|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **RSA** | | | | **RSI** |
|  | Fase di controllo | | | |
|  | 1 | 2 | 3 | 4 |  |
| **1. Funzione e circondario** |  |  |  |  |  |
| La funzione della strada e l’utilizzo desiderato corrispondono? | X |  |  |  |  |
| Gli effetti del progetto sulla rete stradale circostante sono stati considerati? | X |  |  |  |  |
| Ci sono vie parallele utilizzate da carri e da attrezzature agricole? |  |  | X | X | X |
| Ci sono zone costruite con traffico misto? |  |  | X | X | X |
| Ci sono isole del traffico e cambi di corsia all’entrata dei villaggi e dei paesi? |  |  | X | X | X |
| Ci sono transizioni tra le diverse funzioni? |  |  | X | X | X |
| Si capisce il cambio delle funzioni abbastanza in anticipo? 100 km/h ►300 m in anticipo, 80 km/h ►200 m in anticipo, 60 km/h ►150 m in anticipo |  |  | X | X | X |
| L’accesso alle proprietà confinanti è appropriato per la sicurezza stradale? |  |  | X | X | X |
| La progettazione della strada è secondo la propria funzione e la gerarchia nella rete stradale? |  |  | X | X | X |
| E’ sicura la configurazione laddove i trattori o i carri hanno accesso alla strada? |  |  | X | X | X |
| **2.Elementi di progettazione e di funzionamento** |  |  |  |  |  |
| Sono stati considerati i risultati della fase di revisione precedente? |  | X | X | X |  |
| Sono state considerate le caratteristiche specifiche della composizione del traffico? | X | X | X | X | X |
| Sono stati considerati i risultati/documenti precedenti sulla situazione degli infortuni durante la fase di pianificazione? | X | X |  |  |  |
| Le velocità progettate sono state selezionate correttamente per gli incroci? | X |  |  |  |  |
| L’accesso dalle proprietà confinantiè stato escluso o è stato progettato in modo adatto per la sicurezza stradale? | X |  |  |  |  |
| E’ previsto o appropriato l’uso ristretto a determinati gruppi di utenti? | X |  |  |  |  |
| La velocità progettata è adatta alla categoria stradale? | X |  |  |  |  |
| L’accesso dalle proprietà confinanti è stato escluso o è stato progettato in modo adatto per la sicurezza stradale? |  | X |  |  |  |
| I limiti di velocità sono necessari ed applicati nel miglior modo possibile? |  | X | X | X | X |
| **3. Sezione Trasversale** |  |  |  |  |  |
| Sono stati considerate i risultati della fase di revisione precedente? |  | X | X | X |  |
| Le zone per il parcheggio sono state progettate affinchè i veicoli possano entrare ed uscire in modo sicuro? | X | X | X | X | X |
| I margini stradali sono abbastanza forti e stabili? Possono sopportare il peso dei veicoli e dei camion? | X | X | X | X | X |
| I veicoli per la manutenzione stradale possono essere parcheggiati senza rischi? | X | X | X | X | X |
| Sono stati presi provvedimenti adeguati nel ridurre le pendenze per prevenire la caduta di materiale (ad esempio caduta di massi)? | X | X | X | X | X |
| Sono stati presi provvedimenti adatti per garantire che i limiti di velocità vengano rispettati? | X | X | X | X | X |
| Sono state prese in considerazione le necessità dei trasporti pubblici e degli utenti? | X | X | X | X | X |
| C’è bisogno di una zona di separazione tra la pista ciclabile e la zona di parcheggio? | X | X | X | X | X |
| E’ necessario restringere la carreggiata, ed in tale caso, è stato progettato in modo di garantire la sicurezza del traffico? | X | X | X | X | X |
| La visibilità dell’indicazione di stop è ostruita, ad esempio da barriere di sicurezza, o piante? | X | X | X | X | X |
| C’è abbastanza pendenza trasversale e longitudinale? | X | X | X | X | X |
| C’è abbastanza drenaggio per la strada e la zona circostante? | X | X | X | X | X |
| Gli ostacoli fissi si possono evitare, spostare a distanze adeguate o proteggere? | X | X |  |  |  |
| Le corsie e le carreggiate in curva sono abbastanza larghe? | X | X |  |  |  |
| Lo standard di costruzione e, se applicabile, la zona di transizione sono stati adeguati alle sezioni stradali vicine? | X | X |  |  |  |
| La progettazione della transizione da una strada in una zona costruita ad una zona rurale o da una strada illuminata ad una non illuminata è sicura? | X | X |  |  |  |
| Le misure alternative forniscono abbastanza sicurezza quando si devia dalle direttive? | X | X |  |  |  |
| Gli alberi piantati sono abbastanza lontani dalle macchine che sbandano? | X | X |  |  |  |
| Sono stati presi provvedimenti per garantire un accesso sicuro per i veicoli di salvataggio/manutenzione/vigili del fuoco? | X | X |  |  |  |
| Le strettoie inevitabili sono state progettate in sicurezza? | X | X |  |  |  |
| Le dimensioni delle sezioni trasversali (larghezza, altezza e spazio) sono adatte alla funzione della strada? | X |  |  |  |  |
| Sono necessarie le aree di sosta e, se sì, sono abbastanza grandi da prevenire il parcheggio sulla strada? | X |  |  |  |  |
| E’ stata selezionata la sezione trasversale più sicura da quelle chiamate in causa? | X |  |  |  |  |
| Le zone di attesa, in particolare i ripari, sono abbastanza grandi per i pedoni ed i ciclisti in attesa? | X |  |  |  |  |
| Sono state considerate le necessità dei pedoni e dei ciclisti (percorso a piedi e pista ciclabile condivisi, servizi per biciclette separati) | X |  |  |  |  |
| C’è una separazione sufficiente (separazione programmata) tra la corsia del traffico per i veicoli a motore e la pista per i ciclisti ed i pedoni? | X |  |  |  |  |
| C’è una transizione sicura laddove le piste ciclabili finiscono sulla strada? | X |  |  |  |  |
| Sono state programmate o sono necessarie delle zone con divieto di sosta? |  | X |  |  |  |
| Sono stati programmati degli strumenti di sicurezza passivi nei luoghi necessari e sono stati progettati adeguatamente? |  | X |  |  |  |
| I ripari sono abbastanza larghi per i pedoni ed i ciclisti in attesa di attraversare? |  | X |  |  |  |
| Sono necessari i dossi per la velocità, i cambi di corsia utilizzando isole o il restringimento della carreggiata? |  | X |  |  |  |
| Sono adeguate alla funzione della strada le dimensioni delle sezioni trasversali? |  | X |  |  |  |
| Le isole sono chiaramente visibili e progettate adeguatamente? |  | X |  |  |  |
| Sono state considerate le necessità dei ciclisti (ad esempio infrastrutture separate per i ciclisti)? |  | X |  |  |  |
| Le necessità dei pedoni sono state considerate? |  | X |  |  |  |
| Sono state osservate le dimensioni delle misure per limitare la velocità? |  | X |  |  |  |
| C’è una separazione sufficiente tra le corsie dei veicoli a motore, le piste ciclabili ed i percorsi a piedi? |  | X |  |  |  |
| C’è una transizione sicura quando le piste ciclabili finiscono sulla strada? |  | X |  |  |  |
| Sono state prese in considerazione le caratteristiche della composizione del traffico specifiche? |  | X | X | X | X |
| La superficie stradale ha la presa necessaria a lungo termine quando ci sono raggi piccoli (ad esempio anche sulle rampe)? |  | X | X | X | X |
| I bordi e la carreggiata sono allo stesso livello? |  |  | X | X | X |
| Ci sono strettoie? Se sì, sono adeguatamente segnalate? |  |  | X | X | X |
| Ci sono dubbi riguardo alla presa della superficie dovuti ad un versamento eccessivo o componenti lucidati? |  |  | X | X | X |
| Ci sono fossati profondi? |  |  | X | X | X |
| Le curve con raggi piccoli hanno una larghezza ingrandita della pavimentazione? |  |  | X | X | X |
| Gli elementi della sezione trasversale rappresentano la situazione per gli utenti stradali? |  |  | X | X | X |
| Il terrapieno ha bisogno di installazioni di sicurezza passiva? |  |  | X | X | X |
| Il traffico lento e non motorizzato viene separato da quello veloce e pesante? O sono state considerate le necessità dei pedoni e dei ciclisti (ad esempio infrastrutture separate per le biciclette)? |  |  | X | X | X |
| La pendenza trasversale nelle sezioni dritte è costante? |  |  | X | X | X |
| La sezione trasversale è appropriata alla funzione? |  |  | X | X | X |
| La superficie è regolare e priva di solchi? |  |  | X | X | X |
| La superficie è priva di ondulazioni corte o lunghe? |  |  | X | X | X |
| La larghezza delle zone di sicurezza è sufficiente (distanza dagli alberi, palazzi)? 100 km/h ►9m, 80 km/h ► 6m, 60 km/h ► 3m |  |  | X | X | X |
| C’è una mediana? E’ stato progettato in modo sicuro, ad esempio barriere di sicurezza o larghezza sufficiente per prevenire incidenti nelle svolte? |  |  | X | X | X |
| C’è un sistema di scolo all’interno della zona di sicurezza? |  |  | X | X | X |
| Qual’è la larghezza media dei bordi stradali? |  |  | X | X | X |
| **4. Allineamento** |  |  |  |  |  |
| Sono stati considerati i risultati della fase di revisione precedente? |  | X | X | X |  |
| La precedenza è chiaramente definita nei punti in cui i ciclisti vengono in contatto tra di loro o con il traffico motorizzato? | X | X | X | X | X |
| Sono stati presi provvedimenti adeguati per garantire che i limiti di velocità vengano rispettati? | X | X | X | X | X |
| E’ stata progettata adeguatamente la transizione da una strada in una zona costruita ad una strada rurale o da una strada illuminata ad una non illuminata (paese/periferia della città)? | X | X | X | X | X |
| La visione è ostruita, ad esempio da barriere di sicurezza, recinti, attrezzatura stradale, aree di sosta, segnaletica stradale, architettura del paesaggio/piante, appoggi dei ponti, palazzi? | X | X | X | X | X |
| Le entrate e le uscite dalle zone di servizio e di sosta sono state progettate in luoghi sicuri? | X | X |  |  |  |
| Sono necessari altri aiuti per l’attraversamento? | X | X |  |  |  |
| Sono state proggettate correttamente le riduzioni delle corsie? | X | X |  |  |  |
| Sono necessari i cambi di corsia utilizzando isole o restringimenti di corsia (ad esempio quando si entra nelle città o nei paesi)? | X | X |  |  |  |
| Le corsie e le carreggiate in curva sono abbastanza larghe? | X | X |  |  |  |
| Ci sono abbastanza possibilità di effettuare sorpassi in modo sicuro (distanza visiva di sorpasso/corsie di sorpasso)? | X | X |  |  |  |
| Le misure alternative sono abbastanze sicure se ci si discosta dalle direttive? | X | X |  |  |  |
| Lo standard della costruzione e, se applicabile, la zona di transizione sono state adattate alle sezioni stradali vicine? | X | X |  |  |  |
| Gli attraversamenti per i pedoni sono stati collocati in modo che l’uso collettivo sia garantito e la strada non venga attraversata in altri punti? | X | X |  |  |  |
| Sono state prese in considerazione le caratteristiche specifiche del traffico? | X | X |  |  |  |
| I cambi critici sono stati posizionati correttamente per le strade del tipo funzionale 2+1 e le corsie in salita? | X | X |  |  |  |
| La distanza visiva di fermata è garantita lungo l’intera sezione? | X | X |  |  |  |
| La zona terminale di costruzione è lontana dai punti critici, ad esempio cime, discese, curve, zone con distanza visiva ristretta o distrazioni? | X | X |  |  |  |
| C’è una pendenza trasversale/diagonale sufficiente? | X | X |  |  |  |
| Sono stati presi in considerazione i principi di continuità? | X |  |  |  |  |
| Sono stati presi provvedimenti per prevenire che i valori minimi di progettazione per gli elementi di allineamento verticale e orizzontale si verifichino insieme? | X |  |  |  |  |
| E’ stato tenuto debito conto dei requisiti di drenaggio nel pianificare l’allineamento orizzontale e verticale? | X |  |  |  |  |
| Sono stati selezionati gli elementi progettuali per prevenire efficacemente “avvallamenti nascosti”? | X |  |  |  |  |
| E’ richiesto l’accesso dalle proprietà confinanti ed è opportuno per la sicurezza del traffico? | X |  |  |  |  |
| Gli allineamenti orizzontali e verticali sono coordinati? | X |  |  |  |  |
| Ci sono approcci ed accessi che possono essere uniti? | X |  |  |  |  |
| E’ possibile dirigere i pedoni ed i ciclisti sulla rete stradale esistente? | X |  |  |  |  |
| La zona di transizione alle sezioni stradali vicine è stata creata correttamente? |  | X |  |  |  |
| La distanza visiva di fermata è ostruita, ad esempio dalle barriere di sicurezza, o dalle piante? |  | X |  |  |  |
| C’è abbastanza drenaggio per la strada nuova? |  | X |  |  |  |
| L’illuminazione ambientale ha necessità particolari? |  | X | X | X | X |
| I cambiamenti (sorprese) sono indicate dalle transizioni come segnali, punti fissi? |  |  | X | X | X |
| L’interno delle curve è libero da ostacoli laterali? |  |  | X | X | X |
| L’esterno delle curve è realizzato in modo parallelo ed uniforme ? |  |  | X | X | X |
| Ci sono molti cambiamenti e situazioni critiche accumulate? |  |  | X | X | X |
| Ci sono avvallamenti nascosti nell’allineamento verticale? |  |  | X | X | X |
| Ci sono cambiamenti di corsia utilizzando isole o restringimenti delle carreggiate nell’entrare in città o nei paesi? |  |  | X | X | X |
| Ci sono illusioni ottiche? |  |  | X | X | X |
| Ci sono abbastanza possibilità di sorpasso |  |  | X | X | X |
| La corsia di sorpasso ha una lunghezza sufficiente per permettere ai veicoli di sorpassare e rientrare in modo sicuro? |  |  | X | X | X |
| La corsia ha una lunghezza sufficiente per sorpassare e rientrare in modo sicuro? |  |  | X | X | X |
| Le salite hanno una corsia di sorpasso per sorpassare il traffico lento? |  |  | X | X | X |
| L’accesso alle proprietà confinanti è adatto alla sicurezza stradale? |  |  | X | X | X |
| C’è una distanza visiva di fermata sufficiente lungo l’intera sezione? 100 |  |  | X | X | X |
| km/h ►185 m per i camion, 80 km/h ► 130 m per i camion, 60 km/h ► 85 m per i camion |  |  | X | X | X |
| L’allineamento è continuo e facilmente riconoscibile dagli utenti stradali? O pieno di “sorprese” per i guidatori? |  |  | X | X | X |
| Il limite di velocità esistente è adeguato agli elementi orizzontali e verticali dell’allineamento? |  |  | X | X | X |
| La sopraelevazione in curva è sufficiente? |  |  | X | X | X |
| La visibilità del percorso stradale è aiutata dalla marcatura con strisce ai margini? |  |  | X | X | X |
| La visibilità in curva è garantita? |  |  | X | X | X |
| Laddove i trattori o i carri devono accedere alla strada, è sicura l’impostazione? |  |  | X | X | X |
| **5. Svincoli** |  |  |  |  |  |
| Sono stati considerati i risultati della fase di revisione precedente? |  | X | X | X |  |
| Tutti gli accessi hanno attraversamenti pedonali e ciclabili? | X | X | X | X | X |
| C’è bisogno di aiuti ulteriori per gli attraversamenti? | X | X | X | X | X |
| Ci vogliono misure speciali per gruppi o infrastrutture particolari (inclusi gli ospedali), ad esempio per i giovani, gli anziani, i malati, gli andicappati, i sordi o i ciechi? | X | X | X | X | X |
| Sono necessarie le corsie ausiliari o i restringimenti per le manovre di svolta e , in tal caso, la lunghezza di incolonnamento è sufficiente? | X | X | X | X | X |
| Le isole sono chiaramente visibili e pianificate bene? | X | X | X | X | X |
| Gli attraversamenti pedonali sono posizionati nella posizione più adatta al traffico pedonale? | X | X | X | X | X |
| Si prevede di posizionare le strisce degli stop per i motociclisti più indietro per aiutare i ciclisti? | X | X | X | X | X |
| I veicoli del servizio di manutenzione possono essere parcheggiati in modo sicuro? | X | X | X | X | X |
| Lo svincolo ha un drenaggio sufficiente? | X | X | X | X | X |
| La precedenza è stata indicata chiaramente agli attraversamenti per le biciclette, in particolare per le piste ciclabili che sono arretrate? | X | X | X | X | X |
| Sono stati presi provvedimenti adeguati per assicurare che i limiti di velocità vengano rispettati? Sono necessari segnali per il traffico/controlli temporanei di velocità? | X | X | X | X | X |
| La precedenza è indicata chiaramente nei punti in cui i ciclisti vengono in contatto tra di loro o con il traffico motorizzato? | X | X | X | X | X |
| La distanza visiva di fermata è garantita nell’approccio allo svincolo? | X | X | X | X | X |
| La transizione è progettata in modo sicuro nel caso in cui i percorsi a piedi e le piste ciclabili finiscano su uno svincolo o su una strada o debbano attraversare la strada? | X | X | X | X | X |
| C’è una pendenza trasversale/longitudinale sufficiente? | X | X | X | X | X |
| L’isola centrale della rotatoria è libera da ostacoli fissi? | X | X | X | X | X |
| Il percorso dei pedoni /ciclisti agli svincoli è adeguato alle condizioni reali e segnalato chiaramente? | X | X | X | X | X |
| Sono necessarie ulteriori zone per le manovre incrociate e la lunghezza di accumulo è sufficiente? | X | X |  |  |  |
| Sono sufficienti le zone di sosta per i pedoni ed i ciclisti? | X | X |  |  |  |
| Sono necessarie le corsie ausiliarie di decelerazione, accelerazione e di muscolazione, e, se sì, sono state progettate adeguatamente ed in modo sicuro? | X | X |  |  |  |
| Ci sono fermate dei trasporti pubblici agli svincoli? | X | X |  |  |  |
| Le fermate sono facilmente accessibili per i pedoni? | X | X |  |  |  |
| Le dimensioni dello svincolo sono sufficienti per tutte le manovre necessarie dei veicoli (raggio minimo di svolta dei veicoli progettuali)? | X | X |  |  |  |
| Ci sono accessi o approcci superflui o situati in punti critici che possono essere uniti ? | X | X |  |  |  |
| Gli automobilisti possono vedere oltre i veicoli che stanno arrivando? | X | X |  |  |  |
| E’ stato assicurato che, per le rotatorie piccole, la carreggiata di circolazione può essere percorsa solo su una corsia? | X | X |  |  |  |
| Lo standard di costruzione e, se applicabile, la zona di transizione sono state adeguate alle sezioni stradali attigue? | X | X |  |  |  |
| Sono stati allineati radialmente rispetto al centro del cerchio tutti gli accessi alle rotatorie piccole? | X | X |  |  |  |
| Gli attraversamenti pedonali sono stati posizionati affinchè sia garantito l’uso collettivo e la strada non venga attraversata in altri punti? | X | X |  |  |  |
| Le caratteristiche specifiche della composizione del traffico sono state considerate? | X | X |  |  |  |
| Sono state considerate le necessità dei pedoni e dei ciclisti? | X | X |  |  |  |
| Gli svincoli possono essere visti in tempo? Lo svincolo è chairamente visibile e riconoscibile in anticipo da tutti gli accessi? | X | X |  |  |  |
| E’ garantita una manutenzione in sicurezza ? | X | X |  |  |  |
| Il tipo ed il progetto dello svincolo selezionato è adeguato alla funzione della strada e delle strade che la incrociano (incroci, svincoli a T, rotatorie, segnaletica stradale etc.)? | X | X |  |  |  |
| La visibilità viene impedita dalla rotatoria? | X | X |  |  |  |
| Le corsie e le carreggiate in curva sono abbastanza ampie? | X |  |  |  |  |
| La visibilità è ostruita/a volte ristretta, ad esempio da barriere di sicurezza, ringhiere, attrezzatura stradale, zone di parcheggio, segnaletica stradale, architettura del paesaggio/piante, appoggi dei ponti, palazzi, ingorghi stradali? | X |  |  |  |  |
| Gli svincoli e gli elementi degli svincoli sono stati progettati affinchè possano essere visti chiaramente in tempo? | X |  |  |  |  |
| Le manovre sono indicate chiaramente e facili da eseguire? | X |  |  |  |  |
| Le misure compensative sono abbastanza sicure quando ci si discosta dalle direttive? | X |  |  |  |  |
| La velocità agli svincoli e la velocità progettuale sono state coordinate? | X |  |  |  |  |
| I risultati/documenti delle situazioni infortunistiche sono stati presi in considerazione durante la fase di pianificazione? | X |  |  |  |  |
| La rotatoria è chiaramente visibile e riconoscibile da tutti gli approcci e la segnaletica necessaria è chiara e non ambigua? | X |  |  |  |  |
| La sequenza degli elementi dello svincolo è chiaramente comprensibile? | X |  |  |  |  |
| Alcune manovre di svolta sono state escluse dal controllo dei segnali o dalla rotatoria? In tal caso, il funzionamento del traffico è sicuro? | X |  |  |  |  |
| Lo svincolo è necessario ed il numero, lo spazio e la forma degli svincoli sono stati selezionati adeguatamente? | X |  |  |  |  |
| C’è una buona visibilità a tutti gli svincoli e i triangoli visivi sono chiari per tutti gli utenti stradali? | X |  |  |  |  |
| I ripari sono abbastanza grandi e larghi affinchè i pedoni ed i ciclisti possano sostarvi ed aspettare? | X |  | X | X | X |
| Le manovre per incrocio sono incluse nella segnaletica di controllo? |  | X |  |  |  |
| Le corsie e le carreggiate sono abbastanza larghe negli svincoli? |  | X |  |  |  |
| Sono necessarie/pianificate zone di divieto di fermata? |  | X |  |  |  |
| Sono state pianificate misure adatte per limitare le velocità nei luoghi appropriati? |  | X |  |  |  |
| Il tempo del verde è abbastanza lungo per i ciclisti ed i pedoni? |  | X |  |  |  |
| Le prospettive che sembrano continue (effetto di passaggio) possono essere prevenute/interrotte se si evidenziano i segnali più vicini? |  | X |  |  |  |
| Sono state escluse dalla segnaletica di controllo alcune manovre di svolta o dalla rotatoria? Se sì, il flusso del traffico è sicuro? |  | X |  |  |  |
| La segnaletica di controllo include o influisce sull’accesso dalle proprietà confinanti? |  | X |  |  |  |
| La visibilità agli svincoli è buona? I triangoli visivi necessari sono liberi? |  | X |  |  |  |
| La compatibilità è garantita? |  | X |  |  |  |
| E’ necessario un controllo dei segnali stradali/velocità fissa? |  | X |  |  |  |
| Gli attraversamenti pedonali sono segnalati chiaramente? Ogni sezione è fornita di segnaletica |  | X | X | X | X |
| (incluse le strutture ferroviarie)? |  | X | X | X | X |
| La visibilità è parzialmente ostruita, ad esempio da veicoli in sosta, veicoli parcheggiati o code del traffico? |  | X | X | X | X |
| Gli attraversamenti per i pedoni ed i ciclisti hanno i bordi dei marciapiedi bassi? |  | X | X | X | X |
| Le manovre sono guidate bene e facile da capire? I flussi del traffico sono guidati dalla segnaletica orizzontale? |  | X | X | X | X |
| Il tipo e lo spazio di diverse installazioni di attraversamento sono coordinati tra di loro (ad esempio passaggi a livello, segnaletica stradale, strisce pedonali)? |  | X | X | X | X |
| L’illuminazione dell’ambiente ha necessità particolari? |  | X | X | X | X |
| Deve essere rinforzato l’obbligo di dare la precedenza (ad esempio tramite ripetizione)? | X |  |  |  |  |
| L’automobilista può capire chiaramente se sta attraversando una pista ciclabile ad un senso o a due sensi? |  | X | X | X | X |
| La visibilità è ostruita, ad esempio da barriere di sicurezza, ringhiere, attrezzatura stradale, zone di parcheggio, segnali stradali, architettura del paesaggio/piante, supporti dei ponti, palazzi ? |  | X | X | X | X |
| Lo svincolo è chiaramente visibile e riconoscibile in tempo da tutti gli approcci e la segnaletica orizzontale ed i segnali sono chiari e non ambigui? |  | X | X | X | X |
| E’ necessaria una riduzione della velocità in direzione dello svincolo? Ci sono transizioni per le diminuzioni di velocità sulla strada minore? |  | X | X | X | X |
| Le svolte dovrebbero essere proibite (deviazione bloccata)? |  | X | X | X | X |
| Ci sono zone di divieto di sosta? |  |  | X | X | X |
| Tutti gli accessi alle rotatorie sono perpendicolari e radiali rispetto al centro? |  |  | X | X | X |
| Le fermate dei trasporti pubblici sono facilmente accessibili per i pedoni? |  |  | X | X | X |
| Gli incroci sono perpendicolari? |  |  | X | X | X |
| Le isole sono al di sopra del livello della carreggiata? |  |  | X | X | X |
| Le isole sono fatte solo dalla segnaletica orizzontale? |  |  | X | X | X |
| Il tipo ed il progetto degli svincoli sono adatti alla funzione ed il volume del traffico delle strade che si incrociano? (Risposte separate per ogni incrocio!) |  |  | X | X | X |
| I pedoni possono attraversare la strada in una volta sola? Il tempo del verde è sufficiente? (vedi segnaletica) |  |  | X | X | X |
| La visibilità agli svincoli è garantita per l’altezza dell’occhio dei diversi guidatori: macchine, camion, motociclette, biciclette, etc., ed i triangoli visivi necessari sono liberi? |  |  | X | X | X |
| L’isola centrale della rotatoria è a forma di collina? |  |  | X | X | X |
| La direzione principale è facilmente riconoscibile? Se sì, la precedenza è chiaramente riconoscibile? |  |  | X | X | X |
| Il tempo di attesa più lungo è ragionevole per i ciclisti? I ciclisti possono essere rimossi parzialmente o totalmente dalla segnaletica di controllo? |  |  | X | X | X |
| La linea di fermata è coordinata con il segnale del traffico affinchè il segnale possa essere visto? |  |  | X | X | X |
| La visibilità da parte a parte è ostruita efficacemente dalla rotatoria e dalla collina? |  |  | X | X | X |
| Esiste il pericolo di sottovalutare la velocità e sopravvalutare la distanza dei veicoli che attraversano? |  |  | X | X | X |
| **6. Segnaletica** |  |  |  |  |  |
| Sono stati presi in considerazione i risultati dalla fase di revisione precedente? |  | X | X | X |  |
| Sono state prese in considerazione le caratteristiche specifiche della composizione del traffico? | X | X | X | X | X |
| Tutti gli approcci hanno attraversamenti pedonali e ciclabili? | X | X | X | X | X |
| Ci sono fasi protette per le manovre di svolta o vengono segnalati separatamente gli approcci per la guida veloce? | X | X |  |  |  |
| Le corsie ausiliari o i restringimenti per le manovre di svolta sono necessari e, se sì, la lunghezza è sufficiente? | X | X |  |  |  |
| la compatibilità è garantita? | X |  | X | X | X |
| La segnaletica di controllo influisce sugli accessi dalle proprietà confinanti e, se necessario, vi è inclusa? | X |  | X | X | X |
| Le zone di sosta per i pedoni ed i ciclisti sono sufficienti? | X |  |  |  |  |
| Gli attraversamenti pedonali sono posizionati dove sono più necessari al traffico pedonale? | X |  |  |  |  |
| I segnali del traffico sono chiaramente riconoscibili? | X |  |  |  |  |
| Sono previste linee di fermata arretrate per gli automobilisti come aiuto per i ciclisti? | X |  |  |  |  |
| I requisiti per i ciclisti ed i pedoni sono stati considerati (ad esempio percorso attraverso lo svincolo)? | X |  |  |  |  |
| Il tipo ed il progetto dello svincolo selezionato sono adatti per la funzione della strada e delle strade che la incrociano? | X |  |  |  |  |
| Alcune manovre di svolta sono state escluse dalla segnaletica di controllo? Se sì, il funzionamento del traffico è sicuro? |  | X |  |  |  |
| Esistono fasi verdi solo per i pedoni ed i ciclisti dove necessario? |  | X |  |  |  |
| Sono necessarie fasi verdi esclusive per i pedoni ed i ciclisti? |  | X |  |  |  |
| I segnali secondari sono presenti dove necessari? |  | X |  |  |  |
| Sono necessari segnali di alta intensità e/ o griglie se la luce diretta colpisce i segnali all’alba/tramonto? |  | X |  |  |  |
| Esistono altri segnali connessi ai segnali del traffico per indicare la direzione del traffico alla quale si riferisce quel segnale particolare del traffico? |  | X |  |  |  |
| I pedoni possono attraversare la strada in una volta? La durata del verde è sufficiente? |  | X |  |  |  |
| L’illuminazione stradale esistente causa problemi nel riconoscere il segnale giallo (lampade ad emissione di sodio)? |  | X |  |  |  |
| La luce diretta colpisce i segnali all’alba/tramonto? |  | X |  |  |  |
| Sono stati considerati i requisiti dei ciclisti (ad esempio il percorso attraverso l’incrocio)? |  | X |  |  |  |
| Le manovre di svolta a destra sono state escluse dalla segnaletica di controllo? Se sì, la segnaletica orizzontale è chiara per gli automobilisti che girano a destra? |  | X |  |  |  |
| Dovrebbero essere proibite delle svolte specifiche (divisione con blocchi)? |  | X |  |  |  |
| Sono necessari segnali secondari nei dintorni? |  | X | X | X | X |
| Le prospettive che sembrano continue (effetto di passaggio) vengono interrotte se si evidenziano i segnali più vicini? |  | X | X | X | X |
| Sono previste durate del verde più lunghe/supplementari per gli utenti stradali con mobilità ristretta? |  | X | X | X | X |
| I segnali sono coperti/ ostruiti (ad esempio dai segnali del traffico, pali della luce, piante, ingorghi stradali)? |  | X | X | X | X |
| I segnali del traffico sono facilmente riconoscibili? |  | X | X | X | X |
| Le prospettive che sembrano continue (effetto di passaggio) possono essere prevenute/ interrotte se si evidenziano i segnali più vicini? |  | X | X | X | X |
| Le manovre di svolta a destra sono state escluse dalla segnaletica di controllo? Se sì, la gestione del traffico è sicura? |  | X | X | X | X |
| I luoghi dei segnali sono stati scelti correttamente (segnali supplementari, segnali sopraelevati, etc.)? |  | X | X | X | X |
| Se non c’è una fase solo per i pedoni, esiste un intervallo principale pedonale? |  | X | X | X | X |
| L’attesa più lunga è ragionevole per i ciclisti? I ciclisti possono essere rimossi parzialmente o totalmente dalla segnaletica di controllo? |  | X | X | X | X |
| I segnali del traffico sono posizionati opportunamente affinchè possano essere distinti da ogni flusso del traffico? |  | X | X | X | X |
| Gli attraversamenti pedonali sono chiaramente segnalati? Ogni sezione ha i segnali (incluse le strutture ferroviarie)? |  |  | X | X | X |
| Sono previsti avvertimenti anticipati per i segnali del traffico che non possono essere visti in tempo? |  |  | X | X | X |
| Esistono avvertimenti anticipati per i segnali del traffico che non possono essere visti in tempo? |  |  | X | X | X |
| Servono diverse fasi per i pedoni ed i ciclisti all’interno del ciclo? |  |  | X | X | X |
| Esistono segnali separati per i ciclisti? (Le indicazioni della segnaletica sono collocate correttamente per i ciclisti? Il tempo di attraversamento stimato per i ciclisti? Evitare fasi di svolta protette/rischio di attraversamenti con il rosso per i ciclisti.) |  |  | X | X | X |
| Sono necessari provvedimenti speciali per gruppi o infrastrutture particolari (inclusi gli ospedali), ad esempio per i giovani, gli anziani, gli andicappati, i sordi o i ciechi? |  |  | X | X | X |
| Le strisce di fermata degli automobilisti sono più arretrate per aiutare i ciclisti? |  |  | X | X | X |
| I segnali del traffico sono coordinati con altri segnali del traffico all’interno della sezione stradale o della rete? |  |  | X | X | X |
| Il tipo e lo spazio delle diverse installazioni degli attraversamenti sono coordinati tra di loro (ad esempio passaggi a livello, segnali del traffico, strisce pedonali)? |  |  | X | X | X |
| Per la protezione dei pedoni, è possible stabilire una fase di rosso per tutte le vie del traffico dei veicoli? |  |  | X | X | X |
| Sono state escluse delle manovre di svolta dalla segnaletica di controllo? Se sì, la gestione del traffico è sicura? |  |  | X | X | X |
| La striscia di stop è correlata al segnale del traffico affinchè il segnale possa essere visto? |  |  | X | X | X |
| La visibilità del segnale del traffico è assicurata in una giornata soleggiata? |  |  | X | X | X |
| **7. Aree di servizio e di sosta** |  |  |  |  |  |
| I risultati della fase di revisione precedente sono stati considerati? |  | X | X | X |  |
| La disposizione della zona di servizio o di sosta è adatta alle diverse manovre del traffico? Se sì, la disposizione è adeguata per le zone di accesso da e alla proprietà? | X | X | X | X | X |
| Le dimensioni delle zone di parcheggio sono sufficienti per il parcheggio di veicoli per passeggeri, camion ed autobus? | X | X | X | X | X |
| Sono stati presi provvedimenti per garantire un accesso sicuro ai veicoli di soccorso/manutenzione/vigili del fuoco? | X | X | X | X | X |
| Le infrastrutture pedonali sono progettate in modo sicuro? | X | X |  |  |  |
| Le entrate e le uscite per le zone di sosta e di servizio sono state programmate nei punti con una visibilità generale buona? | X |  |  |  |  |
| Le zone di sosta sono facilmente accessibili e c’è abbastanza spazio per fare le manovre? | X |  |  |  |  |
| Le infrastrutture di sosta sono pianificate nei punti dove c’è un panorama interessante? | X |  |  |  |  |
| Ci sono zone di servizio e di sosta in entrambi i lati della strade nelle strade a due corsie per evitare le svolte? | X |  |  |  |  |
| Ci sono abbastanza parcheggi per evitare che si parcheggi sulle entrate e le uscite e/o le carreggiate? | X |  |  |  |  |
| C’è abbastanza distanza dagli svincoli vicini? | X |  |  |  |  |
| Devono essere previste le zone di divieto di sosta? |  | X |  |  |  |
| Le zone di parcheggio sono facilmente accessibili e c’è abbastanza spazio per manovrare? |  | X | X | X | X |
| Ci sono zone di servizio e di sosta e parcheggi su entrambi i lati della strada? Se non ci sono, esistono corsie per girare? |  |  | X | X | X |
| La segnaletica orizzontale è chiara e riconoscibile? |  |  | X | X | X |
| Ci sono infrastrutture per i pedoni? Se sì, sono progettate in modo sicuro? |  |  | X | X | X |
| Queste zone sono fisicamente separate dalla carreggiata (guardrail, bordo del marciapiede, zone verdi etc.)? |  |  | X | X | X |
| Gli utenti si sentono protetti e sicuri? |  |  | X | X | X |
| L’accesso dalle proprietà confinanti è appropriato per la sicurezza stradale e gli accessi e le uscite sono pianificate in modo sicuro e facili da vedere? |  |  | X | X | X |
| Ci sono abbastanza zone di divieto di sosta? |  |  | X | X | X |
| Il progetto è tale che i veicoli circolano alla velocità appropriata? |  |  | X | X | X |
| **8. Passaggi a livello** |  |  |  |  |  |
| I risultati della fase di revisione precedente sono stati presi in considerazione ? |  | X | X | X |  |
| Sono necessari strumenti per il controllo del traffico, e se sì, sono collocati in modo ottimale considerando i futuri sviluppi del traffico? | X | X | X | X | X |
| L’illuminazione circostante ha requisiti particolari? | X | X | X | X | X |
| E’ garantita una buona visibilità? | X | X | X | X | X |
| Sono necessarie tutele particolari per un utilizzo stagionale del passaggio a livello? | X | X |  |  |  |
| Sono previsti divieti di sorpasso e limiti di velocità? | X | X |  |  |  |
| Le zone che conducono al passaggio a livello sono abbastanza lunghe? | X | X |  |  |  |
| Le larghezze della strada prima e dopo il passaggio al livello e la larghezza del passaggio al livello sono sufficienti per tutte le manovre dei veicoli (veicoli che si incontrano, raggio minimo di svolta per i veicoli del progetto)? | X | X |  |  |  |
| L’illuminazione è necessaria e, in tal caso, è progettata adeguatamente? | X | X |  |  |  |
| I passaggi a livello sono facilmente riconoscibili? | X |  |  |  |  |
| Si può evitare un passaggio a livello ferroviario che sia allo stesso livello della strada? | X |  |  |  |  |
| Le manovre dei veicoli (veicoli che si incontrano, raggio minimo di svolta dei veicoli del progetto)? | X |  |  |  |  |
| Le barriere di sicurezza per i pedoni o le altre barriere sono state progettate adeguatamente (inizio e fine delle barriere, paletti delle barriere, distanza tra i puntelli, stabilità, profondità dei puntelli, unione con il guardrail)? |  | X |  |  |  |
| La compatibilità e garantita? |  | X | X | X | X |
| Esistono gli strumenti di sicurezza passivi nei posti necessari? |  |  | X | X | X |
| Il divieto di sorpasso ed i limiti di velocità sono posizionati dove necessari? |  |  | X | X | X |
| Se necessario ci sono tutele per l’uso stagionale di un passaggio a livello? |  |  | X | X | X |
| I segnali del traffico sono corrispondenti al tipo di passaggio a livello? |  |  | X | X | X |
| Se il passaggio a livello è in curva i segnali del traffico dall’altra parte della strada sono raddoppiati? |  |  | X | X | X |
| E’ necessaria l’illuminazione, e se sì, è installata in modo adeguato? |  |  | X | X | X |
| Il tipo di passaggio a livello corrisponde al volume del traffico? |  |  | X | X | X |
| La visibilità del segnale del traffico è garantita in una giornata di sole? |  |  | X | X | X |
| **9. Segnaletica stradale** |  |  |  |  |  |
| Sono stati presi in considerazione i risultati della fase di revisione precedente? |  |  | X | X |  |
| I segnali sono posizionati in modo da non limitare la visibilità dagli approcci o dalle strade che si incrociano? |  | X | X | X | X |
| Le installazioni sono condivise dai pedoni e dai ciclisti, inclusi i sotto passaggi ed i ponti, segnalati appropriatamente? |  | X | X | X | X |
| I segnali possono essere visti chiaramente e letti (dimensioni dei segnali)? I segnali sono conformi alle convenzioni di Vienna e GInevra? |  | X | X | X | X |
| Le piante potrebbero causare problemi di sicurezza se crescono (ad esempio come risultato dei segnali stradali coperti)? |  | X | X | X | X |
| I segnali stradali ed i segni orizzontali si equivalgono senza contraddizioni? |  | X | X | X | X |
| Sono stati completamente rimossi i segnali vecchi/segni orizzontali (segni orizzontali fantasma) e le fondazioni sporgenti? Ci sono più di due segnali del traffico diversi nello stesso posto? |  | X | X | X | X |
| E’ chiaro per l’automobilista capire che sta attraversando una pista ciclabile ad un senso o a due sensi? |  | X | X | X | X |
| La direzione dei pedoni/ciclisti agli svincoli viene adattata alle condizioni reali e segnalata chiaramente? |  | X | X | X | X |
| La precedenza è indicata chiaramente nei punti specifici dove i ciclisti vengono in contatto tra di loro o con il traffico motorizzato? |  | X | X | X | X |
| La segnaletica per le aree di servizio o di sosta è chiara? |  | X | X | X | X |
| Sono previsti avvertimenti prima per i segnali del traffico che non possono essere visti in tempo? |  | X |  |  |  |
| Devono essere previste le zone di divieto di sosta (aree di servizio e di sosta)? |  | X |  |  |  |
| Deve essere rinforzato l’obbligo di precedenza (ad esempio tramite ripetizione)? |  | X |  |  |  |
| Sono stati pianificati i limiti di velocità appropriati (inizio, fine, altezza, posizione)? |  | X |  |  |  |
| E’ necessario il divieto di sorpasso ai camion, agli autobus, etc. e, se sì, è stabilito per i luoghi adatti? |  | X |  |  |  |
| La vista è ostruita dalla segnaletica del traffico e di direzione? |  | X |  |  |  |
| Lo svincolo è chiaramente visibile e riconoscibile da tutti gli approcci e i segni orizzontali ed i segnali sono chiari e non ambigui? |  | X |  |  |  |
| E’ stata presa in considerazione la segnaletica per direzioni diverse o i sistemi di controllo del traffico? |  | X |  |  |  |
| La segnaletica è logica e coerente? |  | X |  |  |  |
| Esistono avvertimenti per configurazioni che non possono essere viste in tempo? |  |  | X | X | X |
| I segnali sono retroriflettenti o vengono illuminati di notte? Di giorno e di notte, la visibilità dei segnali è buona? |  |  | X | X | X |
| I pannelli informativi supplementari sono uniformi? |  |  | X | X | X |
| I pali e le fondazioni dei segnali sono abbastanza protette contro gli urti? |  |  | X | X | X |
| I segnali sono in posizione uniforme rispetto alla i al pavimentazione? |  |  | X | X | X |
| I segnali sono dotati di bordi protetti? |  |  | X | X | X |
| Ci sono segnali del traffico equivoci o fuorvianti o pannelli supplementari di informazioni? |  |  | X | X | X |
| Ci sono limiti di velocità di 70/60 km/h prima degli incroci e le zone costruite? |  |  | X | X | X |
| Gli indicatori di corsia hanno una struttura a bassa resistenza ? |  |  | X | X | X |
| La dimensione dei segnali è a seconda del tipo di strada? |  |  | X | X | X |
| I segnali del traffico inclusi i loro supporti hanno una sicurezza passiva sufficiente dovuta a: |  |  | X | X | X |
| Massa bassa o/e struttura a bassa resistenza o/e sono oltre la zona di sicurezza? Installazioni di sicurezza passiva? |  |  | X | X | X |
| I limiti di velocità adatti sono stati segnalati adeguatamente (inizio, fine, altezza, posizione)? |  |  | X | X | X |
| Il divieto di sorpasso per i camion, gli autobus, etc. è stato pianificato e posizionato adeguatamente? Ci sono segnali di avvertimento più avanti sul divieto di sorpasso allo svincolo? |  |  | X | X | X |
| Si può leggere dalla distanza necessaria? Ci sono problemi di sfondo? |  |  | X | X | X |
| E’ stata installata una segnaletica di variazione di direzione o sistemi di controllo del traffico e sono pienamente operativi? |  |  | X | X | X |
| La riduzione di velocità nell’arrivare ad uno svincolo è stata assegnata al posto giusto e progettata bene? |  |  | X | X | X |
| La vista è ostruita dal traffico o dai segnali? |  |  | X | X | X |
| La segnaletica è logica e coerente? Indica la precedenza chiaramente? |  |  | X | X | X |
| La rotatoria è chiaramente visibile e riconoscibile da tutti gli approcci e i segni orizzontali e i segnali sono chiari e non ambigui? |  |  | X | X | X |
| La segnaletica verticale è completa e nel posto giusto? |  |  | X | X | X |
| I segnali sono stati posizionati sopra alla carreggiata dove necessario? |  |  | X | X | X |
| **10. Segnaletica orizzontale** |  |  |  |  |  |
| Sono stati presi in considerazione i risultati della fase di revisione precedente? |  | X | X | X |  |
| I segni orizzontali stradali sono chiari, riconoscibili ed appropriati? | X | X | X | X | X |
| Il percorso dei pedoni/ciclisti agli svincoli è adatto alle condizioni reali e chiaramente segnato? | X |  |  |  |  |
| Se le piste ciclabili finiscono su una strada o attraversano una strada la transizione è pianificata in modo sicuro? | X | X |  |  |  |
| I segnali e le strisce orizzontali si equivalgono senza contraddizioni? |  | X |  |  |  |
| I vecchi segnali sono stati rimosssi? |  | X |  |  |  |
| Le manovre di svolta sono state escluse dalla segnaletica di controllo? Se sì, le strisce orizzontali sono chiare per gli automobilisti che girano? |  | X |  |  |  |
| Lo svincolo è pienamente visibile e riconoscibile da tutti gli approcci e le strisce orizzontali ed i segnali sono chiari e non ambigui? |  | X |  |  |  |
| Le strisce degli stop sono previste più arretrate a beneficio dei ciclisti? |  | X | X | X | X |
| L’automobilista può capire chiaramente che sta attraversando una pista ciclabile ad un senso o a due sensi? |  | X | X | X | X |
| Il percorso dei pedoni/ciclisti agli svincoli è adatto alle condizioni reali e chiaramente segnato? |  | X | X | X | X |
| La coerenza è garantita? |  | X | X | X | X |
| La precedenza è indicata chiaramente nei punti specifici dove i ciclisti vengono in contatto tra di loro o con il traffico motorizzato? |  | X | X | X | X |
| La transizione da una strada costruita ad una strada rurale o da una strada illuminata ad una strada non illuminata è stata progettata adeguatamente? |  | X | X | X | X |
| I segni/segnali sono stati completamente rimossi (segni fantasma)? |  |  | X | X | X |
| Le manovre di svolta sono state escluse dalla segnaletica di controllo? Se sì, i segni orizzontali sono chiari per gli automobilisti che girano? |  |  | X | X | X |
| I segnali orizzontali rispettano il flusso del traffico dei pedoni/ciclisti? |  |  | X | X | X |
| I segnali orizzontali sono idonei alla funzione ealla categoria della strada? |  |  | X | X | X |
| I segnali sono paralleli al bordo della superficie stradale? |  |  | X | X | X |
| I segnali sono efficaci in tutte le condizioni previste (giorno, notte,bagnato, asciutto,nebbia, alba e tramonto)? |  |  | X | X | X |
| I segnali sono visibili sull’intero settore? |  |  | X | X | X |
| L’obbligo di dare la precedenza èimposto dai segni come dalla segnaletica? |  |  | X | X | X |
| La rotatoria è pienamente visibile e riconoscibile da tutti gli approcci e i segnali richiesti sono chiari e non ambigui? |  |  | X | X | X |
| **11. illuminazione** |  |  |  |  |  |
| Sono stati presi in considerazione i risultati della revisione precedente? |  | X | X | X |  |
| La strada è sufficientemente illuminata? | X | X | X | X | X |
| La transizione da una strada costruita ad una strada rurale o da una strada illuminata ad una strada non illuminata è stata progettata adeguatamente (periferia paese/città)? | X | X | X | X | X |
| E’ necessaria l’illuminazione di situazioni particolari (zone di transizione, cambiamenti nelle sezioni trasversali) e, se sì, è stata progettata adeguatamente? | X | X | X | X | X |
| Gli ostacoli fissi si possono evitare, collocare a distanze sufficienti o proteggere(pali)? | X | X |  |  |  |
| E’ necessaria l’illuminazione fissa agli svincoli/aree di servizio e sosta e, se sì, è stata progettata adeguatamente? | X | X |  |  |  |
| L’illuminazione fissa deve essere cambiata affinchè i pedoni che attraversano siano chiaramente visibili? |  | X |  |  |  |
| E’ prevista l’illuminazione fissa delle sezioni, degli svincoli, delle zone di srevizio e sosta, in rapporto all’illuminazione circostante? |  | X |  |  |  |
| L’illuminazione circostante presenta dei requisiti specifici? |  | X | X | X | X |
| L’illuminazione stradale esistente può creare problemi nel riconoscere le indicazioni gialle(lampade ad emissione di sodio)? |  | X | X | X | X |
| E’ necessaria l’illuminazione di contrasto agli svincoli? |  | X | X | X | X |
| I pali della luce sono collocati al di fuori della zona di sicurezza o protetti adeguatamente? |  |  | X | X | X |
| L’illuminazione fissa può creare problemi nel riconoscere i segnali del traffico o l’allineamento della strada? |  |  | X | X | X |
| Le zone rimanenti non illuminate presentano problemi potenziali? |  |  | X | X | X |
| E’ necessario cambiare l’illuminazione affinchè si vedano chiaramente i pedoni che attraversano? |  |  | X | X | X |
| Gli ostacoli fissi sono stati sufficientemente protetti? |  |  | X | X | X |
| Nelle zone dove non c’è l’illuminazione fissa, ci sono pericoli potenziali? |  |  | X | X | X |
| L’illuminazione fissa agli svincoli/aree di servizio e di sosta è collocata in modo opportuno? |  |  | X | X | X |
| L’illuminazione fissa è opportuna? |  |  | X | X | X |
| **12. Altre attrezzature stradali** |  |  |  |  |  |
| I risultati della fase di revisione precedente sono stati presi in considerazione? |  | X | X | X |  |
| Gli schermi antiabbaglianti sono stati forniti come richiesto? | X | X | X | X | X |
| I telefoni di emergenza sono stati collocati in posizioni adeguate e sicure rispetto al traffico? | X | X | X | X | X |
| Sono necessarie le staccionate per gli animali? | X | X |  |  |  |
| E’ necessaria/prevista un’attrezzatura stradale adeguata (segnali di avvertimento per la nebbia, spruzzatori automatici per sostanze di sbrinamento, staccionate per la neve, etc.) a seconda dei requisiti particolari del tempo? | X | X |  |  |  |
| C’è il rischio che i sottopassi pedonali ed i ponti non vengano debitamente usati? Sono stati presi dei provvedimenti adeguati (ad esempio ringhiere)? | X | X |  |  |  |
| La visibilità è impedita, ad esempio da animali/schermi/staccionate per la neve? | X |  |  |  |  |
| Devono essere presi provvedimenti speciali per gruppi o infrastrutture particolari ad esempio giovani, anziani, malati, andicappati, sordi o ciechi? |  | X |  |  |  |
| Sono stati presi abbastanza provvedimenti nel tagliare le pendenze per prevenire la caduta di materiale (ad esempio la caduta di massi)? |  | X | X | X | X |
| La visibilità è impedita, ad esempio dalle barriere di sicurezza, ringhiere, attrezzatura stradale, cartelloni pubblicitari e segnali del traffico? |  | X | X | X | X |
| E’ stata installata un’attrezzatura adeguata (segnali di avvertimento per la nebbia, spruzzatori automatici per sostanze di sbrinamento, staccionate per la neve, etc ) ed è interamente operativa? |  |  | X | X | X |
| L’inizio e la fine della staccionata per animali sono ben definiti? |  |  | X | X | X |
| **13. Piantumazioni** |  |  |  |  |  |
| I risultati della fase di revisione precedente sono stati presi in considerazione? |  | X | X | X |  |
| Il verde ed il tipo di piantumazione precludono nervosismi agli utenti stradali (ad esempio l’allineamento)? | X | X | X | X | X |
| Il contatto visivo automobilista-pedone-ciclista è limitato dalle piante? | X | X | X | X | X |
| C’è buona visibilità agli svincoli? O la vista è limitata dalle piante? | X | X |  |  |  |
| La crescita del verde può portare a problemi di sicurezza in futuro, (ad esempio come risultato di una visibilità limitata, diametro previsto del tronco di più di 8 cm, segnali stradali nascosti, effetti di luci e ombre, caduta di foglie sulla strada)? | X | X |  |  |  |
| Le piante esistenti e piantate sono ad una distanza sufficiente dalla strada o fuori dalla portata di macchine che sbandano? | X |  |  |  |  |
| Le rotatorie sono pienamente visibili e riconoscibili da tutti gli approcci? |  | X |  |  |  |
| La vista è limitata dalle piante? E’ garantita una buona visibilità allo svincolo? |  | X | X | X | X |
| La transizione da una strada con edifici ad una strada rurale o da una strada illuminata ad una strada non illuminata è stata progettata adeguatamente (periferia paese/città)? |  | X | X | X | X |
| Tutte le piante esistenti e piantate sono senza zona di sicurezza? 100 km/h ►9m 80 km/h ► 6m 60 km/h ► 3m (lontano dale machine che sbandano?) |  | X | X | X | X |
| Gli alberi piantati sono ad una distanza sufficiente dalla strada? |  |  | X | X | X |
| Ci sono cespugli nella zona di sicurezza? |  |  | X | X | X |
| I tronchi degli alberi hanno segni di incidenti? |  |  | X | X | X |
| E’ impedita la visibilità sul percorso stradale? |  |  | X | X | X |
| La vegetazione sul bordo stradale guida gli automobilisti nelle curve in modo continuo? |  |  | X | X | X |
| Le piante impediscono il drenaggio della strada? |  |  | X | X | X |
| Le piante o la crescita di piante può portare a problemi di sicurezza in futuro? |  |  | X | X | X |
| La vegetazione protegge la strada da disastri naturali come le frane etc.? |  |  | X | X | X |
| Lo svincolo è completamente visibile e riconoscibile da tutti gli approcci e i segni orizzontali ed i segnali sono chiari e non ambigui? |  |  | X | X | X |
| Le piante lungo la strada sono vecchie e potrebbero causare problemi di sicurezza? |  |  | X | X | X |
| Le piante sono monotone? O aiutano ad evitare la monotonia della strada? |  |  | X | X | X |
| Ci sono piante lungo la strada? |  |  | X | X | X |
| **14. Strutture di ingegneria civile** |  |  |  |  |  |
| I risultati della fase di revisione precedente sono stati presi in considerazione? |  | X | X | X |  |
| I veicoli di manutenzione stradale possono essere parcheggiati in modo sicuro? | X | X | X | X | X |
| Il drenaggio della struttura è sufficiente? | X | X | X | X | X |
| Sono stati presi provvedimenti per garantire un accesso sicuro per i veicoli di soccorso/manutenzione/vigili del fuoco? | X | X | X | X | X |
| La compatibilità è garantita? | X | X | X | X | X |
| Sono stati presi in considerazione i requisiti dei pedoni e dei ciclisti (ad esempio la disposizione dei percorsi per i pedoni e per i ciclisti)? | X | X |  |  |  |
| Sono state prese in considerazione le caratteristiche specifiche della composizione del traffico? | X | X |  |  |  |
| Sono previsti strumenti di sicurezza passivi nei luoghi necessari e sono stati progettati adeguatamente? | X | X |  |  |  |
| La vista è impedita, ad esempio dai pilastri dei ponti? | X | X |  |  |  |
| C’è il rischio che i sottopassi pedonali ed i ponti non vengano utilizzati? Sono stati presi dei provvedimenti adeguati (ad esempio ringhiere)? | X | X |  |  |  |
| I parapetti ed i cavalcavia sono ad una distanza sicura dalla strada? | X |  | X | X | X |
| I pali, supporti, muri di supporto, ringhiere dei ponti etc.sono stati collocati ad una distanza sufficiente o protetti? | X |  | X | X | X |
| I parapetti ed i cavalcavia, pali, supporti, muri di supporto, ringhiere dei ponti etc., sono stati collocati ad una distanza sufficiente o protetti o posizionati ad una distanza adeguata dalla strada? |  | X |  |  |  |
| L’illuminazione è necessaria, e in tal caso, è stata progettata adeguatamente? |  | X |  |  |  |
| Le installazioni di sicurezza passive sono state collocate nei luoghi necessari? |  |  | X | X | X |
| Gli scavi dei canali costituiscono ostacolo? |  |  | X | X | X |
| I pali della luce devono essere considerati degli ostacoli (fatti di acciaio, cemento)? |  |  | X | X | X |
| Ci sono cartelli pubblicitari non protetti nella zona priva di ostacoli? |  |  | X | X | X |
| Ci sono supporti non protetti per altri cavi al di là dell’illuminazione nella zona priva di ostacoli? |  |  | X | X | X |
| I segnali del traffico (oltre ai segnali direzionali) devono essere considerati ostacoli pericolosi? |  |  | X | X | X |
| Sono stati presi in considerazione i requisiti dei ciclisti (ad esempio infrastrutture ciclabili separate)? |  |  | X | X | X |
| L’illuminazione è stata progettata adeguatamente? |  |  | X | X | X |
| Il sistema di drenaggio costituisce un ostacolo lineare? |  |  | X | X | X |
| C’è il rischio che i sottopassi pedonali ed i ponti non vengano utilizzati ? Sono stati presi dei provvedimenti adeguati? |  |  | X | X | X |
| C’è materiale sparso con più di 0,4 kg per ogni elemento nella zona “priva di ostacoli”? |  |  | X | X | X |
| Qual’è la distanza dalla segnaletica stradale direzionale alla pavimentazione? |  |  | X | X | X |
| **15. Installazioni di sicurezza passiva** |  |  |  |  |  |
| I risultati della fase di revisione precedente sono stati presi in considerazione? |  | X | X | X |  |
| Gli ostacoli fissi si possono evitare, sono collocati ad una distanza adeguata o protetti (pali, supporti, muri di supporto, ringhiere dei ponti, alberi etc.)? | X | X | X | X | X |
| Le installazioni di sicurezza passive sono state collocate sulle infrastrutture/luoghi necessari? | X |  |  |  |  |
| Le zone per i pedoni ed i ciclisti in attesa sono sufficienti? |  | X |  |  |  |
| Gli strumenti di sicurezza passiva sono stati pianificati nei luoghi necessari e progettati adeguatamente (inizio e fine delle barriere, paletti delle barriere, distanza tra i puntelli, stabilità, profondità dei puntelli, unione con guardrail)? |  | X |  |  |  |
| La compatibilità è garantita? |  | X |  |  |  |
| La vista è impedita, ad esempio da barriere di sicurezza, staccionate, attrezzatura stradale, parcheggi, segnali del traffico, archittetura del paesaggio/piante, supporti dei ponti, palazzi? |  | X |  |  |  |
| C’è il rischio che i sottopassi pedonali ed i ponti non vengano utilizzati? Sono stati presi dei provvedimenti adeguati ? |  | X |  |  |  |
| Le barriere di tipo medio necessarie sono state tutte collocate e adeguatamente segnalate o delineate? |  |  | X | X | X |
| Sono state posizionate in modo sicuro tutte le barriere di sicurezza stradale affinchè non diventino anche loro degli ostacoli? |  |  | X | X | X |
| Le barriere sono state collocate affinchè non limitino la visibilità? |  |  | X | X | X |
| Sono state evitate le finestre pericolose nel guardrail? |  |  | X | X | X |
| Le installazioni di sicurezza passive sono state posizionate nei luoghi necessari? |  |  | X | X | X |
| Il guardrail è stato installato correttamente per quanto riguarda: ‐ trattamento delle parti finali: ‐ ancoraggio, ‐ distanza dei pali, ‐ profondità dei pali, ‐ sovrapposizione del corrimano? |  |  | X | X | X |
| La lunghezza del guardrail è adeguata? |  |  | X | X | X |
| C’è il rischio che i sottopassi pedonali ed i ponti non vengano utilizzati ? Sono stati presi dei provvedimenti adeguati? |  |  | X | X | X |
| **16. Fermate dei trasporti pubblici** |  |  |  |  |  |
| I risultati della fase di revisione precedente sono stati presi in considerazione? |  |  | X | X |  |
| Le fermate dei trasporti pubblici sono facilmente riconoscibili? | X |  |  |  |  |
| Le fermate dei trasporti pubblici sono state pianificate agli svincoli (dietro!)? Le fermate sono facilmente accessibili per i passeggeri? | X |  |  |  |  |
| Le fermate dei trasporti pubblici sono al di fuori delle zone critiche? | X |  |  |  |  |
| Sono stati presi in considerazione i requisiti dei pedoni e dei ciclisti? | X |  |  |  |  |
| E’ necessaria l’illuminazione, e, se sì, è stata progettata adeguatamente? | X |  |  |  |  |
| Le zone per i pedoni ed i ciclisti in attesa sono sufficienti? | X |  |  |  |  |
| C’è bisogno di un’assistenza maggiore negli attraversamenti per arrivare alle fermate dei trasporti pubblici? | X |  | X | X | X |
| Devono essere presi provvedimenti speciali per gruppi o infrastrutture particolari ad esempio giovani, anziani, malati, andicappati, sordi o ciechi? | X |  | X | X | X |
| Sono state prese in considerazione le necessità del trasporto pubblico e degli utenti? | X |  | X | X | X |
| Il percorso ciclabile è stato progettato in modo sicuro vicino alla zona delle fermate dei trasporti pubblici? | X |  | X | X | X |
| La visibilità è impedita, ad esempio da barriere di sicurezza, staccionate, attrezzatura stradale, parcheggi, segnali del traffico, archittetura del paesaggio/piante, supporti dei ponti, palazzi? | X |  | X | X | X |
| Le zone per i pedoni in attesa sono abbastanza grandi? |  |  | X | X | X |
| Le fermate dei trasporti pubblici sono state progettate in modo che siano facilmente accessibili per i passeggeri? |  |  | X | X | X |
| Le fermate sono facilmente accessibili e sicure per i pedoni? |  |  | X | X | X |
| Le fermate degli autobus sono segnalate e visibili per gli autisti? La compatibilità è garantita? |  |  | X | X | X |
| Le femate degli autobus sono posizionate al di fuori della carreggiata in modo opportuno? |  |  | X | X | X |
| Sono sufficienti le zone per la fila dei passeggeri in attesa? |  |  | X | X | X |
| **17. Necessità dei pedoni e dei ciclisti** |  |  |  |  |  |
| Sono stati presi in considerazione i risultati della fase di revisione precedente? |  | X | X | X | X |
| Tutti gli approcci hanno attraversamenti pedonali e ciclabili? | X | X | X | X | X |
| Le zone per i pedoni ed i ciclisti in attesa sono sufficienti? / I ripari sono abbastanza grandi e larghi per i pedoni ed i ciclisti in attesa? | X | X | X | X | X |
| Gli attraversamenti sopra a strutture ferroviarie speciali sono progettati in modo sicuro? | X | X | X | X | X |
| C’è bisogno di altra assistenza per gli attraversamenti? | X | X | X | X | X |
| Devono essere presi provvedimenti speciali per gruppi o infrastrutture particolari (inclusi gli ospedali), ad esempio giovani, anziani, malati, andicappati, sordi o ciechi? | X | X | X | X | X |
| Gli attraversamenti pedonali sono posizionati dove necessario per il traffico pedonale? | X | X | X | X | X |
| Sono stati presi in considerazione i requisiti dei ciclisti (ad esempio percorsi attraverso ripari centrali, strettoie)? | X | X | X | X | X |
| Gli attraversamenti pedonali sono stati posizionati affinchè l’uso collettivo sia garantito e la strada non venga attraversata in altri punti? | X | X | X | X | X |
| C’è il rischio che i sottopassi pedonali ed i ponti non vengano utilizzati ? Sono stati presi dei provvedimenti adeguati? | X | X | X | X | X |
| C’è un contatto visivo a due sensi tra i pedoni e gli automobilisti? | X | X | X | X | X |
| Gli attraversamenti sono adeguati e sicuri? | X | X |  |  |  |
| Le isole sono chiaramente visibili e progettate adeguatamente? | X | X |  |  |  |
| L’illuminazione è necessaria e, se sì, è stata progettata opportunamente? | X | X |  |  |  |
| La crescita delle piante può portare a problemi di sicurezza in futuro? | X | X |  |  |  |
| Sono state prese in considerazione le necessità di chi va a cavallo? | X |  |  |  |  |
| La vista è impedita/parzialmente impedita, ad esempio da ringhiere di sicurezza, barriere di sicurezza, attrezzatura stradale, parcheggi, segnali del traffico, piante, palazzi, veicoli in sosta, o code del traffico? | X |  |  |  |  |
| Tutto lo svincolo è controllato dai segnali del traffico? | X |  |  |  |  |
| La transizione dei percorsi a piedi o ciclabili che finiscono su una strada o attraversano una strada è progettata in modo sicuro? | X |  |  |  |  |
| La visibilità è parzialmente impedita, ad esempio da veicoli in sosta, veicoli parcheggiati o code del traffico? |  | X |  |  |  |
| Gli attraversamenti per i pedoni ed i ciclisti hanno bordi bassi? |  | X |  |  |  |
| Deve essere cambiata l’illuminazione affinchè i pedoni che attraversano siano chiaramente visibili? |  | X |  |  |  |
| L’illuminazione circostante ha dei requisiti speciali? |  | X |  |  |  |
| E’ chiaro per l’automobilista che sta attraversando una pista ciclabile a due sensi o a un senso? |  | X |  |  |  |
| La compatibilità è garantita? |  | X |  |  |  |
| Se le piste ciclabili finiscono su una strada o attraversano la strada la transizione è progettata in modo sicuro? |  | X |  |  |  |
| I ripari sono abbastanza grandi e larghi per permettere ai pedoni ed ai ciclisti che attraversano di aspettare? |  | X | X | X | X |
| Le caratteristiche specifiche della composizione del traffico sono state prese in considerazione? |  | X | X | X | X |
| I veicoli parcheggiati impediscono la visibilità degli utenti stradali nei confronti dei ciclisti? |  |  | X | X | X |
| I punti dove I ciclisti attraversano strade che si incrociano hanno paracarri bassi? |  |  | X | X | X |
| E’ presente l’illuminazione ove necessaria? |  |  | X | X | X |
| Le linee visive sono parzialmente ostruite o ostruite, ad esempio da ringhiere di sicurezza, barriere di sicurezza, dall’attrezzatura stradale, dai segnali del traffico, dalle piante, dai palazzi, dai veicoli in sosta, dai veicoli parcheggiati, dalle code del traffico? |  |  | X | X | X |
| Le isole sono collocate adeguatamente e chiaramente visibili? |  |  | X | X | X |
| Gli attraversamenti pedonali sono segnalati e visibili dai guidatori? |  |  | X | X | X |
| I percorsi pedonali sono fisicamente separati dai paracarri, dalle barriere o dalle piante? |  |  | X | X | X |
| Ci sono piccoli ostacoli (ostacoli che non sono pericolosi per il traffico motorizzato) o una pavimentazione ruvida sulle strade dove le biciclette condividono la pavimentazione con altri tipi di traffico o in altre infrastrutture specifiche per i pedoni/ciclisti? |  |  | X | X | X |
| Ci sono isole del traffico all’entrata di queste zone? |  |  | X | X | X |
| I segnali del traffico all’interno della zona per i ciclisti hanno spigoli protetti? |  |  | X | X | X |
| E’ stata data priorità prima ai ciclisti e poi agli altri tipi di traffico dove necessario? |  |  | X | X | X |
| C’è abbastanza visibilità per il traffico motorizzato per vedere i ciclisti lungo la strada? |  |  | X | X | X |
| C’è un limite di velocità? Se sì, viene rispettato dai guidatori? |  |  | X | X | X |
| **18. Esigenze dei motociclisti** |  |  |  |  |  |
| Sono necessari tutti i pali, contenitori, ed elementi? (Se sì, la protezione è una possibilità)? |  |  | X | X | X |
| Le moto sono una percentuale importante del traffico? |  |  | X | X | X |
| I cordoli come barriere sono stati evitati in zone ad alta velocità? |  |  | X | X | X |
| Sono stati evitati sulla superficie stradale strumenti o oggetti che possono destabilizzare una motocicletta? |  |  | X | X | X |
| Nelle zone in cui è più facile per i motociclisti uscire fuori strada il bordo stradale è più conciliante o protetto per la sicurezza? |  |  | X | X | X |
| Il bordo stradale dovei motocilcisti possono piegarsi in curva è sgombro di ostacoli? |  |  | X | X | X |
| Gli avvertimenti o le strisce orizzontali sono adeguati per le motociclette? |  |  | X | X | X |
| **19. Parcheggi, carichi, consegne** |  |  |  |  |  |
| Sono stati presi in considerazione i risultati della fase di revisione precedente? |  | X | X | X | X |
| Ci sono zone di carico accanto alla strada? | X | X | X | X | X |
| Ci sono parcheggi sufficienti per ridurre al minimo il parcheggio illegale sui sentieri, sulle infrastrutture ciclabili, e sulla carreggiata con i pericoli possibili o sono stati presi provvedimenti preventivi? | X | X | X | X | X |
| I parcheggi sono facilmente accessibili o è possibile entrare ed uscire dalle zone dei parcheggi in modo sicuro? | X |  |  |  |  |
| Le zone dei parcheggi sono facilmente accessibili? |  | X |  |  |  |
| Le caratteritiche specifiche della composizione del traffico sono state prese in considerazione? |  | X |  |  |  |
| E’ possibile entrare ed uscire dalle zone dei parcheggi in modo sicuro? |  | X | X | X | X |
| La visibilità è impedita dalle zone dei parcheggi? |  | X | X | X | X |
| Le linee di vista sono parzialmente ostruite dai veicoli parcheggiati illegalmente, ad esempio in sosta, sui sentieri? |  |  | X | X | X |