

MINISTRSTVO ZA REGIONALNI RAZVOJ IN JAVNA DELA

MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE

Uredba št. [...] o pogojih za gradnjo ali namestitev umetnih ovir in drugih naprav za omejevanje hitrosti na vozišču ter o zahtevah v zvezi s tem**Prvo poglavje****SPLOŠNO****Člen 1.** (1) Uredba določa:

1. pogoje za gradnjo ali namestitev umetnih ovir in drugih naprav za omejevanje hitrosti na vozišču ter zahteve v zvezi s tem;
2. vrste naprav za omejevanje hitrosti motornih vozil in področje njihove uporabe;
3. tehnične zahteve za naprave za omejevanje hitrosti motornih vozil;
4. zahteve za javno naročanje, projektiranje, usklajevanje, odobritev, izvajanje, nadziranje in vzdrževanje naprav za omejevanje hitrosti za motorna vozila.

(2) Zahteve Uredbe veljajo za javne ceste, kot sledi:

1. državne ceste prvega do tretjega razreda in lokalne ceste;
2. ulice primarnega in sekundarnega cestnega omrežja, z izjemo ulic prvega razreda.

(3) Na državnih cestah zunaj naselij gradnja ali namestitev umetnih ovir na vozišču ni dovoljena.

(4) Zahteve Uredbe se uporabljajo za večja prenovitvena in obnovitvena dela na obstoječih cestah in ulicah, pri razvoju samostojnega projekta za omejevanje hitrosti motornih vozil in pri projektiranju novih gradbenih del.

Člen 2. (1) Namen Uredbe je ustvariti pogoje za umirjanje prometa, izboljšati varnost v prometu na javnih cestah ter zmanjšati število in resnost prometnih nesreč.

(2) Za doseganje cilja iz odstavka 1 se izvede naslednje:

1. ukrepi za omejevanje hitrosti motornih vozil:

- (a) v naseljih – med 50 in 20 km/h,
- (b) ob vstopu v naselja – do 50 km/h,
- (c) zunaj naselij – med 90 in 30 km/h;

2. ukrepi za umirjanje prometa, ki vplivajo na vedenje voznika in izboljšujejo prometne pogoje za udeležence v cestnem prometu, ki ne uporabljajo motornih vozil, in sicer z:

(a) izvajanjem pristopa za opredelitev celovitih ukrepov za usklajeno uporabo naprav za omejevanje hitrosti z ustreznimi talnimi označbami, svetlobnimi signali, prometnimi znaki in drugimi načini cestne signalizacije ter z ustvarjanjem pogojev za njihovo enostavno zaznavanje,

(b) zmanjšanjem možnosti morebitnih sporov med posameznimi udeleženci v cestnem prometu in izboljšanjem varnosti za vse udeležence v cestnem prometu,

(c) izboljšanjem prometnega režima.

Člen 3. (1) Glede na področje uporabe se uporabljajo različne vrste naprav za omejevanje hitrosti in kombinirani ukrepi za umirjanje prometa:

1. v naseljih:

- (a) umetne ovire,
- (b) spremembe razmer na vozišču, ki vplivajo na potek vožnje vozila,
- (c) spremembe razmer na vozišču, ki vplivajo na zaznavanje voznikov,

(d) fizične ovire za prerazporejanje vozil v cestnem prometu (delno in/ali popolno zaprtje ulic),

(e) zmanjšanje števila in/ali širine aktivnih voznih pasov,

(f) ločitev voznih pasov za vožnjo vozil od voznih pasov za storitve rednega javnega potniškega prevoza ali voznih pasov kolesarske infrastrukture v skladu z zahtevami uredbe iz člena 75(4) zakona o prostorskem načrtovanju,

(g) nova organizacija parkirnih mest na ulici,

(h) nova razporeditev površin za ureditev ulic,

(i) označevanje poti za pešce,

(k) kombinacije naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Prilogo št. 1;

2. zunaj naselij:

(a) prometni otoki na vozišču,

(b) prečne hrupne talne označbe,

(c) optične označbe,

(d) krožišča,

(e) vzdolžni pasovi,

(e) kombinacije naprav iz točk (a) do (e);

3. samostojno ali poleg naprav za omejevanje hitrosti iz odstavkov 1 in 2 se uporabljajo tudi naslednja sredstva:

(a) pločniki rdeče barve in/ali drugačne teksture; rdeče se obarvajo tako, da se asfaltni ali betonski mešanici doda rdeči pigment; dovoljeno je uporabiti rdeče obarvane betonske plošče ali betonske tlakovce, ki izpolnjujejo zahteve standarda BDS EN 1339 „Betonske plošče za tlakovanje – Zahteve in preskusne metode“ ali standarda BDS EN 1338 „Betonski tlakovci – Zahteve in preskusne metode“,

(b) prometni znaki s spremenljivo vsebino v skladu s standardom BDS EN 12966 „Pokončni cestni znaki – Prometni znaki s spremenljivo vsebino“.

(2) Naprave za omejevanje hitrosti in kombinirani ukrepi za umirjanje prometa se določijo v skladu z zahtevami uredbe iz člena 3(3) zakona o cestnem prometu, odvisno od njihove lokacije:

1. v naseljih:

(a) z glavnim načrtom prometne organizacije za celotno ozemlje naselja ali njegov del – okrožje, območje, stanovanjski kompleks,

(b) v posebnih primerih s projektom za organizacijo prometa in varnost v prometu v naseljih (POSTiUA);

2. (c) zunaj meja naselij s projektom za organizacijo prometa in varnost v prometu zunaj naselij (POSToUA).

(3) Ukrepi za omejevanje hitrosti v prometu se sprejmejo s sklepom lastnika ali uprave, ki upravlja cesto, skupaj s predpisanimi korektivnimi ukrepi na podlagi postopkov, izvedenih v skladu z Uredbo o postopkih za upravljanje varnosti cestne infrastrukture (UL, izdaja št. 46/2022), ali po inšpekcijskem pregledu na kraju samem in analizi potrebe po omejevanju hitrosti vozil v prometu ter določitvi posebnih ukrepov.

(4) Analiza iz odstavka 3 se izvede:

1. na podlagi podatkov:

(a) iz glavnega načrta prometne organizacije in načrta za trajnostno mobilnost v mestih,

(b) o prometnih nesrečah, ki so se zgodile,

(c) o prekoračitvah hitrosti,

(d) o sestavi in gostoti cestnega prometa,

(e) o gostoti prometa pešcev in kolesarjev,

(f) o geometrijskih elementih;

2. ob upoštevanju naslednjega:

- (a) lokacije šol, jasli in vrtcev, otroških in športnih igrišč, zdravstvenih in kulturnih ustanov, velikih trgovskih centrov in drugih objektov za množični dostop,
 - (b) lokacije poti za pešce, ki jih večinoma uporabljajo otroci in/ali invalidi (slepi ali slabovidni, osebe z okvaro sluha ali z motoričnimi motnjami),
 - (c) vhodov v določena in označena stanovanjska območja, parkirišča, garaže itd. in izhodov iz njih,
 - (d) odsekov s koncentracijo prometnih nesreč, ki jih povzročijo vozniki zaradi prevelike ali neprilagojene hitrosti,
 - (e) elementov mestnega okolja in občestne opreme, ki vplivajo na vidljivost (drevesa, drogovi, ograje itd.) na križiščih različnih prometnih tokov.
- (5) Ustreznost različnih vrst naprav za omejevanje hitrosti in ukrepov za umirjanje prometa se določi glede na razred ulice ali konstrukcijsko določeno hitrost na cesti, kot je določeno v Prilogi št. 2.

Drugo poglavje

TEHNIČNE ZAHTEVE TER VRSTE NAPRAV ZA OMEJEVANJE HITROSTI IN UMIRJANJE PROMETA

Oddelek I

Splošne tehnične zahteve

Člen 4. Pri projektiranju, gradnji ali namestitvi naprav za omejevanje hitrosti se predvidijo gradbeni proizvodi, katerih lastnosti glede na njihove bistvene značilnosti zagotavljajo izpolnjevanje zahtev za gradbena dela v skladu s členom 169(1) zakona o prostorskem načrtovanju (SPA) in so skladni s tehničnimi specifikacijami v smislu uredbe iz člena 9(2), točka 5, zakona o tehničnih zahtevah za proizvode v skladu z Uredbo (EU) št. 305/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 2011 o določitvi usklajenih pogojev za trženje gradbenih proizvodov in razveljavitvi Direktive Sveta 89/106/EGS (UL L 88/5, 4.4.2011) ter zahtevami iz členov 9, 10 in 11 Uredbe (EU) 2019/515 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o vzajemnem priznavanju blaga, ki se zakonito trži v drugi državi članici, in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 764/2008 (UL L 91/1, 29.3.2019).

Člen 5. Naprave za omejevanje hitrosti in kombinirani ukrepi za umirjanje prometa se prilagodijo mestnemu okolju (izbira ustreznih sredstev, lokacija, izbira materialov itd.).

Člen 6. Geometrijska in strukturna zasnova naprav za omejevanje hitrosti je v skladu z zahtevami uredbe iz člena 75(4) zakona o prostorskem načrtovanju ter zahtevami za prehod in manevriranje vozil storitev rednega javnega potniškega prevoza, generalnega direktorata za požarno varnost in zaščito prebivalstva ter drugih specializiranih služb (odvoz smeti, čiščenje ulic, odstranjevanje snega).

Člen 7. (1) V primeru obnove in večje prenove se naprave za omejevanje hitrosti in kombinirani ukrepi za umirjanje prometa izvedejo s trajnimi gradbenimi proizvodi – asfaltbetonom, betonom in/ali tlakom.

(2) Konveksne umetne ovire, otoki in lokalne zožitve vozišča, ki se izvajajo s pritrditvenimi elementi, se trajno pritrdijo na cestno površino.

(3) Ne glede na način, na katerega so izvedene konveksne umetne ovire, se upoštevajo geometrijski parametri, opredeljeni v oddelku II.

Oddelek II

Umetne ovire

Člen 8. (1) Umetna ovira je sprememba višine površine na določenem mestu vozišča.

(2) Umetna neravnina je odvisno od svojega položaja glede na površino:

1. konveksna – dvignjena tlakovana površina na določenem mestu, izvedena s klančinami, ki lahko ležijo:

(a) prečno na vozišču,

(b) vzdolžno čez vozišče;

2. konkavna – nižana tlakovana površina na določenem mestu, ki leži vzdolžno na koncu vozišča;

3. avtomatizirana – konveksna ali konkavna neravnina, ki leži prečno na vozišču in jo avtomatizirani sistemi dvignejo ali spustijo, odvisno od hitrosti vozila.

(3) Avtomatizirana umetna neravnina ima glede na hitrost prehoda cestnega vozila naslednje funkcije:

1. če vozilo vozi z dovoljeno hitrostjo, je v višini vozišča;

2. če vozilo preseže največjo dovoljeno hitrost, se, odvisno od tipa, dvigne za 50 do 100 mm ali spusti za 30 do 80 mm glede na višino vozišča.

Člen 9. Umetna neravnina se lahko uporabi v kombinaciji z zaščitnimi ogradami za pešce, da se bolje organizira promet pešcev in poveča njihova varnost.

Člen 10. (1) Konveksna umetna neravnina, ki leži prečno na vozišču, se zgradi ali namesti na odsekih ceste/ulice z do 5-odstotnim vzdolžnim naklonom.

(2) Na cestah/ulicah z vzdolžnim naklonom od 5 do 10 % je gradnja konveksne umetne ovire dovoljena, če se dokaže, da ni mogoče uporabiti drugih ukrepov za omejevanje hitrosti. V takih primerih lahko naklon na spodnji strani doseže do 20 % v skladu s Prilogo št. 3.

Člen 11. Konveksna umetna neravnina je lahko:

1. grbina,

2. cestna plošča,

3. hitrostna ovira,

4. dvignjeno križišče.

Člen 12. (1) Grbina je štrleča umetna ovira, ki leži prečno na os vozišča.

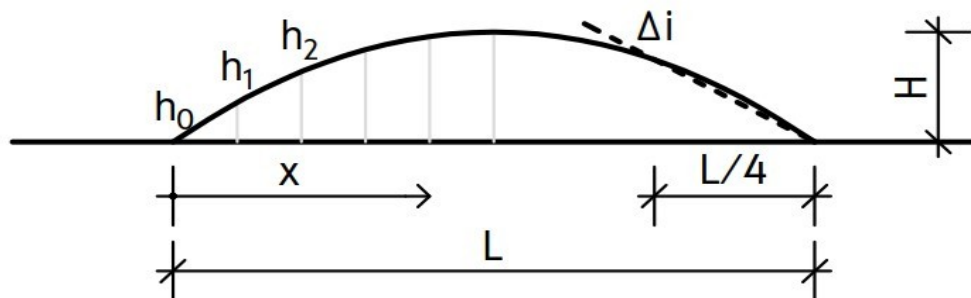
(2) Prerez grbine, ki je vzporeden z osjo vozišča, je paraboličen (slika 1) in je opisan z naslednjo enačbo:

$$h(x) = 4Hx(L-x) / L^2,$$

pri čemer je:

H – višina grbine na najvišji točki,

L – dolžina grbine.



Slika 1. Parabolični prerez grbine

(3) Grbina na cestnih odsekih je visoka (H) 50 do 100 mm, v naseljih pa 100 do 120 mm. Dolga (L) je 3 do 5 m.

(4) Srednji naklon klančine grbine (Δi) se meri med črto, ki poteka skozi točki, ki označujeta začetek in četrtno grbine ($L/4$), ter njeno osnovo. Povprečni naklon klančine grbine je 5- do 10-odstoten.

(5) Geometrijski parametri grbine se izvedejo v skladu z merili iz preglednice 1 ali profili grbine iz Priloge 4, določenimi glede na ciljno hitrost vožnje.

	Cestni odseki z omejitvijo hitrosti do 40 km/h	Cestni odseki z omejitvijo hitrosti do 30 km/h	Naselja z omejitvijo hitrosti do 20 km/h
naklon, Δi [%]	5–8	6–9	8–10
višina, H [mm]	50–80	60–100	100–120

Preglednica 1. Geometrijski parametri grbine glede na ciljno hitrost vožnje

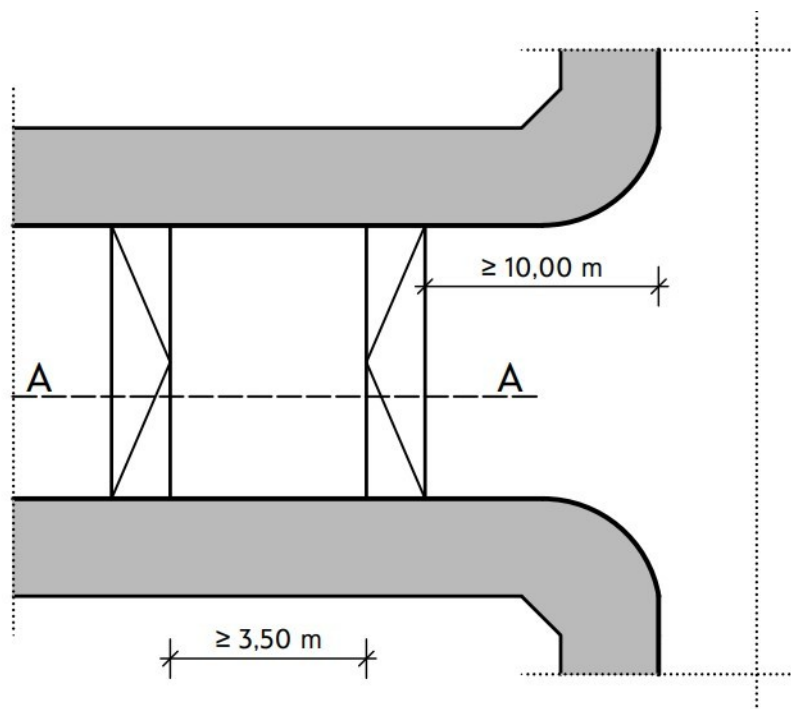
(6) Če kolesarska infrastruktura ni zgrajena v skladu z oddelkom B-B Priloge 4, je grbina od robnika ali roba cestišča oddaljena 0,70 m. Grbina ni nameščena na zgrajeni kolesarski infrastrukturi.

(7) Nagib grbine proti meji vozišča se izvede s 15- do 25-odstotnim naklonom.

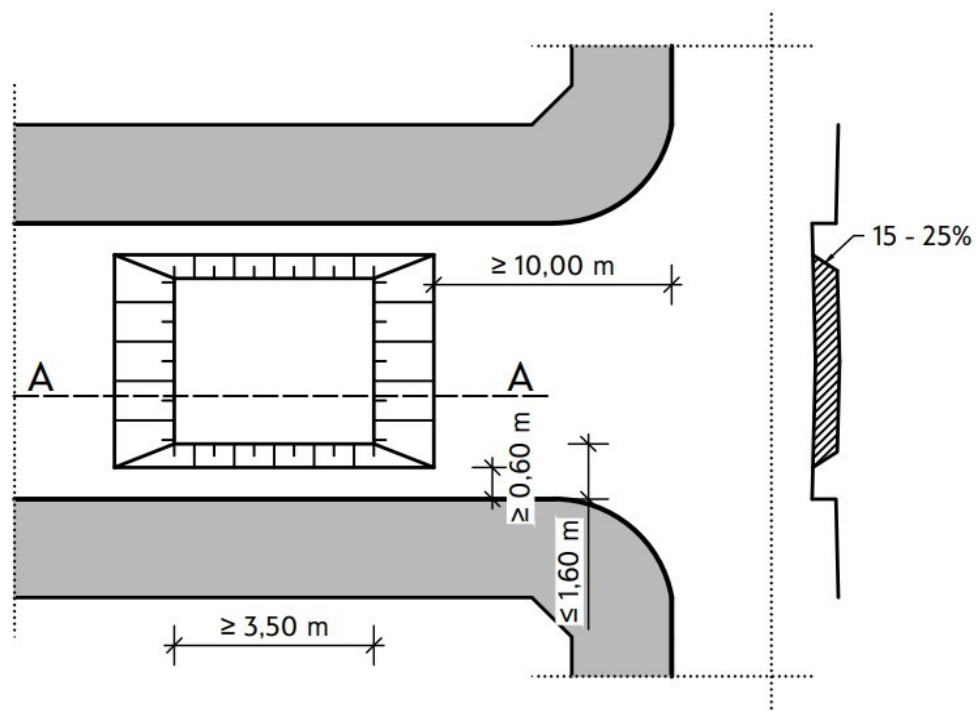
Člen 13. (1) Cestna plošča je konveksna umetna neravnina s trapezoidnim prečnim prerezom, vzporednim z osjo vozišča, ki se razteza po vsej širini vozišča (slika 2a).

(2) Hitrostna ovira je konveksna umetna neravnina s trapezoidnim prečnim prerezom, vzporednim in prečnim glede na os vozišča, ki pokriva del širine vozišča (slika 2b).

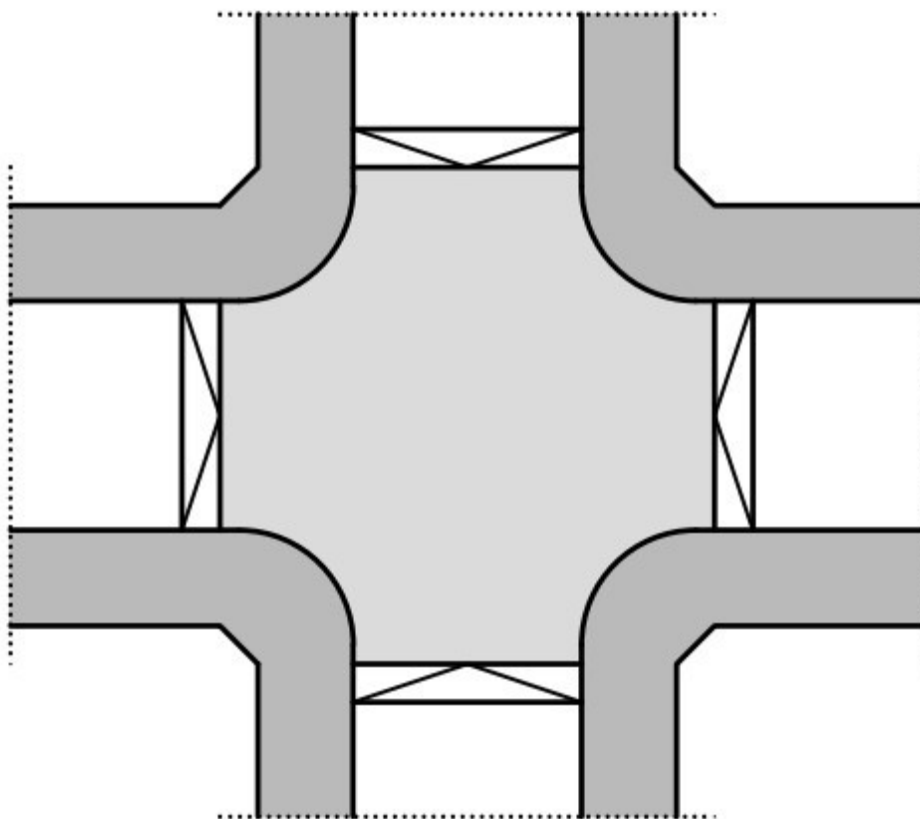
(3) Dvignjeno križišče je konveksna umetna neravnina s trapezoidnim prečnim prerezom, vzporednim in prečnim glede na osi križajočih se vozišč, ki pokriva celotno površino vozišč v križišču (slika 2c).



(a) Tloris cestne plošče

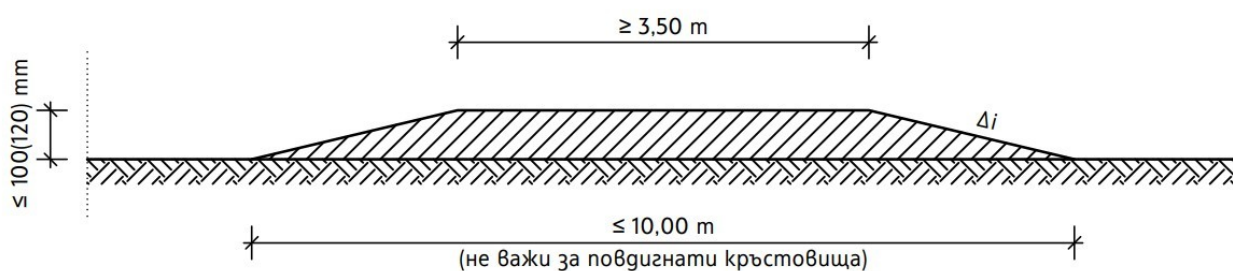


(b) Tloris in prečni prerez hitrostne ovire



(c) Diagram dvignjenega križišča

A-A



(не важи за повдигнати кръстовища)

(se ne uporablja za dvignjena križišča)

(d) Vzдолžni prerez cestne plošče, hitrostne ovire in dvignjenega križišča

Slika 2. Diagrami cestne plošče, hitrostne ovire in dvignjenega križišča

(4) Naklon klančine in višina umetnih ovir iz odstavkov 1, 2 in 3 se izvedeta v skladu s preglednicama 2 in 3.

	Cestni odseki z omejitvijo hitrosti do 40 km/h	Cestni odseki z omejitvijo hitrosti do 30 km/h	Naselja z omejitvijo hitrosti do 20 km/h
naklon, Δi [%]	5–9	9–12	12–15
višina, H [mm]	50–80	60–100	60–100 (120)

Preglednica 2. Geometrijski parametri cestnih plošč/dvignjenih križišč glede na območje uporabe

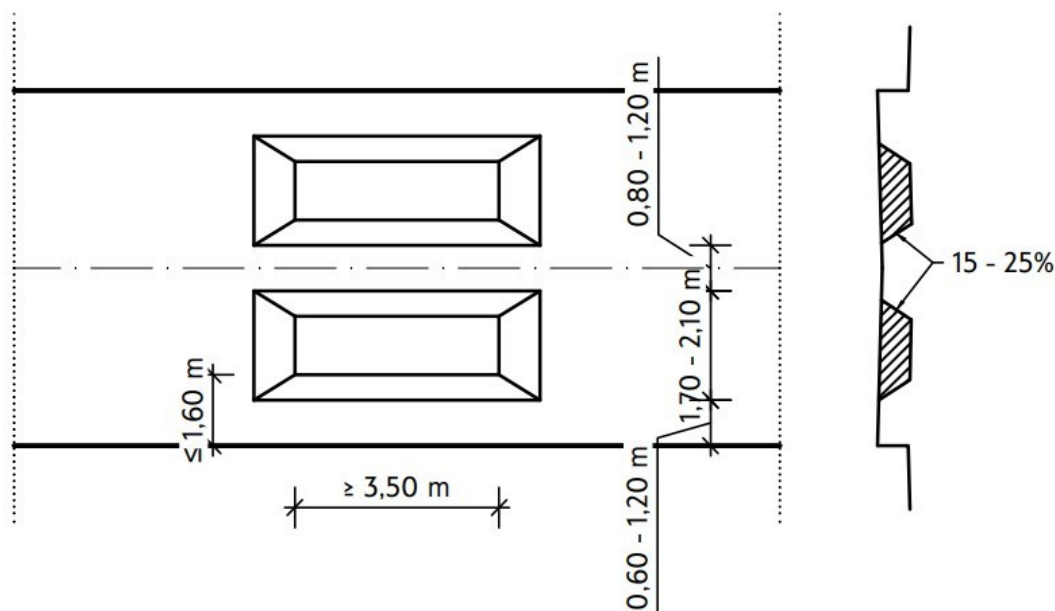
(5) Cestne plošče so visoke (H) 50 do 100 mm. Izjemoma so lahko visoke 120 mm, če so izvedene kot dvignjena pot za pešce, da se zagotovi dostopnost do pločnika.

(6) Hitrostne ovire so visoke (H) 50 do 80 mm. Če se hitrostne ovire uporabljajo vzdolž poti, kjer se izvajajo storitve rednega javnega potniškega prevoza, ali na odseku, ki ga uporabljajo vozila generalnega direktorata za požarno varnost in zaščito prebivalstva ter drugih specializiranih služb (odvoz smeti, čiščenje cest, odstranjevanje snega), je posamezna hitrostna ovira na zadevnih vozniških pasovih široka 1,70 do 2,10 m, odvisno od profila vozila. Namestijo se tako, kot je prikazano na sliki 3. Hitrostna ovira je od robnika ali roba cestišča oddaljena 0,80 do 1,20 m.

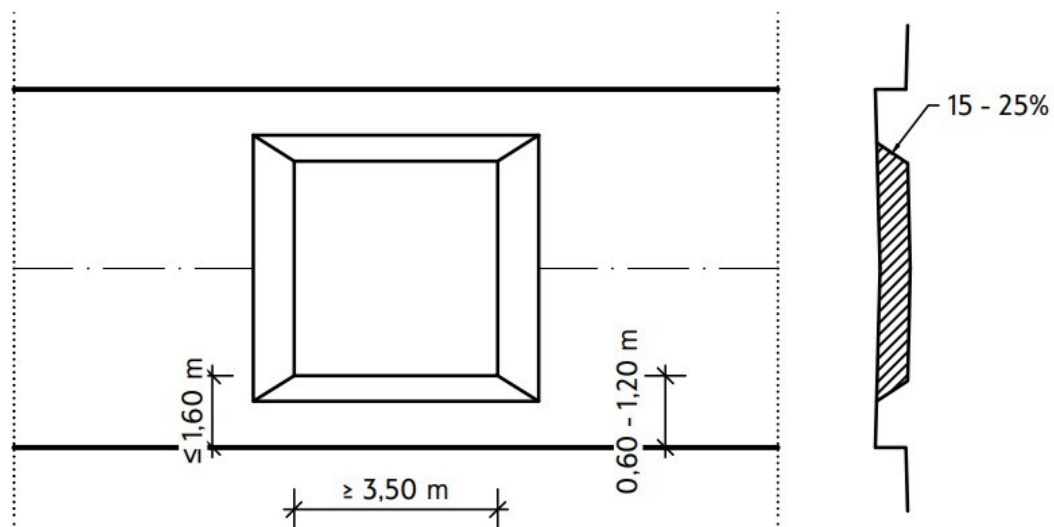
(7) Nagib hitrostnih ovir na njihovih straneh je vzporeden z osjo ceste in izveden s 15- do 25-odstotnim naklonom (slika 3).

	Pri omejitvi hitrosti do 30 km/h	Pri omejitvi hitrosti do 20 km/h
naklon, Δi [%]	5–9	9–12
višina, H [mm]	50–80	60–80

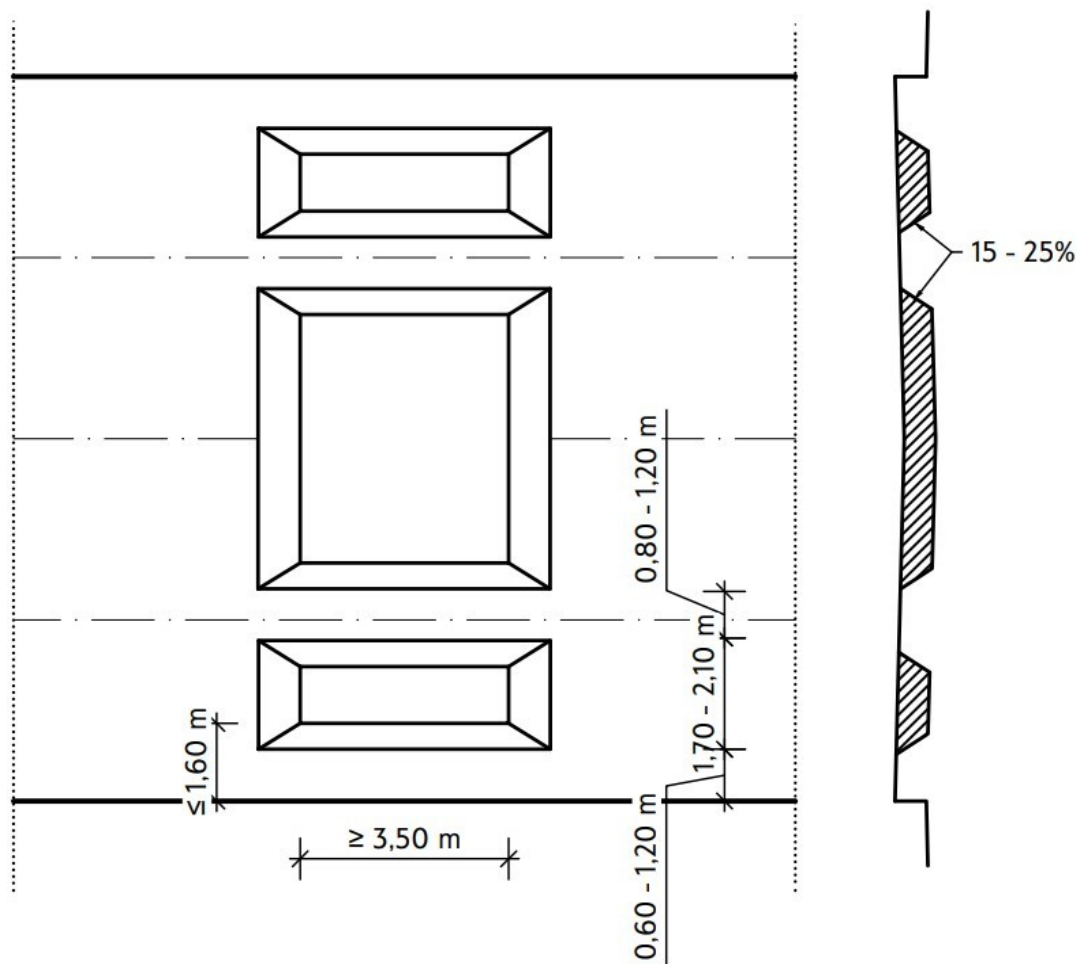
Preglednica 3. Geometrijski parametri hitrostnih ovir glede na območje uporabe



(a) Ločene hitrostne ovire na dvopasovnem vozišču



(b) Polna hitrostna ovira na dvopasovnem vozišču



(c) Ločene hitrostne ovire na večpasovnem vozišču

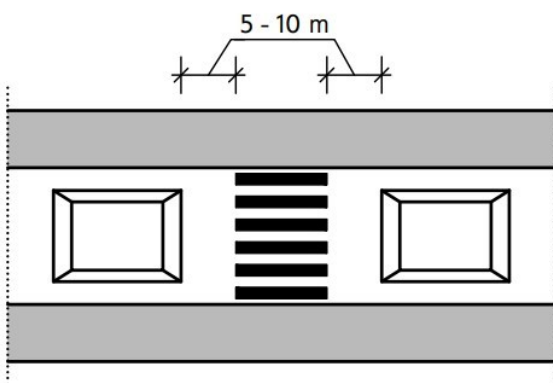
Slika 3. Diagrami hitrostnih ovir

(8) Če se cestna plošča uporablja kot dvignjena pot za pešce, se njena zgornja površina izvede 20 do 30 mm pod nivojem zgornjega roba linije robnika, pločnik pa je nagnjen tako, da doseže zgornjo površino cestne plošče.

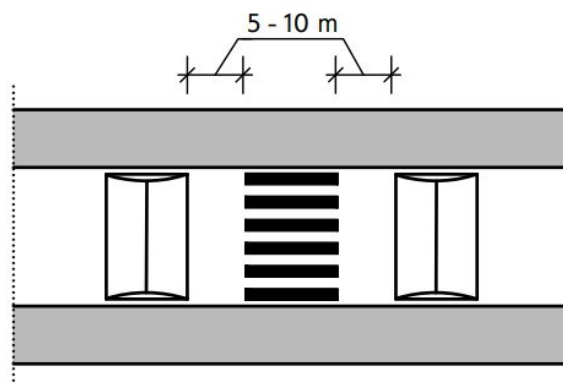
Člen 14. Dvignjeno križišče se izvede v skladu z naslednjimi geometrijskimi zahtevami:

1. višina dvignjene tlakovane površine je 80 do 120 mm nad nivojem tlakovane površine ceste;
2. prehod s pločnika na dvignjeno tlakovano površino križišča je v skladu z zahtevami uredbe o dostopnem okolju iz člena 53(3) zakona o invalidih v povezavi s členom 112(4) in členom 169(1), točka 4, ter členom 169(4) zakona o prostorskem načrtovanju;
3. naklon klančine Δi je 9- do 15-odstoten;
4. dvignjena površina zajema območje vozišča, namenjeno za promet vozil, in območja, namenjena prehodom za pešce (slika 4d).

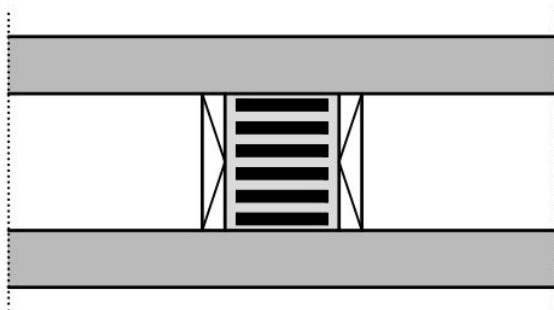
Člen 15. Konveksne umetne ovire so nameščene na območjih določenih prehodov za pešce in na križiščih, kot je prikazano na sliki 4:



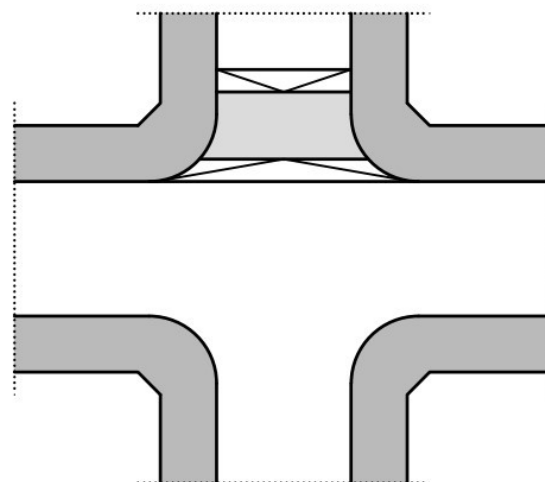
(a) Lega hitrostnih ovir glede na pot za pešce



(b) Lega grbin glede na pot za pešce



(c) Pot za pešce, dvignjena s cestno ploščo



(d) Dvig nadaljevanja pločnikov na območju križišča s cestnimi ploščami

Slika 4. Sheme umetnih ovir na območjih prehodov za pešce in v križiščih

Člen 16. (1) Umetne ovire, ki so nameščene vzdolžno na vozišču, so lokalna zvišanja ali znižanja tlakovane površine za 20 do 50 mm. Zgrajene in tlakovane morajo biti tako, da je njihova tekstura bolj groba od glavnega dela vozišča. Obstajajo naslednje izvedbe:

1. konveksne in v osi vozišča;
2. konkavne in na obeh koncih vozišča;
3. kombinacija zgoraj naštetega.

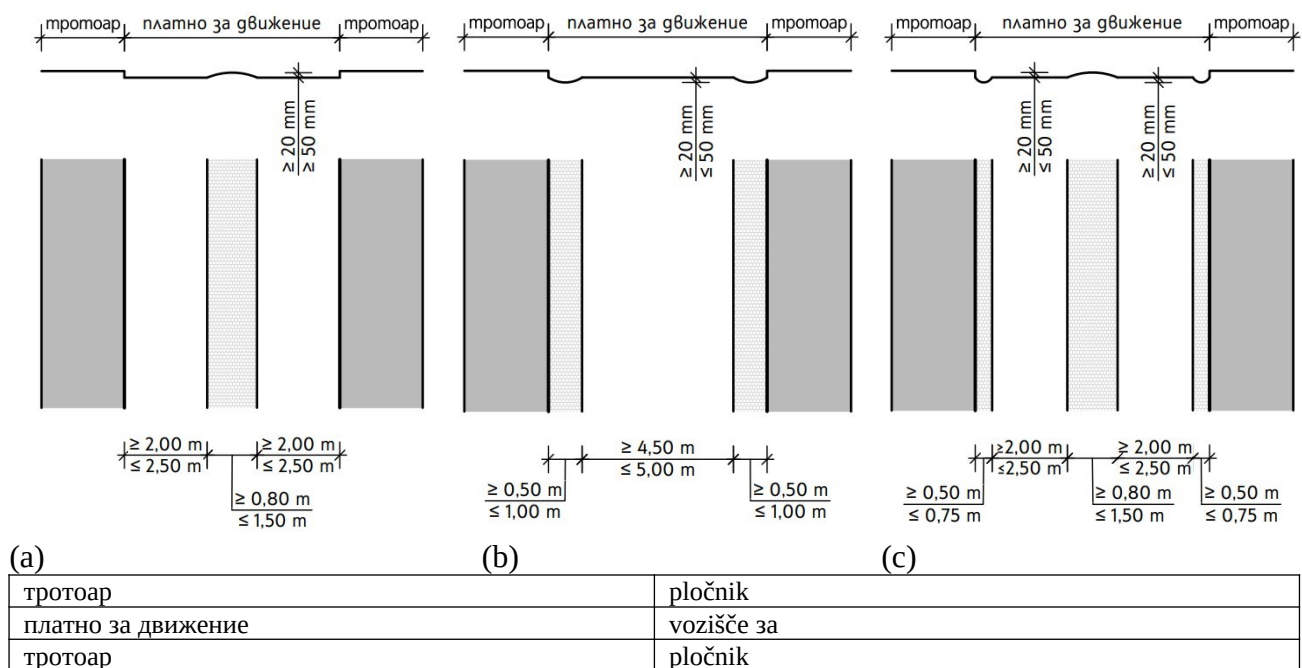
(2) Konveksna umetna ovira iz odstavka 1, točka 1, je široka 0,80 do 1,50 m, pri čemer je pas vozišča na obeh straneh širok 2,00 do 2,50 m, kot je prikazano na slikah 5a in 5c.

(3) Konkavna umetna neravnina iz odstavka 1, točka 2, je široka 0,50 do 1,00 m. Preostali del vozišča je širok 4,50 do 5,00 m, kot je prikazano na sliki 5b.

(4) Konkavne umetne neravnine na obeh koncih vozišča se uporabljajo samo na enosmernem vozišču.

(5) Umetne ovire iz odstavka 1 morajo biti zgrajene ali nameščene tako, da ne preprečujejo odvodnjavanja vozišča. Po potrebi se načrtujejo in zgradijo dodatni sestavni deli za zagotovitev ustreznega odvodnjavanja.

(6) Na odsekih, kjer se izvajajo storitve rednega javnega potniškega prevoza, ni dovoljeno namestiti umetne ovire iz odstavka 1.



Slika 5. Diagrami umetnih ovir, nameščenih vzdolžno na osi ceste/ulice

Člen 17. (1) Na ulicah, ki so del poti storitev rednega javnega potniškega prevoza, ali na odseku, ki ga uporabljajo vozila generalnega direktorata za požarno varnost in zaščito prebivalstva in drugih specializiranih služb (odvoz smeti, čiščenje cest, odstranjevanje snega), je dovoljeno graditi le hitrostne ovire.

(2) Konveksne umetne ovire so zgrajene ali nameščene na vozišču v skladu z zahtevami uredbe iz člena 14(2).

Člen 18. Konveksne umetne ovire se namestijo:

1. na razdalji najmanj 25 m pred vsako cestno konstrukcijo nad voziščem ali pred katerim koli delom vozišča, ki je na višini manj kot 5,50 m od površine vozišča;

2. na razdalji najmanj 25 m pred katerim koli delom objekta, nad katerim poteka cesta, ali objektom, ki je pod cesto;
3. na razdalji najmanj 20 m od nivojskega prehoda ali železniške proge.

Člen 19. (1) Konveksne umetne ovire so podnevi in ponoči vidne v različnih vremenskih razmerah.

(2) Del vozišča, na katerem so konveksne umetne ovire, mora biti osvetljen v skladu s standardom BDS EN 13201-2 „Cestna razsvetljava – 2. del: Zahtevane lastnosti“.

(3) Osvetlitev konveksnih umetnih ovir, ki so tudi poti za pešce, se izvede v skladu z uredbo o cestni signalizaciji s talnimi označbami iz člena 14(1) zakona o cestnem prometu.

Člen 20. Signalizacija konveksnih umetnih ovir s talnimi označbami se izvede v skladu z določbami uredbe o cestni signalizaciji s talnimi označbami iz člena 14(1) zakona o cestnem prometu.

Člen 21. Konveksne umetne ovire se označijo s prometnimi znaki v skladu z določbami uredbe o signalizaciji cest s prometnimi znaki iz člena 14(1) zakona o cestnem prometu.

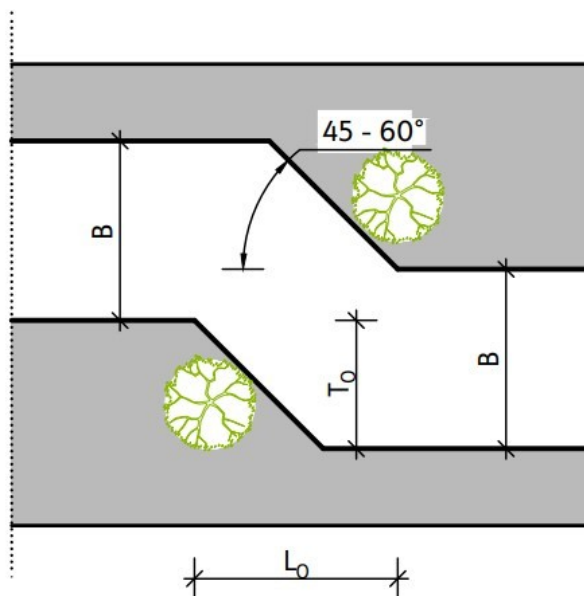
Oddelek III

Spremembe razmer na vozišču

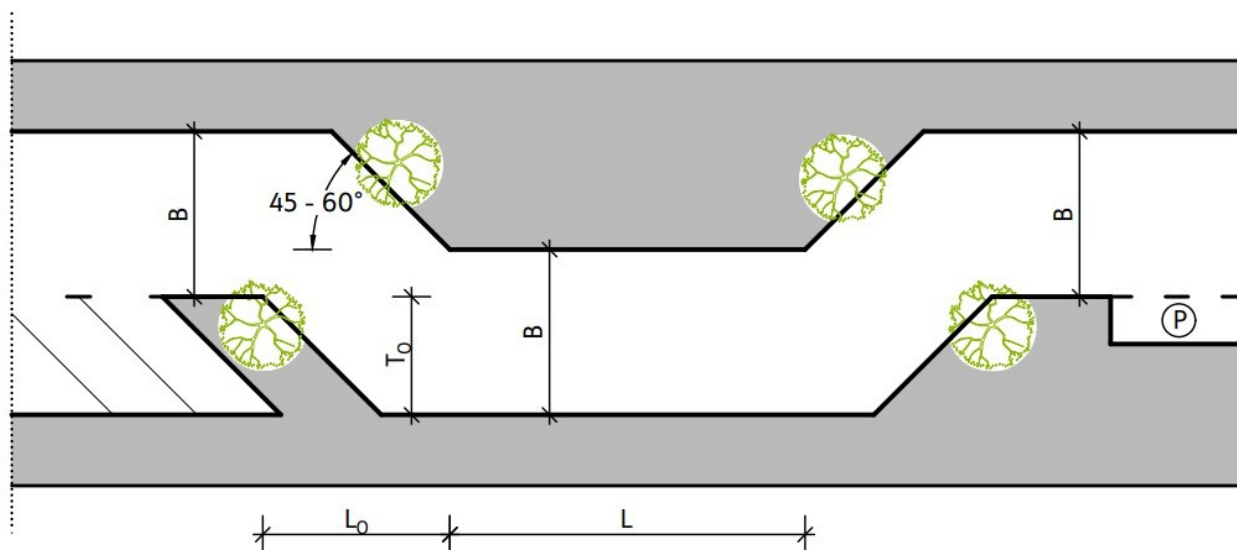
Člen 22. Spremembe razmer na vozišču, ki vplivajo na potek vožnje vozil, so:

1. vodoravni premiki, vključno s šikanami na sredinski črti vozišča ali posameznih prometnih pasovih;
2. sprememba geometrije na križiščih;
3. zmanjšanje polmerov krivulj robnikov;
4. nadomestitev obstoječih križišč s krožišči.

Člen 23. (1) Šikana je namenska zasnova dveh ali več zaporednih vodoravnih odmikov osi vozišča v smeri, prečni glede na smer vožnje, kadar teren tega ne zahteva (slika 6).



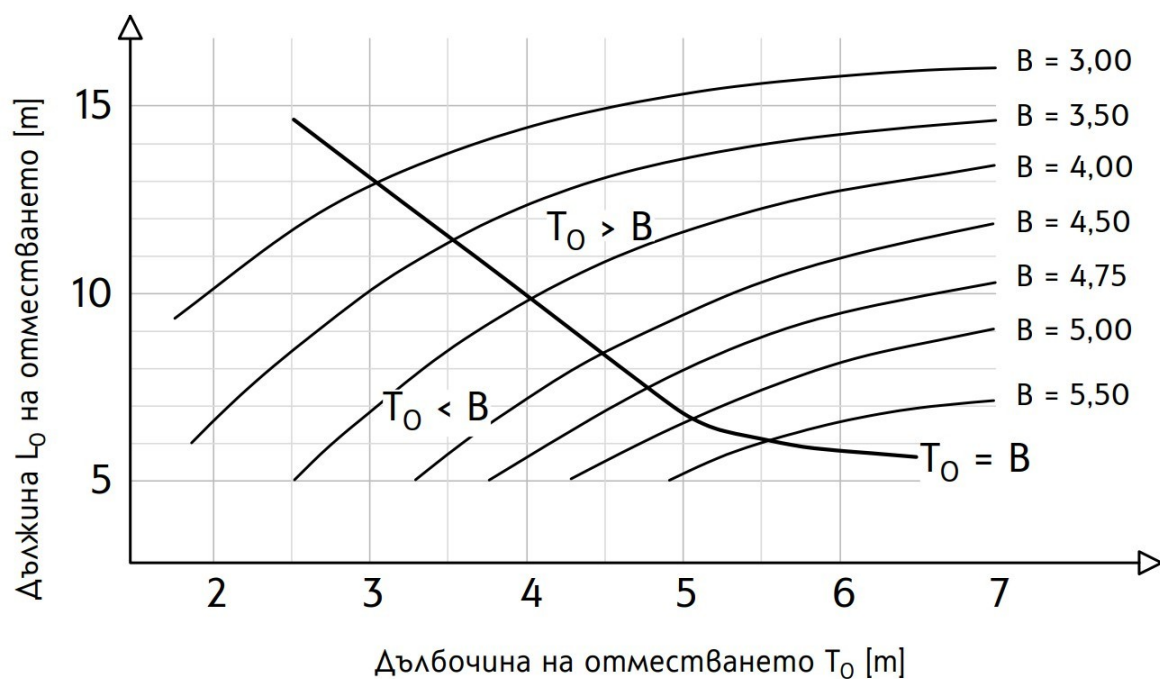
(a) Vodoravni odmik



(b) Šikana

Slika 6. Diagrami vodoravnih odmikov

(2) Širina vozišča ali prometnega pasu (B) na območju vodoravnih odmikov se določi ob upoštevanju slike 7.



Slika 7. Diagram za beleženje širine vozišča B

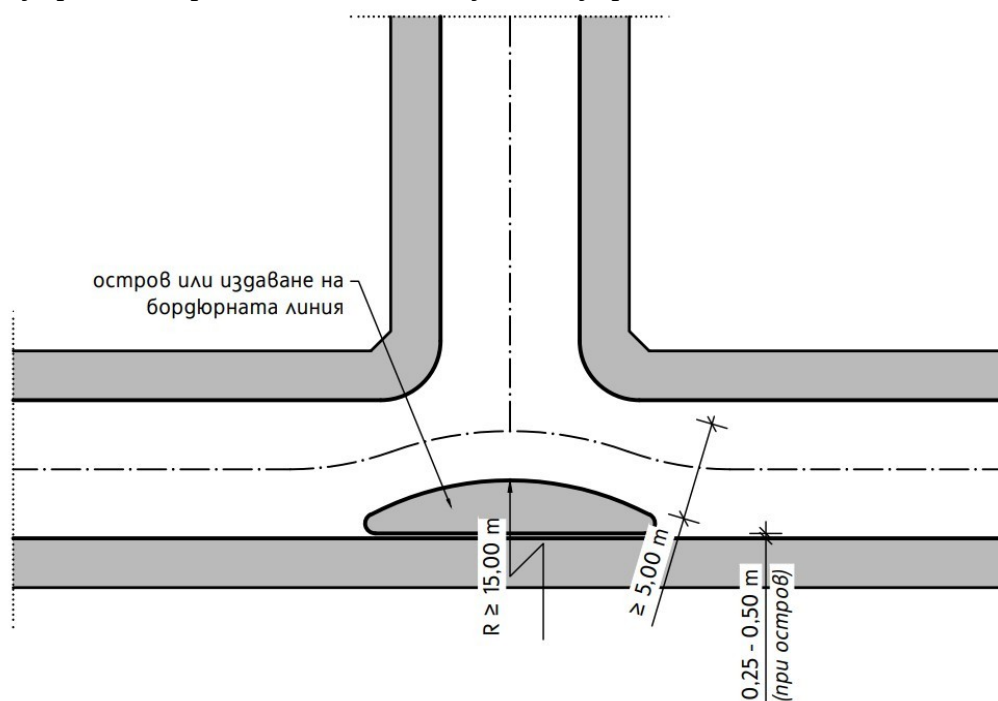
Дълбочина на отместването	Globina odmika
Дължина L_0 на отместването [t]	Dolžina L_0 odmika [t]

(3) Vodoravni odmiki, katerih globina T_0 je manjša od širine vozišča ($T_0 < B$), se uporabljajo za omejevanje hitrosti na 40–50 km/h. Če je hitrost vožnje omejena na manj kot 40 km/h, mora biti odmik globlji od širine vozišča ($T_0 > B$).

(4) Razdalja med dvema zaporednima vodoravnima odmikoma L je med 10 in 30 m na ulicah sekundarnega cestnega omrežja in med 30 in 50 m na ulicah primarnega cestnega omrežja.

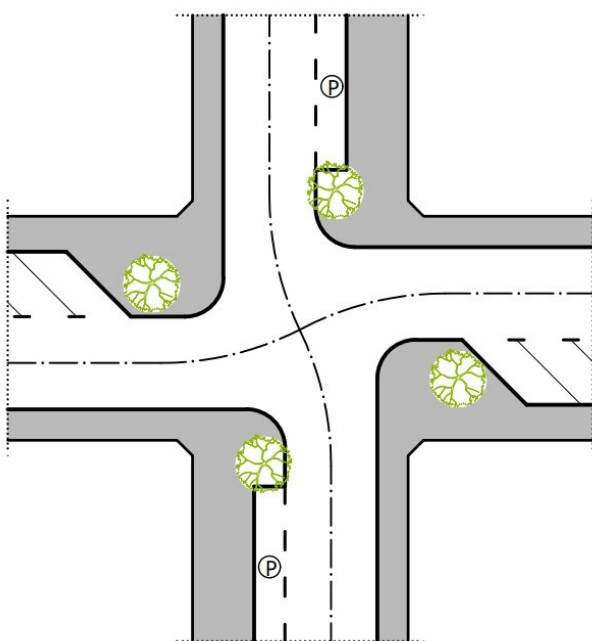
(5) Vodoravni odmiki se lahko izvedejo na obstoječem odseku, s talnimi označbami in ustreznimi tehničnimi sredstvi ali mestnimi sistemi v skladu s Prilogo 5.

Člen 24. Sprememba geometrije križišča je namensko spreminjanje sredinskih črt vozišča/prometnih pasov na območju križišča s premikanjem robnika in sredinskih črt ter reorganizacijo parkirišča pred križiščem in za njim, kot je prikazano na slikah 8 in 9.

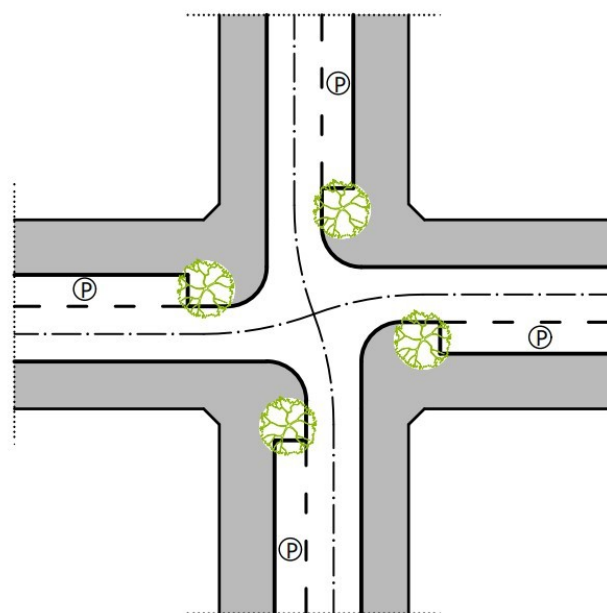


Slika 8. Diagram za spremembo geometrije trismernega križišča na ulici sekundarnega omrežja

остров или издаване на бордюлната линия	otok ali izbočenost linije robnika
(при остров)	(v primeru otoka)



(a) Za ulice, širše od 12 m, z dvosmernim prometom



(b) Za ulice, široke 12 m ali manj, z enosmernim prometom

Slika 9. Diagrami sprememb geometrije križišča

Člen 25. V križiščih se zmanjšajo polmeri krivulj robnikov, da se omeji hitrost prometa pri zavijanju v desno in zmanjša razdalja prečkanja za pešce.

Člen 26. Krožišča se načrtujejo in izvedejo v skladu z zahtevami uredbe iz člena 75(4) zakona o prostorskem načrtovanju, in sicer v naseljih in zunaj njihovih meja v skladu z uredbo iz člena 36 zakona o cestah.

Člen 27. Spremembe razmer na vozišču, ki vplivajo na zaznavanje voznikov, so:

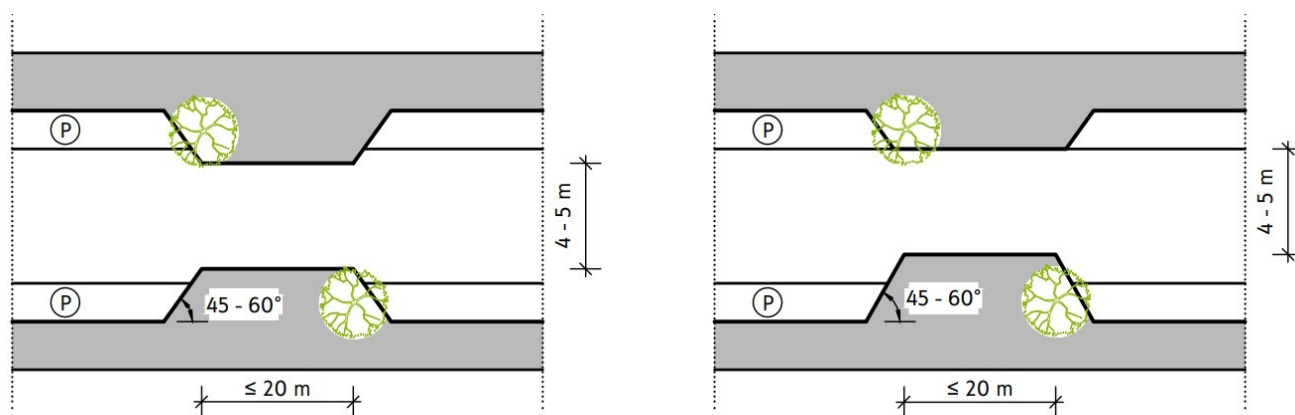
1. lokalne zožitve med križišči;
2. otoki na vozišču;
3. odmaknjeni pločniki.

Člen 28. (1) Lokalne zožitve so lahko enostranske in dvostranske (slika 10).

(2) Območje zožitve je dolgo med 5 in 10 m. Na nekaterih lokacijah so dovoljene daljše zožitve, vendar ne daljše od 20 m.

(3) Širina vozišča z dvema aktivnima prometnima pasovoma na območju zožitve je med 4 in 5 m.

(4) Če z uvedbo lokalne zožitve ni dosežen zahtevan omejevalni učinek in/ali je treba izboljšati pogoje prehoda za pešce, se lokalna zožitev izvede v kombinaciji s cestno ploščo (Priloga št. 1).

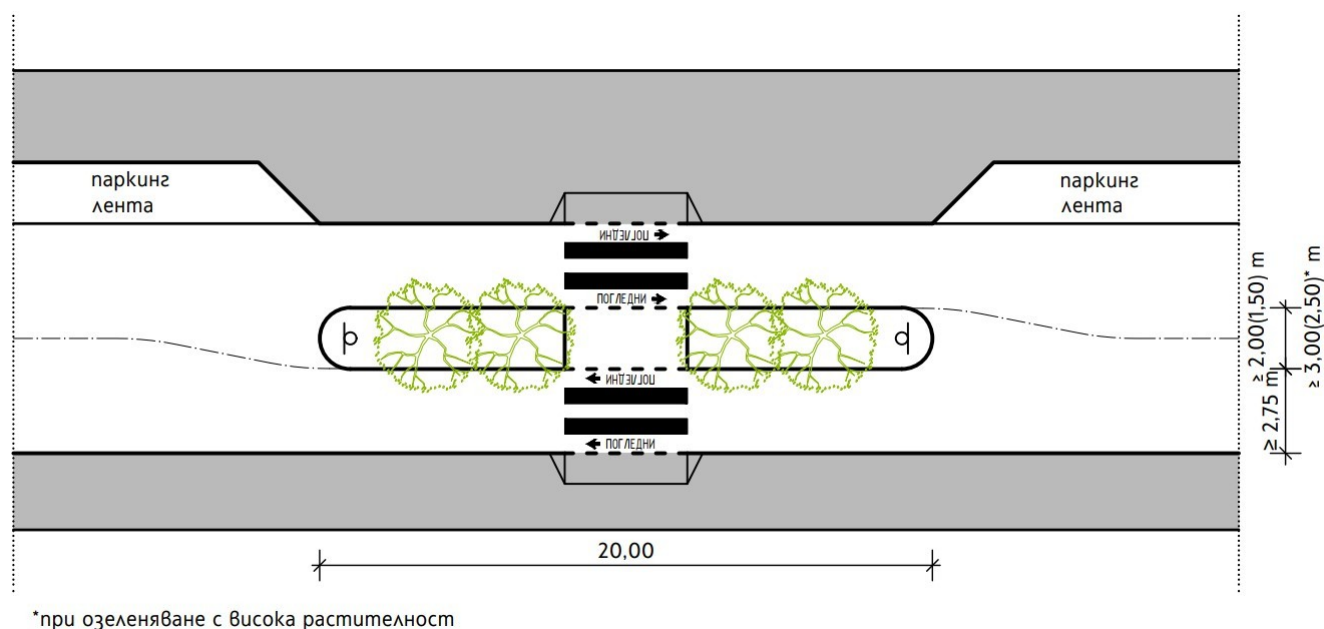


(a) Enostranska lokalna zožitev

(b) Dvostranska lokalna zožitev

Slika 10. Diagrami lokalnih zožitev

Člen 29. (1) Sredinski otoki, ki se uporabljajo kot naprava za omejevanje hitrosti na območjih poti za pešce, se izvedejo v skladu s sliko 11.



паркинг лента	parkirni pas
*при озеленяване с висока растителност	* pri urejanju krajine z visoko vegetacijo

Slika 11. Diagram sredinskega otoka za prehod za pešce

(2) Sredinski otok je širok najmanj 2,00 m. V primeru prostorskih omejitev je lahko širok 1,50 m. Če je del sredinskega otoka območje visoke vegetacije, je otok širok najmanj 3,00 m, če pa obstajajo prostorske omejitve, pa je lahko širok 2,50 m.

(3) Prometni pasovi na območju sredinskega otoka so široki najmanj 2,75 m. Če je sredinski otok na vodoravni krivulji s polmerom, manjšim od 100 m, so prometni pasovi široki najmanj 3 m.

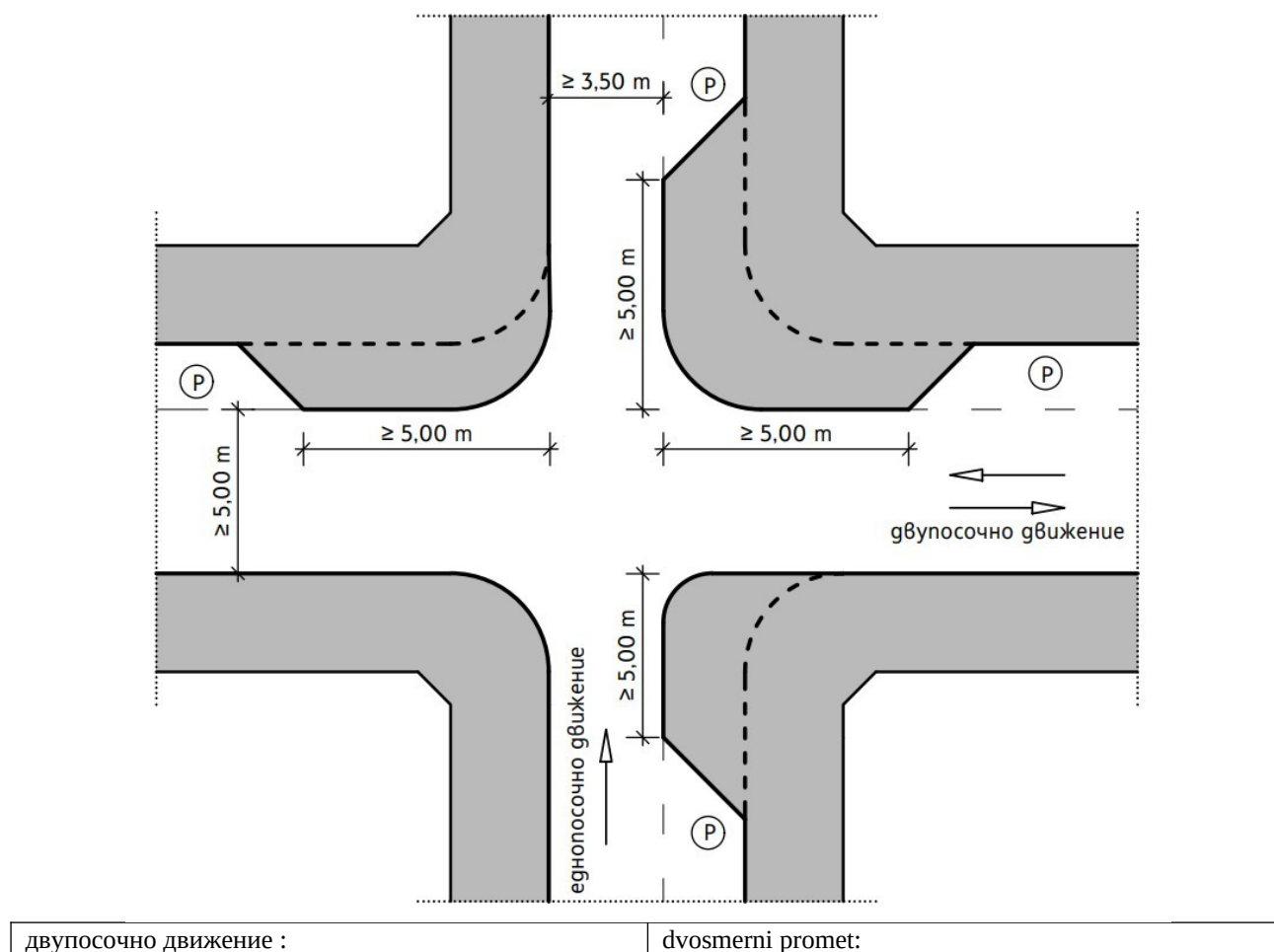
(4) Tlakovana površina otoka, namenjenega pešcem, je lahko drugačne barve in/ali teksture.

(5) Če z gradnjo sredinskega otoka ni dosežen zahtevan omejevalni učinek in/ali je treba izboljšati pogoje prehoda za pešce, se otok lahko izvede v kombinaciji z umetnimi ovirami (Priloga št. 1).

Člen 30. (1) Gradnja odmaknjenih pločnikov je namenjena zagotavljanju krajših razdalj prehodov za pešce v križiščih, nižje hitrosti pri zavijanju in/ali boljše vidljivosti za vse udeležence v prometu. Odmaknjeni pločniki se gradijo na ulicah s širokimi prometnimi pasovi, tako da se ti zožijo v križišču, ali na ulicah, kjer je dovoljeno parkiranje, pri čemer se zožijo parkirni pasovi (slika 12).

(2) Zoženi del vozišča na enosmernih ulicah je širok najmanj 3,50 m in na dvosmernih ulicah 5,00 m.

(3) Dolžina označenega območja znaša najmanj 5,00 m od sosednje linije robnika prečkane ceste, kot je prikazano na sliki 12.



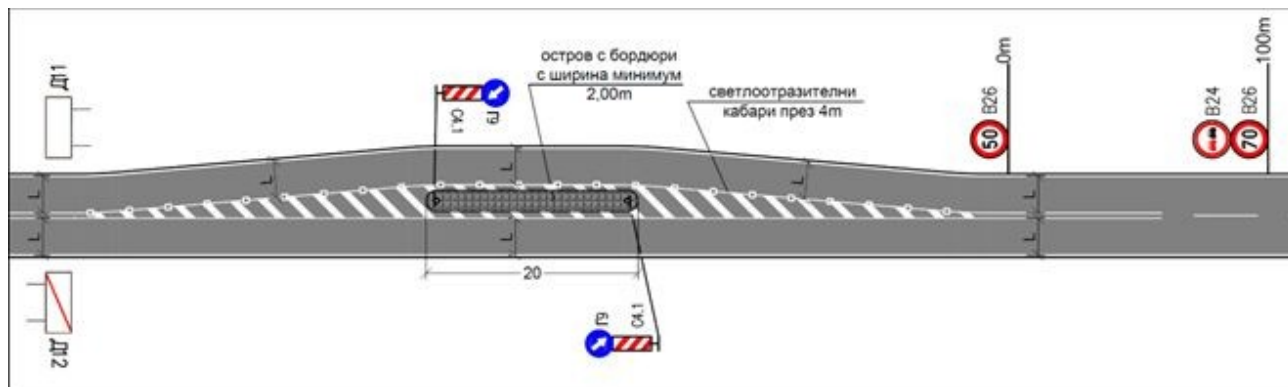
Slika 12. Diagram odmaknjenih pločnikov v križišču

Oddelek IV

Otoki za omejevanje hitrosti zunaj naselij

Člen 31. Otoki na vozišču se uporabljajo za spreminjanje razmer na voznem pasu, zaradi česar se hitrost zniža. Namestijo se na prehodna območja, kjer naj bi se hitrost prometa zmanjšala, kot sledi:

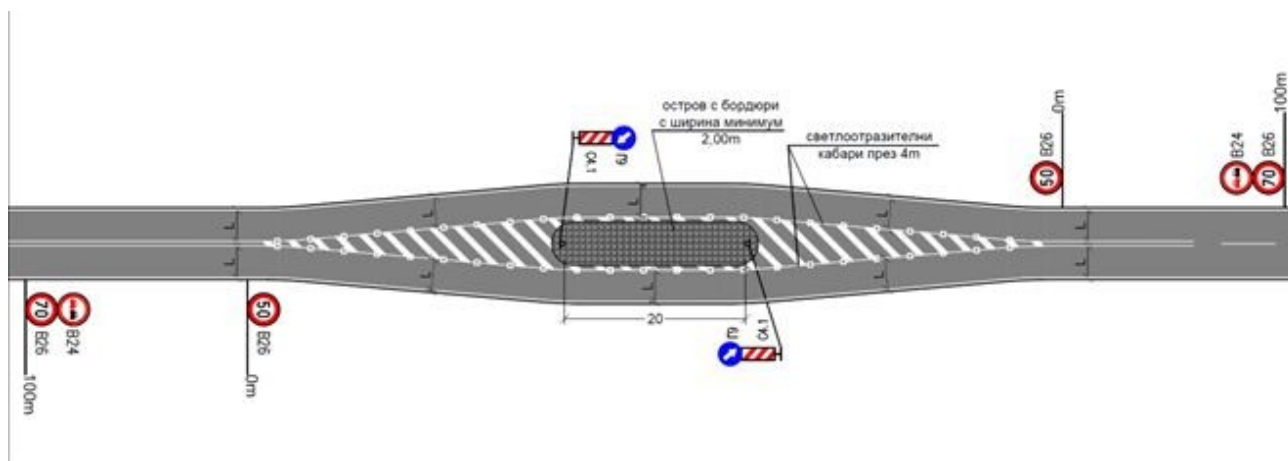
1. otok s šikano – uporablja se za znižanje hitrosti prometa v eno smer



оток с бордюри с шисмма МИНИМУМ	оток з робники з НАЈМАНЈ
Светлоотрадителни кабари през 4т	cestni odsevniki za 4 t

Slika 13. Diagram možnega upravljanja prometa z otokom s šikano ob vstopu v naselje

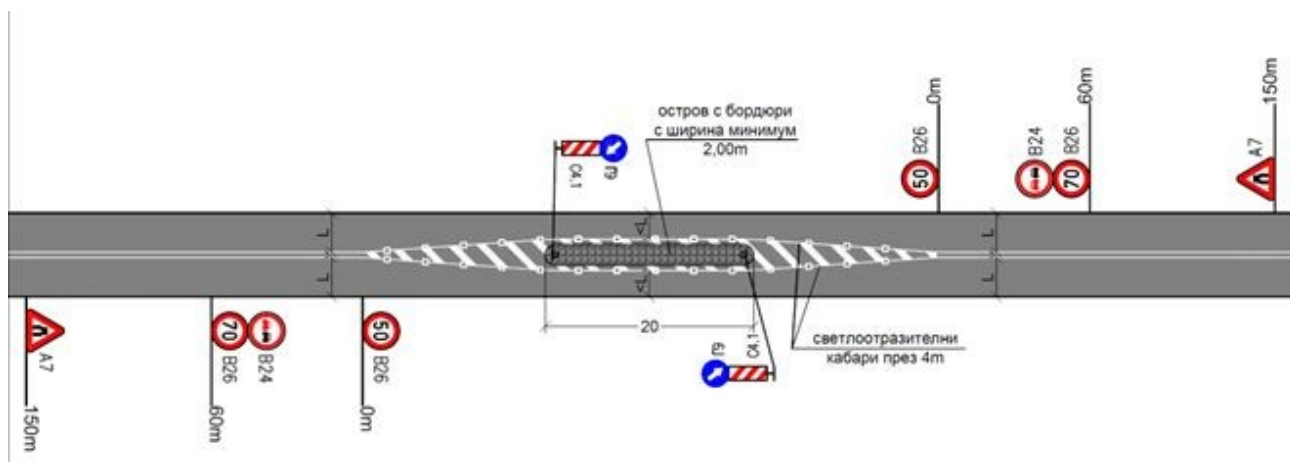
2. dvostranski sredinski otok – uporablja se za zniževanje hitrosti vožnje v obe smeri



оток с бордюри с шисмма МИНИМУМ	оток з робники з НАЈМАНЈ
Светлоотрадителни кабари през 4т	cestni odsevniki za 4 t

Slika 14. Diagram možnega upravljanja prometa z dvostranskim sredinskim otokom

3. sredinski otok – uporablja se za zoževanje prometnih pasov, ne da bi se spremenila skupna širina ceste



Slika 15. Diagram možnega upravljanja prometa s sredinskim otokom

остров с бордюры с шисма МИНИМУМ	otok z robniki z NAJMANJ
Светлоотрадателни кабари през 4т	cestni odsevniki za 4 t

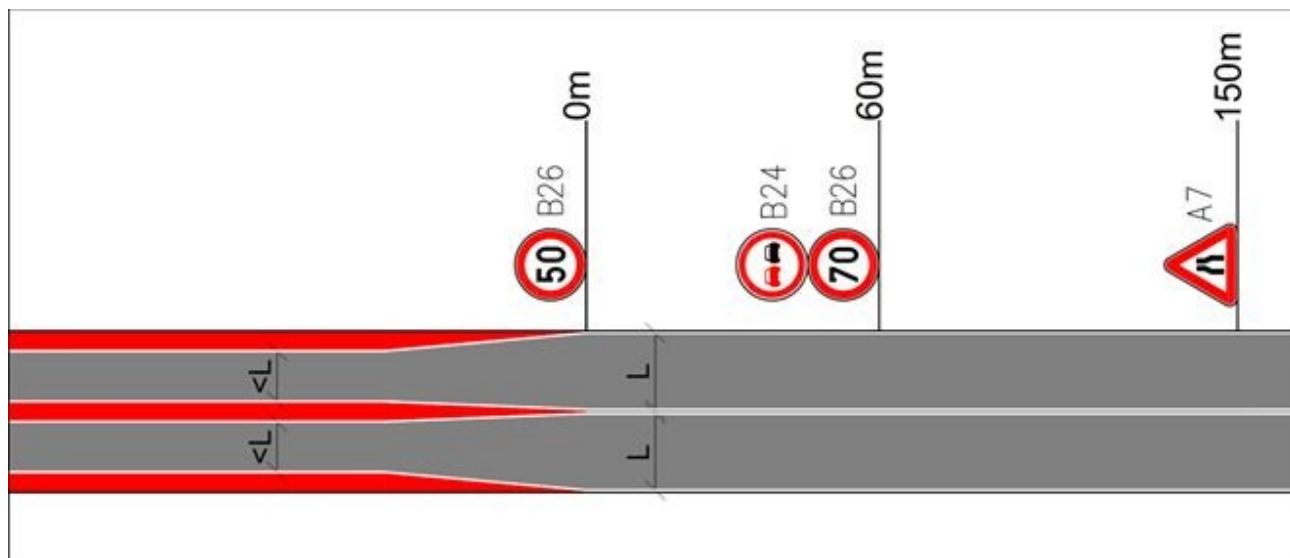
Oddelek V

Talne označbe, ki se uporabljajo za umirjanje prometa

Člen 32. (1) Za omejevanje hitrosti vožnje se lahko uporabljajo prečne in vzdolžne talne označbe v skladu z zahtevami uredbe o cestni signalizaciji s talnimi označbami iz člena 14(1) zakona o cestnem prometu in/ali vzdolžne črte z barvo in teksturo, ki se razlikujeta od barve in teksture tlakovane površine.

(2) Prečne označbe so optične in/ali strukturirane.

(3) Vzdolžne označbe in/ali vzdolžne črte iz odstavka 1 so na sredini in/ali na obeh koncih vozišča.



Slika 16. Diagram možnega upravljanja prometa z vzdolžnimi črtami

Tretje poglavje

JAVNA NAROČILA, PROJEKTIRANJE, USKLAJEVANJE, ODOBRITEV IN IZVAJANJE UMETNIH OVIR IN DRUGIH NAPRAV ZA OMEJEVANJE HITROSTI

Člen 33. (1) Uprava, ki upravlja cesto, ali lastnik ceste naroči pripravo projektov za gradnjo ali namestitvev umetnih ovir in drugih naprav za omejevanje hitrosti na vozišču.

(2) Uprava, ki upravlja cesto, ali lastnik glavne ceste naroči in izvede projekte iz odstavka 1 v okviru križišč, na katerih se ceste z različnimi lastniki križajo ali se razdelijo ali združijo na istem nivoju.

(3) Če cesta nacionalnega cestnega omrežja sovpada z ulico v naselju, se priprava projekta iz odstavka 1 naroči na podlagi poročila o dogovoru med agencijo za cestno infrastrukturo in zadevno občino.

Člen 34. (1) Projekti se dodelijo in izvajajo kot konceptualna in tehnična zasnova ali kot samostojna tehnična zasnova.

(2) V naseljih se lahko projekti dodelijo za celotno ozemlje kraja, za njegov del (okrožje, območje, stanovanjski kompleks) ali za posamezno ulico.

(3) Dodelitev projektov zunaj naselij je lahko del naložbenega projekta za novogradnjo, prenovu ali obnovo ali samostojen projekt.

Člen 35. Projekt se pripravi na podlagi podrobnih razpisnih pogojev za projektiranje, skupaj s potrebnimi vhodnimi podatki, ki jih zagotovi naročnik.

Člen 36. Projekt v fazi „idejne zasnove“ vsebuje:

1. pojasnjevalno opombo;
2. stanje;
3. organizacijo prometa.

Člen 37. Projekt v fazi „tehnične zasnove“ vsebuje: pojasnjevalno opombo s prilogami;

1. stanje;
2. vzdolžni profil – po presoji oblikovalca;
3. prečne profile in podrobnosti;
4. načrt zasnove površine;
5. načrt odvodnjavanja;
6. organizacijo prometa;
7. začasno organizacijo prometa in varnost v prometu.

Člen 38. Projekte pripravijo tehnično usposobljene osebe, ki so v celoti usposobljene za projektiranje za naslednja dela: „Načrtovanje in projektiranje prometa“, „Organizacija prometa in varnost v prometu ter začasna organizacija prometa in varnost v prometu“, ki jih je izdala Zbornica inženirjev za investicijsko projektiranje Republike Bolgarije.

Člen 39. Naročnik iz člena 33 usklajuje projekte z ustreznimi pristojnimi organi v skladu s postopkom, določenim v členu 3(3) zakona o cestnem prometu.

Člen 40. Po izvedbi projekta iz člena 34(1) se odsek začne uporabljati v skladu s postopkom, določenim v zakonu o cestnem prometu, promet pa se ponovno vzpostavi.

Četrto poglavje

ODGOVORNOSTI IN DOLŽNOSTI. NADZOR

Člen 41. Organizacija in financiranje dejavnosti v zvezi z gradnjo in namestitvijo umetnih ovir in drugih naprav za omejevanje hitrosti na vozišču sta dolžnost in odgovornost uprave, ki upravlja cesto, ali lastnika ceste.

Člen 42. Uprava, ki upravlja cesto, ali lastnik ceste mora naprave za omejevanje hitrosti ohranjati v nepoškodovanem stanju, ki zagotavlja varno delovanje.

Člen 43. Uprava, ki upravlja cesto, ali lastnik ceste izvaja začetne in redne preglede naprav za omejevanje hitrosti ter spremlja učinek njihove uvedbe in poroča o njem, kar vključuje:

1. podatke o prometnih nesrečah, ki so se zgodile;
2. vedenje udeležencev v cestnem prometu;
3. hitrost v prometu;
4. pripravo poročila na podlagi zgoraj navedenih podatkov, v katerem se analizirajo prednosti in slabosti sprejetih ukrepov;
5. po potrebi predlog za nadaljnje ukrepe.

Člen 44. Za zgrajene in nameščene naprave za omejevanje hitrosti uprava ceste ali lastnik ceste dokumentira in vodi tehnično evidenco, ki vključuje podatkovno zbirko pregledov, inšpekcijskih pregledov, revizij in preskusov naprav, da se ugotovijo njihovo stanje delovanja, vzroki nastalih poškodb in napak ter potreba po popravilu ali zamenjavi naprav z ogroženo celovitostjo v skladu z Uredbo št. RD-02-20-19 z dne 12. novembra 2012 o vzdrževanju in tekočem popravilu cest (UL št. 91 iz leta 2012).

Prehodne in končne določbe

Člen 1. Uredba je izdana na podlagi člena 24a(2) zakona o cestnem prometu in razveljavlja Uredbo št. RD-02-20-10 iz leta 2012 o pogojih za gradnjo ali namestitev umetnih ovir in drugih naprav za omejevanje hitrosti na vozišču ter o zahtevah v zvezi s tem (objavljena v izdaji UL št. 56 iz leta 2012, kakor je bila spremenjena, izdaja UL št. 32 iz leta 2015).

Oddelek 2. (1) Obstoječe umetne ovire in druge naprave za omejevanje hitrosti se uskladijo z zahtevami iz te uredbe, kot sledi:

1. znotraj meja naselij po pripravi ustreznega načrta ali projekta iz člena 3(1)(2) v skladu z glavnim načrtom prometne organizacije ali po njegovi posodobitvi v skladu z uredbo iz člena 3(3) zakona o cestnem prometu;
2. zunaj meja naselij po pripravi projekta za organizacijo prometa in varnost v prometu ali posodobitvi obstoječega projekta za organizacijo prometa in varnost v prometu v skladu z uredbo iz točke 1.

(2) Obstoječe umetne ovire in druge naprave za omejevanje hitrosti, ki jih ni mogoče uskladiti z zahtevami iz te uredbe, se odstranijo.

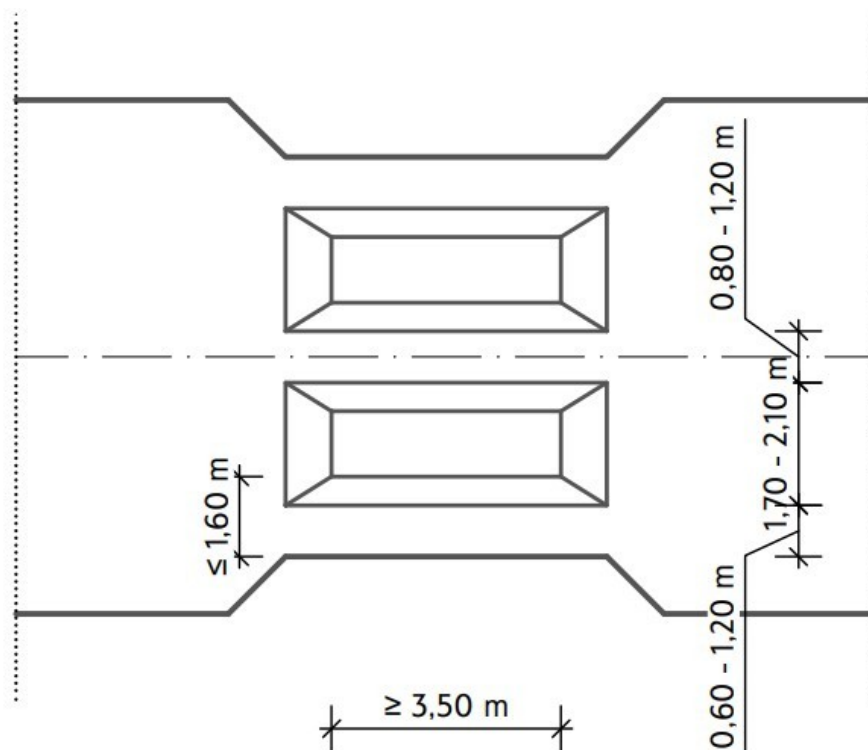
Oddelek 3. Za spremljanje izvajanja Uredbe so zadolženi uradi, pristojni za spremljanje skladnosti s prometnimi predpisi, ki jih določijo minister za notranje zadeve, nacionalni direktorat za nadzor gradnje, župani zadevnih občin ali osebe, ki jih ti pooblastijo v okviru svojih pristojnosti.

Oddelek 4. (1) Sproženi postopek odobritve naložbenega projekta in izdaja gradbenega dovoljenja se zaključita v skladu s prejšnjim postopkom.

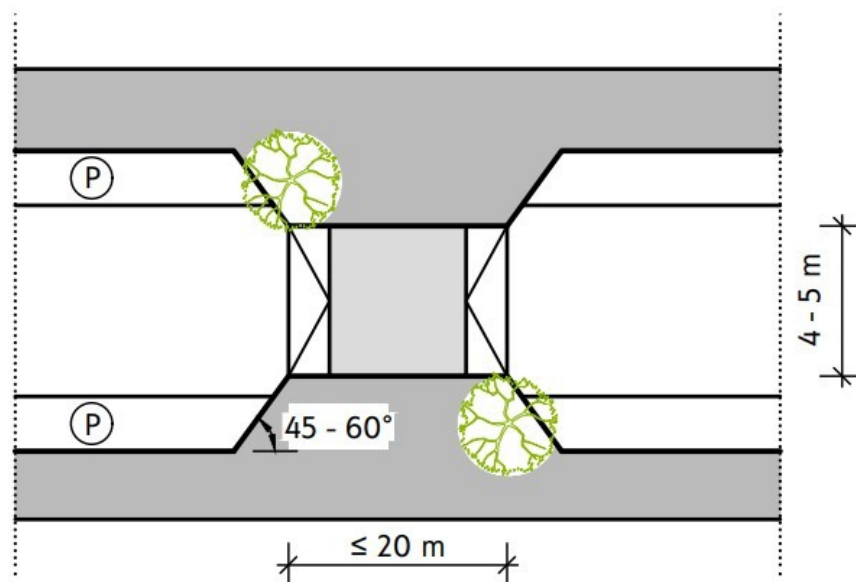
(2) Za začetek postopka odobritve naložbenega projekta in izdaje gradbenega dovoljenja se šteje dan predložitve naložbenega projekta v odobritev pristojnemu organu. Za začetek postopka se šteje tudi obstoj odobrenega konceptualnega naložbenega projekta.

Oddelek 5. Uredba začne veljati na dan objave v Uradnem listu.

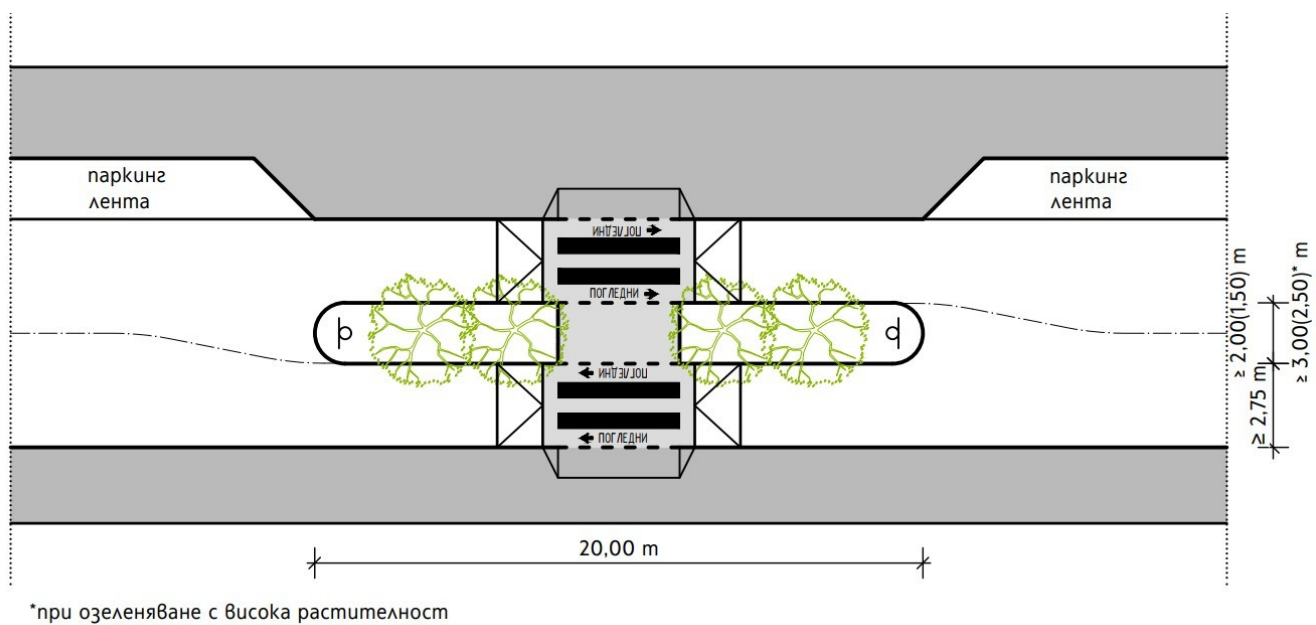
Možne kombinacije naprav za omejevanje hitrosti



(a) Diagram hitrostnih ovir v kombinaciji z dvostransko lokalno zožitvijo

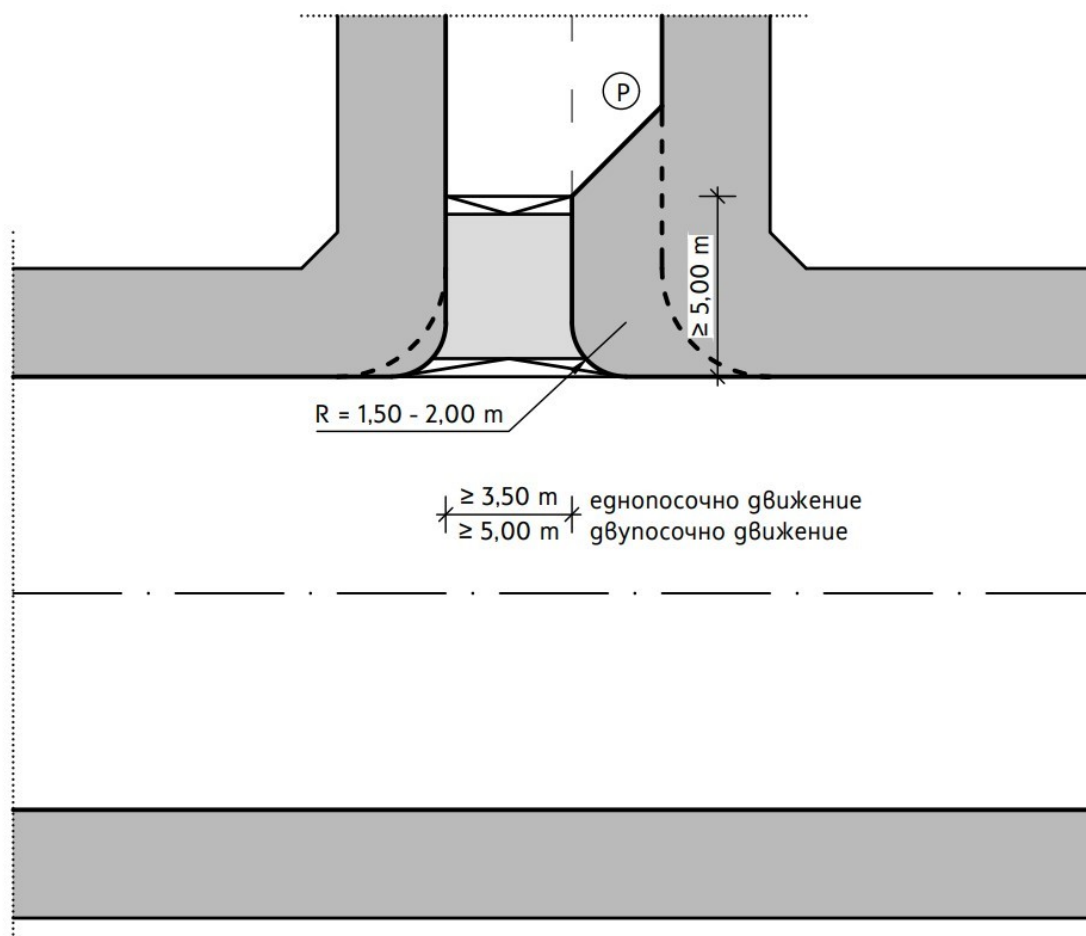


(b) Diagram dvostranske lokalne zožitve v kombinaciji s cestno ploščo



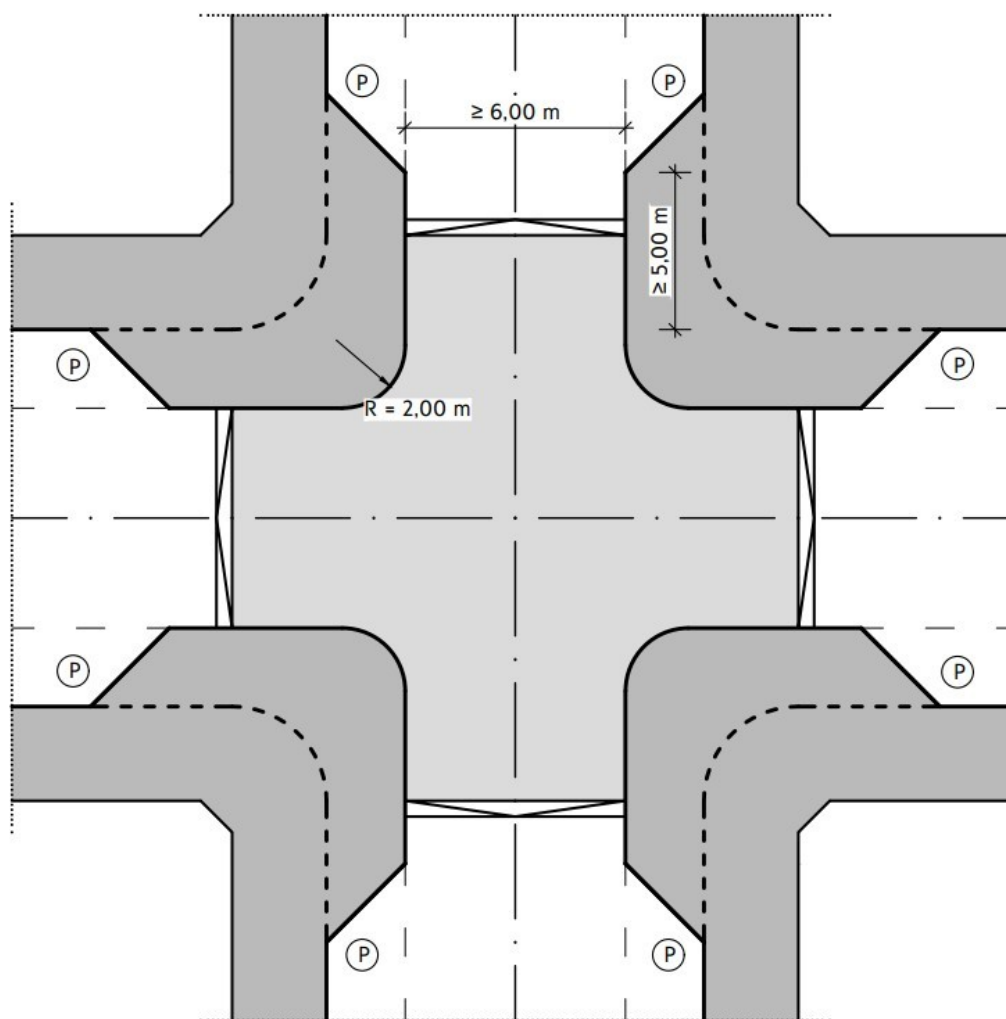
паркинг лента	parkirni pas
*при озеленяване с висока растителност	* pri urejanju krajine z visoko vegetacijo

(c) Diagram sredinskega otoka v kombinaciji s cestnimi ploščami



еднопосочно движение	enosmerni promet
----------------------	------------------

(d) Diagram kombinacije odmaknjenih pločnikov, zmanjšanja polmerov krivulj robnikov in cestne plošče na križišču med ulico primarnega in ulico sekundarnega cestnega omrežja



(e) Diagram kombinacije odmaknjenih pločnikov, zmanjšanja polmerov krivulj robnikov in dvignjenega križišča

Naprava za omejevanje hitrosti in umirjanje prometa	Uporaba v skladu z razvrstitvijo ulic						Konstrukcij sko določena hitrost [km/h]	Uporaba na mestnih cestah	Uporaba zunaj naselij*
	Postavitev	V skladu z razvrstitvijo ulic			Glede na funkcije, ki jih opravlja				
		Ulice razreda II	Ulice razreda II I/IV	Ulice razredov V in VI	Dostop za interventne službe	Glavna tranzitna arterija			
Umetne ovire									
Grbina	med križišči	□	●	●	□	◐	10–50	●	◐
Hitrostna ovira	med križišči	◐	●	●	●	●	20–60	●	◐
Cestna plošča	med križišči	□	●	●	□	◐	20–60	●	◐
Dvignjena pot za pešce	oboje	□	●	●	□	◐	20–60	●	◐
Dvignjeno križišče	na stiku	□	◐	●	◐	◐	20–60	●	◐
Vzdolžne umetne ovire	med križišči	□	◐	●	●	□	20–40	●	●
Spremembe razmer, ki vplivajo na potek prometa motornih vozil									
Vodoravni odmiki vozišča	med križišči	◐	●	●	●	●	30–60	●	●

Šikane (vrsta vodoravnih odmikov)	med križišči	□	●	●	◐	◑	30–60	●	●
Sprememba geometrije na križiščih	na stiku	□	◑	●	●	●	20–40	●	□
Majhno krožišče	na križišču	□	◑	●	◐	◑	20–50	●	◐
Veliko krožišče	na križišču	●	◑	□	●	●	30–90	●	●
Zmanjšanje polmerov krivulj robnikov	na prehodu	□	◑	●	◐	□	10–30	●	□
Spremembe razmer, ki vplivajo na zaznavanje voznikov									
Odmaknjeni pločniki	na prehodu	●	●	●	●	●	20–60	●	□
Lokalna zožitev	med križišči	●	●	●	●	●	20–50	●	◐
Otok na vozišču	oboje	●	●	●	●	●	20–60	●	●
Označba									
Prečna optična označba	med križišči	-	-	-	-	-	30–90	□	●

Prečna zvočna označba	med križišči	-	-	-	-	-	30–90	□	●
Vzdolžne črte	med križišči	-	-	-	-	-	30–90	□	●
Druge naprave									
Tlakovane površine različnih barv in tekstur	oboje	●	●	●	●	●	20–90	●	●
Znaki s spremenljivo vsebino	med križišči	●	●	●	●	●	30–90	◐	●

Legenda:

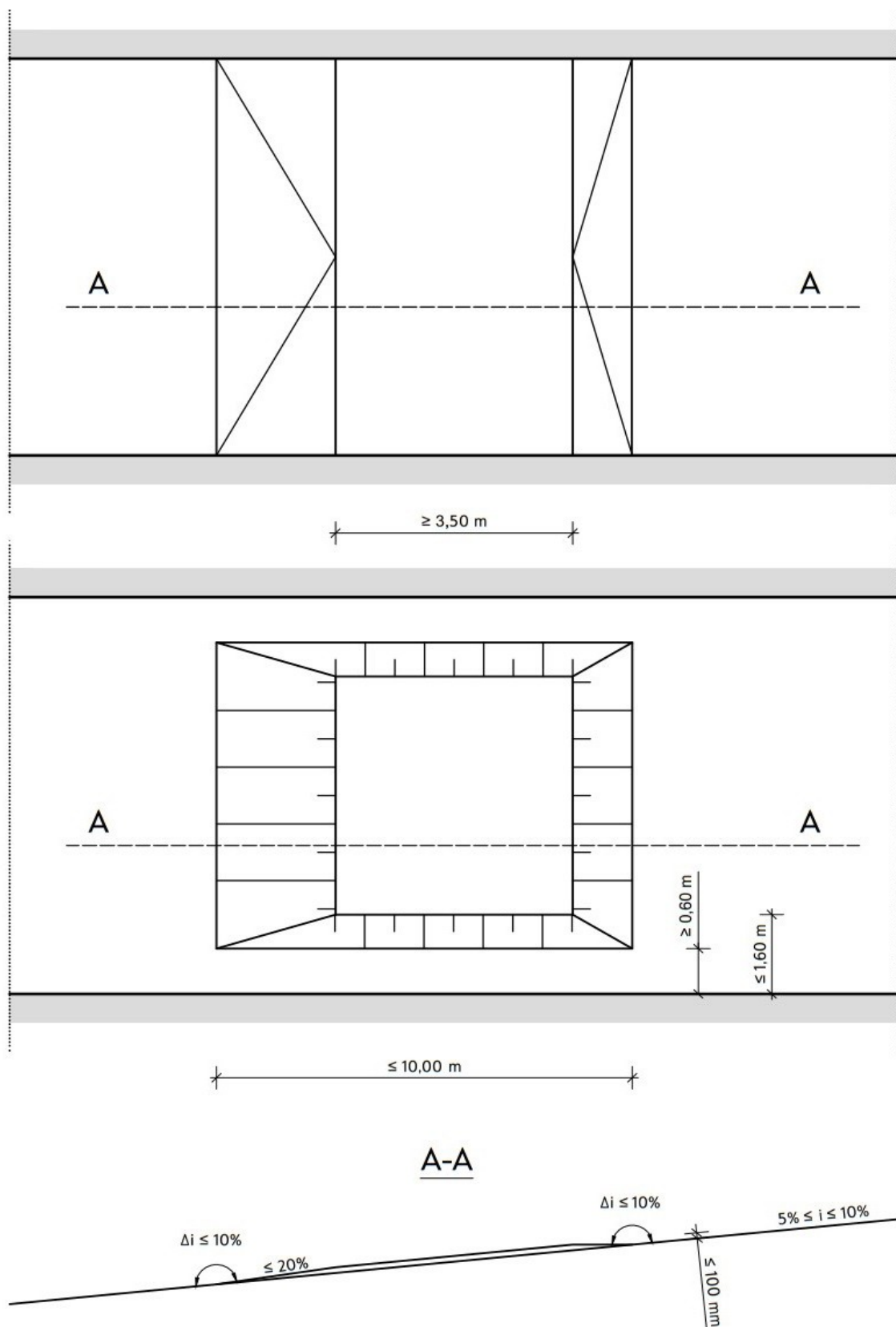
● – se uporablja

◐ – uporablja se samo v posebnih primerih

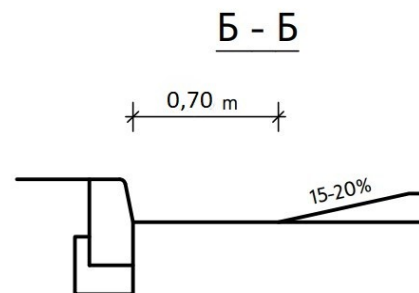
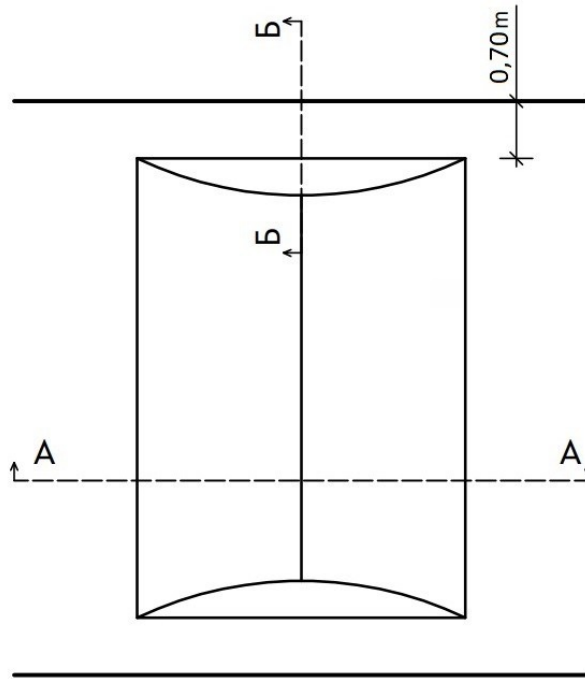
□ – se ne uporablja

* Opomba: umetne neravnine se ne uporabljajo na nacionalnih cestah.

Diagrami cestne plošče in hitrostne ovire na ulici z vzdolžnim 5- do 10-odstotnim naklonom

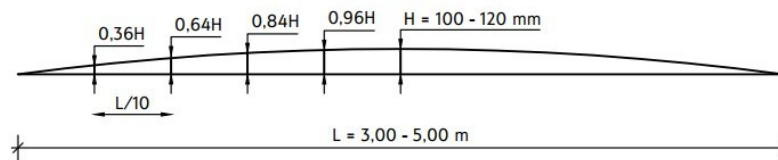


Profili grbin glede na ciljno hitrost vožnje

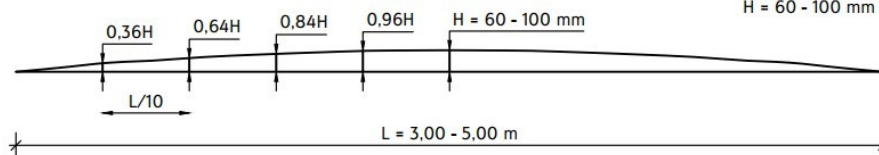


A - A

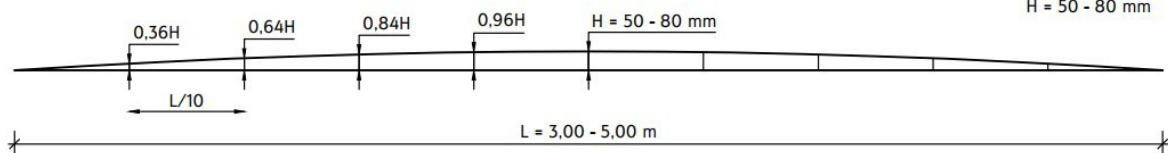
$V_{\max} \leq 20 \text{ km/h}$
 $\Delta i = 8,0\% - 10,0\%$
 $L = 3,00 - 5,00 \text{ m}$
 $H = 100 - 120 \text{ mm}$



$V_{\max} \leq 30 \text{ km/h}$
 $\Delta i = 6,0\% - 9,0\%$
 $L = 3,00 - 5,00 \text{ m}$
 $H = 60 - 100 \text{ mm}$

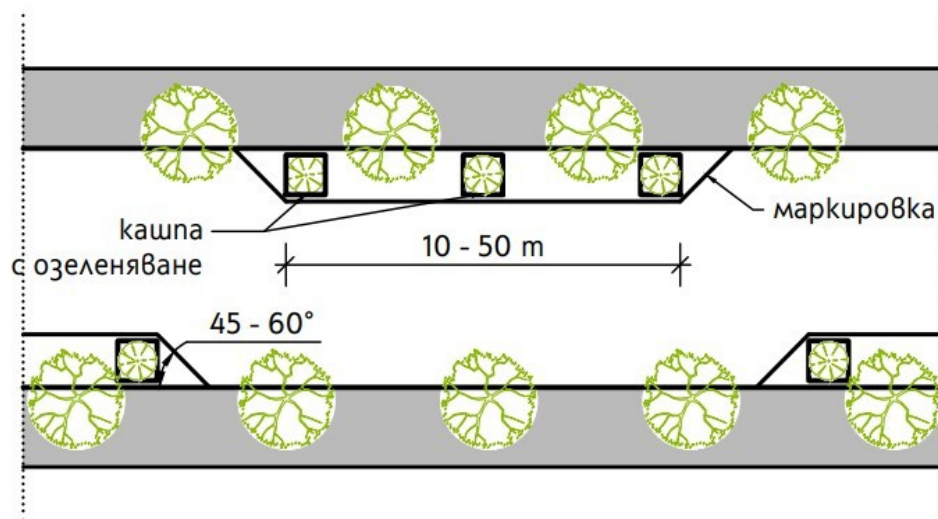


$V_{\max} \leq 40 \text{ km/h}$
 $\Delta i = 5,0\% - 8,0\%$
 $L = 3,00 - 5,00 \text{ m}$
 $H = 50 - 80 \text{ mm}$



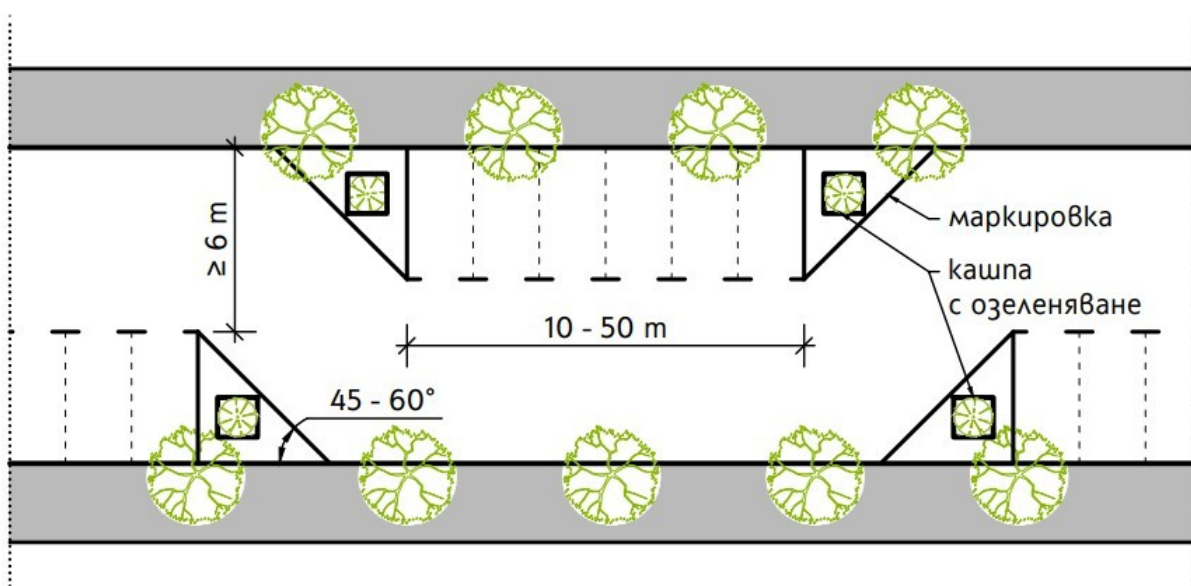
Priloga št. 5 k členu 23(5)

Diagrami šikan, oblikovanih z označbami in premičnimi rastlinskimi lonci



кашпа - озеленяване	rastlinski lonec – urejanje krajine
маркировка	označba

(a) Šikana, oblikovana s premičnimi rastlinskimi lonci in označbami



кашпа - озеленяване	rastlinski lonec – urejanje krajine
маркировка	označba

(b) Šikana, oblikovana s premičnimi rastlinskimi lonci, označbami in reorganizacijo parkiranja

MINISTRICA ZA REGIONALNI RAZVOJ IN JAVNA DELA:

VIOLETA CORITAROVA

MINISTER ZA NOTRANJE ZADEVE:

KALIN STOYANOV