



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 3134

27 Νοεμβρίου 2012

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΔΜΕΟ/ο/3616

Έγκριση Κατευθυντήριων Γραμμών για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (Άρθρο 8 του Π.Δ. 104/2011).

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 8 του Π. Δ/τος 104/2011 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2008 για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών» (ΦΕΚ 237 Α' /7-11-2011).

2. Τις διατάξεις του Π.Δ. 69/88 «Περί Οργανισμού της Κεντρικής Υπηρεσίας της Γ.Γ.Δ.Ε.», όπως αυτό τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 293/21-06-1991 «Περί Συστάσεως Οργανικής Μονάδας στη Γ.Γ.Δ.Ε.» και το Π.Δ. 167/5-5-1992 «Περί τροποποίησης του Οργανισμού της Γ.Γ.Δ.Ε.» και ισχύει.

3. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το Άρθρο Πρώτο του Π.Δ. 63/2005 (ΦΕΚ 98 Α') «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα»

4. Τις διατάξεις του Π.Δ. 85/2012 «Ίδρυση και μετονομασία Υπουργείων, μεταφορά και κατάργηση υπηρεσιών» (ΦΕΚ 141 Α' /21-06-2012).

5. Τις διατάξεις του Π.Δ. 86/2012 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (ΦΕΚ 141 Α').

6. Την υπ αριθ. Υ43/05.07.2012 απόφαση του Πρωθυπουργού «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Σταύρου Καλογιάννη» (ΦΕΚ 2094 Β'), αφού είδαμε:

1. Τα παραδοτέα του έργου «Υπηρεσίες εμπειρογνώμονα για υποβοήθηση της ΔΜΕΟ στη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών» (Δεκέμβριος, 2010), στο πλαίσιο υποστήριξης της Διεύθυνσης Μελετών Έργων Οδοποιίας (Δ.Μ.Ε.Ο.) στην ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2008/96/ΕΚ για την διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών και την εφαρμογή του Π.Δ. 104/2011 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2008 για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών».

2. Τα παραδοτέα των έργων «Μεθοδολογίες εντοπισμού οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και κριτήρια» (Ιούνιος, 2012) και «Σύνταξη Οδηγιών Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας» (Δεκέμβριος 2012) στο πλαίσιο υλοποίησης έργων οδηγιών οδικής ασφάλειας και προετοιμασίες των προδιαγραφών των Μελετών Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας (ΜΕΒΟΑ) που υλοποιούνται από την ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

3. Την υποχρέωση σύνταξης Κατευθυντήριων Γραμμών για την Διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών σύμφωνα με το Άρθρο 8 Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2008/96/ΕΚ και το Άρθρο 8 του Π.Δ. 104/2011 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2008 για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών», καθώς και την υιοθέτηση και στη συνέχεια ανακοίνωσή τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4. Τις προπαρασκευαστικές ενέργειες των αρμόδιων Ελληνικών Αρχών και τη σχετική αλληλογραφία μεταξύ αυτών και των αρμόδιων υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

5. Το γεγονός ότι μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, ως Φορέα Ασφάλειας Οδικών Υποδομών σύμφωνα με το Άρθρο 10 του Π.Δ. 104/2011, τις σχετικές με το σχεδιασμό και τη διαχείριση της οδικής ασφάλειας αρμοδιότητες της Κεντρικής Υπηρεσίας της ίδιας Γενικής Γραμματείας ασκεί σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία η Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας.

Και επειδή:

1. Η υιοθέτηση και ανακοίνωση κατευθυντήριων γραμμών για την διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (Άρθρο 8 του Π.Δ. 104/2011) προϋποθέτει την έγκρισή τους και αποτελεί υποχρέωση της Ελληνικής Δημοκρατίας για την προσαρμογή της στην Οδηγία 2008/96/ΕΚ.

2. Από την παρούσα απόφαση δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Την έγκριση του συνημμένου στην παρούσα τεύχους Κατευθυντήριων Γραμμών για την διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (Άρθρο 8 του Π.Δ. 104/2011 και όμοιο της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ), όπως αυτές συντάχθηκαν από την Υπηρεσία (Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας - Δ.Μ.Ε.Ο.).

2. Η παρούσα μαζί με το συνημμένο εγκρινόμενο τεύχος Κατευθυντήριων Γραμμών για την διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών να κοινοποιηθεί στην αρμόδια Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σύμφωνα με την Οδηγία του Συμβουλίου 2008/96/ΕΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συνημμένο στις Κατευθυντήριες Γραμμές
του Π.Δ. 104/11
(Εγκινητική Απόφαση ΔΜΕΟ/ο/3616/28-09-2012)

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Εισαγωγή

Στη συνέχεια του Π.Δ. 104/2011 που ενσωματώνει την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2008/96/ΕΚ συντάσσεται η παρούσα Απόφαση που αφορά στις Κατευθυντήριες Γραμμές σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Άρθρου 8 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας.

Συντομογραφίες

ΕΟΑ: Έλεγχος οδικής ασφάλειας
ΕΠΟΑ: Επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας
ΟΕ, ΟΕμ, ΟΕπ: Ομάδα Ελέγχου, Ομάδα εμπειρογνομόνων, Ομάδα επιθεωρήσεως

ΜΕ: Μελετητής

ΚΕ: Κύριος του Έργου

ΦΑΟΥ: Φορέας Ασφάλειας Οδικών Υποδομών

ΤΣ: Τεχνικός Σύμβουλος/Εμπειρογνώμονας

ΜΟΑ: Μειωμένη Οδική Ασφάλεια

ΥΣ: Υπηρεσία Συντήρησης

Άρθρο 1: Αξιολόγηση Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας

1. Η αξιολόγηση επιπτώσεων πραγματοποιείται για όλα τα έργα υποδομής κατά το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού - μελέτη σκοπιμότητας (πριν την έγκριση του έργου υποδομής) αλλά και για έργα με σημαντικές τροποποιήσεις του υφιστάμενου δικτύου. Η αξιολόγηση προσδιορίζει θέματα ασφάλειας που επηρεάζουν την επιλογή της προτεινόμενης λύσης.

2. Η αξιολόγηση επιπτώσεων οδικής ασφάλειας πραγματοποιείται από πιστοποιημένους ελεγκτές, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του Άρθρου 3 παράγραφος 4, του Π.Δ. 104/2011.

3. Η διαδικασία Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας περιλαμβάνει:

- Περιγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ήτοι κυκλοφοριακοί φόρτοι (ΕΜΗΚ), αριθμοί θανατηφόρων ατυχημάτων και λοιπών ατυχημάτων για περίοδο τριών χρόνων ανά κατηγορία οδού. Ανάλυση δεικτών ατυχημάτων ανά κατηγορία οδού για οδικά τμήματα και ισόπεδους κόμβους (δεκαπέντε).

- Εκτίμηση της μελλοντικής κατάστασης για χρονικό ορίζοντα 15 ετών χωρίς παρεμβάσεις. Πρόβλεψη κυκλοφοριακών φόρτων και θανατηφόρων ατυχημάτων και ατυχημάτων με τραυματίες.

- Αξιολόγηση των επιπτώσεων των εναλλακτικών σεναρίων ως προς την οδική ασφάλεια ανά κατηγορία οδού και χρήση οδού. Αξιολόγηση των επιπτώσεων στο δίκτυο των εναλλακτικών σεναρίων της ευρύτερης περιοχής λόγω αλλαγών στην επιλογή μέσου μεταφοράς και στον καταμερισμό της κυκλοφορίας στο δίκτυο.

- Ανάλυση οφέλους/κόστους των εναλλακτικών σεναρίων και οικονομική εκτίμηση των επιπτώσεων τους. Χρησιμοποιούνται τιμές που συνδέονται με την πρόληψη ατυχημάτων και θυμάτων.

- Βελτιστοποίηση των προτεινόμενων επεμβάσεων ώστε να επιτευχθούν υψηλά επίπεδα οδικής ασφάλειας, καλύτερη σχέση οφέλους/κόστους ή και τα δύο.

4. Τα στοιχεία της αξιολόγησης και τα κριτήρια εκτίμησης των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας στη φάση

της αναγνωριστικής μελέτης παρουσιάζονται στο Π.Δ. 104/2011 Άρθρο 14, Παράρτημα Ι. Επίσης, η Ομάδα Ελέγχου μπορεί να κάνει χρήση των καταλόγων αξιολόγησης επιπτώσεων οδικής ασφάλειας σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Οδικής Ασφάλειας και τα διαθέσιμα από τις αρμόδιες Υπηρεσίες σχετικά στοιχεία (Βλ. ενδεικτικά τα συνημμένα Παραρτήματα).

Άρθρο 2: Έλεγχοι Οδικής Ασφάλειας για Έργα Υποδομής

1. Ο Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ) έργων υποδομής είναι υποχρεωτικός και πραγματοποιείται α) κατά το στάδιο της προμελέτης, β) κατά το στάδιο της οριστικής μελέτης, γ) με την ολοκλήρωση της κατασκευής και πριν την παράδοση του έργου στην κυκλοφορία, και δ) στο αρχικό στάδιο λειτουργίας του.

2. Ο ΦΑΟΥ είναι αρμόδιος για τον συντονισμό της διαδικασίας ΕΟΑ σε σήραγγες μέχρι 500 μέτρα. Ο ΦΑΟΥ δεν είναι αρμόδιος για τον συντονισμό της διαδικασίας ΕΟΑ σε σήραγγες μήκους μεγαλύτερου των 500 μέτρων. Για τις σήραγγες αυτές ισχύει η Οδηγία 2004/54/ΕΚ και το Π.Δ. 230/2007.

3. Η σύνταξη και συστηματική επικαιροποίηση των Κατευθυντήριων Γραμμών εκπόνησης ΕΟΑ καθώς και η σύνταξη και συστηματική επικαιροποίηση των καταλόγων ΕΟΑ, πραγματοποιούνται από τον ΦΑΟΥ.

4. Ο έλεγχος Οδικής Ασφάλειας σε έργα υποδομής πραγματοποιείται από Ομάδα Ελέγχου (ΟΕ) η οποία αποτελείται από τουλάχιστον 2 (δύο) μέλη, τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις διορισμού, εκπαίδευσης και κατάρτισης, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Π.Δ. 104/2011, και το άρθρο 6 της παρούσας απόφασης. Τα στάδια που ακολουθούν οι αρμόδιοι φορείς κατά τον έλεγχο ασφάλειας των έργων υποδομής είναι τα εξής:

- Ο ΦΑΟΥ αποστέλλει στις Δημόσιες Μελετητικές/Κατασκευαστικές Υπηρεσίες (ΚΕ) τον κατάλογο με τους πιστοποιημένους Ελεγκτές Οδικής Ασφάλειας καθώς και τα βιογραφικά τους που περιγράφουν την εμπειρία τους στα στάδια που αναφέρονται στο Άρθρο 2 παράγραφο 1 του παρόντος.

- Ο ΚΕ ενημερώνει τον ΦΑΟΥ για την έναρξη Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας στο στάδιο μελέτης ή κατασκευής και το υπό έλεγχο οδικό τμήμα. Στη συνέχεια ενημερώνει τον ΦΑΟΥ για τη επιλογή του Επικεφαλής της ΟΕ καθώς και τη σύνθεσή της. Ο ΚΕ και ο ΜΕ παραδίδουν όλα τα διαθέσιμα στοιχεία και σχέδια στην ΟΕ πριν από τη διενέργεια του ΕΟΑ. Σε περίπτωση μεγάλου έργου συνιστάται μια πρώτη συνάντηση μεταξύ ΟΕ, ΜΕ, ΚΕ.

- Η ΟΕ εξετάζει τα διατιθέμενα στοιχεία, πραγματοποιεί αυτοψία στο έργο και συγκεντρώνει επιπλέον στοιχεία (π.χ. φωτογραφίες). Τα μέλη της ΟΕ συζητούν τα θέματα της μελέτης που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια και εξετάζουν τα προβλήματα αναλυτικά. Στη φάση αυτή, εφόσον είναι αναγκαίο, πραγματοποιείται δεύτερη συνάντηση μεταξύ ΟΕ, ΜΕ, ΚΕ.

Σε περίπτωση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας πριν την παράδοση στην κυκλοφορία ή στο αρχικό στάδιο λειτουργίας η ΟΕ οφείλει να πραγματοποιήσει αυτοψία κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας.

- Στη συνέχεια η ΟΕ συντάσσει την Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας, την οποία και αποστέλλει στους ΚΕ, ΜΕ και ΦΑΟΥ. Η Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας περιέχει σαφή και αιτιολογημένη περιγραφή των προβλημάτων οδικής ασφάλειας με τις αντίστοιχες προτάσεις. Κατά τη διατύπωση των προτάσεων της η

ΟΕ θα επιδιώκει να είναι πρακτικές, εφαρμόσιμες και ανάλογες με το συνολικό κόστος του έργου. Τα προβλήματα οδικής ασφάλειας που δεν επιλύονται κατά τη διάρκεια του Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας θα πρέπει να επανεξετάζονται σε επόμενα στάδια του Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας.

- Ο ΚΕ κατά την εξέταση της Έκθεσης Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας ζητεί τις σχετικές απόψεις του ΜΕ. Εφόσον κρίνει σκόπιμο, ο ΚΕ ζητεί τη συμβολή ανεξάρτητου τεχνικού συμβούλου/εμπειρογνώμονα (ΤΣ). Στην Απάντησή του ο ΜΕ απαντά σε κάθε πρόταση που διατυπώνει η Έκθεση της ΟΕ. Η Απάντηση του Μελετητή προς τον ΚΕ περιέχει με σαφήνεια ποιές προτάσεις της Έκθεσης Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας θεωρούνται αποδεκτές από αυτόν ή όχι, καθώς και ποιές εναλλακτικές λύσεις ενδέχεται να αντιπροτείνονται. Η Απάντηση του ΜΕ κοινοποιείται στους ΚΕ, ΟΕ, ΦΑΟΥ.

- Ο ΚΕ έχοντας υπόψη την Απάντηση του ΜΕ και τις συστάσεις τυχόν ανεξάρτητου τεχνικού συμβούλου / εμπειρογνώμονα (ΤΣ) συντάσσει την Απάντησή του προς την ΟΕ με κοινοποίηση στον ΜΕ, τυχόν ΤΣ και ΦΑΟΥ.

- Η ΟΕ εξετάζει την Απάντηση του ΚΕ και αποστέλλει σ' αυτόν την αποδοχή ή απόρριψη κάθε πρότασης ή αντιπρότασής του, με την κατάλληλη αιτιολόγηση, μέσω σύνταξης Έκθεσης Παρατηρήσεων. Η Έκθεση Παρατηρήσεων κοινοποιείται στον ΜΕ. Οι δυνατές απαντήσεις της ΟΕ σε σχέση με τις προτάσεις του ΜΕ που υιοθέτησε καταρχήν ο ΚΕ είναι:

α) Αποδοχή της εναλλακτικής πρότασης του ΜΕ.

β) Αποδοχή παραλλαγής της εναλλακτικής πρότασης του ΜΕ έπειτα από συνεργασία με τον ΚΕ και ΜΕ.

γ) Αποδοχή της εναλλακτικής πρότασης του ΜΕ λόγω ύπαρξης νέων πληροφοριών.

δ) Απόρριψη της εναλλακτικής πρότασης του ΜΕ.

- Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν διαφωνίες μεταξύ ΟΕ και ΜΕ, ο ΚΕ δίνει εντολή στον ΜΕ για την εφαρμογή των συμφωνημένων προτάσεων στο έργο. Αν ο ΚΕ επιλέξει να υλοποιήσει ένα μέρος των προτάσεων της ΟΕ, τότε συντάσσει Φόρμα Απαλλαγής για κάθε μια από τις προτάσεις που επιλέγει να μην υλοποιήσει με την απαραίτητη αιτιολόγηση της απόφασης του. Ο ΚΕ αποστέλλει στον ΦΑΟΥ την Έκθεση Εξαίρεσης. Όταν οι προτάσεις επιβάλλουν σημαντικές τροποποιήσεις, ενδέχεται να χρειάζεται εκ νέου Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας για το συγκεκριμένο τμήμα του έργου. Τούτο αποφασίζεται από τον ΚΕ σε συνεργασία με την ΟΕ.

- Στις περιπτώσεις όπου ο ΚΕ και η ΟΕ δεν μπορούν να συμφωνήσουν σε κοινά αποδεκτή εναλλακτική πρόταση για τη διευθέτηση ενός προβλήματος οδικής ασφάλειας ή ο ΚΕ δεν αποδέχεται το πρόβλημα που υποδεικνύει η ΟΕ, τότε συντάσσεται η Έκθεση Εξαίρεσης για κάθε ένα από τα αμφισβητούμενα θέματα. Η Έκθεση Εξαίρεσης συντάσσεται από τον ΚΕ και αποστέλλεται στον ΦΑΟΥ.

Στις περιπτώσεις όπου ο ΚΕ αποδέχεται το πρόβλημα αλλά δεν μπορεί να βρεθεί μια κοινά αποδεκτή λύση, τότε η Έκθεση Εξαίρεσης θα πρέπει να περιγράφει τους λόγους για τους οποίους δεν μπορεί να εφαρμοστεί η πρόταση της ΟΕ.

Στις περιπτώσεις εκείνες όπου ο ΚΕ δεν αποδέχεται ότι υφίσταται θέμα οδικής ασφάλειας, η Έκθεση Εξαίρεσης θα πρέπει να περιέχει στοιχεία που να αιτιολογούν με επάρκεια την άποψή του.

- Ο ΦΑΟΥ λαμβάνει την τελική απόφαση αποδοχής ή απόρριψης των επίμαχων προτάσεων μέσω της Έκθεσης

Εξαίρεσης η οποία στη συνέχεια αποστέλλεται στον ΚΕ για την υλοποίησή της.

5. Η Έκθεση ΕΟΑ περιλαμβάνει την παρουσίαση της Ομάδας Ελέγχου (ΟΕ) καθώς και σύντομη περιγραφή του έργου. Το κυρίως μέρος της Έκθεσης ΕΟΑ περιγράφει όλα τα προβλήματα οδικής ασφάλειας του έργου με τις αντίστοιχες προτάσεις ή συστάσεις για την ολική ή μερική αντιμετώπιση τους. Οι προτάσεις ή συστάσεις συνήθως αφορούν στην περιγραφή της λύσης ως προς τη φύση της ή την κατεύθυνση που πρέπει να ακολουθηθεί. Η ΟΕ αποφασίζει εάν απαιτούνται σχέδια των θέσεων ΜΟΑ που θα συνοδεύουν την Έκθεση ΕΟΑ. Η Έκθεση ΕΟΑ θα πρέπει να περιγράφει με σαφήνεια τα προβλήματα οδικής ασφάλειας. Η Έκθεση ΕΟΑ αποστέλλεται στον ΚΕ, με κοινοποίηση στον ΜΕ και στον ΦΑΟΥ. Ο ΚΕ μπορεί να ζητήσει τις απόψεις του ΜΕ ή τυχόν ΤΣ για τα ζητήματα που τίθενται στην Έκθεση.

6. Θα πρέπει να δίνεται προσοχή στον τρόπο διατύπωσης των απαντήσεων στα ευρήματα και στις συστάσεις του Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας, καθώς και αυτές μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως τεκμήρια υπαιτιότητας του ΦΑΟΥ σε περίπτωση ατυχήματος. Ο ΦΑΟΥ διατηρεί τεκμηριωμένο αρχείο των διορθωτικών επεμβάσεων μετά τη διαδικασία Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ).

7. Ενδεικτικά κριτήρια ελέγχου ανά στάδιο μελέτης παρουσιάζονται στο Π.Δ. 104/2011 (Άρθρο 14, Παράρτημα ΙΙ). Επίσης, η Ομάδα Ελέγχου μπορεί να κάνει χρήση των καταλόγων ελέγχου οδικής ασφάλειας στα στάδια της προμελέτης, της οριστικής μελέτης, με την ολοκλήρωση της κατασκευής προ της έναρξης κυκλοφορίας καθώς και στο αρχικό στάδιο λειτουργίας, σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Οδικής Ασφάλειας καθώς και τα διαθέσιμα από τις αρμόδιες Υπηρεσίες σχετικά στοιχεία (Βλ. ενδεικτικά τα συνημμένα Παραρτήματα).

Άρθρο 3: Κατάταξη και Διαχείριση Ασφάλειας στο εν Λειτουργία Δίκτυο

1. Η κατάταξη ασφάλειας τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και η κατάταξη ασφάλειας του δικτύου πραγματοποιούνται βάσει επανεξετάσεων της λειτουργίας του οδικού δικτύου που διενεργούνται από τον ΦΑΟΥ ανά τριετία.

2. Για τον προσδιορισμό τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων λαμβάνεται υπόψη τουλάχιστον ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων τα οποία σημειώθηκαν κατά τα τελευταία τρία (3) έτη ανά μονάδα μήκους οδού, και στην περίπτωση των Ισόπεδων Κόμβων, ο αριθμός ίδιου τύπου ατυχημάτων ανά Ισόπεδο Κόμβο. Επιπλέον λαμβάνονται υπόψη στοιχεία όπως είναι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στο τμήμα της οδού ή στον Ισόπεδο Κόμβο (ΕΜΗΚ).

3. Τα τμήματα υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων εντοπίζονται μέσω της Εμπειρικής Μεθόδου Bayes σύμφωνα με την οποία συγκρίνεται η προβλεπόμενη συχνότητα ατυχημάτων στο υπό μελέτη οδικό τμήμα με την εκτιμώμενη συχνότητα ατυχημάτων βάσει των διαθέσιμων στοιχείων. Η διαφορά αυτή αντιστοιχεί στην δυναμική βελτίωσης του κάθε οδικού τμήματος.

4. Για τον προσδιορισμό τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και την εφαρμογή της Εμπειρικής Μεθόδου Bayes τα οδικά τμήματα κατατάσσονται σε κατηγορίες. Τα οδικά τμήματα πρέπει να είναι ομοιογενή ανά κατηγορία και να έχουν μήκος που κυμαίνεται από 2 ως 10 χιλιόμετρα και κατά προτίμηση 5-6 χιλιό-

μετρα. Τα οδικά αυτά τμήματα πρέπει επίσης να έχουν παρεμφερή χαρακτηριστικά (π.χ. ΕΜΗΚ, γεωμετρία).

5. Για την κατάταξη ασφάλειας του δικτύου χρησιμοποιούνται οι υπολογισμένες τιμές της δυναμικής βελτίωσης, όπως ορίζονται στην Παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Η κατάταξη αυτή καταλήγει σε κατάλογο προτεραιότητας οδικών τμημάτων, η βελτίωση των οποίων εκτιμάται ότι θα έχει σημαντικά αποτελέσματα.

6. Ο κατάλογος προτεραιότητας οδικών τμημάτων παραδίδεται μέσω του ΦΑΟΥ στις αρμόδιες Υπηρεσίες Συντήρησης, ώστε να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες επιτόπιες επισκέψεις των εμπειρογνομόνων και να ολοκληρωθούν οι εργασίες Αξιολόγησης της Ασφάλειας.

7. Η αξιολόγηση της ασφάλειας των εν λειτουργία οδικών τμημάτων πραγματοποιείται από την ομάδα εμπειρογνομόνων (ΟΕμ). Η ομάδα εμπειρογνομόνων (ΟΕμ) αποτελείται από τουλάχιστον 2 μέλη, εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα είναι πιστοποιημένος ελεγκτής και πληροί τις προϋποθέσεις διορισμού και εκπαίδευσης, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Π.Δ. 104/2011, και το άρθρο 6 της παρούσας απόφασης.

8. Τα στάδια που ακολουθούν οι αρμόδιοι φορείς κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας των εν λειτουργία οδικών τμημάτων είναι τα ακόλουθα:

- Ο ΦΑΟΥ αποστέλλει στην ΥΣ τον κατάλογο των πιστοποιημένων Ελεγκτών Οδικής Ασφάλειας με τα βιογραφικά τους τα οποία περιγράφουν την εμπειρία τους στην αξιολόγηση της ασφάλειας των εν λειτουργία οδικών τμημάτων.

- Η ΥΣ ενημερώνει τον ΦΑΟΥ για τη σύνθεση της ΟΕμ και για τον επικείμενο έλεγχο στο οδικό τμήμα ανάλογα με την κατάταξη της ασφάλειας του.

- Ο ΦΑΟΥ και η ΥΣ παραδίδουν όλα τα διαθέσιμα στοιχεία στην ΟΕμ (θέσεις ατυχημάτων, προηγούμενες εκθέσεις οδικής ασφάλειας, κ.λπ.).

- Η ΟΕμ αναλύει τα δεδομένα και σε συνδυασμό με την επιτόπια επίσκεψη προσδιορίζει τις θέσεις Μειωμένης Οδικής Ασφάλειας (ΜΟΑ).

- Στη συνέχεια η ΟΕμ συντάσσει την Έκθεση Αξιολόγησης στην οποία προτείνει συγκεκριμένες επεμβάσεις για όλες τις θέσεις ΜΟΑ. Η Έκθεση αποστέλλεται στην ΥΣ και τον ΦΑΟΥ.

- Η ΥΣ εξετάζει την Έκθεση Αξιολόγησης της ΟΕμ και προτείνει τις αλλαγές που υιοθετεί στο εν λόγω τμήμα. Συμπληρώνει την Έκθεση Αξιολόγησης με τις τελικές προτάσεις την οποία και αποστέλλει στον ΦΑΟΥ για έγκριση.

- Ο ΦΑΟΥ εξετάζει την προαναφερθείσα Έκθεση Αξιολόγησης και εγκρίνει τις τελικές τροποποιήσεις. Αποστέλλει την εγκεκριμένη Έκθεση Αξιολόγησης στην ΥΣ.

9. Η διαδικασία αξιολόγησης της ασφάλειας των εν λειτουργία οδικών τμημάτων από την ομάδα εμπειρογνομόνων (ΟΕμ), είναι η εξής:

- Η ΟΕμ συγκεντρώνει τα στοιχεία ατυχημάτων και προχωρά σε μεθοδική ανάλυση των δεδομένων των καταγεγραμμένων ατυχημάτων σε διάφορες θέσεις του οδικού δικτύου και προσδιορίζει τις θέσεις ΜΟΑ.

- Η ΟΕμ πραγματοποιεί επιτόπια επίσκεψη στο οδικό τμήμα. Επίσης συλλέγει απόψεις από Τοπικούς Φορείς, Αστυνομία (Τροχαία), Υπηρεσία Συντήρησης ή άλλες αρμόδιες Υπηρεσίες εφ' όσον υπάρχουν.

- Η ΟΕμ κάνει χρήση καταλόγων ελέγχων οδικής ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο. Οι κατάλογοι αυτοί υπάρχουν διαθέσιμοι στο Εγχειρίδιο Οδικής Ασφάλειας καθώς και σε διαθέσιμα από τις αρμόδιες Υπηρεσίες σχετικά στοιχεία.

- Η ΟΕμ προχωρά στη διατύπωση συγκεκριμένων διορθωτικών μέτρων για όλες τις θέσεις ΜΟΑ.

- Η τελική ιεράρχηση και επιλογή των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων στα εν λειτουργία οδικά τμήματα βασίζεται στη μεθοδολογία του λόγου οφέλους/κόστους, σύμφωνα με δόκιμες και καθιερωμένες μεθοδολογίες (Βλ. ενδεικτικά τα συνημμένα Παραρτήματα). Το κόστος των ατυχημάτων επικαιροποιείται ανά πενταετία.

10. Παραδείγματα διορθωτικών μέτρων παρουσιάζονται στο Π.Δ. 104/2011 Άρθρο 14, Παράρτημα ΙΙΙ, Άρθρο 3 (ε).

11. Η Έκθεση Αξιολόγησης των εμπειρογνομόνων περιλαμβάνει παρουσίαση της ομάδας εμπειρογνομόνων (ΟΕμ) καθώς και σύντομη περιγραφή του έργου. Το κυρίως μέρος της Έκθεσης περιγράφει όλα τα θέματα οδικής ασφάλειας στο υφιστάμενο δίκτυο και τις αντίστοιχες προτάσεις της ΟΕμ. Όπου κρίνεται απαραίτητο, επισυνάπτονται στην Έκθεση και φωτογραφίες των σημείων μειωμένης οδικής ασφάλειας. Η Έκθεση Αξιολόγησης των εμπειρογνομόνων πρέπει να περιγράφει με σαφήνεια τα θέματα οδικής ασφάλειας έτσι ώστε η ΥΣ να αξιολογήσει τις προτάσεις της ΟΕμ και να αποφασίσει ποιές προτάσεις θα υλοποιήσει. Η Έκθεση που περιλαμβάνει και τις απόψεις της Υπηρεσίας Συντήρησης (ΥΣ) αποστέλλεται στον ΦΑΟΥ για την τελική έγκριση.

12. Η σύνταξη και συστηματική επικαιροποίηση των Κατευθυντήριων Γραμμών Κατάταξης της Ασφάλειας του Εν Λειτουργία Δικτύου καθώς και η σύνταξη και συστηματική επικαιροποίηση των καταλόγων ελέγχων οδικής ασφάλειας στο εν λειτουργία δίκτυο, πραγματοποιείται από τον ΦΑΟΥ.

Άρθρο 4: Επιθεωρήσεις Ασφάλειας

1. Οι επιθεωρήσεις ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο πραγματοποιούνται για τον περιοδικό έλεγχο των στοιχείων που απαιτούν εργασίες συντήρησης. Οι Επιθεωρήσεις Οδικής Ασφάλειας πραγματοποιούνται με μέριμνα των Υπηρεσιών Συντήρησης (ΥΣ).

2. Η επιθεώρηση ασφάλειας πραγματοποιείται από ομάδα επιθεωρητών (ΟΕπ) που αποτελείται από τουλάχιστον 2 (δύο) μέλη εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα είναι πιστοποιημένος ελεγκτής ο οποίος πληροί τις προϋποθέσεις διορισμού και εκπαίδευσης, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Π.Δ. 104/2011, και το άρθρο 6 της παρούσας απόφασης, και διαθέτει επαρκή εμπειρία σε εργασίες συντήρησης και σε λήψη βελτιωτικών μέτρων χαμηλού κόστους. Η διαδικασία επιθεώρησης οδικής ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο είναι η εξής:

- Ο ΦΑΟΥ αποστέλλει στην ΥΣ τον κατάλογο με τους πιστοποιημένους Ελεγκτές Οδικής Ασφάλειας καθώς και τα βιογραφικά τους που περιγράφουν την εμπειρία τους σε επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας.

- Η ΥΣ συγκροτεί ομάδα επιθεωρητών (ΟΕπ) και ενημερώνει τον ΦΑΟΥ για την έναρξη της επιθεώρησης.

- Η ομάδα επιθεωρητών (ΟΕπ) εκτελεί επιτόπια επίσκεψη και συντάσσει την Έκθεση Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας με τα προτεινόμενα βελτιωτικά μέτρα στο

εν λειτουργία οδικό δίκτυο την οποία και υποβάλλει στη διοίκηση της ΥΣ.

- Η ΥΣ εξετάζει την Έκθεση Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας και την συμπληρώνει περιλαμβάνοντας τα βελτιωτικά μέτρα που προτίθεται να υλοποιήσει. Η ΥΣ κοινοποιεί την Έκθεση στον ΦΑΟΥ.

3. Περιεχόμενα Έκθεσης ΕπΟΑ

Η Έκθεση ΕπΟΑ περιλαμβάνει παρουσίαση της ομάδας ΕπΟΑ και σύντομη περιγραφή του έργου. Το κυρίως μέρος της Έκθεσης περιγράφει όλα τα θέματα οδικής ασφάλειας στο τμήμα του εν λειτουργία δικτύου για το οποίο είναι αρμόδια η ΥΣ και τις αντίστοιχες προτάσεις της ΟΕπ. Όπου κρίνεται απαραίτητο επισυνάπτονται στην Έκθεση φωτογραφίες των σημείων ΜΟΑ. Η Έκθεση ΕπΟΑ περιγράφει με σαφήνεια τα προβλήματα οδικής ασφάλειας και τα προτεινόμενα βελτιωτικά μέτρα. Η ΥΣ αξιολογεί τις προτάσεις της ΟΕπ και αποφασίζει ποιές αλλαγές θα υλοποιήσει, δίνοντας προτεραιότητα στις δράσεις που παρουσιάζουν καλύτερη σχέση οφέλους/κόστους, σύμφωνα με δόκιμες και καθιερωμένες μεθόδους (Βλ. ενδεικτικά τα συνημμένα Παραρτήματα). Η τελική Έκθεση που περιλαμβάνει και τις απόψεις της ΥΣ αποστέλλεται στον ΦΑΟΥ για έγκριση.

4. Η ΟΕπ κάνει και χρήση των Εγκεκριμένων Οδηγιών Στοιχειώδους Συντήρησης που εγκρίθηκαν με βάση την Υπουργική Απόφαση Δ3β/156/10-Ω/2003 του ΥπΥΜΕΔΙ.

Άρθρο 5: Έλεγχος εκτελούμενων έργων σε οδούς

1. Ο Έλεγχος Ασφάλειας διεξάγεται κατά τη διάρκεια εκτελούμενων έργων σε οδούς εφόσον επηρεάζουν το εν λειτουργία δίκτυο.

2. Ο Φορέας Υλοποίησης (ΚΕ) ενημερώνει τον ΦΑΟΥ για την πλήρη ανάπτυξη του εργοταξίου και για την πρόθεσή του να προχωρήσει σε Έλεγχο Ασφάλειας.

3. Ο ΦΑΟΥ αποστέλλει στον Φορέα Υλοποίησης τον κατάλογο με τους πιστοποιημένους Ελεγκτές Οδικής Ασφάλειας καθώς και τα βιογραφικά τους που περιγράφουν την εμπειρία τους στον έλεγχο εκτελούμενων έργων σε οδούς.

4. Σε περίπτωση εκτελούμενων έργων σε οδούς υπό κατασκευή, η ΟΕ επιλέγεται από τον ΚΕ. Σε περίπτωση εκτελούμενων έργων σε υφιστάμενη οδό, η ΟΕ επιλέγεται από την Υπηρεσία Συντήρησης.

5. Τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας ελέγχου πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 9 παράγραφος 3 του Π.Δ. 104/2011, και του άρθρου 6 του παρόντος.

6. Σε περίπτωση εκτελούμενων έργων σε οδούς υπό κατασκευή, η ΟΕ παραλαμβάνει όλα τα διατιθέμενα στοιχεία από τον Ανάδοχο και τον Μελετητή του. Σε περίπτωση εκτελούμενων έργων σε υφιστάμενη οδό η ΟΕ παραλαμβάνει όλα τα διατιθέμενα στοιχεία από την Υπηρεσία Συντήρησης.

7. Η ΟΕ ελέγχει όλα τα θέματα ασφάλειας και δη σε σχέση με το εν λειτουργία δίκτυο. Η ΟΕ υποβάλλει την Έκθεσή της στην ΥΣ (ΚΕ), ή στον Ανάδοχο και τον Μελετητή του.

8. Τα εξεταζόμενα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία ελέγχου εκτελούμενων έργων σε οδούς παρουσιάζονται στο Παράρτημα Α του παρόντος.

9. Λαμβάνονται υπόψη οι εγκεκριμένες οδηγίες ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ/2010 περί "Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων σε Οδούς" (ΦΕΚ 905/Β/20.05.2011).

Άρθρο 6: Εκπαίδευση και Επιμόρφωση Ελεγκτών Οδικής Ασφάλειας

1. Το περιεχόμενο των μαθημάτων αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης των ελεγκτών συντάσσεται με ευθύνη του ΦΑΟΥ. Τα μαθήματα εκπαίδευσης πραγματοποιούνται από άτομα με κατάλληλα προσόντα σε θέματα ελέγχων ή επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζει ο ΦΑΟΥ.

2. Για την παρακολούθηση του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης, οι υποψήφιοι ελεγκτές θα πρέπει να διαθέτουν πενταετή εμπειρία σχετικά με τον σχεδιασμό των οδών, την τεχνολογία οδικής ασφάλειας και την ανάλυση ατυχημάτων.

3. Απαιτείται επίσης πενταετία από την απόκτηση του διπλώματος. Διπλωματούχοι Μηχανικοί όπως αυτοί προσδιορίζονται με βάση το άρθρο 9, παράγραφος 2 του Π.Δ. 104/2011 μπορούν να συμμετέχουν για την απόκτηση του πιστοποιητικού επάρκειας αρχικής εκπαίδευσης. Ο ΦΑΟΥ αποφασίζει ποιες άλλες επιστημονικές ειδικότητες που διαθέτουν την εμπειρία ή κατάρτιση στα στοιχεία της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου μπορούν να αποκτήσουν το πιστοποιητικό επάρκειας.

4. Στο τέλος του προγράμματος για την απόκτηση του πιστοποιητικού επάρκειας, οι εκπαιδευόμενοι θα υφίστανται εξετάσεις περιλαμβανομένων και γραπτών. Μετά την επιτυχή παρακολούθηση του προγράμματος αρχικής εκπαίδευσης, οι συμμετέχοντες παραλαμβάνουν πιστοποιητικό επάρκειας, η ισχύς του οποίου είναι τρία χρόνια.

5. Οι πιστοποιημένοι ελεγκτές προκειμένου να ανανεώσουν το πιστοποιητικό τους παρακολουθούν περιοδικά προγράμματα επιμόρφωσης ανά τρία χρόνια. Εάν το πιστοποιητικό επάρκειας δεν είναι σε ισχύ πάνω από δύο χρόνια ο ελεγκτής δεν μπορεί να παρακολουθήσει πρόγραμμα επιμόρφωσης. Στην περίπτωση αυτή οφείλει να παρακολουθήσει το πρόγραμμα αρχικής εκπαίδευσης. Για την ανανέωση του πιστοποιητικού επάρκειας ο ελεγκτής πρέπει επιπλέον να έχει εκπονήσει τουλάχιστον ένα ΕΟΑ.

6. Επικεφαλής ομάδας ελέγχου μπορεί να είναι πιστοποιημένος ελεγκτής που διαθέτει τα παρακάτω προσόντα:

- να έχει επάρκεια από παρακολούθηση τουλάχιστον ενός προγράμματος επιμόρφωσης,

- να έχει εκπονήσει τουλάχιστον δύο ΕΟΑ κατά τη διάρκεια της τριετούς ισχύος του τελευταίου πιστοποιητικού επάρκειας,

- να έχει συνολικά οκτώ έτη εμπειρίας ή κατάρτισης στον σχεδιασμό οδών, την τεχνολογία οδικής ασφάλειας και την ανάλυση ατυχημάτων, και

- να διαθέτει οκτώ έτη από την απόκτηση του διπλώματός του.

7. Τα αναφερόμενα στο άρθρο αυτό αποτελούν βασικές κατευθύνσεις για την σύνταξη της εγκυκλίου την οποία εκδίδει ο ΦΑΟΥ και περιγράφονται λεπτομερώς όλα τα θέματα εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και πιστοποίησης ελεγκτών.

8. Ο ΦΑΟΥ είναι υποχρεωμένος να προβλέπει με εγκύκλιο τις μεταβατικές διατάξεις για τα πρώτα έτη εφαρμογής της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών.

9. Ο ΦΑΟΥ διατηρεί Μητρώο των πιστοποιημένων ελεγκτών οδικής ασφάλειας που διαθέτουν πιστοποιητικά επάρκειας σε ισχύ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΕ ΟΔΟΥΣ

Εξεταζόμενα Στοιχεία

1. Οριζοντιογραφία και μηκοτομή της χάραξης·
2. ακτίνες στρεφουσών κινήσεων και λωρίδες μεταβλητού πλάτους·
3. επάρκεια λωρίδας κυκλοφορίας (πλάτος) και ορατότητα / αντίληψη του εκτελούμενου έργου·
4. έλεγχος τη νύχτα·
5. συντήρηση·
6. εξασφάλιση προσβάσεων σε ιδιοκτησίες·
7. στηθαία ασφαλείας (συστήματα συγκράτησης)·
8. επιθεώρηση την ημέρα και τη νύχτα·
9. διαχείριση ορίων ταχύτητας·
10. ασφαλής πρόσβαση εργοταξιακών χώρων·

11. σήμανση·
12. απαιτήσεις σήμανσης την ημέρα και τη νύχτα·
13. έλεγχος κυκλοφορίας·
14. οριοδειξία και αντανακλαστικότητα·
15. διαγράμμιση·
16. παρακάμψεις·
17. προσωρινή φωτεινή σηματοδότηση·
18. θέση φωτεινών σηματοδοτών·
19. ορατότητα·
20. ευκρίνεια φωτεινών σηματοδοτών·
21. πεζοί·
22. πρόσβαση ηλικιωμένων και ΑΜΕΑ·
23. ποδηλάτες·
24. κατάσταση οδοστρώματος·
25. αντιολισθηρότητα·
26. λιμνάζοντα ύδατα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Συνημμένο στις Κατευθυντήριες Γραμμές
του Π.Δ. 104/11
(Εγκριτική Απόφαση ΔΜΕΟ/ο/3616/28-09-2012)

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΤΔΕ/ΓΔΣΕ/ΔΜΕΟΔ

ΟΔΗΓΙΕΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΈΡΓΩΝ
ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΔΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΤΔΕ/ΓΔΣΕ/ΔΜΕΟΔ

ΟΔΗΓΙΕΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΈΡΓΩΝ
ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΔΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

ΚΕΝΗ ΣΕΛΙΔΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

Τεύχος
Α 1

Κατάλογος
Ελέγχων

Τεύχος
Α 2

Κατάλογος
Ελέγχων

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
Γ.Γ.ΔΕ/Γ.Δ.Σ.Ε./Δ.Μ.Ε.Ο.ΣΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠ.Ο.Α)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

Πίνακας 1-1: Κατάλογος ελέγχων οδικής ασφάλειας σε υφιστάμενες οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενο αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
1	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΟΔΟΥ			
1.1	Είναι η λειτουργία και η κατηγορία της οδού ίδια με εκείνη για την οποία μελετήθηκε και κατασκευάστηκε;	από Υπηρεσία		
1.2	Είναι το περιβάλλον της οδού το ίδιο όπως όταν αυτή μελετήθηκε και κατασκευάστηκε (δεν υπάρχουν νέες αναπτύξεις, νέες δραστηριότητες πεζών και δικυκλιστών, ειδικές εκδηλώσεις κλπ.);	από Υπηρεσία		
2	ΧΑΡΑΞΗ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ			
2.1	Ορατότητα, απόσταση ορατότητας			
2.1.1	Είναι η διαθέσιμη απόσταση ορατότητας επαρκής για την ταχύτητα λειτουργίας της οδού;	ΟΜΟΕ-Χ		
2.1.2	Είναι επαρκής η απόσταση ορατότητας στους ισόπεδους κόμβους και σε θέσεις διασταύρωσης με άλλης χρήσης υποδομές (π.χ. θέσεις διέλευσης πεζών, δικυκλιστών, ζωνών, στήραδραμικής γραμμής);	ΟΜΟΕ-Κ		
2.1.3	Είναι η διαθέσιμη απόσταση ορατότητας επαρκής σε όλες τις εκκάρσιες οδικές προσβάσεις και εισόδους παρκοίων ιδιοκτησιών;	ΟΜΟΕ-Κ		
2.2	Ταχύτητα μελέτης	ΟΜΟΕ-Χ		
2.2.1	Είναι κατάλληλη η ορχήνια και κατακόρυφη χάραξη για την ταχύτητα της οδού.			
2.2.2	Εάν ναι			
2.2.3	- υπάρχουν εγκατεστημένες πινακίδες προειδοποιητικές			
2.2.4	- υπάρχουν εγκατεστημένες πινακίδες ρυθμιστικές			
2.2.4	- υπάρχουν εγκατεστημένες πινακίδες ορίων ταχύτητας			
2.3	Όριο ταχύτητας / ζώνες ταχυτήτων			
2.3.1	Είναι το όριο ταχύτητας συμβατό με τη λειτουργία και τη γεωμετρία της οδού τις παρόδεις χρήσεις γης και τη διαθέσιμη απόσταση ορατότητας;	ΟΜΟΕ-Χ		
2.4	Προσπέραση			
2.4.1	Παρέχονται ευκαιρίες για προσπέραση βραδυπορούντων οχημάτων.	ΟΜΟΕ-Χ		
2.5	Αντίληψη της πορείας της οδού από τους οδηγούς	ΟΜΟΕ-Κ/ΣΤΟ		
2.5.1	Είναι η κατηγορία και η λειτουργία της οδού καθώς και τα μέσα ρυθμίσεως της κυκλοφορίας εύκολα αναγνωρίσιμα υπό τις συνθήκες επικρατούσας λειτουργίας οχημάτων (π.χ. κάτω από συνθήκες μεγάλης κυκλοφορίας, ελαχ. στην κυκλοφορία ή μειωμένης ορατότητας);			
2.5.2	Υπάρχουν στοιχεία στην οδο που μπορεί να προκαλέσουν σύγχυση.			

Σελίδα
Α-3Μικροτυπία
ΕξέσοφΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
Γ.Γ.ΔΕ/Γ.Δ.Σ.Ε./Δ.Μ.Ε.Ο.ΣΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠ.Ο.Α)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενο αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
2.5.2.1	π.χ. προσδιορίζεται σαφώς η πορεία της οδού από τους οδηγούς;			
2.5.2.2	Έχει αυξηθεί τυχόν αλλαγή ή βελτίωση του οδοστρώματος;			
2.5.2.3	Έχουν απομακρυνθεί κατάλληλα τα στοιχεία τυχόν παλαιάς οριζόντιας σήμανσης;			
2.5.2.4	Οι δεικνοδείξεις εκατέρωθεν της οδού ακολουθούν και υποδεικνύουν την πορεία της οδού;			
2.5.2.5	Η σειρά ιστών οδοστρώματος ή άλλων ιστών ακολουθούν και υποδεικνύουν την πορεία της οδού;			
2.5.2.6	Είναι η οδός ελεύθερη από καμπύλες ή συνδυασμούς καμπυλών που παραπλανούν τον οδηγό;			
2.6	Ανθρώπινοι παράγοντες	ΟΜΟΕ-Κ		
2.6.1	Η οδός συμβαδίζει με τις προσδοκίες του οδηγού;			
2.6.2	Υπάρχουν τμήματα της οδού όπου η προσπαθεία οδήγησης είναι πολύ κουραστική;			
2.6.3	Εφαρμόζονται οι αρχές της θετικής σήμανσης (με πινακίδες καθοδήγησης και όχι απαγορεύσεων).			
2.7	Πλάτη			
2.7.1	Έχουν οι κεντρικές και άλλες υποείδες επαρκές πλάτος για τους πιθανούς χρήστες;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.7.2	Είναι τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας των ερεσιμάτων επαρκή για την ταχύτητα των κυκλοφοριακών φόρτων και τη σύνθεση της κυκλοφορίας;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.7.3	Είναι τα πλάτη της ελεύθερης ζώνης επαρκή για την ταχύτητα των κυκλοφοριακών φόρτων και τη σύνθεση της κυκλοφορίας;	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
2.7.4	Είναι τα πλάτη των γεφυρών επαρκή;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.8	Ερεσιματα	ΟΜΟΕ-Δ		
2.8.1	Υπάρχει επαρκές βαθύ πλάτος πέραν της εξωτερικής οριογραμμής κυκλοφορίας ώστε να επιτρέπει στους οδηγούς να επανακτήσουν τον έλεγχο σε περίπτωση εκτροπής οχημάτων;	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
2.8.2	Είναι επαρκή τα πλάτη ερεσιμάτων ώστε να διευκολύνουν την ασφαλή προσωρινή στάση οχημάτων ή και τη διεύθυνση οχημάτων έκτακτης ανάγκης;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.8.3	Είναι τα ερεσιματα σταθεροπο ημένα;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.8.4	Υπάρχουν εγγύλιες ραβδώσεις στα ερεσιματα ή στο ακρό του οδοστρώματος;	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ Παράρτ. Δ		
2.8.5	Υπάρχει επαρκές πλάτος για δικυκλιστές σε σχέση με τυχόν υπάρχουσες εγγύλιες ραβδώσεις;			
2.8.6	Είναι τα ερεσιματα κατάλληλα για όλους τους χρήστες της οδού; (π.χ. είναι τα ερεσιματα σε καλή κατάσταση);			
2.8.7	Είναι ασφαλής η μετάβαση από το κυρίως οδοστρώμα στο έρεσιμα; (δηλαδή δεν υπάρχουν κατακόρυφες πτώσεις μεγαλύτερες από 2 cm)			
2.8.8	Είναι ασφαλής η διαφορά της εγκάρσιας κλίσης μεταξύ του κυρίως οδοστρώματος και του έρεσιματος ειδικά σε καμπύλες.	ΟΜΟΕ-Δ		

Σελίδα
Α-4Μικροτυπία
Εξέσοφ

ΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΤΔ/ΕΛΓΔΣΕ/ΔΜΕΟΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
2.9	Εγκάρσιες κλίσεις	ΟΜΟΕ-Χ		
2.9.1	Παρέχεται η κατάλληλη επίκληση στις καμπύλες;			
2.9.2	Είναι ασφαλείς οι μεταβάσεις των εγκάρσιων κλίσεων.			
2.9.3	Παρέχουν οι εγκάρσιες κλίσεις (κυρίου οδοστρώματος και ερεισμάτων - επαρκή αποχέτευση (λαμβάνονται υπόψη πιθανές συνέπειες από τροχασματώσεις).			
2.10	Κλίσεις πρηνών	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
2.10.1	Είναι διελεύσιμα τα πλευρικά πρηνά της οδού από επιβατηγά και φορτηγά κατά την εκτροπή εκτός οδού.			
2.10.2	Είναι επαρκής η διαμόρφωση των πρηνών ώστε να εμποδίζονται ή περαιχίζονται οι κατ'απόψεως επί της οδού.	Από Υπηρεσία ή και επί τόπου επισκόπηση		
2.11	Αποχέτευση	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
2.11.1	Είναι διελεύσιμα τα παράδια στο χείμα αποχέτευσης και στάγια οχείων.	Βλ. Παράρτημα Β		
2.12	Συνδυασμοί χαρακτηριστικών			
2.12.1	Είναι η οδός ελεύθερη από μη ασφαλείς συνδυασμούς χαρακτηριστικών σχεδίασμού, (π.χ. μικρή ακτίνα οριζόντιας καμπύλης στο τέλος μεγάλης ευθύγραμμιας καμπύλης μέσα σε μεγάλη καταρρέουσα μέσους ή ισόπεδους κόμβους επί καμπύλης κλπ.)	Επί τόπου επισκόπηση		
3	ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΛΩΡΙΔΕΣ			
3.1	Ταράτσες	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
3.1.1	Είναι ορθά τοποθετημένα και σημειωμένα η αρχή και το τέλος των ταράτσες			
3.1.2	Υπάρχει επαρκής απόσταση ορατότητας μέχρι το τέλος βοηθητικής λωρίδας	ΟΜΟΕ-Χ απόσταση ορατότητας απόφασης		
3.2	Ερεισμάτα	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
3.2.1	Είναι κατάλληλα τα πλάτη ερεισμάτων που παρέχονται σε θέσεις συμβολής άλλης οδού.			
3.2.2	Διατηρούνται τα πλάτη ερεισμάτων όπλα από βοηθητική λωρίδα.			
3.3	Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
3.3.1	Είναι τοποθετημένες όλες οι πινακίδες σύμφωνα με τις ισχύουσες οδηγίες.			
3.3.2	Είναι όλες οι πινακίδες περιβλεπτές και σαφείς.			
3.3.3	Συμμορφώνεται η οριζόντια σήμανση με τις ισχύουσες οδηγίες.			

Σελίδα
Α-5Μέγεθος
FusionΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΤΔ/ΕΛΓΔΣΕ/ΔΜΕΟΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
3.3.4	Υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για την προσέγγιση βοηθητικής λωρίδας.			
3.4	Στρέφουσα κυκλοφορία	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
3.4.1	Αποφεύγονται οι αριστερές στρώσεις απευθείας από τις κυρίες λωρίδες.			
3.4.2	Υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για λωρίδες αριστερής στρώσης.			
4	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ (περιλαμβάνονται κόμβοι κυκλικής κίνησης)	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.1	Χωροθέτηση			
4.1.1	Είναι ασφαλής η χωροθέτηση των ασπεδών κόμβων λαμβάνοντας υπόψη την οριζόντια και κατακόρυφη χάραξη.			
4.1.2	Όπου οι ασπεδοί κόμβοι βρίσκονται στο πέρας περιοχής υψηλών ταχυτήτων π.χ. στις θέσεις πρόσβασης οικισμών, υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας ή υπάρχουν άλλα μέτρα που θέτουν σε εγρήγορση τους οδηγούς και τους υποχρεώνουν να συμμορφωθούν με την επιθυμητή μειωμένη ταχύτητα.			
4.2	Θέση, απόσταση ορατότητας	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.2.1	Είναι η παρουσία κάθε ισόπεδου κόμβου προφανής σε όλους τους χρήστες της οδού. Λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά στο ύψος του οφθαλμού σε επιβατηγά, φορτηγά, δίκυκλα και σε οχήματα με περιορισμένη ορατότητα.			
4.2.2	Είναι επαρκής η απόσταση ορατότητας για όλες τις κινήσεις και όλους τους χρήστες. Λαμβάνοντας υπόψη τα κατάλληλα τμήματα ορατότητας που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο της ασφαλούς λειτουργίας του ασπεδού κόμβου. Επίσης λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά στο ύψος του οφθαλμού σε επιβατηγά, φορτηγά, δίκυκλα και σε οχήματα με περιορισμένη ορατότητα.			
4.2.3	Είναι επαρκής οι αποστάσεις ορατότητας και δεν εμποδίζονται από μόνιμα ή προσωρινά στοιχεία όπως είναι σταθμευμένα οχήματα ή κυκλοφοριακή ούρα. Επίσης λαμβάνοντας υπόψη επαρκώς με αβελές όπως είναι το φύλλωμα των δένδρων ή βλάστηση οι αποθέσεις κατά τη διάρκεια εκκρίσεως κλπ.			
4.2.4	Υπάρχει επαρκής απόσταση ορατότητας απόφασης στο π.ω. μέρος οποιασδήποτε ούρας ή οχημάτων που επιβαρύνουν για να στρίψουν προς έξοδο από την οδό.			
4.2.5	Είναι επαρκής η αντιολισθητικότητα του οδοστρώματος για ασφαλή στάση.			
4.3	Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ & ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.3.1	Είναι κανονιστική η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση στους ισόπεδους κόμβους.			
4.3.2	Είναι κανονιστικά οριοθετημένες και καθοδηγούμενες οι διαδρομές των οχημάτων διαόδου των ασπεδών κόμβων.			
4.3.3	Έχουν την κατάλληλη οριζόντια σήμανση όλες οι λωρίδες περιλαμβανομένων και των συμβόλων βελών πορείας κλπ.			

Σελίδα
Α-6Μέγεθος
Fusion

ΥΠΥΜΕΔ
ΓΔΕ/ΓΑΣΕ/ΔΜΕΟΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενο αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
4.3.4	Είναι περιβλεπτικές και αναγνώσιμες οι πινακίδες αναστροφής οδών - εδάφια για ημισημένιους οδηγούς.			
4.3.5	Είναι ορατές σε κάθε περίπτωση οι πινακίδες P-1 και STOP καθώς και η οριζόντια σήμανση των γραμμών STOP.			
4.3.6	Υπάρχει προαποτοπική σήμανση για τη συνάντηση των πινακίδων P-1 και STOP.			
4.4	Διαμόρφωση και αντίληψη του κόμβου από τους οδηγούς	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.4.1	Είναι η διαμόρφωση και η λειτουργία του κόμβου σαφής στους οδηγούς σε όλα τα σκέλη πρόσβασης; (ο έλεγχος γίνεται με επιτόπου οδήγηση)			
4.4.2	Ρυθμίζονται με ασφάλεια όλα τα σημεία συνκρούσεως μεταξύ των κινουμένων οχημάτων.			
4.4.3	Είναι προφανής η διαμόρφωση του κόμβου για όλους τους χρήστες.			
4.4.4	Είναι εμφανής και κατάλληλη η γραμμή των κρασπεδίων.			
4.4.5	Είναι εμφανής και κατάλληλη η περιμετρος των νησίδων.			
4.4.6	Είναι εμφανής και κατάλληλη η διαδρομή των κεντρικών νησίδων.			
4.4.7	Μπορεί να εμπίπτουν όλα τα πιθανά είδη των οχημάτων που μπορεί να διέλθουν από τον κόμβο.			
4.4.8	Έχουν επαρκές μήκος τα τσιμεντάκια συμβολής.			
4.4.9	Είναι ο κόμβος ελεύθερος από προβλήματα χωρητικότητας που μπορεί να φέρουν αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια.			
4.4.10	Υπάρχει επαρκής απόσταση από τους οδηγούς, ώστε να μην εμποδίζεται η θέαση μεταξύ των συγκρουόμενων κινήσεων.	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.5	Πεζοί, δίκυκλιστές			
4.5.1	Είναι επαρκής οι αποστάσεις ορατότητας για την ασφάλεια όλων των ορόδων πεζών.			
4.5.2	Εμπνέεται με ασφάλεια η κίνηση των κινουμένων οχημάτων σε όλους τους κόμβους.	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.6	Οδοφωτισμός			
4.6.1	Είναι σωστά τοποθετημένος και επαρκής ο οδοφωτισμός.			
5	ΚΟΜΒΟΙ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)			
5.1	Ορατότητα, απόσταση ορατότητας	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
5.1.1	Είναι επαρκής η ορατότητα στις προσβάσεις του ανισόπεδου κόμβου των κλάδων εξόδου - εισόδου των περιφερειακών αστέριων κόμβων, κλπ.			
5.1.2	Παρέχεται το ελάχιστο τρίγωνο ορατότητας σε θέσεις: <ul style="list-style-type: none"> • εισόδου και εξόδου κλάδων • αποκωσίσεως κλάδων • άλλων σημείων συνκρούσεως 			
5.1.3	Λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά στο ύψος του οφθαλμού σε επιβατηγά φορτηγά, δίκυκλα και τις συνθήκες σε οχήματα με περιορισμένη ορατότητα θα είναι επαρκής η ορατότητα και δεν εμποδίζεται			

Σελίδα
Α-7Η.Ελευθέριος
ΕυδωκίμηςΥΠΥΜΕΔ
ΓΔΕ/ΓΑΣΕ/ΔΜΕΟΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενο αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
	• από μόνιμα ή προσωρινά στοιχεία, όπως είναι σταθευμένα οχήματα ή κυκλοφορική ούρα			
	• από εποχιακές μετεωρικές όπως είναι το φύλλωμα των δένδρων, η βλάστηση οι αποθέσεις κατά τη διάρκεια εκκλινοσμού κλπ			
5.2	Λιωρίδες κυκλοφορίας, ερεσιμάτα	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
5.2.1	Είναι επαρκής τα μήκη των λιωρίδων επιτάχυνσης και επιβράδυνσης;			
5.2.2	Είναι επαρκής τα μήκη πλατέζης;			
5.2.3	Είναι η διαμόρφωση και η λειτουργία του κόμβου σαφής στους οδηγούς σε όλες τις προσβάσεις. (έλεγχος με επιτόπου οδήγηση)			
5.2.4	Διατηρείται η συνέχεια των λιωρίδων κυκλοφορίας;			
5.2.5	Παρέχονται κατάλληλα πλάτη ερεσιμάτων στις θέσεις συμβολής;			
5.2.6	Έχουν διατηρηθεί τα πλάτη των ερεσιμάτων πέραν από τη βολητή/ική λιωρίδα.			
5.3	Κόσμησις και οριζόντια σήμανση, οριζοθέτηση	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
5.3.1	Είναι επαρκής οι πινακίδες προειδοποιητικής ταχύτητας (έλεγχος με επιτόπου οδήγηση);			
5.3.2	Είναι σε σωστή θέση όλες οι πινακίδες, η οριζόντια σήμανση και οι οριζοθέτες;			
5.3.3	Είναι ορατές έγκαιρα οι πινακίδες P-1, οι πινακίδες STOP και οι γραμμές STOP			
5.4	Πεζοί, ποδηλάτες	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
5.4.1	Είναι περιβλεπτικές οι διαβάσεις πεζών;			
5.4.2	Υπάρχει επαρκής πρόνοις για τις κινήσεις πεζών και ποδηλατών.			
5.4.3	Εφόσον υπάρχουν ποδηλατόδρομοι, είναι ασφαλείς;			
5.5	Φωτισμός	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
5.5.1	Είναι επαρκής και σε σωστή θέση ο φωτισμός;			
6	ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΣ	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
6.1	Οδοφωτισμός			
6.1.1	Απαιτείται φωτισμός και αν ναι παρέχεται επαρκώς.			
6.1.2	Είναι ο δρόμος ελεύθερος από στοιχεία που εμποδίζουν το φωτισμό (π.χ. δένδρα, φορές γεφυρών, ή γέφυρες σήμανσης);			
6.1.3	Είναι ο παράβολος χώρος ελεύθερος από ιστούς οδοφωτισμού, που αποτελούν σταθερά επικίνδυνα εμπόδια;			
6.1.4	Είναι ο φωτισμός επαρκής ώστε να αντιμετωπίζονται τις ταχείες εναλλαγές στις συνθήκες φωτισμού (π.χ. στις εισόδους σπηραγγών).			
6.1.5	Η στήριξη των ιστών οδοφωτισμού γίνεται με διάταξη που επιτρέπει την ανατροπή.			
6.1.6	Φωτισμός περιβάλλοντος αν δημιουργεί ειδικές ανάγκες φωτισμού, αυτές καταπορεύονται;			

Σελίδα
Α-8Η.Ελευθέριος
Ευδωκίμης

ΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΓΔΕ/ΓΔΣΕ/ΔΜΕΟε

Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
61*	Είναι η διάταξη οδοφωτισμού κατάλληλη ώστε να μη δημιουργεί συγχυση στη θέση της φωτεινής σηματοδότησης ή και των πινακίδων σήμανσης;			
61.8	Είναι η διάταξη οδοφωτισμού κατάλληλη ώστε να μη δημιουργούνται σκοτεινές περιοχές;			
6.2	Γενικά ζητήματα πινακίδων	ΟΜΟΕ-ΚΙΟ		
6.2.1	Είναι στη θέση τους όλες οι απαραίτητες ρυθμιστικές, προειδοποιητικές και πληροφοριακές πινακίδες;			
6.2.2	Είναι περιβλεπτες και σαφείς;			
6.2.3	Χρησιμοποιούνται οι σωστές πινακίδες για κάθε περίπτωση. Είναι κάθε πινακίδα απαραίτητη;			
6.2.4	Είναι ο αριθμός ή θέση και οι αποστάσεις μεταξύ πινακίδων τέτοιες ώστε να αποφεύγεται η υπερπληροφόρηση του οδηγού;			
6.2.5	Είναι όλες οι πινακίδες αποτελεσματικές για όλες τις πιθανές συνθήκες (π.χ. ημέρα, νύχτα, βροχή, ομίχλη, ανατολή ή δύση ήλιου, προβολές οχημάτων στην αντίθετη κατεύθυνση, χαμηλός φωτισμός);			
6.2.6	Αν υπάρχουν περιορισμοί για οποιαδήποτε κατηγορία οχημάτων, υπάρχει προειδοποιητική σήμανση και καθοδήγηση;			
6.2.7	Αν υπάρχουν περιορισμοί για οποιαδήποτε κατηγορία οχημάτων, παρέχεται πληροφόρηση στους οδηγούς για εναλλακτικές διαδρομές;			
6.2.8	Είναι οι πινακίδες και η σήμανση επαρκείς για ηλικιωμένους οδηγούς;			
6.3	Δυνατότητα ανάγνωσης πινακίδων	ΟΜΟΕ-ΚΙΟ		
	Σε φως ημέρας και σε σκοτάδι είναι ικανοποιητικές οι πινακίδες όσον αφορά σε:			
6.3.1	• Ορατότητα.			
6.3.2	• Σαφήνεια μηνύματος.			
6.3.3	• Δυνατότητα ανάγνωσης από την απαιτούμενη απόσταση.			
6.3.4	• Ανακλαστικότητα ή φωτισμό της πινακίδας.			
6.3.5	Είναι ορατές οι πινακίδες σήμανσης, ή αυτές αποκρύπτονται από στοιχεία του περιβάλλοντος ή δεν προκαλούν την προσοχή του οδηγού, επειδή αυτή απασχολείται από άλλα στοιχεία εντυπωσιασμού;			
6.3.6	Αποφεύγεται η συγχυση του οδηγού λόγω υπερβολικού αριθμού πινακίδων.			
6.4	Στήριξη πινακίδων	ΟΜΟΕ-ΚΙΤΑ		
6.4.1	Είναι εκτός της ελεύθερης ζώνης οι στήριξεις των πινακίδων;			
	Αν όχι			
6.4.2	Έχουν δυνατότητα αναστροφής κατά την πρόσκρουση οχήματος.			
6.4.3	Θωρακίζονται με σιδηρά.			
6.4.4	Θωρακίζονται με αποσβεστήρες πρόσκρουσης.			

Σελίδα
Α-9

Μετασχηματισμός
Εξέταση

ΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΓΔΕ/ΓΔΣΕ/ΔΜΕΟε

Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
7	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ			
7.1	Γενικά ζητήματα	ΟΜΟΕ-ΚΙΟ & ΟΜΟΕ-Κ		
	Είναι η οριζόντια σήμανση και η οριοθέτηση:			
7.1.1	• κατάλληλη για τη λειτουργία της οδού;			
7.1.2	• συνεπής σε όλη τη διαδρομή;			
7.1.3	• φαίνεται αποτελεσματική σε όλες τις αναμενόμενες συνθήκες (ημέρα, νύχτα, βροχή, θέση ανατολής και δύσης ήλιου, αντιφλέγοντας τους προβολείς οχημάτων αντίθετης κατεύθυνσης, κτλ.);			
7.1.4	Είναι απολαβνμένα τα οδοστρώματα από υπερβολική οριζόντια σήμανση (π.χ. περιττά βέλη σταφρών, περιττές ή και παλαιότερες οριογραμμές κτλ.);			
7.2	Διαμήκης οριζόντια σήμανση	ΟΜΟΕ-Κ		
7.2.1	Υπάρχει διαμήκης διαγράμμιση οριζόντιας σήμανσης στον άξονα και στις αρ αναρμμές της οδού, καθώς και μεταξύ των λωρίδων κυκλοφορίας;			
7.2.2	Αν όχι, έχουν κατάλληλη καθοδήγηση οι οδηγοί;			
7.2.3	Υπάρχουν ανακλαστικές οδοστρώματος όπου χρειάζεται;			
7.2.4	Εφόσον υπάρχουν ανακλαστικές οδοστρώματος:			
	- είναι αυτο τοποθετημένοι σωστά.			
	- έχουν σωστά χρώματα.			
	- είναι σε καλή κατάσταση.			
7.2.5	Υπάρχουν, όπου χρειάζεται, έγγραφες ραβδώσεις επί του οδοστρώματος στο κέντρο, στα άκρα ή στα σταθεροποιημένα τμήματα;			
7.2.6	Είναι η οριζόντια σήμανση σε καλή κατάσταση;			
7.2.7	Υπάρχει επαρκής χρωματική αντίθεση μεταξύ της σήμανσης και του οδοστρώματος.			
7.3	Οριοδείκτες και ανακλαστικές οδοστρώματος	ΟΜΟΕ-Κ		
7.3.1	Είναι κατάλληλα εγκατεστημένοι οι οριοδείκτες.			
7.3.2	Είναι σωστά οριστά οι οριοδείκτες.			
7.3.3	Χρησιμοποιούνται τα σωστά χρώματα για τους οριοδείκτες (αριστερά λευκοί, δεξιά κόκκινοι);			
7.3.4	Είναι η στήριξη και θέση των ανακλαστικών στοιχείων στα σιδηρά σε συνετά με εκείνα στους οριοδείκτες.			
7.3.5	Σε περιοχές με συχνή ένταση χιονόπτωσης οι ανακλαστικές είναι τοποθετημένοι σε κατάλληλο ύψος, ώστε να είναι ορατοί			

Σελίδα
Α-10

Μετασχηματισμός
Εξέταση

ΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΓΔΕ/ΓΣΕ/ΔΜΕΟ:

Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
	μετά από συσώρευση χιονός?			
7.4	Προεδοποίηση και οριοθέτηση στρωφών	ΟΜΟΕ ΚΣΟ		
7.4.1	Έχουν εγκατασταθεί όπου χρειάζεται πινακίδες και οριζόντια σήμανση προεδοποίησης για καμπύλη στη χάραξη και πινακίδες ορίου ταχύτητας.			
7.4.2	Είναι οι προτεινόμενες ταχύτητες επαρκείς και συνεπείς σε όλη τη διαδρομή.			
7.4.3	Είναι οι πινακίδες σωστά τοποθετημένες σε σχέση με τη στροφή.			
7.4.4	Είναι τα μεγέθη των πινακίδων ανάλογο με την ταχύτητα της οδού.			
7.4.5	Υπάρχουν πινακίδες Π-75 του ΚΟΚ όπου χρειάζεται.			
7.4.6	Είναι επαρκής ο αριθμός και η θέση των πινακίδων Π-75 ώστε αυτές να παρέχουν καθοδήγηση στη στροφή.			
7.4.7	Έχουν οι πινακίδες Π-75 τις απαιτούμενες διαστάσεις.			
7.4.8	Περιορίζεται η σήμανση με πινακίδες Π-75 μόνο σε καμπύλες ίδεν πράξει να χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση νησίδων.			
7.4.9	Προβλέπονται οι πινακίδες Κ-11, Κ-2 του ΚΟΚ σε μεμονωμένες καμπύλες κλειστές καμπύλες ελλογώς σύμφωνα με τον Πίνακα Ε1.2.5.3 των ΟΜΟΕ-ΚΣΟ.			
8	ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΖΩΜΕΣ ΚΑΙ ΣΤΗΘΑΙΑ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)	ΟΜΟΕ ΣΠΕΟ		
8.1	Ελεύθερες ζώνες			
8.1.1	Είναι η ελεύθερη ζώνη επαρκούς πλάτους για την υπέρχουσα κυκλοφορία.			
8.1.2	Είναι η ελεύθερη ζώνη διεκδύση καθ' όλο το πλάτος της.			
8.1.3	Είναι η ελεύθερη ζώνη απαλλαγμένη από σταθερά εμπόδια (αν όχι μπορεί αυτά να απομακρυνθούν ή να θωρακιστούν).			
8.1.4	Υπάρχουν σταί θηκίων ΟΚΔ, δένδρα κ.τ.λ. σε ασφαλή απόσταση από την οργανωμένη κυκλοφορία.			
8.1.5	Παρέχεται η κατάλληλη θωράκιση για κάθε επικίνδυνο εμπόδιο που βρίσκεται μέσα στα πλάτος της απαιτούμενης ελεύθερης ζώνης.			
8.2	Στηθαία	ΟΜΟΕ ΣΠΕΟ		
8.2.1	Έχουν εγκατασταθεί στηθαία όπου χρειάζεται.			
8.2.2	Είναι τα στηθαία κατάλληλα για το σκοπό τους (κατάλληλης κατηγορίας συνδετήρησης).			
8.2.3	Έχουν εγκατασταθεί τα στηθαία στη σωστή θέση.			
8.2.4	Είναι επαρκές το μήκος του στηθαίου σε κάθε θέση.			
8.2.5	Είναι το κυκλίδωμα πεζών σε γέφυρες σωστά προσαρμοσμένο στα στηθαία των γεφυρών.			
8.2.6	Είναι αρκετό το πλάτος μεταξύ του στηθαίου και της οριογράμμις του οδοστρώματος ώστε να υπάρχει χώρος για την προσωρινή ακινητοποίηση οχήματος σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ Δ.			

Σελίδα
Α-11

Μετρώμε
Εξέταση

ΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΓΔΕ/ΓΣΕ/ΔΜΕΟ:

Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
8.2.7	Είναι τα συστήματα στηθαίων απαλλαγμένα από φοβούς που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ακατάλληλη συμπεριφορά.			
8.2.8	Υπάρχουν στοιχεία που έχουν ανατραπεί, περμέναι ιστοί, σπασμένα στηθαία, κατεστραμμένα κυκλιδώματα, μεγάλο βέλος κρέμασης ενδοκρινών αγωγών ώστε τα στηθαία να μην επαρκούν κ.τ.λ.			
8.3	Διαμόρφωση απολήξεων στηθαίων / Αποσβεστήρες πρόσκρουσης			
8.3.1	Είναι κατασκευασμένες σωστά οι απολήξεις των στηθαίων.			
8.3.2	Υπάρχει ασφαλής έσοδος διαφυγής πίσω από τις απολήξεις των στηθαίων.			
8.3.3	Είναι οι απολήξεις των στηθαίων/αποσβεστήρες πρόσκρουσης χωρίς βλάβη που μπορεί να προκαλέσουν ανεπιθύμητη συμπεριφορά.			
8.3.4	Είναι οι απολήξεις των στηθαίων σε κεντρικές νησίδες διαμορφωμένες έτσι ώστε να μην επιτρέπουν την είσοδο οχήματος στον μεταξύ αυτών χώρο.			
8.4	Κυκλιδώματα πεζών			
8.4.1	Έχουν τα κυκλιδώματα πεζών δυνατότητα ανατροπής κατά την πρόσκρουση οχήματος.			
8.4.2	Υπάρχουν οριζόντια στοιχεία στην περιφέρεια που βολικαίται μέσα στην ελεύθερη ζώνη τα οποία που μπορεί να προκαλέσουν τη διάτρηση εκτροπόμενου οχήματος.			
8.4.3	Παρέχεται η δυνατότητα στους οδηγούς να βλέπουν διαμερούς των κυκλιδωμάτων ή στηθαίων τους πεζούς όταν αυτοί προσεγγίζουν τις διαβάσεις (και αντίστροφα).			
8.5	Επισήμανση στηθαίων και κυκλιδωμάτων			
8.5.1	Υπάρχει επαρκής οριοθέτηση/ανακλαστικά στοιχεία και είναι ορατά τα στηθαία και τα κυκλιδώματα πεζών τη νύχτα.	ΟΜΟΕ-Κ		
9	ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ			
9.1	Λειτουργία			
9.1.1	Λειτουργούν σωστά οι σηματοδότες σε όλες τις συνθήκες.			
9.1.2	Είναι ασφαλής η ρύθμιση των φάσεων και των χρόνων.			
9.1.3	Παρέχεται επαρκής χρόνος για τις κινήσεις οχημάτων, πεζών και ποδηλατών. Να ληφθούν υπόψη η διάρκεια του πρασίνου του κίτρινου της φάσης καθολικής κόκκινης ένδειξης, ενδείξεις περιπέκκευσης διασφάλισης για όλες τις κινήσεις. Να γίνει έλεγχος για την επάρκεια του χρόνου θάρασης για όλες τις ομάδες πεζών με την απαιτούμενη ταχύτητα βαδίσματος.			
9.1.4	Είναι συντονισμένες οι φάσεις στεφαναίων κινήσεων με τη σηματοδότηση πρασίνου/κόκκινου για πεζούς.			
9.1.5	Γραφήματα, ανή να έπεται η αποκατακτητική αριστερή στροφή, αν παρέχεται.			
9.1.6	Είναι κατάλληλος ο αριθμός η θέση και ο ύψος των ενδείξεων σηματοδότησης για τη δεδομένη σύνθεση κυκλοφορίας και το κυκλοφοριακό περιβάλλον.			

Σελίδα
Α-12

Μετρώμε
Εξέταση

ΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΤΔΕΓΔΣΕ/ΔΜΟΕ

Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδοούς

#	Ανηκείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενο αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
917	Υπάρχει πρόνοια για πεζούς με προβλήματα στην όραση (π.χ. ηχητική υποβοήθηση, κομβία αφής, σήμανση αφής).			
918	Είναι τοποθετημένος σε ασφαλή θέση ο ρυθμιστής σηματοδότησης (σε σημείο σχετικά ασφαλές έναντι πρόσκρουσης οχημάτων και να είναι ασφαλής η πρόσβαση και η παραμονή του συνεκτικού για εργασίες συντήρησης).			
919	Είναι κανονιστική η κατάσταση (εδικά η αντιολισθηρότητα) της επιφάνειας του οδοστρώματος σε όλες τις προσβάσεις.			
9110	Είναι συντονισμένη η σηματοδότηση μεταξύ διαδοχικών διασταυρώσεων.			
92	Ορατότητα			
921	Είναι οι σηματοδότες ασφαώς ορατοί από τους οδηγούς.			
922	Υπάρχουν εμπόδια για την οπτική επαφή των οδηγών με τους σηματοδότες (π.χ. δένδρα, στοιβάσεις, πινακίδες σήμανσης λεωφορείων κ.λπ.).			
923	Υπάρχει επαρκής απόσταση ορατότητας για την έγκαιρη στάση στα όρια των πιθανών ουρών οχημάτων.			
924	Υπάρχουν προβλήματα ορατότητας που θα μπορούσαν να προκαλέσουν από τη θέση στον ορίζοντα του ανατέλλοντος ή του δύοντος ήλιου.			
925	Είναι προστατευμένα κατάλληλα τα οπτικά πεδία σηματοδότησης ώστε η θέασή τους να γίνεται μόνο από οδηγούς στους οποίους αυτά αφορούν.			
926	Όπου οι σηματοδότες δεν είναι ορατοί από επαρκή απόσταση υπάρχουν πινακίδες προειδοποίησης για τη σηματοδότη ή/και αναλόγιπνες σηματοδότες.			
927	Όπου οι σηματοδότες έχουν αναρτηθεί ψηλά για να είναι ορατοί σε κυκλώματα της οδού υπάρχει επαρκής απόσταση ορατότητας για στάση στα πιθανά όρια της οφράς αναμενής οχημάτων.			
93	Τοποθέτηση οπτικών πεδίων σηματοδότησης			
931	Είναι τα οπτικά πεδία τοποθετημένα όπως απαιτείται από τις σχετικές οδηγίες.			
932	Είναι τοποθετημένοι οι οπτικοί σηματοδότες σε κατάλληλα σημεία ώστε να αποφευχουν τον ελάχιστο κίνδυνο.			
10	ΠΕΖΟΙ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ (Απόσταση με ΝΑΥΟΧΙ με σχόλιο)	ΟΜΟΕ ΙΚ		
101	Γενικά ζητήματα			
1011	Υπάρχουν κατάλληλες διαδρομές βαδίσεως και σημεία διάβασης για τους πεζούς και τους ποδηλάτες.			
1012	Έχει εγκατασταθεί κυκλώματα ασφαλείας όπου είναι απαραίτητο για να καθοδηγήσει τους πεζούς και τους ποδηλάτες στις ασφάλειες ή ανασφάλειες διαβάσεως.			
1013	Υπάρχει σήμανση ασφαλείας όπου είναι απαραίτητο για να διαχωρίζει τις ροές μεταξύ οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων.			
1014	Είναι οι διαδρομές για πεζούς και ποδηλάτες κατάλληλες για κυκλική χρήση.			
1015	Χρησιμοποιούνται διατάξεις ήτοι κυκλοφοριακά όπου χρειάζεται για τη βελτίωση της ασφάλειας: Είναι η εφαρμογή ασφαλής (π.χ. επαρκής στένωση, αποφυγή σταθερών εμπόδων).			

Σελίδα
Α-13

Κείμενο, ΠΑΕ
ΕΚΔΟΣΗ

ΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΤΔΕΓΔΣΕ/ΔΜΟΕ

Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδοούς

#	Ανηκείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενο αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
102	Πεζοί			
1021	Υπάρχει αρκετή απόσταση διαχωρισμού της κίνησης των οχημάτων από τις πεζοδιαβάσεις.			
1022	Παρέχονται διαβάσεις ή πεζοδρόμια για τους πεζούς όπου χρειάζεται.			
1023	Υπάρχει επαρκής αριθμός διαβάσεων πεζών κατά μήκος της οδού.			
1024	Στα σημεία διάβασης είναι προσανατολισμένο το κυκλώματα έτσι ώστε ο πεζός να βλέπει την επερχόμενη κυκλοφορία.			
1025	Υπάρχει επαρκής πρόνοια για τους ηλικιωμένους, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, τα παιδιά, τα αμαξίδια ΑμεΕΑ και Βραβίων (π.χ. κουπαστές συγκράτησης, διαβάσεις νηπίων και κοσμητικών ρούπες πλάτος πεζοδρομίου κατά μήκος κλίση, εγκάρσια κλίση, επιφανειακή, πινακίδες με προειδοποιητικά εικονίσματα).			
1026	Παρέχονται επαρκείς χειρολαβήρες όπου είναι απαραίτητο (π.χ. σε νέφυρες, σε ρούπες).			
1027	Είναι επαρκής και αποτελεσματική η σήμανση για πεζούς κοντά σε σχολεία.			
1028	Είναι επαρκής και αποτελεσματική η σήμανση για πεζούς κοντά σε νοσοκομεία.			
1029	Είναι η απόσταση από τη γραμμή STOP μέχρι τη διάβαση επαρκής για να είναι ορατοί από τους οδηγούς φορτηγών οι πεζοί.			
10210	Καντοποιούνται οι ανάγκες πληροφόρησης πεζών με προβλήματα στην όραση (π.χ. όπου υπάρχουν σηματοδότες για πεζούς, παρέχεται η πληροφόρηση για τη διάβαση και το διαθέσιμο χρόνο με ηχητικά σήματα).			
103	Ποδηλάτες			
1031	Είναι το πλάτος του οδοστρώματος επαρκές για τον αριθμό των ποδηλάτων που χρησιμοποιούν τη διαδρομή.			
1032	Είναι οι ποδηλατοκιβώτες ή οι ξεχωριστοί ποδηλατόδρομοι κανονικά εξοπλισμένοι τον κυκλοφοριακό φόρτο των ποδηλάτων που χρειάζεται.			
1033	Είναι συνεχής η διαδρομή του ποδηλάτη (π.χ. ελεύθερη από σημεία στένωσης ή θάλασσα).			
1034	Όπου οι ποδηλατόδρομοι περιλαμβάνουν σε διασταυρώσεις ή κοντά στα οδοστρώματα ο σχεδιασμός της μεταβάσεως είναι ασφαλής.			
1035	Είναι ασφαλείς για τους ποδηλάτες οι χώρες στα φρεάτια υδραυλικών.			
1036	Είναι οι έγγυες ραβδώσεις σε κατάλληλη θέση εκτός του διαδρόμου των ποδηλάτων.			
1037	Αποφεύγονται τα σημεία συγκρούσεως μεταξύ ποδηλάτων και πεζών.			
1038	Υπάρχει αρκετός χώρος για τους ποδηλάτες να περάσουν με ασφάλεια τα σταθμευμένα οχήματα (να ληφθεί υπόψη πρόνοια για επιπλέον χώρο ασφαλείας όπως για περιπτώσεις παράλληλης στάθμευσης ή στάθμευσης υπό γωνία).			
1039	Αποφεύγονται στην πορεία των ποδηλάτων οι εισοδοί των εκτός οδού περιοχών στάθμευσης.			
10310	Είναι τα καλύμματα των υπνομένων στο ίδιο επίπεδο με την επιφάνεια της οδού.			
10311	Υπάρχει ελεύθερο ύψος 3 m κάτω από πινακίδες και άλλες υπερκείμενες κατασκευές στις διαδρομές ποδηλάτων.			

Σελίδα
Α-14

Κείμενο, ΠΑΕ
ΕΚΔΟΣΗ

ΥΠΥΜΕΔ
ΓΤΑΕ/ΓΔΣΕ/ΔΜΕΟεΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
10.3.12	Υπάρχει επαρκής σήμανση που να προσφέρει ασφαλεία στους ποδηλάτες. (π.χ. «Διαδρομής μικτής κυκλοφορίας» «Λάθος Κατεύθυνση», «Απαγορευμένη ή Στάθμευση» πινακίδες καθαρισμού ποδηλατολωρίδων κ.λπ.)			
10.3.13	Στα σημεία που οι ποδηλάτες απαιτείται να κατεβούν από τα ποδήλατα (π.χ. μπροστά σε διαβάσεις που μορφοποιούνται με πεζούς), υπάρχει επαρκής προετοιμασία (πινακίδες οριζόντια σήμανση ειδική επιφάνεια οδοστρώματος κ.λπ.)			
10.4	Δημόσιες συγκοινωνίες	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
10.4.1	Είναι οι στάσεις λεωφορείων τοποθετημένες με ασφάλεια διασφαλίζοντας επαρκή ορατότητα και απόσταση από τη λωρίδα κυκλοφορίας.			
10.4.2	Λαμβάνεται υπόψη ότι οι στάσεις λεωφορείων παίζουν ρόλο πεζών.			
10.4.3	Υπάρχουν προετοιμασμένες πινακίδες για στάσεις λεωφορείων κατά μήκος οδών.			
10.4.4	Είναι τοποθετημένες με ασφάλεια οι θέσεις και τα στεγαστρα των στάσεων ώστε να μην εμποδίζεται η ορατότητα των οδηγών.			
10.4.5	Είναι επαρκής η διαθέσιμη ελεύθερη ζώνη.			
10.4.6	Είναι κατάλληλο το ύψος και το σχήμα του κρασπέδου για πεζούς σε θέσεις στάσεων λεωφορείων.			
11	ΗΛΙΚΙΩΜΕΝΟΙ ΟΔΗΓΟΙ (απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
11.1	Λειτουργία στρεφουσών κινήσεων (πλάτη λωρίδων υποδοχής ακτίνες)			
11.1.1	Είναι το πλάτος της λωρίδας υποδοχής στρεφουσών κινήσεων αρκετό ώστε να παρέχει ασφάλεια και σε ηλικιωμένους οδηγούς.			
11.1.2	Είναι επαρκές οι ακτίνες καμπύλης των κρασπέδων για ηλικιωμένους οδηγούς (επιθυμητή R = 10 m)			
11.2	Δομικές διαχωριστές λωρίδων αντίθετων αριστερών στρωμών			
11.2.1	Παρέχεται δομικός διαχωρισμός με υπερυψωμένα στοιχεία κησίδες με υπερβατό κρασπέδο για τη διαχείριση των λωρίδων αντίθετης φοράς στις διασταυρώσεις.			
11.2.2	Σε διασταυρώσεις με υψηλό φορτίο πεζών εάν η δεξιά στροφή γίνεται με ελεύθερη είσοδο στην κύρια οδό υπάρχει επαρκής λωρίδα επιτάχυνσης.			
	Σε διασταυρώσεις με υψηλό φορτίο πεζών			
11.2.3	Αν υπάρχει κίνηση πεζών παρέχονται πεζοδιαβάσεις σε θέσεις του κόμβου με τριγωνικές κησίδες για τη μείωση του μήκους επί των λωρίδων κυκλοφορίας.			
11.2.4	Είναι οι λωρίδες των αντίθετων αριστερών στρωμών σχεδιασμένες ώστε να παρέχουν επαρκείς αποστάσεις ανεμπόδ στις ορατότητας.			
11.2.5	Σε διασταυρώσεις με μεγάλο ποσοστό αριστερά στρεφόντων φορτηγών, παρέχεται επαρκής απόσταση ορατότητας όταν και τα αριστερά στρέφοντα οχήματα της αντίθετης κατεύθυνσης είναι φορτηγά.			

Έκδοση
Α-15Μέγεθος
E230xΥΠΥΜΕΔ
ΓΤΑΕ/ΓΔΣΕ/ΔΜΕΟεΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
11.3	Τρίγωνα ορατότητας			
11.3.1	Είναι οι αποστάσεις ορατότητας της διασταύρωσης τρίγωνα ορατότητας επαρκείς για το χρόνο αντίδρασης των ηλικιωμένων οδηγών (ελάχιστος χρόνος 2.5 s).			
11.4	Κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση και οριοθέτηση			
11.4.1	Σε υπερστροφικούς ισόπεδους κόμβους, όπου υπάρχουν κρασπευμένες κησίδες, έχουν επιστρωθεί οι επιφάνειες των κρασπέδων με ανακλαστική βαφή ή έχουν τοποθετηθεί ανακλαστήρες.			
11.4.2	Είναι το επίπεδο αντίθεσης φωτεινότητας επαρκές για ηλικιωμένους οδηγούς (2.0 ή μεγαλύτερο από το φως της μεσαίας σκόλης προβολών επιβατηγού αυτοκινήτου).			
11.4.3	Είναι επαρκής η οριοθέτηση/διαμόρφωση των κρασπέδων, των κησίδων και των εμπόδων για τους ηλικιωμένους οδηγούς. (π.χ. να υπάρχει ένα ελάχιστο επίπεδο αντίθεσης σήμανσης οριζογραμμών επιπέδου 2.0 για τους φωτιζόμενους ισόπεδους κόμβους και 3.0 για τους μη φωτιζόμενους).			
11.4.4	Όταν επιτρέπεται η στροφή δεξιά με αναλόμπιν κίτρινο και υπάρχει οριοθετημένη διάβαση πεζών, υπάρχει η πινακίδα Π-21 του ΚΟΚ που υποδεικνύει την προτεραιότητα των πεζών.			
11.4.5	Είναι το μέγεθος, ο τύπος και η τοποθέτηση των πινακίδων εντομίας οδών επαρκή για ηλικιωμένους οδηγούς. (π.χ. ελάχιστο ύψος χαρακτήρων 120 mm χρήση πινακίδων πάνω από το οδοστρώμα με ελάχιστο μέγεθος χαρακτήρων 200 mm σε κίτρινο χρώμα διασταυρώσεις κ.λπ.)			
11.4.6	Είναι επαρκής η σήμανση σε μονόδρομους (π.χ. «καί θέσεις» στις προσβάσεις τους σε διαχωρισμένους οδούς με διαχωρισμένα οδοστρώματα, ώστε να διασφαλίζεται η αντίληψή τους από τους οδηγούς.			
11.4.7	Χρησιμοποιείται η πινακίδα προετοιμασίας για Διασταύρωση Διαχωρισμένης Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας.	ΟΜΟΕ-ΚΙΟ Παράρτ. Δ-Δ3		
11.4.8	Χρησιμοποιούνται πινακίδες μορφής «Σχηματοποιημένη διαδρομική» που ρυθμίζουν τη χρήση των λωρίδων στις διασταυρώσεις ως συμπλήρωμα της οριζόντιας σήμανσης.			
11.5	Φωτεινοί σηματοδότες			
11.5.1	Χρησιμοποιείται σηματοδότηση για αποκλειστική αριστερή στροφή όπου επιτρέπεται η χωρτικότητα.			
11.5.2	Ρυθμίζεται σωστά από το χρώμα από σηματοδότη.			
11.5.3	Εφόσον η λειτουργία είναι αποκλειστική/επιτρεπόμενη προηγείται η αποκλειστική φάση αντί να έπειτα.			
11.5.4	Είναι οι ενδείξεις του σηματοδότη επαρκείς για τη μειωμένη ικανότητα στην όραση του ηλικιωμένου οδηγού.			
11.5.5	Χρησιμοποιείται πλαίσιο γυρω από το σηματοδότη για τη βελτίωση της οπτικής αναγνώρισης του.			
11.5.6	Χρησιμοποιείται φάση καθολικού κόκκινου και είναι επαρκής η διασκέδαση για τους ηλικιωμένους οδηγούς.			
12	ΓΕΦΥΡΕΣ ΚΑΙ ΟΧΕΤΟΙ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ)			
12.1	Χαρακτηριστικά Σχεδιασμού	ΟΜΟΕ-Δ		

Έκδοση
Α-16Μέγεθος
E230x

ΥΠΥΜΕΔ
ΓΓΔΕ/ΓΑΣΕ/ΔΜΕΟΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενο αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
12.1.1	Οι γέφυρες και οι σκελετοί καλύπτουν το πλήρες πλάτος του οδοστρώματος (δηλαδή, δεν προκαλείται στένωση);			
12.1.2	Είναι το πλάι των γεφυρών και των σκελετών συνεπή με το πλάι της οδού προσέγγισης;			
12.1.3	Είναι η χάραξη της πρόσβασης συμβατή με την ταχύτητα V ₂₀ ;			
12.1.4	Έχουν τοποθετηθεί προειδοποιητικές πινακίδες αν απαιτούνται από τις δύο προηγούμενες συνθήκες (δηλαδή το πλάτος και η ταχύτητα) δεν ικανοποιούνται;			
12.2	Σιγήθια	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
12.2.1	Υπάρχουν κατάλληλα σιγήθια στις γέφυρες και τις προσβάσεις τους για να προστατέψουν εκτεθειμένα οχήματα;			
12.2.2	Είναι ασφαλή τα συνδετήρια μέρη στα σιγήθια μεταξύ του σιγήθιου της οδού και του σιγήθιου της γέφυρας;			
12.2.3	Είναι η γέφυρα απαλλαγμένη από κράστερα που θα μπορούσαν να μειώσουν την απαιτούμενη ορατότητα των σιγήθιων και των κυκλοδωμάτων;			
12.3	Παζοί και εγκαταστάσεις ανασυρής, οριοθέτηση	ΟΜΟΕ Δ & ΟΜΟΕ-ΚΣΚ		
12.3.1	Είναι κατάλληλες και ασφαλείς οι εγκαταστάσεις για τους παζούς στη γέφυρα;			
12.3.2	Απαγορεύεται το φάραμα από τη γέφυρα;			
12.3.3	Αν το φάραμα από τη γέφυρα δεν απαγορεύεται, έχει ληφθεί πρόνοια για ασφαλείς χώρους;			
12.3.4	Συνεχίζει η οριοθέτηση και πάνω στη γέφυρα;			
13	ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)	ΟΜΟΕ-ΚΚΟ		
13.1	Φθορές οδοστρώματος			
13.1.1	Είναι το οδόστρωμα απαλλαγμένο από φθορές (π.χ υπερβολική τραχύτητα ή αυλακώσεις, λακούβες, χαλαρά υλικά κ.τ.λ.) που θα μπορούσαν να προκαλέσουν προβλήματα ασφαλείας (π.χ απώλεια ελέγχου του οχήματος);			
13.1.2	Είναι ικανοποιητική η κατάσταση των άκρων του οδοστρώματος;			
13.1.3	Είναι η μετάβαση από το οδόστρωμα στα έρρευμα απαλλαγμένη από επικίνδυνες κατακόρυφες πτώσεις;			
13.2	Αντολιοθρότητα			
13.2.1	Έχει το οδόστρωμα επαρκή αντολιοθρότητα, ειδικά στις στρώσεις σε σπασίμες κλάσεις και στις προσβάσεις διασταυρώσεων;			
13.2.2	Είναι τα σφράγισμα ρωγμών περιορισμένης έκτασης ώστε να μην προκαλεί επιβλαβή διαφορά στην αντίσταση ολίσθησης;			
13.2.3	Έχει εκτελεστεί έλεγχος της αντίστασης ολίσθησης όπου χρειάζεται;			
13.2.4	Έχει αποφευχθεί η τοποθέτηση καλυμμάτων υπερόμμου πάνω σε στρώσεις, (πρόβλημα στην διαφορά αντίστασης ολίσθησης για τους δικυκλιστές);			
13.3	Συσώρευση νερού/πάγου/χιονιού			

Σελίδα
Α-17*ΕΛΛΑΣ 2014
ΕξέτασηΥΠΥΜΕΔ
ΓΓΔΕ/ΓΑΣΕ/ΔΜΕΟΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΑ)
Παράρτημα Α:
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενο αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
13.3.1	Είναι το οδόστρωμα απαλλαγμένο από περιοχές που η συσσώρευση λιμνάζαντος νερού, η επιφανειακή ροή νερού ή συκέντρωση πάγου και χιονιού μπορεί να προκαλέσουν προβλήματα ασφαλείας;			
13.3.2	Είναι η επιφάνεια του δρόμου, απαλλαγμένη από σημαντικές αυλακώσεις στις τροχιές των αυτοκινήτων που θα μπορούσαν να προκαλέσουν συσσώρευση νερού ή χιονιού;			
13.4	Χαλαρά αδρανή υλικά			
13.4.1	Είναι το οδόστρωμα απαλλαγμένο από χαλαρά αδρανή ή άλλα υλικά;			
13.4	Καλύμματα επινόμων			
13.4.1	Είναι τα καλύμματα των υπερόμων στο ίδιο επίπεδο με την επιφάνεια του δρόμου;			
14	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΟΜΟΕ-ΚΚ		
14.1	Είναι ικανοποιητική η πρόνοια ή οι περιορισμοί στη στάθμευση σε σχέση με την ασφάλεια της κυκλοφορίας;			
14.2	Είναι η συχνότητα εναλλαγής στάθμευσης συμβατή με την ασφάλεια της διαδρομής;			
14.3	Υπάρχει επαρκής δυνατότητα στάθμευσης για οχήματα παραδόσεων ώστε δεν προκαλούνται προβλήματα ασφαλείας λόγω διπλής στάθμευσης;			
14.4	Είναι δυνατοί οι ελιγμοί στάθμευσης κατά μήκος της διαδρομής χωρίς να προκαλούνται προβλήματα ασφαλείας (π.χ στάθμευση υπό γωνία χωρίς επιπλέον ελευθέρω (γων);			
14.5	Είναι η απόσταση ορατότητας στις διασταυρώσεις και κατά μήκος της διαδρομής ανεπάρκειστη από σταθμευμένα οχήματα;			
15	ΠΡΟΝΟΙΑ ΓΙΑ ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ)	ΟΜΟΕ-ΚΚ		
15.1	Σχεδιαστικά ζητήματα			
15.1.1	Είναι διαθέσιμες ειδικές προσαρμογές για βαρέα οχήματα όπου οι κυκλοφορικοί φόρτοι είναι υψηλοί;			
15.1.2	Είναι ικανή η διαδρομή να εξυπηρετήσει το μέγεθος των οχημάτων που πιθανώς θα την χρησιμοποιήσουν;			
15.1.3	Υπάρχει επαρκής χώρος για ελιγμούς μεγάλων οχημάτων κατά μήκος της διαδρομής σε διασταυρώσεις σε κυκλικούς κόμβους κ.τ.λ.;			
15.1.4	Είναι επαρκής η πρόνοια σε στάθμευση ανάπαυσης και περιοχές στάθμευσης φορτηγών για το μέγεθος των οχημάτων που αναμένονται;			
15.1.5	Να ληφθούν υπόψη η επιτάχυνση ή επιβράδυνση το πλάι ερεισμάτων κ.τ.λ.			
15.2	Ποιότητα οδοστρώματος/επιφανειακών	ΟΜΟΕ-Δ		
15.2.1	Έχουν καλυφθεί τα ερείσματα στις στρώσεις ώστε να προστατευθούν επι πλέον πλάτος οδοστρώματος κυκλοφορίας για οχήματα μεγάλου μήκους;			
15.2.2	Είναι το πλάτος του οδοστρώματος επαρκές για βαρέα οχήματα;			

Σελίδα
Α-18*ΕΛΛΑΣ 2014
Εξέταση

ΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΓΑΕΛΤΣΕ/ΔΜΕΟεΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΔ)
Παράρτημα Α :
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
15.2.3	Γενικά είναι η ποιότητα οδοστρώματος επαρκής για την ασφαλή διέλευση βαρέων και υπερμεγεθών οχημάτων.			
15.2.4	Σε διαβρωμένες φορτηγών είναι κατάλληλα τοποθετημένοι οι ανακλαστήρες σε οριζοεικτες σε οριζοεικτες για το ύψος των ματιών του οδηγού φορτηγού.			
16	ΠΛΗΜΜΥΡΙΖΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)			
16.1	Λιμνάζοντα νερά, πλημμύρες			
16.1.1	Υπάρχουν λιμνάζοντα νερά στο κατώστρωμα της οδού ή διέρχεται από αυτό απαρραή.			
16.1.2	Εάν υπάρχουν λιμνάζοντα νερά ή απαρραή που διέρχεται από το κατώστρωμα κατά τη διάρκεια βροχοπτώσεων υπάρχει κατάλληλη σήμανση.			
16.1.3	Περιοχές που πλημμυρίζουν εμπορεύονται με κατάλληλη σήμανση.			
16.2	Συστήματα συγκράτησης οχημάτων	ΟΜΟΕ ΣΠΕΟ		
16.2.1	Τα στάγια οχητών και άλλα κατασκευαστικά στοιχεία αποχύτευσης βρίσκονται εκτός του εύρους της ελεύθερης ζώνης.			
16.2.2	Εάν αυτά βρίσκονται εντός της ελεύθερης ζώνης τυρακίζονται με τα κατάλληλα συστήματα συγκράτησης οχημάτων.			
17	ΆΛΛΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)	ΟΜΟΕ ΣΠΕΟ		
17.1	Τοπιστήνια			
17.1.1	Η τοπιστήνια συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις (π.χ. ελεύθερες ζώνες αποστάσεις ορατότητας).			
17.1.2	Θα διατηρηθούν οι ελεύθερες ζώνες και οι αποστάσεις ορατότητας με την προβλεπόμενη μελλονική ανάπτυξη των φυτών.			
17.1.3	Αποφεύγονται τα προβλήματα ορατότητας σε κόμβους κυκλικής κίνησης.			
17.2	Προσωρινά έργα			
17.2.1	Έχουν απομακρυνθεί τα στοιχεία εξοπλισμού κατασκευής ή συντήρησης που δεν απαιτούνται πλέον.			
17.2.2	Έχουν απομακρυνθεί τα στοιχεία της προσωρινής ορατότητας και κατακόρυφης σήμανσης που δεν απαιτούνται πλέον.			
17.3	Θέμβωση από φώτα αντίθετης κατεύθυνσης			
17.3.1	Έχουν αντιμετωπιστεί τα προβλήματα που μπορεί να προκαλούνται από τη θάμβωση (π.χ. με εγκατάσταση αντιθαμβωτικού πεισίματος μεταξύ κύριων οδών και παράπλευρης οδού διπλής κατεύθυνσης).			
17.4	Παρόδες δραστηριότητες			
17.4.1	Αναπτύσσονται στα όρια του παρόδιου χώρου δραστηριότητες που μπορεί να απασχολούν την προσοχή των οδηγών.			
17.4.2	Υπάρχουν διαφημιστικές πινακίδες που μπορεί να προκαλέσουν κίνδυνο.			
17.5	Ενδείξεις πιθανών προβλημάτων (οδόστρωμα, παρόδια έκταση)			
17.5.1	Είναι το οδόστρωμα χωρίς ενδείξεις από έντονη πέδηση, που θα μπορούσαν να υποδεικνύουν πιθανά πρόβλημα κίνδυνο ή εμπόλο στην περιοχή.			

Σελίδα
Α-19Μικροτυπώ
ΕύκομοΥΠΥΜΕΔΙ
ΓΓΑΕΛΤΣΕ/ΔΜΕΟεΟδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Οδηγίες Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας (ΟΜΟΕ - ΕΠΟΔ)
Παράρτημα Α :
Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
17.5.2	Ο παρόδιος εξοπλισμός, τα δένδρα και οι στήλοι φέρουν ίχνη από προσκρούσεις οχημάτων που μπορεί να υποδεικνύουν πιθανά πρόβλημα κίνδυνο ή εμπόλο με στοιχεία.			
17.6	Σταθμοί εξυπηρέτησης			
17.6.1	Είναι κατάλληλη η χωροθέτηση των σταθμών εξυπηρέτησης και των χώρων στάθμευσης φορτηγών κατά μήκος της οδού.			
17.7	Φυσικό Περιβάλλον			
17.7.1	Διασυνωρεύονται την οδό μεγάλα ζώα (π.χ. κτήνη, πρόβατα, αρκούδες κλπ).			
17.7.2	Εάν ναι • Υπάρχει περίφραξη. • Υπάρχουν αναστάσεις διαβάσεις για τη διέλευση των ζώων.			
17.7.3	Υπάρχουν ασηντικές επιπτώσεις σε θέσεις από επικρατούντες δυνατούς ανέμους ή και λόγω θέσης του ήλιου κατά την ανατολή ή τη δύση.			
17.7.4	Είναι ασφαλής η οδός με συνθήκες βροχής, παγωνιάς, καταιγίδας, πάχους χιονός.			
17.7.5	Υπάρχει πρόνοια με κατάλληλα μέτρα για τη φυσική αντιστάση χιονός (π.χ. επιβάλλεται η ορατότητα λειτουργούν σωστά οι χιονοσφράγιτες).			
17.7.6	Οι δημιουργούμενες αποθέσεις με τον εκκυμαισμό διακόπτουν την πρόσβαση των πεζών ή την απαιτούμενη ορατότητα.			
17.7.7	Εκτείνονται πάνω από την οδό κλάδοι δένδρων δημιουργώντας κίνδυνο για φορτηγά ή και εν γένει προσβάλλουν προς το οδόστρωμα εμποδίζοντας την ορατότητα.			
17.8	Κρασπεδωμένη κετροική γησίθε			
17.8.1	Εάν η κετροική γησίθε δημιουργείται με κρασπεδο.			
17.8.1	Υπάρχει επαρκής κατάλληλη σήμανση για την παρουσία τους.			
17.8.2	Είναι αντιληπτή από τους οδηγούς η θέση που αρχίζει η κρασπεδωση.			
17.8.3	Είναι αντιληπτή από τους οδηγούς οι κρασπεδωμένες γησίθες σε ισόπεδους κόμβους.			
17.8.4	Η κρασπεδωση αποτελεί εμπόλο για τη διέλευση των πεζών ή και των ΑΜΕΑ.			

Σελίδα
Α-20Μικροτυπώ
Εύκομο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ, Γ.Γ.Δ.Ε. - Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

2 ΚΑΤΑΛΟΓΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται ενδεικτικοί καταλογοί ελέγχου οδικής ασφάλειας που αφορούν τα ακόλουθα στάδια:

- 1 Στάδιο αναγνωριστικής μελέτης
- 2 Στάδιο προμελέτης
- 3 Στάδιο οριστικής μελέτης
- 4 Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής
- 5 Υφιστάμενο δίκτυο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ, Γ.Γ.Δ.Ε. - Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

**ΣΤΑΔΙΟ 1 – ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 1.1 – ΓΕΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ		
1.1	Παρό είναι το είδος του έργου. Πρόκειται για αστική οδό αυτοκινητοδρόμο και παρά η λειτουργία της.	
1.2	Το συγκεκριμένο οδικό έργο θα εξυπηρετήσει κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας ή τις ανάγκες τοπικών προσβάσεων μόνο.	
1.3	Παρό το είδος της κυκλοφορίας που θα εξυπηρετηθεί. Παράς ο αναμενόμενος φόρτος και το ποσοστό βαρέων οχημάτων.	
2 ΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΕΙΜΕΝΕΣ ΑΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ		
2.1	Παράς οι κύριες οπίσες γενναίες κυκλοφορίας και σταθμευτής στην περιοχή του οδικού έργου. Μπορούν τα στοιχεία αυτά να επιρρασαν σημαντικά τη μερική του σχεδιασμού	
3 ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΑΔΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ		
3.1	Το έργο θα κατασκευαστεί σε ένα ή περισσότερα στάδια	
3.2	Υπάρχει πιθανότητα για μελλοντικές διασταυρώσεις ή αλλαγές της χάραξης του οδικού έργου	
4 ΕΠΙΡΡΟΗ ΣΤΟ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ		
4.1	Θα υπάρξουν επιπτώσεις στο επίπεδο ασφάλειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου από την κατασκευή του οδικού έργου	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 1.2 – ΘΕΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ		
1.1	Το έργο θα αποτελεί συνέχεια ή βελτίωση υφιστάμενης οδού ή θα οδοει σε καινούργια χάραξη	
1.2	Το συγκεκριμένο έργο προσαρμόζεται στους φυσικούς περιορισμούς του αναγλύφου ή ακολουθεί οδίσιας αντίθετα σε αυτό με αποτέλεσμα απότομες κλίσεις	
1.3	Δημιουργούνται προβλήματα στις συνδέσεις στις περιοχές όπου το προτεινόμενο έργο συναντά το υφιστάμενο δίκτυο	
2 ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ		
2.1	Είναι επαρκής ή ταχύτητα μελέτης για τις ανάγκες της κυκλοφορίας και του τύπου της οδού σύμφωνα με τους κανονισμούς σχεδιασμού ή θα δημιουργήσει πρόβλημα στην ασφαλή χρήση της	
2.2	Θα υπάρξουν επιπτώσεις στην ασφάλεια από την ενδοχρήσιμη αλλαγή της ταχύτητας μελέτης σε διαδοχικά τμήματα του οδικού έργου	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΦΟΡΩΜΟΝΑ ΠΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΤΗ ΤΗΣ ΔΙΑΜΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 2 – ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 2.1 – ΓΕΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ		ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ			
1	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ		
1.1	Ποιο είναι ο τύπος του οδικού έργου. Πρόκειται για αστική οδό, αυτοκινητόδρομο, κεντρική αρτηρία ή για επέμβαση περιβαλλοντικού χαρακτήρα.		
1.2	Η ενδεχόμενη χρήση της οδού από πζέζους, μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα για την ασφαλή χρήση της οδού.		
1.3	Υπάρχουν στο συγκεκριμένο έργο άλλα είδη έργα όπως σπράγγες, σταθμοί διόδων, αναστάσεις κάμβου κλπ που να μπορούν να δημιουργήσουν προβλήματα για την ασφαλή χρήση της οδού.		
2	ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΩΝ ΠΑΡΟΔΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ		
2.1	Οι συνδέσεις με το παραπλευρικό δίκτυο είναι επαρκείς ως προς τον αριθμό, την τοποθεσία και την αναμενόμενη χρήση του.		
2.2	Το οδικό έργο απαιτεί φράγμα για σημαντικές διαδρομές.		
2.3	Υπάρχουν ενδείξεις ότι η οδός διασχίζει διαδρομές που συνήθιζαν να υποκαθίστανται οι πζέζοι ή οι αγράτες.		

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 2.2 – ΧΑΡΑΞΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ		ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ			
1	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ		
1.1	Υπάρχουν αποκλίσεις από τις βασικές αρχές σχεδιασμού που επιτράχουν την ασφάλεια (π.χ. οριζοντιογραφικές καμπύλες μικρότερες από τις ελάχιστες επιτρεπόμενες).		
1.2	Η ταχύτητα μελέτης που προβλέπεται αντιστοιχεί στα στην κατηγορία και τη λειτουργία της οδού.		
1.3	Ο συνδυασμός οριζοντιογραφίας και μικτοτικής δημιουργεί προβλήματα ασφαλείας (π.χ. αν υπάρχουν οριζοντιογραφικές καμπύλες που να αποκόπτονται από καμπύλες μικτοτικής).		
1.4	Υπάρχει ομογένεια στη χάραξη ως προς την ταχύτητα μελέτης όλων των στοιχείων της ακίνης. Την επίκληση των απαιτούμενων συντελεστών τριβής κλπ.		
1.5	Τα εκσπόμενα τμήματα είναι μεγάλου μήκους και υπερβολικά απότομα.		
1.6	Έλεγχος των συναρμωμών και των περσών συνδέσης. Παρατηρούνται αποσπασματικές διακομές ή των ακίνων. Υπάρχουν συναρμωμές ή περιοχές συνδέσης οι οποίες δεν είναι ορατές.		
1.7	Ο αριθμός των λυρίδων είναι επαρκής (όσο για τον υφιστάμενο δρόμο και για τον μελλοντικό φόρτο).		
1.8	Απαιτούνται διαχωριστικές υψώσεις.		
1.9	Προβλέπεται η κατασκευή ερεισμάτων και η διαμόρφωση του παραπλευριού χώρου.		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΦΟΡΩΜΟΝΑ ΠΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΤΗ ΤΗΣ ΔΙΑΜΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 3 – ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3.1 – ΧΑΡΑΞΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΕΡΑΙΣΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ		ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ			
1	ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΧΑΡΑΞΗΣ		
1.1	Η μελέτη των οδών είναι υπεραστική που διέρχεται μέσα από κατοικημένες περιοχές, διοχετεύοντας και εγγύχνη βαρύτερη κυκλοφορία.		
1.2	Αντιστοιχίζεται η ταχύτητα μελέτης V _α στον τύπο και στη διατομή της οδού και είναι ενιαία για όλο το μήκος της οδού.		
1.3	Αντιστοιχίζεται η ταχύτητα V _{αδ} στην ταχύτητα μελέτης V _α .		
1.4	Σε διαδοχικά τμήματα της οδού η ταχύτητα V _α μεταβάλλεται κατά πησαφίδιο από 10km/h.		
2	ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑ		
2.1	Είναι η οδός ευθύγραμμο τμήματα με υπερβολικά μεγάλο μήκος.		
2.2	Διαδοχικές καμπυλοεκκλίσεις των τριών απαιτήσεων ελαχιστοποίησης των ακίνων και μάλιστα της απαιτήσεως.		
2.3	Οι ακίνες των καμπυλών τα μήκη των τόξων κύκλου και τα μήκη των ευθύγραμμων τμημάτων εναρμόζονται με την επιλεγμένη ταχύτητα μελέτης V _α .		
2.4	Υπάρχουν διαδοχικές ομόροπες καμπύλες χωρίς την παραβολική ευθυγράμμιση τμήματος με το ελάχιστο απαιτούμενο μήκος.		
2.5	Η παράμετρος της κλιμακώδους A για κάθε καμπύλη αντιστοιχεί στην ταχύτητα μελέτης V _α (R/3 < A < R).		
3	ΜΗΚΟΤΟΜΗ		
3.1	Αντιστοιχούνται οι κατά μήκος κλίσεις της οδού στην ταχύτητα μελέτης V _α και στο είδος της οδού.		
3.2	Σε περιοχές με απότομα κλίσεων η κατά μήκος κλίση της οδού είναι πολύ μεγάλη.		
3.3	Σε τμήματα συναρμωγής επικλίσεων σε οδούς χωρίς επενδεδιμένες ταφούς (ερασιτεχνικά) είναι η κατά μήκος κλίση της οδού επαρκής για την απορροή των υδάτων.		
3.4	Σε τμήματα συναρμωγής επικλίσεων με επενδεδιμένες ταφούς (ερασιτεχνικά) είναι η κατά μήκος κλίση της οδού επαρκής για την απορροή των υδάτων.		
3.5	Σε γέφυρες είναι η κατά μήκος κλίση της οδού τουλάχιστον 0,2%.		
3.6	Αντιστοιχούνται οι ακίνες των κυρτών καμπυλών στην ταχύτητα V _{αδ} ώστε να υπάρχει το απαιτούμενο μήκος ορατότητας για στάση.		
3.7	Υπάρχει ανάλογη απαγόρευση της προσέλευσης ή ανάγκη εισαγωγής λυρίδων αναρρήσεως βαρέων οχημάτων.		
3.8	Αντιστοιχούνται οι ακίνες των κοίλων καμπυλών στην ταχύτητα V _{αδ} .		
4	ΕΠΙΚΛΙΣΕΙΣ		
4.1	Σε ευθύγραμμο τμήματα έχει το οδοστρώμα την απαιτούμενη επίκλιση.		
4.2	Σε καμπύλες αντιστοιχίζεται η τιμή της επίκλισης του οδοστρώματος στην τιμή της ακίνης και στην ταχύτητα V _{αδ} .		
5	ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΡΟΣΧΕΤΩ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΕΜΠΕΡΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΙΑΜΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

1.6	από τις δύο πλευρές Οι ισόπεδοι κόμβοι έχουν διαταχθεί σε εύθυραμμο τμήματα ή στο εξωτερικό οριζοντιωμένης κομψιλής της κυρίας οδού. Σε ισόπεδους κόμβους ή συμβολή των δευτερευουσών οδών στην κύρια γίνεται περίπου κάθετα. Σε ισόπεδους κόμβους ή συμβολή των δευτερευουσών οδών στην κύρια γίνεται σε επίπεδο τμήμα.
2	ΕΠΙΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ 2.1 Στη θέση συμβολής των δευτερευουσών οδών έχουν προβλεφθεί ημιβάθρες κατάλληλης μορφής και διαστάσεων. 2.2 Στην κύρια οδό προβλέπονται κρασπεδοειδείς διαχωριστικές λωρίδες σε κόμβους χωρίς μικροπεριωρισμό των διαφόρων κινήσεων για όλους τους χρήστες. 2.3 Σε θέσεις διαβάσεων οι κρασπεδοειδείς λωρίδες έχουν επαρκές πλάτος για την ασφαλή παραμονή πεζών και ενδεχόμενα ποδηλάτων. 2.4 Παράχεται δυνατότητα γρήγορης απορροής των επανοικτικών νερών ώστε να νικά ενός κλάδου να μη ρέουν στο καταστρώμα άλλων κλάδων. 2.5 Μεταβολικά τμήματα για τη διαπλάτυση ή τη στήλωση του οδοστρώματος έχουν επαρκές μήκος και υψοφάνη σε συνδυασμό με την ταχύτητα των οχημάτων. 2.6 Οι λωρίδες διαπλευρικής κυκλοφορίας έχουν επαρκές πλάτος ανάλογα με τον τύπο της οδού και το είδος των διαχωριστικών λωρίδων. 2.7 Οι πρόσδετες λωρίδες κυκλοφορίας έχουν επαρκή πλάτη κινησής στροφής των οχημάτων χωρίς να παρεμποδίζεται η διαμετρική κυκλοφορία (έλεγχος με βάση τα διαγράμματα στροφής οχημάτων). 2.8 Προβλέπεται η τοποθέτηση προειδοποιητικών πληροφοριακών πινακίδων σε επαρκή απόσταση ανάλογα με την ταχύτητα μελέτης V ₂₀ του κόμβου. 2.9 Είναι πλήρης η στήλωση και η διαγράμμιση του ισόπεδου κόμβου (ιδίαιτερα για την προστασία των κρασπεδοειδών λωρίδων από πιθανή πρόσκρουση οχημάτων).
3	ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ 3.1 Υπάρχουν τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας στα επιμέρους τμήματα του κόμβου. 3.2 Αναγνωρίζεται εύκολα και είναι κατανοητή η μορφή του ανισόπεδου κόμβου από τους οδηγούς. 3.3 Είναι πλήρης και σωστή η μορφή του ανισόπεδου κόμβου. 3.4 Οι συντελεστές κλάδοι έχουν τα απαιτούμενα για την ταχύτητα V ₂₀ γεωμετρικά χαρακτηριστικά. 3.5 Ο αριθμός των λωρίδων επιβράδυνσης και επιτάχυνσης αντιστοιχείται στον κυκλοφοριακό φόρτο εξόδου και εισόδου. 3.6 Είναι οι λωρίδες επιβράδυνσης και επιτάχυνσης τα προβλεπόμενα μήκη και πλάτη. 4 ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ ΚΟΜΒΟΙ 4.1 Απαιτούνται αποτελεσματικές λωρίδες ορατότητας στροφής. 4.2 Χρησιμεύει ειδική θέση σηματοδότησης για τους πεζούς.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΡΟΣΧΕΤΩ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΕΜΠΕΡΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΙΑΜΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

5.1	Έχει η οδός σε όλο το μήκος της το απαιτούμενο μήκος ορατότητας για στάση. 5.2 Υπάρχει οδοντογροφική κομψιλή που να αποκαλύπτεται από εμπρόσθια μιλκατομή. 5.3 Έχει η οδός το απαιτούμενο μήκος ορατότητας για προσεγγίση. 6 ΔΙΑΤΟΜΗ 6.1 Αντιστοιχούνται οι διατομές της οδού στις προαίτιες διατομές ανάλογα με τον τύπο και τη λειτουργική ισοφύλαξη της οδού. 6.2 Έχει η οδός σε όλο το μήκος της ενιαία διατομή. 6.3 Σε περιοχές αλλαγής της διατομής παρέχεται η απαραίτητη λωρίδα κυκλοφορίας, υπαρκτών μεταβολικά τμήματα επαρκούς μήκους. 6.4 Υπάρχει ανάγκη απαγωγής της προσεγγιστικής ή ανάγκη εισαγωγής λωρίδων αναρροής βαρέων οχημάτων. 6.5 Σε περιοχές κομψιλών το οδοστρώμα έχει προβλεπόμενη διαπλάτυση. 6.6 Σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας υπάρχει λωρίδα έκτακτης ανάγκης από ασφαλικό οδοστρώμα επαρκούς πλάτους. 7 ΕΡΕΙΣΜΑΤΑ – ΤΑΦΟΙ – ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΕΣ ΝΗΣΙΔΕΙΣ 7.1 Σε υπερστροφικές οδούς προβλέπονται φασισματα επαρκούς πλάτους ανάλογα με τον τύπο της οδού από θραυστό αλμικό επανοικτικών νερών (π.χ. τάρφοι ή σε οδούς με πέδωρο φρένατα και υπόγειο συστήμα αποχέτευσης) που λειτουργούν υπόψη τους τις επικλίσεις της οδού στις συγκεκριμένες περιοχές. 8 ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΕΙ ΕΚΚΑΤΑΞΕΙΣ 8.1 Προβλέπεται η διαμόρφωση χώρων σταθμευσης ανά αποστάσεις. 8.2 Σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας προβλέπεται η κατασκευή παράλληλων οδών για την εξυπηρέτηση των παραδένων ιδιοκτησιών. 8.3 Παρόμοιες οδοί εξυπηρέτησης βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο με τον κλάδο της οδού.
-----	---

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3.2 – ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΟΜΒΟΙ ΣΗΜΒΩΣΗ

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΟΜΒΟΥ 1.1 Σε υπερστροφικές οδούς η απόσταση μεταξύ διαδοχικών κόμβων είναι επαρκής (τουλάχιστον 2km). 1.2 Σε υπερστροφικές οδούς οι κόμβοι έχουν διαταχθεί σε κατάλληλες θέσεις ώστε να εξυπηρετούν τους παρακείμενους οικισμούς εγκαταστάσεις και να μην απαιτείται μάλλονικά ή δημιουργία νέων σε μικρή απόσταση. 1.3 Συμβάλλουν σε περιοχές ισόπεδων κόμβων περισσότερο από 15ααρες κλάδοι οδών. 1.4 Είναι οι κλίμμο να απαιτούμενα μήκη ορατότητας για όλες τις κινήσεις και όλους τους χρήστες. 1.5 Οι ισόπεδοι κόμβοι έχουν τοποθετηθεί σε τμήματα της κυρίας οδού που είναι οριζόντια ή βρίσκονται σε ελαφρά κατωφέρεια για τους προσεγγίζοντες στον κόμβο και	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΓΚΩΜΕΝΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΤΗ ΤΗΣ ΔΜΕΘ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3.3 – ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

1	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ		
1.1	Έναυσ οι σιδηροδρομικές διαβάσεις τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για όλες τις κινήσεις και όλων τους χρήστες της οδού.		
1.2	Προβλέπεται πλήρης σήμανση με πινακίδες της ισόπεδης σιδηροδρομικής διαβάσης.		
1.3	Ποιος ο τρόπος φύλαξης της σιδηροδρομικής διαβάσης		
2	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ		
2.1	Οι λωφίδες όπου κινούνται τα λεωφορεία έχουν επαρκές πλάτος.		
2.2	Σε κόμβους και διασταυρώσεις οι ακτίνες στροφής έχουν επαρκές μήκος.		
3	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ		
3.1	Σε υπεραστικές οδούς πλην αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας προβλέπεται διαμόρφωση ειδικών εσοχών για τη στάση των λεωφορείων.		
3.2	Υπάρχει επαρκής ορατότητα προς τα πίσω για την έξοδο των λεωφορείων από τη στάση.		
3.3	Υπάρχει επαρκής και προστατευόμενη έκταση για την παραμονή των επιβατικών στις στάσεις.		

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3.4 – ΠΕΖΟΙ

1	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	ΠΕΖΟΙ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ		
1.1	Σε υπεραστικές οδούς με αναμενόμενη αυξημένη κίνηση πεζών υπάρχει πεζοδρόμιο επαρκούς πλάτους.		
1.2	Το πεζοδρόμιο βρίσκεται σε επαρκή απόσταση από το άκρο του οδοστρώματος.		
1.3	Προστατεύεται το πεζοδρόμιο με την τοποθέτηση στηθαιών ασφαλείας.		
1.4	Θα πρέπει να διαμορφωθούν διαβάσεις υπόγειες ή υπέργειες.		
2	ΠΕΖΟΙ ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ		
2.1	Προβλέπεται στην οδό πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους.		
2.2	Διαμορφώνονται διαβάσεις πεζών σε σημεινικές διασταυρώσεις ή σε θέσεις μεζικής διέλευσης πεζών.		
2.3	Σε θέσεις διαβάσεων πεζών προβλέπονται διαμορφώσεις με κεκλιμένα επιπέδα.		
2.4	Θα πρέπει να διαμορφωθούν διαβάσεις υπόγειες ή υπέργειες.		
2.5	Υπάρχει πρόνοια για ηλικιωμένους και για ανθρώπους με κινητικά προβλήματα.		

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3.5 – ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ
ΣΗΜΕΙΩΣΗ**

1	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	ΓΕΩΦΥΣΕΙΣ		
1.1	Σε περιοχές γεφυρών αναπαράχεται η διατομή στη διατομή της οδού.		
1.2	Προβλέπεται η τοποθέτηση σηθαιών ασφαλείας και κινδυνωμάτων σε όλο το μήκος της γέφυρας.		
1.3	Υπάρχει πεζοδρόμιο με το αναγκαίο πλάτος.		
1.4	Προβλέπεται οδοστρώμα με ειδικά χαρακτηριστικά στην περιοχή της γέφυρας (αντιολισθηρό, αντιπταγτικό πατώδες).		
1.5	Προβλέπεται πλήρης σήμανση στην περιοχή της γέφυρας.		
2	ΑΝΟ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ		
2.1	Άνω διαβάσεις έχουν ελεύθερο ύψος τουλάχιστον 5μ.		
2.2	Άνω διαβάσεις έχουν επαρκές πλάτος.		
2.3	Προστατεύονται τα βάθρα των γεφυρών άνω διαβάσεων με κατάλληλα συστήματα αναχαίτησης οχημάτων.		
3	ΣΗΡΑΓΓΕΣ		
3.1	Σε περιοχές σιδηρικών αναπαράχεται η διατομή στην κανονική διατομή της οδού.		
3.2	Υπάρχει επαρκές ελεύθερο πλάτος από το όριο του οδοστρώματος.		
3.3	Σε περιπτώσεις ελλειψής λωφίδας έκτακτης ανάγκης υπάρχουν εσοχές ανάγλης επαρκούς μήκους και πλάτους.		
3.4	Υπάρχουν πεζοδρόμια κατά μήκος της σιδηρικής.		
3.5	Οι τοίχοι της σιδηρικής είναι λείοι δηλαδή χωρίς εσοχές και προεξοχές.		
3.6	Υπάρχει επαρκής ηλεκτροφυλακός της σιδηρικής.		
3.7	Υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις εξοπλισμού ανεγκυβίας πυρκαγιάς πυροσβεστής και έξοδο κινδύνου στη σιδηρική.		
3.8	Υπάρχει πλήρης σήμανση στην είσοδο και έξοδο της σιδηρικής.		
3.9	Προβλέπεται τοποθέτηση πλάσιου για τον έλεγχο του ύψους των οχημάτων πριν από την είσοδο στη σιδηρική.		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. - ΕΡΓ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΤΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΒΕΒΩΝΗΜΕΝΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3.7 - ΜΕΣΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ		
1	ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΗ Υπάρχουν πλήρη σχέδια διαγράμμισης του οδοστρώματος (γραμμές καθοδήγησης και σε οδούς εκτός κατασκευασμένων περιοχών οριογραμμής). Σε περιοχές κέρβων υπάρχει πληρότητα της διαγράμμισης για τη σωστή ρύθμιση και καθοδήγηση της κυκλοφορίας, διαγραμμιση των νησίδων διαχωρισμού ταοστήτων λωρίδων στροφής, βλά, κατασκευών γραμμής ανακοπής πορείας, διαβάσεις πεζών και παρθέλων.	
1.1	Ο τύπος των σφονικιών διαγραμμιστών (συνεχής ή διακεκομμένη) ανταποκρίνεται στα μήκη ορατότητας για προσαρμογή ανάλογα με την ταχύτητα V ₉₅ της οδού!	
2	ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ Σε θέσεις με προβλήματα επικινδυνότητας της διαγράμμισης (π.χ. ρύπανση, ομίχλη κλπ) προβλέπεται η τοποθέτηση ανακλαστικών οδοστρώματος.	
3	ΟΡΙΟΔΕΙΚΤΕΣ Στις καμπύλες υπάρχει σωστή τοκάνωση οριοδεικτών (ορατοί στην εξωτερική πλευρά της καμπύλης τουλάχιστον 5 συνεχείς οριοδείκτες).	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3.8 - ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΧΑΙΤΗΣΗΣ		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ		
1	ΓΕΝΙΚΑ Προβλεπεται η τοποθέτηση συστημάτων αναχαίτισης σε όλες τις επικίνδυνες θέσεις. Η συντήρηση συστημάτων αναχαίτισης διαφορετικών τύπων είναι σύμφωνα με τις συγκεκριμένες διαμορφώσεις.	
2	ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΣΤΗΘΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Το μήκος των μεταλλικών στηθικών ασφαλείας καλύπτει απόλυτα το επικίνδυνο εμπόδιο και είναι προσαρτημένο στην οδό! Κατά το αναγκαίο μήκος. Οι αποστάσεις μεταξύ των σφαιρών ανταποκρίνονται στην επικινδυνότητα του παρόδου εμπόδιου.	
3	ΣΤΗΘΙΑ ΑΠΟ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑ Τα στηθια σκυροδέματος είναι εγκατεστημένα τύπου (π.χ διατομή New Jersey) με σωστή μορφή και διαστάσεις το επικίνδυνο εμπόδιο. Το μήκος των στηθικών σκυροδέματος καλύπτει απόλυτα μετώπιση από το όριο του ασφαλικού οδοστρώματος.	
3.1	Τα στηθια σκυροδέματος έχουν τοποθετηθεί στη σωστή απόσταση από το όριο του ασφαλικού οδοστρώματος διαμόρφωση αρχής και πέρατος.	
3.2	Τα στηθια σκυροδέματος δεν παρουσιάζουν οριζόντια μετατόπιση ούτε διακοπές στη συνέχεια.	
4	ΚΙΤΚΑΛΩΜΑΤΑ ΠΕΖΩΝ Τα κυκλωμάτα είναι απαλλαγμένα από οριζόντιες ραβδώσεις.	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. - ΕΡΓ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΤΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΒΕΒΩΝΗΜΕΝΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3.6 - ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ		
1	ΓΕΝΙΚΑ Όλες οι πινακίδες σήμανσης είναι σύμφωνα με τον ΚΟΚ όπου αφορά μορφή και διαστάσεις. Η επάνοψη των πινακίδων σήμανσης καλύπτεται από οπισθοακουστική μεμβράνη (τύπος I, II ή III) σε όριστη απόσταση (έγνοτα χρώματα επιφανεια χωρίς φωλιές) ανάλογα με τον τύπο της οδού. Η θέση των πινακίδων και το φωτισμό του περιβάλλοντος. Στον ίδιο στυλό στήριξης δεν υπάρχουν περισσότερες από δύο πινακίδες σήμανσης. Υπάρχει επαρκής απόσταση μεταξύ διαδοχικών πινακίδων σήμανσης. Σε περιοχές διασταυρώσεων και λωρίδων κέρβων δεν παρουσιάζονται η ορατότητα από την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης.	
2	ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΤΙΚΕΣ Οι πινακίδες κινούνται περιγράφουν με ακρίβεια το είδος του επικείμενου κινδύνου. Επισημαίνουν με πινακίδες Ρ-32 (όριο ταχύτητας) Κ-1 (επικίνδυνη στροφή) και Π-75 (διαδοχικά βέλη) καταδυνάμεις τοποθετούμενα σε επικίνδυνες καμπύλες κερών αρτηριών καμπύλες στις οποίες αντιστοιχούν ταχύτητες χαμηλότερες από την ταχύτητα V ₉₅ . Επισημαίνονται με πινακίδες Π-74 ή Π-75 καμπύλες με μεγάλο μήκος τόξου. Δεν υπάρχουν στεγνώσεις οδοστρώματος λόγω τεχνικών έργων χωρίς επίστημανση με πινακίδες Κ-5 ή Κ-6 και Ρ-21 ή Ρ-22.	
2.1	Αλλάζει διατομή του οδοστρώματος με πρόσβαση ή αφαίρεση λωρίδων κυκλοφορίας. Έχουν πλήρη επίσημανση Κ-31 ή Κ-32 Κ-33 Κ-34 Κ-35 Κ-36 ή Κ-37 στις ιδιαιτέρως επικίνδυνες διαβάσεις.	
2.2	Έχουν τοποθετηθεί πινακίδες Ρ-1 και Ρ-2 (STOP) στις δευτερεύουσες οδούς, διασταυρώσεων ή λωρίδων κέρβων.	
3	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ Σε περιοχές κέρβων και σημειακών διασταυρώσεων υπάρχει πλήρης και έγκαιρη πληροφοριακή σήμανση ευανάγνωστη των πληροφοριών πινακίδων καταλόγου βίβλος (γραμμάτων).	
4	ΣΥΛΟΓΙΣΤΗΡΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ Είναι οι φορείς στήριξης πινακίδων εγκατεμένων τύπου (στυλό) σκυροδέματος χαλύβδωσων πλάκα στήριξης και γέφυρες σήμανσης. Έχουν τοποθετηθεί στηθια ασφαλείας για την προστασία πινακίδων στήριξης και γέφυρων πληροφοριακής σήμανσης.	
5	ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ Σε περίπτωση μετέτης διατάλισης ή παραλλαγής υφιστάμενης οδού υπάρχουν πλήρη σχέδια για τη διαχείριση της κυκλοφορίας της υφιστάμενης οδού σε όλα τα στάδια κατασκευής της οδού.	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ./ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΜΗ ΤΗΣ ΔΜΕΟ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 3 9 – ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΣΙΑ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1 ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ		
1.1	Όλα ηλεκτροφωτιστικά κύκλοι σημειωτικές διασταυρώσεις, κυκλικές πλαστικές διαβάσεις, πεζών και ποδηλάτων μέσα σε κατοικημένες περιοχές.	
1.2	Οδικές σήραγγες θα ηλεκτροφωτίζονται και κατά τη διάρκεια της ημέρας.	
1.3	Σε οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών οι ίδιοι ηλεκτροφωτισμοί θα παρατηρούνται από κατάλληλα συστήματα αναχαίτισης οχημάτων (π.χ. με ταβλιές σήραγγα ασφαλείας).	
2 ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΣΙΑ		
2.1	Υπάρχει επαρκές μήκος ορατότητας πριν από τους φωτεινούς σηματοδότες	
2.2	Σε περίπτωση φωτεινών σηματοδοτών που δεν έχουν επαρκές μήκος ορατότητας, θα υπάρχουν προειδοποιητικοί σηματοδότες.	
2.3	Σε περίπτωση φωτεινών σηματοδοτών εκτός κατοικημένων περιοχών θα υπάρχουν προειδοποιητικοί σηματοδότες ή ευκρινής κατάλληλη προειδοποιητική σήμανση.	
2.4	Οι φωτεινοί σηματοδότες είναι φορτισμένοι με ειδικές διατάξεις ασφαλείας.	
2.5	Θα τοποθετηθούν ειδικές διατάξεις για άτομα με δυσκολίες όρασης (ηλεκτρικό σήμα) όπου αυτό απαιτείται.	
2.6	Υπάρχει πρόβλεψη για ηλεκκίνητα και άτομα ΑΜΕΑ (επιμύκηση προεισής φάσης, μετατόπιση φάσης) όπου αυτό απαιτείται.	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ./ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΜΗ ΤΗΣ ΔΜΕΟ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 4 – ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1 ΧΑΡΑΞΗ		
1.1	Σε υπερστροφικές οδούς εφαρμόζονται τα μίκη ορατότητας με την ταχύτητα κίνησης οχημάτων V ₈₅ .	
1.2	Σε υπερστροφικές οδούς υπάρχουν επαρκείς δυναμότητες προστασίας προστατευόμενων οχημάτων.	
1.3	Σε υπερστροφικές οδούς οι οδικές καμπυλότητες έχουν τιμή ανάλογη με την ταχύτητα μέγιστης V ₈₅ .	
1.4	Σε υπερστροφικές οδούς οι οδικές καμπυλότητες σε διαδοχικές καμπύλες βρίσκονται σε σωστή αναλογία.	
1.5	Σε καμπύλες υπερστροφικών οδών έχει το οδόστρωμα σωστή επίκλιση. Υπάρχει πρόβλημα στην ομαλή μετάβαση των επιπέδων λόγω ελλείψεως καμπύλων συναρμογής.	
1.6	Σε θέσεις εισόδων υπερστροφικών οδών σε κατοικημένες περιοχές υπάρχουν μέτρα για μείωση της ταχύτητας.	
1.7	Είναι σωστή η αλληλοαξία των οριζοντιογραμφικών καμπύλων.	
1.8	Παράλληλες οδοί σε κύριες οδούς έχουν διαφορετική στάθμη από την κύρια οδό.	
2 ΔΙΑΤΟΜΗ		
2.1	Έγγραφο οι λωρίδες διαμετρούς κυκλοφορίας, το προβλεπόμενο πλάτος.	
2.2	Υπάρχει πλήρης σήμανση σε περιοχές στένωσης του οδοστρώματος (π.χ. σε τεχνικά έργα).	
2.3	Μικροσβόλων μεταβατικά τμήματα επαρκούς μήκους σε θέσεις αλλαγής της τυπικής διατομής της οδού.	
2.4	Μεταβατικά τμήματα αλλαγής διατομής έχουν πλήρη σήμανση και διαγράμμιση.	
2.5	Σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς γαλίας κυκλοφορίας υπάρχει λωρίδα έκτακτης ανάγκης από ασφαλιστικό οδόστρωμα επαρκούς πλάτους.	
3 ΕΡΕΤΙΜΑΤΑ – ΤΑΦΟΙ – ΔΙΑΧΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΝΗΡΙΑΙΕΣ		
3.1	Σε υπερστροφικές οδούς υπάρχουν φράγματα επαρκούς πλάτους από θραυστό υλικό.	
3.2	Κατά μήκος της οδού υπάρχουν διατάξεις αποχέτευσης των επανεπισκευών νερών (π.χ. τάφοι ή σε οδούς με πέφθορμα φράγματα και υπέργειο σύστημα αποχέτευσης).	
3.3	Το οδόστρωμα δεν μειώνεται από την είσοδο εμποδίων (κατασκευές, βλάστηση, μέσα σήμανσης εξοπλισμού).	
3.4	Σε οδούς με δύο ανεξάρτητους κλάδους με διαχωριστική λωρίδα μικρού πλάτους υπάρχει κίνδυνος θομβώσεως από τα φώτα των ανίθιστα κινούμενων οχημάτων.	
3.5	Οι παράλληλοι χώροι πλάτων του ερείσματος είναι ελεύθεροι εμπόδων.	
3.6	Υπάρχει πρόβλεψη για στήριξη οχημάτων ανάλογα με τις ανάγκες της κυκλοφορίας και της ασφάλειας.	
4 ΠΑΡΟΔΕΙΣ ΕΚΚΑΤΑΓΓΕΙΣ		
4.1	Υπερστροφικές οδοί ή οδικές οδοί με υψηλό φάρος δεν διακονούν προσατά από σχολεία, νηπιαγωγεία, παιδικούς σταθμούς, ή υπηρεσίες.	
4.2	Σε υπερστροφικές οδούς οι χώροι σταθμεύσεως έχουν μέσο	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΜΗ ΤΗΣ ΔΜΕΟ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....

3.6	Εχουν οι λωρίδες επιβάδυνσης και επιτάχυνσης τα προβλεπόμενα μήκη και πλάτη.	Κατάλογος 5.6 και 5
3.7	Είναι πλήρως η σήμανση και η διαγράμμιση του ανιστόπεδου κόμβου	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 4.3 – ΣΙΑΦΡΟΑΡΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΕΟ ΕΛΕΓΧΟΥ		ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1 ΣΙΑΦΡΟΑΡΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			
1.1	Εχουν οι σιαφροαρμικές διαβάσεις τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για όλες τις κινήσεις και όλους τους χρήστες		
1.2	Είναι η σήμανση με πινακίδες της οπίσθιας σιαφροαρμικής διαβάσης επαρκής		
1.3	Υπάρχουν και λειτουργούν στη σιαφροαρμική διάβαση κινητά φράγματα για τα οχήματα καθώς επίσης και για τους πεζούς και τα ποδήλατα		
1.4	Είναι εφοδιασμένη η σιαφροαρμική διάβαση με φωτεινή σηματοδότηση που λειτουργεί		
2 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΕ ΑΓΙΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ			
2.1	Οι λωρίδες όπου κινούνται τα λεωφορεία έχουν επαρκές πλάτος		
2.2	Σε περίπτωση ύπαρξης λεωφοροδρόμων υπάρχει κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση αυτών		
2.3	Σε κόμβους και διασταυρώσεις οι ακτινικές ορατότητες έχουν επαρκές μήκος		
2.4	Σε οδούς 1+1 λωρίδων κυκλοφορίας οι απέναντι στάσεις έχουν επαρκή ορατότητα μεταξύ τους		
2.5	Υπάρχει επαρκής ορατότητα τήρας τα πίσω για την έξοδο των λεωφορέων από τη στάση		
2.6	Σε περιοχές διασταυρώσεων με φωτεινή σηματοδότηση οι στάσεις βρίσκονται μετά τη διασταύρωση		
2.7	Σε περίπτωση στάσεων στο μέσο του οδοστρώματος υπάρχουν υψίδες αναμονής επιβατών ή τουλάχιστον υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση για τη διέλευση των επιβατών		
2.8	Υπάρχει επαρκής έκταση για την αναμονή των επιβατών		
3 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΓΙΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ			
3.1	Σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας δεν υπάρχουν στάσεις λεωφορέων εκτός από τους χώρους στάθμευσης		
3.2	Σε λοιπές υπεραστικές οδούς έχουν διαμορφωθεί ειδικές εκδοχές για τη στάση των λεωφορέων		
3.3	Υπάρχει επαρκής ορατότητα τήρας τα πίσω για την έξοδο των λεωφορέων από τη στάση		
3.4	Υπάρχει επαρκής και προστατευόμενη έκταση για την παραμονή των επιβατών		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΜΗ ΤΗΣ ΔΜΕΟ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....

4.3	διαχωρισμού και προστασίας από τη διαμήκη κυκλοφορία	
4.4	Σε υπεραστικές οδούς οι παράδες κινεματάσεις έχουν διαμορφωμένες κυκλοφορικές συνδέσεις με λωρίδες επιβάρυνσης – επιτάχυνσης που αντανακλούν της από τερματισμού κινήσεις	
4.4	Σε υπεραστικές οδούς λειτουργούν υπαίθριοι μικροαπωλητές σε απαγορευμένες ή και επιτρεπόμενες θέσεις	
4.5	Υπάρχουν παρανομίες παραβάτες σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας και αυτοκινητοδρόμους	

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΕΟ ΕΛΕΓΧΟΥ		ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1 ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ			
1.1	Εχουν οι διασταυρώσεις και οι κόμβοι τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για όλες τις κινήσεις και όλους τους χρήστες		
1.2	Οι διασταυρώσεις και οι ισόπεδοι κόμβοι έχουν τοποθετηθεί σε τμήματα της κυρίας οδού που είναι οριζόντια ή βρίσκονται σε ελαφρά κατωφέρεια (για τους προσεγγίζοντες στον κόμβο) και από τις δύο πλευρές		
1.3	Οι διασταυρώσεις και οι ισόπεδοι κόμβοι έχουν διαταχθεί σε ευθύγραμμα τμήματα ή στην ελκυστική καμπύλη της κυρίας οδού		
1.4	Σε διασταυρώσεις και ισόπεδους κόμβους η ομβόλη των δεικνευμένων οδών στην κυρία γίνεται περίπου κάθετα		
1.5	Σε διασταυρώσεις και ισόπεδους κόμβους η ομβόλη των δεικνευμένων οδών στην κυρία γίνεται με ορθόγιο τμήμα		
2 ΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ			
2.1	Υπάρχει δυνατότητα γρήγορης απορροής των επιπορευόμενων υδάτων χωρίς να νερά ενός κλάδου να ρέουν σε άλλο κλάδο		
2.2	Μεταβατικά τμήματα για τη διαπίκνωση ή τη στένωση του οδοστρώματος έχουν επαρκές μήκος σε συνδυασμό με την ταχύτητα των οχημάτων και την έκτασή		
2.3	Οι πρόσδετες λωρίδες κυκλοφορίας έχουν επαρκή πλάτη τουλάχιστον 2,75μ		
2.4	Οι ακτινικές καμπυλότητες επιτρέπουν απόδοκτικές κινήσεις στροφής οχημάτων χωρίς να παρεμποδίζεται η διαμήκης κυκλοφορία		
2.5	Οι υπαγομίες υψίδες εξασφαλίζουν το διαχωρισμό των διαφόρων κινήσεων για όλους τους χρήστες		
2.6	Είναι πλήρως η σήμανση και η διαγράμμιση του ισόπεδου κόμβου		
3 ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ			
3.1	Υπάρχουν τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας στα επιμέρους τμήματα του κόμβου		
3.2	Αναγνωρίζεται εύκολα και είναι κατανοητή η μορφή του ανιστόπεδου κόμβου από τους οδηγούς		
3.3	Είναι πλήρως και σωστή η μορφή του ανιστόπεδου κόμβου από τους οδηγούς		
3.4	Οι συνδετήριοι κλάδοι έχουν τα απαιτούμενα για την ταχύτητα 3+α μέγιστη στοιχεία		
3.5	Ο αριθμός των λωρίδων επιτάχυνσης και επιτάχυνσης ανταποκρίνεται στην κυκλοφοριακό φόρτο εξόδου και		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΤΗΤΟΝΟΜΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΕΜΟΣΙΗΣ ΔΙΑΚΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ		
1.1. Σε υπεραστικές οδούς με αυξημένη κίνηση πεζών υπάρχει πεζοδρόμιο		
1.2. Το πεζοδρόμιο βρίσκεται σε επαρκή απόσταση από το άκρο του οδοστρώματος		
1.3. Έχουν εντοπιστεί οι διαδρομές που ακολουθούν οι πεζοί		
1.4. Πως θα κλείσουν οι αυτιοδημητές διαδρόμοι		
1.5. Πως θα κλείσουν οι πεζοί σε ασφαλείς διαδρομές		
1.6. Θα πρέπει να διαμορφωθούν διαβάσεις υπέργειες ή υπόγειες		
2. ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ		
2.1. Προστατεύεται το πεζοδρόμιο με την τοποθέτηση σιδηρών ασφαλειών		
2.2. Υπάρχουν στην οδό πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους		
2.3. Είναι τα πεζοδρόμια χωρίς ανοικτά φρεσάκια, αυτιοδημητές και διαδρομές σταθμής επικίνδυνες για τους πεζούς		
2.4. Έχουν διαμορφωθεί διαβάσεις πεζών σε σημαντικές διασταυρώσεις ή σε θέσεις μαζικής διελεύσεως πεζών		
2.5. Έχουν οι διαβάσεις πεζών την κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση		
2.6. Σε θέσεις διαβάσεων πεζών έχουν διαμορφωθεί κεκλιμένα επίπεδα		
2.7. Θα πρέπει να διαμορφωθούν διαβάσεις υπέργειες ή υπόγειες		
2.8. Σε σηματοδοτούμενα, κόμβους με μεγάλους φόρτους πεζών υπάρχει φασα σημειοδότησης με κόκκινο για όλες τις κατευθύνσεις και πράσινο για τους πεζούς		
2.9. Υπάρχει πρόνοια για ηλικιωμένους και για ανθρώπους με κινητικά προβλήματα		
3. ΒΛΑΒΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ		
3.1. Στο οδοστρώμα υπάρχουν επιφανειακές βλάβες (π.χ. λασκί, παραμορφώσεις, διευρνώσεις σημειώσεων) που αναγκάζουν τους οδηγούς σε απροβλεπτική αλλαγή πορείας οδήγησης, αποδοτικότητα αλλαγής κυρτών, κυκλοφορίας ή που είναι δύσκολο να προκατασυνεχιστούν επώλεια δαχτύχου του οχήματος, που οδηγείται πάνω από αυτές		
4. ΑΠΟΡΡΟΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΚΩΝ ΝΕΡΩΝ (έλεγχος μετά από βροχοπτώση)		
4.1. Στη χειμερινή περίοδο είναι επαρκές το αποστραγγιστικό δίκτυο		
4.2. Στο οδοστρώμα υπάρχουν εκτεταμένες ανωμαλίες (π.χ. λασκί, αυλάκια διάλυσης τροχών, καθίζησης, οι οποίες συγκεντρώνουν επιφανειακά νερά		
5. ΑΝΤΙΟΛΙΣΘΗΡΟΤΗΤΑ		
5.1. Στο οδοστρώμα υπάρχουν περιοχές με εσθικές μειωμένου συντελεστή αντιστοίχησης, π.χ. λεία - γυαλιστερή		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΤΗΤΟΝΟΜΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΕΜΟΣΙΗΣ ΔΙΑΚΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ		
1.1. Σε υπεραστικές οδούς με αυξημένη κίνηση πεζών υπάρχει πεζοδρόμιο		
1.2. Το πεζοδρόμιο βρίσκεται σε επαρκή απόσταση από το άκρο του οδοστρώματος		
1.3. Έχουν εντοπιστεί οι διαδρομές που ακολουθούν οι πεζοί		
1.4. Πως θα κλείσουν οι αυτιοδημητές διαδρόμοι		
1.5. Πως θα κλείσουν οι πεζοί σε ασφαλείς διαδρομές		
1.6. Θα πρέπει να διαμορφωθούν διαβάσεις υπέργειες ή υπόγειες		
2. ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ		
2.1. Προστατεύεται το πεζοδρόμιο με την τοποθέτηση σιδηρών ασφαλειών		
2.2. Υπάρχουν στην οδό πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους		
2.3. Είναι τα πεζοδρόμια χωρίς ανοικτά φρεσάκια, αυτιοδημητές και διαδρομές σταθμής επικίνδυνες για τους πεζούς		
2.4. Έχουν διαμορφωθεί διαβάσεις πεζών σε σημαντικές διασταυρώσεις ή σε θέσεις μαζικής διελεύσεως πεζών		
2.5. Έχουν οι διαβάσεις πεζών την κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση		
2.6. Σε θέσεις διαβάσεων πεζών έχουν διαμορφωθεί κεκλιμένα επίπεδα		
2.7. Θα πρέπει να διαμορφωθούν διαβάσεις υπέργειες ή υπόγειες		
2.8. Σε σηματοδοτούμενα, κόμβους με μεγάλους φόρτους πεζών υπάρχει φασα σημειοδότησης με κόκκινο για όλες τις κατευθύνσεις και πράσινο για τους πεζούς		
2.9. Υπάρχει πρόνοια για ηλικιωμένους και για ανθρώπους με κινητικά προβλήματα		
3. ΒΛΑΒΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ		
3.1. Στο οδοστρώμα υπάρχουν επιφανειακές βλάβες (π.χ. λασκί, παραμορφώσεις, διευρνώσεις σημειώσεων) που αναγκάζουν τους οδηγούς σε απροβλεπτική αλλαγή πορείας οδήγησης, αποδοτικότητα αλλαγής κυρτών, κυκλοφορίας ή που είναι δύσκολο να προκατασυνεχιστούν επώλεια δαχτύχου του οχήματος, που οδηγείται πάνω από αυτές		
4. ΑΠΟΡΡΟΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΚΩΝ ΝΕΡΩΝ (έλεγχος μετά από βροχοπτώση)		
4.1. Στη χειμερινή περίοδο είναι επαρκές το αποστραγγιστικό δίκτυο		
4.2. Στο οδοστρώμα υπάρχουν εκτεταμένες ανωμαλίες (π.χ. λασκί, αυλάκια διάλυσης τροχών, καθίζησης, οι οποίες συγκεντρώνουν επιφανειακά νερά		
5. ΑΝΤΙΟΛΙΣΘΗΡΟΤΗΤΑ		
5.1. Στο οδοστρώμα υπάρχουν περιοχές με εσθικές μειωμένου συντελεστή αντιστοίχησης, π.χ. λεία - γυαλιστερή		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΤΗΤΟΝΟΜΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΕΜΟΣΙΗΣ ΔΙΑΚΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. ΓΕΝΙΚΑ		
1.1. Όλες οι πινακίδες σήμανσης είναι σύμφωνα με τον ΚΟΚ		
1.2. Είναι απαλλαγμένη η οδός από πινακίδες σήμανσης όχι σφάλματα ασφαλείας		
1.3. Είναι απαλλαγμένη η οδός από διαφημιστικές πινακίδες και επιγραφές		
1.4. Η επένδυση των πινακίδων σήμανσης καλύπτεται από οπισθοανταστική μεμβράνη τύπου Π ή ΙΙΙ) σε άριστη κατάσταση (έξοντα χρώματα, επιφάνεια χωρίς ραγίμες		
1.5. Είναι οι πινακίδες σήμανσης ευδοκίμης σωστά τοποθετημένες και προσανατολισμένες		
1.6. Στον ίδιο στυλό στήριξης δεν υπάρχουν περισσότερες από δύο πινακίδες σήμανσης		
1.7. Υπάρχει επαρκής απόσταση μεταξύ διαδοχικών πινακίδων σήμανσης		
1.8. Σε περιοχές διασταυρώσεων και σιδηρών κόμβων δεν τοποθετείται η ορατότητα από την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης		
2. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ		
2.1. Οι πινακίδες κίνησης περιγράφουν με σαφήνεια το είδος του επικείμενου κινδύνου		
2.2. Επηρεάζονται με πινακίδες Ρ-3, (όριο ταχύτητας), Κ-1 (επικίνδυνη στροφή) και Π-74 (κατεύθυνση επισήμανσης επικίνδυνων καμπύλων) ή Π-5 (διαδοχικά βόλα κατεύθυνσης) τοποθετούμενα σε επικίνδυνες καμπύλες κύριων αρτηριών, καμπύλες, στις οποίες αντιστοιχούν		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. / ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΤΗΤΟΝΟΜΙΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΕΜΟΣΙΗΣ ΔΙΑΚΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. ΓΕΝΙΚΑ		
1.1. Όλες οι πινακίδες σήμανσης είναι σύμφωνα με τον ΚΟΚ		
1.2. Είναι απαλλαγμένη η οδός από πινακίδες σήμανσης όχι σφάλματα ασφαλείας		
1.3. Είναι απαλλαγμένη η οδός από διαφημιστικές πινακίδες και επιγραφές		
1.4. Η επένδυση των πινακίδων σήμανσης καλύπτεται από οπισθοανταστική μεμβράνη τύπου Π ή ΙΙΙ) σε άριστη κατάσταση (έξοντα χρώματα, επιφάνεια χωρίς ραγίμες		
1.5. Είναι οι πινακίδες σήμανσης ευδοκίμης σωστά τοποθετημένες και προσανατολισμένες		
1.6. Στον ίδιο στυλό στήριξης δεν υπάρχουν περισσότερες από δύο πινακίδες σήμανσης		
1.7. Υπάρχει επαρκής απόσταση μεταξύ διαδοχικών πινακίδων σήμανσης		
1.8. Σε περιοχές διασταυρώσεων και σιδηρών κόμβων δεν τοποθετείται η ορατότητα από την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης		
2. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ		
2.1. Οι πινακίδες κίνησης περιγράφουν με σαφήνεια το είδος του επικείμενου κινδύνου		
2.2. Επηρεάζονται με πινακίδες Ρ-3, (όριο ταχύτητας), Κ-1 (επικίνδυνη στροφή) και Π-74 (κατεύθυνση επισήμανσης επικίνδυνων καμπύλων) ή Π-5 (διαδοχικά βόλα κατεύθυνσης) τοποθετούμενα σε επικίνδυνες καμπύλες κύριων αρτηριών, καμπύλες, στις οποίες αντιστοιχούν		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΤΗ ΤΗΣ ΔΜΕΟ ΕΤΗ ΔΙΑΚΕΡΙΡΤΗ ΤΗΣ
ΔΕΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

1	Οι ανακλαστήρες οδοστρώματος είναι κατασκευασμένοι σύμφωνα με τις χρωστικές τεχνικές προδιαγραφές όσον αφορά στα υλικά, τη μορφή και τις διαστάσεις.	
2	Οι ανακλαστήρες οδοστρώματος φέρουν ανακλαστικά στοιχεία από κατάλληλα υλικά και κατάλληλα χρώματα (λευκό για μόνιμη διαγράμμιση και κίτρινο για προσωρινή εργοταξιακή διαγράμμιση).	
3	Είναι οι ανακλαστήρες οδοστρώματος σε σωστές αποστάσεις (ανά 0,5μ.μ) ευδιάκριτοι, καθαροί και σωστά προσανατολισμένοι.	
3	ΟΡΙΟΔΙΚΤΕΣ	
3.1	Οι οριοδικτές είναι κατασκευασμένοι σύμφωνα με τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές όσον αφορά στα υλικά (οριοδικτές σκυροδέματος ή πλαστικές) τη μορφή και τις διαστάσεις.	
3.2	Φέρουν οι οριοδικτές ανακλαστικά στοιχεία από κατάλληλα υλικά (οπισθοανακλαστική υμερόβρωση τύπου I ή III, ακριλικό υλικό, γυάλινα φέδια) και κατάλληλα χρώματα (κόκκινο, κίτρινο, λευκό, άσπρο).	
3.3	Είναι οι οριοδικτές σε σωστές αποστάσεις, στο σωστό υψος πάνω από το έδαφος, κατακόρυφοι ευδιάκριτοι και σωστά προσανατολισμένοι.	
3.4	Σε καμπύλες ορίζονται γραφίες ή σηματοδότης, υπάρχει σωστή πυκνότητα οριοδικτών.	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 4.8 – ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΧΑΙΤΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΙΝΗΜΕΝΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1	ΓΕΝΙΚΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1.1	Έχουν τοποθετηθεί συστήματα αναχαίτησης σε όλες τις επικίνδυνες θέσεις.	
1.2	Τα συστήματα αναχαίτησης βρέσκονται σε καλή λειτουργική κατάσταση και δεν έχουν υποστεί ζημιές.	
1.3	Η συντηρητική κατάσταση των συστημάτων διαφορετικών τύπων είναι σύμφωνη με τις συγκεκριμένες διαμορφώσεις.	
1.4	Φέρουν τα συστήματα αναχαίτησης ανακλαστικά στοιχεία από κατάλληλο υλικό, είναι ευδιάκριτα με σωστό χρώμα και σωστά προσανατολισμό.	
2	ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΣΤΗΘΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
2.1	Το μήκος των μεταλλικών στηθίων ασφαλείας καλύπτει απόλυτα το επικίνδυνο εμπόδιο και είναι προσυρτημένο στην άσχη, κατά το αναγκαίο μήκος.	
2.2	Τα μεταλλικά στηθία έχουν τοποθετηθεί σωστά όσον αφορά στο ύψος από το έδαφος και στην απόσταση από το όριο του ασφαλιστικού οδοστρώματος.	
2.3	Οι οριοδικτές έχουν τοποθετηθεί στις σωστές αποστάσεις μεταξύ τους.	
2.4	Είναι τοποθετημένοι όλοι οι κοιλίες των μεταλλικών στηθίων ασφαλείας και στερεωμένοι.	
3	ΣΤΗΘΙΑ ΑΠΟ ΕΚΥΡΩΣΕΩΣ	
3.1	Τα στηθία σκυροδέματος είναι εγκατεσμένον τύπου 11x διαστάση (New Jersey) με σωστή μορφή και διαστάσεις.	
3.2	Το μήκος των στηθίων σκυροδέματος καλύπτει απόλυτα το επικίνδυνο εμπόδιο.	
3.3	Τα στηθία σκυροδέματος έχουν τοποθετηθεί στη σωστή απόσταση από το όριο του ασφαλιστικού οδοστρώματος.	
3.4	Τα στηθία σκυροδέματος έχουν την κατάλληλη	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΤΗ ΤΗΣ ΔΜΕΟ ΕΤΗ ΔΙΑΚΕΡΙΡΤΗ ΤΗΣ
ΔΕΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

2.3	Συμπίπτει χειμνολόγος από την ταχύτητα 1/4g.	
2.4	Υπάρχουν πινακίδες φράξης των περιποριών που έχουν τεθεί ήδη με άλλες πινακίδες σήμανσης.	
2.5	Επισημαίνονται οι πινακίδες Π-7 (κατεύθυνση επισημάνσης επικινδύνων κοιτών) ή Π-75 (οδοδοχικά βλάη καταβύθισης) τοποθετημένα σε επικίνδυνες κοιλότητες κυρίων φρεζιτών κοιτών με μεγάλο μήκος τόξου.	
2.6	Δεν υπάρχουν στενωπικές οδοστρώματος λόγω τεχνικών έργων χωρίς επισημάνση με πινακίδες Κ-1 ή Κ-6 και Ρ-1 ή Ρ-2.	
2.7	Υπάρχει κατάλληλη σήμανση (Κ-31 ή Κ-3, Κ-33, Κ-34, Κ-35, Κ-36 ή Κ-37) στις σωστές απόδομικές διαστάσεις.	
2.8	Έχουν τοποθετηθεί πινακίδες Ρ-1 και Ρ-2 σε ορισμένες θέσεις υπερβαρικών οδών οδοστρώσεων ή ασπίδων κοίβων.	
3	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ	
3.1	Σε περιοχές κοίβων και σημαντικών διασταυρώσεων υπάρχει πλήρης και ξεχωριστή πληροφοριακή σήμανση.	
3.2	Είναι οι αναγραφές των πληροφοριακών πινακίδων ευανάγνωστες (παραπομπές αριθμύ αναγραφών κατάλληλο ύψος γραμμών).	
4	ΣΥΛΟΙ ΣΤΗΘΗΣ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ	
4.1	Είναι οι φράξες στήθους πινακίδων εγκατεσμένων τύπου ισχυρού σκυροδέματος, χαλιδωδοσπινθίνες, πλασικά στήθους και γέφυρες στήθους.	
4.2	Έχουν τοποθετηθεί στήθια ασφαλείας για την προστασία πεδίων στήθους και γέφυρων πληροφοριακής σήμανσης.	
5	ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ	
5.1	Σε περίπτωση εκτέλεσης εργασιών στην οδό ή σε περιπτώσεις παρακαμψιών της κυκλοφορίας υπάρχει πλήρης εργοταξιακή σήμανση.	
5.2	Σε περίπτωση μη εκτέλεσης έργων είναι απαλλαγμένη η οδό από παλαιότερη εργοταξιακή σήμανση.	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 4.7 – ΜΕΣΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ

1	ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1.1	Είναι πλήρης η διαμήκης διαγράμμιση του οδοστρώματος (γραμμές καθοδήγησης και σε οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών οριογραμμής).	
1.2	Σε περιοχές κοίβων υπάρχει πληρότητα της διαγράμμισης για τη σωστή οδήγηση και καθοδήγηση της κυκλοφορίας (διαγραμμιμένες γραμμές, διαγραμμιές πρόσδετων κυρίων στήθους, βλάη καταβύθισης, γραμμές ανακατής πορείας, διαβάσεις, πέζες και παθάλων).	
1.3	Πολύς αριθμός διαγραμμιές έχουν σφραγισθεί με γραπτικό έργο.	
1.4	Το μήκος των αδικών διαγραμμιών αντιστοιχούνται στα μήκη οδοστρώματος ανάλογα με την ταχύτητα 1/4g της οδού.	
1.5	Είναι η διαγράμμιση απαλλαγμένη από εφορές και το χύμα της έντασης λευκό, ώστε να διακρίνεται καθαρά κατά την ημέρα.	
1.6	Σε οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών ή γενικά σε οδούς χωρίς ηλεκτροφωτισμό η διαγράμμιση είναι ευκρινής κατά τη νύχτα.	
2	ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ.: ΕΠ-ΒΕΠ
ΣΥΜΒΑΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΝ ΤΗΣ ΔΕΜΟΣ ΙΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

35	Βελτιώσεων αρχής και πέρας.
36	Τα στοιχεία ασφαλισμάτων δεν παρασχεθούν ορίζοντα μετατόπιση ούτε διακοπές στη συνέχεια.
36	Είναι καθαρές οι απορροές των στρώσεων ασφαλισμάτων.
4	ΚΥΚΛΟΔΟΜΙΑ ΠΕΖΩΝ
4.1	Τα κυκλοδομήματα είναι αποκαταστάσιμα από οριζόντιες ραβδώσεις.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 4.9 – ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	
ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ
1	ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ
1.1	Ηλεκτροφωτίζονται κόμβοι, σημαντικές διασταυρώσεις κυκλικές πλατείες, διαβάσεις πεζών και ποδηλατικών μέσων σε κατοικημένες περιοχές.
1.2	Ο ηλεκτροφωτισμός λειτουργεί και είναι επαρκής της ημέρας.
1.4	Υπάρχει βελτιστη ή ανεπιθύμητος φωτισμός από γειτονικές πλατείες.
1.5	Ο φωτισμός έχει επιπτώσεις σε άλλες οδούς ηλεκτροφωτισμού που παρατάσσονται από κατακόρυφα στοιχεία αναρτησής οχημάτων (π.χ. μεταλλικά στοιχεία ασφαλείας).
1.6	Σε οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών οι οι ηλεκτροφωτισμοί παρατάσσονται από κατακόρυφα στοιχεία αναρτησής οχημάτων (π.χ. μεταλλικά στοιχεία ασφαλείας).
2	ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
2.1	Ο αριθμός πεδίων για κάθε χρήση, κατεύθυνση και κλίση είναι σωστός.
2.2	Λειτουργούν οι φωτεινοί σηματοδότες.
2.3	Είναι όλα τα πεδία άρτια, ευκρινή και φέρουν προστατευτικό γέλιο.
2.4	Δημιουργούνται προβλήματα ευκρινείας κατά την ανατολή ή τη δύση του ήλιου.
2.5	Υπάρχει επαρκής μήκος ορατότητας πριν από τους φωτεινούς σηματοδότες.
2.6	Σε περίπτωση φωτεινών σηματοδότην που δεν έχουν επαρκή μήκος ορατότητας υπάρχουν προειδοποιητικοί σηματοδότες.
2.7	Υπάρχει κίνδυνος σύγχυσης από γειτονικές φωτεινές επιγραφές και διαφημίσεις.
2.8	Σε περίπτωση φωτεινών σηματοδότην εκτός κατοικημένων περιοχών υπάρχουν προειδοποιητικοί σηματοδότες ή ευκρινής καταλληλή προειδοποιητική σημάση.
2.9	Οι φωτεινοί σηματοδότες είναι εφοδιασμένοι με ειδικές διατάξεις ασφαλείας.
2.10	Έχουν τοποθετηθεί ειδικές διατάξεις για άτομα με διαφορετικές όρασεις (οπτικό σήμα), όπου αυτό απαιτείται.
2.11	Υπάρχει προβλημα για ηλικιωμένα και ανήλικα άτομα (επιφυλάκη προαυτίων φέσης, εκτόπιση φέσης) όπου αυτό απαιτείται.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ.: ΕΠ-ΒΕΠ
ΣΥΜΒΑΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΝ ΤΗΣ ΔΕΜΟΣ ΙΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ 5 – ΕΛΕΓΧΟΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΟΔΩΝ	
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 5.1 – ΧΑΡΑΞΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ
ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	ΧΑΡΑΞΗ
1.1	Σε υπερστροφικές οδούς ενταμιώνονται τα μήκη ορατότητας με την ταχύτητα κίνησης οχημάτων V ₈₅ .
1.2	Σε υπερστροφικές οδούς υπάρχουν επαρκείς δυνατότητες προσαρμογής προσαρτημένων οχημάτων.
1.3	Σε υπερστροφικές οδούς οι ακτίνες καμπυλότητας έχουν τιμή ανάλογη με την ταχύτητα μέγιστης V ₈₅ .
1.4	Σε υπερστροφικές οδούς οι ακτίνες καμπυλότητας σε διαδοχικές καμπύλες βρίσκονται σε σωστή αναλογία.
1.5	Σε καμπύλες υπερστροφικών οδών έχει το οδοστρώμα σωστή επίλυση.
1.6	Σε θέσεις εισόδων υπερστροφικών οδών σε κατοικημένες περιοχές υπάρχουν μέτρα για μείωση της ταχύτητας.
1.7	Παρόλητες οδοί σε κόμβους οδούς έχουν διαφορετική στάθμη από την κύρια οδό.
2	ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ
2.1	Έχουν οι λωρίδες δευτερεύουσ κυκλοφορίας το προβλεπόμενο πλάτος.
2.2	Υπάρχει πλήρης σήμανση σε περιοχές στενότητας του οδοστρώματος (π.χ. σε τεχνικά έργα).
2.3	Παραορθών μεταβατικά τμήματα επαρκούς μήκους σε θέσεις αλλαγής της κυκλικής διατομής της οδού (σήμανση) και διαγράμμιση.
2.4	Μεταβατικά τμήματα αλλαγής διατομής έχουν πλήρη σήμανση και διαγράμμιση.
2.5	Σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας υπάρχει λωρίδα έκτακτης ανάγκης από ασφαλικό οδοστρώμα επαρκούς πλάτους.
3	ΕΡΕΙΣΜΑΤΑ – ΤΑΦΟΙ – ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΕΣ ΝΗΣΙΔΕΣ
3.1	Σε υπερστροφικές οδούς υπάρχουν ερείσματα επαρκούς πλάτους από θραυστό υλικό.
3.2	Κατά μήκος της οδού υπάρχουν διατάξεις αποχύτευσης των επιφανειακών υδάτων (π.χ. τάφοι ή σε οδούς με πεζοδρομία φρέατα και υπόγειο σύστημα αποχύτευσης).
3.3	Το οδοστρώμα δεν μειώνεται από την είσοδο εμπόδων (κατασκευές, βλάστηση, μέσα σήμανσης κ.ε.τ.π.α.μ.σ.).
3.4	Σε οδούς με δύο ανεξάρτητους κλάδους με διαχωριστική γραμμή μικρού πλάτους υπάρχει κίνδυνος βλάβης από τα φάτα των ανθίβειρα κινούμενων οχημάτων.
3.5	Υπάρχει πρόβλημα για στάθμιση οχημάτων ανάλογα με τις πιέσεις της κυκλοφορίας και της ασφαλείας.
4	ΠΑΡΟΙΣΙΕΣ ΕΙΣΚΑΤΑΓΕΙΣ
4.1	Υπερστροφικές οδοί ή αστικές οδοί με υψηλό φόρτο δεν διαρροούν μπόρα από σφαιρικές, ηπειρογενείς, παθολογικές σφαιρούς ή γυροσφαιρούς.
4.2	Σε υπερστροφικές οδούς οι χωροί στάθμισης έχουν μέσα διαχωρισμό και προστασίας από τη διαμπερή κυκλοφορία διαμορφωμένες κυκλοφοριακές συνδέσεις με λωρίδες επιβραδυνούς – επιτάχυνσης, που απαιτούνται της

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ. ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΛΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΑΜΟ ΣΤΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΕΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 5.2 - ΔΙΑΣΤΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΟΜΒΟΙ		ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ			
1 ΔΙΑΣΤΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΥ			
1.1	Είναι οι διασταυρώσεις και οι κόμβοι τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για όλες τις κινήσεις και όλους τους χρήστες		
1.2	Οι διασταυρώσεις και οι ισόπεδοι κόμβοι έχουν τοποθετηθεί σε τμήματα της κυρίας οδού που είναι οριζόντια ή βρίσκονται σε ελαφρά κλίση (για τους πρόσφυγγοντες στον κόμβο) και από τις δύο πλευρές		
1.3	Οι διασταυρώσεις και οι ισόπεδοι κόμβοι έχουν διατεθεί σε ευθυγράμια τμήματα ή στην εξωτερική καμπύλη της κυρίας οδού		
1.4	Σε διασταυρώσεις και ισόπεδους κόμβους η συμβολή των δευτερευουσών οδών στην κύρια γίνεται περίπου κάθετα		
1.5	Σε διασταυρώσεις και ισόπεδους κόμβους η συμβολή των δευτερευουσών οδών στην κύρια γίνεται με οριζόντιο τμήμα		
2 ΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ			
2.1	Υπάρχει δυνατότητα γρήγορης απορροής των επηρεασμένων νερών, χωρίς τα νερά ενός κλάδου να ρέουν σε άλλο κλάδο		
2.2	Μεταβατικά τμήματα για τη διαπλάτυση ή τη στένωση του οδοστρώματος έχουν επαρκές μήκος σε συνδυασμό με την ταχύτητα των οχημάτων και την κλίση		
2.3	Οι πρόσδετες λωρίδες κυκλοφορίας έχουν επαρκή πλάτη (τουλάχιστον 7,50μ)		
2.4	Οι ακτίνες καμπυλότητας επιπέδων πρόσδετες κυρίας κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς να παρεμποδίζεται η διαπύρριξη κυκλοφορία		
2.5	Οι υπάρχουσες νηίδες εξασφαλίζουν το διαχωρισμό των διεφάνων κινήσεων για όλους τους χρήστες		
2.6	Είναι πλήρης η σήμανση και η διαγράμμιση του ισόπεδου κόμβου		
3 ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ			
3.1	Υπάρχουν τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας στα επιμέρους τμήματα του κόμβου		
3.2	Αναγνωρίζεται εύκολα και είναι κατανοητή η μορφή του ανισοπέδου κόμβου από τους οδηγούς		
3.3	Είναι πλήρης και σωστή η μορφή του ανισοπέδου κόμβου από τους οδηγούς		
3.4	Οι συνδετήρια κλάδοι έχουν τα απαιτούμενα για την ταχύτητα V ₈₅ γεωμετρικά στοιχεία		
3.5	Ο αριθμός των λωρίδων επιβραδυνσης και επιτάχυνσης αναποκρίνεται στον κυκλοφοριακό φόρτο εξόδου και εισόδου		
3.6	Έχουν οι λωρίδες επιβραδυνσης και επιτάχυνσης τα προβλεπόμενα μήκη και πλάτη		
3.7	Είναι πλήρης η σήμανση και η διαγράμμιση του ανισοπέδου κόμβου		

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 5.3 - ΣΙΑΦΡΟΔΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ		ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ			
1 ΣΙΑΦΡΟΔΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			
1.1	Έχουν οι σιαφροδομικές διαβάσεις τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για όλες τις κινήσεις και όλους τους χρήστες		
1.2	Είναι οι σήμανση με πινακίδες της σιαφροδομικής διαβάσης επαρκής		
1.3	Υπάρχουν και λειτουργούν στη σιαφροδομική διαβάση κινητά φράγματα για τα οχήματα καθώς επίσης και για τους πεζούς και τα ποδήλατα		
1.4	Είναι εφοδιασμένη η σιαφροδομική διαβάση με φωτεινή σηματοδότηση που λειτουργεί		
2 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ			
2.1	Οι λωρίδες όπου κινούνται τα λεωφορεία έχουν επαρκές πλάτος		
2.2	Σε περίπτωση ύπαρξης λεωφορεδωμένων υπάρχει κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση αυτών		
2.3	Σε κόμβους και διασταυρώσεις οι ακτίνες επάρκειας έχουν επαρκές μήκος		
2.4	Σε οδούς 1+1 λωρίδων κυκλοφορίας οι απέναντι στάσεις έχουν επαρκή απόσταση μεταξύ τους (π.χ. 230μ) εφ' όσον δεν υπάρχουν εσοχές		
2.5	Υπάρχει επαρκής ορατότητα προς τα πίσω για την έξοδο των λεωφορείων από τη στάση		
2.6	Σε περιοχές διασταυρώσεων με φωτεινή σηματοδότηση οι στάσεις βρίσκονται μετά τη διασταύρωση		
2.7	Σε περίπτωση στάσεων στο μέσο του οδοστρώματος υπάρχουν νηίδες αναμονής επιβατών ή τουλάχιστον υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση για τη διάλευση των επιβατών		
2.8	Υπάρχει επαρκής έκταση για την στάση των επιβατών		
2.9	Ποδηλατοδρόμοι έχουν την κατάλληλη πλευρική απόσταση από στάσεις λεωφορείων (2-2μ)		
3 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΕ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ			
3.1	Σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας δεν υπάρχουν στάσεις λεωφορείων εκτός από τους χείρους σταθμούς		
3.2	Σε λοιπές υπεραστικές οδούς έχουν διαμορφωθεί ειδικές εσοχές για τη στάση των λεωφορείων		
3.3	Υπάρχει επαρκής ορατότητα προς τα πίσω για την έξοδο των λεωφορείων από τη στάση		
3.4	Υπάρχει επαρκής και προσαρμοσμένη έκταση για την παραμονή των επιβατών		

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ./ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗ ΤΗΣ ΔΛΜΕΟ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΞΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
3.2	Στο οδοστρώμα δεν υπάρχουν περιοχές στις οποίες οι λωρίδες κυκλοφορίας δεν καλύπτονται σε όλο το πλάτος συντελεστή αντιστοίχτηότητας.	
3.3	Δεν υπάρχουν διαστρώσεις με αντοχές οδού από τις οποίες επιστασιακά νερά και χαλαρά υλικά οδηγούνται στο οδοστρώμα της κερκας οδού.	
3.4	Δεν υπάρχουν ευρύτατες περιοχές αστόμων κόμβων οι οποίες καλύπτονται σε όλη τους την έκταση από διαφραγματικούς τύπους στρώσεων κυκλοφορίας.	
4	ΕΡΕΥΝΗΜΑΤΑ – ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΙΜΑ – ΠΡΑΞΗ	
4.1	Δεν υπάρχει διαφορά στάθμης μεγαλύτερη από 5 cm μεταξύ του οδοστρώματος και του παρακείμενου εδάφους.	
4.2	Στα ερείσματα δεν έχουν διαμορφωθεί στηθιμότητα από ελαφρύ υλικό που παρεμποδίζουν την ομαλή απορροή των επικοινωνιακών νερών.	
4.3	Στο οδοστρώμα στα σερίσματα ή στα πεζοδρόμια δεν υπάρχουν φρεάτια ανοικτά ή με καλύμματα ανεπαρκούς αντοχής.	
4.4	Δεν υπάρχουν φρεάτια και διατάξεις αποχέτευσης κλεμνίτες από φρειάς υλίες.	
4.5	Δεν υπάρχουν βραχές της οδού σε όριγμα με κόνδυλο καταπτώσεων βράχων, λίθων ή χαλαρών υλικών.	

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	ΓΕΝΙΚΑ	
1.1	Όλες οι πινακίδες σηματοδότησης είναι σύμφωνα με τον ΚΟΚ όσον αφορά στη μορφή και τις διαστάσεις.	
1.2	Είναι απαλλαγμένη η οδός από πινακίδες σηματοδότησης όχι απόλυτα αναγκαίες.	
1.3	Είναι απαλλαγμένη η οδός από διαφημιστικές πινακίδες και επιγραφές.	
1.4	Η επάρκεια των πινακίδων σηματοδότησης καλύπτεται από αποδυναμωμένη μεμβρανή τύπου 1 ή 1/1/1 σε όριστη κατάσταση (έκταση, χρώματα, επιφάνεια χωρίς βιολιές).	
1.5	Είναι οι πινακίδες σηματοδότησης ευκαίριτες σωστά τοποθετημένες και προσανατολισμένες.	
1.6	Στον ίδιο στυλο στήριξης δεν υπάρχουν περισσότερες από δύο πινακίδες σηματοδότησης.	
1.7	Υπάρχει επαρκής απόσταση μεταξύ διαδοχικών πινακίδων σηματοδότησης.	
1.8	Σε περιοχές διαστρώσεων και αστόμων κόμβων δεν περιλαμβάνεται η ορατότητα από την τοποθέτηση πινακίδων σηματοδότησης.	
2	ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ	
2.1	Οι πινακίδες κόνδυλου παραφραφών με ακρίβεια το είδος του επικείμενου κόνδυλου.	
2.2	Επισημαίνονται με πινακίδες Ρ-32 (όριο ταχύτητας) Κ-1 (επιβόμβαση στροφή) και Π-1/4 (κατεύθυνση επσηματοδότησης κωνυμάλων) ή Π-1/5 (οδοστρώμα βόθρ) κατεύθυνση τοποθετούμενα σε επικίνδυνες καμπύλες κυρίων αρτηρίων και υλίες στις οποίες αντιστοιχούν ταχύτητες χαμηλότερες από την ταχύτητα V ₈₅ .	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε. Ε.Υ.Δ./ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΡΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗ ΤΗΣ ΔΛΜΕΟ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΑΞΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΙ	
1.1	Σε υπεραστικές οδούς με αυξημένη κίνηση πεζών και ποδηλατών υπάρχει πεζοδρομιας ποδηλατοδρόμος επαρκούς πλάτους.	
1.2	Ο πεζοδρομιας ποδηλατοδρόμος βρίσκεται σε επαρκή απόσταση από το άκρο του οδοστρώματος (α.ε. 1,50m) προβάσει στην οδό πεζοδρομιας ποδηλατοδρόμος με την προβλεπόμενη απόσταση.	
2	ΠΕΖΟΙ ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ	
2.1	Υπάρχουν στην οδό πεζοδρομιας επαρκούς πλάτους.	
2.2	Είναι τα πεζοδρόμια χωρίς ανοικτά φρεάτια ανωμαλίες και διαφορές στάθμης επικίνδυνες για τους πεζούς.	
2.3	Έχουν διαμορφωθεί διαβάσεις πεζών σε σημαντικές διασταυρώσεις ή σε θέσεις μερικής διέλευσης πεζών.	
2.4	Έχουν οι διαβάσεις πεζών την κατάλληλη σηματοδότηση και διαγράμμιση.	
2.5	Σε θέσεις διαβάσεων πεζών έχουν διαμορφωθεί κεκλιμένα επιπέδα.	
3	ΠΟΛΙΤΗΤΑ ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ	
3.1	Σε οδούς με μεγάλη κίνηση ποδηλατών έχουν διαμορφωθεί ποδηλατοδρόμοι επαρκούς πλάτους.	
3.2	Είναι οι ποδηλατοδρόμοι συνεχείς και χωρίς στενωπές.	
3.3	Σε χώρες φρεστίων σε ποδηλατοδρόμους είναι ακίνδυνες για τους προοδούς των ποδηλατών.	
3.4	Έχουν διαμορφωθεί διαβάσεις ποδηλατών σε σημαντικές διασταυρώσεις.	
3.5	Έχουν οι διαβάσεις ποδηλατών την κατάλληλη σηματοδότηση και διαγράμμιση.	
3.6	Σε θέσεις διαβάσεων ποδηλατών έχουν διαμορφωθεί κεκλιμένα επιπέδα.	

ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΣΗΜΕΙΩΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	ΒΛΑΒΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	
1.1	Στο οδοστρώμα δεν υπάρχουν επιστασιακές βλάβες (π.χ. λωκκοί, παρομοιωμένες δικτυώσεις, σηματοδότηση που αναγκάζουν τους οδηγούς σε αυθόρμητη αλλαγή πορείας) μερικές απροβλεπτή αλλαγή λωρρίδων κυκλοφορίας.	
1.2	Στο οδοστρώμα δεν υπάρχουν βλάβες (π.χ. λωκκοί, σπασμένα δικάσιμας τροχών, παραμορφώσεις, διατμήματα σπασμένα δικάσιμας, που είναι δυνατό να προκαλέσουν απώλεια ελέγχου του οχήματος που διερχεται πάνω από αυτές).	
2	ΑΠΟΡΡΟΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΚΩΝ ΝΕΡΩΝ (ΕΛΥΧΟΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΒΡΟΧΟΠΤΥΣΗ)	
2.1	Στο οδοστρώμα υπάρχουν εκτεταμένες ανωμαλίες (π.χ. λωκκοί) αλλά και διαλείψεις τροχών καθίζησης οι οποίες συγκεντρώνουν επιστασιακά νερά.	
3	ΑΝΤΙΟΛΙΣΘΗΡΟΤΗΤΑ	
3.1	Στο οδοστρώμα δεν υπάρχουν περιοχές με ενδείξεις μετωπικού συντελεστή αντιστοίχτηότητας (π.χ. μετα-μετωπική επιφάνεια, σφάλση σεφύλου).	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΦΥΛΑΞΗΣ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΗΘΗΤΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΕΙΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

2.1	Σε θέσεις με προβλήματα ρύπανσης διαγνώστης έχουν τοποθετηθεί ανακαταρτιές οδοστρώματος.
2.2	Οι ανακαταρτιές οδοστρώματος είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τις σύγχρονες τεχνικές προδιαγραφές όσον αφορά στα υλικά, τη μορφή και τις διαστάσεις.
2.3	Οι ανακαταρτιές οδοστρώματος φέρουν αντανakaλαστικό στοιχεία από κατάλληλα υλικά και κατάλληλα χρώματα λευκό για μόνιμη διαγράμμιση και κίτρινο για προσωρινή εργασιολογική διαγράμμιση.
2.4	Είναι οι ανακαταρτιές οδοστρώματος σε σωστή κατάσταση (ανά 1.5μ. ευθεία κέρση) καθαρά και σπυρτά προσανατολισμένα.
3	ΟΡΘΟΔΟΞΕΙΣ
3.1	Οι ορθοδοξές είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές όσον αφορά στα υλικά (ορθοδοξές σκυροδέματος ή πλαστικές) τη μορφή και τις διαστάσεις.
3.2	Φέρουν οι ορθοδοξές αντανakaλαστικά στοιχεία από κατάλληλα υλικά (ορθοδοξές υλικά φαιά και κατάλληλα χρώματα) (κόκκινο κίτρινο λευκό κίτρινο).
3.3	Είναι οι ορθοδοξές σε σωστή κατάσταση, στα σωστά χρώματα πάνω από το έδαφος, κατακόρυφο, τυλιχμένοι και σωστά προσανατολισμένοι.
3.4	Σε καμπύλες (ορθογωνιότητες ή μικροκυμ) υπάρχει σωστή ποσότητα ορθοδοξών (ορθοδοξών στην εξωτερική πλευρά της καμπύλης του δρόμου) 5 συνεχώς ορθοδοξές.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 6.8 - ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΧΑΙΤΗΣΗΣ ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1	ΓΕΝΙΚΑ	
1.1	Εξουν τοποθετηθεί συστήματα αναχαίτησης σε όλες τις επιθυμητές θέσεις.	
1.2	Τα συστήματα αναχαίτησης βρίσκονται σε καλή λειτουργική κατάσταση και δεν έχουν υποστεί ζημιές.	
1.3	Η συνολική κατάσταση των αναχαίτησης διαφορετικών τύπων είναι σύμφωνη με τις συγκεκριμένες διαγραφές.	
1.4	Φέρουν τα συστήματα αναχαίτησης αντανakaλαστικά στοιχεία από κατάλληλα υλικά είναι ευδιάκριτα με σωστά χρώματα και σωστά προσανατολισμό.	
2	ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΣΤΗΘΑΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
2.1	Το μήκος των μεταλλικών στηθών ασφαλείας καλύπτει απόλυτα το επικίνδυνο τμήμα και είναι προσανατολισμένο στην αρχή κατά το αναγκαίο μήκος.	
2.2	Τα μεταλλικά στηθαία έχουν τοποθετηθεί σωστά όσον αφορά στο ύψος από το έδαφος (0,75μ) και στην απόσταση από το όριο του ασφαλιστικού οδοστρώματος.	
2.3	Οι ορθοδοξές έχουν τοποθετηθεί στις σωστές αποστάσεις μεταξύ τους (ανά 4,00μ ± 0,05μ).	
2.4	Είναι τοποθετημένα όλα οι κομμάτια των μεταλλικών στηθών ασφαλείας και στερεωμένα.	
3	ΣΤΗΘΑΙΑ ΑΠΟ ΕΚΥΡΩΣΜΑ	
3.1	Τα στηθαία ασφαλείας είναι εγκατεστημένα τύπου (T) X (βλαστή ή των Jersey) με σωστή μορφή και διαστάσεις.	
3.2	Το μήκος των στηθών ασφαλείας καλύπτει απόλυτα το επικίνδυνο τμήμα.	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

3	Υπάρχουν πινακίδες όρασης των περιορισμών που έχουν τεθεί με άλλες πινακίδες σημάνσης.
4	Επισημαίνεται οι πινακίδες Π-4 (κατεύθυνση επίσημης κυκλοφορίας) ή Π-75 (διαδοχικά βήθη κατεύθυνση) τοποθετημένα σε επικίνδυνες καμπύλες κυρίως αρτηριών/κιβωτών με μεγάλο τόξο. Δεν υπάρχουν στενωπές οδοστρώματος λόγω τεχνικών έργων χωρίς επισημάνση με πινακίδες Κ-1 ή Κ-2 και Ρ-1 ή Ρ-2.
5	Υπάρχει κατάλληλη σήμανση (Κ-31 ή Κ-32, Κ-33, Κ-34, Κ-35, Κ-36 ή Κ-37) στις σωστές απόδοξες διαστάσεις.
6	Εξουν τοποθετηθεί πινακίδες Ρ-1 και Ρ-2 (100%) στις διασταυρώσεις οδών διασταυρώσεων ή ασπίδων κόνιων.
3	ΠΑΡΗΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ
3.1	Σε περάσεις κόνιων και σημαντικών διασταυρώσεων υπάρχει πλήρης και ξεκάθαρη πληροφοριακή σήμανση.
3.2	Είναι οι αναγραφές των πληροφοριακών πινακίδων ευανάγνωστες, πληροφοριακός αριθμός, αναγραφών κατάλληλο ύψος γραμμάτων.
4	ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ
4.1	Είναι οι φορείς στήριξης πινακίδων εγκατεστημένοι τύπου στυλού σκυροδέματος χαλκιδωσών/πλάκα στήριξης και γέφυρες σήμανσης.
4.2	Εξουν τοποθετηθεί στηθαία ασφαλείας για την προστασία πινακίδων στήριξης και γεφυρών πληροφοριακής σήμανσης.
5	ΕΡΓΟΤΕΧΝΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ
5.1	Σε περίπτωση εκτέλεσης εργασιών στην οδό ή σε περίπτωση παρακαμψών της κυκλοφορίας υπάρχει πλήρης εργασιολογική σήμανση.
5.2	Σε περίπτωση μη εκτέλεσης έργων είναι απαλλαγμένη η οδός από πλεονεκτήρα εργασιολογική σήμανση.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 6.7 - ΜΕΣΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1	ΔΙΑΤΡΑΜΙΣΗ	
1.1	Είναι πλήρης η διατήρηση διαγράμμιση του οδοστρώματος γραμμής καθοδήγησης και σε οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών οριζογραμμής.	
1.2	Σε περάσεις κόνιων υπάρχει πληρότητα της διαγράμμισης για τη σωστή οδήγηση και καθοδήγηση της κυκλοφορίας (διαγραμμιμένες γραμμές διαχωρισμού προσθών κυρίων επαφής, βλά κατεύθυνσης, γραμμής ανακαταρτιές, διαστάσεις πλάτων και ποδιών).	
1.3	Πολύς φθοράς διαγράμμισης έχουν αναφερθεί με ορισμένα τμήματα.	
1.4	Το μήκος των άκωνικών διαγραμμιών αναπροβλέπονται στα μέρη ορατότητας ανάλογα με την ταχύτητα της οδού. Είναι η διαγράμμιση απαλλαγμένη από φθορές και το χρώμα της είναι λευκό ώστε να διακρίνεται καθαρά κατά την ημέρα.	
1.5	Σε οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών ή γενικά σε οδούς χωρίς πληροφοριακή ή διαγράμμιση είναι ευκρινής κατά 1/3 του μήκους.	
2	ΝΑΚΑΛΙΣΤΡΕΪΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ	

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Β. Ε.Υ.Δ. ΕΠ.ΕΠ.
ΣΥΜΒΑΛΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ ΠΑΡ'ΥΠΟΒΟΗΘΗΧΗ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

3.3	Τα στήθακια σκυροδέματος έχουν τοποθετηθεί στη σωστή απόσταση από το άκρο του ασφαλιστικού οδοστρώματος.	
3.4	Τα στήθακια σκυροδέματος έχουν την κατάλληλη διαμόρφωση άκρων και πτεράκια.	
3.5	Τα στήθακια σκυροδέματος δεν παρουσιάζουν οριζόντια μετώπιση ούτε διακοπές στη συνέχεια.	
3.6	Είναι καθαρές οι αποβάσεις των στήθακιων σκυροδέματος.	
4	ΑΠΟΡΡΟΦΗΤΕΣ ΚΙΝΗΤΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	
4.1	Οι απορροφητές κινητικής ενέργειας είναι ανάλογα με τη θέση τοποθέτησης τους εγκαταστάσιμου τύπου με σωστή μορφή και διαστάσεις.	
4	ΚΙΤΑΛΟΜΑΤΑ ΠΕΔΩΝ	
4.1	Τα κιτκαλώματα είναι απαλλαγμένα από οριζόντιες ραβδώσεις.	
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ 5.9 – ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ		
ΑΝΤΙΚΕΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΗΜΕΙΩΣΗ		
1	ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ	
1.1	Ηλεκτροφωτίζονται κύβοι: σημαντικές διαστασιολογικές κυκλικές πλαστικές διαβάσεις πεδίων και προθλάτων μύσας σε κατασκευές περσόνες.	
1.2	Οι ηλεκτροφωτιστές λειτουργούν και είναι ελαστικές.	
1.3	Οδικές σηραφές ηλεκτροφωτίζονται και κατά τη διάρκεια της ημέρας.	
1.6	Σε οδοές εκτός κατοικημένων περιοχών οι ισολογισμοί ηλεκτροφωτισμού προσαρτώνται από κατάλληλα συστήματα αναχαίτησης οχημάτων (π.χ. μεταλλικά στήθακια ασφαλείας).	
2	ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	
2.1	Ο αριθμός πεδίων για κάθε χρήση, κατεύθυνση και κλίση είναι σωστός.	
2.2	Λειτουργούν οι φωτεινοί σηματοδότες.	
2.3	Είναι όλα τα πέλμα άρτια, ευκρινή και φέρουν προστατευτικό γέλιο.	
2.4	Δημιουργούνται προβλήματα ευκρινείας κατά την ανατολή ή τη δύση του ηλίου.	
3	Υπάρχει επαρκές μήκος ορατότητας πριν από τους φωτεινούς σηματοδότες.	
3.6	Σε περίπτωση φωτεινών σηματοδότην που δεν έχουν επαρκές μήκος ορατότητας υπάρχουν προειδοποιητικοί σηματοδότες.	
3.7	Υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης από γειτονικές φωτεινές επιγραφές και διαφημίσεις.	
3.8	Ο προσανατολισμός των πεδίων είναι σωστός, ώστε να είναι ορατά μόνο από τους οδηγούς προς τους οποίους απευθύνονται.	
3.9	Σε περίπτωση φωτεινών σηματοδότην εκτός κατοικημένων περιοχών υπάρχουν προειδοποιητικοί σηματοδότες ή ευκρινής κατάλληλη προειδοποιητική σήμανση.	
3.10	Οι φωτεινοί σηματοδότες είναι εφοδιασμένοι με ειδικές διατάξεις ασφαλείας.	
3.11	Είναι τοποθετηθεί ειδικές διατάξεις για άτομα με δυναστικές όρασης (πλητικό σήμα). Άλλα αυτά απαιτείται.	
3.12	Υπάρχει πρόβλεψη για τζακκιωμένα και ανήμπορα άτομα.	

Μεθοδολογίες εντοπισμού οδίκων τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης
 συστημάτων και κριτήρια

Καθορισμός κριτηρίων κατάταξης των δ.κλιτών επεμβάσεων σε θέσεις που έχουν εντοπισθεί ως θέσεις υψηλής ασφάλειας συστημάτων

Παραρτήμα Π -
 Τελική Έκθεση -
 Θεματική Ενότητα Β
 Έκδοση 1.0

3. Διατύπωση μεθοδολογίας

Με βάση τις προηγούμενες ενότητες της τεχνικής αυτής έκθεσης, στην ενότητα αυτή παρουσιάζεται μια μεθοδολογία που μπορεί να χρησιμοποιηθεί άμεσα για την ιεράρχηση και επιλογή επεμβάσεων οδίκης ασφάλειας για θέσεις ενδιαφέροντος στην Ελληνική επικράτεια. Ο βασικός στόχος της συγκεκριμένης μεθοδολογίας είναι να ληφθούν υπόψη οι αυστηροί περιορισμοί στους διαθέσιμους πόρους που προκύπτουν από την κλίση χρέους, και οι οποίοι (ακόμα και με τις απαιτούμενες προβλέψεις) αναμένεται να κυριαρχούν για τουλάχιστον μια δεκαετία.

Η μεθοδολογία αυτή βασίζεται στη σταδιακή ανάλυση της σχέσης οφέλους/κόστους ξεκινώντας από τις επεμβάσεις με το μικρότερο κόστος. Η φιλοσοφία πίσω από την προσέγγιση αυτή είναι ότι τα τελικά συνολικά πραγματικά οφέλη από την επιλογή περισσότερων οικονομικότερων επεμβάσεων μπορεί να είναι μεγαλύτερα από την επιλογή μιας ακριβής επέμβασης. Με τον τρόπο αυτό επίσης, αμβλύνεται ο κίνδυνος κακού υπολογισμού της μίας αυτής επέμβασης και διαχέονται οι επεμβάσεις με μεγαλύτερη ιδιότητα και ισονομία στο οδικό δίκτυο.

3.1 Βήματα της μεθοδολογίας

Η μεθοδολογία αυτή βασίζεται σε αντίστοιχη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται στις ΗΠΑ (HSJRM, 2010). Τα βασικά βήματα της μεθοδολογίας ανάλυσης ακολουθούν

1. Εκτίμηση του λόγου οφέλους/κόστους για όλες τις εναλλακτικές επεμβάσεις και θέσεις(οδικά τμήματα)
2. Επιλογή των επεμβάσεων με λόγο οφέλους/κόστους μεγαλύτερο από 1 (δηλαδή με οφέλη μεγαλύτερα από το κόστος)
3. Κατάταξη των επεμβάσεων που επιλέχθηκαν καταρχήν, με βάση το κόστος, με κριτήριο το κόστος και αύξουσα τάση (δηλαδή η επέμβαση με το μικρότερο κόστος κατατάσσεται πρώτη, με την επέμβαση με το δεύτερο μικρότερο κόστος να ακολουθεί κτλ.)
4. Ξεκινώντας από την κορυφή της λίστας (δηλαδή το έργο με το μικρότερο κόστος), υπολογίζεται η διαφορά μεταξύ του οφέλους των δύο πρώτων επεμβάσεων. Η διαδικασία επαναλαμβάνεται για το κόστος των δύο πρώτων επεμβάσεων

Σελίδα 47218

Μεθοδολογίες εντοπισμού οδίκων τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης
 συστημάτων και κριτήρια

Καθορισμός κριτηρίων κατάταξης των δ.κλιτών επεμβάσεων σε θέσεις που έχουν εντοπισθεί ως θέσεις υψηλής ασφάλειας συστημάτων

Παραρτήμα ΠΖ
 Τελική Έκθεση -
 Θεματική Ενότητα Β
 Έκδοση 1.0

μεταξύ των τεσσάρων περιφερειών στο Ηνωμένο Βασίλειο. Παραδείγματος χάριν, στη Βόρεια Ιρλανδία για την αξιολόγηση της επικινδυνότητας των κύριων οδών γίνεται χρήση των πρωτοκόλλων EuroRAP. Αντίθετα, στη Σκωτία η αξιολόγηση οδίκης ασφάλειας βασίζεται σε τοπικούς και εθνικούς δείκτες συστημάτων

2.6 Σύνοψη

Από την ανάλυση της διεθνούς εμπειρίας και των καλών πρακτικών προκύπτει ότι δεν υπάρχει μια κοινή, επιστημονικά τεκμηριωμένη προσέγγιση για τον εντοπισμό των οδίκων τμημάτων με την υψηλότερη προτεραιότητα για βελτίωση. Αντίθετα, η αξιολόγηση και η ταξινόμηση των οδίκων τμημάτων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του δικτύου και τα διαθέσιμα δεδομένα. Οι παλλοί βαθμοί ελευθερίας του προβλήματος καθιστούν τη σύγκριση σχετικά αναμοιωγμένων τμημάτων επισφαλή, ενώ οι συγκρίσεις μπορούν να είναι αποδοκτές μεταξύ θέσεων στο ίδιο δίκτυο.

Όσον αφορά στις συγκρίσεις μεταξύ θέσεων και μεθόδων, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην προέλευση των δεδομένων από διαφορετικές πηγές, καθώς συνήθως δεν υπάρχουν αποδοκτές συσχέτισης μεταξύ τους. Συνεπώς, μπορεί να υπάρξει σημαντική επιρροή της ποιότητας και διαθεσιμότητας δεδομένων στα αποτελέσματα της αξιολόγησης. Πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στο γεγονός ότι στοιχεία και αποτελέσματα αξιολογήσεων από διαφορετικές περιοχές ή χώρες δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα, και θα πρέπει να αξιολογούνται σε περιοχές διαφορετικές από αυτές για τις οποίες ελήφθησαν, με την απαραίτητη προσοχή και επιγνώση. Με την κατάλληλη προσοχή, η υιοθέτηση μεθοδολογιών και προσεγγίσεων που έχουν αναπτυχθεί για άλλες χώρες ή περιοχές μπορεί να αποτελέσει διάφορο για άλλες περιοχές.

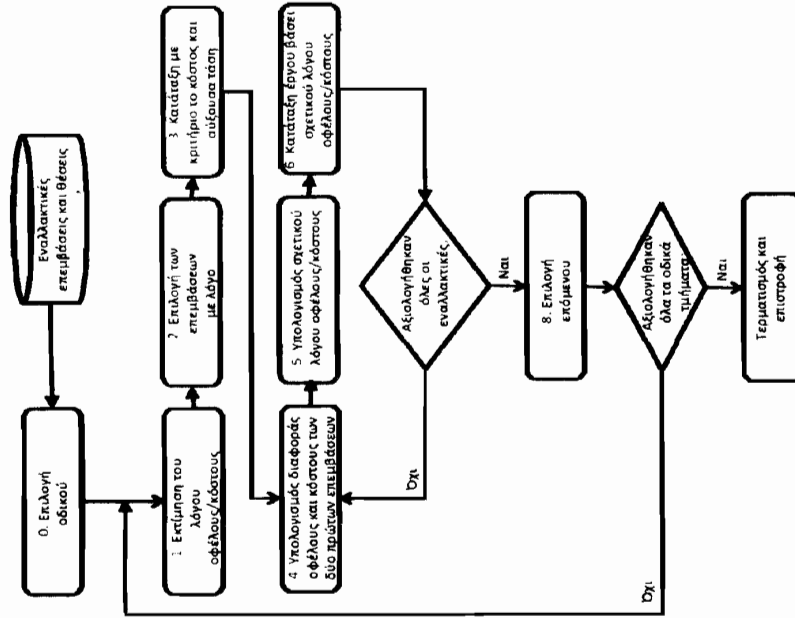
Συμπερασματικά, και παρά τις δυσκολίες και τους περιορισμούς, η εμπειρία που μπορεί να μεταφερθεί από τη διεθνή πρακτική, δίνει τη βεβαιότητα ότι η αξιολόγηση οδίκης ασφάλειας σύμφωνα με την Οδηγία 96/2008 είναι πρακτικά δυνατή και μπορεί να υλοποιηθεί στην Ελληνική επικράτεια με επιτυχία και αποτελεσματικότητα.

Σελίδα 47218

Μεθοδολογίες εντοπισμού οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης στοχήρων και κριτήρια

Παράδειγμα 7?
Τελική Έκδοση -
Θεσμική Ενότητα Β
Εξέδοση 1, 0

Καθορισμός κριτηρίων κατάταξης των δικτύων επιμέτρησης σε θέσεις που έχουν εντοπισθεί ως θέσεις υψηλής συσσώρευσης στοχήρων



Σχήμα 10. Διάγραμμα ροής των βασικών βημάτων της μεθοδολογίας

Σελίδα 44, 54

Μεθοδολογίες εντοπισμού οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης στοχήρων και κριτήρια

Παράδειγμα 7?
Τελική Έκδοση -
Θεσμική Ενότητα Β
Εξέδοση 1, 0

Καθορισμός κριτηρίων κατάταξης των δικτύων επιμέτρησης σε θέσεις που έχουν εντοπισθεί ως θέσεις υψηλής συσσώρευσης στοχήρων

- 5 Υπολογίζεται ένας σχετικός λόγος οφέλους/κόστους, διαρίωντας τη διαφορά του οφέλους των δύο επιμέτρησης με τη διαφορά του κόστους τους.
- 6 Αν ο σχετικός αυτός λόγος οφέλους/κόστους είναι μεγαλύτερος από 1, τότε η επιμέτρηση με το μικρότερο κόστος κατατάσσεται υψηλότερα και συγκρίνεται με την επόμενη επιμέτρηση στον κατάλογο.
- 7 Η διαδικασία επαναλαμβάνεται για ολόκληρο τον κατάλογο (ξεκινώντας δηλαδή πάλι από το βήμα 4). Το έργο επιμέτρηση που επιλέγεται κατά την τελευταία σύγκριση (βήμα 6) αποτελεί και τη βέλτιστη οικονομική επένδυση.
- 8 Επαναλαμβάνοντας τη διαδικασία για τις υπολοίπες θέσεις/οδικά τμήματα που δεν έχουν αξιολογηθεί, προκύπτει μια ιεράρχηση η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια για την κατανομή των διαθέσιμων πόρων (προσθέτοντας έργα προς υλοποίηση μέχρι να εξαντηθούν οι διαθέσιμοι πόροι).

Η διαδικασία του αλγορίθμου παρουσιάζεται υπό τη μορφή διαγράμματος ροής στο Σχήμα 10. Επίσης, ένα παράδειγμα εφαρμογής του (σε συνθετικά στοιχεία) παρουσιάζεται στην επόμενη ενότητα.

Σελίδα 43, 54

Μεθοδολογίες εντοπισμού οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και κριτήρια

Καθορισμός κριτηρίων κατάταξης των δυνατών επεμβάσεων σε θέσεις που έχουν ενισπ σθεί ως θέσεις υψηλής ασφάλειας ατυχημάτων

Παραδείιο Π2
Τελική Έκθεση --
Θεματική Ενότητα Β

Έκδοση 1.0

3.2 Παράδειγμα εφαρμογής της μεθοδολογίας

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζεται μια εφαρμογή του αλγορίθμου κατάταξης των επεμβάσεων που παρουσιάστηκε στην προηγούμενη ενότητα. Για την εφαρμογή χρησιμοποιούνται τέσσερις επεμβάσεις, ενώ τα στοιχεία είναι συνθετικά. Τα βασικά στοιχεία των επεμβάσεων φαίνονται παρακάτω (Πίνακας 4), όπου οι επεμβάσεις έχουν ήδη καταταγεί βάσει του κόστους (από το χαμηλότερο προς το υψηλότερο).

Πίνακας 4. Βασικά στοιχεία επεμβάσεων (κατάταξη βάσει κόστους)

Εναλλακτική επέμβαση	Παρούσα αξία οφέλους	Παρούσα αξία κόστους	Λόγος οφέλους/κόστους
A	1 800 268€	500 000€	3,60
B	3 255 892€	1.200.000€	2,71
Δ	2 566 478€	1.270.000€	2,02
Γ	3 958 768€	2 100 000€	1,89

Υπολογίζονται οι διαφορές του οφέλους και του κόστους για τις δυο πρώτες εναλλακτικές (A και B).

- Διαφορά οφέλους (B-A): $3\,255\,892\text{€} - 1\,800\,268\text{€} = 1\,455\,625\text{€}$
- Διαφορά κόστους (B-A): $1\,200\,000\text{€} - 500\,000\text{€} = 700\,000\text{€}$
- Λόγος διαφορών οφέλους/κόστους: $1\,455\,625\text{€} / 700\,000\text{€} = 2,08$

Καθώς ο σχετικός λόγος οφέλους/κόστους είναι μεγαλύτερος από 1, τότε το κόστος με το μεγαλύτερο κόστος (B) κατατάσσεται πρώτο και συνεπώς η διαδικασία συνεχίζεται με τη σύγκριση του με το επόμενο έργο, δηλαδή το Δ.

Οι διαφορές του οφέλους και του κόστους για τα δύο αυτά έργα (B και Δ) είναι:

- Διαφορά οφέλους (Δ-B): $2\,566\,478\text{€} - 3\,255\,892\text{€} = -689\,416\text{€}$

Εφόσον η διαφορά του οφέλους είναι αρνητική, τότε προκύπτει ότι μεταξύ των B και Δ προτιμάται η λύση B (καθώς, από κατασκευής του καταλόγου, έχει μικρότερο

Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 28 Σεπτεμβρίου 2012

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση	Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €	Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Β΄	300 €	80 €	30 €	Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Γ΄	50 €	-	-	Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-	Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Δ΄	110 €	30 €	-	Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή	Τεύχος	Έντυπη μορφή	Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €	Δ΄	160 €	Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2250 €
Β΄	320 €	Α.Α.Π.	160 €	Δ.Δ.Σ.	225 €
Γ΄	65 €	Ε.Β.Ι.	65 €	Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €	Α.Ε.Δ.	10 €	Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ Τ.Α.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.

Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: <http://www.et.gr> - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30



* 0 2 0 3 1 3 4 2 7 1 1 2 0 0 3 6 *

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004