced in conducting RSA. More than one of these skills can often be found in a single person although it is not usually recommended that the team only comprises of a single experienced person.

The feasibility stage requires both a visionary approach and traffic skills to be able to identify the wider network effects of a scheme and ensure that the proposed scheme is the appropriate solution.

At the detailed design stage the types of skill sets required are team members with expertise in road design, traffic signals, lighting and drainage, non-motorised users etc. A person with knowledge of human behavioural aspects of road safety is also a very useful asset.

In cases of rehabilitation, widening or larger maintenance of an existing road the feasibility study will be replaced by a RSI.

At the pre-opening and post-opening stages, it is important to consider including members with experience in traffic and safety for pedestrians and cyclists, plus others with experience regarding all aspects of facility maintenance including signage, lighting traffic controls, vegetation, snow removal etc. Pre and post opening inspections are similar to work carried out during a RSI.

It may be useful to include a Police Officer who is experienced in road safety and crash investigation. A Road Safety Officer or others with particular knowledge and experience of children's issues and/or other vulnerable users would also be beneficial.

Collection of background information and Audit Brief

The Audit Brief is the instructions to the audit team describing the scheme to be undertaken and must contain sufficient background information to enable the audit to be satisfactorily carried out.

Memorandumit moodustav kogu vajalik materjal (informatsioon ja aruanne) kogutakse projekteerimistöörühma poolt kokku ja esitatakse tellija kaudu auditeerimise töörühmale.

On tähtis, et auditeerimise töörühmale esitatakse kohe alguses kõik vajalikud dokumendid. Ebatäielikud dokumendid tõstatavad küsimusi ja lisanõudeid, mis nõuab auditeerimise jaoks lisaiega ja täiendavat tööd.

Memorandum peab sisaldama piisavalt informatsiooni, et võimaldada efektiivset auditeerimist, ja peab ideaaljuhul minimaalselt sisaldama järgmist teavet:

- taustteave projekti kohta ja projekti kavandatud funktsioon,
- projektijoonised,
- üksikasjad projekti kõigi osade kohta, mis ei vasta siseriiklikele standarditele,
- projekti spetsiifilised andmed, mis võivad mõjutada liiklusohutust,
- olemasoleva tee ümberehituse, laiendamise või suurema remontimise korral kõik kättesaadavad andmed esinenud avariide kohta,
- liiklusvoog ja selle koosseis,
- kõik varasemad LOA ja LOK aruanded,
- kõik kohalikud probleemid, mida tuleb arvesse võtta ja mis võivad mõjutada liiklusohutust,
- kohaliku liiklusohutuse ametniku ja vajadusel politsei kontaktandmed,
- kogu muu asjakohane teave.

Kui projekt jõuab järgmisse staadiumi, vajalike dokumentide arv suureneb. Olemasolevate dokumentide hulgast peavad audiitorile sõltuvalt auditeerimise etapist olema kättesaadavad järgmised dokumendid (vt *Tabelit 2*).

Alustamiskoosolek

Alustamiskoosoleku eesmärgiks on tagada, et projekteerimise töörühm saab aru auditeerimise protsessist ja esitaks auditeerimise töörühmale kogu vajaliku informatsiooni. Esimesel koosolekul peavad osalema kõik osapooled. On tähtis, et auditeerimise töörühm kohtuks auditeerimisprotsessi alguses projekteerimise töörühmaga ja saaks esitada memorandumi kohta kõik vajalikud küsimused.



All the necessary material (information and report) constituting the Brief and are gathered together by the design team and distributed to the audit team, via the client.

It is important that the audit team is given all required documents at the beginning. Incomplete documents lead to questions and additional demands, resulting in more time and work being required for the audit.

The brief must include sufficient information to enable an efficient audit to be undertaken and should ideally contain the following, as a minimum:

- background to the scheme and its intended function,
- scheme drawings,
- details of any part of the scheme which are not in accordance with national standards,
- specific scheme details which may affect road safety,
- in cases of a rehabilitation, widening or larger maintenance of an existing road any crash data which are available,
- traffic flow and composition,
- any previous audit or RSI reports,
- any local issues that need to be taken into account, which might affect road safety,
- local Road Safety Officer, if appropriate, and Police contact details,
- any other information which might be relevant.

The number of documents required increases as the design phases proceed. From the existing documents, the following ones must be available to the auditor depending on the audit phase (see [Table 2](#)).

Commencement meeting

The objective of the commencement meeting is to ensure the design team understands the audit process and to provide the audit team with all the necessary information. All the parties should be present at this first meeting. It is valuable for the audit team to meet with the design team at the beginning of the audit process to enable any queries relating to the Brief to be addressed.

Tabel 2 – Taustteave

Teostatavusuuring	Eelprojekt ja tööprojekt	Liikluseks avamine
<p>Uusehitus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seletuskiri • Ülevaatekaart • Ülevaateplaanid lõikumise tüübiga • Ehituseskiisid ja asendiplaani variandid • Jätkuvus külgnevate teevõrkudega ja maakasutused • Keskkonnapiirangud • Liiklusmahud ja liikluse koosseis <p>Rekonstrueerimine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kõik olemasolevad plaanid liiklusmärkide ja teemärgistuse kohta • Liiklusmahud ja liikluse koosseis • Seletuskiri • Ülevaatekaart • Ülevaateplaanid lõikumise tüübiga • Ehituseskiisid ja asendiplaani variandid • Jätkuvus külgnevate teevõrkudega ja maakasutused 	<ul style="list-style-type: none"> • Eelmise auditeerimisetapi tulemused koos kliendi otsusega • Seletuskiri • Ülevaatekaart • Liiklusanalüüs koos liiklusmahu prognoosiga igat liiki kasutajate kaupa • Andmed liiklusvariide kohta • Liiklusvariide skeemid koos ohtlike kohtade ja teelõikudega • Ristlõiked • Ohutusrajatised • Üldised vertikaal- ja horisontaaltrasseerimise plaanid • Ehitusplaanid • Maastikukujundusmeetmete asendiplaanid • Liiklusmärkide ja teemärgistuse plaanid • Asendiplaanid teevarustuse äranäitamisega • Liiklusmärkide ja teemärgistusega tähistatud ristumised ning valgusfooride paigaldamise plaanid • Valgusfooride planeerimise liiklustehnilised dokumendid 	<ul style="list-style-type: none"> • Eelmise auditeerimisetapi tulemused koos kliendi otsustega • Seletuskiri • Üldised vertikaal- ja horisontaaltrasseerimise plaanid • Maastiku detailse planeerimise asendiplaanid • Liiklusmärkide ja teemärgistuse plaanid • Asendiplaanid teevarustuse äranäitamisega • Valgusfooride paigaldamise plaanid • Valgusfooride planeerimise liiklustehnilised dokumendid

See koosolek annab võimaluse selgitada auditeerimise töörühmale projekti eesmärki, konkreetseid teemasid ja kõiki probleeme, mis on tekkinud planeerimise, projekteerimise ja ehitamise etapil. Auditeerimise töörühmale tuleb anda võimalus täielikult tutvuda projekti kavandatud eesmärkidega.



Table 2 - Background Information

Feasibility study	Preliminary Design and Detailed design	Traffic opening
<p>Future road:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Explanatory report • Overview map • Overview site plans with type of intersection • Construction sketches and layout options • Continuity with adjacent road networks and land uses • Environmental constrains • Traffic volumes and make up <p>Reconstruction:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Any existing signing and marking plans • Traffic volumes and make up • Explanatory report • Overview map • Overview site plans with type of intersection • Construction sketches and layout options • Continuity with adjacent road networks and land uses 	<ul style="list-style-type: none"> • Result of previous audit phase with client's decision • Explanatory report • Overview map • Traffic analysis including traffic volume prognosis for all kinds of users • Crash data • Crash diagrams and maps with black spots and dangerous road sections • Cross sections • Safety devices • General vertical and horizontal alignment plans • Construction plans • Site plans of landscape measures • Signing and marking plans • Site plans with road equipment • Intersections with signs, markings and signal installation plans • Traffic engineering documents for signal planning 	<ul style="list-style-type: none"> • Result of previous audit phase with client's decisions. • Explanatory report • General vertical and horizontal alignment plans • Site plans of landscape detailed planning • Signing and marking plans • Site plans with road equipment • Signal installation plans • Traffic engineering documents for signal planning

This meeting provides the opportunity to explain to the audit team the projects' purpose, particular issues and any problems which have been encountered during the planning, design or construction stages. Opportunity should be taken for the audit team to become fully acquainted with the stated objectives of the scheme.

Koosolek on samuti hea võimalus selgitada protsessi ja eristada auditeerimise tööühma ja projekteerija ülesandeid ja kohustusi. Sellel koosolekul tuleb läbi arutada ka auditeerimisaruannete esitamise protokoll.

► 3.2 Liiklusohutuse auditeerimise teostamine

Taustteabe analüüs

Pärast alustamiskoosolekut vaatab auditeerimise tööühm täpselt läbi plaanid ja muu esitatud informatsiooni, hinnates potentsiaalset mõju kõigile erinevat tüüpi teekasutajatele. Kogu informatsiooni tuleb hinnata. Sel ajal on sageli võimalik määrata projekti valdkonnad, mis sisaldavad potentsiaalseid ohutusprobleeme. Audiitoritele tuleb anda LOA jaoks piisavalt aega, et tagada selle põhjalikkus.

Kohapealsed kontrollimised

Projektist selge arusaamise kujundamiseks on tähtis, et audiitorid teostaksid kohapealsed kontrollimised. Välikontrollimised võimaldavad audiitoril aru saada, kuidas väljapakutav projekt toimib vastastikku ümbritsevate ja lähedalasuvate teedega. See annab auditeerimise tööühmale arusaamise olemasolevatest tingimustest. Kohapealsed kontrollimised tuleb teostada liiklus- ja keskkonnatingimusi arvestades, mis võivad tõenäoliselt esineda. Olukorra hindamiseks on tähtsad nii päevased kui öised kontrollimised. Koht võib vajada ülevaatamist ka muudel kellaaegadel (näiteks koolilõpu ajal).

1. ja 2. auditeerimisetapi ajal peab audiitor seadma ennast erinevate teekasutajate (mootorsõidukite juhtide, jalgratturite ja jalakäijate) olukorda, kasutades planeerimisdokumente nii, et ta saaks hinnata rajatise liiklusohutust kõigi teekasutajate vaatepunktist. Audiitor võib uue tee ja meetme üle vaadata ja auditeerida kohapeal alles 4. auditeerimisetapi ajal. Liiklusrajatise kontrollimiseks kõigi teekasutajate seisukohast peab audiitor tee üle vaatama sõidukijuhtide, jalgratturite, jalakäijate, ratsanike jms perspektiivist.

Audiitor teostab liiklusohutuse auditeerimise lähtudes oma isiklikust kogemusest ja teadmistest liiklusohutuse kohta. Tagamaks, et selle kogemusel põhineva protseduuri ajal ei jääks ükski ohutusaspekt käsitlemata, võib selles protsessis abivahendina kasutada kontrollnimekirju (vt allpool).



The meeting is also a good time to explain the process and distinguish between the task and responsibilities of the audit team and those of the designer. The protocol for delivery of the audit reports should also be discussed at this meeting.

► 3.2 Undertaking the Road Safety Audit

Analysis of background information

After the commencement meeting, the audit team reviews in detail the plans and other information provided considering the potential impact on all different types of road users. All the information should be assessed. At this time, it is often possible to identify areas of the project which contain potential safety problems. Auditors should be given sufficient time to carry out a RSA in order to ensure it is thorough.

Site inspections

In order for a clear understanding of the project to be gained, it is important that the auditors carry out a site inspection. Field inspections allow the auditor to see how the proposal interacts with surrounding and nearby roads. They provide the audit team with a feel for existing conditions. Site inspections should be undertaken under the range of traffic and environmental conditions likely to be encountered. Both night time and day time inspections are essential to appreciate the situation. It may also be necessary to view the location at other times of the day (e.g. after school finishes).

When auditing in stages 1 and 2 the auditor must place himself in the position of the various road users (motorist, cyclist and pedestrian) using the planning documents so that he can judge the traffic safety of the construction from the viewpoint of all road users. The auditor can view the new road and the measure, and audit on site only in the fourth audit stage. In order to evaluate the traffic facility from the viewpoint of all road users, the auditor should inspect the road from the perspective of drivers, cyclists, pedestrians, equestrians etc. as appropriate.

The auditor carries out the Safety Audit on the basis of his personal experience and his knowledge of road safety. To ensure that safety aspects have not been overlooked during this experience-based procedure, checklists (see below) can be used to assist in this process.

Kogenud audiitorid peavad kontrollnimekirju kasutama abivahendina kontrollimise lõpus. Kontrollimise ajal peavad audiitorid alati otsima vastuseid järgmistele põhiküsimustele:

- Kes võib viga saada ja mis viisil?
- Kas lahendus on kõigi asjaomaste teekasutajate jaoks liiklusrajatise kasutamisel ohutu?
- Kas valitud projektlahendus on liiklusohutuse seisukohast parim, kui arvestada kehtivaid eeskirju?
- Kas uued andmed liiklusohutuse ja tee projekteerimise kohta näitavad, et teistsugune projektlahendus oleks olnud parem?

Kontrollnimekirjade kasutamine

Hoolitsemaks selle eest, et protseduuri ajal ei unustataks ohutusaspekte, peavad audiitorid vastavate teemade käsitlemisel abivahendina kasutama kontrollnimekirju. Projekti arengu eri staadiumide jaoks on töötatud välja erinevad kontrollnimekirjad. Kontrollnimekirjad käsitlevad erinevaid küsimusi kõigi teekasutajate ohutuse kohta, kuid nad pole ammendavad. Nad määratlevad probleemid, mis võivad esile kerkida auditeerimise erinevatel etappidel. Audiitorid peavad iga konkreetse ohutusaspekti hindamisel tuginema oma otsustusvõimele.

Kontrollnimekirjad peavad tuginema järgmisele taustteabele:

- kasutama liiklusohutuse optimeerimiseks täielikult ära tehnilistes standardites ja spetsifikatsioonides selleks jäetud valikuvaru;
- kohalike avariuuringute andmed;
- uute uurimistööde tulemused;
- varasematel audititel omandatud kogemused;
- regulaarselt esinevad projekteerimisvead.

Kontrollnimekirjad on abivahendiks teadmiste ja kogemuste rakendamisel ja selle tagamisel, et kõik tegurid saaksid arvesse võetud. Nende põhiväärtus on olla meeldetuletuseks auditeerimistöörühmale tagamaks, et ühtegi tähtsat aspekti ei unustataks ära.

Kontrollnimekirjad võivad olla kas väga detailsed või olla koostatud ainult üldpealkirjade tasandil. Detailsed kontrollnimekirjad võivad olla väga kasulikud organisatsioonides/riikides, kus puudub liiklusohutuse projekteerimise pikk ajalugu.



Experienced auditors should use the checklist as a backup at the end of inspections. At all times when inspecting, the auditors must have the following basic questions in mind:

- who can be hurt and in what way?
- is the solution safe for all relevant road users to use the traffic facility?
- is the design that has been selected the best for traffic safety, within the framework of the regulations?
- do new findings concerning traffic safety and road design make a different design seem advisable?

The Use of Checklists

To ensure that safety aspects have not been overlooked during the procedure, checklists should be used to assist the auditors in considering the relevant issues. Different checklists have been developed for different stages of a project's development. The checklist present different questions regarding the safety of all users but they are not exhaustive. They identify issues and problems that can arise at the relevant stage of an audit. The auditors should use their own judgment about the safety of any particular feature.

The checklists are set against the following background:

- full exploitation of any room for discretion in the technical standards and specifications in order to optimise road safety;
- findings from local crash investigations;
- results of new research work;
- experience gained from earlier audits;
- regularly occurring design errors.

The checklists are an aid for the application of the knowledge and experience and to make sure that all factors are considered. Their chief value lies in action as an "aide mémoire" for the audit team to ensure that no important aspects are overlooked.

Checklists can either be very detailed or can cover generic headings. The former can be very useful in organisations/countries where a long history of road safety engineering does not exist, but care should be taken to ensure they are not simply used as 'tick list' rather than as aids to using

Kuid tuleb hoolitseda selle eest, et neid ei kasutataks lihtsalt “linnukeste” tegemise nimekirjana, vaid et nad oleksid abiks liiklusohutuse alaste insenerikogemuste rakendamisel ja otsuste vastuvõtmisel. Viimasest on projekteerijatel ja kontrollijatel abi üldisemate küsimuste arvessevõtmisel.

Kontrollnimekirjade ja igasuguste fotograafiliste kujutiste kasutamine, samuti teekoridori horisontaalse ja vertikaalse valiku kombinatsiooni kvantitatiivne analüüs ei saa asendada projektlahenduse või valmishitatud tee üksikasjalikku läbivaatamist kogunud audiitori poolt. Ainult kontrollnimekirjade abil töötamine ei taga seetõttu autoriteetset ohutusauditit.

Auditeerimisel väljaselgitavad asjaolud

Pärast kohapealset kontrollimist vaatab auditeerimistöörühm uuesti kontoris üksikasjalikult läbi projekti ohutusmõjud. On tähtis, et kõik olulised aspektid oleksid kaasatud. Ka siin võib kontrollnimekirjade kasutamisest olla palju kasu. Audiitorid juhivad tähelepanu kõigile liiklusohutuse probleemidele ja teevad ettepanekuid nende puuduste kõrvaldamiseks.

Auditeerimisaruanne

Auditeerimise tulemused sõnastatakse aruandes, mis esitatakse tellijale. Aruanne peab selgelt ja kokkuvõtlikult kirjeldama projekti, auditeerimisetappi, auditeerimise tööühma liikmeid ja auditeerimisprotsessi, kuid auditeerimisaruande põhieesmärgiks on kirjeldada projekti neid aspekte, mis käsitlevad liiklusohutuse probleeme ja annavad soovitusi nende kõrvaldamiseks.

Kirjalik auditeerimisaruanne nimetab ära avastatud ohutusega seotud puudused. Audiitorid peavad tegema ettepaneku puuduste kõrvaldamiseks või leevendamiseks. Audiitoritel pädevuses pole koostada uut projektlahendust, kuid nad võivad teha ettepanekuid liiklusohutusega seotud puuduste vältimiseks.

Auditeerimisaruanne peab sisaldama järgmisi andmeid:

1. väljapakutud lahenduse lühikirjeldus,
2. teave selle kohta, millist auditeerimisprotsessi etappi aruanne käsitleb,
3. andmed projektide kohta, millega tööühm on seotud,



road safety engineering experience and judgment. The latter are useful in pointing designers and checkers towards more generic issues for consideration.

The use of checklists and any photographic depictions as well as the quantitative analysis of the combination of horizontal and vertical alignment cannot replace the comprehensive examination of the design or the completed road made by an experienced auditor; simply working through the checklists, therefore, does not make for an authoritative safety audit.

Audit findings

Following the site inspection, the audit team reviews in detail the safety implications of the scheme back in the office. It is important that all relevant aspects have been covered. Again, reference to checklists can be very beneficial. The auditors indicate any road safety problems and include proposals for addressing these deficiencies.

Audit report

The audit results are described in a report, which is delivered to the client. The report should clearly and concisely describe the project, the audit stage, the audit team members and the audit process but the main role of the audit report is to describe aspects of the project that involve road safety concerns and make recommendations about corrective actions.

The written audit report lists the safety deficits that have been identified. The auditors should suggest how to eliminate or mitigate the defects. It is not within the auditors remit to create a new design but he may make proposals to avoid the safety deficits.

The audit report should contain the following material:

1. a brief description of the proposed scheme,
2. a statement regarding which stage of the audit process the report relates to,
3. details of the team projects involved,

4. andmed avastatud puuduste kohta koos põhjustega, miks neid puudusteks loetakse,
5. soovitused toiminguteks, mille abil saaks kõrvaldada või vähendada nende puuduste mõju,
6. koopiad kõigist auditeerimisel kasutatud plaanidest koos nimekirjaga muudest kasutatud dokumentidest ja joonistest,
7. lõplikud järeldused.

Liikluseks avamise etapil peavad auditeerimisaruandele olema lisatud ka fotod.

Audiitoritel võib olla kasu hindamissüsteemi kasutamisest, mis võimaldab probleeme prioriteerida alates kõige tähtsamast kuni kõige vähem tähtsani. Igasugune hindamissüsteem peab olema aruandes lahti seletatud.

Kuna LOA töörühm tegutseb sõltumatult, pole aruande kavandit vaja enne lõpetamist tellijale või projekteerijale märkusteks esitada. Lõplik aruanne tuleb lihtsalt saata tellijale.

► 3.3 Liiklusohutuse auditeerimise lõpetamine

Kui tellija saab aruande kätte, peab ta väljatoodud probleemid ja tehtud ettepanekud läbi kaaluma ja võtma vastu otsuse selle kohta, kuidas projekti jätkata. Tellija esitab auditeerimisaruande projekteerijale.

Lõpetuskoosolek

Lõpetuskoosolek, kus osalevad tellija, projekteerija ja audiitorid, on vajalik auditeerimistulemuste läbiarutamiseks. On tähtis, et auditeerimistöörühma juht, projekteerimistöörühma juht ja tellija osaleksid nii, et kõik osapooled saaksid selgelt aru tõstatatud probleemidest.

Tagasiside auditeerimisaruandele

Tellija vaatab ametliku auditeerimisaruande läbi ja hindab väljatoodud probleeme ja ettepanekuid. Tellija võib paluda projekteerijal kommenteerida ja avaldada arvamust aruandes esitatud soovituste kohta, kuid lõpliku otsuse soovituste vastuvõtmise või eiramise kohta võtab vastu tellija. Tellija peab võtma vastu otsuse selle kohta, kas ja mis määral põhjustavad auditeerimisaruanDES esitatud märkused ja ettepanekud projektlaHenduse muutmist.



4. details of the specific deficiencies identified, with reasons why these are regarded as deficiencies,
5. recommendations for actions to remove or reduce the impact of these deficiencies,
6. copies of any plans used in the audit together with a list of other documents and drawings used,
7. concluding statement.

In the traffic-opening phase photographs should accompany the audit report.

It may be helpful for auditors to use a ranking system to prioritise the issues from the most to the least important. Any ranking system used should be defined in the report.

Because the RSA team has a position of independence, a draft of the report does not have to be provided to the client or designer for comments prior to finalisation. The final report should simply be sent to the client.

► 3.3 Completion of the Road Safety Audit

Upon receipt of the report, the client must consider the indicated problems and proposals and make a decision as to how the project should proceed. The client refers the audit report to the designer.

Completion meeting

A completion meeting between the client, the designer and the auditors is needed to discuss the audit result. It is important that the audit team leader, design leader and client are present so that all parties can clearly understand the issues raised.

Response to the Audit report

The client reviews the formal audit report and considers the indicated problems and proposals. The client can request the designer to comment and give response to the report's recommendations but the client decides finally whether recommendations are to be adopted or not. The client has to determine if, and to what extent, the remarks and proposals in the audit report will lead to design modifications.

Kõigisse soovitusesse tuleb suhtuda täieliku tähelepanuga. Vastuvõetud ettepanekud tuleb viivitamata ellu viia. Need väljatoodud probleemide kohta, mida loetakse väheoluliseks, mitteasjakohaseks või ebasobivaks, tuleb saata ametlik vastus. On tähtis, et see ametlik vastus sisaldaks nendest ettepanekutest loobumise põhjuseid. See vastus on aluseks kogu otsuste vastuvõtmise protsessi ajal.

Kui aruandega seoses jäävad alles erimeelsused, esitatakse need lõplikuks otsustamiseks tellija organisatsiooni tippjuhile.

Pärast tellija otsust muudab projekterija projektlahendust vastavalt vastuvõetud muudatusettepanekutele ja need tööd viiakse ellu.

Kirjalik vastus auditeerimisaruandele muutub projektdokumentatsiooni osaks.

Järeldoimingud

Kogu protsessi võtmelemendiks on pärast liiklusele avamist toimuv jälgimine. On väga tähtis, et projekti ohutussooritust jälgitakse teatud kindla intervalliga. Seda tehakse tavaliselt 1 aasta ja 3 aastat pärast liikluseks avamist. Sel viisil saab kontrollida vastuvõetud otsuste õigsust ja neid tulevaste projektide jaoks vajadusel muuta.

Audiitori aruanne ja tellija otsused on dokumendid, mis muutuvad projekti projekteerimis- ja ehitusdokumentide osaks.

4 Tüüpilised ohutusalased puudused

► 4.1 Üldteave

Palju väärtuslikku informatsiooni saab erinevat tüüpi teede liiklusavariide skeemide uurimisest. See informatsioon aitab otseselt kaasa teede projekteerimise parandamisele ja ohutuse suurendamisele. Läbiviidav uurimistöo võib olla ka informatsiooni allikaks võimalike ohutusalaste puuduste ja korrigeerimisvajaduste kohta isegi siis, kui selle uurimuse tulemused pole veel jõudnud kehtivatesse tehnilistesse standarditesse ja spetsifikatsioonidesse.



All recommendations must be given due consideration. Those that are accepted should be implemented without delay. Those problems identified that are considered to be insignificant, outside the terms of reference or that solutions recommended are not considered suitable must be addressed by means of a formal response. It is important that this formal response gives reasons why the recommendations are not accepted. This response acts as an evidence trail through the decision making process.

The reports containing any remaining disagreements are presented to a senior person in the client's organisation for a final decision.

Following the client's decision, the designer modifies the scheme in accordance with the accepted amendments and the work is implemented.

The written response to the audit report will become part of the project documentation.

Follow up

A key element in the entire process is the post-opening monitoring. It is vitally important that the safety performance of the project is monitored at specific intervals. It is usual for this to be done 1 year and 3 years after opening. In this way, the validity of decisions taken can be checked and modified for future schemes if necessary.

The report of the auditor and decisions of the client are documents which will become a part of the design and construction documents of the project.

4 Typical Safety Deficiencies

► 4.1 General

Much valuable information can be gained from studying the crash patterns on different types of road. This information can feed directly into better design of roads to improve safety. Furthermore, ongoing research can also be a source of information on potential safety deficiencies and improvements, even when this research has not yet been introduced into the relevant technical standards and specifications.

Selles peatükis ei püüta kirjeldada liiklusavarii kõiki tegureid, mis on otseselt seotud projekteerimisprobleemidega, vaid keskendutakse avariid põhiolemusele, mida saab konkreetselt seostada selle teetüübiga. Kaasatakse ka sellised tähtsad puudused, millel võib olla kriitiline mõju nii avariide arvule kui raskusastmele. See lühikokkuvõte ei asenda liiklusohutuse üksikasjalikku analüüsi liiklusohutuse auditeerimise raames, kuid annab struktuuri lisas 1 esitatud kontrollnimekirjade ja juhendi "PIARC-i kataloog liiklusohutuse probleemidest projekteerimisel ja vastumeetmetest" kasutamiseks.

► 4.2 Kiirteed/maanteed (suurt sõidukiirust võimaldavad eraldatud sõidusuundadega teed)

Nendel teedel on kõige tähtsamaks avariitüübiks pikisuunalises liikluses esinevad avariid. Euroopas moodustavad üle 40% kiirteedel esinevatest avariidest tagantsissesõidud ja möödasõidul (sealhulgas sõidurea vahetamisel) esinevad avariid. Seetõttu on väga tähtsad piisav ettepoole nähtavus, sõiduraja hea tähistus ja hea nähtavus eespool teel seisvate sõidukite suunas.

Ühe sõidukiga esinevad, st muude teekasutajatega mitteseotud avariid, mis on tingitud kontrolli kaotamisest sõiduki üle, moodustavad kiirteedel üle 30% kiirteedel esinevate avariide kuludest. Tähtsateks arvestatavateks teguriteks on teekoridori tasakaalustatud valik, pinnavee hea drenaaž, piisav külglibisemistakistus, tee kiire puhastamine prahist ja juhti erksana hoidev teeümbrus.

Teelt kõrvalepööravate sõidukitega seotud avariid moodustavad kiirteede avariikuludest umbes 40% ja eelkõige on see seotud teelt paremale pööravate sõidukitega, mis moodustavad peaaegu 26% avariikuludest. Avariisid leevendavad teeärsed alad – kas täiesti lagedad piirkonnad või passiivse ohutusega alad – on seetõttu tähtsateks ohutusteguriteks.

Kiirteede projekteerimist mõjutavateks tüüpilisteks ohutusega seotud puudusteks on:

- tõusul olevate lisaradade puudumine;
- ebapiisav drenaaž, mida sageli põhjustab eraldusriba sillutamine teekurvides;



This chapter does not attempt to describe all the factors of a crash that are directly related to design issues but focuses on the primary characteristics of a crash that are particularly applicable to a specific road type. Important deficiencies that can have a critical effect on both number and severity of crashes are also included. This brief summary does not replace a comprehensive analysis of road safety within the framework of the safety audit, but it does provide some structure for using the checklists contained in the appendix 1 and the “PIARC Catalogue of design safety problems and countermeasures”.

► 4.2 Motorways/Freeways (high speed dual carriageways)

The most significant types of crashes on these roads are the crashes in longitudinal traffic; in Europe, over 40% of crashes on motorways result from rear-end shunts and overtaking crashes (incl. crashes when changing lanes). Adequate forward sight visibility, good lane markings and a clear view of stationary traffic ahead are therefore very important.

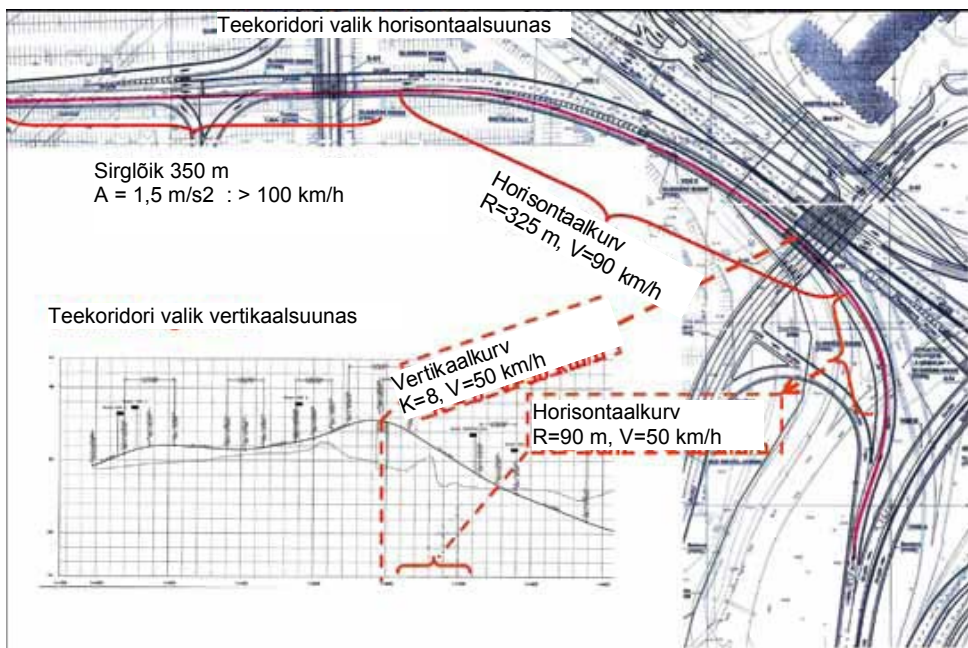
Single vehicle crashes resulting from the loss of control, without involvement of another road user, account for over 30% of crash costs on motorways. Balanced alignment, good drainage of surface water, adequate skid resistance, prompt clearance debris and road surroundings that keeps drivers alert are therefore important factors to be considered.

Crashes involving vehicles leaving the road account for about 40% of crash costs on motorways and, in particular, crashes which involve vehicles leaving the road to the right represent particular risks with almost 26% of the crash costs. Forgiving roadside areas, either totally clear zones or passively safe areas, are therefore important safety considerations.

Typical safety deficiencies affecting the design of motorways are:

- lack of climbing lanes;
- insufficient drainage, often caused by paving the median at bends in the road;

- ebapiisav kaugus ristumiste vahel täiendavate juurdesõidurajatiste tagajärjel;
- puuduvad, ebapiisavad või ebaõiged passiivse ohutuse rajatised;
- teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunalise valiku halvad kombinatsioonid, eelkõige peidetud langused (vt järgmist joonist);
- vabade tsoonide (lõik tee kõrval ilma ohtlike takistusteta) või “avarii tagajärgi leevendavate teeäärsete alade” (kui takistused on passiivselt ohutud, näiteks ärapööramise teeviidad, valgustipostid jne) puudumine;
- ohutuspiirete puudumine kas eraldusribal või teepeenral.



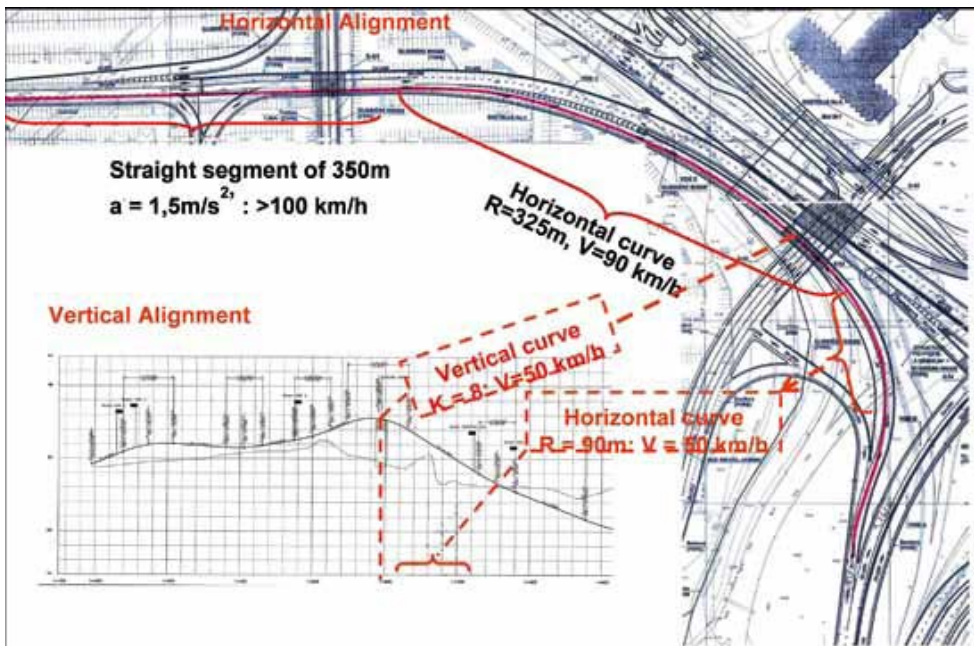
Teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valiku ebasobiv kombinatsioon

► 4.3 Suure sõidukiirusega linnadevahelised teed

Linnadevahelistel teedel moodustavad summaarsetest avariikuludest ühe sõidukiga seotud avariid peaaegu poole ja need avariid kalduvad olema väga rasked. Teekoridori horisontaalsuunas tasakaalustatud valik (raadiuste tasakaalustatud suhe: “suhte joondamine”) ning teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valiku tasakaalustatud kombinatsioon, teekatte hea drenaaž ja hea külglibisemistakistus on seetõttu tähtsad



- insufficient distance between intersections as a result of additional access facilities;
- missing, insufficient or incorrect passive safety installations;
- poor combinations of horizontal and vertical alignment, in particular hidden dips (next figure);
- lack of either clear zones (a strip of land adjacent to the road with no dangerous obstacles in it) or “forgiving roadsides” (those where the obstacles are passively safe e.g. breakaway sign pots, lighting columns etc.);
- lack of safety fences either in the median strip or at the sides of the road.



Inadequate combination of horizontal and vertical alignment

► 4.3 High-Speed Interurban Roads

On interurban roads, single vehicle crashes account for almost half of all crash costs and these crashes tend to be very severe. A balanced horizontal alignment (balanced relation of radii: “relation alignment”) and a good combination of horizontal and vertical alignment, good drainage of the road surface and good surface skid resistance are therefore important safety features.

ohutustegurid.

Üksikute sõidukitega esinevate avariide raskusaste on palju suurem sügavate lahtiste drenaažikraavide esinemisel ja passiivse ohutuse vahendite ebapiisavuse korral.

Tagantsissesõidud, möödasõiduaegsed avariid ja laupkokkupõrked moodustavad kõigist avariidest üle 20%. Seetõttu on nende projekteerimise etapis hoolikas arvessevõtmine väga tähtis.

Teelt ärapööravate sõidukitega toimuvad avariid moodustavad avariide kogukuludest linnadevahelistel teedel umbes 30% ja need avariid kalduvad olevat väga rasked, eriti kui nad on seotud puudega kokkupõrkamisega.

Saksamaal moodustavad näiteks puudega kokkupõrked linnadevahelistel teedel peaaegu 25% summaarsetest avariikuludest. Seetõttu on tähtis ohutu ja võimalusel takistusteta teeäärne ümbrus. Kui teeäärseid takistusi ei saa vältida, on vajalikud passiivset ohutust tagavad rajatised või liikluskorraldusmeetmed, eelkõige kiiruspiirangu kehtestamine ja vajadusel olemasoleva kiiruspiirangu alandamine. Sõidukiiruse alandamine on avariide raskusastme vähendamise võtmeküsimus.

Jalakäijate ja jalgratturitega toimuvad avariid on ridakülasid läbivatel linnadevahelistel teedel eriti sagedased ja nende raskusaste on sõidukitevaheliste avariidega võrreldes tavaliselt kaks korda suurem. Suurt tähelepanu tuleb pöörata jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele kergesti ohustatavatele teekasutajatele, sealhulgas jalakäijate ja jalgratturite spetsiaalsetele marsruutidele piki teed ja teedega ristumistel. Eriti riskialtid on lapsed, vanurid ja puuetega inimesed.

Linnadevaheliste teede projekteerimist mõjutavateks tüüpilisteks ohutusega seotud puudusteks on:

- laiade kõvade teepeenardega ristlõiked, mida (vääralt) kasutatakse regulaarselt möödasõiduks;
- raadiuste ebajärjekindlad järgnevused;
- “peidetud langused”;
- korrelatsiooni puudumine teekoriori valiku ja ristumise tüübi vahel;
- kaitse puudumine vasakpöördeliikumiste puhul;



The severity of single vehicle crashes is greatly exacerbated by the presence of deep open drainage ditches and insufficient passive safety features.

Rear-end shunts, crashes whilst overtaking and head-on crashes account for over 20% of all crashes. It is important, therefore, that these are carefully considered at the design stage.

Crashes involving vehicles leaving the road account for about 30% of crash costs on interurban roads and tend to be very severe, particularly where trees are involved.

In Germany, for instance, collisions with trees result in almost 25% of the entire crash costs on interurban roads. A safe and, where possible, obstaclefree roadside design is therefore important. Where roadside obstacles cannot be avoided, passive safety installations or traffic management measures, in particular enforcement of the speed limit and, if necessary, a reduction of the speed limit is required. Reducing travel speeds is a key element in reducing the severity of crashes.

Pedestrian and cyclist crashes are particularly frequent on interurban roads in linear villages and generally have twice the severity of vehicle to vehicle crashes. Careful consideration should be given to pedestrians, cyclists and other vulnerable road users including special routes for pedestrians and cyclists along the road and at intersections. Children, elderly people, and disabled people are particularly at risk.

Typical safety deficiencies affecting the design of interurban roads are:

- cross sections with wide hard shoulders which are (wrongly) regularly used for overtaking;
- inconsistent radius sequence;
- “hidden-dips”;
- lack of correlation between alignment and intersection type;
- lack of protection for left-turning movements;

- puuduvad / ebapiisavalt eraldatud kõnni- ja jalgrattateed;
- ebapiisavad väliskõrgendused kurvides;
- ebapiisav drenaaž või sügavad avatud drenaažikraavid;
- tugevate ja stabiilsete teeääraste puudumine;
- puuduvad, ebapiisavad või ebaõiged passiivse ohutuse rajatised;
- vead keskjoone tähistamisel teevarjadel ja kurvides möödasõiduks ebapiisavate nähtavuskaugustega;
- vabade tsoonide (lõik tee kõrval ilma ohtlike takistusteta) või “avariitagajärgi leevendavate teeäärsete alade” (kui takistused on passiivselt ohutud, näiteks ärapööramiste teeviidad, valgustipostid jne) puudumine.

On selge, et ohutust mõjutab positiivselt ka võrdlemisi ohutu ristlõike valimine koos suhteliselt ohutu ristmikutüübiga.

► 4.4 Suuremad linna- ja elurajoonitänavad

Asulates moodustavad ristmikel toimuvad avariid umbes poole avariide kogukuludest ning jalakäijate ja jalgratturitega seotud avariid on ristmikel ja tänavatel sagedased ja sageli raskete tagajärgedega. Kergesti ohustatavate teekasutajate kaitsmine on eriti tähtis asulate piires. Saksamaal on näiteks ligi 40% avariikuludest põhilistel linnatänavatel seotud jalakäijate ja jalgratturitega. Linnarajooni tänavatel on see protsent veelgi kõrgem, ulatudes peaaegu 54%-ni.

Kuna raudteeülesõidukohtadel on avariid äärmiselt raskete tagajärgedega, tuleb nende ristmike ohutuse suurendamisele pöörata erilist tähelepanu.

Puudega kokkupõrked on suure lubatud kiirusega põhilistel linnatänavatel samuti tähtsal kohal (need avariid on kaks korda raskemate tagajärgedega kui muud avariid asula piires). Asulates on eriti ohustatud lapsed, vanurid ja puuetega inimesed. Ohutud kõnniteed ja jalakäijate ülekäigud, sealhulgas ohutussaared, on nii teedel kui ristmikel väga kasulikud ohutusrajatised. Lisaks tuleb kaaluda rangete eeskirjade kehtestamist kõnniteedel parkimise kohta. Liiga sageli eiratakse jalakäijate ja muude kergesti ohustatud teekasutajate vajadusi ja nad peavad jagama sõiduteed kiiresti liikuva liiklusega.



- missing/insufficiently separated pedestrian and cyclist facilities;
- insufficient superelevation on bends;
- insufficient drainage or deep open drainage ditches;
- lack of strong and stable verges;
- missing, insufficient or incorrect passive safety installations;
- errors in centre markings on crests and in curves with insufficient overtaking sight distances;
- lack of either clear zones (a strip of land adjacent to the road with no dangerous obstacles in it) or “forgiving roadsides” (those where the obstacles are passively safe e.g. breakaway sign pots, lighting columns etc).

It is clear that, safety can also be positively influenced by the selection of a comparatively safe cross section together with comparatively safe intersection types.

► 4.4 Major Urban Roads and Residential Roads

Inside built-up areas, crashes at intersections account for about half of all crash costs and crashes involving pedestrians and cyclists at intersections and along the road are frequent and often have severe consequences. The protection of vulnerable road users is particularly important inside built-up areas: in Germany, for instance almost 40% of crash costs on major urban roads involve pedestrians and cyclists; on residential roads, the percentage is even higher at almost 54%.

Because of the extremely high severity of crashes at railway level crossings, very specific attention must be paid to safeguarding these crossings.

Collisions with trees on high-speed major urban roads are also significant (these crashes have twice the severity of all other crashes inside built-up areas). Children, elderly, and disabled people are particularly vulnerable in built-up areas. Safe sidewalks and pedestrian crossings, including centre refuge islands, both along the road and at intersections are very useful safety features. In addition strong regulations against parking on sidewalks should be considered. All too often the needs of pedestrians and other vulnerable road users are ignored and they are forced to share the carriageway with fast moving traffic.

Asulates tuleb suure lubatud kiirusega tänavatel kaaluda eraldi teid kergesti ohustatud teekasutajatele.

Põhiliste linnatänavate projekteerimist mõjutavateks tüüpilisteks ohutusega seotud puudusteks on:

- jalakäijate ja jalgratturite ohtlikud marsruudid ja ebapiisav kaitse tänavatel ja ristmikel;
- valgusfoorid ei arvesta kõigi liiklejate huve, sealhulgas kaitse puudumine vasakpöördemanöövrite ajal või jalakäijate ja jalgratturite liiga pikad ooteajad;
- teed ületavate jalakäijate ja jalgratturite kaitse puudumine avatud teelõikudel;
- ebapiisav minimaalne laius ja ebapiisavad minimaalsed ristlõiked;
- ebapiisavad parkimis- ja pealeladimisvõimalused.

Elurajoonitänavate projekteerimist mõjutavateks tüüpilisteks ohutusega seotud puudusteks on:

- ebaefektiivne liikluse “rahustamine”,
- ebapiisavad parkimis- ja pealeladimisvõimalused,
- visuaalse kontakti puudumine mootorsõidukijuhtide ja jalakäijate vahel,
- ristmike ja teeandmiskohtade halb märgatavus.

5 Kes peab teostama liiklusohutuse auditeerimist?

► 5.1 Rollid ja kohustused

Tellijaja (tavaliselt tee haldaja ja projekti omanik), projekteerija ja audiitor(id) on kolm auditeerimisprotsessis osalevat osapoolt ning nende rollid ja kohustused peavad olema selgelt määratletud. Seda asjaolu on strateegias ja üldises protseduuris tähtis arvesse võtta.

Tõhusaks auditeerimisprotsessiks on tähtis tellija täielik pühendumine ja tellija peab pöörama tõsiselt tähelepanu auditeerimisaruandes tehtud ettepanekutele.

Tavaliselt käivitab LOA tellija kui projekti eest vastutav isik ja sõlmib lepingu audiitoriga, kes peab olema projektist sõltumatu isik või töörühm. Tellija on kohustatud vastutama selle eest, et auditeerimised tellitakse sobivatel etappidel ning et auditeerimise ja audiitorite tegevuse ulatuse,



On high-speed roads in built up areas, separate paths for vulnerable users should be considered.

Typical safety deficiencies affecting the design of major urban roads are:

- unsafe routing and insufficient protection of pedestrians and cyclists along the road and at intersections;
- signal controls that do not consider the needs of all road users, including lack of protection for left-turning movements or excessive delays for pedestrians and cyclists;
- lack of protection for crossing pedestrians and cyclists on open sections of road;
- inappropriate minimum width and cross sections;
- inappropriate parking and loading facilities.

Typical safety deficits affecting the design of residential roads are:

- ineffective traffic calming,
- inappropriate parking and loading facilities,
- lack of visual contact between motorists and pedestrians,
- poor recognition of intersections and rights of way.

5 Who should carry out a Road Safety Audit?

► 5.1 Roles and responsibilities

The client (generally the Road Authority and project owner), the designer and the auditor(s) are the three main parties participating in the audit process and their roles and responsibilities must be clearly defined. It is important to clarify this issue in the policy and the general procedure.

Full commitment of the client to the process is essential for an effective audit process and the client must give serious consideration to recommendations presented in the audit report.

Generally the client, as the person responsible for the project, initiates the RSA and commissions the auditor, who shall be a person, or team, independent from the project. The client has responsibility to ensure that audits are commissioned at the appropriate stages and clear terms of

valdkonna ja kohustuste kohta kehtestatakse selged tingimused.

Tehnilise tööprojekti väljatöötamise eest vastutab projekterija.

Audiitor(id) on isik(ud), kes teostab (teostavad) LOA-d.

Auditeerimistöörühm koosneb tüüpiliselt järgmistest isikutest:

- töörühma juhi üldkohustuseks on viia auditeerimine läbi, mis hõlmab protsessi ja töörühma juhtimist ning aruande õigeaegset esitamist. Juhtide kohustuseks on ka tagada, et auditeerimine viiakse läbi vastavalt kehtestatud eeskirjadele;
- töörühma liikme kohustuseks on teostada tema ülesandeks tehtud spetsiifilisi auditeerimistöid ja -ülesandeid;
- erialanõustajate kohustuseks on anda vajadusel töörühmale sõltumatut erialast nõu. Erialanõustaja ei pea olema töörühma täiskohaga liige, vaid teda võib kaasata vastavalt vajadusele.

Kogu informatsioon ja kõik aruanded jaotatakse tellija kaudu. Audiitorid teostavad auditeerimise, tellija võtab auditeerimise soovitude põhjal vastu otsused, projekterija muudab vajadusel projektlahendust ja tellija kinnitab tulemused ning vajadusel on vahendajaks audiitorite soovitude ja muude erahuvide või avalike huvide ja plaanide vahel. Projekterija võib esitada oma märkused LOA soovitude kohta ja selliste mõjurite nagu näiteks maksumuse jms kohta. Mõned tellijad ei pruugi olla teadlikud sellistest potentsiaalsetest mõjudest ja see on seetõttu kasulik samm. Korrigeerivate meetmete väljatöötamise ja vastuvõtmise eest vastutab projekterija.



reference are laid down covering the range, scope and responsibilities of the audit and auditors.

The designer is responsible for the detailed technical design of the project.

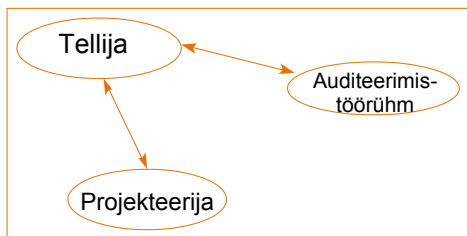
The auditor(s) is the person or team undertaking the RSA.

A typical audit team would consist of:

- team leader has overall responsibility for carrying out the audit; this includes managing the process and the team and ensuring the report is delivered on time. It is also the leaders' responsibility to ensure that the audit is done within the terms of reference as laid down;
- team member has responsibility for carrying out specific tasks and duties within the audit as delegated to them;
- specialist advisers have responsibility to provide specialist independent advice to the team as and when required. The specialist adviser need not be a full-time member of the team, being brought in as and when required.

All information and reports are distributed via the client. The auditors perform the RSA, the client takes decisions based on the audit recommendations, the designer modifies the scheme, if required and the client approves the results and, if needed, mediates between the auditor's recommendations and other private or public interests and plans. The designer can comment on the RSA recommendations and the implication such as cost, etc. Some clients may be unaware of the potential implications and consequently, this is a useful step. The responsibility of developing and adopting corrective solutions lies with the designer.

Järgmisel joonisel on esitatud vastastikused seosed LOA-sse kaasatud osapoolte vahel.



Auditeerimisprotsessi osapooled

(Juhul, kui rakendatakse auditeerimiskeskust, on see keskus tellija koostööpartneriks ja valib auditeerimistöörühma.)

► 5.2 Audiitorite töörühm

Audiitorite sõltumatus

Maksimaalse efektiivsuse saavutamiseks on väga tähtis, et LOA teostavad sõltumatud audiitorid. Audiitorid võivad olla pärit erafirmadest või Maanteeametist, kuid nad peavad olema projekteerimistöörühmast sõltumatud. See on otsustava tähtsusega.

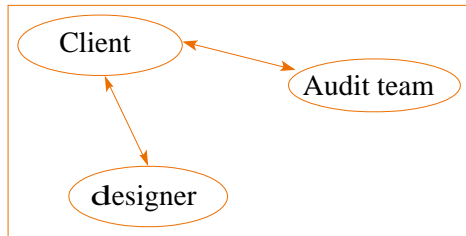
Audiitorite sõltumatus on tähtis erapooletute ja sõltumatute otsuste ja hinnangute tegemiseks. Sõltumatus tähendab selles kontekstis, et auditeerimist teostavad audiitorid, kes ei kanna vastutust projekti eest ja ei ole seotud auditeeritava projektlahenduse väljatöötamisega. Audiitorid peavad oma hinnangutes olema objektiivsed.

Liiklusohutuse audiitori sõltumatuse tagamiseks on mitmeid võimalusi:

- liiklusohutuse audiitor võib kuuluda tee haldaja personali hulka, kuid täidab selgesõnaliselt määratletuna liiklusohutuse kontrollija funktsiooni;
- liiklusohutuse auditeerimisi võivad teostada sertifitseeritud väliskonsultandid;
- liiklusohutuse auditeerimist võivad teostada tee haldaja muude geograafiliste piirkondade/regioonide personali hulka kuuluvad ohutusspetsialistid;



The next figure presents the interrelation between the parties involved in the RSA.



Partners of the Audit Process

(In cases where an Audit Centre is in use, this centre will be the partner of the client and select the audit team).

► 5.2 Team of auditors

Independence of the auditors

For maximum effectiveness it is very important that RSA is carried out by independent auditors. Auditors can be from private firms or road administration but they have to be independent of the project design team. This is crucial.

The independence of the auditors is important for an impartial and unbiased judgement and evaluation. Independence in this context means that the audit is carried out by auditors who do not carry responsibility for the project and who are also not involved in producing the design that is to be audited. Auditors need to be objective in their assessments.

There are a number of possibilities for ensuring the independence of the safety auditor:

- the safety auditor could be part of a road authority's staff, but with an explicitly stated function as safety controller;
- safety audits can be performed by certified external consultants;
- safety staff from other geographical districts/regions of a road authority can perform the safety audit;

- auditeerimiskeskus, näiteks riiklik maanteede uurimise instituut kui maanteetranspordi eest vastutava ministeeriumi riikliku või kohaliku maanteeameti spetsiaalne osakond või organisatsioon saab ise juhiseid organiseerida auditeerimisi ja valib auditeerimistöörühma sõltuvalt audiitorite oskustest ja sõltumatuses.

Audiitorite kvalifikatsioon

LOA-d peab teostama audiitorite töörühm, kellel on piisavad kogemused liiklusohutuse tehniliste põhimõtete ja praktika, liiklustehnika ja liikluskorralduse, teede projekteerimise, avariuuringute ja avariide vältimise osas. Tähtis on ka audiitori osalemine, kellel on arusaamine teekasutajate käitumisest ja inimtunnetusest, sest teekasutajate käitumise ja teekeskonna vahel on vastastikune mõju.

Audiitoritel peab olema võime hinnata tee liiklusohutust teekasutajate erinevate rühmade, näiteks veo- ja sõiduautojuhtide, jalakäijate, jalgratturite, laste jne jaoks. Lisaks peavad audiitorid omama uusimat ohutusalast teavet, mis puudutab teede projekteerimist ja käitamist.

Lisaks on auditeerimise erinevatel etappidel vajalikud erinevad kvalifikatsioonid ja kogemused. Nii näiteks on teeprojekteerimise standardeid tundev teeprojekteerimise insener auditeerimise jaoks vajalik teostatavusuuringu etapil, samal ajal kui valgusfooride juhtimise, liiklusemärgide, tänavavalgustuse ja kokkupõrkebarjäärade spetsialist on auditeerimisel vajalik tööprojekti staadiumis.

Audiitorid kannavad suurt vastutust. Audiitori poolt tellijale antavate soovitude kvaliteedil on väga suur tähtsus uue või rekonstrueeritava tee ohutule käitamisele ja nad aitavad vastu võtta otsuseid küsimustes, milles põkkuvad erahuvid ja avalikud huvid. Selle ülesande täitmiseks peab audiitor olema saanud vastavat väljaõpet ja omama täielikku kvalifikatsiooni.

Audiitorite kogemus ja kvalifikatsioon

On tähtis, et liiklusohutuse töörühmal oleks ulatuslik kollektiivne kogemus liiklusohutuse küsimustes. Töörühma koosseis sõltub auditeeritavate projektide suurusest ja tüübist. Nagu juba öeldud, peavad töörühma tavaliselt kuuluma töörühma juht, töörühma liikmed, erialanõustajad töörühma tavaliselt kuuluma töörühma juht, töörühma liikmed,



- an Audit Centre, for example, the National Research Institute for highways, a special department or organization of the ministry which is responsible for road transport or within the national or community road administration itself receives the instruction to organize the audits and will select the audit team in respect of the skills and independency of the auditors.

Qualification of the auditors

RSA should be conducted by a team of auditors with adequate experience in road safety engineering principles and practices, traffic engineering and traffic management, road design, crash investigation and prevention. An auditor who has an understanding of road user behaviour and human perception is also important because the interactive nature of road user behaviour with the road environment.

Auditors should have the ability to evaluate the traffic safety of a road for the different road user groups e.g. lorry and car drivers, pedestrians, cyclists, children, etc. In addition, auditors should be up to date on the latest safety information relating to the design and operation of roads.

Furthermore, different qualifications and experience are required for different stages of audit. For example, an experienced road design engineer who is familiar with road design standards is required for the audit at the feasibility stage while someone with expertise in traffic signal control, traffic signs, street lighting and crash barriers is required for the audit at the detailed design stage.

Auditors carry a significant responsibility. The quality of the auditor's recommendations to the client will have a great influence on the safe operation of the new or rehabilitated road and they will help to inform decisions about competing private and public interests. To fulfill this task, the auditor has to be trained and fully qualified.

Experience and training of the auditors

It is important that the safety audit team has substantial collective experience in road safety issues. The make up of the team will depend on the size and type of the schemes being audited. Generally, as already stated, the team should comprise of a leader, team members, specialist advisers (where necessary) and observers (these will generally be junior

erialanõustajad (vajadusel) ja vaatlejad (need on tavaliselt algajad töötajad, kes alles omandavad kogemusi LOA alal).

Meeskonnatöö eelised avalduvad auditeerimisel selles, et saab arvestada erinevaid vaatenurki, läbi viia konstruktiivseid arutelusid, ära kasutada erinevaid teadmisi jne. Auditeerimise töörühma eeliseks on see, et saab asjakohaselt hõlmata oskuste erinevaid valdkondi.

Auditeerimistöörühma juht peab olema asjakohase lõpetatud kõrgharidusega ja omama liiklusohutuse tehnika ja/või avariiuuringute alal suurt kogemust. Kogemuse minimaalseks pikkuseks peaks olema 4–5 aastat. Töörühma liikmetelt nõutakse tavaliselt asjakohast haridust ja umbes kaheaastast kogemust.

Kui rakendatakse auditeerimiskeskust, peab see organiseerima volitatud audiitorite jaoks koolitusi, sertifitseerimisi ja täienduskursusi.

Töörühma kokkupanekul tuleb võtta arvesse ka projekti selliseid konkreetseid omadusi, mis nõuavad mingi muu valdkonna spetsialistide kaasamist. Nii näiteks on ilma mootorsõidukita liikuvatel ja muudel kergesti ohustatavatel teekasutajatel sageli oma erivajadused, millega tuleb arvestada raudteeülesõitudel ja komplekssetel valgusfooriga ristmikel.

6 Õiguslik aspekt

Mitmete riikide kogemus on näidanud, et LOA kasutamisega seotud pretensioonid pole olnud probleemiks. LOA näeb ette vahendid kontrollimaks, et igasuguseid võimalikke ohutusmeetmeid rakendatakse projektide planeerimisel, projekteerimisel, ehitamisel ja käitamisel. Audiitorid selgitavad lihtsalt välja ohutusaspektid või probleemid, millel on tulevase või olemasoleva tee ohutustaseme alandamise potentsiaal.

Vastutuse potentsiaal võib osutada tähtsaks teguriks tee haldaja jaoks, kes võtab vastu otsuse selle kohta, kas teostada LOA või mitte. LOA korrektne teostamine ei tohi siiski nendele haldajatele, kes otsustavad LOA-d läbi viia, kaasa tuua suuremat õiguslikku vastutust.



staff gaining experience in RSA).

The benefits of a team approach to an audit can be seen as more pairs of eyes, constructive debate, different skill sets, etc. The advantage of an audit team is to ensure all skill sets are adequately covered.

The audit team leader should have completed relevant university education and have significant experience in road safety engineering and/or crash investigation. Four to five years would be a minimum length of experience. Team members would normally be expected to have relevant education also plus about 2 years experience.

The Audit Centre, if in place, should organize the training, certification and refresher courses for the authorized auditors.

When setting up the team, consideration should be given to any particular features of the project that will require specialist input. For instance, non-motorised and other vulnerable users often have specific needs, railway crossings or complex signal controlled intersections.

6 Legal aspect

Experience in many countries indicates that claims related to the use of RSA have not been a problem. RSA provide a means to check that all reasonable safety initiatives have been taken in the planning, design, construction and operation of schemes. The auditors are simply identifying safety issues or concerns that have the potential to reduce the safety level of a future road or existing road.

The potential for liability can appear an important factor for road authorities in deciding whether or not to undertake RSA. However, the correct undertaking of RSA should not expose those authorities that adopt them to a greater liability.

Õigusliku vastutuse osas kehtivad järgmised põhimõtted:

- kui liiklusohutuse auditeerimise protseduurid on loetud avaliku huvi objektiks, ei tohi nende kasutamise vältimiseks rakendada õigusliku vastutuse kartust;
- väga tähtis, koguni kriitilise tähtsusega on dokumenteerimine. Tellija vastus auditeerimisaruandele peab sisaldama põhjuseid, miks audiitori mõnda soovitus vastu ei võeta. Vastus peab olema üksikasjalik ja põhjendatud;
- aruande vastus tuleb panna projektikausta. Seda tuleb kasutada igasugustel uurimistel, mille käigus vaadatakse üle tee haldaja poolt rakendatud või rakendamata jäetud meetmeid, ja juhul, kui on vaja määrata kogu auditeerimisaruandele vastamise ajal õeldu ja tehtu.

7 Kirjandus

AUSTROADS, Road Safety Audit (second edition), 2002

AUSTROADS, Evaluation of the proposed actions emanating from road safety audits. Macaulay J and McInerney R, Report AP-R209/02, 2002

Denmark Ministry of Transport, Road Directorate, Manual of Road Safety Audit, 1997

GERMAN ROAD AND TRANSPORTATION RESEARCH ASSOCIATION
, Guidelines for Road Safety Audits, Edition 2002

Transfund New-Zealand, Road Safety Audit Procedures for Projects
Guideline, 2004

University of New Brunswick, Transportation Group, Road Safety Audit
Guidelines, 1999

The Highways Agency, England, Design Manual for Roads and Bridges –
HD 19/03



With regard to legal liability, these main principles can be expressed:

- if the road safety audit procedures are deemed to be an asset to the public, the fears of legal liability should not be used to prevent their use;
- documentation is very important, indeed essential. The client's response to an audit report must provide reasons for not accepting any auditor's recommendation. The response should be detailed and defensible;
- response report must be placed in the project file. It could be used for any investigation reviewing the actions or inactions taken by the road authority and identifying what was said and done at the time of responding to the audit.

7 Bibliography

AUSTROADS, Road Safety Audit (second edition), 2002

AUSTROADS, Evaluation of the proposed actions emanating from road safety audits. Macaulay J and McInerney R, Report AP-R209/02, 2002

Denmark Ministry of Transport, Road Directorate, Manual of Road Safety Audit, 1997

GERMAN ROAD AND TRANSPORTATION RESEARCH ASSOCIATION
, Guidelines for Road Safety Audits, Edition 2002

Transfund New-Zealand, Road Safety Audit Procedures for Projects
Guideline, 2004

University of New Brunswick, Transportation Group, Road Safety Audit
Guidelines, 1999

The Highways Agency, England, Design Manual for Roads and Bridges –
HD 19/03

LISA X 1: Kontrollnimekirjad

► Kiirteede kontrollnimekirjad

1. etapp – Teostatavusuuring

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
1 Tee funktsioon, projekteerimine ja talitluselemendid	1	Kas tee funktsioon ja soovitud kasutusvaldkond vastavad teineteisele?		
	2	Kas on arvestatud projekti mõju ümbritsevatele teevõrgule?		
	3	Kas on võetud arvesse liikluse koosseisu eriomadusi?		
	4	Kas arvutuslik kiirus on sobiv kiirtee selle kategooria jaoks?		
	5	Kas arvutuslikud kiirused on ühendusrampide jaoks valitud õiged?		
2. Ristlõige	1	Kas on võetud arvesse liikluse koosseisu eriomadusi?		
	2	Kas ohutuim keskmine ristlõige on valitud kõne alla tulnud ristlõigete hulgast?		
	3	Kas projekt on vähemalt sama standardiga kui kõrvalasetsevad teelõigud?		
3. Teekoridori valik	1	Kas on võetud arvesse liikluse koosseisu eriomadusi, näiteks tõusuradasid veoautode jaoks?		
	2	Kas üleminekutsoon külgnevate teelõikudega on paigutatud õigesti?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



APPENDI X 1: Checklists

► Checklists for Motorways

Stage 1- Feasibility study

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
1 Function of the road, design and operating elements	1	Does the function of the road and the desired use of the road correspond?		
	2	Have the effects of the project on the surrounding road network been considered?		
	3	Have specific traffic composition characteristics been taken into consideration?		
	4	Is the design speed suitable for the motorway category?		
	5	Have the design speeds been selected correctly for the connecting ramps?		
2. Cross section	1	Have specific traffic composition characteristics been taken into consideration?		
	2	Has the safest average cross section been selected from the ones that come into question?		
	3	Is the design at least of the same standard as the adjacent road sections?		
3. Alignment	1	Have specific traffic composition characteristics been taken into consideration, e.g. climbing lanes for trucks?		
	2	Has the transition zone to the adjacent road sections been set up correctly?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas ehituspiirkonna lõpp paikneb eemal sellistest kriitilistest punktidest nagu mäetipud, allamägelõigud, kurvid, piiratud nähtavuskaugusega piirkonnad või tähelepanu kõrvalejuhtivate objektidega piirkonnad?		
	4	Kas teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valik on kooskõlastatud?		
	5	Kas on valitud konstruktsioonelemendid, mis tõhusalt väldivad peidetud langusi?		
	6	Kas teekoridori valiku järjepidevuse tagamiseks on võetud arvesse pidevuse põhimõtteid?		
	7	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et vältida teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valiku minimaalsete arvutuslike väärtuste koos esinemist?		
	8	Kas teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valikul on drenaažinõuete osas võetud arvesse sobivaid kõrvalekaldeid?		
4. Ristmikud	1	Kas ehitusstandard ja vajadusel üleminekupiirkond on kohandatud külgnevate teelõikudega?		
	2	Kas ristmike arv, vahekaugused ja kuju on valitud asjakohaselt?		
	3	Kas ristmikud ja ristmikuelemendid on valitud nii, et neid saab õigeaegselt avastada?		
	4	Kas ristmikuelementide järgnevus on lihtsasti arusaadav?		
	5	Kas valitud ristmiku tüüp ja konstruktsioon on sobiv selle tee ja ristuvate teede ohutuseks?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Is the end of the construction area away from critical points, e.g. summits, downgrades, curves, areas with restricted sight distance or visual distractions?		
	4	Are horizontal and vertical alignments coordinated?		
	5	Have the design elements been selected to effectively prevent "hidden-dips"?		
	6	Have continuity principles been taken into consideration for the consistency of the alignment?		
	7	Have steps been taken to prevent minimum design values for horizontal and vertical alignment elements occurring together?		
	8	Have suitable allowances been made for drainage requirements when planning horizontal and vertical alignment?		
4. Intersections	1	Has the construction standard and if applicable, the transition area, been adapted to the adjacent road sections?		
	2	Have the number, spacing and form of the intersections been selected appropriately?		
	3	Are the intersections and intersection elements designed in such a way that they can be clearly recognised in time?		
	4	Is the sequence of the intersection elements easily understood?		
	5	Is the type and design of the selected intersection suitable for the safety of the road and the intersecting roads?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas aeglustamise, kiirendamise ja ärapööramise abiradasid saab luua nõuetekohaselt?		
5. Hooldus- ja puhkepiirkonnad	1	Kas sisse- ja väljasõidud paiknevad eemal kriitilistest piirkondadest?		
	2	Kas parkimiskohti on piisavalt, et vältida parkimist sisse- ja väljasõitudel ja/või sõiduteel?		
	3	Kas asendiplaan on sobiv erinevateks liiklusmanöövriteks?		
	4	Kas kaugus kõrvalasetsevate ristmikeneni on piisav?		
	5	Kas parkimiskohad on olemas sobivate vahekauguste järel?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Can auxiliary lanes for deceleration, acceleration, and weaving be created appropriately?		
5. Service and rest areas	1	Are entrances and exits clear of critical areas?		
	2	Are there sufficient parking areas to prevent parking on the entrances and exits and/or carriageways?		
	3	Is the layout appropriate for the various traffic movements?		
	4	Is there a sufficient distance to the adjacent intersections?		
	5	Are parking places provided at suitable distances?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

2. etapp – Eelprojekti koostamine

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas lõiku on auditeeritud mõnes varasemas staadiumis ja kui on, siis kas selle auditeerimise tulemused on arvesse võetud?		
1. Tee funktsioon, (projekteerimine ja talitluselemendid)	1	Kas on arvestatud projekti mõju ümbritsevale teevõrgule?		
	2	Kas projekt on: • suure pikkusega kiirtee; • regionaalne kiirtee; • linnakiirtee.		
	3	Kas planeerimisfaasis on võetud arvesse avariolukorra uurimise varasemaid tulemusi/dokumente?		
	4	Kas on võetud arvesse liikluse koosseisu eriomadusi?		
	5	Kas arvutuslik kiirus on sobiv kiirtee selle kategooria jaoks?		
	6	Kas arvutuslikud kiirused on lõike ja ristmike jaoks valitud õiged?		
	7	Kas üleminekupiirkond on kohandatud kõrvalasetsevate teelõikude jaoks?		
	8	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud?		
	9	Kas orienteerumisnähtavuse kaugus on kogu lõigul tagatud (5 sekundit orienteerumiseks ja reageerimiseks)?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Stage 2 - Preliminary design

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Has the section been audited at a previous stage, and if so have the findings been considered?		
1.Function of the road (design and operating elements)	1	Have the effects of the project on the surrounding road network been considered?		
	2	Is the project: <ul style="list-style-type: none"> • a long distance motorway; • a regional motorway; • an urban motorway. 		
	3	Have previous findings/documents on the crash situation been taken into consideration during the planning phase?		
	4	Have specific traffic composition characteristics been taken into consideration?		
	5	Is the design speed suitable for the category of the motorway?		
	6	Have the design speeds been selected correctly for the section and intersections?		
	7	Has the transition area been adapted to the adjacent road sections?		
	8	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section?		
	9	Is orientation sight distance guaranteed along the entire section (5 seconds for orientation and reaction)?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	10	Kas tuleb kontrollida mingit maastikukujundusplaani?		
	11	Kas kõik ohtlikud kohtkindlad või istutatud takistused on paigutatud väljapoole ohutustsooni? 120 km/h ▶ 12 m 100 km/h ▶ 9 m 80 km/h ▶ 6 m (kaugus sõiduteest)		
	12	Kui takistused pole paigutatud väljapoole ohutustsooni, kas nad on välditavad või kaitstud?		
	13	Kas ehituspiirkonna lõpp paikneb eemal sellistest kriitilistest punktidest nagu mäetipud, allamägelõigud, kurvid, piiratud nähtavuskaugusega piirkonnad või tähelepanu kõrvalejuhtivate objektidega piirkonnad?		
	14	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästemeeti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
2. Ristlõige	1	Kas võimalike variantide hulgast on valitud kõige ohutum keskmine ristlõige?		
	2	Kas ristlõike mõõtmed (laius, kõrgus ja samm) on sobivad selle kategooria kiirtee jaoks?		
	3	Kas lõikenõlvadel on rakendatud piisavalt meetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
	4	Kas uue tee drenaaž on piisav?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	10	Is there any landscaping plan to be checked?		
	11	Are all fixed or planted obstacles that can be dangerous placed outside the safety zone? 120km/h ► 12 m 100km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m (away from the carriage way)		
	12	In case fixed obstacles are not placed outside the safety zone are they avoidable, or safeguarded?		
	13	Is the end of the construction area away from critical points, e.g. summits, downgrades, curves, areas with restricted sight distance or visual distractions?		
	14	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		
2. Cross section	1	Has the safest average cross section been selected from possible options?		
	2	Are the cross section dimensions (width, height, and spacing) suitable for the category of the motorway?		
	3	Have sufficient measures been taken on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks)?		
	4	Is there sufficient drainage for the new road?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	5	Kas põikkalle/diagonaalkalle on piisav?		
3. Teekoridori valik	1	Kas teekoridori valik on järjekindel/seostatud?		
	2	Kas teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas planeerimisel on drenaažinõuete osas võetud arvesse sobivaid kõrvalekaldeid?		
	3	Kas teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valik kooskõlastatud?		
	4	Kas on valitud konstruktsioonielemendid, mis tõhusalt väldivad peidetud langusi?		
	5	Kas on võetud arvesse järjepidevuse põhimõtteid?		Järjekindlus ???
	6	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et vältida teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valiku minimaalsete arvutuslike väärtuste koos esinemist?		
	7	Kas sõidurajad ja sõidutee on kurvides piisavalt laiad?		
	8	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, taimede, tarade, liiklusemärgide, haljastuse, silla kaldasammastega jms?		
	9	Kas sissesõidud hooldus- ja puhkealadele on kavandatud ohututesse kohtadesse?		
4. Ristmikud	1	Kas kõik ristmikud on vajalikud ja kas nende arv, vahekaugus ja vorm on valitud asjakohased?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	5	Is there sufficient crossfall / diagonal fall?		
3. Alignment	1	Is the alignment consistent / coherent?		
	2	Have suitable allowances been made for drainage requirements when planning horizontal and vertical alignments?		
	3	Are horizontal and vertical alignments coordinated?		
	4	Have the design elements been selected to effectively prevent "hidden-dips"?		
	5	Have continuity principles been taken into consideration?		Consistency ???
	6	Have steps been taken to prevent minimum design values for horizontal and vertical alignment elements occurring together?		
	7	Are the curves in lanes and carriageways wide enough?		
	8	Is sight obstructed, for example by safety barriers, plants, fences, traffic signs, landscaping and bridge abutments, etc.?		
	9	Are entrances and exits to service and rest areas planned at safe locations?		
4. Intersections, interchanges	1	Are all intersections necessary and have the number, spacing and form of the intersections been selected appropriately?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas kõik ristmikud ja ristmikuelemendid on projekteeritud nii, et neid saab õigeaegselt märgata?		
	3	Kas ristmikuelementide järgnevus on lihtsasti arusaadav?		
	4	Kas valitud ristmiku tüüp ja projektlahendus on sobiv selle kategooriaga kiirtee jaoks?		
	5	Kas aeglustamise, kiirendamise ja ärapööramise abirajad on projekteeritud nõuetekohased ja ohutud?		
	6	Kas ristmikud on kõigist suundadest piisavalt varakult märgatavad?		
	7	Kas kõigil ristmikel on tagatud hea nähtavus?		
	8	Kas on tagatud ohutu hooldatavus?		
	9	Kas ristmiku mõõtmed on ohutud sõidukite igasugusteks vajalikeks liikumisteks (arvestades arvutuslike sõidukite minimaalset pöörderaadiust)?		
	10	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad?		
4.2 Valgusfoorid, ITS (aruka transpordisüsteemi) meetmed	1	Kas on vajalikud aruka transpordisüsteemi meetmed selliste liiklustingimuste jaoks nagu avariid, ummikud, ilmastikutingimused jms?		
5. Hooldus- ja puhkepiirkonnad	1	Kas hooldus- ja puhkepiirkonnad on näiteks bensiinjaamade, restoranide, parkimisplatside jne juures?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No (X)	Comments
	2	Are all intersections and intersection elements designed in such a way that they can be clearly recognized in time?		
	3	Is the sequence of the intersection elements easily understood?		
	4	Is the type and design of the selected intersection suitable for the category of the motorway?		
	5	Are auxiliary lanes for deceleration, acceleration and weaving appropriately and safely designed?		
	6	Can intersections be recognized in sufficient time from all approaches?		
	7	Is good visibility ensured at the intersections?		
	8	Is safe serviceability guaranteed?		
	9	Are the dimensions of the intersection sufficient for all necessary vehicle movements (minimum turning radius of design vehicles)?		
	10	Are the movements clearly indicated and easy to understand?		
4.2 Traffic signals, ITS measures	1	Will ITS measures for communication about the traffic conditions such as crashes, congestion, weather conditions etc be necessary?		
5. Service and rest areas	1	Are there service and rest areas such as petrol stations, restaurants, parking places, etc?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas on tagatud hea nähtavus?		
	3	Kas parkimiskohti on piisavalt, et vältida parkimist sisse- ja väljasõitudel ja/või sõiduteel?		
	4	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	5	Kas hooldus- või puhkepiirkonna paigutus on erinevate liiklusmanöövrite jaoks sobiv?		
	6	Kas jalakäijarajatised on ohutu projektlahendusega?		
	7	Kas puhke- ja hoolduspiirkondade sisse- ja väljasõidud on planeeritud hea üldise nähtavusega kohtadesse?		
	8	Kas vaatamisväärsuste juurde on planeeritud (nt hea vaatega) peatumiskohad?		
	9	Kas puhkealad on lihtsasti juurdepääsetavad ja seal on piisavalt ruumi manööverdamiseks?		
	10	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästeameti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	2	Is good visibility guaranteed?		
	3	Are there sufficient parking areas to prevent parking on the entrances and exits and/or carriageways?		
	4	Are the dimensions of the parking areas sufficient for the parking of passenger vehicles, trucks and buses?		
	5	Is the layout of the service or rest area appropriate for the various traffic movements?		
	6	Are pedestrian facilities of a safe design?		
	7	Are entrances and exits for rest and service areas planned at points with good overall visibility?		
	8	Are stopping facilities planned at points of interest (eg. nice view)?		
	9	Are rest areas easily accessible and do they provide sufficient maneuvering space?		
	10	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas on ette nähtud piisavalt parklaid, et minimeerida keelatud parkimisi (kõnniteedel, jalgrattateedel, sõiduteel ohtlikus kohas), või rakendatud asjakohaseid kaitsemeetmeid?		
	12	Kas parklad on lihtsasti ja ohutult juurdepääsetavad (sisse- ja väljasõidud)?		
5.2. Ühistransport	1	Kas ühistransport kasutab kiirteed?		
	2	Kas ühistranspordi peatused on kiirteest eraldatud?		
6. Ohustatud teekasutajad	1	Vt 5. punkti Hooldus- ja puhkealad		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus	1	Kas teemärgistus on selgelt märgatav ja asjakohane?		
	2	Kas valgustus on kiirtee selle kategooria jaoks piisav?		
	3	Kas valgustus on vajalik eriolukordadeks (üleminekutsoonid, ristlõike muudatused) ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	4	Kas ristmikel, hooldus- ja puhkealadel on vajalik statsionaarne valgustus ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
8. Teeäärsed rajatised ja passiivse ohutusega seotud rajatised 8.1 Muu teevarustus	1	Kas nähtavus on piiratud näiteks ulukipiirete/ekraanide/lumetõkete tõttu?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Are sufficient parking areas provided to minimize illegal parking (on footpaths, cycle facilities, on the carriageway in a dangerous way) or have appropriate preventative measures been taken?		
	12	Are parking areas easily and safely accessible (entry and exit)?		
5.2. Public transport	1	Will public transport use the motorway?		
	2	Are public transport stops clear of the motorway?		
6. Vulnerable road users	1	See 5. Service and rest areas		
7. Signing, marking, lighting	1	Are the road markings clear, recognizable and appropriate?		
	2	Is illumination necessary for the category of motorway?		
	3	Is the lighting of special situations (transition zones, changes in the cross section) required and if so, suitably designed?		
	4	Is stationary lighting required at intersections, service and rest areas and, if so, are they of an appropriate design?		
8. Road side features and passive safety installations 8.1 Other road equipment	1	Is sight obstructed, for example by gate/screens/snow fences?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas avariiväljakutsetelefonid on liikluse seisukohast sobivates ja ohututes kohtades?		
	3	Kas on vaja pimestamisvastaseid ekraane?		
	4	Kas on vaja ulukitarasid?		
	5	Kas sõltuvalt erilistest ilmastikutingimustest on vajalik ja/või planeeritud sobiv teevarustus (uduhoiatusmärgid, jääemaldusaine automaatsed pihustid, lumetõkked jne)?		
8.2 Haljastus	1	Kas olemasolevad ja istutatud puud on teest piisaval/ohutul kaugusel?		
	2	Kas haljastus piirab ristmikel nähtavust?		
	3	Kas taimede kasv võib tulevikus põhjustada ohutusprobleeme (näiteks nähtavuse piiramine, puutüvede eeldatav läbimõõt üle 8 cm, liiklusmärkide varjamine, valguse ja varju mõju, teele langevad lehed)?		
	4	Kas haljastus ja taimestiku tüüp on selline, et teekasutajate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt teekoridori vale valik)?		
	5	Kas esineb monotoonsuse oht ja kas seda saab maastikukujundusega vältida?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	2	Are the emergency telephones in appropriate and safe positions with regard to traffic?		
	3	Are anti-dazzle screens required?		
	4	Are game fences required?		
	5	Is suitable road equipment (fog warning signs, automatic sprinklers for de-icing agents, snow fences etc.) required and/or planned based on particular weather requirements?		
8.2 Planting	1	Are existing and planted trees a sufficient/safe distance away from the road?		
	2	Is visibility at intersections obstructed by planting?		
	3	Will growth of greenery lead to future safety problems, (e.g. as a result of obstructed sight, expected trunk diameter greater than 8 cm, hidden road signs, light and shadow effects, leaves falling on the road)?		
	4	Does the greenery and type of planting preclude irritations to the road users (e.g. alignment)?		
	5	Is there a danger of monotony and should it be avoided by landscaping?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
8.3 Tsiivilehitusobjektid	1	Kas näiteks silla kaldasambad takistavad nähtavust?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv?		
	3	Kas jalakäijate ja jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt kõnni- ja jalgrattateede paigutuse osas)?		
	4	Kas rinnatised ja ülekäigusillad on teest ohutul kaugusel?		
8.4 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas kohtkindlad takistused on välditavad, paigaldatud piisavale/ohutule kaugusele või kaitstud?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud nõutud kohtadesse, näiteks järskudele nõlvadele kõrgusega üle 3 meetri, sügavate kraavide ja kohtkindlate takistuste juurde?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
8.3 Civil engineering structures	1	Is sight obstructed e.g. by bridge abutments?		
	2	Are passive safety devices planned at the required locations and are they suitably designed?		
	3	Have pedestrian and cyclist requirements been considered (e.g. layout of pedestrian and cycle paths)?		
	4	Are parapets and overpasses at a safe distance from the road?		
8.4 Passive safety installations	1	Are fixed obstacles avoidable, set up at sufficient/safe distances or safeguarded?		
	2	Are passive safety installations set up at the required facilities/ locations such as steep slopes higher than 3m, deep ditches and fixed obstacles?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

3. etapp – Tööprojekti koostamine

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas varasema auditeerimisetapi tulemusi on võetud arvesse?		
1. Funktsionaalne projekteerimine ja taliitluselemendid	1	Kas planeerimisfaasis on võetud arvesse avariolukorra uurimise varasemaid tulemusi/dokumente?		
	2	Kas teelõigetel ja ristmikel on sõltuvalt kiirtee kategooriast valitud õiged arvutuslikud kiirused?		
	3	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud?		
	4	Kas orienteerumisnähtavuse kaugus on enne igasuguseid eesseisvaid sündmusi ja muudatusi tagatud?		
	5	Kas esineb mingeid selliste sündmuste kogumeid nagu kurvid + mäetipud + ristmikud jne?		
	6	Kas tuleb kontrollida mingit täiendavat maastikukujundusplaani?		
	7	Kas kõik ohtlikud kohtkindlad või istutatud takistused on paigutatud väljapoole ohutustsooni? 120 km/h ▶ 12 m 100 km/h ▶ 9m 80 km/h ▶ 6 m		
	8	Kui takistused pole paigutatud väljapoole ohutustsooni, kas nad on välditavad või kaitstud?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Stage 3 - Detailed design

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Have the results from the previous audit phase been taken into consideration?		
1. Function design and operating elements	1	Have previous findings/documents on the crash situation been taken into consideration during the planning phase?		
	2	Have the design speeds been selected correctly for the section and intersections according to the category of the motorway?		
	3	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section?		
	4	Is the orientation sight distance guaranteed in advance of any stationary events and changes?		
	5	Are there any accumulations of events such as curves + hilltops + intersections etc?		
	6	Is there any additional landscaping plan to be checked?		
	7	Are all potentially dangerous fixed obstacles that can be dangerous placed outside the safety zone? 120km/h ► 12 m 100km/h ► 9m 80 km/h ► 6 m		
	8	In case fixed obstacles are not placed outside the safety zone are they avoidable, or safeguarded?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	9	Kas ehituspiirkonna lõpp paikneb eemal sellistest kriitilistest punktidest nagu mäetipud, allamägelõigud, kurvid, piiratud nähtavuskaugusega piirkonnad või tähelepanu kõrvalejuhtivate objektidega piirkonnad?		
	10	Kas üleminekupiirkond on kohandatud kõrvalasetsevate teelõigete jaoks?		
2. Ristlõige	1	Kas võimalike variantide hulgast on valitud kõige ohutum keskmine ristlõige?		
	2	Kas lõikenõlvadel on rakendatud piisavalt meetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
	3	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv? Vt punkti 8.5 Passiivset ohutust tagavad rajatised		
	4	Kas uue tee drenaaž on piisav?		
	5	Kas teel on piisav pikilangus ja pikigradient pinnavee äravooluks?		
3. Teekoridori valik	1	Kas teekoridori valik on järjekindel/seostatud?		
	2	Kas üleminekupiirkond on kohandatud kõrvalasetsevate teelõigete jaoks?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	9	Is the end of the construction area away from critical points, e.g. summits, downgrades, curves, areas with restricted sight distance or visual distractions?		
	10	Has the transition area been adapted to the adjacent road sections?		
2. Cross section	1	Has the safest average cross section been selected from possible options?		
	2	Have sufficient measures been taken on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks)?		
	3	Are passive safety devices planned at the required locations and are they suitably designed? See 8.5 Passive safety installations		
	4	Is there sufficient drainage for the new road?		
	5	Is there sufficient cross-fall and longitudinal gradient for the drainage of surface water run-off??		
3. Alignment	1	Is the alignment consistent/coherent?		
	2	Has the transition area been adapted to the adjacent road sections?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusemärgide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	4	Kas kriitilised muudatused on tõusuradade/üleminekuradade osas paigutatud õigesti?		
	5	Kas teekitsenemiste projektlahendus on õige?		
	6	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	7	Kas sissesõidud hooldus- ja puhkealadele on kavandatud ohututesse kohtadesse?		
4. Ristmikud	1	Kas ristmikud on õigeaegselt märgatavad? (orienteerumisnähtavuse kaugus)		
	2	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad?		
	3	Kas sõidutee on ristmikel piisava laiusega?		
	4	Kas aeglustamise, kiirendamise ja ärapööramise abirajad on projekteeritud nõuetekohased ja ohutud?		
	5	Kas ristmikel on tagatud hea nähtavus? Kas nõutud nähtavuskolmnurk on vaba?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	4	Have the critical changes been located correctly for climbing / passing lanes?		
	5	Are lane reductions correctly designed?		
	6	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	7	Are entrances and exits to service and rest areas planned at safe locations?		
4. Intersections, interchanges	1	Can intersections be recognized in time? (Orientation sight distance)		
	2	Are the movements clearly indicated and easy to understand?		
	3	Are lanes and carriageways wide enough at intersections?		
	4	Are auxiliary lanes for deceleration, acceleration and weaving appropriately designed?		
	5	Is good sight ensured at the intersections? Are the required sight triangles clear?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas valitud ristmiku tüüp ja projektlahendus on sobiv selle kategooriaga kiirtee jaoks?		
	7	Kas ristmik on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
	8	Kas ristmikule lähenemisel on vajalik kiiruse alandamine?		
4.2 Valgusfoorid, ITS (aruka transpordisüsteemi) meetmed	1	Kas aruka transpordisüsteemi meetmed on side ja juhtide abistamise osas rakendatud?		
	2	Kas informatsioon on selgesti märgatav ja arusaadav?		
5. Hooldus- ja puhkepiirkonnad	1	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	2	Kas hooldus- või puhkepiirkonna paigutus on erinevate liiklusmanöövrite jaoks sobiv?		
	3	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästeameti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
	4	Kas jalakäijarajatised on ohutu projektlahendusega?		
	5	Kas aeglustus- ja kiirendusrajad piirkonda on sisse- ja väljasõidul piisava pikkusega?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Is the type and design of the selected intersection suitable for the category of motorway?		
	7	Is the intersection fully visible and recognizable from all approaches and are the required markings and signs clear and unambiguous?		
	8	Is a reduction in speed required in the direction of the intersection?		
4.2 Traffic signals and ITS measures	1	Have ITS measures for communication and driver assistance been accounted for?		
	2	Is the information clearly recognisable and understandable?		
5. Service and rest areas	1	Are the dimensions of the parking areas sufficient for the parking of passenger vehicles, trucks and buses?		
	2	Is the layout of the service or rest area appropriate for the different traffic movements?		
	3	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		
	4	Are pedestrian facilities of a safe design?		
	5	Are the deceleration and acceleration lanes to and from the area of a suitable length?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas peatumise keelualad on planeeritud?		
	7	Kas on ette nähtud piisavalt parklaid, et minimeerida keelatud parkimisi (kõnniteedel, sõiduteel) või rakendatud asjakohaseid kaitsemeetmeid?		
	8	Kas parklad on lihtsasti juurdepääsetavad?		
	9	Kas parklatesse saab ohutult sisse ja nendest välja sõita?		
	10	Kas parklad varjavad nähtavust?		
5.2 Ühistranspordi peatused	1	Kui ühistransport kasutab kiirteed, kas bussipeatused on kiirteest endast eraldatud?		
6. Ohustatud teekasutajate vajadused	1	Vt 5. punkti Hooldus- ja puhkealad		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus 7.1 Liiklusmärgid	1	Kas on planeeritud asjakohased kiiruspiirangud (algus, lõpp, suurus, asukoht)?		
	2	Kas on vaja vältida veoautodest, bussidest jne möödasõitu ja kui on, kas keelud on kehtestatud õigetes kohtades?		
	3	Kas on planeeritud peatumiskeeluga tsoonid (hooldus- ja puhkealad)?		
	4	Kas liiklusmärgid takistavad nähtavust?		
	5	Kas haljastus põhjustab ohutusprobleeme, kui taimestik kasvab (nt varjab liiklusmärke)?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Are no-stopping zones planned?		
	7	Are sufficient parking areas provided to minimize illegal parking (on footpaths, on the carriageway) or have appropriate preventative measures been taken?		
	8	Are parking areas easily accessible?		
	9	Is it possible to enter and exit parking areas safely?		
	10	Is sight obstructed by parking areas?		
5.2 Public transport stops	1	If public transport will use the motorway are bus stops clear of the motorway itself?		
6. Needs of vulnerable road users	1	See 5. service and rest areas		
7. Traffic signing, marking, lighting 7.1 Signing	1	Have appropriate speed limits been planned (start, end, height, location)?		
	2	Is prevention of overtaking trucks, buses etc. required and, if so, is it set up at suitable locations?		
	3	Are no-stopping zones planned (service and rest areas)?		
	4	Is sight obstructed by traffic signage?		
	5	Could greenery lead to safety problems if the vegetation grows (e.g. covered road signs)?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas liiklusmärgid on selgesti näha ja loetavad (märkide suurus)?		
	7	Kas mittevajalikud märgid või postid on täielikult eemaldatud?		
	8	Kas liiklusmärgid on loogilised ja järjekindlad?		
	9	Kas hooldus- ja puhkealade liiklusmärgid on ausaadavad?		
	10	Kas on arvesse võetud erinevate suundade liiklusmärke ja valgusfoorisüsteeme?		
	11	Kas liiklusmärgid on paigutatud nii, et nad ei piira nähtavust juurdesõiduteedelt või ristuvatelt teedelt?		
	12	Kas ristmik on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
7.2 Teemärgistus	1	Kas teemärgistus on selge ja arusaadav?		
	2	Kas kõik liiklusmärgid ja kogu teemärgistus täidab oma funktsiooni ilma vasturääkivusega?		
7.3 Valgustus	1	Kas statsionaarne valgustus (teelõikudel, ristmikel, hooldus- ja puhkealadel) on sobiv looduslikku valgust arvestades?		
	2	Kas looduslik valgus seab mingeid erinõudeid, millega tuleb arvestada?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Can the signs be clearly recognized and read (size of signs)?		
	7	Have unnecessary signs or posts been completely removed?		
	8	Is signage logical and consistent?		
	9	Is signage for service and rest areas clear?		
	10	Have variable direction signage or traffic control systems been taken into consideration?		
	11	Are signs located in such a way as to avoid restricting sight from approaches or intersecting roads?		
	12	Is the intersection fully visible and recognizable from all approaches and are the required markings and signs clear and unambiguous?		
7.2 Markings	1	Are the road markings clear and recognizable?		
	2	Do all signs and markings correspond without any contradictions?		
7.3 Lighting	1	Is stationary lighting (of the sections, intersections, service and rest areas), appropriate in relation to the ambient lighting?		
	2	Does the ambient lighting present any special requirements to be accounted for?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
8.1 Teeäärsed rajatised ja passiivse ohutusega seotud rajatised 8.1 Muu teevarustus	1	Kas on planeeritud pimestamisvastased ekraanid (vastusõitva liikluse pimestamise vältimiseks)?		
	2	Kas sõltuvalt erilistest ilmastikutingimustest on planeeritud sobiv teevarustus (uduhoiatusmärgid, jääeemaldusaine automaatsed pihustid, lumetõkked jne)?		
	3	Kas avariiväljakutsetelefonid on liikluse seisukohast sobivates ja ohututes kohtades?		
	4	Kas on planeeritud ulukitarad?		
	5	Kas nähtavus on takistatud? (näiteks ohutustõkete, tarade, teevarustuse, reklaamtahvlite, liiklusmärkide jne poolt)		
	6	Kas lõikenõlvadel on rakendatud ohutusmeetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
8.2 Haljastus	1	Kas kõik olemasolevad ja istutatud puud on väljaspool ohutustsooni? 120 km/h ▶ 12 m 100 km/h ▶ 9m 80 km/h ▶ 6 m		
	2	Kas teeäärne haljastus juhib sõidukijuhte pidevalt kurvides?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
8.1 Road side features and passive safety installations 8.1 Other road equipment	1	Are anti-dazzle screens (to prevent blending of oncoming traffic) planned?		
	2	Is suitable road equipment (fog warning signs, automatic sprinklers for de-icing agents, snow fences etc.) planned based on particular weather requirements?		
	3	Are the emergency telephones in appropriate and safe positions with regard to traffic?		
	4	Are game fences planned?		
	5	Is sight obstructed? (eg. by safety barriers, fences, road equipment, advertising billboards, traffic signs etc.)		
	6	Are the measures on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks) planned in a safe way?		
8.2 Planting	1	Are all existing and planted trees outside the safety zone? 120km/h ▶ 12 m 100km/h ▶ 9m 80 km/h ▶ 6 m		
	2	Does road side vegetation continuously guide the drivers in curves?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas taimede kasv võib tulevikus põhjustada ohutusprobleeme (näiteks nähtavuse piiramine, puutüvede eeldatav läbimõõt üle 8 cm, liiklusmärkide varjamine, valguse ja varju mõju, teele langevad lehed)?		
	4	Kas haljastus ja taimestiku tüüp on selline, et teekasutajate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt teekoridori vale valik)?		
	5	Kas taimestik takistab nähtavust?		
	6	Kas haljastus takistab sõidukijuhtide, jalakäijate ja jalgratturite visuaalset kontakti?		
Haljastus (järg)	7	Kas kõigil ristmikel on tagatud hea nähtavus?		
	8	Kas maastikukujunduse plaan aitab teekasutajal tajuda tee kurssi ja vähendab monotoonsust?		
8.3 Tsiivilehitusobjektid	1	Kas on tagatud kokkusobivus/järjekindlus?		
	2	Kas rinnatised ja estakaadid, mastid, kaldasambad, tugimüürid, sillareelingud jne on paigutatud teest piisavale kaugusele või tee suhtes kaitstud?		
	3	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv?		
	4	Kas näiteks silla kaldasambad takistavad nähtavust?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Will growth of greenery lead to future safety problems, (e.g. as a result of obstructed sight, expected trunk diameter greater than 8 cm, hidden road signs, light and shadow effects, leaves falling on the road)?		
	4	Does the greenery and type of planting preclude irritations to the road users (e.g. false alignment)?		
	5	Is sight obstructed by the planting?		
	6	Is visual contact motorist-pedestrian-cyclist restricted by greenery?		
Planting continued	7	Is good visibility ensured at the intersections?		
	8	Does the landscaping plan assist with the user's perception of the road course and does it reduce monotony?		
8.3 Civil engineering structures	1	Is reconcilability /coherence guaranteed?		
	2	Are parapets and overpasses, masts, abutments, supporting walls, bridge railings etc. set up at sufficient distances or safeguarded from the road?		
	3	Are passive safety devices planned at the required locations and appropriately designed?		
	4	Is sight obstructed e.g. by bridge abutments?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	5	Kas drenaažisüsteemil on ohutustsooni piires sügavad kraavid?		
	6	Kas on planeeritud kaldasamba tiibmüürid või truubid?		
8.4 Muud takistused	1	Kas ohutustsoonis on mingeid muid takistusi?		
8.5 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud nõutud kohtadesse ja asjakohaselt tähistatud (barjääride algused ja lõpud, barjääripostid, sammaste vahelised kaugused, sammaste püsivus ja sügavus, ühendus kaitsepiiretega)?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavates rajatistes on "lahtised aknad" või katkestused?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	5	Are there deep ditches of the drainage system within the safety zone?		
	6	Are there headwalls on culverts planned?		
8.4 Other obstacles	1	Are there any other obstacles within the safety zone?		
8.5 Passive safety installations	1	Are passive safety devices planned at the required locations and appropriately designed (beginning and end of the barriers, barrier posts, distance between stanchions, stability, depth of stanchions, combination with guard rails)?		
	2	Are there "open windows" or gaps in the passive safety system?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

4. etapp Enne liikluseks avamist ja 5. etapp Pärast liikluseks avamist ning liiklusohutuse kontrollimised

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas varasema auditeerimisetapi tulemused on võetud arvesse?		
1. Funktsioonid, talitluselemendid ja ümbrus	1	Kas avariiaandmete (kui on olemas) põhjal on tuvastatud probleeme?		
	2	Kas kiirtee on <ul style="list-style-type: none"> • suure pikkusega kiirtee, • regionaalne kiirtee või • linnakiirtee 		
	3	Kas tee projektlahendus vastab tee kategooriale?		
	4	Kas sõidukijuht märkab funktsioonide ja omaduste muutumist piisavalt aegsasti? 120 km/h ▶ 500 m ette 100 km/h ▶ 300 m ette 80 km/h ▶ 200 m ette 60 km/h ▶ 150 m ette		
	5	Kas esineb mingeid selliste sündmuste kogumeid nagu kurvid + mäetipud + ristmikud jne?		
	6	Kas rakendatakse sobivaid kiiruspiiranguid?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Stage 4 pre- and 5 post-traffic opening and for Road Safety Inspections

Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Have the results from the previous audit phase been taken into consideration?		
1. Function, operating elements and surroundings	1	Are there any issues defined from crash data (if available)?		
	2	Is the motorway <ul style="list-style-type: none"> • a long distance motorway, • a regional motorway or • an urban motorway 		
	3	Is the design of the road according to its category?		
	4	Does the driver recognise the change of functions and characteristics early enough? 120 km/h ► 500 m ahead 100 km/h ► 300 m ahead 80 km/h ► 200 m ahead 60 km/h ► 150 m ahead		
	5	Are there any accumulations of events such as curves + hilltops + intersections etc?		
	6	Are suitable speed limits applied?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	7	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud? 100 km/h ▶ 185 m veoautodel 80 km/h ▶ 130 m veoautodel 60 km/h ▶ 85 m veoautodel		
	8	Kas maastikukujundustööd on lõpetatud?		
	9	Kas kõik ohtlikud kohtkindlad takistused on paigutatud väljapoole ohutustsooni? 120 km/h ▶ 12 m 100 km/h ▶ 9 m 80 km/h ▶ 6 m 60 km/h ▶ 3 m (kaugused on erinevates riikides erinevad)		
	10	Kas ehituspiirkonna lõpp paikneb eemal kriitilistest punktidest (näiteks mäetipud, allamägelõigud, kurvid, piiratud nähtavuskaugusega piirkonnad või tähelepanu kõrvalejuhtivate objektidega piirkonnad)?		
2. Ristlõige	1	Kas ristlõige vastab tee kateooriale?		
	2	Kas teekate tagab nõutava haarde pika aja jooksul, kui on tegemist väikeste raadiustega (nt rampidel)?		
	3	Kas liigse leemendamise või ärakulunud komponentide tõttu on kahtlus teekatte haardevõime suhtes?		
	4	Kas teekate on sile ja ilma soonteta?		
	5	Kas teekattel puuduvad lühikesed või pikad lained?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	7	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section? 100 km/h ► 185 m for trucks 80 km/h ► 130 m for trucks 60 km/h ► 85 m for trucks		
	8	Is the landscaping work finished?		
	9	Are all fixed obstacles that can be dangerous placed outside the safety zone? 120 km/h ► 12 m 100 km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m (Figures can differ according to the countries).		
	10	Is the end of the construction area away from critical points (e.g. summits, downgrades, curves, areas with restricted sight distance or distractions)?		
2. Cross section	1	Is the cross section appropriate to the category?		
	2	Does the road surface provide the required grip over the long term where small radii occur (e.g. on ramps)?		
	3	Are there any doubts regarding the surface grip because of excess bleeding or polished components?		
	4	Is the surface even and free from grooves?		
	5	Is the surface free from short or long waves?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas tee ja selle ümbruse drenaaž on piisav?		
	7	Kas põikkalle/diagonaalkalle on piisav?		
	8	Kas põikkalle on sirgetel teelõikudel konstantne?		
	9	Kas teepeenarde keskmine laius on piisav?		
	10	Kas on sõiduteega samas tasapinnas olevaid kõvu teepeenraid?		
	11	Kas teepeenrad on tugevad ja piisavalt stabiilsed?		
	12	Kas lõikenõlvadel on rakendatud piisavalt meetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
	13	Kas peatumisnähtavuse kaugus on näiteks takistatud kaitsetõketega, taimedega jms?		
	14	Kas on olemas eraldusriba? Kas see on ohutu konstruktsiooniga? Kas on näiteks olemas ohutusbarjäär või eraldusriba on piisavalt lai pöördemanöövrtega seotud avariide vältimiseks?		
	15	Kas teetamm nõuab passiivset ohutust tagavaid rajatisi?		
3. Teekoridori valik	1	Kas kiiruspiirang on teekoridori horisontaalsete ja vertikaalsete elementide jaoks piisav?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Is there sufficient drainage for the road and its surroundings?		
	7	Is there sufficient cross-fall/diagonal fall?		
	8	Is the cross-fall in straight sections constant?		
	9	Is the average width of the road shoulders sufficient?		
	10	Are there hard shoulders at the same level of the carriageway?		
	11	Are the road shoulders strong and stable enough?		
	12	Have sufficient measures been taken on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks)?		
	13	Is stopping sight distance obstructed, for example by safety barriers, plants?		
	14	Is there a median strip? Does it have a safe design, e.g. safety barrier or sufficient width to prevent turn crashes?		
	15	Does the embankment require passive safety installations?		
3. Alignment	1	Is the speed limit adequate for the horizontal and vertical elements of the alignment?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	3	Kas nähtavus kurvides on tagatud?		
	4	Kas väliskõrgendus on kurvides piisav?		
	5	Kas ülesmäge lõikudel on aeglase liikluse jaoks eraldi rada (tõusurada)?		
	6	Kas lisarajad on piisava pikkusega selleks, et aeglased sõidukid saavad ohutult tagasi pöörduda?		
	7	Kas teekoridor sisaldab vertikaalsuunas peidetud langusi?		
	8	Kas teekoridori valik on järjekindel ja teekasutajate poolt selgesti tuvastatav? Või on seal sõidukijuhtide jaoks "üllatusi"?		
	9	Kas muudatused ("üllatused") on üleminekutega, näiteks liiklusmärkidega tähistatud? Kas muudatused ("üllatused") on märgitud sobivate tähistega (näiteks liiklusmärkidega)?		
	10	Kas kurvid on väljastpoolt raamitud raadiustega paralleelselt ja järjepidevad?		
	11	Kas kurvid on seestpoolt takistustest vabad?		
	12	Kas esineb optilisi illusioone?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	2	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	3	Is visibility in curves ensured?		
	4	Is the super-elevation in curves sufficient?		
	5	Do uphill sections have an additional lane (climbing lane) for slow traffic?		
	6	Are any additional lanes of a sufficient length to insure that the slow vehicles can return safely?		
	7	Are there hidden dips in the vertical alignment?		
	8	Is the alignment consistent and easily recognized by the road users? Or "surprise" for the drivers?		
	9	Are changes (surprises) indicated by transitions like signage? Are changes (surprises) communicated or indicated with suitable notice (e.g. with signage)?		
	10	Are the outside of the curves framed parallel to the radii and consistent?		
	11	Are the insides of curves free from side obstructions?		
	12	Are there optical illusions?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
4. Ristmikud	1	Kas ristmike tüüp ja projektlahendus on sobivad ristuvate teede funktsiooni ja liiklusmahtu arvestades? (Hinnata iga ristmikku eraldi)		
	2	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad?		
	3	Kas aeglustamise, kiirendamise ja ärapööramise abirajad on projekteeritud nõuetekohased ja ohutud?		
	4	Kas ristmik on täielikult nähtav ja sõidukijuhi silma erinevatelt kõrgustelt (sõidua autod, veoautod, mootorrattad, jalgrattad jne) igast suunast lähenemisel õigeaegselt märgatav?		
	5	Kas looduslik valgus esitab mingeid erinõudeid ja kui jah, kas nendega on arvestatud?		
	6	Kas nähtavus on takistatud? (näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms)		
	7	Kas ristmikule lähenemisel on vajalik kiiruse alandamine? Kas väiksema tähtsusega teel on üleminekutsoonid kiiruse vähendamiseks?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
4. Intersections, interchanges	1	Is the type and design of the intersections suitable for the function and traffic volume of the intersecting roads? (Consider each intersection separately)		
	2	Are the movements clearly indicated and easy to understand?		
	3	Are auxiliary lanes for deceleration, acceleration and weaving appropriately designed?		
	4	Is the intersection fully visible and recognizable in time from all approaches for different driver eye heights of (cars, trucks, motorcycles, bicycles, etc.) and are the required sight triangles clear?		
	5	Does the ambient lighting present any special requirements and if so have they been accounted for?		
	6	Is sight obstructed? (eg. by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc)		
	7	Is a reduction in speed required in the direction of the intersection? And are there transitions for speed reductions on the minor road?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Teiseste teede ristmike kontrollimisel kasutage linnadevaheliste teede ja linna põhitänavate kohta käivaid kontrollnimekirju.		
4.2 Valgusfoorid, ITS (aruka transpordisüsteemi) meetmed	1	Kas teiseste teede ääres olevad valgusfoorid järgivad linnadevaheliste teede ja linna põhitänavate kohta käivaid kontrollnimekirju?		
	2	Kas on paigaldatud aruka transpordisüsteemi meetmete hulka kuuluvad sidesüsteemid ja juhtide abistamise süsteemid?		
	3	Kas informatsioon on selgesti märgatav ja arusaadav?		
5. Hooldus- ja puhkealad	1	Kas hooldus- ja puhkealad ja parkimiskohad on mõlemal pool teed? Kui ei ole, kas on olemas vasakpöörderajad?		
	2	Kas sisse- ja väljasõidul on olemas aeglustus- ja kiirendusrajad?		
	3	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	4	Kas hooldus- või puhkepiirkonna paigutus on erinevate liiklusmanöövrite jaoks sobiv? Kui on sobiv, kas paigutus on sobiv juurdepääsupiirkondades hoonete juurdesõidul ja hoonete juurest ärasõidul?		
	5	Kas paigutus on selline, et sõidukid sõidavad sobiva kiirusega?		
	6	Kas peatumiskeelu tsoonid on ette nähtud nii nagu vaja?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	For checking the intersection at the secondary roads please use the checklists for interurban or urban main roads.		
4.2 Traffic signals and ITS measures	1	For traffic signals along secondary roads follow the checklists for interurban or urban main roads.		
	2	Are ITS measures for communication and driver assistance installed?		
	3	Is the information clearly recognisable and understandable?		
5. Services and rest areas	1	Are service and rest areas and parking facilities on both sides of the road? If not, are there left turn lanes?		
	2	Are there deceleration and acceleration lanes at the entrance and exit?		
	3	Are the dimensions of the parking areas sufficient for the parking of passenger vehicles, trucks and buses?		
	4	Is the layout of the service or rest area appropriate for the different traffic movements? And if so, is layout suitable in access areas to and from building?		
	5	Is the layout in such a way that vehicles are running at the appropriate speed?		
	6	Are no-stopping zones provided as necessary?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	7	Kas parklad on lihtsasti juurdepääsetavad ja seal on piisavalt ruumi manööverdamiseks?		
	8	Kas need alad on sõiduteest füüsiliselt eraldatud (kaitsepiire, äärekivi, haljasala jne)?		
	9	Kas teekasutajad võivad ennast tunda ohutult ja turvaliselt?		
	10	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästemeeti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
	11	Kas on ette nähtud piisavalt parkimiskohti, et vältida ebaseaduslikku parkimist kõnniteedel, jalgrattateedel ja sõiduteel ning kas selle vältimiseks on rakendatud vastavaid meetmeid?		
	12	Kas parklatesse saab ohutult sisse ja nendest välja sõita?		
	13	Kas parklad või ebaseaduslikult parkivad sõidukid takistavad nähtavust?		
5.2 Ühistransport	1	Kas ühistransport kasutab kiirteed?		
	2	Kui ühistransport kasutab kiirteed, kas bussipeatused on kiirteest endast eraldatud?		
6. Ohustatud teekasutajate vajadused	1	Kas hooldus- ja puhkealadel on kõnniteed? Kui kõnniteed on olemas, kas need on projekteeritud ohutud?		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus 7.1 Liiklusmärgid	1	Kas on planeeritud asjakohased kiiruspiirangud (algus, lõpp, suurus, asukoht)?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	7	Are parking areas easily accessible and do they provide sufficient manoeuvring space?		
	8	Are these areas physically separated from the carriageway (guardrail, kerb, green area, etc.)?		
	9	Do users feel safe and secure?		
	10	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		
	11	Are sufficient parking areas provided to minimize illegal parking on footpaths, cycle facilities, and on the carriageway with the corresponding preventative measures taken?		
	12	Is it possible to enter and exit parking areas safely?		
	13	Is sight obstructed by parking areas or by illegally parked vehicles?		
5.2 Public transport	1	Is public transport using the motorway?		
	2	If public transport will use the motorway are bus stops clear of the motorway?		
6. Needs of vulnerable road users	1	Are there any pedestrian facilities in the service and rest areas? And if so, are they of a safe design?		
7. Traffic signing, marking, lighting 7.1 Signing	1	Have appropriate speed limits been signed appropriately (start, end, height, location)?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas enne ristmike ja asulatesse sissesõite on kehtestatud kiiruspiirangud 70/60 km/h?		
	3	Kas teetrassi nähtavusele aitavad kaasa teeservapostid?		
	4	Kas liiklus või liiklusemärgid takistavad nähtavust?		
	5	Kas veoautodest, bussidest jne möödasõidu keelualad on õigesti projekteeritud ja paigutatud? Kas ristmike ees on möödasõitu keelavad liiklusemärgid?		
	6	Kas liiklusemärgid on nähtavad? Kas liiklusemärgid vastavad Viini ja Genfi konventsiooni nõuetele?		
	7	Kas ühes kohas on rohkem kui kaks erinevat liiklusemärki?		
	8	Kas enne ristmikku on kiirusepiirangu märk paigutatud õigesse kohta ja õigesti projekteeritud?		
	9	Kas liiklusemärgid on loogilised ja järjekindlad?		
	10	Kas hooldus- ja puhkealade liiklusemärgid on ausaadavad?		
	11	Kas on paigaldatud erinevad liiklusemärgi- ja valgusfoorisüsteemid ja need on täiesti funktsionaalsed?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	2	Are there speed limitations of 70/60 km/h ahead of intersections and built-up areas?		
	3	Is the visibility of the road course assisted by edge delineation?		
	4	Is sight obstructed by the traffic or by the signs?		
	5	Is prohibition of overtaking for trucks, buses, etc. appropriately designed and located? Are there warning signs ahead of the intersection prohibiting overtaking?		
	6	Are the signs visible? And do the signs conform (to the conventions of Vienna and Geneva)?		
	7	Are there more than two different traffic signs at one place?		
	8	Is a reduction in speed when approaching the intersection assigned to the correct place and properly designed?		
	9	Is signing logical and consistent?		
	10	Is signing for service and rest areas clear?		
	11	Have variable signing or traffic control systems been installed and are they fully functional?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	12	Kas on paigaldatud täiendavad hoiatused objektide korral, mis pole õigeaegselt näha?		
	13	Kas haljastus põhjustab ohutusprobleeme, kui taimestik kasvab (nt varjab liiklusmärke)?		
	14	Kas liiklusmärgid on paigutatud nii, et saab vältida nähtavuspiiranguid juurdesõiduteedel?		
	15	Kas liiklusmärgid on helenduva pinnakattega ja kas need on öösel valgustatud. Kas liiklusmärgid on nii päevavalges kui pimedas rahuldava nähtavusega?		
	16	Kas on eksiteele viivaid liiklusmärke või täiendavaid infopaneele?		
	17	Kas loetavus on tagatud nõutavalt kauguselt? Kas taustaga on probleeme?		
	18	Kas liiklusmärgid on vajadusel paigaldatud sõidutee kohale?		
	19	Kas märkide mõõtmed vastavad teetüübile?		
	20	Kas liiklusmärgid on teekattega võrreldes paigutatud ühtemoodi?		
	21	Kas vertikaalsed liiklusmärgid on paigaldatud nõuetekohaselt ja on täielikud?		
	22	Kas liiklusmärkide postid ja vundamendid on otsasõidu eest piisavalt kaitstud?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	12	Are advanced warnings in place for features that cannot be seen in time?		
	13	Could greenery lead to safety problems if the vegetation grows (e.g. as a result of covered road signs)?		
	14	Are signs located in such a way as to avoid restricting visibility from approaches?		
	15	Are signs retro reflecting or are they illuminated at night? In daylight and darkness, are signs satisfactory regarding visibility?		
	16	Are there misleading traffic signs or additional information panels?		
	17	Is readability ensured at the required distance? Are there background problems?		
	18	Where needed, have signs been located above the carriageway?		
	19	Do the signs have dimensions according to the type of road?		
	20	Are the signs at a uniform position, compared to the pavement?		
	21	Is the vertical signing properly placed and complete?		
	22	Are the sign masts and foundations sufficiently protected against collisions?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	23	Kas liiklusmärgid ja nende toed omavad piisavat passiivset ohutust, mis puudutab nende väikest massi ja/või purunevat konstruktsiooni? Kas nad on väljaspool ohutsooni?		
	24	Kas äärepõstid on puruneva konstruktsiooniga?		
	25	Kas tee kohale paigaldatud teeviidad vastavad liiklusradadele?		
7.2 Teemärgistus	1	Kas kõik liiklusmärgid ja kogu teemärgistus täidab oma funktsiooni ilma vasturääkivuseta?		
	2	Kas teemärgistus on selge ja arusaadav?		
	3	Kas mittevajalik (ähmane) teemärgistus / mittevajalikud liiklusmärgid on täielikult kõrvaldatud?		
	4	Kas teemärgistuse jooned on teekatte servaga paralleelsed?		
	5	Kas teemärgistus vastab tee funktsioonile ja kategoriale?		
	6	Kas teemärgistus on tõhus igasugustes tingimustes (päeval, öösel, märgades tingimustes, kuivades tingimustes, udus, päikesetõusu ja -loojangu) ajal?		
	7	Kas teeandmise kohustus kajastub teemärgistuses nii, nagu seda näevad ette liiklusmärgid?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	23	Do the traffic signs including their supports have a sufficient passive safety by low mass or/and break away structure? Are they beyond the safety zone?		
	24	Do delineators have a break away structure?		
	25	Does the overhead directional signage correspond with the traffic lanes?		
7.2 Markings	1	Do all signs and markings correspond without any contradictions?		
	2	Are the road markings clear and recognizable?		
	3	Have unnecessary markings/signs been completely removed (phantom markings)?		
	4	Are the markings in a parallel line to the edge of the road surface?		
	5	Are the markings appropriate for the function and category of the road?		
	6	Are the markings likely to be effective under all expected conditions (day, night, wet, dry, fog, rising and setting sun)?		
	7	Is the obligation to yield right of way enforced by markings according to the one enforced by signage?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
7.3 Valgustus	1	Kas tee on piisavalt valgustatud?		
	2	Kas statsionaarne valgustus on asjakohane?		
	3	Kas eriolukordade valgustus (üleminekutsoonid, ristlõike muudatused) on asjakohaselt projekteeritud?		
	4	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	5	Kas statsionaarne valgustus tekitab probleeme liiklusmärkide märkamisel või teetrassi tuvastamisel?		
	6	Kas valgustipostid paiknevad väljaspool ohutustsooni ja on asjakohaselt kaitstud?		
	7	Kas statsionaarne valgustus paikneb ristmikel / puhkus- ja hooldusaladel asjakohaselt?		
	8	Kas ilma statsionaarse valgustusega kohad on potentsiaalselt ohtlikud?		
8. Teeäärsed rajatised ja passiivse ohutusega seotud rajatised	1	Kas ohutustsoonis on mingeid muid takistusi? 100 km/h ▶ 9 m 80 km/h ▶ 6 m 60 km/h ▶ 3 m		
8.1 Muu teevarustus	2	Kas pimestamisvastased ekraanid on olemas vastavalt nõuetele?		
	3	Kas on paigaldatud sobiv teevarustus (udu eest hoiatavad märgid, jääemaldusainete automaatsed pihustid, lumetõkked jne) ja need on täiesti töökorras?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
7.3 Lighting	1	Is the road sufficiently illuminated?		
	2	Is the stationary lighting appropriate?		
	3	Is the lighting of special situations (transition zones, changes in cross section) suitably designed?		
	4	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	5	Can the stationary lighting cause problems in recognizing the traffic signs or the alignment of the road?		
	6	Are the lighting masts situated outside of the safety zone or properly protected?		
	7	Is stationary lighting at intersection/ service and rest areas properly situated?		
	8	In the areas where there is no stationary lighting, are there any potential dangers?		
8. Road side features and passive safety installations 8.1 Other road equipment	1	Are there any features within the safety zone? 100 km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m		
	2	Are antidazzle screens provided as required?		
	3	Has suitable road equipment (fog warning signs, automatic sprinklers for de-icing agents, snow fences, etc.) been installed and is it fully functional?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	4	Kas avariiväljakutsetelefonid on liikluse seisukohast sobivates ja ohututes kohtades?		
	5	Kas ulukitara algus ja lõpp on paigutatud õigesti?		
	6	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutustõkete, tarade, teevarustuse, reklaamtahvlite ja liiklusmärkide tõttu?		
	7	Kas lõikenõlvadel on rakendatud piisavalt meetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
8.2 Haljastus	1	Kas tee ääres on haljastust?		
	2	Kas ohutustsoonis on puid?		
	3	Kas haljastus või taimestiku kasv võib tulevikus põhjustada ohutusprobleeme?		
	4	Kas haljastus ja taimestiku tüüp on selline, et teekasutajate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt teekoridori valik)?		
	5	Kas taimestik takistab nähtavust? Kas ristmikul on tagatud hea nähtavus?		
	6	Kas taimestik kaitseb teed loodusõnnetuste, näiteks maalihete jms eest?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	4	Are the emergency telephones in appropriate and safe positions with regard to traffic?		
	5	Is the beginning and end of game fencing correctly determined?		
	6	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, advertising billboards, and traffic signs?		
	7	Have sufficient measures been taken on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks)?		
8.2 Planting	1	Is there any vegetation along the motorway?		
	2	Are there trees within the safety zone?		
	3	Could the greenery or the growth of greenery lead to future safety problems?		
	4	Does the greenery and type of planting preclude irritations to the road users (e.g. alignment)?		
	5	Is sight obstructed by the planting? Is good visibility ensured at the intersection?		
	6	Does vegetation protect the road from natural disasters like land slides etc.?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	7	Kas teeäärne haljastus juhib sõidukijuhte pidevalt kurvides?		
	8	Kas taimestik takistab nähtavust teetrassil?		
	9	Kas taimestik on monotoonne? Kas taimestik aitab vältida tee monotoonset iseloomu?		
8.3 Tsiivilehitusobjektid	1	Kas on tagatud kokkusobivus?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud vajalikesse kohtadesse?		
	3	Kas rinnatised ja ülekäigusillad on teest ohutul kaugusel?		
	4	Kas mastid, silla kaldasambad, tugimüürid, sillareelingud jms on kaitstud?		
	5	Kas valgustus on projekteeritud asjakohaselt?		
Drenaaž	6	Kas drenaažisüsteem on lineaarne takistus sügavate kraavidega ohutustsoonis?		
	7	Kas ehitatavad trüübid kujutavad endast ohtu?		
8.4 Muud takistused	1	Kui kaugel on teeviidad teesillutisest?		
	2	Kas takistusteta tsoonis on kaitsmata tugesid muudele kaablitele kui valgustuskaablitele?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	7	Does road side vegetation continuously guide the drivers in curves?		
	8	Does vegetation obstruct the visibility on the road course?		
	9	Is the vegetation monotonous? Or does it help to avoid a monotonous character of the road?		
8.3 Civil engineering structures	1	Is reconcilability guaranteed?		
	2	Are passive safety installations set up at the required locations?		
	3	Are parapets and overpasses at a safe distance from the road?		
	4	Have masts, abutments, supporting walls, bridge railings etc. been safeguarded?		
	5	Is lighting appropriately designed?		
Drainage	6	Is the drainage system a linear obstacle with deep ditches in the safety zone?		
	7	Do the constructed culverts pose a safety hazard?		
8.4 Other obstacles	1	What is the distance of the road directional signing to the pavement?		
	2	Are there unprotected supports for other cables than lighting in the obstacle-free zone?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas liiklusmärke (peale teeviitade) võib lugeda ohtlikeks takistusteks?		
	4	Kas ohutustsoonis on mingeid muid kohtkindlaid takistusi?		
8.5 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas kohtkindlad takistused on välditavad, paigaldatud piisavale kaugusele või kaitstud (mastid, kaldasambad, tugimüürid, sillareelingud, puud jne)?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud vajalikesse kohtadesse?		
	3	Kas kõik teeohutusbarjäärid on oma kohal ja paigutatud ohutult nii, et nad pole üksteisele takistuseks?		
	4	Kas kaitsepiirde pikkus on piisav?		
	5	Kas kaitsepiire on paigaldatud õigesti, arvestades nende otsatöötlust, ankurdust, postisammu, barjääri ülekattet?		
	6	Kas kaitsepiiretes on välditud ohtlike katkestusi?		
	7	Kas kõik vajalikud vahebarjäärid on kohal ja õigesti märgistatud või joondatud?		
	8	Kas barjäärid on paigaldatud nii, et nad ei piira nähtavust?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Are traffic signs (other than road directional signs) to be considered as dangerous obstacles?		
	4	Are there other fixed obstacles inside the safety zone?		
8.5 Passive safety installations	1	Are fixed obstacles avoidable, set up at sufficient distances or safeguarded (masts, abutments, supporting walls, bridge railings, trees, etc.)?		
	2	Have passive safety installations been set up at the required locations?		
	3	Are all road safety barriers in place and safely located so that they are not obstacles themselves?		
	4	Is the length of guardrail adequate?		
	5	Is the guardrail correctly installed, regarding: end treatments, anchorages, post spacing, post depth, rail overlap?		
	6	Are dangerous windows of guardrails avoided?		
	7	Are all necessary medium barriers in place and properly sign posted or delineated?		
	8	Are barriers placed so that they don't restrict visibility?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

► KONTROLLNIMEKIRJAD LINNADEVAHELISTELE TEEDELE, MIS LÄBIVAD HOONESTATUD PIIRKONDI LINNADES JA KÜLADES

1. etapp – Teostatavusuuring

LINNADEVAHELISED TEEDE – 1. etapp

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
1. Funktsioon	1	Mis on projekti kavandatud eesmärk?		
	2	Kas tee läbib sellist hoonestusega piirkonda nagu näiteks väikelinn või küla? Kui jah, tuleb olla eriti tähelepanelik kohaliku liikluse ja kergliikluse segafunktsioonide suhtes.		
	3	Kas projektlahendus vastab tee funktsioonile?		
	4	Kas väljapakutud projekt/ümbeprojekteerimine peegeldab asjakohaselt järgmiste liiklusvahendite eeldatavat vahekorda: • sõiduaudod? • mootorrattad? • jalgrattad? • jalakäijad? • raskeveokid? • bussid?		
	5	Kas kõik suuremad liikluse põhjustajad (sealhulgas elamud või ostukeskused) on piisavalt kaugel, et vältida ohtlikku mõju projektlahenduse vormile?		
	6	Kas olemasolevad või alternatiivsed juurdepääsuteed on paigutatud nii, et olemasolevad eeslinnu/rajoone ei lõigata projekti/tööde arengu käigus ära?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



► CHECKLISTS FOR INTERURBAN MAIN ROADS CROSSING BUILT-UP AREAS OF TOWNS AND VILLAGES

Stage 1 Feasibility study

INTERURBAN ROADS – Stage 1

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
1. Function	1	What is the intended function of the scheme?		
	2	Will the road pass through a build up area such as small towns and villages? If yes, take special care for mixed functions with local and none motorized traffic		
	3	Is the design consistent with the function of the road?		
	4	Will the proposed scheme/ redesign adequately cater for the expected mix of traffic: • cars? • motorcyclists? • pedal cyclists? • pedestrians? • heavy vehicles? • buses?		
	5	Are all major generators of traffic (including housing or shopping centres) far enough away to avoid unsafe influence on the form of the design?		
	6	Have existing or alternative accesses been arranged to ensure existing suburbs/ areas are not cut off by the development of the scheme/ works?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	7	Kas teekoridori valik põhjustab suuremaid tõkestavaid mõjusid, mis võivad põhjustada sõiduteede ettekavatsemata ületamisi?		
	8	Kas ohutusele on antud suur prioriteet: • üleminekutel erinevate ehituslõikude vahel? • üleminekutel olemasolevatele teedele?		
	9	Kas tööd väldivad ohutusstandarditega seotud probleeme ehituse ajal kuskil mujal?		
	10	Kas trass on ilma ohutuse suhtes järeleandmisteta, kui esinevad: • tulevased laiendamised? • täieliku teise sõidutee lisamine? • ümbertrasseerimised? • suuremad geomeetrised muudatused ristmikel? • lineaarsed laiendused projektis?		
	11	Kas on välja selgitatud projekti mingit kahjulikku mõju ümbritsevale teevõrgule?		
	12	Kui trass järgib olemasolevaid teid, milline mõju sellel on? (näiteks juurdepääsud kinnistutele, põllumajandustehnikale ja kergliiklusele)		
	13	Kas projektlahendus võtab arvesse suuremaid võrguga seotud kaalutlusi?		
	14	Kas on rakendatud asjakohaseid projekteerimisstandardeid (arvestades projekti ulatust ja selle funktsiooni liikluskoosseisu jaoks)?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	7	Will the chosen alignment cause major barrier effects that can lead to unintentional crossings of roadways?		
	8	Has safety been given a high priority: • in transitions between sections of construction? • in transitions to existing roads?		
	9	Will the work avoid problems with safety standards elsewhere during construction?		
	10	Will the route be free of compromises in safety if there is to be: • future widening? • the addition of a complete second carriageway? • after realignments? • major geometric changes at intersections? • linear extensions of the scheme?		
	11	Have any harmful safety effects of the scheme upon the surrounding road network been identified?		
	12	If the route follows existing roads what are the effects of this? (e.g. on accesses to properties, agriculture and non motorized traffic)		
	13	Does the scheme take into account major network considerations?		
	14	Have the appropriate design standards been used (having regard to the scope of the project and its function in relation to the traffic mix)?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	15	Kas on kasutatud asjakohast arvutuslikku sõidukit ja kontrollsõidukit?		
	16	Kas liiklusskeem arvestab liiklusmahu ettenägematu või suure juurdekasvuga?		
	17	Kas liiklusskeem saab hakkama liikluse iseloomu ettenägematu muutumisega?		
	18	Kas nähakse ette mingeid erisündmusi? Kas on arvestatud mingite tagajärjena järgnevate ebaharilike või ohtlike tingimustega?		
	19	Kas on käsitletud olemasoleva võrgustiku ohutus- või avariiprobleeme? (pole kantud üle uuele projektile)		
	20	Kas on arvestatud selle projektlahenduse juures vajaliku valgustuse tagamise probleemiga?		
	21	Kas on muid küsimusi, mis võivad mõjutada ohutust?		
2. Ristlõige	1	Kas trassi laius rahuldab juurdepääsuvajadusi?		
	2	Kas geomeetriline plaan ja profiil vastavad projekteerimisjuhendile?		
	3	Kas on võetud arvesse ebastabiilse maa probleemi?		
	4	Kas on asjakohaselt käsitletud üleujutuse võimalust?		
3. Teekoridori valik	1	Kas kõik trassi asukoha ja/või teekoridori valikuga seotud aspektid on ohutud?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	15	Have the appropriate design vehicle and check vehicle been used?		
	16	Will the safety scheme cope with unforeseen or large increases in traffic volume?		
	17	Will the safety scheme cope with unforeseen changes in the traffic characteristics?		
	18	Will there be special events? Have any consequent unusual or hazardous conditions been considered?		
	19	Have any safety or crash problems on the existing network been addressed? (Not carried over to the new scheme).		
	20	Has the issue of providing lighting for the design been considered?		
	21	Any other matter which may have a bearing on safety?		
2. Cross Section	1	Does the width of the right of way satisfy access requirements?		
	2	Does the geometric plan and profile meet design guidelines?		
	3	Has the issue of unstable country been considered?		
	4	Has the possibility of flooding been adequately dealt with?		
3. Alignment	1	Are all aspects associated with the location of the route and/ or is alignment safe?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
3. Teekoridori valik	2	Kas trass on "rohelise põllu" (väljaarendamata teekoridori) osas ohutu? Kas see võiks olla ohutum? (kommentaar)		
	3	Kas on valitud sobiv arvutuslik kiirus, arvestades: <ul style="list-style-type: none"> • teekoridori valikut horisontaal- ja vertikaalsuunas? • nähtavust? • liitumist? • looklemist? • liikluse aeglustumist või kiirendamist ristmikel? 		
	4	Kas nähtavuskaugus on üldiselt rahuldav? <ul style="list-style-type: none"> • ristmikel? (kui ei ole, milles on probleem?) • juurde- ja mahaõidurampidel? • kinnistustesse sissesõitudel? • päästesõidukite juurdesõidupunktides? 		
	5	Kas ettenähtud kiiruspiirang (kui on kehtestatud) on väljapakutud tee jaoks sobiv?		
	6	Kas projektlahendus on projekti mahtu ja liikluse iseloomu (sealhulgas raskeveokite, jalgratturite ja jalakäijate ebaharilikku vahekorda) arvestades sobiv?		
	7	Kas on piisavalt arvestatud tuule, sumu, jää, udu ning päikesepaiste nurksid päikesetõusu ja -loojangu ajal?		
	8	Kas teekalded, kurvid ja üldised projektlahendused sobivad kokku maastiku tõenäoliste ilmastiku- ja keskkonnatingimustega? (näiteks sagedase uduga piirkonnad)		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
3. Alignment	2	If the route is in 'green fields' (undeveloped corridor) is the alignment safe? Could it be safer? (comment)		
	3	Has the appropriate design speed been selected with regard to: <ul style="list-style-type: none"> • horizontal and vertical alignment? • visibility? • merging? • weaving? • decelerating or accelerating traffic at intersections? 		
	4	Is sight distance generally satisfactory: <ul style="list-style-type: none"> • at intersections? (if not, what implications?) • at entry and exit ramps? • at property entrances? • at emergency vehicle access points? 		
	5	Is the designated speed limit, if any, on proposed road appropriate?		
	6	Is the design appropriate with regard to the design volume and traffic characteristics (including the effects of unusual proportions of heavy vehicles, cyclists and pedestrians)?		
	7	Have effects like wind, mist, ice, fog, sun angles at sunrise and sunset been given adequate consideration?		
	8	Do gradients, curves and general design approaches fit in with the likely weather or environmental aspects of the terrain? (for example, fog-prone areas)		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
4. Ristmikud	1	Kas ristmike kõik aspektid (näiteks samm, tüüppaigutus jne) on sobivad järgmiste tegurite suhtes: <ul style="list-style-type: none"> • projekti üldine kontseptsioon, • tee ja ristuvate teede funktsioon, • liiklusvahendite koosseis teel ja ristuvatel teedel, • tüübid, mis on järjekindlad selle projekti seisukohast ja kõrvalasetsevate teelõikude seisukohast? 		
	2	Kas ristmike sagedus on sobiv (mitte liiga suur või väike)... <ul style="list-style-type: none"> • ohutuks juurdesõiduks? • mõjude vältimiseks ümbritsevatele võrgule? • päästesõidukite juurdepääsuks? 		
	3	Kas ristmike laadi või sammu juures on arvestatud teekoridori valikuga vertikaal- ja/või horisontaalsuunas?		
	4	Kas kõik väljapakutud ristmikud on vajalikud või olulised?		
	5	Kas ristuvate teede nurk ja nähtavusjooned on sobivad kõigi teekasutajate ohutuse seisukohast?		
	6	Kas ohustatud teekasutajate liikumine on kõigil ristmikel turvaline?		
	7	Kas raskeveokite liikumine on kõigil ristmikel ohutult organiseeritud?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
4. Intersections	1	Are all aspects of intersections (for example, spacing, type layout, etc) appropriate with respect to: <ul style="list-style-type: none"> • the broad concept of the project, • the function of the road and intersecting roads, • the traffic mix on the road and intersecting roads, • types which are consistent within the scheme, and consistent with adjacent sections? 		
	2	Is the frequency of intersections appropriate (neither too high or too low)... <ul style="list-style-type: none"> • for safe access? • to avoid impacts on the surrounding network? • for emergency vehicle access? 		
	3	Has the vertical and/ or horizontal alignment been taken into account with regard to the style or spacing of intersections?		
	4	Are all of the proposed intersections necessary or essential?		
	5	Will the angle of the intersecting roads and the sight lines be adequate for the safety of all road users?		
	6	Is the movement of vulnerable road users safely catered for at all intersections?		
	7	Is the movement of heavy vehicles safely catered for at all intersections?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas juurdesõidu kontrollimine vastab tee funktsioonile ja tee muudele lõikudele?		
	9	Kas nähtavuskaugused on piisavad: • ristmikel? • kinnistustesse sissesõitudel?		
	10	Kas arvutuslik sõidukiirus (või sõidukite tõenäoline kiirus) on sobiv ristmike / kinnistujuurdepääsude arvu ja tüübi seisukohast?		
	11	Kas kõik lõigud/üleminekud on probleemideta, kus väljapakutud tee ühineb olemasoleva võrguga?		
	12	Kas on määratud samatasandilisi raudteeülesõite ja kas neid on käsitletud asjakohaselt?		
5. Hooldus- ja puhkealad	1	Kas visuaalseid häiringuid (nt maastikuvaateid) on asjakohaselt käsitletud (näiteks nähtud ette alad ohutuks peatumiseks)?		
	2	Kas on arvestatud puhkealade ja parklate vajadusega (näiteks turistimarsruutidel, veoautodele, pikniku- või puhkealadel)?		
	3	Kas hooldus- ja puhkealad paiknevad mõlemal pool teed nii, et oleksid välditud pööramismanöövrid?		
6. Ohustatud teekasutajad	1	Kas on hoolitsetud igat liiki jalakäijate eest, keda projekt võib tõsiselt mõjutada? (näiteks koolilapsed, vanurid jne)		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Is the degree of access control consistent with the road's function and with other sections of the road?		
	9	Will sight distances be satisfactory: • at intersections? • at property access?		
	10	Is the design speed (or the likely vehicle speeds) compatible with the number and type of intersections/ property accesses present?		
	11	Are all sections/ transitions where the proposed road scheme connects with the existing network free of problems?		
	12	Have any railway level crossings been identified and are they treated adequately?		
5. Service and Rest Areas	1	Are visual distractions (for example, scenic vistas) adequately dealt with (for example, by providing areas for people to stop safely)?		
	2	Has the need for laybys or parking (for example, for tourist routes, trucks, picnic or rest areas) been considered?		
	3	Are service and rest areas located at both sides of the road so that turning manoeuvres are avoided?		
6. Vulnerable road users	1	Have all classes of pedestrians that could be seriously affected by the proposal been catered for? (for example, school children, elderly, etc)		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
6. Ohustatud teekasutajad	2	Kas juurdepääsud suurematele liiklust põhjustavatele objektidele on ohutuse tagamiseks ristmikest piisavalt kaugel?		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus	1	Sel etapil küsimused puuduvad.		
8. Teeäärseid rajatised	1	Kas teeäärsete rajatiste (näiteks müraekraanide) asukohad arvestavad keskkonnamitingimusi?		
	2	Kas projekt arvestab piisavalt võimalike ulukiläbipääsudega?		
	3	Kas ümbritsev maastik on vaba füüsilistest või taimestikuga seotud puudustest, mis võivad mõjutada projekti ohutust? (näiteks tihe taimestik, metsad, järsud nõlvad, järsud või kivised järsakud, mis piiravad projektlahendust)		
	4	Kas on võetud piisavalt arvesse muid tähelepanu kõrvalejuhtivaid asjaolusid (näiteks madalalt lendavaid lennukeid, reklaame jne)?		
	5	Kas on võetud arvesse ümbruskonna potentsiaali kutsuda esile teeäärseid peatumisi?		

Ristuvate teede kohta kasutage palun linnadevaheliste teede ja põhiliste linnatänavate kohta kehtivaid kontrollnimekirju.



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
6. Vulnerable road users	2	Are the accesses for significant traffic generators far enough away from intersections for safety?		
7. Signing, marking, lighting	1	No questions at this stage.		
8. Roadside features	1	Has safety been considered in the location of environmental features (for example, noise fences)?		
	2	Does the scheme deal adequately with potential animal passages?		
	3	Is the surrounding terrain free of physical or vegetation defects which could affect the safety of the scheme? (for example, heavy planting, forestry, deep cuttings, steep or rocky bluffs which constrain the design).		
	4	Have other distractions (for example, low-flying aircraft, advertising, etc) been adequately dealt with?		
	5	Has the potential of the location to attract roadside stalls been considered?		

For intersecting roads please use the checklists for Inter Urban or Urban Main Roads

2. etapp – Eelprojekti koostamine

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas lõiku on auditeeritud mõnes varasemas staadiumis ja kui on, siis kas selle auditeerimise tulemused on arvesse võetud?		
1. Tee funktsioon, (projekteerimine ja talitluselemendid)	1	Kas on arvestatud projekti mõju ümbritsevale teevõrgule?		
	2	Kas tee funktsioon ja soovitud kasutusvaldkond vastavad teineteisele?		
	3	Kas planeerimisfaasis on võetud arvesse avariolukorra uurimise varasemaid tulemusi/dokumente?		
	4	Kas on võetud arvesse liikluse koosseisu eriomadusi?		
	5	Kas arvutuslik kiirus on sobiv tee selle kategooria jaoks?		
	6	Kas on ette nähtud kasutuspiirangud teatud kasutajarühmadele või kas need on asjakohased?		
	7	Kas juurdesõit külgnevatelt kinnistutelt on välditud või on lahendatud ohutuse seisukohast asjakohasel viisil?		
	8	Kas arvutuslikud kiirused on lõike ja ristmike jaoks valitud õiged?		
	9	Kas on rakendatud piisavaid meetmeid tagamaks liikluspiirangute järgimist, näiteks liikluse rahustamist?		
	10	Kas üleminekupiirkond on kohandatud kõrvalasetsevate teelõigete jaoks?		



Stage 2 - Preliminary design

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Has the section been audited at a previous stage, and have the findings been considered?		
1. Function of the road (design and operating elements)	1	Have the effects of the project on the surrounding road network been considered?		
	2	Do the function of the road and the desired use of the road correspond?		
	3	Have previous findings/documents on the crash situation been taken into consideration during the planning phase?		
	4	Have specific traffic composition characteristics been taken into consideration?		
	5	Is the design speed suitable for the road category?		
	6	Is restricted use by certain user groups foreseen or appropriate?		
	7	Is access from abutting properties avoided or of an appropriate design for road safety?		
	8	Have the design speeds been selected correctly for the section and intersections?		
	9	Have suitable measures been taken to ensure that speed limits are obeyed, e.g. traffic calming?		
	10	Has the transition area been adapted to the adjacent road sections?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud?		
	12	Kas teehooldusteenistuse sõidukeid saab ohutult parkida?		
	13	Kas tuleb kontrollida mingit maastikukujundusplaani?		
	14	Kas kõik ohtlikud kohtkindlad või istutatud takistused on paigutatud väljapoole ohutustsooni? 100 km/h ► 9m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m		
	15	Kui takistused pole paigutatud väljapoole ohutustsooni, kas nad on välditavad või kaitstud?		
	16	Kas üleminek asulateelt maateele või valgustatud teelt valgustamata teele on asjakohaselt projekteeritud (küla/linna ümbrus)?		
	17	Kas ehituspiirkonna lõpp paikneb eemal kriitilistest punktidest (näiteks mäetipud, allamägelõigud, kurvid, piiratud nähtavuskaugusega piirkonnad või tähelepanu kõrvalejuhtivate objektidega piirkonnad)?		
2. Ristlõige	1	Kas ohutuim keskmine ristlõige on valitud kõne alla tulnud ristlõigete hulgast?		
	2	Kas ristlõike mõõtmed (laius, kõrgus ja samm) on sobivad tee funktsiooni jaoks?		
	3	Kas lõikenõlvadel on rakendatud piisavalt meetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
	4	Kas on vajalik sõidutee kitsenemine ja kas see on projekteeritud nii, et on tagatud liiklusohutus?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section?		
	12	Can road maintenance service vehicles be parked safely?		
	13	Is there any landscaping plan to be checked?		
	14	Are all fixed or planted obstacles that can be dangerous placed outside the safety zone? 100km/h ► 9m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m		
	15	In case fixed obstacles are not placed outside the safety zone are they avoidable, or safeguarded?		
	16	Is the transition from a built-up to a rural road or from an illuminated to an unilluminated road appropriately designed (village/town outskirts)?		
	17	Is the end of the construction area away from critical points, e.g. summits, downgrades, curves, areas with restricted sight distance or distractions?		
2. Cross section	1	Has the safest average cross section been selected from the ones that come into question?		
	2	Are the cross section dimensions (width, height, and spacing) suitable for the function of the road?		
	3	Have sufficient measures been taken on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks)?		
	4	Is narrowing of the carriageway required and, if so, designed in such a way to ensure traffic safety?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	5	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästemeti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
	6	Kas parklad on vajalikud ja kui on, kas nad on teel parkimise vältimiseks piisavalt suured?		
	7	Kas parklad on projekteeritud nii, et sõidukid saavad parklasse ja sealt välja sõita ohutult?		
	8	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	9	Kas ootealad, eelkõige ohutussaared on ootavate jalakäijate ja jalgratturite jaoks piisavalt suured?		
	10	Kas jalakäijate ja jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (jaotatud kõnnitee ja jalgrattatee, eraldatud jalgrattatee)?		
	11	Kas jalgrattatee ja parkimisriba vahel on vajalik eraldusriba?		
	12	Kas mootorsõidukite liikluse sõiduraja ning jalgrattaraja ja kõnnitee vahel on piisav jaotus (plaanitud eraldus)? (vt 6. Ohustatud kasutajate vajadused)		
	13	Kas üleminek on ohutult projekteeritud, kui jalgrattateed lõpevad sõiduteel?		
	14	Kas vältimatud "pudelikaelad" on ohutu projektlahendusega?		
Drenaaž	15	Kas uue tee drenaaž on piisav?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	5	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		
	6	Are parking areas required and if so, are they large enough to prevent parking on the road?		
	7	Are parking areas designed in such a way to allow vehicles to enter and exit parking areas safely?		
	8	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	9	Are waiting areas, in particular on the refuges, large enough for waiting pedestrians and cyclists?		
	10	Have pedestrian and cyclist requirements been considered (shared foot path and cycle path, separate cycle facilities)		
	11	Is a separating strip required between cycle path and parking strip?		
	12	Is there a sufficient division (separation planned) between the traffic lane for motor vehicle traffic and the path for cyclists and pedestrians? (see 6. Needs of vulnerable users)		
	13	Is there transition of a safe design when cycle paths end on a road?		
	14	Are unavoidable bottlenecks of a safe design?		
Drainage	15	Is there sufficient drainage for the new road?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	16	Kas põikkalle/diagonaalkalle on piisav?		
3. Teekoridori valik	1	Kas teekoridori valik on järjekindel?		
	2	Kas teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas planeerimisel on drenažinõuete osas võetud arvesse sobivaid kõrvalekaldeid?		
	3	Kas orienteerumisnähtavus on kogu teelõigul tagatud?		
	4	Kas teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valik on kooskõlastatud?		
	5	Kas on valitud konstruktsioonielemendid, mis tõhusalt väldivad peidetud langusi?		
	6	Kas on võetud arvesse järjepidevuse põhimõtteid?		
	7	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et vältida teekoridori horisontaal- ja vertikaalsuunas valiku minimaalsete arvutuslike väärtuste koos esinemist?		
	8	Kas sõidurajad ja sõidutee on kurvides piisavalt laiad?		
	9	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	10	Kas on nõutav juurdepääs naaberkinnistutelt ja kas see on liiklusohutuse seisukohast asjakohane?		
	11	Kas on vajalikud rajaüleminekud saarte ja sõidutee kitsenemiste abil (näiteks sissesõidul linnadesse ja küladesse)?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	16	Is there sufficient cross / diagonal fall?		
3. Alignment	1	Is the alignment consistent?		
	2	Have suitable allowances been made for drainage requirements when planning horizontal and vertical alignments?		
	3	Is the orientation sight distance guaranteed along the entire road section?		
	4	Are horizontal and vertical alignments coordinated?		
	5	Have the design elements been selected to effectively prevent "hidden-dips"?		
	6	Have continuity principles been taken into consideration?		
	7	Have steps been taken to prevent minimum design values for horizontal and vertical alignment elements occurring together?		
	8	Are lanes and carriageways in curves wide enough?		
	9	Is sight obstructed, for example by safety barriers, plants, fences, parking areas, traffic signs, landscaping, bridge abutments, buildings, etc.?		
	10	Is access from abutting properties required and is it appropriate for traffic safety?		
	11	Are lane shifts by use of islands or carriageway narrowing required (e.g. when entering towns or villages)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	12	Kas ohutuks möödasõiduks on piisavalt võimalusi (möödasõidunähtavuse kaugused / möödasõidurajad)?		
	13	Kas kriitilised muudatused teedel talitlustüübiga 2+1 ja tõsurajad on paigutatud õigesti?		
	14	Kas teekitsenemiste projektlahendus on õige?		
	15	Kas sissesõidud hooldus- ja puhkealadele on kavandatud ohututesse kohtadesse?		
	16	Kas on olemas juurde- ja sissesõite, mida saaks kombineerida?		
4. Ristmikud 4.1 Geomeetria ja paigutus	1	Kas kõik ristmikud on vajalikud ja kas nende arv, vahekaugus ja vorm on valitud asjakohased?		
	2	Kas ristmikud ja ristmikuelemendid on projekteeritud nii, et neid saab õigeaegselt avastada?		
	3	Kas ristmikuelementide järgnevus on lihtsasti arusaadav?		
	4	Kas valitud ristmiku tüüp ja projektlahendus on funktsiooni ja ohutuse ning tee ja ristuvate teede kasutamise seisukohast sobivad (ristuvad teed, T-ristmik, ringliiklus, valgusfoorid jne)?		
	5	Kas on vajalikud lisarajad aeglustamiseks, kiirendamiseks ja pööramiseks ning kui on, siis kas nad on asjakohased ja ohutult projekteeritud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	12	Are there enough possibilities to overtake safely (overtaking sight distances/ overtaking lanes)?		
	13	Have the critical changes been located correctly for roads of the operational type 2+1 and climbing lanes?		
	14	Are lane reductions correctly designed?		
	15	Are entrances and exits to service and rest areas planned at safe locations?		
	16	Are there approaches and accesses that can be combined?		
4. Intersections 4.1 Geometry and lay out	1	Is the intersection necessary and have the number, spacing and form of the intersections been selected appropriately?		
	2	Are the intersections and intersection elements designed in such a way that they can be clearly recognized in time?		
	3	Is the sequence of the intersection elements easily understood?		
	4	Is the type and design of the selected intersection suitable for the function and safety, and use of the road and the intersecting roads (cross roads, T-intersection, roundabout, traffic signals, etc)?		
	5	Are auxiliary lanes for deceleration, acceleration, and weaving required and, if so, are they appropriately and safely designed?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas ristmikud on igast suunast lähenedes õigeaegselt märgatavad ja kas on tagatud orienteerumistähtsuse kaugus?		
	7	Kas ristmikel on tagatud hea nähtavus ja kas nõutavad nähtavuskolmnurgad on vabad kõigi teekasutajate jaoks?		
	8	Kas on tagatud ohutu hooldatavus?		
	9	Kas ristmiku mõõtmed on ohutud sõidukite igasugusteks vajalikeks liikumisteks (arvestades arvutuslike sõidukite minimaalset pöörderaadiust)?		
	10	Kas pööramismanöövrite jaoks on vajalikud lisarajad või üleminekud ja kui on, kas nende kogunemispikkus on piisav?		
	11	Kas on olemas üleliigseid lähenemisi ja juurdesõite või kas need paiknevad kriitilistes punktides, mida saab kombineerida?		
	12	Kas nähtavusjooned on takistatud / mõnikord takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega, liiklusummikutega jms?		
	13	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	14	Kas mõned pööramismanöövrid on ilma valgusfoorita või ringliikluseta? Kui jah, kas liiklus on sel juhul ohutu?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Can intersections be recognized in sufficient time from all approaches and is the orientation sight distance guaranteed?		
	7	Is good visibility ensured at the intersections and, are the required sight triangles clear for all road users?		
	8	Is safe serviceability guaranteed?		
	9	Are the dimensions of the intersection sufficient for all necessary vehicle movements (minimum turning radius of design vehicles)?		
	10	Are the auxiliary lanes or tapers for turning movements necessary and, if so, is storage length sufficient?		
	11	Are there approaches and accesses that are superfluous or that are located at critical points that can be combined?		
	12	Are sight lines obstructed/ sometimes restricted, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, traffic jams?		
	13	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	14	Have some turning movements been excluded from signal control or from the roundabout? If so, is traffic operation safe?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	15	Kas jalakäijate ja jalgratturite nõudeid on arvestatud? (vt 6. Ohustatud teekasutajate vajadused)		
	16	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	17	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	18	Kas jalgrattaülesõitudel on sõidueesõigus kindlaks määratud ja tähistatud – eelkõige tahapoole nihutatud jalgrattateedel?		
	19	Kas teatud tüüpi rühmadele või objektidele (sh haiglatele) on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmispuudega isikud või pimedad)?		
	20	Kas on kavas paigutada sõidukite stoppjooned jalgratturite soodustamiseks tahapoole?		
	21	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud ristmiketele? (vt punkti 5. Ühistransport)		
	22	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	23	Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	24	Kas ristmikel kasutatav sõidukiirus ja arvutuslik sõidukiirus on kooskõlastatud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	15	Have the requirements of the pedestrians and cyclists been considered? (see 6. Needs of vulnerable road users)		
	16	Are pedestrian/cyclist routes at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked and signposted?		
	17	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	18	Has right of way been specified and clarified at cycle crossings, in particular for cycle paths that are set back?		
	19	Are special measures required for particular groups or facilities (including hospitals) e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or blind people?		
	20	Are there plans to set stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		
	21	Are public transport stops planned at intersections? (see 5. Public transport)		
	22	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	23	Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	24	Have intersection speed and design speed been coordinated?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	25	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad?		
	26	Kas ringliiklus on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
	27	Kas kõik juurdesõidud väiksematele ringliiklustele on paigutatud radiaalselt ringi keskkoha suhtes?		
	28	Kas on tagatud, et väiksemate ringliikluste puhul piisab sõidukite liikumiseks ainult ühest sõidurajast?		
	29	Kas kohtkindlad takistused on paigutatud ohutult ringliikluse kesksaarele?		
	30	Kas ringliiklus tõkestab (blokeerib) tõhusalt läbinähtavust?		
	31	Kas on vajalikud täiendavad alad pöördeliikumisteks ja kas mahutavuspikkus on piisav?		
	32	Kas ärapööravad sõidukijuhid näevad vastusõitvatest sõidukitest mööda?		
	33	Kas vastumeetmed tagavad juhendist kõrvalekaldumisel piisava ohutusastme?		
4.2 Valgusfoorid	1	Kas valgusfoorid on selgelt tuvastatavad?		
	2	Kas pöördeliikumisteks on ette nähtud kaitstud faasid?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	25	Are the movements guided clearly and easy to understand?		
	26	Is the roundabout fully visible and recognizable from all approaches and are the required markings and signs clear and unambiguous?		
	27	Have all approaches for small roundabouts been aligned radial to the centre of the circle?		
	28	Has it been ensured that, for small roundabouts, the circulatory carriageway can be driven on in single lane only?		
	29	Are fixed obstacles placed in a safe way in the center island of the roundabout?		
	30	Is through visibility effectively stopped (blocked?) by the roundabout?		
	31	Are additional areas for cross-turning movements required and is storage length sufficient?		
	32	Can turning motorists see past oncoming vehicles?		
	33	Do compensatory measures provide a sufficient degree of safety when deviating from guidelines?		
4.2 Traffic signals	1	Are the traffic signals clearly recognizable?		
	2	Are protected phases provided for turning movements?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas mõningaid pöördeliikumisi ei reguleerita valgusfooriga? Kui jah, kas liiklus on sel juhul ohutu?		
	4	Kas on tagatud kokkusobivus?		
	5	Kas jalgratturite ja jalakäijate vajadusi on arvesse võetud (nt ristmikku läbiva trassiga)?		
	6	Kas on kavas paigutada sõidukite stoppjooned jalgratturite soodustamiseks tahapoole?		
	7	Kas on arvesse võetud spetsiaalseid faase vasak- või parempöoreteks?		
4.3 Raudteeülesõidud	1	Kas samatasandilisi raudteeülesõite saab vältida?		
	2	Kas on vajalikud valgusfoorid ja kas need on optimaalselt seadistatud liikluse tulevast arengut arvestades?		
	3	Kas on vajalik eriline kaitse raudteeülesõidu hooajalise kasutamise tõttu?		
	4	Kas tee laius enne ja pärast raudteeülesõitu ning raudteeülesõidu enda laius on piisav sõidukite kõigi vajalike liikumiste jaoks (teeneteisele vastusõitvad sõidukid)?		
	5	Kas vaba ala raudteeülesõidu taga on piisavalt pikk?		
	6	Kas raudteeülesõit on selgesti tuvastatav?		
	7	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Have some turning movements been excluded from signal control? If so, is traffic operation safe?		
	4	Is reconcilability guaranteed?		
	5	Have cyclist and pedestrian requirements been considered (e.g. route through intersection)?		
	6	Are there plans to set to stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		
	7	Are special phases for left (or right turn) considered?		
4.3 Railway crossings	1	Is a railway crossing at-grade avoidable?		
	2	Are traffic control devices required and optimally set up with regard to future traffic developments?		
	3	Are particular safeguards required as a result of seasonal use of the railway crossing?		
	4	Are the road widths before and after the railway crossing as well as the width of the railway crossing sufficient for all necessary vehicle movements (vehicles meeting each other)?		
	5	Are the clearance areas behind the railway crossing long enough?		
	6	Are the railway crossings clearly recognizable?		
	7	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas on kavandatud möödasõidukeelde ja kiiruspiiranguid?		
5. Avalikud teenused ja erateenused 5.1 Hooldus- ja puhkealad	1	Kas hooldus- ja puhkepiirkonnad on näiteks bensiinjaaamade, restoranide, parkimisplatside jne juures?		
	2	Kas on tagatud hea nähtavus?		
	3	Kas hooldus- ja puhkealad on kaherealiste teede puhul mõlemal pool teed, et vältida pöördemanöövreid?		
	4	Kas parkimiskohti on piisavalt, et vältida parkimist sisse- ja väljasõitudel ja/või sõiduteel?		
	5	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	6	Kas hooldus- või puhkeala paigutus on erinevate liiklusmanöövrite jaoks sobiv?		
	7	Kas kõnniteed on ohutu projektlahendusega?		
	8	Kas puhke- ja hooldusalade sisse- ja väljasõidud on planeeritud hea üldise nähtavusega kohtadesse?		
	9	Kas ilusate vaadetega kohtadesse on planeeritud peatumisalad?		
	10	Kas puhkealad on lihtsasti juurdepääsetavad ja seal on piisavalt ruumi manööverdamiseks?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Are prohibition of overtaking and speed limits planned?		
5. Public and private services 5.1 Service and rest areas	1	Are there service and rest areas such as petrol stations, restaurants, parking places, etc?		
	2	Is good visibility guaranteed?		
	3	Are there service and rest areas on both sides of the road in cases of two-lane roads to avoid turning maneuvers?		
	4	Are there sufficient parking areas to prevent parking on the entrances and exits and/or carriageways?		
	5	Are the dimensions of the parking areas sufficient for parking for passenger vehicles, trucks and buses?		
	6	Is the layout of the service or rest area appropriate for the different traffic movements?		
	7	Are pedestrian facilities of a safe design?		
	8	Are entrances and exits for rest and service areas planned at points with good overall visibility?		
	9	Are stopping facilities planned at points with interesting views?		
	10	Are rest areas easily accessible and do they provide sufficient maneuvering space?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästeameti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
	12	Kas on ette nähtud piisavalt parkimiskohti, et minimeerida ebaseaduslikku parkimist kõnniteedel, jalgrattateedel ja sõiduteel ning kas selle vältimiseks on rakendatud vastavaid meetmeid?		
	13	Kas parklad on lihtsasti juurdepääsetavad? Kas parklatesse saab ohutult sisse ja nendest välja sõita?		
5.2 Ühistransport	1	Kas ühistranspordi peatused on kriitilistest kohtadest eraldatud?		
6. Ohustatud teekasutajate vajadused 6.1 Ühistranspordi peatustes	1	Kas jalakäijate ja jalgratturite nõudeid on arvestatud?		
	2	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	3	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud ristmikest väljapoole?		
	4	Kas peatused on jalakäijatele lihtsasti juurdepääsetavad?		
	5	Kas ühistranspordi peatustesse pääsemiseks on vaja rohkem ülekäike?		
	6	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	7	Kas ühistranspordi peatused on lihtsasti märgatavad?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		
	12	Are sufficient parking areas provided to minimize illegal parking on footpaths, cycle facilities, and on the carriageway with the corresponding hazards or have corresponding preventative measures been taken?		
	13	Are parking areas easily accessible? Or is it possible to enter and exit parking areas safely?		
5.2 Public transport	1	Are public transport stops clear of critical areas?		
6. Needs of vulnerable road users 6.1 At public transport stops	1	Have the requirements of pedestrians and cyclists been considered?		
	2	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	3	Are public transport stops planned beyond intersections?		
	4	Are stops easily accessible to pedestrians?		
	5	Are further crossing aids required to reach the public transport stops?		
	6	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	7	Are public transport stops easily recognizable?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas teatud tüüpi rühmadele on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmispuudega isikud või pimedad)?		
	9	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	10	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	11	Kas jalgrattateed on ühistranspordi peatuste lähedal projekteeritud ohutud?		
6.2 Jalakäijate ja jalgratturite muud vajadused	1	Kas ohustatud teekasutajad on mootorsõidukiliiklusest eraldatud?		
	2	Kas jalakäijate ülekäigud on valitud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
	3	Kas ülekäigud on ohutud?		
	4	Kas jalakäijate ülekäigud on paigutatud kohtadesse, kus neid on kõige rohkem vaja?		
	5	Kas kõnniteeviaduktide ja -sildadega seotud ohud on kõrvaldatud? Kas on rakendatud sobivaid meetmeid (nt paigaldatud piirded)?		
	6	Kas raudteeülekäikudes kasutatavad rajatised on ohutu konstruktsiooniga?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Are special measures required for particular groups, e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or blind people?		
	9	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		
	10	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	11	Are cyclist routes safely designed in the area near public transport stops?		
6.2 Other needs of pedestrians and cyclists	1	Are vulnerable road users separated from motorized traffic?		
	2	Have pedestrian crossings been appointed in such a way that collective use is guaranteed and the road will not be crossed at other points?		
	3	Are crossings safe?		
	4	Are the pedestrian crossings located where most required by pedestrian traffic?		
	5	Is there a risk of pedestrian underpasses and bridges being bypassed? Are suitable measures (e.g. fences) planned?		
	6	Are crossings over special railway structures of a safe design?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	7	Kas jalakäijate ja mootorsõidukijuhtide vahel on tagatud kahepoolne silmside?		
	8	Kas on arvesse võetud jalgratturite vajadusi (nt tee üle keskmiste ohutussaarte, "pudelikaelad")?		
	9	Kas üleminek on projekteeritud ohutu, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad sõiduteel või suunatakse üle sõidutee?		
	10	Kas on vaja muid teeületamise abivahendeid?		
	11	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad? Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	12	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	13	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	14	Kas teatud tüüpi rühmadele või objektidele (sh haiglatele) on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmispuudega isikud või pimedad)?		
	15	Kas on võetud arvesse ratsanike vajadusi?		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus 7.1 Teemärgistus	1	Kas teemärgistus on selgelt märgatav ja asjakohane?		
	2	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti märgistatud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	7	Is two-way visual contact ensured between pedestrians and motorists?		
	8	Have cyclists' requirements been considered (e.g. route across central refuges, bottlenecks)?		
	9	Is the transition safely designed if footpaths and cycle paths end on a road or are directed across the road?		
	10	Are further crossing aids required?		
	11	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient? Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	12	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	13	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		
	14	Are special measures required for particular groups or facilities (including hospitals), e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or blind people?		
	15	Have the needs of riders been taken into consideration?		
7. Signing, marking and lighting: 7.1 Markings	1	Are the road markings clear, recognizable and appropriate?		
	2	Are pedestrian/cyclist routes at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas üleminek on projekteeritud ohutu, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad sõiduteel või suunatakse üle sõidutee?		
7.2 Valgustus	1	Kas tee on piisavalt valgustatud?		
	2	Kas valgustus on vajalik eriolukordadeks (üleminekutsoonid, ristlõike muudatused) ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	3	Kas ristmikel, hooldus- ja puhkealadel on vajalik statsionaarne valgustus ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
8. Teeohutusrajatised ja passiivset ohutust tagavad paigaldised 8.1 Muu teevarustus	1	Kas nähtavus on piiratud näiteks ulukipiirete/ekraanide/lumetõkete tõttu?		
	2	Kas avariiväljakutsetelefonid on liikluse seisukohast sobivates ja ohututes kohtades?		
	3	Kas pimestamisvastased ekraanid on vajalikud?		
	4	Kas on vaja ulukitarasid?		
	5	Kas sõltuvalt eriliistest ilmastikutingimustest on vajalik ja/või planeeritud sobiv teevarustus (uduhoiatusmärgid, jääemaldusaine automaatsed pihustid, lumetõkked jne)?		
8.2 Haljastus	1	Kas olemasolevad ja istutatud puud on teelt või teelt väljasõitvatest autodest piisavalt kaugel?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Is the transition safely designed if cycle paths end on a road or are directed across the road?		
7.2 Lighting	1	Is the road sufficiently illuminated?		
	2	Is the lighting of special situations (transition zones, changes in the cross section) required and, if so, suitably designed?		
	3	Is stationary lighting required at intersections, service and rest areas and, if required, of an appropriate design?		
8. Road side features and passive safety installations 8.1 Other road equipment	1	Is sight obstructed, for example by gate/screens/snow fences?		
	2	Are the emergency telephones in appropriate and safe positions with regard to traffic?		
	3	Are antidazzle screens required?		
	4	Are gate fences required?		
	5	Is suitable road equipment (fog warning signs, automatic sprinklers for de-icing agents, snow fences etc.) required and/or planned based on particular weather requirements?		
8.2 Planting	1	Are existing and planted trees a sufficient distance away from the road or out of reach of skidding cars?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas haljastus piirab sõidukijuhtide, jalakäijate või jalgratturite nähtavust?		
	3	Kas kõigil ristmikel on tagatud hea nähtavus? Kas taimestik takistab nähtavust?		
	4	Kas taimede kasv võib tulevikus põhjustada ohutusprobleeme (näiteks nähtavuse piiramine, puutüvede eeldatav läbimõõt üle 8 cm, liiklusmärkide varjamine, valguse ja varju mõju, teele langevad lehed)?		
	5	Kas haljastus ja taimestiku tüüp on selline, et teekasutajate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt teekoridori valik)?		
8.3 Tsiivilehitusobjektid	1	Kas näiteks silla kaldasambad takistavad nähtavust?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv?		
	3	Kas jalakäijate ja jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt kõnni- ja jalgrattateede paigutuse osas)?		
	4	Kas rinnatised ja ülekäigusillad on teest ohutul kaugusel?		
8.4 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas kohtkindlad takistused on välditavad, paigaldatud piisavale kaugusele või kaitstud?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud nõutud kohtadesse, näiteks järskudele nõlvadele kõrgusega üle 3 meetri, sügavate kraavide ja kohtkindlate takistuste juurde?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	2	Is visibility for motorists, pedestrians or cyclists restricted by greenery?		
	3	Is good visibility ensured at the intersections? Or is sight obstructed by the planting?		
	4	Will growth of greenery lead to future safety problems, (e.g. as a result of obstructed sight, expected trunk diameter greater than 8 cm, hidden road signs, light and shadow effects, leaves falling on the road)?		
	5	Does the greenery and type of planting preclude irritations to the road users (e.g. alignment)?		
8.3 Civil engineering structures	1	Is sight obstructed e.g. by bridge abutments?		
	2	Are passive safety devices planned at the required locations and are they suitably designed?		
	3	Have pedestrian and cyclist requirements been considered (e.g. layout of pedestrian and cycle paths)?		
	4	Are parapets and overpasses at a safe distance from the road?		
8.4 Passive safety installations	1	Are fixed obstacles avoidable, set up at sufficient distances or safeguarded?		
	2	Are passive safety installations set up at the required facilities/locations such as steep slopes higher than 3 m, deep ditches and fixed obstacles?		

3. etapp – Tööprojekti koostamine

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas varasema auditeerimisetapi tulemused on võetud arvesse?		
1. Funktsioon, projekteerimine ja taliitluselemendid	1	Kas planeerimisfaasis on võetud arvesse avariiolekorra uurimise varasemaid tulemusi/dokumente?		
	2	Kas on võetud arvesse liikluse koosseisu eriomadusi?		
	3	Kas juurdesõit külgnevatelt kinnistutelt on välditud või on lahendatud liiklusohutuse seisukohast asjakohasel viisil?		
	4	Kas arvutuslikud kiirused on löike ja ristmike jaoks valitud õiged?		
	5	Kas on rakendatud piisavaid meetmeid tagamaks liikluspiirangute järgimist, näiteks liikluse rahustamist alevikes ja linnades?		
	6	Kas üleminekupiirkond on kohandatud kõrvalasetsevate teelõigete jaoks?		
	7	Kas teehooldus- ja päästeteenistuse sõidukeid saab ohutult parkida?		
	8	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud?		
	9	Kas orienteerumisnähtavuse kaugus on enne igasuguseid eesseisvaid sündmusi ja muudatusi tagatud?		
	10	Kas esineb mingeid selliste sündmuste kogumeid nagu kurvid + mäetipud + ristmikud jne?		



Stage 3 - Detailed Design

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Have the audit results from the previous audit phase been taken into consideration?		
1. Function, design and operating elements	1	Have previous findings/documents on the crash situation been taken into consideration during the planning phase?		
	2	Have specific traffic composition characteristics been taken into consideration?		
	3	Is access from abutting properties avoided or of appropriate design for road safety?		
	4	Have the design speeds been selected correctly for the section and intersections?		
	5	Have suitable measures been taken to ensure that speed limits are obeyed, e.g. traffic calming in villages and towns?		
	6	Has the transition area been adapted to the adjacent road sections?		
	7	Can road maintenance service and emergency services vehicles be parked safely?		
	8	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section?		
	9	Is the orientation sight distance guaranteed in advance of any stationary events and changes?		
	10	Are there any accumulations of events such as curves + hilltops + intersections etc?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas tuleb kontrollida mingit täiendavat maastikukujundusplaani?		
	12	Kas kõik ohtlikud kohtkindlad takistused on paigutatud väljapoole ohutustsooni? 100 km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m		
	13	Kui takistused pole paigutatud väljapoole ohutustsooni, kas nad on välditavad või kaitstud?		
	14	Kas üleminek asulateelt maateele või valgustatud teelt valgustamata teele on asjakohaselt projekteeritud (alevi/linna ümbrus)?		
	15	Kas ehituspiirkonna lõpp paikneb eemal kriitilistest punktidest (näiteks mäetipud, allamägelõigud, kurvid, piiratud nähtavuskaugusega piirkonnad või tähelepanu kõrvalejuhtivate objektidega piirkonnad)?		
2. Ristlõige	1	Kas ohutuim keskmine ristlõige on valitud kõne alla tulnud ristlõigete hulgast?		
	2	Kas lõikenõlvadel on rakendatud piisavalt meetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
	3	Kas on vajalik sõidutee kitsenemine ja kas see on projekteeritud nii, et on tagatud liiklusohutus?		
	4	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv?		
	5	Kas parklad on projekteeritud nii, et sõidukid saavad parklasse ja sealt välja sõita ohutult? (Vt 5. punkti Hooldus- ja puhkealad)		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Is there any additional landscaping plan to be checked?		
	12	Are all fixed obstacles that can be dangerous placed outside the safety zone? 100 km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m		
	13	In case fixed obstacles are not placed outside the safety zone are they avoidable, or safeguarded?		
	14	Is the transition from a built-up to a rural road or from an illuminated to a non illuminated road appropriately designed (village/town outskirts)?		
	15	Is the end of the construction area away from critical points, e.g. summits, downgrades, curves, areas with restricted sight distance or distractions?		
2. Cross section	1	Has the safest average cross section been selected from the ones that come into question?		
	2	Have sufficient measures been taken on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks)?		
	3	Is narrowing of the carriageway required and, if so, designed in such a way to ensure traffic safety?		
	4	Are passive safety devices planned at the required locations and are they suitably designed?		
	5	Are parking areas designed in such a way to allow vehicles to enter and exit parking areas safely? (see 5. Service and rest areas)		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi? (vt punkti 5. Ühistransport)		
	7	Kas jalakäijate vajadusi on arvesse võetud?		
	8	Kas jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt eraldatud jalgrattateed)? (vt 6. punkti Ohustatud teekasutajad)		
	9	Kas jalgrattatee ja parkimisriba vahel on vajalik eraldusriba?		
	10	Kas mootorsõidukite radade, jalgrattateede ja kõnniteede vahel on plaanitud piisav eraldus?		
	11	Kas on vajalikud kiiruspiirangukühmud, sõidurajavahetuse saared või sõidutee kitsenemised?		
	12	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	13	Kas kiirust piiravad meetmed on piisava ulatusega?		
	14	Kas peatumise keelualad on planeeritud/vajalikud?		
	15	Kas üleminek on ohutult projekteeritud, kui jalgrattateed lõpevad sõiduteel?		
	16	Kas vältimatud "pudelikaelad" on ohutu projektlahendusega?		
	17	Kas uue tee drenaaž on piisav?		
	18	Kas põikkalle/diagonaalkalle on piisav?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration? (see 5. Public transport)		
	7	Have pedestrian requirements been considered?		
	8	Have cyclists' requirements been considered (e.g. separate cycle facilities)? (see 6. Vulnerable road users)		
	9	Is a separating strip required between cycle path and parking strip?		
	10	Is a sufficient separation planned between motor vehicle lanes, cycle lanes and footpaths?		
	11	Are speed bumps, lane shifts by use of islands or carriageway narrowing required?		
	12	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	13	Are the dimensions for speed-dampening measures adequate?		
	14	Are no-stopping zones planned/required?		
	15	Is the transition of a safe design when cycle paths end on a road?		
	16	Are unavoidable bottlenecks of a safe design?		
	17	Is there adequate drainage for the new road?		
	18	Is there sufficient cross / diagonal fall?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
3. Teekoridori valik	1	Kas teekoridori valik on järjekindel?		
	2	Kas üleminekupiirkond on kohandatud kõrvalasetsevate teelõigete jaoks?		
	3	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	4	Kas on vajalikud sõidurajavahetuse saared või sõidutee kitsenemised?		
	5	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	6	Kas üleminekutsoon külgnevate teelõikudega on paigutatud õigesti?		
	7	Kas kriitilised muudatused teedel talitlustüübiga 2+1 ja tõusurajad on paigutatud õigesti?		
	8	Kas teekitsenemiste projektlahendus on õige?		
	9	Kas ohutuks möödasõiduks on piisavalt võimalusi (möödasõidunähtavuse kaugused / möödasõidurajad)?		
	10	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	11	Kas sissesõidud hooldus- ja puhkealadele on kavandatud ohutusse kohtadesse?		
	12	Kas on nõutav juurdepääs naaberkinnistutelt ja kas see on liiklusohutuse seisukohast asjakohane?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
3. Alignment	1	Is the alignment consistent?		
	2	Has the transition area been adapted to the adjacent road sections?		
	3	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	4	Are lane shifts by use of islands or carriageway narrowing required?		
	5	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	6	Has the transition zone to the adjacent road sections been set up correctly?		
	7	Have the critical changes been located correctly for roads of the operational type 2+1 and climbing lanes?		
	8	Are lane reductions correctly designed?		
	9	Are there enough possibilities to overtake safely (overtaking sight distances / overtaking lanes)?		
	10	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	11	Are entrances and exits to service and rest areas planned at safe locations?		
	12	Is access from abutting properties required and is it appropriate for traffic safety?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
4. Ristmikud 4.1 Geomeetria ja paigutus	1	Kas ristmikud on õigeaegselt märgatavad? (orienteerumisnähtavuse kaugus)		
	2	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad?		
	3	Kas sõidutee on ristmikel piisava laiusega?		
	4	Kas aeglustamise, kiirendamise ja ärapööramise abirajad on projekteeritud nõuetekohased?		
	5	Kas ristmikel on tagatud hea nähtavus? Kas nõutud nähtavuskolmnurgad on vabad?		
	6	Kas valitud ristmiku tüüp ja projektlahendus on tee funktsiooni ja ristuvate teede seisukohast sobivad (ristuvad teed, T-ristmik, ringliiklus, eraldatud pöörderajad, valgusfoorid jne)?		
	7	Kas ristmiku mõõtmed on ohutud sõidukite igasugusteks vajalikeks liikumisteks (arvestades arvutuslike sõidukite minimaalset pöörderaadiust)?		
	8	Kas pööramismanöövrite jaoks on vajalikud lisarajad või üleminekud ja kui on, kas nende kogunemispikkus on piisav?		
	9	Kas on olemas üleliigseid lähenemisi ja juurdesõite või kas need paiknevad kriitilistes punktides, mida saab kombineerida?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
4. Intersections 4.1 Geometry and lay out	1	Can intersections be recognized in time? (Orientation sight distance)		
	2	Are the movements guided clearly and easy to understand?		
	3	Are lanes and carriageways wide enough at intersections?		
	4	Are auxiliary lanes for deceleration, acceleration, and weaving appropriately designed?		
	5	Is good sight ensured at the intersections? And are the required sight triangles clear?		
	6	Is the type and design of the selected intersection suitable for the function of the road and the intersecting roads (crossroads, T-intersection, roundabout, separated turns, traffic signals etc.)?		
	7	Are the dimensions of the intersection sufficient for all necessary vehicle movements (minimum turning radius of design vehicles)?		
	8	Are the auxiliary lanes or tapers for turning movements necessary and, if so, is storage length sufficient?		
	9	Are there approaches and accesses that are superfluous or that are located at critical points that can be combined?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	10	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusemärgide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	11	Kas ohutusaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	12	Kas ristmik on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
	13	Kas mõned pööramismanöövrid on ilma valgusfoorita või ringliikluseta? Kui jah, kas liiklus on sel juhul ohutu?		
	14	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	15	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	16	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	17	Kas jalgrattaülesõitudel on sõidueesõigus kindlaks määratud ja tähistatud – eelkõige tahapoole nihutatud jalgrattateedel?		
	18	Kas mootorsõidukid on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
	19	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud ristmikule?		
	20	Kas peatumise keelualad on planeeritud/vajalikud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	10	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/ greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	11	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	12	Is the intersection fully visible and recognizable from all approaches and are the required markings and signs clear and unambiguous?		
	13	Have any turning movements been excluded from signal control or from the roundabout? If so, is traffic operation safe?		
	14	Is pedestrian/cyclist routing at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked and signposted?		
	15	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	16	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	17	Has right of way been specified and clarified at cycle crossings, in particular for cycle paths that are set back?		
	18	Are motorists further back for the benefit of cyclists?		
	19	Are public transport stops planned at intersections?		
	20	Are no-stopping zones planned/ required?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	21	Kas ristmikule lähenemisel on vajalik kiiruse alandamine?		
	22	Kas jalakäijate ülekäigukohad on selgesti tähistatud? Kas kõik teelõigud on varustatud valgusfooridega (sh raudteeülesõidud)?		
	23	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahe-suunalist jalgrattateed?		
	24	Kas teeandmise kohustust on vaja rõhutada (nt kasutades korduvaid tähistusi)?		
	25	Kas juurdepääs naaberkinnistutelt on mõjutatud ja kas vajadusel on kasutatud valgusfoore?		
	26	Kas pidevatena näivaid perspektiive (läbipääsuefekte) saab vältida/katkestada lähimate valgusfooride abil?		
	27	Kas teatud pöörded tuleks ära keelata?		
	28	Kas erinevate ristmikute tüüp ja samm on kooskõlastatud (nt raudteeülesõit, valgusfoor, ülekäigu vöötrada)?		
	29	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	30	Kas kõik juurdesõidud väiksematele ringliiklustele on paigutatud radiaalselt ringi keskkohta suhtes?		
	31	Kas on tagatud, et väiksemate ringliikluste puhul piisab sõidukite liikumiseks ainult ühest sõidurajast?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	21	Is a reduction in speed required in the direction of the intersection?		
	22	Are pedestrian crossings clearly designed? Is each section equipped with signals (including railway structures)?		
	23	Is it clear to the motorist whether they are crossing a one-way or two-way cycle path?		
	24	Does the obligation to yield right of way need to be reinforced (e.g. using repetition)?		
	25	Is access from abutting properties affected and, if necessary, included in signal control?		
	26	Can perspectives that appear to be continuous (passage effect) be prevented/ interrupted by highlighting the nearest signals?		
	27	Should specific turns be prohibited?		
	28	Are the type and spacing of different crossing installations coordinated (e.g. railway crossings, traffic signals, zebra crossings)?		
	29	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	30	Have all approaches for small roundabouts been aligned radial to the centre of the circle?		
	31	Has it been ensured that, for small roundabouts, the circulatory carriageway can be driven on in single lane only?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	32	Kas kohtkindlad takistused on paigutatud ohutult ringliikluse kesksaarele?		
	33	Kas ringliiklus tõkestab (blokeerib) tõhusalt läbinähtavust?		
	34	Kas on vajalikud täiendavad alad pöördeliikumisteks ja kas mahutavuspikkus on piisav?		
	35	Kas ärapööravad sõidukijuhid näevad vastusõitvatest sõidukitest mööda?		
4.2 Valgusfoorid	1	Kas parempöörded (vasakpöörded) on valgusfooridest välja jäetud? Kui jah, kas liikluskorraldus on sel juhul ohutu?		
	2	Kas valgusfoorituled on selgesti näha?		
	3	Kas valgusfooride asukohad on valitud asjakohaselt (lisatuled, sõiduraja kohal paiknevad tuled jne)?		
	4	Kas pidevatena näivaid perspektiive (läbipääsuefekte) saab vältida/katkestada lähimate valgusfooride abil?		
	5	Kas jalakäijate ja jalgratturite jaoks on vajalik roheline laine?		
	6	Kas jalakäijad saavad teed ületada ühekorraga? Kas rohelise tule põlemise aeg on piisav?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	32	Are fixed obstacles placed in a safe way in the central island of the roundabout?		
	33	Is through visibility effectively blocked by the roundabout?		
	34	Are additional areas for turning movements required and is storage length sufficient?		
	35	Can turning motorists see past oncoming turn vehicles?		
4.2 Traffic signals	1	Have right-turning (left turning) movements been excluded from signal control? If so, is traffic management safe?		
	2	Are traffic signals easily recognizable?		
	3	Have the locations for the signals been selected correctly (additional signals, overhead signals, etc.)?		
	4	Can perspectives that appear to be continuous (passage effect) be prevented/interrupted by highlighting the nearest signals?		
	5	Are exclusive green phases required for pedestrians and cyclists?		
	6	Can pedestrians cross the road in one go? Is the green time sufficient?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	7	Kas liikumispuuetega jalakäijate jaoks on kavandatud pikemad rohelise tule põlemise ajad?		
	8	Kui valgusfooris puudub spetsiaalselt jalakäijate jaoks ettenähtud sektsioon, kas on ette nähtud jalakäijate juhtintervall?		
	9	Kas jalgrattasõiduks ettenähtud piirkonnas on vajalikud valgusfoori faasinihked jalakäijate ja jalgratturite jaoks?		
	10	Kas jalakäijate kaitsmiseks on võimalik kehtestada sõidukiliikluse jaoks üldise punase faasi?		
	11	Kas jalgratturite jaoks on valgusfooris ette nähtud eraldi tuled? (Kas need tuled on paigutatud jalgratturite suhtes õigesti?) Kas on hinnatud jalgratturite sõiduõiguse aegu? Kas on välditud kaitstud parempöördefaase (oht, et jalgratturid ületavad teed punase tulega)?		
	12	Kas maksimaalne viiteaeg on jalgratturite jaoks mõistlik? Kas jalgratturid saab täielikult või osaliselt valgusfooride reguleerimise alt välja viia?		
	13	Kas erinevate ristmike tüüp ja samm on kooskõlastatud (nt raudteeülesõit, valgusfoor, ülekäigu vöötrada)?		
	14	Kas on vaja kasutada intensiivtulega ja/või kontrastsusšalusiiga valgusfoore, kui neid mõjutab päikesetõusu/-loojangu ajal otsene päikesepeaiste?		
	15	Kas on planeeritud eelnevad hoiatused valgusfooride jaoks, mis pole õigeaegselt näha?		
	16	Kas lähiümbuses vaja dubleerivat valgusfoori?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	7	Are longer and/or additional green times planned for road users with restricted mobility?		
	8	If there is no exclusive pedestrian phase, is a leading pedestrian interval provided?		
	9	Are phase offsets required for pedestrians and cyclists within the designated cycle area?		
	10	For the protection of pedestrians, is it possible to set up an all-way red phase for vehicle traffic?		
	11	Are separate signals provided for cyclists? (Are the signal correctly located for the cyclists? Estimate clearance times for cyclists? Avoid protected right-turn phases/ risk of cyclists crossing on red)		
	12	Is the maximum delay reasonable for cyclists? Can cyclists be partially or totally removed from signal control?		
	13	Are the type and spacing of different crossing installations coordinated (e.g. railway crossings, traffic signals, zebra crossings)?		
	14	Are high intensity signals and/ or contrast louvers required if the signals are affected at dawn/dusk by direct sunlight?		
	15	Are advanced warnings planned for traffic signals that cannot be seen in time?		
	16	Are secondary signals required in the vicinity?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	17	Kas olemasolev teevalgustus raskendab valgusfoori kollase tule nägemist (naatriumlahenduslampide puhul)?		
	18	Kas valgusfooril on tuled pöörete jaoks?		
	19	Kas juurdepääs naaberkinnistutelt on mõjutatud ja kas vajadusel on kasutatud valgusfoore?		
	20	Kas teatud pöörded tuleks ära keelata?		
	21	Kas pöördeliikumisteks on ette nähtud kaitstud faasid?		
4.3 Raudteeülesõidud		Kas on vajalikud valgusfoorid ja kas need on optimaalselt seadistatud liikluse tulevast arengut arvestades?		
	2	Kas on vajalik eriline kaitse raudteeülesõidu hooajalise kasutamise tõttu?		
	3	Kas tee laius enne ja pärast raudteeülesõitu ning raudteeülesõidu enda laius on piisav sõidukite kõigi vajalike liikumiste jaoks (teineteisele vastusõitvad sõidukid, arvutuslike sõidukite minimaalne pöörderaaius)?		
	4	Kas vaba ala raudteeülesõidu taga on piisavalt pikk?		
	5	Kas on tagatud hea nähtavus?		
	6	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	7	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	8	Kas on kavandatud möödasõidukeelde ja kiiruspiiranguid?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	17	Does the existing road lighting lead to conflicts in recognising the yellow/amber indication (sodium discharge lamps)?		
	18	Are cross turning movements included in signal control?		
	19	Is access from abutting properties affected and, if necessary, included in signal control?		
	20	Should specific turns be prohibited?		
	21	Are protected phases provided for turning movements?		
4.3 Railway crossings		Are traffic control devices required and optimally set up with regard to future traffic developments?		
	2	Are particular safeguards required as a result of seasonal use of the railway crossing?		
	3	Are the road widths before and after the railway crossing as well as the width of the railway crossing sufficient for all necessary vehicle movements (vehicles meeting each other, minimum turning radius of design vehicles)?		
	4	Are the clearance areas behind the railway crossing long enough?		
	5	Is good visibility guaranteed?		
	6	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		
	7	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	8	Is prohibition of overtaking and speed limits planned?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
5. Hooldus Hooldus- ja puhkealad	1	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	2	Kas hooldus- või puhkeala paigutus on erinevate liiklusmanöövrite jaoks sobiv?		
	3	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästeameti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
	4	Kas jalakäijarajatised on ohutu projektlahendusega?		
	5	Kas aladesse sissesõidul ja sealt väljasõidul olevad aeglustus- ja kiirendusrajad on piisavalt pikad?		
	6	Kas peatumise keelualad on planeeritud?		
	7	Kas tee ääres on ette nähtud piisavalt parkimiskohti, et minimeerida ebaseaduslikku ja ohtlikku parkimist kõnniteedel, jalgrattateedel ja sõiduteel ning kas selle vältimiseks on rakendatud vastavaid meetmeid?		
	8	Kas parklad on lihtsasti juurdepääsetavad?		
	9	Kas parklatesse saab ohutult sisse ja nendest välja sõita?		
	10	Kas parklad varjavad nähtavust?		
5.2 Ühistransport	1	Kas trammirajad on sõidukiliiklusest eraldatud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
5. Services 5.1 Service and rest areas	1	Are the dimensions of the parking areas sufficient for the parking of passenger vehicles, trucks and buses?		
	2	Is the layout of the service or rest area appropriate for the different traffic movements?		
	3	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		
	4	Are pedestrian facilities of a safe design?		
	5	Are the deceleration and acceleration lanes to and from the area long enough?		
	6	Are no-stopping zones to be planned?		
	7	Are sufficient parking areas provided along the road to minimize illegal parking on footpaths, cycle facilities, and on the carriageway with the corresponding hazards, or have preventative measures been taken?		
	8	Are parking areas easily accessible?		
	9	Is it possible to enter and exit parking areas safely?		
	10	Is sight obstructed by parking areas?		
5.2 Public transport	1	Are tramway lanes separated from the vehicle traffic?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
6. Ohustatud teekasutajate vajadused 6.1 Ühistranspordi peatustes	1	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	2	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	3	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud ja projekteeritud nii, et nad on reisijatele lihtsasti juurdepääsetavad?		
	4	Kas jalakäijate ülekäigukohad on bussipeatuste taga?		
	5	Kas teatud tüüpi rühmadele on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmispuudega isikud või pimedad)?		
	6	Kui bussipeatused asuvad ristmikel, kas nad paiknevad ristuvate teede taga?		
	7	Kas bussipeatused asuvad vajalikel juhtudel väljaspool sõiduteed?		
	8	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	9	Kas jalgrattateed on ühistranspordi peatuste lähedal projekteeritud ohutud?		
	10	Kas on vajalik valgustus? Kui on vajalik, kas valgustus on projekteeritud asjakohaselt?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
6. Needs of vulnerable road users 6.1 At public transport stops	1	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	2	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	3	Are public transport stops planned and designed in such a way that they are easily accessible to passengers?		
	4	Are the pedestrian crossings at the rear of the bus stop?		
	5	Are special measures required for particular groups e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or blind people?		
	6	If bus stops are located at intersections are they behind the crossing roads?		
	7	Are the bus stops situated outside of the carriageway where appropriate?		
	8	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	9	Are cycle routes safely designed in areas near public transport stops?		
	10	Is lighting required? And if so, is it appropriately designed?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
6.2 Jalakäijate ja jalgratturite muud vajadused	1	Kas jalakäijate ülekäigud on valitud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
	2	Kas kõnniteeviaduktide ja -sildadega seotud ohud on kõrvaldatud? Kas on kavandatud sobivad meetmed, näiteks piirded?		
	3	Kas on vaja muid teeületamise abivahendeid?		
	4	Kas jalakäijate ülekäigud on paigutatud kohtadesse, kus neid on kõige rohkem vaja?		
	5	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	6	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	7	Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	8	Kas teatud tüüpi rühmadele või objektidele (sh haiglatele) on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmispuudega isikud või pimedad)?		
	9	Kas raudteeülekäikudes kasutatavad rajatised on ohutu konstruktsiooniga?		
	10	Kas jalakäijate ja mootorsõidukijuhtide vahel on tagatud kahepoolne silmside?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
6.2 Other needs of pedestrian and cyclists	1	Have pedestrian crossings been appointed in such a way that collective use is guaranteed and the road will not be crossed at other points?		
	2	Is there a risk of pedestrian underpasses and bridges being bypassed? Are suitable measures planned such as fences?		
	3	Are further crossing aids required?		
	4	Are the pedestrian crossings located where most required by pedestrian traffic?		
	5	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	6	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	7	Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	8	Are special measures required for particular groups or facilities (including hospitals), e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or blind people?		
	9	Are crossings over special railway structures of a safe design?		
	10	Is two-way visual contact ensured between pedestrians and motorists?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas nähtavusjooned on osaliselt takistatud, nt teelaienditel seisvate, pargitud või ummikus ootavate sõidukitega?		
	12	Kas on arvesse võetud jalgratturite vajadusi (nt tee üle keskmiste ohutussaarte, "pudelikaelad")?		
	13	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	14	Kas ülekäigud on ohutud?		
	15	Kas üleminek on projekteeritud ohutu, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad sõiduteel või suunatakse üle sõidutee?		
	16	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	17	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	18	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahe-suunalist jalgrattateed?		
	19	Kas jalakäijaülekäigud ja jalgrattateede ülekäigud on varustatud madalate äärekividega?		
	20	Kas valgustust tuleb muuta nii, et teed ületavad jalakäijad oleksid selgesti näha?		
	21	Kas on olemas jalakäijapiirded, et tõkestada ettevaatamatuid jalakäijaid?		
	22	Kas on olemas kõnniteelaiendused ja jalakäijaülekäigud kohtades, kus parkimine on lubatud tee ääres?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Are sight lines partially obstructed, e.g. by vehicles in lay-bys, by parked vehicles or by queuing traffic?		
	12	Have cyclists' requirements been considered (e.g. route across central refuges, bottlenecks)?		
	13	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		
	14	Are crossings safe?		
	15	Is the transition safely designed if cycle paths end on a road or are directed across the road?		
	16	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	17	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	18	Is it clear to the motorist whether they are crossing a one-way or two-way cycle path?		
	19	Are the crossings for pedestrians and cyclists provided with low curbs?		
	20	Does lighting need to be changed so that crossing pedestrians are clearly visible?		
	21	Are there pedestrian fences necessary to discourage jay-walking?		
	22	Are there footpath extensions at pedestrian crossings where there is parking allowed along the road?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus 7.1 Liiklusmärgid	1	Kas on planeeritud asjakohased kiiruspiirangud (algus, lõpp, suurus, asukoht)?		
	2	Kas on vaja keelata möödasõitu veoautodel, bussidel jne ja kui on, kas keelud on kehtestatud õigetes kohtades?		
	3	Kas on planeeritud peatumiskeeluga tsoonid (hooldus- ja puhkealad)?		
	4	Kas liiklusmärgid ja teeviidad takistavad nähtavust?		
	5	Kas haljastus põhjustab ohutusprobleeme, kui taimestik kasvab (nt varjab liiklusmärke)?		
	6	Kas liiklusmärgid on selgesti näha ja loetavad (märkide suurus)?		
	7	Kas liiklusmärkide paigutus on loogiline ja järjekindel ning kas kõik liiklusmärgid on vajalikud?		
	8	Kas hooldus- ja puhkealade liiklusmärgid on ausaadavad?		
	9	Kas on arvesse võetud muudetavaid teeviida- ja liikluskorraldussüsteeme?		
	10	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	11	Kas jalakäijatele ja jalgratturitele ühiseks kasutamiseks ettenähtud rajatised, sealhulgas viaduktid ja sillad on nõuetekohaselt tähistatud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
7. Traffic signing, marking, lighting 7.1 Signing	1	Have appropriate speed limits been planned (start, end, height, location)?		
	2	Is prohibition of overtaking for trucks, buses etc. required and, if so, is it set up at suitable locations?		
	3	Are no-stopping zones planned (service and rest areas)?		
	4	Is sight obstructed by traffic and direction signing?		
	5	Could greenery lead to safety problems if the vegetation grows (e.g. as a result of covered road signs)?		
	6	Can the signs be clearly recognized and read (size of signs)?		
	7	Is signing logical and consistent and are all traffic signs necessary?		
	8	Is signing for service and rest areas clear?		
	9	Have variable direction signing or traffic control systems been taken into consideration?		
	10	Is pedestrian/cyclist routing at intersections adapted to the actual conditions and clearly signposted?		
	11	Are the installations shared by pedestrians and cyclists, including underpasses and bridges, properly signposted?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	12	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	13	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahe-suunalist jalgrattateed?		
	14	Kas teeandmise kohustust on vaja rõhutada (nt kasutades korduvaid tähistusi)?		
	15	Kas on planeeritud eelnevad hoiatused valgusfooride jaoks, mis pole õigeaegselt näha?		
	16	Kas liiklusmärgid on paigutatud nii, et nad ei piira nähtavust juurdesõiduteedelt või ristuvatelt teedelt?		
	17	Kas ristmik on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
7.2 Teemärgistus	1	Kas teemärgistus on selge ja arusaadav?		
	2	Kas kõik liiklusmärgid ja kogu teemärgistus täidab oma funktsiooni ilma vasturääkivuseeta?		
	3	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele? Kas nad on selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	4	Kas üleminekud on ohutult tähistatud, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad sõiduteel või suunatakse üle sõidutee?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	12	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	13	Is it clear to the motorist whether they are crossing a one-way or two-way cycle path?		
	14	Does the obligation to yield right of way need to be reinforced (e.g. using repetition)?		
	15	Are advanced warnings planned for traffic signals that cannot be seen in time?		
	16	Are signs located in such a way as to avoid restricting sight from approaches or intersecting roads?		
	17	Is the intersection fully visible and recognizable from all approaches and are the required markings and signs clear and unambiguous?		
7.2 Markings	1	Are the road markings clear and recognizable?		
	2	Do all signs and markings correspond without any contradictions?		
	3	Are pedestrian/cyclist routes at intersections adapted to the actual conditions? Are they clearly marked and sign posted?		
	4	Is the transition safely marked when cycle paths end on a road or are directed across the road?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	5	Kui pöördliikumised on valgusfooridest välja jäetud, kas teemärgistus on ärapäõravatele sõidukijuhtidele arusaadav?		
	6	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	7	Kas mootorsõidukid on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
7.3 Valgustus	1	Kas tee on piisavalt valgustatud?		
	2	Kas ristmikel, hooldus- ja puhkealadel on vajalik statsionaarne valgustus ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	3	Kas statsionaarne valgustus (teelõikudel, ristmikel, hooldus- ja puhkealadel) on sobiv looduslikku valgust arvestades?		
	4	Kas valgustust tuleb muuta nii, et teed ületavad jalakäijad oleksid selgesti näha?		
	5	Kas ristmikul on vajalik kontrastvalgustus?		
	6	Kas üleminek asulateelt maateele või valgustatud teelt valgustamata teele on asjakohaselt projekteeritud?		
	7	Kas valgustus on vajalik eriolukordadeks (üleminekutsoonid, ristlõike muudatused) ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	5	If turning movements have been excluded from signal control, are markings clear for turning motorists?		
	6	Is right of way clearly marked at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	7	Are stop lines for motorist further back for the benefit of cyclists?		
7.3 Lighting	1	Is the road sufficiently illuminated?		
	2	Is stationary lighting required at intersections/ service and rest areas and if required, of an appropriate design?		
	3	Is stationary lighting of the sections, intersections, service and rest areas foreseen, in relation to the ambient lighting?		
	4	Does stationary lighting need to be changed so that crossing pedestrians are clearly visible?		
	5	Is contrast lighting required at the intersection?		
	6	Is the transition from a built-up to a rural road or from an illuminated to a not illuminated road appropriately designed?		
	7	Is the lighting of special situations (transition zones, changes in cross section) required and if so, suitably designed?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas olemasolev teevalgustus raskendab valgusfoori kollase tule nägemist (naatriumlahenduslampide puhul)?		
	9	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
8. Teeohutusrajatised ja passiivset ohutust tagavad paigaldised 8.1 Muu teevarustus	1	Kas on vajalikud pimestamisvastased ekraanid (vastusõitva liikluse poolt pimestamise vältimiseks)?		
	2	Kas sõltuvalt eriliistest ilmastikutingimustest on vajalik ja/või planeeritud sobiv teevarustus (uduhoiatusmärgid, jääemaldusaine automaatsed pihustid, lumetõkked jne)?		
	3	Kas avariiväljakutsetelefonid on liikluse seisukohast sobivates ja ohututes kohtades?		
	4	Kas on vaja ulukitarasid?		
	5	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutustõkete, tarade, teevarustuse, reklaamtahvlite, liiklusmärkide jms tõttu?		
	6	Kas lõikenõlvadel on rakendatud ohutusmeetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
8.2 Haljastus	1	Kas kõik olemasolevad ja istutatud puud on väljaspool ohutustsooni? 100 km/h ► 9 m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m (külglibisemisse sattuvatest autodest eemal?) Vaadake haljastusprojekti järgi.		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Does the existing road lighting lead to conflicts in recognizing the yellow/amber indication (sodium discharge lamps)?		
	9	Does the ambient lighting present any special requirements?		
8. Road side features and passive safety installations	1	Are antidazzle screens (prevention against blinding by opposite traffic) required?		
8.1 Other road equipment	2	Is suitable road equipment (fog warning signs, automatic sprinklers for de-icing agents, snow fences etc.) required and/or planned based on particular weather requirements?		
	3	Are the emergency telephones in appropriate and safe positions with regard to traffic?		
	4	Are game fences required?		
	5	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, advertising billboards and traffic signs, etc?		
	6	Are the measures on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks) planned in a safe way?		
8.2 Planting	1	Are all existing and planted trees outside the safety zone? 100km/h ► 9m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m (away from skidding cars?) Compare with landscaping plan.		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas teeäärne haljastus juhib sõidukijuhte pidevalt kurvides?		
	3	Kas taimede kasv võib tulevikus põhjustada ohutusprobleeme (näiteks nähtavuse piiramine, puutüvede eeldatav läbimõõt üle 8 cm, liiklusmärkide varjamine, valguse ja varju mõju, teele langevad lehed)? Kas lehed võivad olla probleemiks?		
	4	Kas haljastus ja taimestiku tüüp on selline, et teekasutajate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt seoses teekoridori valikuga)?		
	5	Kas taimestik takistab nähtavust?		
	6	Kas haljastus takistab sõidukijuhtide, jalakäijate ja jalgratturite visuaalset kontakti?		
	7	Kas kõigil ristmikel on tagatud hea nähtavus?		
8.3 Tsiivilehitusobjektid	1	Kas on tagatud kokkusobivus?		
	2	Kas rinnatised ja estakaadid, mastid, kaldasambad, tugimüürid, sillareelingud jne on paigutatud teest piisavale kaugusele või on tee suhtes kaitstud?		
	3	Kas jalakäijate ja jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt kõnni- ja jalgrattateede paigutuse osas)?		
	4	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv?		
	5	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	2	Does road side vegetation continuously guide the drivers in curves?		
	3	Will growth of greenery lead to future safety problems, (e.g. as a result of obstructed sight, expected trunk diameter greater than 8 cm, hidden road signs, light and shadow effects, leaves falling on the road)? What about leaves?		
	4	Does the greenery and type of planting preclude irritations to the road users (e.g. alignment)?		
	5	Is sight obstructed by the planting?		
	6	Is visual contact motorist-pedestrian-cyclist restricted by greenery?		
	7	Is good visibility ensured at the intersections?		
8.3 Civil engineering structures	1	Is reconcilability guaranteed?		
	2	Are parapets and overpasses, masts, abutments, supporting walls, bridge railings etc. set up at sufficient distances or safeguarded or at a safe distance from the road?		
	3	Have pedestrian and cyclist requirements been considered (e.g. pedestrian and cycle paths)?		
	4	Are passive safety devices planned at the required locations and appropriately designed?		
	5	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas näiteks silla kaldasambad takistavad nähtavust?		
	7	Kas dreanaazüsteemil on ohutustsooni piires sügavad kraavid?		
	8	Kas on planeeritud kaldasamba tiibmüürid või truubid?		
8.4 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas ohutustsoonis on mingeid muid takistusi?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud nõutud kohtadesse ja asjakohaselt tähistatud (barjääride algused ja lõpud, barjääripostid, sammaste vahelised kaugused, sammaste püsivus ja sügavus, ühendus kaitsepiiretega)?		
	3	Kas süsteemis on "lahtised aknad" või katkestused?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Is sight obstructed e.g. by bridge abutments?		
	7	Are there deep ditches of the drainage system within the safety zone?		
	8	Are there headwalls on culverts planned?		
8.4 Passive safety installations	1	Are there any other obstacles within the safety zone?		
	2	Are passive safety devices planned at the required locations and appropriately designed (beginning and end of the barriers, barrier posts, distance between stanchions, stability, depth of stanchions, combination with guard rails)?		
	3	Are there "open windows" or gaps in the system?		

4. etapp Enne liikluseks avamist ja 5. etapp Pärast liikluseks avamist ning liiklusohutuse kontrollimised

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas varasema auditeerimisetapi lõplikud auditeerimistulemused on võetud arvesse?		
1. Funktsioonid, talitluselemendid ja ümbrus	1	Kas avariandmete (kui on olemas) põhjal on tuvastatud probleeme?		
	2	Kas liikluse koosseisul on mingid eriomadused, mida tuleb võtta arvesse?		
	3	Kas teatud tüüpi rühmadele on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmispuudega isikud või pimedad)?		
	4	Kas tee projektlahendus vastab tee funktsioonile ja hierarhiale teevõrgus?		
	5	Kas on olemas hoonestatud piirkondi segaliiklusega?		
	6	Kas juurdepääs naaberkinnistutele ja põllumajandusobjektidele vastab liiklusohutuse nõuetele?		
	7	Kas vankrite ja põllumajandusmasinate poolt kasutamiseks on vajalikud paralleelteed?		
	8	Kas sõidukijuht märkab funktsioonide ja omaduste muutumist piisavalt aegsasti? 100 km/h ▶ 300 m ette 80 km/h ▶ 200 m ette 60 km/h ▶ 150 m ette		



Stage 4 pre- and 5 post-traffic opening and for Road Safety Inspections

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Have the final audit results from previous audit phase been taken into consideration?		
1. Function, operating elements and surroundings	1	Are there any issues from crash data if available?		
	2	Are there specific traffic composition characteristics to be taken into consideration?		
	3	Are special measures required for particular groups e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or blind people?		
	4	Is the design of the road according to its function and hierarchy in the network?		
	5	Are there built-up areas with mixed traffic?		
	6	Is access to abutting properties and agriculture appropriate for road safety?		
	7	Are there any parallel ways to be used by carts and farm equipment?		
	8	Does the driver realize the change of functions and characteristics early enough? 100 km/h ► 300 m ahead 80 km/h ► 200 m ahead 60 km/h ► 150 m ahead		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	9	Kas esineb mingeid selliste sündmuste kogumeid nagu kurvid + mäetipud + ristmikud jne?		
	10	Kas erineva funktsiooni ja omadustega teede vahel on rajatud üleminekud?		
	11	Kas asula- ja linnasissesõitude juurde on rajatud liiklussaared ja üleminekurajad?		
	12	Kas on vajalikud liikluspiirangud ja kas neid on rakendatud parimal viisil?		
	13	Kas teehooldusteenistuse sõidukeid saab ohutult parkida?		
	14	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud? 100 km/h ▶ 185 m veoautodel 80 km/h ▶ 130 m veoautodel 60 km/h ▶ 85 m veoautodel		
	15	Kas maastikukujundustööd on lõpetatud?		
	16	Kas kõik ohtlikud kohtkindlad takistused on paigutatud väljapoole ohutustsooni? 100 km/h ▶ 9 m 80 km/h ▶ 6 m 60 km/h ▶ 3 m (külglisemisest sattuvatest autodest eemal)		
	17	Kas üleminek asulateelt maateele või valgustatud teelt valgustamata teele on asjakohaselt projekteeritud (alevi/linna ümbrus)?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	9	Are there any accumulations of events such as curves + hilltops + intersections etc?		
	10	Are transitions installed between different functions and road characteristics?		
	11	Are there traffic islands and lane shifts at the entrance of villages and towns?		
	12	Are speed limits required and applied in the best way?		
	13	Can road maintenance service vehicles be parked safely?		
	14	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section? 100 km/h ► 185 m for trucks 80 km/h ► 130 m for trucks 60 km/h ► 85 m for trucks		
	15	Is the landscaping work finished?		
	16	Are all fixed obstacles that can be dangerous placed outside the safety zone? 100 km/h ► 9m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m (away from skidding cars)		
	17	Is the transition from a built-up to a rural road or from an illuminated to a non illuminated road appropriately designed (village/town outskirts)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	18	Kas ehituspiirkonna lõpp paikneb eemal kriitilistest punktidest (näiteks mäetipud, allamägelõigud, kurvid, piiratud nähtavuskaugusega piirkonnad või tähelepanu kõrvalejuhtivate objektidega piirkonnad)?		
2. Ristlõige	1	Kas ristlõige vastab tee funktsioonile?		
	2	Kas teekate tagab nõutava haardejõu pika aja jooksul, kui on tegemist väikeste raadiustega (nt ka rampidel)?		
	3	Kas liigse leemendamise või ärakulunud komponentide tõttu on kahtlus teekatte haardevõime suhtes?		
	4	Kas teekate on sile ja ilma soonteta?		
	5	Kas teekattel puuduvad lühikesed või pikad lained?		
	6	Kas tee ja selle ümbruse drenaaž on piisav?		
	7	Kas põikkalle/diagonaalkalle on piisav?		
	8	Kas põikkalle on sirgetel teelõikudel konstantne?		
	9	Kas teepeenarde keskmine laius on piisav?		
	10	Kas teepeenrad ja sõidutee on samal kõrgusel?		
	11	Kas teepeenrad on tugevad ja piisavalt stabiilsed?		
	12	Kas lõikenõlvadel on rakendatud piisavalt meetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	18	Is the end of the construction area away from critical points, e.g. summits, downgrades, curves, areas with restricted sight distance or distractions?		
2. Cross section	1	Is the cross section appropriate to the function?		
	2	Does the road surface provide the required grip over the long term where small radii occur (e.g. also on ramps)?		
	3	Are there any doubts regarding the surface grip because of excess bleeding or polished components?		
	4	Is the surface even and free from grooves?		
	5	Is the surface free from short or long waves?		
	6	Is there sufficient drainage for the road and its surroundings?		
	7	Is there sufficient cross/diagonal fall?		
	8	Is the cross fall in straight sections constant?		
	9	Is the average width of the road shoulders sufficient?		
	10	Are the shoulders and the carriageway at the same level?		
	11	Are the road shoulders strong and stable enough?		
	12	Have sufficient measures been taken on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	13	Kas peatumisnähtavus on näiteks takistatud kaitsetöketega, taimedega jms?		
	14	Kas on vajalik sõidutee kitsenemine ja kas see on projekteeritud nii, et on tagatud liiklusohutus?		
	15	Kas on rakendatud piisavaid meetmeid tagamaks liikluspiirangute järgimist?		
	16	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	17	Kas aeglased sõidukid ja mittemootorsõidukid on kiiretest ja rasketest sõidukitest eraldatud? Või kas on arvesse võetud jalakäijate ja jalgratturite vajadusi (nt eraldatud jalgrattateed)?		
	18	Kas on olemas eraldusriba? Kas see on ohutu konstruktsiooniga? Kas on näiteks olemas ohutusbarjäär või eraldusriba on piisavalt lai pöördemanöövritega seotud avariide vältimiseks?		
	19	Kas jalgrattatee ja parkimisriba vahel on vajalik eraldusriba?		
	20	Kas teel on kitsenevad kohad? Kui on, kas "pudelikaelad" on nõuetekohaselt tähistatud?		
	21	Kas väikese raadiusega kurvid on laiendatud sillutisega?		
	22	Kas teetamm nõuab passiivset ohutust tagavaid rajatisi?		
3. Teekoridori valik	1	Kas kehtiv kiiruspiirang on teekoridori horisontaalsete ja vertikaalsete elementide jaoks piisav?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	13	Is stopping sight obstructed, for example by safety barriers, plants?		
	14	Is narrowing of the carriageway required and, if so, designed in such a way to ensure traffic safety?		
	15	Have suitable measures been taken to ensure that speed limits are obeyed?		
	16	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	17	Is slow and non motorized traffic separated from fast and heavy traffic? Or, have pedestrian and cyclist requirements been considered (e.g. separate cycle facilities)?		
	18	Is there a median? Does it have a safe design, e.g. safety barrier or sufficient width to prevent turn crashes?		
	19	Is a separating strip required between cycle path and parking strip?		
	20	Does the road width narrow? If so, are bottlenecks properly signed?		
	21	Do curves with small radii have an enlarged width of the pavement?		
	22	Does the embankment require passive safety installations?		
3. Alignment	1	Is the existing speed limit adequate for the horizontal and vertical elements of the alignment?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	3	Kas nähtavus kurvides on tagatud?		
	4	Kas väliskõrgendus on kurvides piisav?		
	5	Kas on piisavalt möödasoõiduvõimalusi?		
	6	Kas ülesmägeleigul on lisarada aeglasemate liiklusvahendite jaoks?		
	7	Kas lisarada on piisavalt pikk, et aeglasemad sõidukid saaksid ohutult tagasi pöörata?		
	8	Kas teekoridor sisaldab vertikaalsuunas peidetud langusi?		
	9	Kas teekoridori valik on järjekindel ja teekasutajate poolt lihtsasti tuvastatav või võib nendele põhjustada "üllatusi"?		
	10	Kas muudatused ("üllatused") on üleminekutega, näiteks liiklusmärkidega tähistatud?		
	11	Kas kurvid on väljastpoolt raamitud raadiustega paralleelselt ja järjepidevad?		
	12	Kas kurvid on seestpoolt takistustest vabad?		
	13	Kas esineb optilisi illusioone?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	2	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	3	Is visibility in curves ensured?		
	4	Is the super elevation in curves sufficient?		
	5	Are there sufficient overtaking possibilities?		
	6	Has the uphill sector an additional lane for slow traffic?		
	7	Has the additional lane a sufficient length in order to insure that the slow vehicles can return safely?		
	8	Are there hidden dips in the vertical alignment?		
	9	Is the alignment consistent and easily recognized by the road users or "surprise" for the drivers?		
	10	Are changes (surprises) indicated by transitions like signage?		
	11	Is the outside of the curves framed parallel to the radii and consistent?		
	12	Are the insides of curves free from side obstructions?		
	13	Are there optical illusions?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
4. Ristmikud 4.1 Geomeetria ja paigutus	1	Kas ristmikud on kujundatud täisnurga all?		
	2	Kas põhisuund on selgesti tuvastatav? Kui on, kas sõidueesõigus on selgesti määratletud?		
	3	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad? Kas liiklusvood on teemärgistuse abil suunatud?		
	4	Kas pöörämismanöövrite jaoks on lisarajad või üleminekud piisavalt suured?		
	5	Kas ristmik on täielikult nähtav ja tuvastatav kõigilt juurdesõitudelt ja juhtide erinevatelt silmakõrgustelt: sõiduautod, veoautod, mootorrattad, jalgrattad jne ning kas nõutavad nähtavuskolmnurgad on vabad?		
	6	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	7	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	8	Kas ristmike tüüp ja projektlahendus on sobivad ristuvate teede funktsiooni ja liiklusmahtu arvestades? (eraldi vastus igale ristmikule)		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
4. Intersections 4.1 Geometry and lay out	1	Are the intersections perpendicular?		
	2	Is the main direction clearly recognizable? And if so, is the right of way clearly recognizable?		
	3	Are the movements guided clearly and easy to understand? Are traffic flows guided by markings?		
	4	Are the auxiliary lanes or tapers for turning movements large enough?		
	5	Is the intersection fully visible and recognizable in time from all approaches for different driver eye heights of: cars, trucks, motorcycles, bicycles, etc, and are the required sight triangles clear?		
	6	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	7	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	8	Are type and design of the intersections suitable for the function and traffic volume of the intersecting roads? (Separate answers for each intersection)		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	9	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	10	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	11	Kas jalgrattaülesõitudel on sõidueesõigus kindlaks määratud ja tähistatud – eelkõige tahapoole nihutatud jalgrattateedel?		
	12	Kas üleminek on projekteeritud ohutu, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad ristmikul või suunatakse üle sõidutee?		
	13	Kas mootorsõidukite peatumisjooned on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
	14	Kas on rakendatud piisavaid meetmeid tagamaks liikluspiirangute järgimist?		
	15	Kas on kehtestatud peatumiskeeluga tsoonid?		
	16	Kas ristmikule lähenemisel on vajalik kiiruse alandamine? Kas väiksema tähtsusega teel on üleminekutsoonid kiiruse vähendamiseks?		
	17	Kas teendamise kohustust on vaja rõhutada (nt kasutades korduvaid tähistusi)?		
	18	Kas jalakäijate ülekäigukohad on selgesti tähistatud? Kas kõik teelõigud on varustatud valgusfooridega (sh raudteeülesõidud)?		
	19	Kas jalakäijate ülekäigukohad ja jalgrattateede ülekäigud on varustatud madalate äärekividega?		
	20	Kas teatud pöörded tuleks ära keelata?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	9	Are pedestrian/cyclist routes at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked and signposted?		
	10	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	11	Has right of way been specified and clarified at cycle crossings, in particular for cycle paths that are set back?		
	12	Is the transition safely designed if footpaths and cycle paths end on a intersection or road or are directed across the road?		
	13	Are stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		
	14	Have suitable measures been taken to ensure that speed limits are obeyed?		
	15	Are there no-stopping zones?		
	16	Is reduction in speed required in the direction of the intersection? And are there transitions for speed reductions on the minor road?		
	17	Does the obligation to yield right of way need to be reinforced (e.g. using repetition)		
	18	Are pedestrian crossings clearly marked? Is each section equipped with signals (including railway structures)?		
	19	Are the crossings for pedestrians and cyclists provided with low kerbs?		
	20	Should turns be prohibited?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	21	Kas erinevate ristmike tüüp ja samm on kooskõlastatud (nt raudteeülesõit, valgusfoor, ülekäigu võõtrada)?		
	22	Kas sõidueesõigis on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	23	Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	24	Kas ohutussaared on sõidutee pinnast kõrgemal?		
	25	Kas ohutussaared on kujundatud ainult teemärgistuse abil?		
Ringliiklused	26	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	27	Kas on oht, et alahinnatakse ristuvate sõidukite kiirust ja ülehinnatakse nende kaugust?		
	28	Kas juurdesõidud ringliiklusele on täisnurga all ja keskkoha suhtes radiaalsed?		
	29	Kas ringliikluse kesksaar on kujundatud künkana?		
	30	Kas ringliiklus ja kungas takistatavad tõhusalt läbinähtavust?		
	31	Kas ringliikluse kesksaar on vaba fikseeritud takistustest, milleni sõidukid võiksid jõuda?		
4.2 Valgusfoorid	1	Kas stoppjoon vastab valgusfoorile nii, et foorituled on nähtavad?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	21	Are the type and spacing of different crossing installations coordinated (e.g. railway crossings, traffic signals, zebra crossings)?		
	22	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	23	Are refuges large and wide enough for pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	24	Are the islands above the level of the carriageway?		
	25	Are the islands made only by markings?		
Roundabouts	26	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	27	Is there a danger of underestimating speed and overestimating distance of crossing vehicles?		
	28	Are all approaches to roundabouts perpendicular and radial to the centre?		
	29	Is the central island of the roundabout shaped as a hill?		
	30	Is the through-visibility effectively stopped by the roundabout and the hill?		
	31	Is the central island of the roundabout free of fixed obstacles which could be reached by vehicles?		
4.2 Traffic signals	1	Is the stopping line correlated with the traffic signal so that the signal can be seen?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	2	Kas mõningaid pöördeliikumisi ei reguleerita valgusfooriga? Kui jah, kas liikluskorraldus on sel juhul ohutu?		
	3	Kas valgusfoorituled on selgesti näha?		
	4	Kas jalgratturite vajadusi on arvesse võetud?		
	5	Kas mootorsõidukite peatumisjooned on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
	6	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega? Vt 6. punkti Ohustatud teekasutajate vajadused		
	7	Kas jalakäijate ülekäigukohad on selgesti tähistatud? Kas kõik teelõigud on varustatud valgusfooridega (sh raudteeülesõidud)?		
	8	Kas jalakäijate ja jalgratturite jaoks on vajalikes kohtades kehtestatud spetsiaalsed rohelised faasid?		
	9	Kas jalakäijad saavad teed ületada ühekorraga? Kas rohelise tule põlemise aeg on piisav?		
	10	Kui valgusfooris puudub spetsiaalselt jalakäijate jaoks ettenähtud sektsioon, kas on ettenähtud jalakäijate juhtintervall?		
	11	Kas jalgrattasõiduks ettenähtud piirkonnas on vajalikud valgusfoori faasinihked jalakäijate ja jalgratturite jaoks?		
	12	Kas jalgratturite jaoks on valgusfooris ette nähtud eraldi tuled? (Kas need tuled on paigutatud jalgratturite suhtes õigesti?) Kas on välditud kaitstud pöördefaase (oh, et jalgratturid ületavad teed punase tulega)?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	2	Have any turning movements been excluded from signal control? If so, is traffic management safe?		
	3	Are traffic signals easily recognizable?		
	4	Have cyclists' requirements been considered?		
	5	Are stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		
	6	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings? See 6. Need of vulnerable road users		
	7	Are pedestrian crossings clearly constructed? Is each section equipped with signals (including railway structures)?		
	8	Are exclusive green phases provided for pedestrians and cyclists where necessary?		
	9	Can pedestrians cross the road in one go? Is the green time sufficient?		
	10	If there is no exclusive pedestrian phase, is a leading pedestrian interval provided?		
	11	Are phase offsets required for pedestrians and cyclists within the cycle?		
	12	Are separate signals provided for cyclists? (Are the signals correctly located for the cyclists? Avoid protected turn phases/risk of cyclists crossing on red.)		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	13	Kas maksimaalne viiteaeg on jalgratturite jaoks mõistlik? Kas jalgratturid saab täielikult või osaliselt valgusfooride reguleerimise alt välja viia?		
	14	Kas erinevate ristmike tüüp ja samm on kooskõlastatud (nt raudteeülesõit, valgusfoor, ülekäigu vöötrada)?		
	15	Kas valgusfooritulesid mõjutab päikesetõusu/-loojangu ajal otsene päikesevalgus?		
	16	Kas on planeeritud eelnevad hoiatused valgusfooride jaoks, mis pole õigeaegselt näha?		
	17	Kas valgusfooride asukohad on valitud asjakohaselt (lisatuled, sõiduraja kohal paiknevad tuled jne)?		
	18	Kas vajadusel on ette nähtud teised valgusfoorituled?		
	19	Kas olemasolev teevalgustus raskendab valgusfoori kollase tule nägemist (naatriumlahenduslampide puhul)?		
	20	Kas juurdepääs naaberkinnistutelt on mõjutatud ja kas vajadusel on kasutatud valgusfoore?		
	21	Kas pidevatena näivaid perspektiive (läbipääsuefekte) saab katkestada lähimate valgusfooride abil?		
	22	Kas valgusfoorid paiknevad nõuetekohaselt nii, et need on kõigi liiklusvoogude poolt eristatavad?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	13	Is the maximum delay reasonable for cyclists? Are cyclists partially or totally removed from signal control?		
	14	Are the type and spacing of different crossing installations coordinated (e.g. railway crossings, traffic signals, zebra crossings)?		
	15	Are the signals affected at dawn/ dusk by direct sunlight?		
	16	Are advanced warnings provided for traffic signals that cannot be seen in time?		
	17	Have the locations for the signals been selected correctly (additional signals, overhead signals, etc.)?		
	18	Are secondary signals provided as necessary?		
	19	Does the existing road lighting lead to conflicts in recognizing the yellow/ amber indications (sodium discharge lamps)?		
	20	Is access from abutting properties affected and, if necessary, included in signal control?		
	21	Are perspectives that appear to be continuous (passage effect) interrupted by highlighting the nearest signals?		
	22	Are the traffic signals properly situated so that they can be distinguished by each particular traffic flow?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	23	Kas täiendavad liiklusmärgid on valgusfooriga seotud, näidates suunda, millele foorituli viitab?		
	24	Kas valgusfoori nähtavus on tagatud ka päikesepaiste korral?		
	25	Kas valgusfoori tuled on millegagi kaetud/varjatud (nt liiklusmärkide, valgustipostide, taimede, liiklusummikutega)?		
4.3 Raudteeülesõidud	1	Kas raudteeülesõidu tüüp vastab liiklusmahule?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised asuvad vajalikes kohtades?		
	3	Kas liiklusmärgid vastavad raudteeülesõidu tüübile?		
	4	Kui raudteeülesõit asub kurvis, kas liiklusmärgid on teisel pool teed dubleeritud?		
	5	Kas on vajalikud valgusfoorid ja kas need on optimaalselt seadistatud liikluse tulevast arengut arvestades?		
	6	Kas on tagatud hea nähtavus?		
	7	Kas valgustus on vajalik ja õigesti paigaldatud?		
	8	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	9	Kas möödasõidukeeld ja kiiruspiirang on selles kohas asjakohane?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	23	Are there any additional signs correlated with the traffic signals to show the direction to which that signal is referring to?		
	24	Is the visibility of the traffic signal ensured on a sunny day?		
	25	Are signals covered/ obstructed (e.g. by traffic signs, lighting masts, plants, traffic jams)?		
4.3 Railway crossings	1	Is the type of railway crossing suitable for the traffic volume?		
	2	Are passive safety devices at the required locations?		
	3	Are the traffic signs correlated with the type of railway crossing?		
	4	If the railway crossing is situated in a curve are the traffic signs doubled on the other side of the road?		
	5	Are traffic control devices required and optimally set up with regard to future traffic developments?		
	6	Is good visibility guaranteed?		
	7	Is lighting required and appropriately installed?		
	8	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	9	Is prohibition of overtaking and speed limits in place as necessary?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
5. Hooldus 5.1 Hooldus- ja puhkealad	1	Kas hooldus- ja puhkealad ja parkimiskohad on mõlemal pool teed? Kui ei ole, kas on olemas vasakpöörderajad?		
	2	Kas sisse- ja väljasõidul on olemas aeglustus- ja kiirendusrajad?		
	3	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	4	Kas hooldus- või puhkeala paigutus on erinevate liiklusmanöövrite jaoks sobiv? Kui on sobiv, kas paigutus on sobiv juurdepääsupiirkondades hoonete juurde sõidul ja hoonete juurest ärasõidul?		
	5	Kas paigutus on selline, et sõidukid sõidavad sobiva kiirusega?		
	6	Kas peatumiskeelu tsoonid on ette nähtud nii nagu vaja?		
	7	Kas parklad on lihtsasti juurdepääsetavad ja seal on piisavalt ruumi manööverdamiseks?		
	8	Kas on olemas kõnniteed? Kui kõnniteed on olemas, kas need on projekteeritud ohutud?		
	9	Kas need alad on sõiduteest füüsiliselt eraldatud (kaitsepiire, äärekivi, haljasala jne)?		
	10	Kas teekasutajad võivad ennast tunda ohutult ja turvaliselt?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
5. Services 5.1 Service and rest areas	1	Are there service and rest areas and parking facilities on both sides of the road? If not, are there left turn lanes?		
	2	Are there deceleration and acceleration lanes at the entrance and exit?		
	3	Are the dimensions of the parking areas sufficient for the parking of passenger vehicles, trucks and buses?		
	4	Is the layout of the service or rest area appropriate for the different traffic movements? And if so, is layout suitable in access areas to and from the buildings?		
	5	Is the layout in such way, that vehicles are running at the appropriate speed?		
	6	Are no-stopping zones provided as necessary?		
	7	Are parking areas easily accessible and do they provide sufficient manoeuvring space?		
	8	Are there any pedestrian facilities? And if so, are they of a safe design?		
	9	Are these areas physically separated from the carriageway (guardrail, kerb, green area, etc.)?		
	10	Do users feel safe and secure?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästeameti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
	12	Kas on ette nähtud piisavalt parkimiskohti, et vältida ebaseaduslikku parkimist kõnniteedel, jalgrattateedel ja sõiduteel ning kas selle vältimiseks on rakendatud vastavaid meetmeid?		
	13	Kas parklatesse saab ohutult sisse ja nendest välja sõita?		
	14	Kas parklad või ebaseaduslikult parkivad sõidukid takistavad nähtavust?		
5.2 Ühistransport	1	Kas trammirajad on sõidukiliiklusest eraldatud?		
6. Ohustatud teekasutajate vajadused 6.1 Ühistranspordi peatustes	1	Kas peatused on jalakäijatele lihtsasti ja ohutult juurdepääsetavad?		
	2	Kas bussipeatused on varustatud siltidega ja juhtidele hästi nähtavad? Kas on tagatud kokkusobivus?		
	3	Kas bussipeatused asuvad vajalikel juhtudel väljaspool sõiduteed?		
	4	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavalt ja kas nad on piisavalt suured?		
	5	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Have measures been taken to ensure safe access for emergency services vehicles and maintenance vehicles?		
	12	Are sufficient parking areas provided to minimize illegal parking on footpaths, cycle facilities, and on the carriageway with the corresponding preventative measures taken?		
	13	Is it possible to enter and exit parking areas safely?		
	14	Is sight obstructed by parking areas or by illegally parked vehicles?		
5.2 Public transport	1	Are tram lines separated from the vehicle traffic?		
6. Needs of vulnerable road users 6.1 At public transport stops	1	Are stops easily and safely accessible to pedestrians?		
	2	Are the bus stops signposted and detectable by the drivers? Is reconcilability guaranteed?		
	3	Are the bus stops situated outside of the carriageway where appropriate?		
	4	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient and large enough?		
	5	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas jalgrattateed on ühistranspordi peatuste lähedal projekteeritud ohutud?		
	7	Kas on vajalik valgustus? Kui on vajalik, kas valgustus on projekteeritud asjakohaselt?		
6.2 Jalakäijate ja jalgratturite muud vajadused	1	Kas jalakäijate ülekäigud on paigutatud kohtadesse, kus neid on kõige rohkem vaja?		
	2	Kas jalakäijate ülekäigud on valitud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja et teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
	3	Kas kõnniteeviaduktide ja -sildadega seotud ohud on kõrvaldatud? Kas on kavandatud sobivad meetmed, näiteks piirded?		
	4	Kas on vaja muid teeületamise abivahendeid?		
	5	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	6	Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	7	Kas raudteeülekäikudes kasutatavad rajatised on ohutu konstruktsiooniga?		
	8	Kas jalakäijate ja mootorsõidukijuhtide vahel on tagatud kahepoolne silmside?		
	9	Kas on arvesse võetud jalgratturite vajadusi (nt tee üle keskmiste ohutussaarte, tee kitsenemine)?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Are cyclist routes safely designed in areas near public transport stops?		
	7	Is lighting required? And if so, is it appropriately designed?		
6.2 Other needs of pedestrians and cyclists	1	Are the pedestrian crossings located where most required by pedestrian traffic?		
	2	Have pedestrian crossings been appointed in such a way that collective use is guaranteed and the road will not be crossed at other points?		
	3	Is there a risk of pedestrian underpasses and bridges being bypassed? Are suitable measures in place such as fences?		
	4	Are further crossing aids required?		
	5	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	6	Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	7	Are crossings over railway structures of a safe design?		
	8	Is two-way visual contact ensured between pedestrians and motorists?		
	9	Have cyclists' requirements been considered (e.g. route across central refuges, roads narrowing)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	10	Kas jalgratturitele on vajadusel antud muude liiklejate suhtes sõidueesõigus?		
	11	Kas nähtavus on mootorsõidukijuhtide jaoks piisav, et näha tee ääres jalgrattureid?		
	12	Kas pargitud sõidukid takistavad liiklejalatel jalgratturite nägemist?		
	13	Kas on kohti, kus jalgratturid ületavad madalate äärekividega ristuvaid teid?		
	14	Kas kõnniteed on äärekivide, piirete või haljastusega füüsiliselt eraldatud?		
	15	Kas on kehtestatud kiiruspiirang? Kui on kehtestatud, kas sõidukijuhid järgivad seda?		
	16	Kas nendesse aladesse sissesõitude juures on liiklussaared?		
	17	Kas jalakäijate ülekäigud on varustatud liiklusmärkidega ja on sõidukijuhtidele hästi nähtavad?		
	18	Kas jalakäijate ülekäigud on valitud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja et teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
	19	Kas liiklussaared on selgesti nähtavad ja asjakohaselt paigutatud?		
	20	Kas vajadusel on ette nähtud valgustus?		
6.3 Mootorratturite vajadused	1	Kas mootorratturite osakaal on liikluses suur?		
	2	Kas teekattel on välditud objekte või vahendeid, mis destabiliseeriksid mootorratast?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	10	Has priority been given to cyclists over other traffic where necessary?		
	11	Is the visibility for motorised traffic adequate to see cyclists along the road?		
	12	Are parked vehicles obstructing the visibility of the road users regarding cyclists?		
	13	Are points where cyclists cross intersecting roads provided with low curbstones?		
	14	Are the footpaths physically separated by kerb stones, barriers or greenery?		
	15	Is there a speed limit? And if so, is it respected by the drivers?		
	16	Are there traffic islands at the entrances of these areas?		
	17	Are the pedestrian crossings signposted and detectable by the drivers?		
	18	Have pedestrian crossings been placed in such a way that collective use is guaranteed and the road will not be crossed at other points?		
	19	Are the islands clearly visible and properly placed?		
	20	Is lighting provided where necessary?		
6.3 Needs of motorcyclists	1	Are motorbikes a high percentage of the traffic?		
	2	Have devices or objects that might destabilize a motorcycle been avoided on the road surface?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas teeserv on vaba takistustest kohtades, kus mootorratturid võivad kurvi sisenedes mootorratast kallutada?		
	4	Kas hoiatused või äärepостid on mootorratturitele piisavad?		
	5	Kas servakive välditakse kohtades, kus on lubatud suur sõidukiirus?		
	6	Kas kohtades, kus mootorratturite teelt väljasõitmine on kõige tõenäosem, on teeserv ohutu või on ette nähtud ohutuskaitsevahendid?		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus 7.1 Liiklusmärgid	1	Kas on planeeritud asjakohased kiiruspiirangud (algus, lõpp, suurus, asukoht)?		
	2	Kas enne ristmike ja asulatesse sissesõite on kehtestatud kiiruspiirangud 70/60 km/h?		
	3	Kas teetrassi nähtavusele aitavad kaasa teeservapostid?		
	4	Kas liiklus või liiklusmärgid takistavad nähtavust?		
	5	Kas veoautodest, bussidest jne möödasõidu keelualad on õigesti projekteeritud ja paigutatud? Kas ristmike ees on möödasõitu keelavad liiklusmärgid?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Is the road side clear of obstructions where motorcyclists may lean into curves?		
	4	Will warning or delineation be adequate for motorbikes?		
	5	Have barrier kerbs been avoided in high speed areas?		
	6	In areas more likely to have motorcyclists run off the road is the roadside forgiving or safety protection provided?		
7. Traffic signing, marking, lighting 7.1 Signing	1	Have appropriate speed limits been signed appropriately (start, end, height, location)?		
	2	Are there speed limitations of 70/60 km/h ahead of intersections and built-up areas?		
	3	Is the visibility of the road course assisted by edge delineation?		
	4	Is sight obstructed by the traffic or by the signs?		
	5	Is prohibition of overtaking for trucks, buses, etc. appropriately designed and located? Are there warning signs ahead of the intersection prohibiting overtaking?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas liiklusemärgid on selgesti näha ja loetavad (märkide suurus)? Kas liiklusemärgid vastavad Viini ja Genfi konventsiooni nõuetele?		
	7	Kas ühes kohas on rohkem kui kaks erinevat liiklusemärki?		Kas on?
	8	Kas enne ristmikku on kiirusepiirangu märk paigutatud õigesse kohta ja õigesti projekteeritud?		
	9	Kas liiklusemärgid on loogilised ja järjekindlad? Kas liiklusemärgid näitavad sõidueesõigust selgelt?		
	10	Kas hooldus- ja puhkealade liiklusemärgid on ausaadavad?		
	11	Kas on paigaldatud liiklusemärgid või valgusfoorisüsteemid?		Prantsuse keeles on midagi muud
	12	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti märgistatud?		
	13	Kas jalakäijatele ja jalgratturitele ühiseks kasutamiseks ettenähtud rajatised, sealhulgas viaduktid ja sillad on nõuetekohaselt tähistatud?		
	14	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	15	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahe-suunalist jalgrattateed?		
	16	Kas on paigaldatud täiendavad hoiatused objektide korral, mis pole õigeaegselt näha?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Can the signs be clearly recognized and read (size of signs)? And do the signs conform to the conventions of Vienna and Geneva?		
	7	Are there more than two different traffic signs at one place?		If so?
	8	Is a reduction in speed when approaching the intersection assigned to the correct place and properly designed?		
	9	Is signing logical and consistent? Does it show the right of way clearly?		
	10	Is signing for service and rest areas clear?		
	11	Have signing or traffic control systems been installed?		Not the same in French
	12	Are pedestrian/cycle routes at intersections adapted to the actual conditions and clearly signposted?		
	13	Are installations shared by pedestrians and cyclists, including underpasses and bridges, properly signposted?		
	14	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	15	Is it clear to the motorist whether they are crossing a one-way or two-way cycle path?		
	16	Are advanced warnings in place for features that cannot be seen in time?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	17	Kas haljastus põhjustab ohutusprobleeme, kui taimestik kasvab (nt varjab liiklusemärgid)?		
	18	Kas liiklusemärgid on paigutatud nii, et nad ei piira nähtavust juurdesõiduteedelt või ristuvatelt teedelt?		
	19	Kas ringliiklus on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
	20	Kas liiklusemärgid on helenduva pinnakattega ja kas need on öösel valgustatud? Kas liiklusemärgid on nii päevavalges kui pimedas rahuldava nähtavusega?		
	21	Kas liiklusemärkide lisatahvlid on ühetaolised?		
	22	Kas on eksiteele viivaid liiklusemärgid või täiendavaid lisatahvlid?		
	23	Kas loetavus on tagatud nõutavalt kauguselt? Kas taustaga on probleeme?		
	24	Kas liiklusemärgid on vajadusel paigaldatud sõidutee kohale?		
	25	Kas märkide mõõtmed vastavad teetüübile?		
	26	Kas liiklusemärgid on teekattega võrreldes paigutatud ühtemoodi?		
	27	Kas vertikaalsed liiklusemärgid on paigaldatud nõuetekohaselt ja on täielikud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	17	Could greenery lead to safety problems if the vegetation grows (e.g. as a result of covered road signs)?		
	18	Are signs located in such a way as to avoid restricting visibility from approaches or intersecting roads?		
	19	Is the roundabout fully visible and recognizable from all approaches and are the markings and signs clear and unambiguous?		
	20	Are signs retro reflecting or are they illuminated at night? In daylight and darkness, are signs satisfactory regarding visibility?		
	21	Are the additional information panels uniform?		
	22	Are there misguiding traffic signs or additional information panels?		
	23	Is readability ensured at the required distance? Are there background problems?		
	24	Where needed have signs been located above the carriageway?		
	25	Do the signs have dimensions according to the type of road?		
	26	Are the signs at a uniform position, compared to the pavement?		
	27	Is the vertical signing properly placed and complete?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	28	Kas liiklusmärkide postid ja vundamendid on otsasõidu eest piisavalt kaitstud?		
	29	Kas liiklusmärgid ja nende toed omavad piisavat passiivset ohutust, mis puudutab: nende väikest massi ja/või purunevat konstruktsiooni? Kas nad on väljaspool ohutsooni?		
	30	Kas äärepistid on puruneva konstruktsiooniga?		
	31	Kas kõik liiklusmärgid ja kogu teemärgistus täidab oma funktsiooni ilma vasturääkivuseta?		
7.2 Teemärgistus	1	Kas teemärgistus on selge ja arusaadav?		
	2	Kas mittevajalik (ähmane) teemärgistus / mittevajalikud liiklusmärgid on täielikult kõrvaldatud?		
	3	Kas mõningaid pöördeliikumisi ei reguleerita valgusfooriga? Kui ei reguleerita, kas märgistus on pööordeid tegevatele sõidukijuhtidele arusaadav?		
	4	Kas teemärgistuse jooned on teekatte servaga paralleelsed?		
	5	Kas sõidueesõigis on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	6	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahe-suunalist jalgrattateed?		
	7	Kas mootorsõidukite peatumisjooned on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	28	Are the sign masts and foundations sufficiently protected against collisions?		
	29	Do the traffic signs including their supports have a sufficient passive safety by: low mass or/and break away structure? Are they beyond the safety zone		
	30	Do delineators have a break away structure?		
	31	Do all signs and markings correspond without any contradictions?		
7.2 Markings	1	Are the road markings clear and recognizable?		
	2	Have unnecessary markings/signs been completely removed (phantom markings)?		
	3	Have any turning movements been excluded from signal control? If so, are markings clear for turning motorists?		
	4	Are the markings in a parallel line to the edge of the road surface?		
	5	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	6	Is it clear to the motorist whether they are crossing a one-way or two-way cycle path?		
	7	Are stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	9	Kas teemärgistus vastab tee funktsioonile ja kategoriale?		
	10	Kas teemärgistus on tõhus igasugustes võimalikes tingimustes (päeval, öösel, märgades tingimustes, kuivades tingimustes, udus, päikesetõusu ja -loojangu ajal)?		
	11	Kas teemärgistus vastab jalakäijate/jalgratturite liiklusvoole?		
	12	Kas teeandmise kohustus kajastub teemärgistuses nii, nagu seda näevad ette liiklusmärgid?		
7.3 Valgustus	1	Kas tee on piisavalt valgustatud?		
	2	Kas statsionaarne valgustus on asjakohane?		
	3	Kas eriolukordade valgustus (üleminekutsoonid, ristlõike muudatused) on asjakohaselt projekteeritud?		
	4	Kas ülejäänud valgustamata piirkonnad kujutavad endast potentsiaalseid probleeme?		
	5	Kas olemasolev teevalgustus raskendab valgusfoori kollase tule nägemist (naatriumlahenduslampide puhul)?		
	6	Kas valgustust tuleb muuta nii, et teed ületavad jalakäijad oleksid selgesti näha?		
	7	Kas ristmikul on vajalik kontrastvalgustus?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Are pedestrian/cycle routes adapted to the actual conditions and clearly marked and signposted?		
	9	Are the markings appropriate for the function and category of the road?		
	10	Are the markings likely to be effective under all expected conditions (day, night, wet, dry, fog, rising and setting sun)?		
	11	Are the markings according to the pedestrian/cyclist traffic flow?		
	12	Is the obligation to yield right of way enforced by markings according to the one enforced by signing?		
7.3 Lighting	1	Is the road sufficiently illuminated?		
	2	Is the stationary lighting appropriate?		
	3	Is the lighting of special situations (transition zones, changes in cross section) suitably designed?		
	4	Do remaining unlit areas present potential problems?		
	5	Does the existing road lighting lead to conflicts in recognizing the yellow/amber indications (sodium discharge lamps)?		
	6	Does lighting need to be changed so that crossing pedestrians are clearly visible?		
	7	Is contrast lighting required at the intersection?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
Valgustus (järg)	9	Kas statsionaarne valgustus tekitab probleeme liiklusmärkide märkamisel või teetrassi tuvastamisel?		
	10	Kas valgustipostid paiknevad väljaspool ohutustsooni ja on asjakohaselt kaitstud?		
	11	Kas statsionaarne valgustus paikneb ristmikel / puhkus- ja hooldusaladel asjakohaselt?		
	12	Kas ilma statsionaarse valgustuseeta kohad on potentsiaalselt ohtlikud?		
8. Teeäärsed rajatised ja passiivse ohutusega seotud rajatised	1	Kas ohutustsoonis on mingeid muid rajatisi? 100 km/h ▶ 9 m 80 km/h ▶ 6 m 60 km/h ▶ 3 m		
8.1 Muu teevarustus	2	Kas pimestamisvastased ekraanid on olemas vastavalt nõuetele?		
	3	Kas on paigaldatud sobiv teevarustus (udu eest hoiatavad märgid, jääeemaldusainete automaatsed pihustid, lumetõkked jne) ja need on täiesti töökorras?		
	4	Kas avariiväljakutsetelefonid on liikluse seisukohast sobivates ja ohututes kohtades?		
	5	Kas ulukitara algus ja lõpp on paigutatud õigesti?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Does the ambient lighting present any special requirements?		
Lighting continued	9	Can the stationary lighting cause problems in recognizing the traffic signs or the alignment of the road?		
	10	Are the lighting masts situated outside of the safety zone or properly protected?		
	11	Is stationary lighting at intersection/ service and rest areas properly situated?		
	12	In the areas where is no stationary lighting, are there any potential dangers?		
8. Road side features and passive safety installations 8.1 Other road equipment	1	Are there any features inside the safety zone? 100km/h ► 9m 80 km/h ► 6 m 60 km/h ► 3 m		
	2	Are antidazzle screens provided as required?		
	3	Has suitable road equipment (fog warning signs, automatic sprinklers for de-icing agents, snow fences, etc.) been installed and is it fully functional?		
	4	Are the emergency telephones in appropriate and safe positions with regard to traffic?		
	5	Is the beginning and end of game fencing correctly determined?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutustõkete, tarade, teevarustuse, reklaamtahvlite, liiklusmärkide jms tõttu?		
	7	Kas lõikenõlvadel on rakendatud piisavalt meetmeid, et vältida materjali (nt kivide) allakukkumist?		
8.2 Haljastus	1	Kas tee ääres on haljastust?		
	2	Kas on puid?		
	3	Kas haljastus või taimestiku kasv võib tulevikus põhjustada ohutusprobleeme?		
	4	Kas haljastus ja taimestiku tüüp on selline, et teekasutajate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt seoses teekoridori valikuga)?		
	5	Kas taimestik takistab nähtavust? Kas ristmikul on tagatud hea nähtavus?		
	6	Kas haljastus takistab sõidukijuhtide, jalakäijate ja jalgratturite visuaalset kontakti?		
	7	Kas taimestik kaitseb teed loodusõnnetuste, näiteks maalihete jms eest?		
	8	Kas tee ääres olev haljastus on vana ja kas see võib põhjustada ohutusprobleeme?		
	9	Kas teeäärne haljastus juhib sõidukijuhte pidevalt kurvides?		
	10	Kas taimestik takistab nähtavust teetrassil?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, advertising billboards, and traffic signs, etc.?		
	7	Have sufficient measures been taken on cutting slopes to prevent falling material (e.g. falling rocks)?		
8.2 Planting	1	Is there any vegetation along the road?		
	2	Are there trees?		
	3	Does the greenery or will the growth of greenery lead to future safety problems?		
	4	Does the greenery and type of planting preclude irritations to the road users (e.g. alignment)?		
	5	Is sight obstructed by the planting? Is good visibility ensured at the intersection?		
	6	Is visual contact motorist-pedestrian-cyclist restricted by greenery?		
	7	Does vegetation protect the road from natural disasters like land slides etc.?		
	8	Is the vegetation along the road old and could lead to safety problems?		
	9	Does road side vegetation continuously guide the drivers in curves?		
	10	Does it obstruct the visibility on the road course?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas taimestik on monotoonne? Kas taimestik aitab vältida tee monotoonset iseloomu?		
8.3 Tsiivilehitusobjektid	1	Kas on tagatud kokkusobivus?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud vajalikesse kohtadesse?		
	3	Kas rinnatised ja ülekäigusillad on teest ohutul kaugusel?		
	4	Kas mastid, silla kaldasambad, tugimüürid, sillapiirded jms on kaitstud?		
	5	Kas valgustus on projekteeritud asjakohaselt?		
	6	Kas jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt eraldatud jalgrattateed)?		
Drenaaž	7	Kas drenaažisüsteem on lineaarne takistus sügavate kraavidega ohutustsoonis?		
	8	Kas olemasolevad truubid kujutavad endast potentsiaalset ohu?		
8.4 Muud takistused	1	Kui kaugel on teeviidad teesillutisest?		
	2	Kas valgustiposte võib lugeda takistuseks (teras-, betoonkonstruktsioon)?		
	3	Kas takistusteta tsoonis on kaitsmata tugesid?		
	4	Kas liiklusmärke (peale teeviitade) võib lugeda ohtlikeks takistusteks?		
	5	Kas väljaspool ohutustsooni on kaitsmata reklaamtahvleid või muid kohtkindlaid takistusi? Kas need on välditavad või kaitstud		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Is the vegetation monotonous? Or does it help to avoid a monotonous character of the road?		
8.3 Civil engineering structures	1	Is reconcilability guaranteed?		
	2	Are passive safety installations set up at the required locations?		
	3	Are parapets and overpasses at a safe distance from the road?		
	4	Have masts, abutments, supporting walls, bridge railings etc. been safeguarded?		
	5	Is lighting appropriately designed?		
	6	Have cyclists' requirements been considered (e.g. separate cycle facilities)?		
Drainage	7	Is the drainage system a linear obstacle with deep ditches in the safety zone?		
	8	Do existing culverts pose a potential safety hazard?		
8.4 Other obstacles	1	What is the distance of the road directional signing to the pavement?		
	2	Are the light poles to be considered as an obstacle (steel, concrete construction)?		
	3	Are there unprotected supports in the obstacle-free zone?		
	4	Are traffic signs (other than road directional signs) to be considered as dangerous obstacles?		
	5	Are there unprotected advertisement boards or other fixed obstacles outside the safety zone are they avoidable, or safeguarded?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
8,5 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas kohtkindlad takistused on välditavad, paigaldatud piisavale kaugusele või kaitstud (mastid, kaldasambad, tugimüürid, sillapiirded, puud jne)?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud vajalikesse kohtadesse?		
	3	Kas kõik teeohutusbarjäärid on oma kohal ja paigutatud ohutult nii, et nad pole üksteisele takistuseks?		
	4	Kas igasuguste kaitsepiirete pikkus on piisav?		
	5	Kas kaitsepiire on paigaldatud õigesti, arvestades nende otsatöötlust, ankurdust, postisammu, barjääri ülekattet?		
	6	Kas kaitsepiiretes on välditud ohtlikke katkestusi?		
	7	Kas kõik vajalikud vahebarjäärid on kohal ja õigesti märgistatud või äärepostidega varustatud?		
	8	Kas barjäärid on paigaldatud nii, et nad ei piira nähtavust?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
8.5 Passive safety installations	1	Are fixed obstacles avoidable, set up at sufficient distances or safeguarded (masts, abutments, supporting walls, bridge railings, trees, etc.)?		
	2	Have passive safety installations been set up at the required locations?		
	3	Are all road safety barriers in place and safely located so that they are not obstacles themselves?		
	4	Is the length of any guardrail adequate?		
	5	Is the guardrail correctly installed, regarding: end treatments, anchorages, post spacing, post depth, rail overlap?		
	6	Are dangerous windows of guardrails avoided?		
	7	Are all necessary medium barriers in place and properly signed or delineated?		
	8	Are barriers placed so that they don't restrict visibility?		

► KONTROLLNIMEKIRJAD PÕHILISTE LINNATÄNAVATE JAOKS 1. etapp – Teostatavusuuring

LINNATÄNAVAD – 1. etapp

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
1. Tee funktsioon; Projekteerimine ja talitluselemendid	1	Mis on projekti kavandatud eesmärk (tee kategooria)?		
	2	Kas planeerimisfaasis on võetud arvesse avariolukorra uurimise varasemaid tulemusi/dokumente?		
	3	Kas tee funktsioon ja soovitud kasutusvaldkond vastavad teineteisele?		
	4	Kas projektlahendus vastab tee funktsioonile?		
	5	Kas väljapakutud projektlahendus/ümbeprojekteerimine arvestab piisavalt järgmiste liiklejatega: • sõiduautod? • mootorrattad? • jalgrattad? • jalakäijad? • raskeveokid? • bussid?		
	6	Kas arvestatakse piisavalt liikluse eeldatava koosseisuga?		
	7	Kas väljapakutud projektlahendus sobib kokku külgnevate teede ja maastikuvormidega?		
	8	Kas on võetud arvesse kõiki objekte (sealhulgas elamuid ja ostukeskusi), mis kutsuvad esile liiklust?		
	9	Kas olemasolevad või alternatiivsed juurdepääsuteed on paigutatud nii, et olemasolevad eeslinnu/rajoone ei lõigata projekti/tööde arengu käigus ära?		
	10	Kas see projektlahendus viiakse ellu ainult ühes etapis?		



► CHECKLISTS FOR URBAN MAIN ROADS

Stage 1 Feasibility study

URBAN ROADS - Stage 1

Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
1. Function of the road Design and operating elements	1	What is the intended function of the scheme (road category)?		
	2	Have previous findings/documents on crash situations been taken into consideration during the planning phase?		
	3	Do the functions of the road and the desired use of the road correspond?		
	4	Is the design consistent with the function of the road?		
	5	Will the proposed scheme/ redesign adequately cater for: <ul style="list-style-type: none"> • cars? • motorcyclists? • pedal cyclists? • pedestrians? • heavy vehicles? • buses? 		
	6	Is the expected mix of traffic adequately catered for?		
	7	Will the proposed scheme be consistent with adjacent roads and lands forms?		
	8	Are all major traffic generators (including housing or shopping centres) taken into account?		
	9	Have existing or alternative accesses been arranged to ensure existing suburbs/ areas are not cut off by the development of the scheme/ works?		
	10	Will this design be implemented in one stage only?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kui projekt viiakse ellu mitmes etapis, kas ohutusele on pööratud suurt tähtsust • erinevate etappide vahelistel üleminekutel? • olemasolevate teede vahelistel üleminekutel?		
	12	Kas tööd väldivad ohutusstandarditega seotud probleeme ehituse ajal kuskil mujal?		
	13	Kas on välja selgitatud projekti mingit kahjulikku mõju ümbritsevale teevõrgule? Kas nende mõjudega on piisavalt tegeldud?		
	14	Kui trass järgib olemasolevaid teid, milline mõju sellel on?		
	15	Kas projektlahendus sobib kokku asula iseloomust tingitud füüsiliste piirangutega?		
	16	Kas projektlahendus võtab arvesse suuremaid teevõrguga seotud kaalutlusi?		
	17	Kas on rakendatud asjakohaseid projekteerimisstandardeid (arvestades projekti ulatust ja selle funktsiooni liikluskoosseisu jaoks)?		
	18	Kas on kasutatud asjakohast arvutuslikku sõidukit ja kontrollisõidukit?		
	19	Kas liiklusskeem arvestab liiklusmahu ettenägematu või suure juurdekasvuga?		
	20	Kas liiklusskeem saab hakkama liikluse iseloomu ettenägematu muutumisega?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	If the design is to be implemented in more than one stage, has safety been given a high priority <ul style="list-style-type: none"> • in transitions between stages? • in transitions to existing roads? 		
	12	Will the work avoid problems with safety standards elsewhere during construction?		
	13	Have any harmful safety effects of the scheme upon the surrounding road network been identified? Have they been adequately dealt with?		
	14	If the route follows existing roads what are the effects of this?		
	15	Does the scheme fit in with the physical constraints of the urban character?		
	16	Does the scheme take account of major network considerations?		
	17	Have the appropriate design standards been used (having regard to the scope of the project and its function in relation to the traffic mix)?		
	18	Have the appropriate design vehicle and check vehicle been used?		
	19	Will the safety scheme cope with unforeseen or large increases in traffic volume?		
	20	Will the safety scheme cope with unforeseen changes in the traffic characteristics?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	21	Kas nähakse ette mingeid erisündmusi? Kas on arvestatud mingite tagajärjena järgnevate ebaharilike või ohtlike tingimustega?		
	22	Kas on käsitletud olemasoleva võrgustiku ohutus- või avariiprobleeme? (pole kantud üle uuele projektile)		
	23	Kas on arvestatud selle projektlahenduse juures vajaliku valgustuse tagamise probleemiga?		
	24	Kas on muid küsimusi, mis võivad mõjutada ohutust?		
2. Ristlõige	1	Kas ristlõikemõõtmed on tee funktsiooni jaoks sobivad (geomeetriline disain)?		
	2	Kas ehitusstandard ja vajadusel üleminekupiirkond on kohandatud külgnevate teelõikudega?		
	3	Kas jalakäijate vajadusi on arvesse võetud? <i>Vt punkti 6 Ohustatud liiklejad</i>		
	4	Kas jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt eraldatud jalgrattateed)? <i>Vt punkti 6 Ohustatud liiklejad</i>		
	5	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	6	Kas mootorsõidukite liicluse sõiduraja ning jalgrattate ja kõnnitee vahel on piisav jaotus?		
	7	Kas jalgrattateede ja parkimisribade vahel on vajalik eraldusriba?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	21	Will there be special events? Have any consequent unusual or hazardous conditions been considered?		
	22	Have any safety or crash problems on the existing network been addressed? (Not carried over to the new scheme).		
	23	Has the issue of providing lighting for the design been considered?		
	24	Any other matter which may have a bearing on safety?		
2. Cross section	1	Are the cross section dimensions suitable for the function of the road (geometric design)?		
	2	Has the construction standard and, if applicable, the transition area been adapted to the adjacent road sections?		
	3	Have pedestrian requirements been considered? <i>See 6. Needs of vulnerable road users</i>		
	4	Have cyclists' requirements been considered (e.g. separate cycle facilities)? <i>See 6. Needs of vulnerable road users</i>		
	5	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	6	Is there a sufficient division between the traffic lane for motor vehicle traffic and the path for cyclists and pedestrians?		
	7	Is a separating strip required between cycle paths and parking strips?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
3. Teekoridori valik	1	Kas ehitusstandard ja vajadusel üleminekupiirkond on kohandatud külgnevate teelõikudega?		
	2	Kas juurdepääs naaberkinnistutelt vastab liiklusohutuse nõuetele?		
	3	Kas jalakäijate ülekäigud on valitud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja et teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
4. Ristmikud	1	Kas valitud ristmiku tüüp ja projektlahendus on tee funktsiooni ja ristuvate teede seisukohast sobivad (ristuvad teed, T-ristmik, ringliiklus, valgusfoorid jne)?		
	2	Kas ristmike sagedus on sobiv (mitte liiga suur või väike)... • ohutuks juurdesõiduks? • mõjude vältimiseks ümbritsevale teevõrgule? • päästesõidukite juurdepääsuks?		
	3	Kas kõik väljapakutud ristmikud on vajalikud või olulised?		
	4	Kas mittevajalikke ristmikke saab eemaldada / kas juurdepääsu saab ümbritseva teevõrgu muutmise teel ohutumaks muuta?		
	5	Kas ristmike laadi või asukoha juures on arvestatud teekoridori valikuga vertikaal- ja/või horisontaalsuunas?		
	6	Kas ristuvate teede nurk ja nähtavusjooned on sobivad kõigi liiklejate ohutuse seisukohast?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
3. Alignment	1	Has the construction standard and, if applicable, the transition area been adapted to the adjacent road sections?		
	2	Is access from abutting properties appropriate for road safety?		
	3	Have pedestrian crossings been appointed in such a way that collective use is guaranteed and that the road will not be crossed at other points?		
4. Intersections	1	Is the type and design of the selected intersection suitable for the function of the road and the intersecting roads (crossroads, T-intersection, roundabout, traffic signals etc.)?		
	2	Is the frequency of intersections appropriate (neither to high nor too low)... • for safe access? • to avoid impacts on the surroundings network? • for emergency vehicles access?		
	3	Are all of the proposed intersections necessary or essential?		
	4	Can any unnecessary intersections be removed/ can access be achieved more safely by changes on the surrounding road network?		
	5	Has the vertical and/ or horizontal alignment been taken into account with regard to the style or location of intersections?		
	6	Will the angle of the intersecting roads and the sight lines be adequate for the safety of the road users?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	7	Kas ohustatud liiklejate liikumine on kõigil ristmikel turvaline?		
	8	Kas nähtavuskaugused on piisavad: • ristmikel? • kinnistustesse sissesõitudel?		
	9	Kas kõik juurdesõidud väiksematele ringliiklustele on paigutatud radiaalselt ringi keskkohta suhtes?		
	10	Kas on tagatud, et väiksemate ringliikluste puhul piisab sõidukite liikumiseks ainult ühest sõidurajast?		
5. Avalikud teenused ja erateenused	1	Kas on võetud arvesse selliseid suuremaid liiklust esilekutsuvaid objekte nagu raekojad, pühakojad, kalmistud, haiglad, elamurajoonid või ostukeskused, bensiinijaamad ja vaatamisväärsused?		
	2	Kas on võetud arvesse teelaiendite või parkimiskohtade vajadust?		
	3	Kas on ette nähtud piisavalt parkimiskohti, et minimeerida ebaseaduslikku ja ohtlikku parkimist kõnniteedel, jalgrattateedel ja sõiduteel?		
	4	Kas trammiteed on sõidukiliiklusest eraldatud?		
6. Ohustatud teekasutajate vajadused	1	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	2	Kas ühistranspordi peatused on paigutatud kohtadesse, kuhu reisijad pääsevad ohutult juurde?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	7	Is the movement of vulnerable road users safely catered for at all intersections?		
	8	Will sight distances be satisfactory: <ul style="list-style-type: none"> • at intersections? • at property access? 		
	9	Have all approaches for small roundabouts been aligned radially to the centre of the circle?		
	10	Has it been ensured that, for small roundabouts, the circulatory carriageway can only be driven on in single lane?		
5. Public and private services	1	Have major traffic generators such as city halls, religious sites, cemeteries, hospitals, housing or shopping centres, petrol stations and tourist attractions been taken into account?		
	2	Has the need for lay-bys or parking been considered?		
	3	Are sufficient parking areas provided to minimise illegal parking on footpaths, cycle facilities, and on the carriageway with the corresponding hazards?		
	4	Are tramlines separated from vehicle traffic?		
6. Needs of vulnerable road users	1	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	2	Are public transport stops located where they can safely be reached by passengers?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas on hoolitsetud igat liiki jalakäijate eest, keda projekt võib tõsiselt mõjutada? (näiteks koolilapsed, vanurid jne)		
	4	Kas juurdepääsud suurematele liiklust põhjustavatele objektidele on ohutuse tagamiseks ristmikest piisavalt kaugel?		
	5	Kas on arvesse võetud jalgratturite vajadusi (nt tee üle keskmiste ohutussaarte, "pudelikaelad")?		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus		Sel etapil küsimused puuduvad.		
8. Tsiivilehitusobjektid	1	Kas on olemas tsiivilehitusobjekte, mis võivad avaldada mõju liiklusohutusele?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Have all classes of pedestrians that could be seriously affected by the proposal been catered for? (for example, school children, elderly people, etc)		
	4	Are the accesses for significant traffic generators far away enough from intersections for safety?		
	5	Have cyclists' requirements been considered (e.g. cyclist routes on central refuges, bottlenecks)?		
7. Signing, Marking		No questions at this stage		
8. Civil engineering structures	1	Are there any civil engineering structures that could have an influence on road safety?		

2. etapp – Eelprojekti koostamine

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas lõiku on auditeeritud mõnes varasemas staadiumis ja kui on, siis kas selle auditeerimise tulemused on arvesse võetud?		
1. Tee funktsioon, (projekteerimine ja talitluselemendid)	1	Kas on arvestatud projekti mõju ümbritsevale teevõrgule?		
	2	Kas tee funktsioon ja soovitud kasutusvaldkond vastavad teineteisele?		
	3	Kas planeerimisfaasis on võetud arvesse avariolukorra uurimise varasemaid tulemusi/dokumente?		
	4	Kas on võetud arvesse liikluse koosseisu eriomadusi?		
	5	Kas juurdesõit naaberkinnistutelt on välditud või on lahendatud ohutuse seisukohast asjakohasel viisil?		
	6	Kas on rakendatud sobivaid meetmeid tagamaks kiiruspiirangute järgimist, näiteks liikluse rahustamist?		
	7	Kas üleminekupiirkond on kohandatud kõrvalasetsevate teelõigete jaoks?		
	8	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud?		
	9	Kas üleminek asulateelt maateele või valgustatud teelt valgustamata teele on asjakohaselt projekteeritud (asula/linna ümbrus)?		



Stage 2 - Preliminary design

Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Has the section been audited at a previous stage, and have the findings been considered?		
1. Function of the road (design and operating elements)	1	Have the effects of the project on the surrounding road network been considered?		
	2	Do the function of the road and the desired use of the road correspond?		
	3	Have previous findings/documents on the crash situation been taken into consideration during the planning phase?		
	4	Have specific traffic composition characteristics been taken into consideration?		
	5	Is access from abutting properties avoided or of an appropriate design for road safety?		
	6	Have suitable measures been taken to ensure that speed limits are obeyed, e.g. by traffic calming?		
	7	Has the transition area been adapted to the adjacent road sections?		
	8	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section?		
	9	Is the transition from a built-up area to a rural road or from an illuminated to a non illuminated road appropriately designed (village/town outskirts)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
2. Ristlõige	1	Kas ohutuim keskmine ristlõige on valitud kõne alla tulnud ristlõigete hulgast?		
	2	Kas ristlõike mõõtmed (laius, kõrgus ja samm) on sobivad tee funktsiooni jaoks?		
	3	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästemeti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
	4	Kas parklad on vajalikud ja kui on, kas nad on teel parkimise vältimiseks piisavalt suured?		
	5	Kas parklad on projekteeritud nii, et sõidukid saavad parklasse ja sealt välja sõita ohutult?		
	6	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	7	Kas ootealad, eelkõige ohutussaared on ootavate jalakäijate ja jalgratturite jaoks piisavalt suured?		
	8	Kas jalakäijate ja jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (jaotatud kõnnitee ja jalgrattatee, eraldatud jalgrattateed)?		
	9	Kas jalgrattateede ja parkimisribade vahel on vajalik eraldusriba?		
	10	Kas mootorsõidukite liikluse sõiduraja ning jalgrattaraja ja kõnnitee vahel on piisav jaotus (plaanitud eraldus)? <i>Vt 6. Ohustatud liiklejate vajadused)</i>		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
2. Cross section	1	Has the safest average cross section been selected from the ones that come into question?		
	2	Are the cross section dimensions (width, height, and spacing) suitable for the function of the road?		
	3	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		
	4	Are parking areas required and if so, are they large enough to prevent parking on the road?		
	5	Are parking areas designed in such a way to allow vehicles to enter and exit parking areas safely?		
	6	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	7	Are waiting areas, in particular on the refuges, large enough for pedestrians and cyclists?		
	8	Have pedestrian and cyclist requirements been considered (shared foot path and cycle path, separate cycle facilities)?		
	9	Is a separating strip required between cycle paths and parking strips?		
	10	Is there a sufficient division (separation planned) between the traffic lane for motor vehicle traffic and the paths for cyclists and pedestrians? <i>See 6. Needs of vulnerable users</i>		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas üleminek on ohutult projekteeritud, kui jalgrattateed lõpevad sõiduteel?		
	12	Kas vältimatud "pudelikaelad" on ohutu projektlahendusega?		
	13	Kas uue tee drenaaž on piisav?		
	14	Kas põikkalle/diagonaalkalle on piisav?		
3. Teekoridori valik	1	Kas teekoridori valik on järjekindel?		
	2	Kas sõidurajad ja sõidutee on kurvides piisavalt laiad?		
	3	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, haljastuse, tarade, parklate, liiklusmärkide, maastikukujunduse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	4	Kas on nõutav juurdepääs naaberkinnistutelt ja kas see on liiklusohutuse seisukohast asjakohane?		
	5	Kas on vajalikud rajaüleminekud saarte ja sõidutee kitsenemiste abil (näiteks sissesõidul linnadesse)?		
4. Ristmikud	1	Kas kõik ristmikud on vajalikud ja kas nende arv, vahekaugus ja vorm on valitud asjakohased?		
	2	Kas ristmikud ja ristmikuelemendid on projekteeritud nii, et neid saab õigeaegselt avastada?		
	3	Kas ristmikuelementide järgnevus on lihtsasti arusaadav?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Is there a transition of a safe design when cycle paths end on a road?		
	12	Are unavoidable bottlenecks of a safer design?		
	13	Is there sufficient drainage for the new road?		
	14	Is there sufficient cross / diagonal fall?		
3. Alignment	1	Is the alignment consistent?		
	2	Are curves in lanes and carriageways wide enough?		
	3	Is sight obstructed, for example by safety barriers, plants, fences, parking areas, traffic signs, landscaping, bridge abutments and buildings?		
	4	Is access from abutting properties required and is it appropriate for traffic safety?		
	5	Are lane shifts by use of islands or carriageway narrowing required (e.g. when entering the town)?		
4. Intersections	1	Is the intersection necessary and has the number, spacing and form of the intersections been selected appropriately?		
	2	Are the intersections and intersection elements designed in such a way that they can be clearly recognized in time?		
	3	Is the sequence of the intersection elements easily understood?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	4	Kas valitud ristmiku tüüp ja projektlahendus on funktsiooni ja ohutuse ning tee ja ristuvate teede kasutamise seisukohast sobivad (ristuvad teed, T-ristmik, ringliiklus, valgusfoorid jne)?		
	5	Kas ristmike ees olevad ooterajad on liiklusmahtu ja sõidukite vajalikke liikumisi arvestades piisavad?		
	6	Kas ristmike üldmõõtmel on võimalikult väikesed?		
	7	Kas on vajalikud lisarajad aeglustamiseks, kiirendamiseks ja pööramiseks ning kui on, siis kas need on asjakohaselt ja ohutult projekteeritud?		
	8	Kas ristmikud on igast suunast lähenedes õigeaegselt märgatavad ja kas on tagatud orienteerumistähtsuse kaugus?		
	9	Kas ristmikel on tagatud hea nähtavus ja kas nõutavad nähtavuskolmnurgad on vabad kõigi liiklejate jaoks?		
	10	Kas ristmiku mõõtmel on ohutud sõidukite igasugusteks vajalikeks liikumisteks (arvestades arvutuslike sõidukite minimaalset pöörderaadiust)?		
	11	Kas pööramismanöövrite jaoks on vajalikud lisarajad või üleminekud ja kui on, kas nende mahutavuspikkus on piisav?		
	12	Kas on olemas ülevõtteid lähenedes ja juurdesõite või kas need paiknevad kriitilistes punktides, mida saab kombineerida?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	4	Is the type and design of the selected intersection suitable for the function and safety, and use of the road and the intersecting roads (cross roads, T-intersection, roundabout, traffic signals, etc)?		
	5	Are the waiting lanes in front of the intersection sufficient for the traffic volume and all necessary vehicle movements?		
	6	Are the total dimensions of the intersections as narrow as possible?		
	7	Are auxiliary lanes for deceleration, acceleration, and weaving required and if so, are they appropriately and safely designed?		
	8	Can intersections be recognized in sufficient time from all approaches and is the orientation sight distance guaranteed?		
	9	Is good visibility ensured at the intersection, and are the required sight triangles clear for all road users?		
	10	Are the dimensions of the intersection sufficient for all necessary vehicle movements (minimum turning radius of design vehicles)?		
	11	Are the auxiliary lanes or tapers for turning movements necessary and, if so, is storage length sufficient?		
	12	Are there approaches and accesses that are superfluous or that are located at critical points that can be combined?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	13	Kas nähtavusjooned on takistatud / mõnikord takistatud näiteks ohutusbarjäärade, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega, liiklusummikutega jms?		
	14	Kas mõned pööramismanöövrid on ilma valgusfoorita või ringliikluseta? Kui jah, kas liiklus on sel juhul ohutu?		
	15	Kas jalakäijate ja jalgratturite nõudeid on arvestatud? <i>Vt punkti 6 Ohustatud liiklejad</i>		
	16	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	17	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	18	Kas jalgrattaülesõitudel on sõidueesõigus kindlaks määratud ja tähistatud – eelkõige tahapoole nihutatud jalgrattateedel?		
	19	Kas teatud tüüpi rühmadele või objektidele (sh haiglatele) on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmis- või nägemispuudega isikud)?		
	20	Kas on kavas paigutada sõidukite stoppjooned jalgratturite soodustamiseks tahapoole?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	13	Are sight lines obstructed/ sometimes restricted, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, traffic jams?		
	14	Have some turning movements been excluded from signal control or from the roundabout? If so, is traffic operation safe?		
	15	Have the requirements of the pedestrians and cyclists been considered? <i>See 6. Needs of vulnerable road users</i>		
	16	Is pedestrian/cyclist routing at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked and signposted?		
	17	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	18	Has right of way been specified and clarified at cycle crossings, in particular for cycle paths that are set back?		
	19	Are special measures required for particular groups or facilities (including hospitals) e.g. for young people, older people, sick people, physically handicapped, hearing-impaired or vision- impaired people?		
	20	Are there plans to set stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	21	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud ristmiketele? <i>Vt punkti 5. Ühistransport</i>		
	22	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	23	Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	24	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad?		
	25	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektilahendusega?		
Ringliiklused	26	Kas ringliiklus on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
	27	Kas kõik juurdesõidud väiksematele ringliiklustele on paigutatud radiaalselt ringi keskkohta suhtes?		
	28	Kas on tagatud, et väiksemate ringliikluste puhul piisab sõidukite liikumiseks ainult ühest sõidurajast?		
	29	Kas kohtkindlad takistused on paigutatud ohutult ringliikluse kesksaarele?		
	30	Kas ringliiklus tõkestab (blokeerib) tõhusalt läbinähtavust?		
	31	Kas on vajalikud täiendavad alad pöördeliikumisteks ja kas mahutavuspikkus on piisav?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	21	Are public transport stops planned at intersections? <i>See 5. Public transport</i>		
	22	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	23	Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	24	Are the movements guided clearly and easy to understand?		
	25	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
Roundabouts	26	Is the roundabout fully visible and recognizable from all approaches and are the required markings and signs clear and unambiguous?		
	27	Have all approaches for small roundabouts been aligned radial to the centre of the circle?		
	28	Has it been ensured that, for small roundabouts, the circulatory carriageway can be driven on in single lane only?		
	29	Are fixed obstacles placed in a safe way in the center island of the roundabout?		
	30	Is through visibility effectively blocked by the roundabout?		
	31	Are additional areas for cross-turning movements required and is storage length sufficient?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	32	Kas ärapööravad sõidukijuhid näevad vastusõitvatest sõidukitest mööda?		
4.2 Valgusfoorid	1	Kas valgusfoorid on selgelt tuvastatavad?		
	2	Kas pöörete jaoks on ette nähtud kaitstud foorifaasid või kas kiiret juurdesõitu võimaldavatel teedel on eraldi foorid?		
	3	Kas mõningaid pöördeliikumisi ei reguleerita valgusfooriga? Kui jah, kas liiklus on sel juhul ohutu?		
	4	Kas jalgratturite ja jalakäijate vajadusi on arvesse võetud (nt ristmikku läbiva trassiga)?		
	5	Kas on kavas paigutada sõidukite stoppjooned jalgratturite soodustamiseks tahapoole?		
	6	Kas on arvesse võetud spetsiaalseid faase vasak- või parempööreteks?		
4.3 Raudteeülesõidud	1	Kas samatasandilisi raudteeülesõite saab vältida?		
	2	Kas on vajalik valgusfoor ja kui on, kas see on paigutatud optimaalselt?		
Raudteeülesõidud (järg)	3	Kas on vajalik eriline kaitse raudteeülesõidu hooajalise kasutamise tõttu?		
	4	Kas tee laius enne ja pärast raudteeülesõitu ning raudteeülesõidu enda laius on piisav sõidukite kõigi vajalike liikumiste jaoks (teineteisele vastusõitvad sõidukid, arvutuslike sõidukite minimaalne pöörderaadius)?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	32	Can turning motorists see past oncoming vehicles?		
4.2 Traffic signals	1	Are the traffic signals clearly recognizable?		
	2	Are protected phases provided for turning movements or are the fast driven approaches signaled separately?		
	3	Have some turning movements been excluded from signal control? If so, is traffic operation safe?		
	4	Have cyclist and pedestrian requirements been considered (e.g. route through intersection)?		
	5	Are there plans to set stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		
	6	Are special phases for left (or right turn) considered?		
4.3 Railway crossings	1	Is a railway crossing at-grade avoidable?		
	2	Are traffic control devices required and optimally set up?		
Railway crossings continued	3	Are particular safeguards required as a result of seasonal use of the railway crossing?		
	4	Are the road widths before and after the railway crossing as well as the width of the railway crossing sufficient for all necessary vehicle movements (vehicles meeting each other, minimum turning radius of design vehicles)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	5	Kas vaba ala raudteeülesõidu taga on piisavalt pikk?		
	6	Kas raudteeülesõit on selgesti tuvastatav?		
	7	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	8	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	9	Kas on kavandatud moodsõidukeelde ja kiiruspiiranguid?		
5. Avalikud teenused ja erateenused, juurdepääsu reguleerimine 5.1 Hooldus- ja puhkealad	1	Kas on võetud arvesse selliseid suuremaid liiklust esilekutsuvaid objekte nagu raekojad, pühakojad, kalmistud, haiglad, elamurajoonid või ostukeskused, bensiinijaamad ja vaatamisväärsused?		
	2	Kas on tagatud hea nähtavus?		
	3	Kas parkimiskohti on piisavalt, et vältida parkimist sisse- ja väljasõitudel ja/või sõiduteel?		
	4	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	5	Kas hooldusalade või turismipiirkondade juurdepääsude paigutus on erinevate liiklusmanöövrite jaoks sobiv?		
	6	Kas jalakäijarajatised on ohutu projektlahendusega?		
	7	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästemeti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	5	Are the clearance areas behind the railway crossing long enough?		
	6	Are the railway crossings clearly recognizable?		
	7	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		
	8	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	9	Are prohibition of overtaking and speed limits planned?		
5. Public and private services, access control 5.1 Service and rest areas	1	Have major traffic generators such as city halls, religious sites, cemeteries, hospitals, housing or shopping centres, petrol stations and tourist attractions been taken into account?		
	2	Is good visibility guaranteed?		
	3	Are there sufficient parking areas to prevent parking on the entrances and exits and/or carriageways?		
	4	Are the dimensions of the parking areas sufficient for the parking of passenger vehicles, trucks and buses?		
	5	Is the layout of the accesses to the service or tourist areas appropriate for the different traffic movements?		
	6	Are pedestrian facilities of a safe design?		
	7	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas kauplustele ja restoranidele on tee ääres ette nähtud laadimiskohad?		
5.2 Ühistransport	1	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud väljapoole ristmikke?		
6. Ohustatud liiklejate vajadused 6.1 Ühistranspordi peatustes	1	Kas jalakäijate ja jalgratturite nõudeid on arvestatud?		
	2	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	3	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud väljapoole ristmikke?		
	4	Kas peatused on jalakäijatele lihtsasti juurdepääsetavad?		
	5	Kas ühistranspordi peatustesse pääsemiseks on vaja rohkem ülekäike?		
	6	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	7	Kas ühistranspordi peatused on lihtsasti märgatavad?		
	8	Kas teatud tüüpi rühmadele on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, haiged inimesed, invaliidid, kuulmis- või nägemispuudega isikud)?		
	9	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Are loading spaces for shops and restaurants provided next to the road?		
5.2 Public transport	1	Are public transport stops planned at beyond intersections?		
6. Needs of vulnerable road users	1	Have the requirements of pedestrians and cyclists been considered?		
6.1 At Public transport stops				
	2	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	3	Are public transport stops planned at beyond intersections?		
	4	Are stops easily accessible to pedestrians?		
	5	Are further crossing aids required to reach the public transport stops?		
	6	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	7	Are public transport stops easily recognizable?		
	8	Are special measures required for particular groups, e.g. for young people, older people, sick people, physically handicapped, hearing-impaired or vision-impaired people?		
	9	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	10	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, parklate, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	11	Kas jalgrattateed on ühistranspordi peatuste lähedal projekteeritud ohutud?		
6.2 Jalakäijate ja jalgratturite muud vajadused	1	Kas ohustatud liiklejad on mootorsõidukiliiklusest eraldatud?		
	2	Kas jalakäijate ülekäigud on valitud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja et teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
	3	Kas ülekäigud on usaldust äratavad ja ohutud?		
	4	Kas jalakäijate ülekäigud on paigutatud kohtadesse, kus neid on kõige rohkem vaja?		
	5	Kas kõnniteeviaduktide ja -sildadega seotud ohud on kõrvaldatud? Kas on kavandatud sobivad meetmed, näiteks piirded?		
	6	Kas raudteeülekäikudes kasutatavad rajatised on ohutu konstruktsiooniga?		
	7	Kas jalakäijate ja mootorsõidukijuhtide vahel on tagatud kahepoolne silmside?		
	8	Kas on arvesse võetud jalgratturite vajadusi (nt tee üle keskmiste ohutussaarte, "pudelikaelad")?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	10	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings?		
	11	Are cycle paths safely designed in areas near public transport stops?		
6.2 Other needs of pedestrian and cyclists	1	Are vulnerable road users separated from motorized traffic?		
	2	Have pedestrian crossings been appointed in such a way that collective use is guaranteed and the road will not be crossed at other points?		
	3	Are crossings plausible and safe?		
	4	Are the pedestrian crossings located where most required by pedestrian traffic?		
	5	Is there a risk of pedestrian underpasses and bridges being bypassed? Are suitable measures such as fences planned?		
	6	Are crossings over special railway structures of a safe design?		
	7	Is two-way visual contact ensured between pedestrians and motorists?		
	8	Have cyclists' requirements been considered (e.g. route across central refuges, bottlenecks)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	9	Kas üleminek on projekteeritud ohutu, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad sõiduteel või suunatakse üle sõidutee?		
	10	Kas on vaja muid teeületamise abivahendeid?		
	11	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad? Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	12	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	13	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	14	Kas teatud tüüpi rühmadele või objektidele (sh haiglatele) on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, haiged inimesed, invaliidid, kuulmis- või nägemispuudega isikud)?		
	15	Kas on võetud arvesse ratsanike vajadusi? (jalgratturid, mootorratturid, ratsanikud ja lumesaanidega sõitjad)		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus 7.1 Teemärgistus	1	Kas teemärgistus on selgelt märgatav ja asjakohane?		
	2	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti märgistatud?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	9	Is the transition safely designed if footpaths and cycle paths end on a road or are directed across the road?		
	10	Are further crossing aids required?		
	11	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient? Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	12	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	13	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		
	14	Are special measures required for particular groups or facilities (including hospitals), e.g. for young people, older people, sick people, physically handicapped, hearing-impaired or vision-impaired people?		
	15	Have the needs of riders been taken into consideration? (cyclists, motorcycle riders, horse riders and snowmobiles)		
7. Signing, marking, lighting 7.1 Markings	1	Are the road markings clear, recognizable and appropriate?		
	2	Are pedestrian/cycle routes at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas üleminek on projekteeritud ohutu, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad sõiduteel või suunatakse üle sõidutee?		
7.2. Valgustus	1	Kas tee on piisavalt valgustatud?		
	2	Kas valgustus on vajalik eriolukordadeks (üleminekutsoonid, ristlõike muudatused) ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	3	Kas ristmikel, hooldus- ja puhkealadel on vajalik statsionaarne valgustus ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
8. Teeäärsed rajatised	1	Kas selline teevarustus nagu signalisatsioonikilbid, valgustipostid jne asuvad ohutustsoonis?		
8.1 Teevarustus	2	Kas need takistused on kaitstud passiivset ohutust tagavate meetmetega?		
8.2 Haljastus	1	Kas olemasolevad ja istutatud puud on teelt või teelt väljasõitvatest autodest piisavalt kaugel?		
	2	Kas haljastus takistab sõidukijuhtide, jalakäijate ja jalgratturite visuaalset kontakti?		
	3	Kas kõigil ristmikel on tagatud hea nähtavus? Kas taimestik takistab nähtavust?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Is the transition safely designed if cycle paths end on a road or are directed across the road?		
7.2. Lighting	1	Is the road sufficiently illuminated?		
	2	Is the lighting of special situations (transition zones, changes in the cross section) required and, if so, suitably designed?		
	3	Is stationary lighting required at intersections, service and rest areas and, if required, of an appropriate design?		
8. Road side features	1	Is road equipment such as signalization boxes, lighting poles, etc., located in the safety zone?		
8.1 Road equipment	2	Are these obstacles protected by passive safety measures?		
8.2 Planting	1	Are existing and planted trees a sufficient distance away from the road or out of reach of skidding cars?		
	2	Is visual contact motorist-pedestrian-cyclist restricted by greenery?		
	3	Is good visibility ensured at the intersections? Or is sight obstructed by the planting?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Haljastus (järg)	4	Kas taimede kasv võib tulevikus põhjustada ohutusprobleeme (näiteks nähtavuse piiramine, puutüvede eeldatav läbimõõt üle 8 cm, liiklusmärkide varjamine, valguse ja varju mõju, teele langevad lehed)?		
	5	Kas haljastus ja taimeistiku tüüp on selline, et liiklejate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt seoses teekoridori valikuga)?		
8.3 Tsviilehitusobjektid	1	Kas näiteks silla kaldasambad takistavad nähtavust?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv?		
	3	Kas jalakäijate ja jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt kõnni- ja jalgrattateede paigutuse osas)?		
	4	Kas rinnatised ja ülekäigusillad on teest ohutul kaugusel?		
8.5 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas kohtkindlad takistused on välditavad, paigaldatud piisavale kaugusele või kaitstud?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud nõutud kohtadesse, näiteks järskudele nõlvadele kõrgusega üle 3 meetri, sügavate kraavide ja kohtkindlate takistuste juurde?		



Characteristic	No	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Planting continued	4	Will growth of greenery lead to future safety problems, (e.g. as a result of obstructed sight, expected trunk diameter greater than 8 cm, hidden road signs, light and shadow effects, leaves falling on the road)?		
	5	Does the greenery and type of planting preclude irritations to the road users (e.g. alignment)?		
8.3 Civil engineering structures	1	Is sight obstructed e.g. by bridge abutments?		
	2	Are passive safety devices planned at the required locations and are they suitably designed?		
	3	Have pedestrian and cyclist requirements been considered (e.g. layout of pedestrian and cycle paths)?		
	4	Are parapets and overpasses at a safe distance from the road?		
8.5 Passive safety installations	1	Are fixed obstacles avoidable, set up at sufficient distances or safeguarded?		
	2	Are passive safety installations set up at the required facilities/ locations such as steep slopes higher than 3m, deep ditches, and fixed obstacles?		

3. etapp – Tööprojekti koostamine

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas varasema auditeerimisetapi tulemused on võetud arvesse?		
1. Funktsionaalne projekteerimine ja taliitluselemendid	1	Kas planeerimisfaasis on võetud arvesse avariolukorra uurimise varasemaid tulemusi/dokumente?		
	2	Kas on võetud arvesse liikluse koosseisu eriomadusi?		
	3	Kas juurdesõit naaberkinnistutelt on välditud või on lahendatud liiklusohutuse seisukohast asjakohasel viisil?		
	4	Kas on rakendatud sobivaid meetmeid tagamaks kiiruspiirangute järgimist, näiteks liikluse rahustamist?		
	5	Kas üleminekupiirkond on kohandatud kõrvalasetsevate teelõigete jaoks?		
	6	Kas teehooldus- ja päästeteenistuse sõidukeid saab ohutult parkida?		
	7	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud?		
	8	Kas esineb mingeid selliste sündmuste kogumeid nagu kurvid, küngad, ristmikud jne?		
	9	Kui takistused pole paigutatud väljapoole ohutustsooni, kas nad on välditavad või kaitstud?		



Stage 3 - Detailed Design

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Have the audit results from the previous audit phase been taken into consideration?		
1. Function Design and operating elements	1	Have previous findings/documents on the crash situation been taken into consideration during the planning phase?		
	2	Have specific traffic composition characteristics been taken into consideration?		
	3	Is access from abutting properties avoided or of appropriate design for road safety?		
	4	Have suitable measures been taken to ensure that speed limits are obeyed e.g. by traffic calming?		
	5	Has the transition area been adapted to the adjacent road sections?		
	6	Can road maintenance service and emergency service vehicles be parked safely?		
	7	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section?		
	8	Are there any accumulations of events such as curves, hilltops, intersections, etc?		
	9	In case fixed obstacles are not placed outside the safety zone are they avoidable, or safeguarded?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
2. Ristlõige	1	Kas ohutuim keskmine ristlõige on valitud kõne alla tulnud ristlõigete hulgast?		
	2	Kas on vajalik sõidutee kitsenemine ja kas see on projekteeritud nii, et on tagatud liiklusohutus?		
	3	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv?		
	4	Kas parklad on projekteeritud nii, et sõidukid saavad parklasse ja sealt välja sõita ohutult? <i>Vt 5. punkti Hooldus- ja puhkealad</i>		
	5	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi? <i>Vt 5. punkti Hooldus- ja puhkealad</i>		
	6	Kas jalakäijate vajadusi on arvesse võetud? <i>Vt 6. punkti Ohustatud liiklejate vajadused</i>		
	7	Kas jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt eraldatud jalgrattateed)? <i>Vt 6. punkti Ohustatud liiklejate vajadused</i>		
	8	Kas jalgrattatee ja parkimisriba vahel on vajalik eraldusriba?		
	9	Kas mootorsõidukite radade, jalgrattateede ja kõnniteede vahel on plaanitud piisav eraldus?		
	10	Kas on vajalikud kiiruspiirangukühmud, sõidurajavahetuse saared või sõidutee kitsenemised?		
	11	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
2. Cross section	1	Has the safest average cross section been selected from the ones that come into question?		
	2	Is narrowing of the carriageway required and if so, designed in such a way to ensure traffic safety?		
	3	Are passive safety devices planned at the required locations and are they suitably designed?		
	4	Are parking areas designed in such a way to allow vehicles to enter and exit parking areas safely? <i>See 5. Service and rest areas</i>		
	5	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration? <i>See 5. Service and rest areas</i>		
	6	Have pedestrian requirements been considered? <i>See 6. Needs of vulnerable road users</i>		
	7	Have cyclists' requirements been considered (e.g. separate cycle facilities)? <i>See 6. Needs of vulnerable road users</i>		
	8	Is a separating strip required between cycle path and parking strip?		
	9	Is a sufficient separation planned between motor vehicle lanes, cycle lanes and footpaths?		
	10	Are speed bumps, lane shifts by use of islands or carriageway narrowing required?		
	11	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	12	Kas on võetud arvesse kiirusepiiramismeetmete ulatust?		
	13	Kas peatumise keelualad on planeeritud/vajalikud?		
	14	Kas üleminek on ohutult projekteeritud, kui jalgrattateed lõpevad sõiduteel?		
	15	Kas vältimatud "pudelikaelad" on ohutu projektlahendusega?		
	16	Kas uue tee drenaaž on piisav?		
	17	Kas põikkalle/diagonaalkalle on piisav?		
3. Teekoridori valik	1	Kas teekoridori valik on järjekindel?		
	2	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	3	Kas on vajalikud sõidurajavahetuse saared või sõidutee kitsenemised?		
	4	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	5	Kas üleminekutsoon külgnevate teelõikudega on paigutatud õigesti?		
	6	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	12	Have the dimensions for speed-dampening measures been observed?		
	13	Are no-stopping zones planned/required?		
	14	Is the transition of a safe design when cycle paths end on a road?		
	15	Are unavoidable bottlenecks of a safe design?		
	16	Is there sufficient drainage for the new road?		
	17	Is there sufficient cross/diagonal fall?		
3. Alignment	1	Is the alignment consistent?		
	2	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	3	Are lane shifts by use of islands or carriageway narrowing required?		
	4	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	5	Has the transition zone to the adjacent road sections been set up correctly?		
	6	Does the ambient lighting present any special requirements?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	7	Kas sissesõidud hooldus- ja puhkealadele on kavandatud ohututesse kohtadesse?		
	8	Kas on nõutav juurdepääs naaberkinnistutelt ja kas see on liiklusohutuse seisukohast asjakohane?		
4. Ristmikud 4.1 Geomeetria ja paigutus	1	Kas ristmikud on õigeaegselt märgatavad?		
	2	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad?		
	3	Kas aeglustamise, kiirendamise ja ärapööramise abirajad on projekteeritud nõuetekohased?		
	4	Kas ristmikel on tagatud hea nähtavus? Kas nõutud nähtavuskolmnurgad on vabad?		
	5	Kas valitud ristmiku tüüp ja projektlahendus on tee funktsiooni ja ristuvate teede seisukohast sobivad (ristuvad teed, T-ristmik, ringliiklus, eraldatud pöördarajad, valgusfoorid jne)?		
	6	Kas ristmike ees paiknevad ooterajad on piisavad sõidukite igasugusteks vajalikeks liikumisteks (arvestades arvutuslike sõidukite minimaalset pöörderaadiust)?		
	7	Kas ristmikud on võimalikult kitsad, et vähendada jalakäijate ülekäikude pikkust?		
	8	Kas pööramismanöövrite jaoks on vajalikud lisarajad või üleminekud ja kui on, kas nende mahutavuspikkus on piisav?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	7	Are entrances and exits to service and rest areas planned at safe locations?		
	8	Is access from abutting properties required and is it appropriate for traffic safety?		
4. Intersections 4.1 Geometry and lay out	1	Can intersections be recognized in time?		
	2	Are the movements guided clearly and easy to understand?		
	3	Are auxiliary lanes for deceleration, acceleration, and weaving appropriately designed?		
	4	Is good sight distance ensured at intersections? And are the required sight triangles clear?		
	5	Is the type and design of the selected intersection suitable for the function of the road and the intersecting roads (crossroads, T-intersection, roundabout, separated turns, traffic signals etc.)?		
	6	Are the waiting lanes in front of the intersection sufficient for all necessary vehicle movements (minimum turning radius of design vehicles)?		
	7	Are the intersections as narrow as possible to reduce the length of pedestrian crossings?		
	8	Are the auxiliary lanes or tapers for turning movements necessary and, if so, is storage length sufficient?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	9	Kas on olemas üleliigseid lähenemisi ja juurdesõite või kas need paiknevad kriitilistes punktides, mida saab kombineerida?		
	10	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	11	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	12	Kas ristmik on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
	13	Kas mõned pööramismanöövrid on ilma valgusfoorita või ringliikluseta? Kui jah, kas liiklus on sel juhul ohutu?		
	14	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele?		
	15	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	16	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	17	Kas jalgrattaülesõitudel on sõidueesõigus kindlaks määratud ja tähistatud – eelkõige tahapoole nihutatud jalgrattateedel?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	9	Are there approaches and accesses that are superfluous or that are located at critical points that can be combined?		
	10	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/ greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	11	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	12	Is the intersection fully visible and recognizable from all approaches and are the required markings and signs clear and unambiguous?		
	13	Have any turning movements been excluded from signal control or from the roundabout? If so, is traffic operation safe?		
	14	Are pedestrian/cycle routes at intersections adapted to the actual conditions?		
	15	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	16	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	17	Has right of way been specified and clarified at cycle crossing, in particular for cycle paths that are set back?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	18	Kas mootorsõidukid on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
	19	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud ristmikele?		
	20	Kas peatumise keelualad on vajalikud?		
	21	Kas jalakäijate ülekäigukohad on selgesti tähistatud? Kas kõik teelõigud on varustatud valgusfooridega (sh raudteeülesõidud)?		
	22	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahe-suunalist jalgrattateed?		
	23	Kas teeandmise kohustust on vaja rõhutada (nt kasutades korduvaid tähistusi)?		
	24	Kas juurdepääs naaberkinnistutelt on mõjutatud ja kas vajadusel on kasutatud valgusfoore?		
	25	Kas pidevatena näivaid perspektiive (läbipääsuefekte) saab vältida/katkestada lähimate valgusfooride abil?		
	26	Kas teatud pöörded tuleks ära keelata (ümbersuunamine)?		
	27	Kas erinevate ristmike tüüp ja samm on kooskõlastatud (nt raudteeülesõit, valgusfoor, ülekäigu võõtrada)?		
	28	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	18	Are motorists further back for the benefit of cyclists?		
	19	Are public transport stops planned at intersections?		
	20	Are no-stopping zones required?		
	21	Are pedestrian crossings clearly designed? Is each section equipped with signals (including railway infrastructures)?		
	22	Is it clear to the motorist whether they are crossing a one-way or two-way cycle path?		
	23	Does the obligation to yield right of way need to be reinforced (e.g. using repetition)?		
	24	Is access from abutting properties affected and, if necessary, included in signal control?		
	25	Can perspectives that appear to be continuous (passage effect) be prevented / interrupted by highlighting the nearest signals?		
	26	Should specific turns be prohibited (block diversion)?		
	27	Are the type and spacing of different crossing installations coordinated (e.g. railway crossings, traffic signals, zebra crossings)?		
	28	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	29	Kas kõik juurdesõidud väiksematele ringliiklustele on paigutatud radiaalselt ringi keskkoha suhtes?		
	30	Kas on tagatud, et väiksemate ringliikluste puhul piisab sõidukite liikumiseks ainult ühest sõidurajast?		
	31	Kas kohtkindlad takistused on paigutatud ohutult ringliikluse kesksaarele?		
	32	Kas ringliiklus tõkestab tõhusalt läbinähtavust?		
	33	Kas on vajalikud täiendavad alad pöördeliikumisteks ja kas mahutavuspikkus on piisav?		
	34	Kas ärapööravad sõidukijuhid näevad vastusõitvatest sõidukitest mööda?		
4.2 Valgusfoorid	1	Kas parempöörded (vasakpöörded) on valgusfooridest välja jäetud? Kas liikluskorraldus on ohutu?		
	2	Kas valgusfoorituled on selgesti näha?		
	3	Kas valgusfooride asukohad on valitud asjakohaselt (lisatuled, sõiduraja kohal paiknevad tuled jne)?		
	4	Kas pidevatena näivaid perspektiive (läbipääsuefekte) saab vältida/katkestada valgusfooride esiletoomise abil?		
	5	Kas jalakäijate ja jalgratturite jaoks on vajalikud spetsiaalsed rohelised faasid?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	29	Have all approaches for small roundabouts been aligned radial to the centre of the circle?		
	30	Has it been ensured that, for small roundabouts, the circulatory carriageway can be driven on in single lane only?		
	31	Are fixed obstacles placed in a safe way in the central island of the roundabout?		
	32	Is through visibility effectively stopped by the roundabout?		
	33	Are additional areas for turning movements required and is storage length sufficient?		
	34	Can turning motorists see past oncoming turn vehicles?		
4.2 Traffic signals	1	Have right-turning (left turning) movements been excluded from signal control? Is traffic management safe?		
	2	Are traffic signals easily recognizable?		
	3	Have the locations for the signals been selected correctly (additional signals, overhead signals, etc.)?		
	4	Can perspectives that appear to be continuous (passage effect) be prevented / interrupted by highlighting the signals?		
	5	Are exclusive green phases required for pedestrians and cyclists?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas jalakäijad saavad teed ületada ühekorraga? Kas rohelise tule põlemise aeg on piisav?		
	7	Kas liikumispuuetega jalakäijate jaoks on kavandatud pikemad rohelise tule põlemise ajad?		
	8	Kui valgusfooris puudub spetsiaalselt jalakäijate jaoks ettenähtud sektsioon, kas on ette nähtud jalakäijate juhtintervall?		
	9	Kas jalgrattasõiduks ettenähtud piirkonnas on vajalikud valgusfoori faasinihked jalakäijate ja jalgratturite jaoks?		
	10	Kas jalakäijate kaitsmiseks on võimalik kehtestada sõidukiliikluse jaoks üldise punase faasi?		
	11	Kas jalgratturite jaoks on valgusfooris ette nähtud eraldi tuled? (Kas need tuled on paigutatud jalgratturite suhtes õigesti?) Kas on hinnatud jalgratturite sõiduõiguse aegu? Kas on välditud kaitsstud parempöördefaase (oht, et jalgratturid ületavad teed punase tulega)?		
	12	Kas maksimaalne viiteaeg on jalgratturite jaoks mõistlik? Kas jalgratturid saab täielikult või osaliselt valgusfooride reguleerimise alt välja viia?		
	13	Kas erinevate ristmike tüüp ja samm on kooskõlastatud (nt raudteeülesõit, valgusfoor, ülekäigu vöötrada)?		
	14	Kas on vaja kasutada intensiivtulega ja/või kontrastsusšalusiiga valgusfoore, kui neid mõjutab päikesetõusu/-loojangu ajal otsene päikesepaiste?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Can pedestrians cross the road in one go? Is the green time sufficient?		
	7	Are longer and/or additional green times planned for road users with restricted mobility?		
	8	If there is no exclusive pedestrian phase, is a leading pedestrian interval provided?		
	9	Are phase offsets required for pedestrians and cyclists within the cycle?		
	10	For the protection of pedestrians, is it possible to set up an all-way red phase for vehicle traffic?		
	11	Are separate signals provided for cyclists? (Are the signal correctly located for the cyclists? Estimate clearance times for cyclists? Avoid protected right-turn phases/risk of cyclists crossing on red.)		
	12	Is the maximum waiting time reasonable for cyclists? Can cyclists be partially or totally removed from signal control?		
	13	Are the type and spacing of different crossing installations co-ordinated (e.g. railway crossings, traffic signals, zebra crossings)?		
	14	Are high intensity signals and/ or contrast louvers required if the signals are affected at dawn/dusk by direct sunlight?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	15	Kas on planeeritud eelnevad hoiatused valgusfooride jaoks, mis pole õigeaegselt näha?		
	16	Kas valgusfooride asukohad on valitud asjakohaselt (lisatuled, sõiduraja kohal paiknevad tuled jne)?		
	17	Kas lähiümbruses vaja dubleerivat valgusfoori?		
	18	Kas olemasolev teevalgustus raskendab valgusfoori kollase tule nägemist (naatriumlahenduslampide puhul)?		
	19	Kas valgusfooril on tuled pöörete jaoks?		
	20	Kas juurdepääs naaberkinnistutelt on mõjutatud ja kas vajadusel on kasutatud valgusfoore?		
	21	Kas teatud pöörded tuleks ära keelata (ümbersuunamine)?		
	22	Kas pöörete jaoks on ette nähtud kaitstud foorifaasid või kas kiiret juurdesõitu võimaldavatel teedel on eraldi foovid?		
4.3 Raudteeülesõidud	1	Kas on vajalik valgusfoor ja kui on, kas see on paigutatud optimaalselt?		
	2	Kas on vajalik eriline kaitse raudteeülesõidu hooajalise kasutamise tõttu?		
	3	Kas tee laius enne ja pärast raudteeülesõitu ning raudteeülesõidu enda laius on piisav sõidukite kõigi vajalike liikumiste jaoks (teineteisele vastusõitvad sõidukid, pöörderaadius)?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	15	Are advanced warnings planned for traffic signals that cannot be seen in time?		
	16	Have the locations for the signals been selected correctly (additional signals, overhead signals, etc.)?		
	17	Are secondary signals required in the vicinity?		
	18	Does the existing road lighting lead to conflicts in recognising the yellow-amber indication (sodium discharge lamps)?		
	19	Are cross turning movements included in signal control?		
	20	Is access from abutting properties affected and, if necessary, included in signal control?		
	21	Should specific turns be prohibited (block diversion)?		
	22	Are protected phases provided for turning movements or are the fast driven approaches signalled separately?		
4.3 Railway crossings	1	Are traffic control devices required and optimally set up?		
	2	Are particular safeguards required as a result of seasonal use of the railway crossing?		
	3	Are the road widths before and after the railway crossing as well as the width of the railway crossing sufficient for all necessary vehicle movements (vehicles meeting each other, turning radius)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	4	Kas vaba ala raudteeülesõidu taga on piisavalt pikk?		
	5	Kas on tagatud hea nähtavus?		
	6	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	7	Kas ümbrisev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	8	Kas on kavandatud möödasõidukeelde ja kiiruspiiranguid?		
5. Avalikud teenused ja erateenused 5.1 Hooldus- ja puhkealad	1	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	2	Kas sisse- ja väljasõitude projektlahendus on ohutu?		
	3	Kas hooldus- või puhkeala paigutus on erinevate liiklusmanöövrite jaoks sobiv?		
	4	Kas on rakendatud meetmeid selleks, et tagada ohutu juurdepääs päästeameti sõidukitele ja hooldussõidukitele?		
	5	Kas kõnniteed on ohutu projektlahendusega?		
	6	Kas aladesse sissesõidul ja sealt väljasõidul olevad aeglustus- ja kiirendusrajad on piisavalt pikad?		
	7	Kas peatumise keelualad on planeeritud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	4	Are the clearance areas behind the railway crossing long enough?		
	5	Is good visibility guaranteed?		
	6	Is lighting required and if so, appropriately designed?		
	7	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	8	Are prohibition of overtaking and speed limits planned?		
5. Public and private services	1	Are the dimensions of the parking areas sufficient for parking for passenger vehicles, trucks and buses?		
5.1 Service and rest areas	2	Are the accesses and exits of a safe design?		
	3	Is the layout of the service or rest area appropriate for the different traffic movements?		
	4	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles and maintenance vehicles?		
	5	Are pedestrian facilities of a safe design?		
	6	Are the deceleration and acceleration lanes to and from the area long enough?		
	7	Are no-stopping zones to be planned?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas tee ääres on ette nähtud piisavalt parkimiskohti, et minimeerida ebaseaduslikku ja ohtlikku parkimist kõnniteedel, jalgrattateedel ja sõiduteel ning kas selle vältimiseks on rakendatud vastavaid meetmeid?		
	9	Kas parklatesse saab ohutult sisse ja nendest välja sõita?		
	10	Kas parklad varjavad nähtavust?		
5.2 Ühistransport	1	Kas trammirajad on sõidukiliiklusest eraldatud?		
6. Ohustatud liiklejate vajadused 6.1 Ühistranspordi peatustes	1	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	2	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	3	Kas ühistranspordi peatused on planeeritud ja projekteeritud nii, et nad on reisijatele lihtsasti juurdepääsetavad?		
Ohustatud liiklejate vajadused (järg)	4	Kas jalakäijate ülekäigud on paigutatud bussipeatusest eemale?		
	5	Kas teatud rühmadele on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmis- või nägemispuudega isikud)?		
	6	Kui ühistranspordi peatused asuvad ristmikel, kas nad paiknevad ristuvate teede taga?		
	7	Kas ühistranspordi peatused asuvad vajalikel juhtudel väljaspool sõiduteed?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Are sufficient parking areas provided along the road to minimize illegal parking on footpaths, cycle facilities, and on the carriageway with the corresponding hazards, or have appropriate preventative measures been taken?		
	9	Is it possible to enter and leave parking areas safely?		
	10	Is sight obstructed by parking areas?		
5.2 Public transport	1	Are tram lines separated from the vehicle traffic?		
6. Needs of vulnerable road users 6.1 At public transport stops	1	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	2	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	3	Are public transport stops planned and designed in such a way that they are easily accessible to passengers?		
Needs of vulnerable road users continued	4	Are the pedestrian crossings positioned beyond the bus stop?		
	5	Are special measures required for particular groups e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or vision-impaired people?		
	6	If public transport stops are located at intersections are they behind the crossing roads?		
	7	Are the public transport stops situated outside of the carriageway where appropriate?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	9	Kas jalgrattateed on ühistranspordi peatuste lähedal projekteeritud ohutud?		
	10	Kas on vajalik valgustus? Kui on vajalik, kas valgustus on projekteeritud asjakohaselt?		
6.2 Jalakäijate ja jalgratturite muud vajadused	1	Kas jalakäijate ülekäigud on valitud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja et teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
	2	Kas kõnniteeviaduktide ja -sildadega seotud ohud on kõrvaldatud? Kas on kavandatud sobivad meetmed, näiteks piirded?		
	3	Kas on vaja muid teeületamise abivahendeid?		
	4	Kas jalakäijate ülekäigud on paigutatud kohtadesse, kus neid on kõige rohkem vaja?		
	5	Kas kõik juurdesõidud ristmikele on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	6	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	7	Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	9	Are cycle paths safely designed in areas near public transport stops?		
	10	Is lighting required? And if so, is it appropriately designed?		
6.2 Other needs of pedestrian and cyclists	1	Have pedestrian crossings been appointed in such a way that collective use is guaranteed and the road will not be crossed at other points?		
	2	Is there a risk of pedestrian underpasses and bridges being bypassed? Are suitable measures such as fences planned?		
	3	Are further crossing aids required?		
	4	Are the pedestrian crossings located where most required by pedestrian traffic?		
	5	Are all approaches of intersections equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	6	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	7	Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	8	Kas teatud tüüpi rühmadele või objektidele (sh haiglatele) on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmis- või nägemispuudega isikud)?		
	9	Kas raudteeülekäikudes kasutatavad rajatised on ohutu konstruktsiooniga?		
	10	Kas jalakäijate ja mootorsõidukijuhtide vahel on tagatud kahepoolne silmside?		
	11	Kas nähtavusjooned on osaliselt takistatud, nt teelaienditel seisvate, pargitud või ummikus ootavate sõidukitega?		
	12	Kas on arvesse võetud jalgratturite vajadusi (nt tee üle keskmiste ohutussaarte, "pudelikaelad")?		
	13	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	14	Kas jalakäijate ülekäigud on ohutud?		
	15	Kas üleminek on projekteeritud ohutu, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad sõiduteel või suunatakse üle sõidutee?		
	16	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	17	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	18	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahesuunalist jalgrattateed?		
	19	Kas jalakäijaülekäigud ja jalgrattateede ülekäigud on varustatud madalate äärekividega?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	8	Are special measures required for particular groups or facilities (including hospitals), e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or vision-impaired people?		
	9	Are crossings over special railway structures of a safe design?		
	10	Is two-way visual contact ensured between pedestrians and motorists?		
	11	Are sight lines partially obstructed, e.g. by vehicles in lay-bys, by parked vehicles or by queuing traffic?		
	12	Have cyclists' requirements been considered (e.g. route across central refuges, bottlenecks)?		
	13	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		
	14	Are pedestrian crossings safe?		
	15	Is the transition safely designed if cycle paths end on a road or are directed across the road?		
	16	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	17	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	18	Is it clear to the motorist whether he is crossing a one-way or two-way cycle path?		
	19	Are the crossings for pedestrians and cyclists provided with low curbs?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	20	Kas valgustust tuleb muuta nii, et teed ületavad jalakäijad oleksid selgesti näha?		
	21	Kas on olemas jalakäijapiirded, et tõkestada ettevaatamatuid jalakäijaid?		
	22	Kas on olemas kõnniteelaiendused ja jalakäijate ülekäigud kohtades, kus parkimine on lubatud tee ääres?		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus 7.1 Liiklusmärgid	1	Kas on planeeritud asjakohased kiiruspiirangumärgid (algus, lõpp, suurus, asukoht)?		
	2	Kas on vaja keelata möödasõitu veoautodel, bussidel jne ja kui on, kas keelud on kehtestatud õigetes kohtades?		
	3	Kas on planeeritud peatumiskeeluga tsoonid (hooldus- ja puhkealade juures)?		
	4	Kas liiklusmärgid ja teeviidad takistavad nähtavust?		
	5	Kas haljastus põhjustab ohutusprobleeme, kui taimestik kasvab (nt varjab liiklusmärke)?		
	6	Kas liiklusmärgid on selgesti näha ja loetavad (märkide suurus)?		
	7	Kas mittevajalikud märgid või postid on täielikult eemaldatud?		
	8	Kas liiklusmärkide paigutus on loogiline ja järjekindel ning kas kõik liiklusmärgid on vajalikud?		
	9	Kas hooldus- ja puhkealade liiklusmärgid on ausaadavad?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	20	Does lighting need to be changed so that crossing pedestrians are clearly visible?		
	21	Are there pedestrian fences necessary to discourage jay-walking?		
	22	Are there footpaths extensions at pedestrian crossings where there is parking allowed along the road?		
7. Traffic signing, marking, lighting 7.1 Signing	1	Has appropriate speed limit signage been planned (start, end, height, location)?		
	2	Is prohibition of overtaking for trucks, buses etc. required and, if so, is it set up at suitable locations?		
	3	Are no-stopping zones to be planned (service and rest areas)?		
	4	Is sight obstructed by traffic and direction signing?		
	5	Could greenery lead to safety problems if the vegetation grows (e.g. as a result of covered road signs)?		
	6	Can the signs be clearly recognized and read (size of signs)?		
	7	Have unnecessary signs or posts been completely removed?		
	8	Is signing logical and consistent and are all traffic signs necessary?		
	9	Is signing for service and rest areas clear?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	10	Kas on arvesse võetud muudetavaid teeviida- ja liikluskorraldussüsteeme?		
	11	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	12	Kas jalakäijatele ja jalgratturitele ühiseks kasutamiseks ettenähtud rajatised, sealhulgas viaduktid ja sillad on nõuetekohaselt tähistatud?		
	13	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	14	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahe-suunalist jalgrattateed?		
	15	Kas teeandmise kohustust on vaja rõhutada (nt kasutades korduvaid tähistusi)?		
	16	Kas on planeeritud eelnevad hoiatused valgusfooride jaoks, mida pole õigeaegselt näha?		
	17	Kas liiklusmärgid on paigutatud nii, et nad ei piira nähtavust juurdesõiduteedelt või ristuvatelt teedelt?		
	18	Kas ristmik on üleni nähtav ja märgatav kõigilt juurdesõiduteedelt? Kas vajalik teemärgistus ja vajalikud liiklusmärgid on selged ja ühemõttelised??		
7.2 Teemärgistus	1	Kas teemärgistus on selge ja arusaadav?		
	2	Kas kõik liiklusmärgid ja kogu teemärgistus täidab oma funktsiooni ilma vasturääkivuseeta?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	10	Have variable direction signing or traffic control systems been taken into consideration?		
	11	Is pedestrian/cyclist routing at intersections adapted to the actual conditions and clearly signposted?		
	12	Are the installations shared by pedestrians and cyclists, including underpasses and bridges, properly signposted?		
	13	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	14	Is it clear to the motorist whether he is crossing a one-way or two-way cycle path?		
	15	Does the obligation to yield right of way need to be reinforced (e.g. using repetition)?		
	16	Are there advanced warnings planned for traffic signals that cannot be seen in time?		
	17	Are signs located in such a way as to avoid restricting sight from approaches or intersecting roads?		
	18	Is the intersection fully visible and recognizable from all approaches? Are the required markings and signs clear and unambiguous?		
7.2 Markings	1	Are the road markings clear and recognizable?		
	2	Do all signs and markings correspond without any contradictions?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	4	Kas üleminek on tähistatud ohutult, kui jalgrattateed lõpevad sõiduteel või suunatakse üle sõidutee?		
	5	Kas ristmik on täielikult nähtav ja kõigist suundadest märgatav ning kas nõutavad märgistused ja märgid on selged ja ühemõttelised?		
	6	Kui pöördliikumised on valgusfooridest välja jäetud, kas teemärgistus on ärapööravatele sõidukijuhtidele arusaadav?		
	7	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	8	Kas mootorsõidukid on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
7.3 Valgustus	1	Kas tee on piisavalt valgustatud?		
	2	Kas ristmikel, hooldus- ja puhkealadel on vajalik statsionaarne valgustus ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	3	Kas statsionaarne valgustus (teelõikudel, ristmikel, hooldus- ja puhkealadel) on sobiv looduslikku valgust arvestades?		
	4	Kas valgustust tuleb muuta nii, et teed ületavad jalakäijad oleksid selgesti näha?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Is pedestrian/cyclist routing at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked and sign posted?		
	4	Is the transition safely marked if cycle paths end on a road or are directed across the road?		
	5	Is the intersection fully visible and recognizable from all approaches and are the required markings and signs clear and unambiguous?		
	6	If turning movements have been excluded from signal control, are markings clear for turning motorists?		
	7	Is right of way clearly marked at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	8	Are stop lines for motorist further back for the benefit of cyclists?		
7.3 Lighting	1	Is the road sufficiently illuminated?		
	2	Is stationary lighting required at intersections/ service and rest areas and, if required, of an appropriate design?		
	3	Is stationary lighting of the sections, intersections, service and rest areas foreseen, in relation to the ambient lighting?		
	4	Does stationary lighting need to be changed so that crossing pedestrians are clearly visible?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	5	Kas ristmikul on vajalik kontrastvalgustus?		
	6	Kas üleminek asulateelt maateele või valgustatud teelt valgustamata teele on asjakohaselt projekteeritud?		
	7	Kas valgustus on vajalik eriolukordadeks (üleminekutsoonid, ristlõike muudatused) ja kui on vajalik, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	8	Kas olemasolev teevalgustus raskendab valgusfoori kollase tule nägemist (naatriumlahenduslampide puhul)?		
	9	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
8. Teeohutusrajatised ja passiivset ohutust tagavad paigaldised	1	Kas selline teevarustus nagu signalisatsioonikiibid, tee kohal paiknevate liiklusmärkide postid, valgustipostid jne on paigutatud väljapoole ohutustsooni?		
8.1 Muu teevarustus	2	Kas need on kaitstud passiivset ohutust tagavate rajatiste abil?		
8.2 Haljastus	1	Kas taimestik takistab nähtavust?		
	2	Kas haljastus ja taimestiku tüüp on selline, et liiklejate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt seoses teekoridori valikuga)?		
	3	Kas haljastus takistab sõidukijuhtide, jalakäijate ja jalgratturite visuaalset kontakti?		
	4	Kas kõigil ristmikel on tagatud hea nähtavus?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	5	Is contrast lighting required at the intersection?		
	6	Is the transition from a built-up to a rural road or from an illuminated to a non illuminated road appropriately designed?		
	7	Is the lighting of special situations (transition zones, changes in cross section) required and, if so, suitably designed?		
	8	Does the existing road lighting lead to conflicts in recognizing the yellow-amber indication (sodium discharge lamps)?		
	9	Does the ambient lighting present any special requirements?		
8. Road side features and Passive Safety installations	1	Is road equipment such as signalization boxes, masts for overhead traffic signing and lighting etc placed outside the safety zone?		
8.1 Other road equipment	2	Are they protected by passive safety installations?		
8.2 Planting	1	Is sight obstructed by the planting?		
	2	Does the greenery and type of planting preclude irritations to road users (e.g. alignment)?		
	3	Is visual contact motorist-pedestrian-cyclist restricted by greenery?		
	4	Is good visibility ensured at the intersections?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	5	Kas taimede kasv võib tulevikus põhjustada ohutusprobleeme (näiteks nähtavuse piiramine, puutüvede eeldatav läbimõõt üle 8 cm, liiklusemärgide varjamine, valguse ja varju mõju, teele langevad lehed)?		
8.3 Tsiivilehitusobjektid	1	Kas on tagatud kokkusobivus?		
	2	Kas rinnatised ja estakaadid, mastid, kaldasambad, tugimüürid, sillareelingud jne on paigutatud teest piisavale kaugusele või on tee suhtes kaitstud?		
	3	Kas jalakäijate ja jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt kõnni- ja jalgrattateede paigutuse osas)?		
	4	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud vajalikesse kohtadesse ja kas nende projektlahendus on sobiv?		
	5	Kas on vajalik valgustus ja kui on, kas see on asjakohaselt projekteeritud?		
	6	Kas näiteks silla kaldasambad takistavad nähtavust?		
	7	Kas drenaažisüsteemil on ohutustsooni piires sügavad kraavid?		
	8	Kas on planeeritud kaldasamba tiibmüürid või truubid?		
8.4 Muud takistused	1	Kas ohutustsoonis on mingeid muid takistusi?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	5	Will growth of greenery lead to future safety problems, (e.g. as a result of obstructed sight, expected trunk diameter greater than 8 cm, hidden road signs, light and shadow effects, leaves falling on the road)?		
8.3 Civil engineering structures	1	Is reconcilability guaranteed?		
	2	Are parapets and overpasses, masts, abutments, supporting walls, bridge railings etc. set up at sufficient distances or safeguarded or at a safe distance from the road?		
	3	Have pedestrian and cyclist requirements been considered (e.g. pedestrian and cycle paths)?		
	4	Are passive safety devices planned at the required locations and appropriately designed?		
	5	Is lighting required and, if so, appropriately designed?		
	6	Is sight obstructed e.g. by bridge abutments?		
	7	Are there deep ditches of the drainage system within the safety zone?		
	8	Are there headwalls on culverts planned?		
8.4 Other obstacles	1	Are there any other obstacles within the safety zone?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
8.5 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on planeeritud nõutud kohtadesse ja asjakohaselt tähistatud (barjääride algused ja lõpud, barjääripostid, sammaste vahelised kaugused, sammaste püsivus ja sügavus, ühendus kaitsepiiretega)?		
	2	Kas süsteemis on "lahtised aknad" või katkestused?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
8.5 Passive safety installations	1	Are passive safety devices planned at the required locations and appropriately designed (beginning and end of the barriers, barrier posts, distance between stanchions, stability, depth of stanchions, combination with guard rails)?		
	2	Are there "open windows" or gaps in the system?		

4. etapp Enne liikluseks avamist ja 5. etapp Pärast liikluseks avamist ning liiklusohutuse kontrollimised

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
Auditeerimine varasemas staadiumis	0	Kas varasema auditeerimisetapi tulemused on võetud arvesse?		
1. Funktsionaalne projekteerimine ja talitluselemendid	1	Kas avariandmete (kui on olemas) põhjal on tuvastatud probleeme?		
	2	Kas liikluse koosseisul on mingid eriomadused, mida tuleb arvesse võtta?		
	3	Kas teatud tüüpi rühmadele on vajalikud erimeetmed (näiteks lapsed, vanurid, invaliidid, kuulmispuudega isikud või pimedad)?		
	4	Kas juurdesõit naaberkinnistutelt on välditud või on lahendatud liiklusohutuse seisukohast asjakohasel viisil?		
	5	Kas esineb mingeid selliste sündmuste kogumeid nagu kurvid, ristmikud jne?		
	6	Kas erineva funktsiooni ja omadustega teede vahel on rajatud üleminekud?		
	7	Kas linnasissesõitude juurde on rajatud liiklussaared ja üleminekurajad?		
	8	Kas teehooldus- ja päästeteenistuse sõidukeid saab ohutult parkida?		
	9	Kas peatumisnähtavus on kogu lõigul tagatud?		
	10	Kas kõik ohtlikud kohtkindlad või istutatud takistused on paigutatud väljapoole ohutustsooni?		



Stage 4 pre- and 5 post-traffic opening and for Road Safety Inspections

Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
Audit at earlier stage	0	Have the audit results from the previous audit phase been taken into consideration?		
1. Function Design and operating elements	1	Are there any issues from crash data if available?		
	2	Are there specific traffic composition characteristics to be taken into consideration?		
	3	Are special measures required for particular groups e.g. for young people, older people, physically handicapped, hearing-impaired or blind people?		
	4	Is access from abutting properties avoided or of appropriate design for road safety?		
	5	Are there any accumulations of events such as curves + intersections, etc.		
	6	Are transitions installed between different functions and road characteristics ?		
	7	Are there traffic island and lane shifts at the entrance of the town ?		
	8	Can road maintenance service and emergency service vehicles be parked safely?		
	9	Is stopping sight distance guaranteed along the entire section?		
	10	Are all fixed or planted obstacles that can be dangerous placed outside the safety zone?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas üleminek asulateelt maateele või valgustatud teelt valgustamata teele on asjakohaselt projekteeritud (asula/linna ümbrus)?		
	12	Kas tee "suhtleb" sõidukijuhiga hästi nii, et juht tajub olukorda ilma üllatusteta?		
2. Ristlõige	1	Kas ristlõige vastab tee funktsioonile?		
	2	Kas teekate tagab nõutava haardejõu pika aja jooksul, kui on tegemist väikeste raadiustega (nt ka rampidel)?		
	3	Kas liigse leemendamise või ärakulunud komponentide tõttu on kahtlus teekatte haardevõime suhtes?		
	4	Kas teekate on sile ja ilma soonteta?		
	5	Kas teekattel puuduvad lühikesed või pikad lained?		
	6	Kas tee ja selle ümbruse drenaaž on piisav?		
	7	Kas põikkalle/diagonaalkalle on piisav?		
	8	Kas põikkalle on sirgetel teelõikudel konstantne?		
	9	Kas peatumisnähtavus on näiteks takistatud kaitsetõketega, taimedega jms?		
	10	Kas on vajalik sõidutee kitsenemine ja kas see on projekteeritud nii, et on tagatud liiklusohutus?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Is the transition from a built-up to a rural road or from an illuminated to a non illuminated road appropriately designed (village/ town outskirts)?		
	12	Does the road "communicate" well with the driver so that he realizes the situation without any surprises?		
2. Cross section	1	Is the cross section appropriate to the function?		
	2	Does the road surface provide the required grip over the long term where small radii occur (e.g. also on ramp)?		
	3	Are there any doubts regarding the surface grip because of excess bleeding or polished components?		
	4	Is the surface even and free from grooves?		
	5	Is the surface free from short or long waves?		
	6	Is there sufficient drainage for the road and its surroundings?		
	7	Is there sufficient cross/diagonal fall?		
	8	Is the cross fall in straight sections constant?		
	9	Is stopping sight obstructed, for example by safety barriers, plants?		
	10	Is narrowing of the carriageway required and, if so, designed in such a way to ensure traffic safety?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	11	Kas on rakendatud piisavaid meetmeid tagamaks liikluspiirangute järgimist?		
	12	Kas on võetud arvesse ühistranspordi ja selle kasutajate vajadusi?		
	13	Kas aeglased sõidukid ja mittemootorsõidukid on kiiretest ja rasketest sõidukitest eraldatud? Või kas on arvesse võetud jalakäijate ja jalgratturite vajadusi (nt on olemas eraldatud jalgrattateed)?		
	14	Kas on olemas eraldusriba? Kas see on ohutu konstruktsiooniga? Kas on näiteks olemas ohutusbarjäär või eraldusriba on piisavalt lai pöördemanöövrtega seotud avariide vältimiseks?		
	15	Kas jalgrattatee ja parkimisriba vahel on vajalik eraldusriba?		
	16	Kas esineb "pudelikaelu"? Kui on, kas "pudelikaelad" on nõuetekohaselt tähistatud?		
	17	Kas väikese raadiusega kurvid on laiendatud sillutisega?		
	18	Kas teetamm nõuab passiivset ohutust tagavaid rajatisi?		
3. Teekoridori valik	1	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	2	Kas teetrass juhib sõidukijuhte piisavalt hästi ega tekita segadust tee põhisuuna suhtes?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	11	Have suitable measures been taken to ensure that speed limits are obeyed?		
	12	Have the needs of public transport and its users been taken into consideration?		
	13	Is slow and non motorized traffic separated from fast and heavy traffic? Or have pedestrian and cyclist requirements been considered (e.g. separate cycle facilities)?		
	14	Is there a median strip? Does it have a safe design, e.g. safety barrier or sufficient width to prevent turn crashes?		
	15	Is a separating strip required between cycle path and parking strip?		
	16	Are there any bottlenecks? If so, are they properly signaled?		
	17	Do curves with small radii have an enlarged width on the pavement?		
	18	Does the embankment require passive safety installations?		
3. Alignment	1	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	2	Does the alignment guide the drivers well without any confusion about the main direction of the road course?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
4. Ristmikud 4.1 Geomeetria ja paigutus	1	Kas ristmikud on kujundatud täisnurga all?		
	2	Kas põhisuund on selgesti tuvastatav? Kui on, kas sõidueesõigus on selgesti määratletud?		
	3	Kas liikumised on selgesti tähistatud ja lihtsasti arusaadavad? Kas liiklusvood on teemärgistuse abil suunatud?		
	4	Kas pööramismanöövrite jaoks on lisarajad või üleminekud piisavalt suured?		
	5	Kas ristmik on täielikult nähtav ja tuvastatav kõigilt juurdesõitudelt ja juhtide erinevatelt silmakõrgustelt: sõiduaudod, veoaudod, mootorrattad, jalgrattad jne ning kas nõutavad nähtavuskolmnurgad on vabad?		
	6	Kas ümbritsev valgus seab mingeid erinõudeid?		
	7	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, liiklusmärkide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		
	8	Kas ristmike tüüp ja projektlahendus on sobivad ristuvate teede funktsiooni ja liiklusmahtu arvestades? (eraldi vastused igale ristmikule!)		
	9	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning on selgesti tähistatud ja märgistatud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
4. Intersections 4.1 Geometry and lay-out	1	Are the intersections perpendicular?		
	2	Is the main direction clearly recognizable? And if so, is the right of way clearly recognizable?		
	3	Are the movements guided clearly and easy to understand? Are traffic flows guided by markings?		
	4	Are the auxiliary lanes or tapers for turning movements large enough?		
	5	Is the intersection fully visible and recognizable in time from all approaches for different driver eye heights of: cars, trucks, motorcycles, bicycles, etc, and are the required sight triangles clear?		
	6	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	7	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings, etc.?		
	8	Are type and design of the intersections suitable for the function and traffic volume of the intersecting roads? (Separate answers for each intersection!)		
	9	Are pedestrian/cycle routes at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked and signposted?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	10	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	11	Kas jalgrattaülesõitudel on sõidueesõigus kindlaks määratud ja tähistatud – eelkõige tahapoole nihutatud jalgrattateedel?		
	12	Kas üleminek on projekteeritud ohutu, kui kõnniteed ja jalgrattateed lõpevad ristmikul või teel või suunatakse üle sõidutee?		
	13	Kas mootorsõidukite peatumisjooned on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
	14	Kas on rakendatud piisavaid meetmeid tagamaks liikluspiirangute järgimist?		
	15	Kas peatumise keelualad on vajalikud?		
	16	Kas ristikul esineb organiseerimata parkimist?		
	17	Kas jalakäijate ülekäigud on võimalikult lühikesed?		
	18	Kas teeandmise kohustust on vaja rõhutada (nt kasutades korduvaid tähistusi)?		
	19	Kas jalakäijate ülekäigukohad on selgesti tähistatud? Kas kõik teelõigud on varustatud valgusfooridega (sh raudteeülesõidud)?		
	20	Kas jalakäijate ülekäigukohad ja jalgrattateede ülekäigud on varustatud madalate äärekividega?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	10	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	11	Has right of way been specified and clarified at cycle crossing, in particular for cycle paths that are set back?		
	12	Is the transition safely designed if footpaths and cycle paths end on an intersection or road or are directed across the road?		
	13	Are stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		
	14	Have suitable measures been taken to ensure that speed limits are obeyed?		
	15	Are no-stopping zones required?		
	16	Is there unorganized parking within the intersection?		
	17	Is the length of pedestrian crossings as short as possible?		
	18	Does the obligation to yield right of way need to be reinforced (e.g. using repetition)?		
	19	Are pedestrian crossings clearly marked? Is each section equipped with signals (including railway structures)?		
	20	Are the crossings for pedestrians and cyclists provided with low kerbs?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	21	Kas teatud pöörded tuleks ära keelata?		
	22	Kas erinevate ristmike tüüp ja samm on kooskõlastatud (nt raudteeülesõit, valgusfoor, ülekäigu vöötrada)?		
	23	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	24	Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	25	Kas ohutussaared on sõidutee pinnast kõrgemal?		
	26	Kas ohutussaared on kujundatud ainult teemärgistuse abil?		
Ringliiklused	27	Kas ohutussaared on selgelt nähtavad ja sobiva projektlahendusega?		
	28	Kas on oht, et alahinnatakse ristuvate sõidukite kiirust ja ülehinnatakse nende kaugust?		
	29	Kas juurdesõidud ringliiklusele on täisnurga all ja keskkoha suhtes radiaalsed?		
	30	Kas ringliikluse kesksaar on kujundatud künkana?		
	31	Kas ringliiklus ja kungas takistatavad tõhusalt läbinähtavust?		
	32	Kas ringliikluse kesksaar on vaba fikseeritud takistustest, milleni sõidukid võiksid jõuda?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	21	Should turns be prohibited?		
	22	Are the type and spacing of different crossing installations coordinated (e.g. railway crossings, traffic signals, zebra crossings)?		
	23	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	24	Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	25	Are the islands above the level of the carriageway?		
	26	Are the islands made only by markings?		
Roundabouts	27	Are the islands clearly visible and of a suitable design?		
	28	Is there a danger of underestimating speed and overestimating distance of crossing vehicles?		
	29	Are all approaches to roundabouts perpendicular and radial to the centre?		
	30	Is the central island of the roundabout shaped as a hill?		
	31	Is the through-visibility effectively blocked by the roundabout and the hill?		
	32	Is the central island of the roundabout free of fixed obstacles which could be reached by vehicles?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
4.2 Valgusfoorid	1	Kas stoppjoon vastab valgusfoorile nii, et foorituled on nähtavad?		
	2	Kas mõningaid pöördeliikumisi ei reguleerita valgusfooriga? Kui jah, kas liikluskorraldus on sel juhul ohutu?		
	3	Kas valgusfoorituled on selgesti näha?		
	4	Kas jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt ristmikku läbiva jalgrattateega)?		
	5	Kas mootorsõidukite peatumisjooned on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
	6	Kas kõik juurdesõidud on varustatud jalakäijate ja jalgratturite ülekäikudega?		
	7	Kas jalakäijate ülekäigukohad on selgesti tähistatud? Kas kõik teelõigud on varustatud valgusfooridega (sh raudteeülesõidud)?		
	8	Kas jalakäijate ja jalgratturite jaoks on vajalikes kohtades kehtestatud spetsiaalsed rohelised faasid?		
	9	Kas jalakäijad saavad teed ületada ühekorraga? Kas rohelise tule põlemise aeg on piisav?		
	10	Kui valgusfooris puudub spetsiaalselt jalakäijate jaoks ettenähtud sektsioon, kas on ette nähtud jalakäijate juhtintervall?		
	11	Kas jalgrattasõiduks ettenähtud piirkonnas on vajalikud valgusfoori faasinihked jalakäijate ja jalgratturite jaoks?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
4.2 Traffic signals	1	Is the stopping line correlated with the traffic signal so that the signal can be seen?		
	2	Have any turning movements been excluded from signal control? If so, is traffic management safe?		
	3	Are traffic signals easily recognizable?		
	4	Have cyclists' requirements been considered (e.g. route through the intersection)?		
	5	Are stop lines for motorists further back for the benefit of cyclists?		
	6	Are all approaches equipped with pedestrian and cycle crossings?		
	7	Are pedestrian crossings clearly constructed? Is each section equipped with signals (including railway structures)?		
	8	Are exclusive green phases provided for pedestrians and cyclists where necessary?		
	9	Can pedestrians cross the road in one go? Is the green time sufficient?		
	10	If there is no exclusive pedestrian phase, is a leading pedestrian interval provided?		
	11	Are phase offsets required for pedestrians and cyclists within the cycle?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	12	Kas jalgratturite jaoks on valgusfooris ette nähtud eraldi tuled? (Kas need tuled on paigutatud jalgratturite suhtes õigesti?) Kas on hinnatud jalgratturite sõiduõiguse aegu? Kas on välditud kaitstud parempöördefaase (oht, et jalgratturid ületavad teed punase tulega)?		
	13	Kas maksimaalne viiteaeg on jalgratturite jaoks mõistlik? Kas jalgratturid saab täielikult või osaliselt valgusfooride reguleerimise alt välja viia?		
	14	Kas erinevate ristmike tüüp ja samm on kooskõlastatud (nt raudteeülesõit, valgusfoor, ülekäigu vöötrada)?		
	15	Kas valgusfooritulesid mõjutab päikesetõusu/-loojangu ajal otsene päikesevalgus?		
	16	Kas on planeeritud eelnevad hoiatused valgusfooride jaoks, mis pole õigeaegselt näha?		
	17	Kas valgusfooride asukohad on valitud asjakohaselt (lisatuled, sõiduraja kohal paiknevad tuled jne)?		
	18	Kas vajadusel on ette nähtud teisesed valgusfoorituled?		
	19	Kas olemasolev teevalgustus raskendab valgusfoori kollase tule nägemist (naatriumlahenduslampide puhul)?		
	20	Kas juurdepääs naaberkinnistutelt on mõjutatud ja kas vajadusel on kasutatud valgusfoore?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	12	Are separate signals provided for cyclists? (Are the signal correctly located for the cyclists? Estimate clearance times for cyclists? Avoid protected right-turn phases/risk of cyclists crossing on red.)		
	13	Is the maximum waiting time reasonable for cyclists? Can cyclists be partially or totally removed from signal control?		
	14	Are the type and spacing of different crossing installations coordinated (e.g. railway crossings, traffic signals, zebra crossings)?		
	15	Are the signals affected at dawn/dusk by direct sunlight?		
	16	Are advanced warnings planned for traffic signals that cannot be seen in time?		
	17	Have the locations for the signals been selected correctly (additional signals, overhead signals, etc.)?		
	18	Are secondary signals provided as necessary?		
	19	Does the existing road lighting lead to conflicts in recognising the yellow-amber indication (sodium discharge lamps)?		
	20	Is access from abutting properties affected and, if necessary, included in signal control?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	21	Kas pidevatena näivaid perspektiive (läbipääsuefekte) saab katkestada lähimate valgusfooride abil?		
	22	Kas valgusfoorid paiknevad nõuetekohaselt nii, et need on kõigi liiklusvoogude poolt eristatavad?		
	23	Kas täiendavad liiklusmärgid on valgusfooriga seotud, näidates suunda, millele foorituli viitab?		
	24	Kas valgusfoori nähtavus on tagatud ka päikesepaiste korral?		
	25	Kas stoppjoon vastab valgusfoorile nii, et foorituled on nähtavad?		
	26	Kas valgusfoori tuled on millegagi kaetud/varjatud (nt liiklusmärkide, valgustipostide, taimede, liiklusummikutega)?		
4.3 Raudteeülesõidud	1	Kas raudteeülesõidu tüüp vastab liiklusmahule?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised asuvad vajalikes kohtades?		
	3	Kas liiklusmärgid vastavad raudteeülesõidu tüübile?		
	4	Kui raudteeülesõit asub kurvis, kas liiklusmärgid on teisel pool teed dubleeritud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	21	Are perspectives that appear to be continuous (passage effect) interrupted by highlighting the nearest signals?		
	22	Are the traffic signals properly situated so that they can be distinguished by each particular traffic flow?		
	23	Are there any additional signs correlated with the traffic signals to show the direction to which that traffic signal is referring to?		
	24	Is the visibility of the traffic signal ensured on a sunny day?		
	25	Is the stopping line correlated with the traffic signal so that the signal can be seen?		
	26	Are signals covered/obstructed (e.g. by traffic signs, lighting masts, plants, traffic jams)?		
4.3 Railway crossings	1	Is the type of railway crossing according with the traffic volume?		
	2	Are passive safety devices at the required locations?		
	3	Are the traffic signs correlated with the type of railway crossing?		
	4	If the railway crossing is situated in a curve are the traffic signs doubled on the other side of the road?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	5	Kas on vajalikud valgusfoorid ja kas need on optimaalselt seadistatud liikluse tulevast arengut arvestades?		
	6	Kas on olemas kaitsed, mis on vajalikud raudteeülesõidu hooajalise kasutamise tõttu?		
	7	Kas on tagatud hea nähtavus?		
	8	Kas valgustus on vajalik ja õigesti paigaldatud?		
	9	Kas ümbritsev valgus esitab mingeid erinõudeid?		
	10	Kas möödasisõidukeeld ja kiiruspiirang on selles kohas asjakohane?		
5. Avalikud teenused ja erateenused 5.1 Parkimine	1	Kas on võetud arvesse selliseid suuremaid liiklust esilekutsuvaid objekte nagu raekojad, pühakojad, kalmistud, haiglad, elamurajoonid või ostukeskused, bensiinijaamad ja vaatamisväärsused?		
	2	Kas juurdesõidud on liiklusmahtu arvestades sobivad?		
	3	Kas parkimisalade mõõtmed on piisavad sõiduautode, veoautode ja busside parkimiseks?		
	4	Kas parklad on lihtsasti juurdepääsetavad ja seal on piisavalt ruumi manööverdamiseks?		
	5	Kas peatumiskeelu tsoonid on ette nähtud nii nagu vaja?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	5	Are traffic control devices required and optimally set up with regard to future traffic developments?		
	6	Are safeguards in place if required as a result of seasonal use of the railway crossing?		
	7	Is good visibility guaranteed?		
	8	Is lighting required and appropriately installed?		
	9	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	10	Is prohibition of overtaking and speed limits in place as necessary?		
5. Public and private services 5.1 Parking	1	Have been major traffic generators such as city halls, religious sites, cemeteries, hospitals, housing or shopping centers, petrol stations and tourist attractions been taken into account?		
	2	Are the accesses suitable for the amount of traffic?		
	3	Are the dimensions of the parking areas sufficient for the parking of passenger vehicles, trucks and buses?		
	4	Are parking areas easily accessible and do they provide sufficient maneuvering space?		
	5	Are no-stopping zones provided as necessary?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas on rakendatud meetmeid kiirabisõidukite ohutu juurdepääsu tagamiseks haiglatele igast suunast?		
	7	Kas parkimine on tee servas organiseeritud ohutult (paralleelselt, diagonaalis või risti)?		
	8	Kas kaupluste ja restoranide jaoks on tee ääres ette nähtud laadimiskohad?		
5.2 Ühistransport (vt ka punkti 6.1)	1	Kas trammirajad on sõidukiliiklusest eraldatud?		
	2	Kui ei ole, kas trammiliinide trassid on muude liiklejate jaoks selgesti märgatavad?		
6. Ohustatud liiklejate vajadused 6.1 Ühistranspordi peatustes	1	Kas peatused on jalakäijatele lihtsasti ja ohutult juurdepääsetavad?		
	2	Kas bussipeatused on varustatud siltidega ja juhtidele hästi nähtavad? Kas on tagatud kokkusobivus?		
	3	Kas bussipeatused asuvad vajalikel juhtudel väljaspool sõiduteed?		
	4	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	5	Kas nähtavus on takistatud näiteks ohutusbarjääride, tarade, teevarustuse, parklate, liiklusemärgide, maastikukujunduse/haljastuse, silla kaldasammaste, hoonetega jms?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Have measures been taken to ensure safe access for emergency service vehicles at hospitals from all directions?		
	7	Is the arrangement of parking (parallel, diagonal or perpendicular) along the road sides safe?		
	8	Are loading areas provided next to the road at shops and restaurants?		
5.2 Public transport (see also 6.1)	1	Are tram lines separated from the vehicle traffic?		
	2	If not, is the course of the tram lines clearly recognizable for the other road users?		
6. Needs of vulnerable road users 6.1 At public transport stops	1	Are stops easily and safe accessible to pedestrians?		
	2	Are the bus stops signposted and detectable by the drivers? Is reconcilability guaranteed?		
	3	Are the bus stops situated outside of the carriageway where appropriate?		
	4	Are areas for waiting pedestrians and cyclists large enough?		
	5	Is sight obstructed, for example by safety barriers, fences, road equipment, parking areas, traffic signs, landscaping/greenery, bridge abutments, buildings?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	6	Kas jalgrattateed on ühistranspordi peatuste lähedal projekteeritud ohutud?		
	7	Kas on vajalik valgustus? Kui on vajalik, kas valgustus on projekteeritud asjakohaselt?		
6.2 Jalakäijate ja jalgratturite muud vajadused	1	Kas jalakäijate ülekäigud on paigutatud kohtadesse, kus neid on kõige rohkem vaja?		
	2	Kas jalakäijate ülekäigud on valitud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja et teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
	3	Kas kõnniteeviaduktide ja -sildadega seotud ohud on kõrvaldatud? Kas on kavandatud sobivad meetmed, näiteks piirded?		
	4	Kas on vaja muid teeületamise abivahendeid?		
	5	Kas jalakäijate ja jalgratturite ootealad on piisavad?		
	6	Kas ohutussaared on piisavalt pikad ja laiad teed ületavatele jalakäijatele ja jalgratturitele seismiseks ja ootamiseks?		
	7	Kas raudteeülekäikudes kasutatavad rajatised on ohutu konstruktsiooniga?		
	8	Kas jalakäijate ja mootorsõidukijuhtide vahel on tagatud kahepoolne silmside?		
	9	Kas on arvesse võetud jalgratturite vajadusi (nt tee üle keskmiste ohutussaarte, "pudelikaelad")?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	6	Are cycle path safely designed in areas near public transport stops?		
	7	Is lighting required? And if so, is it appropriately designed?		
6.2 Other needs of pedestrians and cyclists	1	Are the pedestrian crossings located where most required by pedestrian traffic?		
	2	Have pedestrian crossings been appointed in such a way that collective use is guaranteed and the road will not be crossed at other points?		
	3	Is there a risk of pedestrian underpasses and bridges being bypassed? Are suitable measures planned such as fence?		
	4	Are further crossing aids required?		
	5	Are areas for waiting pedestrians and cyclists sufficient?		
	6	Are refuges large and wide enough for crossing pedestrians and cyclists to stand and wait?		
	7	Are crossings over special railway infrastructures of a safe design?		
	8	Is two-way visual contact ensured between pedestrians and motorists?		
	9	Have cyclists' requirements been considered (e.g. route across central refuges, bottlenecks)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	10	Kas jalgratturitele on vajadusel antud muude liiklejate suhtes sõidueesõigus?		
	11	Kas nähtavus on mootorsõidukijuhtide jaoks piisav, et näha tee ääres jalgrattureid?		
	12	Kas pargitud sõidukid takistavad liiklejalatel jalgratturite nägemist?		
	13	Kas on kohti, kus jalgratturid ületavad madalate äärekividega ristuvaid teid?		
	14	Kas kõnniteed on äärekivide, piirete või haljastusega füüsiliselt eraldatud?		
	15	Kas on kehtestatud kiiruspiirang? Kui on kehtestatud, kas sõidukijuhid järgivad seda?		
	16	Kas nendesse aladesse sissesõitude juures on liiklussaared?		
	17	Kas jalakäijate ülekäigud on varustatud liiklusmärkidega ja on sõidukijuhtidele hästi nähtavad?		
	18	Kas jalakäijate ülekäigud on paigutatud nii, et on tagatud nende rohke kasutamine ja et teed ei hakata muudes kohtades ületama?		
	19	Kas liiklussaared on selgesti nähtavad ja asjakohaselt paigutatud?		
	20	Kas vajadusel on ette nähtud valgustus?		
6.3 Mootorratturite nõuded	1	Kas mootorratturite osakaal on liikluses suur?		
	2	Kas teekattel on välditud objekte või vahendeid, mis destabiliseeriksid mootorratast?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	10	Has priority been given to cyclists over other traffic where necessary?		
	11	Is the visibility for motorized traffic adequate to see cyclists along the road?		
	12	Are parked vehicles obstructing the visibility of the road users regarding cyclists?		
	13	Are points where cyclists cross intersecting roads provided with low curbstones?		
	14	Are the pedestrian ways physically separated by kerb stones, barriers or greenery?		
	15	Is there a speed limit? And if so, are drivers compliant?		
	16	Are there traffic islands at the entrances of these areas?		
	17	Are the pedestrian crossings signposted and detectable by the drivers?		
	18	Have pedestrian crossings been emplaced in such a way that collective use is guaranteed and the road will not be crossed at other points?		
	19	Are the islands clearly visible and properly placed?		
	20	Is lighting provided where necessary?		
6.3 Motorcyclists' requirements	1	Are motorbikes a remarkable percentage of the traffic?		
	2	Have devices or objects that might destabilize a motorcycle been avoided on the road surface?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas servakive välditakse kohtades, kus on lubatud suur sõidukiirus?		
	4	Kas kohtades, kus mootorratturite teelt väljasõitmine on kõige tõenäosem, on teeserv ohutu või on ette nähtud ohutuskaitsevahendid?		
7. Liiklusmärgid, teemärgistus, valgustus 7.1 Liiklusmärgid	1	Kas on planeeritud asjakohased kiiruspiirangud (algus, lõpp, suurus, asukoht)?		
	2	Kas enne ristmikke ja asulatesse sissesõite on kehtestatud kiiruspiirangud 70/60 km/h?		
	3	Kas teetrassi nähtavusele aitavad kaasa teeservapostid?		
	4	Kas liiklusmärgid ja teeviidad takistavad nähtavust?		
	5	Kas möödasõidu keelualad veoautodele, bussidele jne on õigesti projekteeritud ja paigutatud? Kas ristmike ees on möödasõitu keelavad liiklusmärgid?		
	6	Kas liiklusmärgid on selgesti näha ja loetavad (märkide suurus)? Kas liiklusmärgid vastavad Viini ja Genfi konventsiooni nõuetele?		
	7	Kas ühes kohas on rohkem kui kaks erinevat liiklusmärki?		
	8	Kas enne ristmikku on kiirusepiirangu märk paigutatud õigesse kohta ja õigesti projekteeritud?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Have barrier kerbs been avoided in high speed areas?		
	4	In areas more likely to have motorcyclists run off the road is the roadside forgiving or safety shielded?		
7. Traffic signing, marking, lighting 7.1 Signing	1	Have appropriate speed limits been planned (start, end, height, location)?		
	2	Are there speed limitations of 70/60 km/h ahead of intersections and built up areas?		
	3	Is the visibility of the road course assisted by edge delineation?		
	4	Is sight obstructed by traffic or by signs?		
	5	Is prohibition of overtaking for trucks, buses etc. appropriately designed and located? Are there warning signs ahead of the intersection prohibiting overtaking?		
	6	Can the signs be clearly recognized and read (size of signs)? And do the signs conform to the conventions of Vienna and Geneva?		
	7	Are there more than two different traffic signs at one place?		
	8	Is a reduction in speed when approaching the intersection assigned to the correct place and properly designed?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	9	Kas liiklusemärgid on loogilised ja järjekindlad? Kas liiklusemärgid näitavad sõidueesõigust selgelt?		
	10	Kas hooldus- ja puhkealade liiklusemärgid on ausaadavad?		
	11	Kas on paigaldatud erinevad teeviida- ja valgusfoorisüsteemid ja need on täiesti töökorras?		
	12	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning selgesti märgistatud?		
	13	Kas jalakäijatele ja jalgratturitele ühiseks kasutamiseks ettenähtud rajatised, sealhulgas viaduktid ja sillad on nõuetekohaselt tähistatud?		
	14	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	15	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahe-suunalist jalgrattateed?		
	16	Kas on paigaldatud täiendavad hoiatused objektide korral, mis pole õigeaegselt näha?		
	17	Kas haljastus põhjustab ohutusprobleeme, kui taimestik kasvab (nt varjab liiklusemärke)?		
	18	Kas liiklusemärgid on paigutatud nii, et nad ei piira nähtavust juurdesõiduteedelt või ristuvatelt teedelt?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	9	Is signing logical and consistent? Does it show the right of way clearly?		
	10	Is signing for service and rest areas clear?		
	11	Have variable direction signing or traffic control systems been installed and are they fully functional?		
	12	Are pedestrian/cycle routes at intersections adapted to the actual conditions and clearly signposted?		
	13	Are the installations shared by pedestrians and cyclists, including underpasses and bridges, properly signposted?		
	14	Is right of way clearly defined at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	15	Is it clear to the motorist whether he is crossing a one-way or two-way cycle path?		
	16	Are advanced warnings in place for features that cannot be seen in time?		
	17	Could greenery lead to safety problems if the vegetation grows (e.g. as a result of covered road signs)?		
	18	Are signs located in such a way as to avoid restricting sight from approaches or intersecting roads?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	19	Kas ringliiklus on üleni nähtav ja märgatav kõigilt juurdesõiduteedelt? Kas teemärgistus ja liiklusmärgid on selged ja ühemõttelised?		
	20	Kas liiklusmärgid on helenduva pinnakattega ja kas need on öösel valgustatud? Kas liiklusmärgid on nii päevavalges kui pimedas rahuldava nähtavusega?		
	21	Kas liiklusmärkide lisatahvlid on ühetaolised?		
	22	Kas on eksiteele viivaid või segadust tekitavaid liiklusmärke või täiendavaid lisatahvreid?		
	23	Kas loetavus on tagatud nõutavalt kauguselt? Kas taustaga on probleeme?		
	24	Kas liiklusmärgid on vajadusel paigaldatud sõidutee kohale?		
	25	Kas märkide mõõtmed vastavad teetüübile?		
	26	Kas liiklusmärgid on teekattega võrreldes paigutatud ühtemoodi?		
	27	Kas liiklusmärkide postid ja vundamendid on otsasõidu eest piisavalt kaitstud?		
	28	Kas liiklusmärgid ja nende toed omavad piisavat passiivset ohutust, mis puudutab: väikest massi ja/või purunevat konstruktsiooni ja/või kas nad on väljaspool ohutsooni?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	19	Is the roundabout fully visible and recognizable from all approaches? Are the markings and signs clear and unambiguous?		
	20	Are signs retro reflecting or are they illuminated at night? In daylight and darkness, are signs satisfactory regarding visibility?		
	21	Are the additional information panels uniform?		
	22	Are there confusing or misleading traffic signs or additional information panels?		
	23	Is readability ensured at the required distance? Are there background problems?		
	24	Where needed have signs been located above the carriageway?		
	25	Do the signs have a dimension according to the type of road?		
	26	Are the signs at a uniform position, compared to the pavement?		
	27	Are the sign masts and foundations sufficiently protected against collisions?		
	28	Do the traffic signs including their supports have a sufficient passive safety by: low mass or/and? Break away structure or/and? Are they beyond the safety zone?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
7.2 Teemärgistus	1	Kas kõik liiklusmärgid ja kogu teemärgistus täidab oma funktsiooni ilma vasturääkivuseeta?		
	2	Kas teemärgistus on selge ja arusaadav?		
	3	Kas mittevajalik (ähmane) teemärgistus / mittevajalikud liiklusmärgid on täielikult kõrvaldatud?		
	4	Kas mõningaid pöördeliikumisi ei reguleerita valgusfooriga? Kui ei reguleerita, kas teemärgistus on pöördeid tegevatele sõidukijuhtidele arusaadav?		
	5	Kas teemärgistuse jooned on teekatte servaga paralleelsed?		
	6	Kas sõidueesõigus on selgelt määratletud kohtades, kus jalgratturid puutuvad kokku üksteisega või mootorsõidukitega?		
	7	Kas sõidukijuhtide jaoks on selge, kas nad ületavad ühe- või kahesuunalist jalgrattateed?		
	8	Kas mootorsõidukid on jalgratturite liiklemise soodustamiseks tahapoole nihutatud?		
	9	Kas kõnniteed/jalgrattateed on ristmikel kohandatud tegelikele tingimustele ning on selgesti tähistatud ja märgistatud?		
	10	Kas teemärgistus vastab tee funktsioonile ja kategooriale?		
	11	Kas teemärgistus on tõhus igasugustes võimalikes tingimustes (päeval, öösel, märgades tingimustes, kuivades tingimustes, udus, päikesetõusu ja -loojangu ajal)?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
7.2 Markings	1	Do all signs and markings correspond without any contradictions?		
	2	Are the road markings clear and recognizable?		
	3	Have old markings/signs been completely removed (phantom markings)?		
	4	Have any turning movements been excluded from signal control? If so, are markings clear for turning motorists?		
	5	Are the markings in a parallel line to the edge of the road surface?		
	6	Is right of way clearly marked at points where cyclists come into contact with each other or with motorized traffic?		
	7	Is it clear to the motorist whether he is crossing a one-way or two-way cycle path?		
	8	Are stop lines for motorist further back for the benefit of cyclists?		
	9	Are pedestrian/cycle routes at intersections adapted to the actual conditions and clearly marked and sign posted?		
	10	Are the markings appropriate for the function and category of the road?		
	11	Are the markings likely to be effective under all expected conditions (day, night, wet, dry, fog, rising and setting sun)?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	12	Kas teemärgistus vastab jalakäijate/jalgratturite liiklusvoole?		
	13	Kas teeandmise kohustus kajastub teemärgistuses nii, nagu seda näevad ette liiklusmärgid?		
7.3 Valgustus	1	Kas tee on piisavalt valgustatud?		
	2	Kas statsionaarne valgustus on asjakohane?		
	3	Kas eriolukordade valgustus (üleminekudoonid, ristlõike muudatused) on asjakohaselt projekteeritud?		
	4	Kas ülejäänud valgustamata piirkonnad kujutavad endast potentsiaalseid probleeme?		
	5	Kas olemasolev teevalgustus raskendab valgusfoori kollase tule nägemist (naatriumlahenduslampide puhul)?		
	6	Kas valgustust tuleb muuta nii, et teed ületavad jalakäijad oleksid selgesti näha?		
	7	Kas ristmikul on vajalik kontrastvalgustus?		
	8	Kas ümbritsev valgus esitab mingeid erinõudeid?		
	9	Kas statsionaarne valgustus tekitab probleeme liiklusmärkide märkamisel või teetrassi tuvastamisel?		
	10	Kas valgustipostid paiknevad väljaspool ohutustsooni või on asjakohaselt kaitstud?		
	11	Kas statsionaarne valgustus paikneb ristmikel / puhkus- ja hooldusaladel asjakohaselt?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	12	Are the markings according to the pedestrian/cyclist traffic flow?		
	13	Is the obligation to yield right of way enforced by markings according to the one enforced by signing?		
7.3 Lighting	1	Is the road sufficiently illuminated?		
	2	Is the stationary lighting appropriate?		
	3	Is the lighting of special situations (transition zones, changes in cross section) suitably designed?		
	4	Do remaining unlit areas present potential problems?		
	5	Does the existing road lighting lead to conflicts in recognizing the yellow-amber indication (sodium discharge lamps)?		
	6	Does lighting need to be changed so that crossing pedestrians are clearly visible?		
	7	Is contrast lighting required at the intersection?		
	8	Does the ambient lighting present any special requirements?		
	9	Can the stationary lighting cause problems in recognizing the traffic signs or the alignment of the road?		
	10	Are the lighting masts situated outside of the safety zone or are they properly protected?		
	11	Is stationary lighting required at intersections/ service and rest areas, properly situated?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	12	Kas ilma statsionaarse valgustuseeta kohad on potentsiaalselt ohtlikud?		
8. Teeohutusrajatised ja passiivset ohutust tagavad paigaldised	1	Kas selline teevarustus nagu signalisatsioonikilbid, tee kohal paiknevate liiklusmärkide postid, valgustipostid jne on paigutatud väljapoole ohutustsooni?		
8.1 Muu teevarustus	2	Kas need on kaitstud passiivset ohutust tagavate rajatiste abil?		
8.2 Haljastus	1	Kas tee ääres on haljastust?		
	2	Kas haljastus takistab liiklusmärkide või ristmike ja jalakäijate ülekäikude nähtavust?		
	3	Kas haljastus ja taimestiku tüüp on selline, et liiklejate tähelepanu kõrvalejuhtimine on välistatud (nt seoses teekoridori valikuga)?		Pole selge
	4	Kas haljastus takistab sõidukijuhtide, jalakäijate ja jalgratturite visuaalset kontakti?		
	5	Kas tee ääres olev haljastus on vana ja kas see võib põhjustada ohutusprobleeme?		
	6	Kas teeäärne haljastus juhib sõidukijuhte pidevalt kurvides?		
8.3 Tsviilehitusobjektid	1	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud vajalikesse kohtadesse?		
	2	Kas rinnatised ja ülekäigusillad on teest ohutul kaugusel?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	12	In the areas where is no stationary lighting, are there any potential dangers?		
8. Road side features and passive safety installations	1	Are road equipments such as signalization boxes, masts for overhead traffic signing and lighting etc placed outside the safety zone?		
8.1 Other road equipment	2	Are they protected by passive safety installations?		
8.2 Planting	1	Is there any vegetation along the road?		
	2	Does it obstruct the visibility on the traffic signs or the intersections and pedestrian crossings?		
	3	Does the greenery and type of planting preclude irritations to the road users (e.g. alignment)?		Not clear
	4	Is visual contact motorist-pedestrian-cyclist restricted by greenery?		
	5	Is the vegetation along the road old and could lead to safety problems?		
	6	Does road side vegetation continuously guide the drivers in curves?		
8.3 Civil engineering structures	1	Are passive safety installations set up at the required locations?		
	2	Are parapets and overpasses at a safe distance from the road?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas mastid, silla kaldasambad, tugimüürid, sillapiirded jms on kaitstud?		
	4	Kas valgustus on projekteeritud asjakohaselt?		
	5	Kas jalgratturite vajadusi on arvesse võetud (nt eraldatud jalgrattateed)?		
	6	Kas drenaažisüsteem on lineaarne takistus sügavate kraavidega ohutustsoonis?		
	7	Kas ehitatavad truubid kujutavad endast ohtu?		
8.4 Muud takistused	1	Kui kaugel on teeviidad teesillutisest?		
	2	Kas valgustiposte võib lugeda takistuseks (teras-, betoonkonstruktsioon)?		
	3	Kas takistusteta tsoonis on kaitsmata tugesid?		
	4	Kas liiklusmärke (peale teeviitade) võib lugeda ohtlikeks takistusteks?		
	5	Kas väljaspool ohutustsooni on kaitsmata reklaamtahvleid või muid kohtkindlaid takistusi? Kas need on välditavad või kaitstud?		
8.5 Passiivset ohutust tagavad rajatised	1	Kas kohtkindlad takistused on välditavad, paigaldatud piisavale kaugusele või kaitstud (mastid, kaldasambad, tugimüürid, sillapiirded, puud jne)?		
	2	Kas passiivset ohutust tagavad rajatised on paigaldatud vajalikesse kohtadesse?		



Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Have masts, abutments, supporting walls, bridge railings etc. been safeguarded?		
	4	Is lighting appropriately designed?		
	5	Have cyclists' requirements been considered (e.g. separate cycle facilities)?		
	6	Is the drainage system a linear obstacle with deep ditches in the safety zone?		
	7	Do the constructed culverts pose a safety hazard?		
8.4 Other obstacles	1	What is the distance of the road directional signing to the pavement?		
	2	Are the light poles to be considered as an obstacle (steel, concrete construction)?		
	3	Are there unprotected supports in the obstacle-free zone?		
	4	Are traffic signs (other than road directional signs) to be considered as dangerous obstacles?		
	5	Are there unprotected advertisement boards or other fixed obstacles outside the safety zone are they avoidable, or safeguarded?		
8.5 Passive safety installations	1	Are fixed obstacles avoidable, set up at sufficient distances or safeguarded (masts, abutments, supporting walls, bridge railings, trees etc.)?		
	2	Have passive safety installations been set up at the required locations?		

Omadus	Nr	Küsimus	Jah (V) Ei (X)	Märkused
	3	Kas kõik kaitsepiirded on oma kohal ja paigutatud ohutult nii, et nad pole üksteisele takistuseks?		
	4	Kas igasuguste kaitsepiirete pikkus on piisav?		
	5	Kas kaitsepiire on paigaldatud õigesti, arvestades nende otsatöötlust, ankurdust, postisammu, piirde ülekatet?		
	6	Kas kaitsepiiretes on välditud ohtlikke katkestusi?		
	7	Kas kõik vajalikud vahepiirded on kohal ja õigesti märgistatud või äärepõstidega varustatud?		
	8	Kas piirded on paigaldatud nii, et nad ei piira nähtavust?		

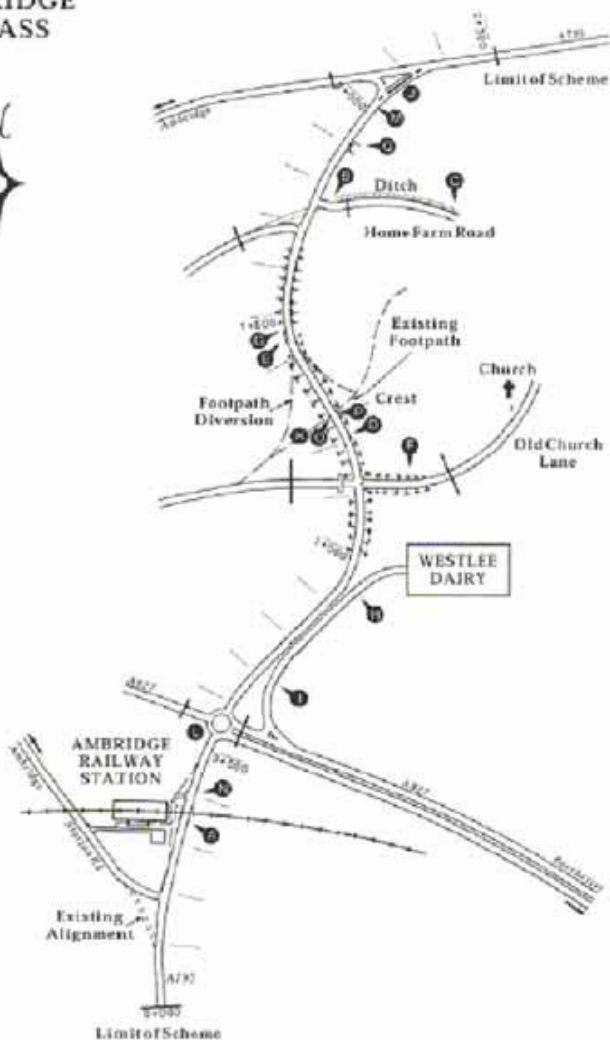


Characteristic	No.	Question	Yes (V) No(X)	Comments
	3	Are all road safety barriers in place and safely located so that they are not obstacles themselves?		
	4	Is the length of any guardrail adequate?		
	5	Is the guardrail correctly installed, regarding: end treatments, anchorages, post spacing, post depth, rail overlap?		
	6	Are dangerous windows of guardrails avoided?		
	7	Are all necessary median barriers in place and properly signed or delineated?		
	8	Are barriers placed so that they don't restrict visibility?		

Lisa 2: Liiklusohutuse auditeerimisaruande näidis

► Näidisaruanne - -A795 Ambridge'i möödasõit

AMBRIDGE BYPASS





Appendix 2: Illustrative Road Safety Audit report

► Illustrative report - -A795 Ambridge bypass

AMBRIDGE BYPASS

