

## 2. ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ



**Υπηρεσίες Συμβούλου για τον έλεγχο οδικής ασφάλειας του  
Κάθετου Άξονα: Σιάτιστα – Ιεροπηγή - Κρυσταλλοπηγή  
(Αλβανία- Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VIII) –  
Κωδικός Αναφοράς 5647**

**50.862 €**

**Μάρτιος 2019**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	3
2.	ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ.....	3
2.1	Περιγραφή υπηρεσιών Αναδόχου.....	4
3.	ΤΜΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΩΜΕΣ .....	5
4.	ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	6
5.	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	6
6.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς .....	9

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Εγνατία Οδός αποτελεί το πιο σημαντικό σύγχρονο έργο υποδομής για την ανάπτυξη και επικοινωνία της χώρας μας με την Ευρώπη, τα Βαλκάνια και τη Μικρά Ασία. Αποτελεί τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και λειτουργεί συγχρόνως ως συλλεκτήριος οδικός άξονας των μεταφορών της Βαλκανικής και της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης. Ο Οδικός άξονας ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ με τους εννέα στρατηγικής σημασίας Κάθετους Άξονές της που διασφαλίζουν την πρόσβαση στις χώρες της Ευρώπης, αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του συστήματος μεταφορών στη Βόρεια Ελλάδα και συνδέεται με 4 λιμάνια και 6 αεροδρόμια.

Ο Οδικός άξονας Σιάτιστα-Ιεροπηγή-Κρυσταλλοπηγή (Κάθετος άξονας Εγνατίας Οδού 45) αποτελεί τμήμα του Διευρωπαϊκού Άξονα VIII, συνολικού μήκους 69 χλμ., και συνδέει την Εγνατία οδό, από τη θέση του Α/Κ Σιάτιστας με τα Ελληνοαλβανικά σύνορα, στη θέση του Συνοριακού σταθμού της Κρυσταλλοπηγής.

Η διατομή του είναι τετράιχνου αυτοκινητοδρόμου, αποτελούμενη από δύο λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση σε μήκος 69 χλμ. Ο άξονας κατασκευάστηκε και αποδόθηκε στην κυκλοφορία τμηματικά από το 2002 έως και το 2017 στα πλαίσια 15 εργολαβιών.

Η «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» είναι ο φορέας κατασκευής και λειτουργίας του άξονα και οι επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας **«πραγματοποιούνται με μέριμνα του Φορέα Υλοποίησης ή του Φορέα Συντήρησης»** (Άρθρο 6 του Π.Δ. 104/2011).

Το αντικείμενο αφορά την διενέργεια **«ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ υφιστάμενης οδού»** όπως αυτή επιβάλλεται και καθορίζεται από:

- Την **Ευρωπαϊκή Οδηγία 2008/96/ΕΚ**
- Το **Προεδρικό Διάταγμα 104/2011** όπως δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως, **ΦΕΚ 237Α/07-11-2011** (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).
- Την υπουργική απόφαση υπ' αριθμ. **ΔΜΕΟ/ο/3616/28-09-2012**, που δημοσιεύτηκε στο **ΦΕΚ 3134/27-11-12**, (Έγκριση Κατευθυντήριων Γραμμών για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (Άρθρο 8 του Π.Δ. 104/2011)).
- Την απόφαση **ΔΑΟΥ/οικ. 667/Φ-Αποφ., ΦΕΚ Β' 1694/13-6-2016**.

## 2. ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Ο ως άνω Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα αναφερόμενα θέματα – αξιολογήσεις & ελέγχους:

### **Ανάλυση και Αξιολόγηση Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων που έχουν συμβεί την τελευταία 5ετία επι της Εγνατίας Οδού.**

Θα γίνει επεξεργασία και αξιολόγηση των τροχαίων ατυχημάτων της τελευταίας 5ετίας, για τον υπό εξέταση άξονα. Η ΕΟΑΕ υπολογίζει συγκοινωνιακούς δείκτες που προκύπτουν μετά από επεξεργασία και ανάλυση των πρωτογενών δεδομένων των καταγεγραμμένων Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων και τη διαχρονική συλλογή και ανάλυση των πληροφοριών που αφορούν στα οδικά ατυχήματα και συμβάντα. Ο υπολογισμός των δεικτών οδικής ασφάλειας που διαθέτει η ΕΟΑΕ για την παρακολούθηση των συνθηκών ασφάλειας του άξονα, βασίζεται στα καταγεγραμμένα στοιχεία των οδικών ατυχημάτων με παθόντες και υλικές ζημιές.

### **Αξιολόγηση Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε προηγούμενα στάδια (εάν υφίστανται).**

Θα αξιολογηθούν όλα τα φύλλα ελέγχου και οι σχετικές επισημάνσεις Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας που διενεργήθηκαν σε προηγούμενα στάδια, είτε από Ελεγκτές Οδικής

Ασφάλειας, είτε από το τμήμα Οδικής Ασφάλειας της Ε.Ο.Α.Ε.  
Θα διερευνηθεί ο βαθμός αντιμετώπισης των προβλημάτων που είχαν τυχόν επισημανθεί και θα επαναθεωρηθεί ο νέος σχεδιασμός.

### **Αντικείμενα Ελέγχου Κατασκευασμένης Οδού η οποία λειτουργεί επι σειρά ετών**

Θα διενεργηθεί Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας στα αντικείμενα που περιγράφονται στην επόμενη παράγραφο, **βάσει των προδιαγραφών που ίσχυαν την εποχή που μελετήθηκε και κατασκευάστηκε η Εγνατία Οδός** (Ο.Σ.Μ.Ε.Ο. και ΚΜΕ) αλλά θα γίνει και σχολιασμός της οδικής υποδομής βάσει των ισχυουσών προδιαγραφών αλλά και βάσει εκτιμήσεων πιθανής επικινδυνότητας της οδικής υποδομής που θα βασίζονται στην ανάλυση ποικίλων – και ενίοτε ακραίων- οδηγικών συμπεριφορών.

## **2.1 Περιγραφή υπηρεσιών Αναδόχου**

Οι προτεινόμενες υπηρεσίες Συμβούλου για τον Έλεγχο οδικής ασφάλειας του κάθετου άξονα: **Σιάτιστα-Ιεροπηγή-Κρυσταλλοπηγή** (Αλβανία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος VIII), συνολικού μήκους 69 χλμ., αφορούν στα εξής :

- Η αξιολόγηση όλων των στοιχείων της οδού και του οδικού περιβάλλοντος, σε συνδυασμό με τις τοπικά επικρατούσες συνθήκες, που ενδεχομένως θα είχαν ως συνέπεια την αύξηση της πιθανότητας ή της σοβαρότητας ενός ατυχήματος
- Η συμπλήρωση ενδεχόμενου προγράμματος εντοπισμού και επέμβασης σε επικίνδυνες θέσεις
- Η θεώρηση της οδικής ασφάλειας, μέσω σχετικής λεπτομερούς εξέτασής της, επιπλέον των διαδικασιών τακτικής συντήρησης
- Ο έλεγχος ότι εξυπηρετούνται με ασφάλεια οι ανάγκες όλων των κατηγοριών χρηστών της οδού
- Η εξέταση της αλληλεπίδρασης των επιμέρους στοιχείων σχεδιασμού μεταξύ τους και με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο
- Ο εντοπισμός ενδεχόμενων προβλημάτων ασφάλειας στις συνδέσεις με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο και τις παρόδιες χρήσεις
- Η παρατήρηση του τρόπου αλληλεπίδρασης οδικού περιβάλλοντος και χρηστών της οδού
- Ο εντοπισμός περιοχών στις οποίες είναι αναγκαίες επεμβάσεις μεγάλης έκτασης, όπως π.χ. αφαίρεση συγκεκριμένου τύπου στηθαίου που συνιστά κίνδυνο για την οδική ασφάλεια
- Ο εντοπισμός ενδεχόμενων μεταβολών στις κυκλοφοριακές συνθήκες και στις συνθήκες του παρόδιου χώρου (π.χ. χρήσεις γης), πριν αυτές οδηγήσουν σε ατυχήματα
- Ο έλεγχος της ομοιογένειας των χαρακτηριστικών της οδού
- Ο έλεγχος της επάρκειας των μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας
- Ο έλεγχος της ανάπτυξης της παρόδιας βλάστησης (που μπορεί να αποκρύπτει πινακίδες ή να αποτελεί εμπόδιο ορατότητας), καθώς και της κατάστασης των πινακίδων σήμανσης και λοιπών στοιχείων οδικού εξοπλισμού. Επισημαίνεται ότι θα πρέπει να γίνεται έλεγχος της ανάπτυξης της βλάστησης και στις διαχωριστικές νησίδες που μπορεί να αποτελεί εμπόδιο ορατότητας, ιδιαίτερα στις αριστερές στροφές
- Η προσαρμογή στις νέες καλές πρακτικές, οι οποίες μεταβάλλονται κατά τη διάρκεια ζωής ενός οδικού έργου
- Επιτόπου εξέταση.

Στην επί τόπου εξέταση εντοπίζονται και καταγράφονται θέματα που αφορούν:

- ⇒ στα προβληματικά στοιχεία της οδικής υποδομής, τα οποία ενδέχεται να έχουν ως συνέπεια την αύξηση της συχνότητας ή της σοβαρότητας των ατυχημάτων
- ⇒ στις ενδείξεις προηγούμενων ατυχημάτων ή εκτροπών από την οδό (π.χ. φθορές σε κράσπεδα, στηθαία, δέντρα ή πινακίδες, ίχνη πέδησης στο οδόστρωμα ή στα ερείσματα, τροχοαυλάκωση του εδάφους κοντά στην οδό κ.λπ.)

- ⇒ στα χαρακτηριστικά του παρόδιου περιβάλλοντος: αστικό - ημιαστικό - υπεραστικό, χρήσεις γης, ύπαρξη εγκαταστάσεων που προσελκύουν μετακινήσεις, ύπαρξη κυκλοφοριακών συνδέσεων στην οδό κ.λπ.
- ⇒ στη συμπεριφορά των χρηστών της οδού και στην αλληλεπίδραση μεταξύ τους αλλά και με τα στοιχεία του οδικού περιβάλλοντος, καθώς μέσω της αξιολόγησης των θεμάτων αυτών είναι δυνατόν να εντοπιστούν ελλείψεις και αδυναμίες στον σχεδιασμό του οδικού έργου
- ⇒ στις ενδεχόμενες δυσκολίες των ευάλωτων κατηγοριών χρηστών της οδού (π.χ. ηλικιωμένων οδηγών ή πεζών, ατόμων με προβλήματα όρασης, παιδιών κ.λπ.)
- ⇒ στην ενδεχόμενη αυξημένη συχνότητα παραβάσεων των κανόνων κυκλοφορίας.

- **Επιπρόσθετα, σε όσα οδικά τμήματα ή κόμβους υπάρχει υπόνοια επικινδυνότητας λόγω της δυναμικής της κίνησης των οχημάτων**, θα διερευνάται αυτή με εξοπλισμένα οχήματα που καταγράφουν όλα τα χαρακτηριστικά της κίνησης (Ταχύτητα γραμμική και γωνιακή, επιτάχυνση - επιβράδυνση, συχνότητα, ρυθμός και ένταση πέδησης κλπ).

**Οι απαιτούμενοι έλεγχοι** σύμφωνα με την υπουργική απόφαση υπ' Αριθμ.ΔΜΕΟ/ο/3616, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 3134/27-11-12, (Έγκριση Κατευθυντήριων Γραμμών για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (Άρθρο 8 του Π.Δ. 104/2011)), **παρατίθενται στο παράρτημα του παρόντος.**

### 3. ΤΜΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΩΜΕΣ

α/α	Παραδοτέα	Ποσοστό επί της συμβατικής αμοιβής (%)
1	Επεξεργασία και αξιολόγηση συλλεχθέντων από την Υπηρεσία στοιχείων (στοιχεία ατυχημάτων, ελέγχων οδικής ασφάλειας, σχεδίων as built, κλπ) Υποβολή Έκθεσης Επισκόπησης των διαθέσιμων στοιχείων του έργου, επεξεργασία, αξιολόγηση και έλεγχος επάρκειάς τους	20%
2	Διενέργεια Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας με διενέργεια επιτόπου εξέτασης του οδικού δικτύου <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εντοπισμός και Προσδιορισμός προβλημάτων οδικής ασφαλείας και περιγραφή παραγόντων κινδύνου (εξέταση οδικού δικτύου από πλευρά χρηστών της οδού, χρήση καταλόγων ελέγχου και χρήση δεδομένων ελέγχου)</li> <li>• Αξιολόγηση ευρημάτων των προβλημάτων της οδικής ασφαλείας</li> <li>• Διατύπωση συστάσεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων</li> <li>• Βιντεοσκόπηση*</li> <li>• Φωτογραφική τεκμηρίωση</li> </ul> Υποβολή Προσχέδιας Έκθεσης Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας (και σχέδια όπου απαιτούνται)	60%
3	Τελική Υποβολή παραδοτέων Τελική Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας και αρχεία βιντεοσκόπησης, φωτογραφιών, κλπ	20%

\* Η λήψη βιντεοσκόπησης θα γίνει ανεξάρτητα της διαδικασίας διεξαγωγής του ΕΟΑ με επί τούτου εξέταση σύμφωνα με την Νομοθεσία και θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με την επιθεώρηση σαν καταγραφή αρχείου.

Για την πληρωμή του ο Ανάδοχος συντάσσει και υποβάλλει Λογαριασμούς Πληρωμής που ελέγχονται και εγκρίνονται από την ΕΟΑΕ.

Στη συμβατική αμοιβή του Συμβούλου περιλαμβάνονται όλες οι αμοιβές, λοιπές δαπάνες και ειδικότερα τα έξοδα μετακινήσεων, ειδικά και γενικά έξοδα κ.λπ. που θα απαιτηθούν για την εκτέλεση της Σύμβασης, άνευ ουδεμίας επιβάρυνσης της Αναθέτουσας Αρχής.

Η επίβλεψη της σύμβασης θα γίνει από τη Διεύθυνση Ανάπτυξης Έργων & Εμπορικής Πολιτικής της «Εγνατία Οδός Α.Ε.».

#### **4. ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Τα παραδοτέα της Επιθεώρησης Οδικής Ασφάλειας θα είναι:

Παραδοτέο 1: Έκθεση Επισκόπησης των διαθέσιμων στοιχείων του έργου, επεξεργασία, αξιολόγηση και έλεγχος επάρκειάς τους

Παραδοτέο 2: Προσχέδια Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας (και σχέδια όπου απαιτούνται) μετά από διενέργεια Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας με επιτόπου εξέταση του οδικού δικτύου

Βιντεοσκόπηση (σε ανάλυση 4K) και Φωτογραφική τεκμηρίωση

Παραδοτέο 3: Τελική Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας και αρχείων βιντεοσκόπησης, φωτογραφιών, κλπ

Η Έκθεσης Επισκόπησης του Παραδοτέου 1 όπως και η Προσχέδια Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας του Παραδοτέου 2, θα υποβληθούν σε δύο (2) αντίγραφα το κάθε παραδοτέο, σε έντυπη μορφή και ένα αντίγραφο σε ψηφιακή. Το τελικό παραδοτέο της Τελικής Έκθεσης Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας θα υποβληθεί σε τρία (3) αντίγραφα σε έντυπη και ένα αντίγραφο σε ψηφιακή μορφή. Το αρχείο βιντεοσκόπησης και η φωτογραφική τεκμηρίωση θα υποβληθούν σε ψηφιακή μορφή.

#### **5. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Ο συνολικός συμβατικός χρόνος για την ολοκλήρωση της διενέργειας των Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας, ορίζεται σε έξι (6) μήνες από την υπογραφή της σύμβασης και **καθορίζεται σύμφωνα με το επόμενο ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα.**

## ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Εργασίες	Μήνες					
	1	2	3	4	5	6
<b><u>Συλλογή στοιχείων από την Υπηρεσία</u></b> (Ατυχημάτων, Σχεδίων As Built, Οριστ. Μελέτες κλπ)						
<b><u>Επεξεργασία και αξιολόγηση συλλεχθέντων στοιχείων</u></b> Τροχαίων ατυχημάτων*, Ελέγχων Οδικής ασφάλειας προηγούμενων σταδίων, κλπ Υποβολή Έκθεσης Επισκόπησης (Παραδοτέο 1)						
<b><u>Διενέργεια Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας</u></b> Βιντεοσκόπηση Φωτογραφική Τεκμηρίωση.						
Αποτελέσματα Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας με εντοπισμό και προσδιορισμό προβλημάτων, αξιολόγηση ευρημάτων, διατύπωση συστάσεων για αντιμετώπιση προβλημάτων, κλπ						
<b><u>Υποβολή Προσχέδιας Έκθεσης Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας</u></b> (Παραδοτέο 2)						
<b><u>Τελική Υποβολή Παραδοτέων</u></b> Τελική Έκθεση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας και αρχεία βιντεοσκόπησης, φωτογραφική τεκμηρίωση (Παραδοτέο 3)						

\* Η αξιολόγηση των στοιχείων ατυχημάτων παρελθόντων ετών είναι προτιμότερο να εξεταστούν μετά την ολοκλήρωση της επί τόπου εξέτασης και της αξιολόγησης των υπολοίπων δεδομένων, ώστε οι εκτιμήσεις των ελεγκτών να μην επηρεαστούν από αυτά.

Θεσσαλονίκη, Μάρτιος 2019

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

Κυριακή Σαριδάκη  
Τμηματάρχης Προδιαγραφών &  
Προϋπολογισμού

Δέσποινα Καραρήγα  
Διευθύντρια Ανάπτυξης Έργων  
& Εμπορικής Πολιτικής

ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ  
με τις 946/10/07.05.2018,  
953/11/21.09.2018 & 963/13/24.01.2019  
αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της  
ΕΟΑΕ

Απόστολος Αντωνούδης  
Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος της  
«Εγνατία Οδός Α.Ε.»

---

Για τον «Ανάδοχο»

Για την «Εγνατία Οδός Α.Ε.»



## 6. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς

Σύμφωνα με τον Πίνακα 1-1: Κατάλογος Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε Υφιστάμενες Οδούς του Παραρτήματος Α της υπ' Αριθμ.ΔΜΕΟ/ο/3616 Υπουργικής απόφασης, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 3134/27-11-12, Έγκριση Κατευθυντήριων Γραμμών για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (Άρθρο 8 του Π.Δ. 104/2011)

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

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
<b>1.</b>	<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΟΔΟΥ</b>			
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		
<b>2.</b>	<b>ΧΑΡΑΞΗ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ</b>			
<b>2.1</b>	<b>Ορατότητα, απόσταση ορατότητας</b>			
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, ζώων, σιδηροδρομικής γραμμής)	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
2.1.3	Είναι η διαθέσιμη απόσταση ορατότητας επαρκής σε όλες τις εγκάρσιες οδικές προσβάσεις και εισόδους παρόδιων ιδιοκτησιών;	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
<b>2.2</b>	<b>Ταχύτητα μελέτης</b>	ΟΜΟΕ-Χ		
2.2.1	Είναι κατάλληλη η οριζόντια και κατακόρυφη χάραξη για την ταχύτητα $V_{85}$ της οδού; Εάν ναι:			
2.2.2	- υπάρχουν εγκατεστημένες πινακίδες προειδοποιητικές;			
2.2.3	- υπάρχουν εγκατεστημένες πινακίδες ρυθμιστικές;			
2.2.4	- υπάρχουν εγκατεστημένες πινακίδες ορίων ταχύτητας;			
<b>2.3</b>	<b>Όριο ταχύτητας / ζώνες ταχυτήτων</b>			
2.3.1	Είναι το όριο ταχύτητας συμβατό με τη λειτουργία και τη γεωμετρία της οδού, τις παρόδιες χρήσεις γης και τη διαθέσιμη απόσταση ορατότητας;	ΟΜΟΕ-Χ		
<b>2.4</b>	<b>Προσπέραση</b>			
2.4.1	Παρέχονται ευκαιρίες για προσπέραση βραδυπορούντων οχημάτων;	ΟΜΟΕ-Χ		
<b>2.5</b>	<b>Αντίληψη της πορείας της οδού από τους οδηγούς</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
2.5.1	Είναι η κατηγορία και η λειτουργία της οδού, καθώς και τα μέσα ρύθμισης της κυκλοφορίας εύκολα αναγνωρίσιμα υπό τις συνθήκες επικρατούσες λειτουργικές συνθήκες (π.χ. κάτω από συνθήκες μεγάλης κυκλοφορίας, ελάχιστης κυκλοφορίας, ή μειωμένης ορατότητας);			
2.5.2	Υπάρχουν στοιχεία στην οδό που μπορεί να προκαλέσουν σύγχυση;			
2.5.2.1	π.χ. προσδιορίζεται σαφώς η πορεία της οδού από τους οδηγούς;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
2.5.2.2	Έχει συζητηθεί τυχόν αλλαγή ή βελτίωση του οδοστρώματος;			
2.5.2.3	Έχουν απομακρυνθεί κατάλληλα τα στοιχεία τυχόν παλαιάς οριζόντιας σήμανσης;			
2.5.2.4	Οι δενδροστοιχίες εκατέρωθεν της οδού ακολουθούν και υποδεικνύουν την πορεία της οδού;			
2.5.2.5	Η σειρά ιστών οδοφωτισμού 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;			
<b>2.6</b>	<b>Ανθρώπινοι παράγοντες</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
2.6.1	Η οδός συμβαδίζει με τις προσδοκίες του οδηγού;			
2.6.2	Υπάρχουν τμήματα της οδού όπου η προσπάθεια οδήγησης είναι πολύ κουραστική;			
2.6.3	Εφαρμόζονται οι αρχές της θετικής σήμανσης (με πινακίδες καθοδήγησης και όχι απαγορεύσεων);			
<b>2.7</b>	<b>Πλάτη</b>			
2.7.1	Έχουν οι κεντρικές και άλλες νησίδες επαρκές πλάτος για τους πιθανούς χρήστες;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.7.2	Είναι τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας, των ερεισμάτων επαρκή για την ταχύτητα, τον κυκλοφοριακό φόρτο και τη σύνθεση της κυκλοφορίας;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.7.3	Είναι το πλάτος της ελεύθερης ζώνης επαρκές για την ταχύτητα, τον κυκλοφοριακό φόρτο και τη σύνθεση της κυκλοφορίας;	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
2.7.4	Είναι τα πλάτη των γεφυρών επαρκή;	ΟΜΟΕ-Δ		
<b>2.8</b>	<b>Ερείσματα</b>	ΟΜΟΕ-Δ		
2.8.1	Υπάρχει επαρκές βατό πλάτος πέραν της εξωτερικής οριογραμμής κυκλοφορίας ώστε να επιτρέπεται στους οδηγούς να επανακτήσουν τον έλεγχο σε περίπτωση εκτροπής οχημάτων;	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
2.8.2	Είναι επαρκή τα πλάτη ερεισμάτων ώστε να διευκολύνουν την ασφαλή προσωρινή στάση οχημάτων ή και τη διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.8.3	Είναι τα ερείσματα σταθεροποιημένα;	ΟΜΟΕ-Δ		
2.8.4	Υπάρχουν έγγλυφες ραβδώσεις στα ερείσματα ή στο άκρο του οδοστρώματος;	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ, Παράρτ. Δ		
2.8.5	Υπάρχει επαρκές πλάτος για δικυκλιστές σε σχέση με τυχόν υπάρχουσες έγγλυφες ραβδώσεις;			
2.8.6	Είναι τα ερείσματα κατάλληλα για όλους τους χρήστες της οδού; (π.χ. είναι τα ερείσματα σε καλή κατάσταση;)			
2.8.7	Είναι ασφαλής η μετάβαση από το κυρίως οδόστρωμα στο έρεισμα; (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 ερεισματος ειδικά σε καμπύλες;	ΟΜΟΕ-Δ		
<b>2.9</b>	<b>Εγκάρσιες κλίσεις</b>	ΟΜΟΕ-Χ		
2.9.1	Παρέχεται η κατάλληλη επίκλιση στις καμπύλες;			
2.9.2	Είναι ασφαλείς οι μεταβολές των εγκάρσιων κλίσεων;			
2.9.3	Παρέχουν οι εγκάρσιες κλίσεις (κυρίου οδοστρώματος και ερεισμάτων) επαρκή αποχέτευση; (λαμβάνονται υπόψη πιθανές συνέπειες από τροχοαυλακώσεις)			
<b>2.10</b>	<b>Κλίσεις πρηνών</b>	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
2.10.1	Είναι διελεύσιμα τα πλευρικά πρηνή της οδού από επιβατηγά και φορτηγά κατά την εκτροπή εκτός οδού;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
2.10.2	Είναι επαρκής η διαμόρφωση των πρηνών ώστε να εμποδίζονται ή περιορίζονται οι καταπτώσεις επί της οδού;	Από Υπηρεσία, ή και επιτόπου επισκόπηση		
<b>2.11</b>	<b>Αποχέτευση</b>	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
2.11.1	Είναι διελεύσιμα τα παρόδια στοιχεία αποχέτευσης και στόμια οχετών;	Βλ. Παράρτημα Β		
<b>2.12</b>	<b>Συνδυασμοί χαρακτηριστικών</b>			
2.12.1	Είναι η οδός ελεύθερη από μη ασφαλείς συνδυασμούς χαρακτηριστικών σχεδιασμού; (π.χ. μικρή ακτίνα οριζόντιας καμπύλης στο τέλος μεγάλης ευθυγραμμίας, καμπύλη μέσα σε μεγάλη κατωφέρεια, γέφυρα ή ισόπεδος κόμβος επί καμπύλης, κλπ.)	Επιτόπου επισκόπηση		
<b>3</b>	<b>ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΛΩΡΙΔΕΣ</b>			
<b>3.1</b>	<b>Tapers</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
3.1.1	Είναι ορθά τοποθετημένα και σημασμένα η αρχή και το πέρας των tapers;			
3.1.2	Υπάρχει επαρκής απόσταση ορατότητας μέχρι το πέρας βοηθητικής λωρίδας;	ΟΜΟΕ-Χ (απόσταση ορατότητας απόφασης)		
<b>3.2</b>	<b>Ερείσματα</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
3.2.1	Είναι κατάλληλα τα πλάτη ερεισμάτων που παρέχονται σε θέσεις συμβολής άλλης οδού;			
3.2.2	Διατηρούνται τα πλάτη ερεισμάτων δίπλα από βοηθητική λωρίδα;			
<b>3.3</b>	<b>Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση</b>	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;			
3.3.4	Υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για την προσέγγιση βοηθητικής λωρίδας;			
<b>3.4</b>	<b>Στρέφουσα κυκλοφορία</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
3.4.1	Αποφεύγονται οι αριστερές στροφές απευθείας από τις κύριες λωρίδες;			
3.4.2	Υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για λωρίδες αριστερής στροφής;			
<b>4</b>	<b>ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ (περιλαμβάνονται κόμβοι κυκλικής κίνησης)</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
<b>4.1</b>	<b>Χωροθέτηση</b>			
4.1.1	Είναι ασφαλής η χωροθέτηση των ισόπεδων κόμβων, λαμβάνοντας υπόψη την οριζόντια και κατακόρυφη χάραξη;			
4.1.2	Όπου οι ισόπεδοι 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;			
<b>4.2</b>	<b>Θέαση, απόσταση ορατότητας</b>	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:			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
4.2.2	Είναι επαρκής η απόσταση ορατότητας για όλες τις κινήσεις και όλους τους χρήστες;			
	Λαμβάνοντας υπόψη τα κατάλληλα τρίγωνα ορατότητας, που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο της ασφαλούς λειτουργίας του ισόπεδου κόμβου. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά στο ύψος του οφθαλμού σε επιβατηγά, φορτηγά, δίκυκλα και σε οχήματα με περιορισμένη ορατότητα:			
4.2.3	Είναι επαρκείς οι αποστάσεις ορατότητας και δεν εμποδίζεται από μόνιμα ή προσωρινά στοιχεία όπως είναι σταθμευμένα οχήματα ή κυκλοφοριακή ουρά;			
	Επίσης λαμβάνοντας υπόψη εποχιακές μεταβολές όπως είναι το φύλλωμα των δένδρων, η βλάστηση, οι αποθέσεις κατά τη διάρκεια εκχιονισμού, κλπ.:			
4.2.4	Υπάρχει επαρκής απόσταση ορατότητας στάσης στο πίσω μέρος οποιασδήποτε ουράς ή οχημάτων που επιβραδύνουν για να στρίψουν προς έξοδο από την οδό;			
4.2.5	Είναι επαρκής η αντιολισθηρότητα του οδοστρώματος για ασφαλή στάση;			
<b>4.3</b>	<b>Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ & ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.3.1	Είναι ικανοποιητική η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση στους ισόπεδους κόμβους;			
4.3.2	Είναι ικανοποιητικά οριοθετημένες και καθοδηγούμενες οι διαδρομές των οχημάτων διαμέσου των ισόπεδων κόμβων;			
4.3.3	Έχουν την κατάλληλη οριζόντια σήμανση όλες οι λωρίδες (περιλαμβανομένων και των συμβόλων, βελών πορείας κλπ.);			
4.3.4	Είναι περιβλεπτες και αναγνώσιμες οι πινακίδες ονομασίας οδών, ειδικά για ηλικιωμένους 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 προειδοποιητική σήμανση για τη συνάντηση των πινακίδων P-1 και STOP;			
<b>4.4</b>	<b>Διαμόρφωση και αντίληψη του κόμβου από τους οδηγούς</b>	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 σύγκρουσης 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 κρασπέδων;			
4.4.5	Είναι εμφανής και κατάλληλη η περίμετρος των νησίδων;			
4.4.6	Είναι εμφανής και κατάλληλη η διαδρομή των κεντρικών νησίδων;			
4.4.7	Μπορεί να εξυπηρετούνται όλα τα πιθανά είδη των οχημάτων που μπορεί να διέλθουν από τον κόμβο;			
4.4.8	Έχουν επαρκές μήκος τα tarps στις συμβολές;			
4.4.9	Είναι ο κόμβος ελεύθερος από προβλήματα χωρητικότητας που μπορεί να φέρουν αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια;			
4.4.10	Υπάρχει επαρκής εποπτεία από τους οδηγούς, ώστε να μην εμποδίζεται η θέαση μεταξύ των συγκρουόμενων κινήσεων;			
<b>4.5</b>	<b>Πεζοί, δικυκλιστές</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.5.1	Είναι επαρκείς οι αποστάσεις ορατότητας για την ασφάλεια όλων των ομάδων πεζών;			
4.5.2	Εξυπηρετείται με ασφάλεια η κίνηση των ευπαθών χρηστών σε όλους τους κόμβους;			
<b>4.6</b>	<b>Οδοφωτισμός</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
4.6.1	Είναι σωστά τοποθετημένος και επαρκής ο οδοφωτισμός;			
<b>5</b>	<b>ΚΟΜΒΟΙ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)</b>			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
<b>5.1</b>	<b>Ορατότητα, απόσταση ορατότητας</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
5.1.1	Είναι επαρκής η ορατότητα στις προσβάσεις: του ανισόπεδου κόμβου, των κλάδων εξόδου – εισόδου, των τερματικών ισόπεδων κόμβων, κλπ.;			
5.1.2	Παρέχεται το ελάχιστο τρίγωνο ορατότητας σε θέσεις: <ul style="list-style-type: none"> <li>• εισόδου και εξόδου κλάδων;</li> <li>• αποχωρισμού κλάδων;</li> <li>• άλλων σημείων σύγκρουσης;</li> </ul>			
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 επαρκές το πεδίο ορατότητας και δεν εμποδίζεται: <ul style="list-style-type: none"> <li>• από μόνιμα ή προσωρινά στοιχεία, όπως είναι σταθμευμένα οχήματα ή κυκλοφοριακή ουρά;</li> <li>• από εποχιακές μεταβολές, όπως είναι το φύλλωμα των δένδρων, η βλάστηση, οι αποθέσεις κατά τη διάρκεια εκχιονισμού, κλπ.</li> </ul>			
<b>5.2</b>	<b>Λωρίδες κυκλοφορίας, ερείσματα</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
5.2.1	Είναι επαρκή τα μήκη των λωρίδων επιτάχυνσης και επιβράδυνσης;			
5.2.2	Είναι επαρκή τα μήκη πλέξης;			
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 λωρίδων κυκλοφορίας;			
5.2.5	Παρέχονται κατάλληλα πλάτη ερεισμάτων στις θέσεις συμβολής;			
5.2.6	Έχουν διατηρηθεί τα πλάτη των ερεισμάτων πέραν από τη βοηθητική λωρίδα;			
<b>5.3</b>	<b>Κάθετη και οριζόντια σήμανση, οριοθέτηση</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
5.3.1	Είναι επαρκείς οι πινακίδες προτεινόμενης ταχύτητας (έλεγχος με επιτόπου οδήγηση);			
5.3.2	Είναι σε σωστή θέση όλες οι πινακίδες, η οριζόντια σήμανση και οι οριοδείκτες;			
5.3.3	Είναι ορατές έγκαιρα οι πινακίδες P-1, οι πινακίδες STOP και οι γραμμές STOP;			
<b>5.4</b>	<b>Πεζοί, ποδηλάτες</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
5.4.1	Είναι περίβλεπτες οι διαβάσεις πεζών;			
5.4.2	Υπάρχει επαρκής πρόνοια για τις κινήσεις πεζών και ποδηλατών;			
5.4.3	Εφόσον υπάρχουν ποδηλατόδρομοι, είναι ασφαλείς;			
<b>5.5</b>	<b>Φωτισμός</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
5.5.1	Είναι επαρκής και σε σωστή θέση ο φωτισμός;			
<b>6</b>	<b>ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΣ</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
<b>6.1</b>	<b>Οδοφωτισμός</b>			
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, φορείς γεφυρών, ή γέφυρες σήμανσης);			
6.1.3	Είναι ο παρόδιος χώρος ελεύθερος από ιστούς οδοφωτισμού, που αποτελούν σταθερά επικίνδυνα εμπόδια;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
6.1.4	Είναι ο φωτισμός επαρκής ώστε να αντιμετωπίζει τις ταχείες εναλλαγές στις συνθήκες φωτισμού (π.χ. στις εισόδους σηράγγων);			
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 ικανοποιούνται;			
6.1.7	Είναι η διάταξη οδοφωτισμού κατάλληλη, ώστε να μη δημιουργεί σύγχυση στη θέαση της φωτεινής σηματοδότησης ή και των πινακίδων σήμανσης;			
6.1.8	Είναι η διάταξη οδοφωτισμού κατάλληλη, ώστε να μη δημιουργούνται σκοτεινές περιοχές;			
<b>6.2</b>	<b>Γενικά ζητήματα πινακίδων</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
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, η 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 ηλίου, προβολείς 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;			
<b>6.3</b>	<b>Δυνατότητα ανάγνωσης πινακίδων</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
	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 πινακίδα;			
6.3.5	Είναι ορατές οι πινακίδες σήμανσης, ή αυτές αποκρύπτονται από στοιχεία του περιβάλλοντος, ή δεν προκαλούν την προσοχή του οδηγού, επειδή αυτή αποσπάται από άλλα στοιχεία εντυπωσιασμού;			
6.3.6	Αποφεύγεται η σύγχυση του οδηγού λόγω υπερβολικού αριθμού πινακίδων;			
<b>6.4</b>	<b>Στήριξη πινακίδων</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΑ		
6.4.1	Είναι εκτός της ελεύθερης ζώνης οι στηρίξεις των πινακίδων;			
	Αν όχι:			
6.4.2	Έχουν δυνατότητα ανατροπής κατά την πρόσκρουση οχήματος;			
6.4.3	Θωρακίζονται με στηθαία;			
6.4.4	Θωρακίζονται με αποσβεστήρες πρόσκρουσης;			
<b>7</b>	<b>ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ</b>			
<b>7.1</b>	<b>Γενικά ζητήματα</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ & ΟΜΟΕ-ΙΚ		

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
	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 ηλίου, αντικρίζοντας τους προβολείς οχημάτων αντίθετης κατεύθυνσης, κτλ.);			
7.1.4	Είναι απαλλαγμένο το οδόστρωμα από υπερβολική οριζόντια σήμανση (π.χ. περιττά βέλη στροφών, περιττές ή και παλαιότερες οριογραμμές κτλ.);			
<b>7.2</b>	<b>Διαμήκης οριζόντια σήμανση</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
7.2.1	Υπάρχει διαμήκης διαγράμμιση οριζόντιας σήμανσης στον άξονα και στις οριογραμμές 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>- είναι αυτοί τοποθετημένοι σωστά;</li> <li>- έχουν σωστό χρώμα;</li> <li>- είναι σε καλή κατάσταση;</li> </ul>			
7.2.5	Υπάρχουν, όπου χρειάζεται, έγγλυφες ραβδώσεις επί του οδοστρώματος στο κέντρο, στα άκρα ή στα σταθεροποιημένα ερείσματα;			
7.2.6	Είναι η οριζόντια σήμανση σε καλή κατάσταση;			
7.2.7	Υπάρχει επαρκής χρωματική αντίθεση μεταξύ της σήμανσης και του οδοστρώματος;			
<b>7.3</b>	<b>Οριοδείκτες και ανακλαστικές οδοστρώματος</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
7.3.1	Είναι κατάλληλα εγκατεστημένοι οι οριοδείκτες;			
7.3.2	Είναι σαφώς ορατοί οι οριοδείκτες;			
7.3.3	Χρησιμοποιούνται τα σωστά χρώματα για τους οριοδείκτες (αριστερά λευκοί, δεξιά κόκκινοι);			
7.3.4	Είναι η απόσταση και θέση των ανακλαστικών στοιχείων στα στηθαία σε συνέπεια με εκείνα στους οριοδείκτες;			
7.3.5	Σε περιοχές με συχνή έντονη χιονόπτωση, οι ανακλαστικές είναι τοποθετημένοι σε κατάλληλο ύψος, ώστε να είναι ορατοί μετά από συσσώρευση χιόνος			
<b>7.4</b>	<b>Προειδοποίηση και οριοθέτηση στροφών</b>	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
7.4.1	Έχουν εγκατασταθεί όπου χρειάζεται πινακίδες και οριζόντια σήμανση προειδοποίησης 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 το μέγεθος 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;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
7.4.8	Περιορίζεται η σήμανση με πινακίδες Π-75 μόνο σε καμπύλες (δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για την οριοσήμανση νησίδων);			
7.4.9	Προβλέπονται οι πινακίδες Κ-1, Κ-2 του ΚΟΚ, σε μεμονωμένες καμπύλες, κλειστές καμπύλες, ελιγμούς, σύμφωνα με τον Πίνακα Ε1.2.5-3 των ΟΜΟΕ-ΚΣΟ;			
<b>8</b>	<b>ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΖΩΝΕΣ ΚΑΙ ΣΤΗΘΑΙΑ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)</b>	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
<b>8.1</b>	<b>Ελεύθερες ζώνες</b>			
8.1.1	Είναι η ελεύθερη ζώνη επαρκούς πλάτους για την υπάρχουσα κυκλοφορία;			
8.1.2	Είναι η ελεύθερη ζώνη διελεύσιμη 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 ιστοί δικτύων ΟΚΩ, δένδρα κτλ. σε ασφαλή απόσταση από την οριογραμμή κυκλοφορίας;			
8.1.5	Παρέχεται η κατάλληλη θωράκιση για κάθε επικίνδυνο εμπόδιο που βρίσκεται μέσα στο πλάτος της απαιτούμενης ελεύθερης ζώνης;			
<b>8.2</b>	<b>Στηθαία</b>	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
8.2.1	Έχουν εγκατασταθεί στηθαία όπου χρειάζεται;			
8.2.2	Είναι τα στηθαία κατάλληλα για το σκοπό τους (κατάλληλης κατηγορίας συγκράτησης);			
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 κιγκλιδώμα πεζών σε γέφυρες σωστά προσαρμοσμένο στα στηθαία των γεφυρών;			
8.2.6	Είναι αρκετό το πλάτος μεταξύ του στηθαίου και της οριογραμμής του οδοστρώματος, ώστε να υπάρχει χώρος για την προσωρινή ακινητοποίηση οχήματος σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-Δ;			
8.2.7	Είναι τα συστήματα στηθαίων απαλλαγμένα από φθορές, που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ακατάλληλη συμπεριφορά;			
8.2.8	Υπάρχουν στοιχεία που έχουν ανατραπεί, πεισμένοι ιστοί, σπασμένα στηθαία, κατεστραμμένα κιγκλιδώματα, μεγάλο βέλος κρέμασης εναέριων αγωγών, ώστε τα στηθαία να μην επαρκούν, κτλ.;			
<b>8.3</b>	<b>Διαμόρφωση απολήξεων στηθαίων / Αποσβεστήρες πρόσκρουσης</b>			
8.3.1	Είναι κατασκευασμένες σωστά οι απολήξεις των στηθαίων;			
8.3.2	Υπάρχει ασφαλής έξοδος διαφυγής πίσω από τις απολήξεις των στηθαίων;			
8.3.3	Είναι οι απολήξεις των στηθαίων/οι 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;			
<b>8.4</b>	<b>Κιγκλιδώματα πεζών</b>			
8.4.1	Έχουν τα κιγκλιδώματα πεζών δυνατότητα ανατροπής κατά την πρόσκρουση οχήματος;			
8.4.2	Υπάρχουν οριζόντια στοιχεία στην περιφέρεια που βρίσκεται μέσα στην ελεύθερη ζώνη, τα οποία που μπορεί να προκαλέσουν τη διάτρηση εκτρεπόμενου οχήματος;			
8.4.3	Παρέχεται η δυνατότητα στους οδηγούς να βλέπουν διαμέσου των κιγκλιδωμάτων ή στηθαίων τους πεζούς όταν αυτοί προσεγγίζουν τις διαβάσεις (και αντίστροφα);			
<b>8.5</b>	<b>Επισήμανση στηθαίων και κιγκλιδωμάτων</b>			



#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
8.5.1	Υπάρχει επαρκής οριοσήμανση (ανακλαστικά στοιχεία) και είναι ορατά τα στηθαία και τα κιγκλιδώματα πεζών τη νύχτα;			
<b>9</b>	<b>ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
<b>9.1</b>	<b>Λειτουργία</b>			
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 πεζού/εκκένωσης διασταύρωσης για όλες τις κινήσεις. Να γίνει έλεγχος για την επάρκεια του χρόνου διάβασης για όλες τις ομάδες πεζών, με την απαιτούμενη ταχύτητα βαδίσματος.			
9.1.4	Είναι συντονισμένες οι φάσεις στρεφουσών κινήσεων με τη σηματοδότηση πρασίνου/κόκκινου για πεζούς;			
9.1.5	Προηγείται, αντί να έπεται, η αποκλειστική αριστερή στροφή (αν παρέχεται);			
9.1.6	Είναι κατάλληλος ο αριθμός, η θέση και ο τύπος των ενδείξεων σηματοδότησης για τη δεδομένη σύνθεση κυκλοφορίας και το κυκλοφοριακό περιβάλλον;			
9.1.7	Υπάρχει πρόνοια για πεζούς με προβλήματα στην όραση (π.χ. ηχητική ειδοποίηση, κομβία αφής, σήμανση αφής);			
9.1.8	Είναι τοποθετημένος σε ασφαλή θέση ο ρυθμιστής σηματοδότησης (σε σημείο σχετικά ασφαλές έναντι πρόσκρουσης οχήματος και να είναι ασφαλής η πρόσβαση και η παραμονή του συνεργείου για εργασίες συντήρησης);			
9.1.9	Είναι ικανοποιητική η κατάσταση (ειδικά η αντιολισθηρότητα) της επιφάνειας του οδοστρώματος σε όλες τις προσβάσεις;			
9.1.10	Είναι συντονισμένη η σηματοδότηση μεταξύ διαδοχικών διασταυρώσεων;			
<b>9.2</b>	<b>Ορατότητα</b>			
9.2.1	Είναι οι σηματοδότες σαφώς ορατοί από τους οδηγούς;			
9.2.2	Υπάρχουν εμπόδια για την οπτική επαφή των οδηγών με τους σηματοδότες (π.χ. δένδρα, ιστοί οδοφωτισμού, πινακίδες, στάσεις λεωφορείων κτλ.);			
9.2.3	Υπάρχει επαρκής απόσταση ορατότητας για την έγκαιρη στάση στα άκρα των πιθανών ουρών οχημάτων;			
9.2.4	Υπάρχουν προβλήματα ορατότητας, που θα μπορούσαν να προκληθούν από τη θέση στον ορίζοντα του ανατέλλοντος ή του δύοντος ήλιου;			
9.2.5	Είναι προστατευμένα κατάλληλα τα οπτικά πεδία σηματοδότησης, ώστε η θέασή τους να γίνεται μόνο από οδηγούς στους οποίους αυτά αφορούν;			
9.2.6	Όπου οι σηματοδότες δεν είναι ορατοί από επαρκή απόσταση: υπάρχουν πινακίδες προειδοποίησης για τη σηματοδότη, ή/και αναλάμποντες σηματοδότες;			
9.2.7	Όπου οι σηματοδότες έχουν αναρτηθεί ψηλά, για να είναι ορατοί σε κυρτώματα της οδού, υπάρχει επαρκής απόσταση ορατότητας για στάση στο πιθανό τέλος της ουράς αναμονής οχημάτων;			
<b>9.3</b>	<b>Τοποθέτηση οπτικών πεδίων σηματοδοτών</b>			
9.3.1	Είναι τα οπτικά πεδία τοποθετημένα όπως απαιτείται από τις σχετικές οδηγίες;			
9.3.2	Είναι τοποθετημένοι οι ιστοί σηματοδότησης σε κατάλληλο σημείο, ώστε να αποτελούν τον ελάχιστο κίνδυνο;			
<b>10</b>	<b>ΠΕΖΟΙ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
<b>10.1</b>	<b>Γενικά ζητήματα</b>			
10.1.1	Υπάρχουν κατάλληλες διαδρομές βαδίσματος και σημεία διάβασης για τους πεζούς και τους ποδηλάτες;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
10.1.2	Έχει εγκατασταθεί κιγκλίδωμα ασφαλείας όπου είναι απαραίτητο για να καθοδηγεί τους πεζούς και τους ποδηλάτες στις ισόπεδες ή ανισόπεδες διαβάσεις;			
10.1.3	Υπάρχει στηθαίο ασφαλείας όπου είναι απαραίτητο για να διαχωρίζει τις ροές μεταξύ οχημάτων, πεζών και ποδηλατών;			
10.1.4	Είναι οι διάδρομοι για πεζούς και ποδηλάτες κατάλληλοι για νυχτερινή χρήση;			
10.1.5	Χρησιμοποιούνται διατάξεις ήπιας κυκλοφορίας όπου χρειάζεται για τη βελτίωση της ασφάλειας; Είναι η εφαρμογή ασφαλής; (π.χ. επισφαλής στένωση, αποφυγή σταθερών εμποδίων).			
<b>10.2</b>	<b>Πεζοί</b>			
10.2.1	Υπάρχει αρκετή απόσταση διαχωρισμού της κίνησης των οχημάτων από τις πεζοδιαβάσεις;			
10.2.2	Παρέχονται διαβάσεις ή πεζοδρόμια για τους πεζούς όπου χρειάζεται;			
10.2.3	Υπάρχει επαρκής αριθμός διαβάσεων πεζών κατά μήκος της οδού;			
10.2.4	Στα σημεία διάβασης, είναι προσανατολισμένο το κιγκλίδωμα έτσι ώστε οι πεζοί να βλέπουν την επερχόμενη κυκλοφορία;			
10.2.5	Υπάρχει επαρκής πρόνοια για τους ηλικιωμένους, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, τα παιδιά, τα αμαξίδια ΑμΕΑ και βρεφών (π.χ. κουπαστές συγκράτησης, διαβάσεις νησίδων και κρασπέδων, ράμπες, πλάτος πεζοδρομίου, κατά μήκος κλίση, εγκάρσια κλίση, επιφάνεια, πλάκες με προειδοποιητικά εξογκώματα);			
10.2.6	Παρέχονται επαρκείς χειρολισθήρες όπου είναι απαραίτητο; (π.χ. σε γέφυρες, σε ράμπες)			
10.2.7	Είναι επαρκής και αποτελεσματική η σήμανση για πεζούς κοντά σε σχολεία;			
10.2.8	Είναι επαρκής και αποτελεσματική η σήμανση για πεζούς κοντά σε νοσοκομεία;			
10.2.9	Είναι η απόσταση, από τη γραμμή STOP μέχρι τη διάβαση, επαρκής για να είναι ορατοί από τους οδηγούς φορητών οχημάτων οι πεζοί;			
10.2.10	Ικανοποιούνται 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 ηχητικό σήμα;)			
<b>10.3</b>	<b>Ποδηλάτες</b>			
10.3.1	Είναι το πλάτος του οδοστρώματος επαρκές για τον αριθμό των ποδηλατών που χρησιμοποιούν τη διαδρομή;			
10.3.2	Είναι οι ποδηλατολωρίδες ή οι ξεχωριστοί ποδηλατόδρομοι ικανοί να εξυπηρετήσουν τον κυκλοφοριακό φόρτο των ποδηλατών που χρειάζεται;			
10.3.3	Είναι συνεχής η διαδρομή του ποδηλάτου (π.χ. ελεύθερη από σημεία στένωσης ή διάκενα);			
10.3.4	Όπου οι ποδηλατόδρομοι τερματίζουν σε διασταυρώσεις ή κοντά στο οδόστρωμα, ο σχεδιασμός της μετάβασης είναι ασφαλής;			
10.3.5	Είναι ασφαλείς για τους ποδηλάτες οι σχάρες στα φρεάτια υδροσυλλογής;			
10.3.6	Είναι οι έγγλυφες ραβδώσεις σε κατάλληλη θέση εκτός του διαδρόμου των ποδηλατών;			
10.3.7	Αποφεύγονται τα σημεία σύγκρουσης μεταξύ ποδηλατών και πεζών;			
10.3.8	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)			
10.3.9	Αποφεύγονται στην πορεία των ποδηλατών οι είσοδοι των εκτός οδού περιοχών στάθμευσης;			
10.3.10	Είναι τα καλύμματα των υπονόμων στο ίδιο επίπεδο με την επιφάνεια της οδού;			
10.3.11	Υπάρχει ελεύθερο ύψος 3 m κάτω από πινακίδες και άλλες υπερκείμενες κατασκευές στις διαδρομές ποδηλατών;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
10.3.12	Υπάρχει επαρκής σήμανση που να προσφέρει ασφάλεια στους ποδηλάτες; (π.χ. «Διάδρομος μικτής κυκλοφορίας», «Λάθος Κατεύθυνση», «Απαγορεύεται η Στάθμευση», πινακίδες καθορισμού ποδηλατολωρίδων κτλ.)			
10.3.13	Στα σημεία που οι ποδηλάτες απαιτείται να κατεβούν από τα ποδήλατα (π.χ. μπροστά σε διαβάσεις που μοιράζονται με πεζούς), υπάρχει επαρκής προειδοποίηση (πινακίδες, οριζόντια σήμανση, ειδική επιφάνεια οδοστρώματος κτλ.);			
<b>10.4</b>	<b>Δημόσιες συγκοινωνίες</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
10.4.1	Είναι οι στάσεις λεωφορείων τοποθετημένες με ασφάλεια, διασφαλίζεται επαρκής ορατότητα και απόσταση από τη λωρίδα κυκλοφορίας;			
10.4.2	Λαμβάνεται υπόψη ότι οι στάσεις λεωφορείων παράγουν ροή πεζών;			
10.4.3	Υπάρχουν προειδοποιητικές πινακίδες για στάσεις λεωφορείων κατά μήκος οδών;			
10.4.4	Είναι τοποθετημένες με ασφάλεια οι θέσεις και τα στέγαστρα 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;			
<b>11</b>	<b>ΗΛΙΚΙΩΜΕΝΟΙ ΟΔΗΓΟΙ (απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ)</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
<b>11.1</b>	<b>Λειτουργία στρεφουσών κινήσεων (πλάτη λωρίδων υποδοχής, ακτίνες)</b>			
11.1.1	Είναι το πλάτος της λωρίδας υποδοχής στρεφουσών κινήσεων αρκετό, ώστε να παρέχει ασφάλεια και σε ηλικιωμένους οδηγούς;			
11.1.2	Είναι επαρκείς οι ακτίνες καμπύλης των κρασπέδων για ηλικιωμένους οδηγούς; (επιθυμητή R = 10 m)			
<b>11.2</b>	<b>Δομικός διαχωρισμός λωρίδων αντίθετων αριστερών στρωφών</b>			
11.2.1	Παρέχεται δομικός διαχωρισμός με υπερυψωμένα στοιχεία (νησίδες με υπερβατό κράσπεδο) για τη διαχείριση των λωρίδων αριστερής στροφής στις διασταυρώσεις;			
11.2.2	Σε διασταυρώσεις με υψηλό φόρτο πεζών: εάν η δεξιά στροφή γίνεται με ελεύθερη είσοδο στην κύρια οδό, υπάρχει επαρκής λωρίδα επιτάχυνσης; Σε διασταυρώσεις με υψηλό φόρτο πεζών:			
11.2.3	Αν υπάρχει κίνηση πεζών παρέχονται πεζοδιαβάσεις σε θέσεις του κόμβου με τριγωνικές νησίδες για τη μείωση του μήκους επί των λωρίδων κυκλοφορίας;			
11.2.4	Είναι οι λωρίδες των αντίθετων αριστερών στρωφών σχεδιασμένες ώστε να παρέχουν επαρκείς αποστάσεις ανεμπόδιστης 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;			
<b>11.3</b>	<b>Τρίγωνα ορατότητας</b>			
11.3.1	Είναι οι αποστάσεις ορατότητας της διασταύρωσης (τρίγωνα ορατότητας) επαρκείς για το χρόνο αντίδρασης των ηλικιωμένων οδηγών (ελάχιστος χρόνος 2,5 s);			
<b>11.4</b>	<b>Κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση και οριοθέτηση</b>			
11.4.1	Σε υπεραστικούς ισόπεδους κόμβους, όπου υπάρχουν κρασπεδωμένες νησίδες, έχουν επιστρωθεί οι επιφάνειες των κρασπέδων με ανακλαστική βαφή, ή έχουν τοποθετηθεί ανακλαστήρες;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
11.4.2	Είναι το επίπεδο αντίθεσης φωτεινότητας επαρκές για ηλικιωμένους οδηγούς (3,0 ή υψηλότερο υπό το φως της μεσαίας σκάλας προβολέων επιβατηγού αυτοκινήτου);			
11.4.3	Είναι επαρκής η οριοθέτηση/διαμόρφωση των κρασπέδων, των νησίδων και των εμποδίων για τους ηλικιωμένους οδηγούς; (π.χ. να υπάρχει ένα ελάχιστο επίπεδο αντίθεσης σήμανσης οριογραμμών επιπέδου 2,0 για τους φωτιζόμενους ισόπεδους κόμβους και 3,0 για τους μη φωτιζόμενους)			
11.4.4	Όταν επιτρέπεται η στροφή δεξιά με αναλάμπον 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 ονομασίας οδών επαρκή για ηλικιωμένους οδηγούς; (π.χ. ελάχιστο ύψος χαρακτήρων 126 mm, χρήση πινακίδων πάνω από το οδόστρωμα με ελάχιστο μέγεθος χαρακτήρων 200 mm σε κύριες διασταυρώσεις, κτλ.).			
11.4.6	Είναι επαρκής η σήμανση σε μονόδρομους (πλήθος και 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 προειδοποίησης για Διασταύρωση Διαχωρισμένης Οδού Ταχείας Κυκλοφορίας;			
11.4.8	Χρησιμοποιούνται πινακίδες μορφής «Σχηματοποιημένη διαρθρωτική» που ρυθμίζουν τη χρήση των λωρίδων στις διασταυρώσεις, ως συμπλήρωμα της οριζόντιας σήμανσης;	ΟΜΟΕ-ΚΣΟ, Παράρτ. Δ, Δ3		
<b>11.5</b>	<b>Φωτεινοί σηματοδότες</b>			
11.5.1	Χρησιμοποιείται σηματοδότηση για αποκλειστική αριστερή στροφή όπου επιτρέπει η χωρητικότητα;			
11.5.2	Ρυθμίζεται αυτή από ξεχωριστό σηματοδότη;			
11.5.3	Εφόσον η λειτουργία είναι αποκλειστική/επιτρεπόμενη, προηγείται η αποκλειστική φάση, αντί να έπεται;			
11.5.4	Είναι οι ενδείξεις του σηματοδότη επαρκείς για τη μειωμένη ικανότητα στην όραση του ηλικιωμένου οδηγού;			
11.5.5	Χρησιμοποιείται πλαίσιο γύρω από το σηματοδότη για τη βελτίωση της οπτικής αναγνώρισης του;			
11.5.6	Χρησιμοποιείται φάση καθολικού κόκκινου και είναι επαρκής η διάρκειά της για τους ηλικιωμένους οδηγούς;			
<b>12</b>	<b>ΓΕΦΥΡΕΣ ΚΑΙ ΟΧΕΤΟΙ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ)</b>			
<b>12.1</b>	<b>Χαρακτηριστικά Σχεδιασμού</b>	ΟΜΟΕ-Δ		
12.1.1	Οι γέφυρες και οι οχετοί καλύπτουν το πλήρες πλάτος του οδοστρώματος (δηλαδή, δεν προκαλείται στένωση);			
12.1.2	Είναι τα πλάτη των γεφυρών και των οχετών συνεπή με τα πλάτη της οδού προσέγγισης;			
12.1.3	Είναι η χάραξη της πρόσβασης συμβατή με την ταχύτητα V <sub>85</sub> ;			
12.1.4	Έχουν τοποθετηθεί προειδοποιητικές πινακίδες αν οποιαδήποτε από τις δύο προηγούμενες συνθήκες (δηλαδή το πλάτος και η ταχύτητα) δεν ικανοποιούνται;			
<b>12.2</b>	<b>Στηθαία</b>	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
12.2.1	Υπάρχουν κατάλληλα στηθαία στις γέφυρες και τις προσβάσεις τους για να προστατέψουν εκτρεπόμενα οχήματα;			
12.2.2	Είναι ασφαλή τα συνδετήρια τμήματα στηθαίου μεταξύ του στηθαίου της οδού και του στηθαίου της γέφυρας;			
12.2.3	Είναι η γέφυρα απαλλαγμένη από κράσπεδα που θα μπορούσαν να μειώσουν την αποτελεσματικότητα των στηθαίων και των κιγκλιδωμάτων;			
<b>12.3</b>	<b>Πεζοί και εγκαταστάσεις αναψυχής, οριοθέτηση</b>	ΟΜΟΕ-Δ & ΟΜΟΕ-ΚΣΟ		
12.3.1	Είναι κατάλληλες και ασφαλείς οι εγκαταστάσεις για τους πεζούς στη γέφυρα;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
12.3.2	Απαγορεύεται το ψάρεμα από τη γέφυρα;			
12.3.3	Αν το ψάρεμα από τη γέφυρα δεν απαγορεύεται, έχει ληφθεί πρόνοια για ασφαλές ψάρεμα;			
12.3.4	Συνεχίζει η οριοθέτηση και πάνω στη γέφυρα;			
<b>13</b>	<b>ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)</b>	ΟΜΟΕ-ΚΚΟ		
<b>13.1</b>	<b>Φθορές οδοστρώματος</b>			
13.1.1	Είναι το οδόστρωμα απαλλαγμένο από φθορές (π.χ. υπερβολική τραχύτητα ή αυλακώσεις, λακκούβες, χαλαρό υλικό κτλ.) που θα μπορούσε 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 στο έρεισμα απαλλαγμένη από επικίνδυνες κατακόρυφες πτώσεις;			
<b>13.2</b>	<b>Αντιολισθηρότητα</b>			
13.2.1	Έχει το οδόστρωμα επαρκή αντιολισθηρότητα, ειδικά στις στροφές, σε απότομες κλίσεις και στις προσβάσεις διασταυρώσεων;			
13.2.2	Είναι το σφράγισμα ρωγμών περιορισμένης έκτασης ώστε να μην προκαλεί επισφαλή διαφορά στην αντίσταση ολίσθησης;			
13.2.3	Έχει εκτελεστεί έλεγχος της αντίστασης ολίσθησης όπου χρειάζεται;			
13.2.4	Έχει αποφευχθεί η τοποθέτηση καλυμμάτων υπονόμων πάνω σε στροφές; (πρόβλημα στην διαφορά αντίστασης ολίσθησης για τους δικυκλιστές)			
<b>13.3</b>	<b>Συσσώρευση νερού/πάγου/χιονιού</b>			
13.3.1	Είναι το οδόστρωμα απαλλαγμένο από περιοχές που η συσσώρευση λιμνάζοντος νερού, η επιφανειακή ροή νερού, η συγκέντρωση 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;			
<b>13.4</b>	<b>Χαλαρά αδρανή/υλικά</b>			
13.4.1	Είναι το οδόστρωμα απαλλαγμένο από χαλαρά αδρανή ή άλλα υλικά;			
<b>13.4</b>	<b>Καλύμματα υπονόμων</b>			
13.4.1	Είναι τα καλύμματα των υπονόμων στο ίδιο επίπεδο με την επιφάνεια του δρόμου;			
<b>14</b>	<b>ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ)</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
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 ελεύθερη ζώνη);			
14.5	Είναι η απόσταση ορατότητας στις διασταυρώσεις και κατά μήκος της διαδρομής ανεπηρέαστη από σταθμευμένα οχήματα;			
<b>15</b>	<b>ΠΡΟΝΟΙΑ ΓΙΑ ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ)</b>	ΟΜΟΕ-ΙΚ		
<b>15.1</b>	<b>Σχεδιαστικά ζητήματα</b>			
15.1.1	Είναι διαθέσιμες ευκαιρίες προσπέρασης για βαρέα οχήματα όπου οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είναι υψηλοί;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
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 κτλ.;			
15.1.4	Είναι επαρκής η πρόσβαση σε σταθμούς ανάπαυσης και περιοχές στάθμευσης φορτηγών για το μέγεθος των οχημάτων που αναμένονται;			
15.1.5	Να ληφθούν υπόψη η επιτάχυνση, η επιβράδυνση, τα πλάτη ερεισμάτων κτλ.			
<b>15.2</b>	<b>Ποιότητα οδοστρώματος/ερεισμάτων</b>	ΟΜΟΕ-Δ		
15.2.1	Έχουν καλυφθεί τα ερείσματα στις στροφές ώστε να προσφέρουν επιπλέον πλάτος οδοστρώματος κυκλοφορίας για οχήματα μεγάλου μήκους;			
15.2.2	Είναι το πλάτος του οδοστρώματος επαρκές για βαρέα οχήματα;			
15.2.3	Γενικά: είναι η ποιότητα οδοστρώματος επαρκής για την ασφαλή διέλευση βαρέων και υπερμεγεθών οχημάτων;			
15.2.4	Σε διαδρομές φορτηγών: είναι κατάλληλα τοποθετημένοι οι ανακλαστήρες σε οριοδείκτες για το ύψος των ματιών του οδηγού φορτηγού;			
<b>16</b>	<b>ΠΛΗΜΜΥΡΙΖΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)</b>			
<b>16.1</b>	<b>Λιμνάζοντα νερά, πλημμύρες</b>			
16.1.1	Υπάρχουν λιμνάζοντα νερά στο κατάστρωμα της οδού ή διέρχεται από αυτό απορροή;			
16.1.2	Εάν υπάρχουν λιμνάζοντα νερά ή απορροή που διέρχεται από το κατάστρωμα κατά τη διάρκεια βροχοπτώσεων, υπάρχει η κατάλληλη σήμανση;			
16.1.3	Περιοχές που πλημμυρίζουν επισημαίνονται με κατάλληλη σήμανση;			
<b>16.2</b>	<b>Συστήματα συγκράτησης οχημάτων</b>	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
16.2.1	Τα στόμια οχετών και άλλα κατασκευαστικά στοιχεία αποχέτευσης βρίσκονται εκτός του εύρους της ελεύθερης ζώνης;			
16.2.2	Εάν αυτά βρίσκονται εντός της ελεύθερης ζώνης θωρακίζονται με τα κατάλληλα συστήματα συγκράτησης οχημάτων;			
<b>17</b>	<b>ΆΛΛΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Απάντηση με ΝΑΙ/ΟΧΙ με σχόλιο)</b>	ΟΜΟΕ-ΣΠΕΟ		
<b>17.1</b>	<b>Τοπιοτεχνία</b>			
17.1.1	Η τοπιοτεχνία 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 μελλοντική ανάπτυξη των φυτών;			
17.1.3	Αποφεύγονται τα προβλήματα ορατότητας σε κόμβους κυκλικής κίνησης;			
<b>17.2</b>	<b>Προσωρινά έργα</b>			
17.2.1	Έχουν απομακρυνθεί τα στοιχεία εξοπλισμού κατασκευής ή συντήρησης που δεν απαιτούνται πλέον;			
17.2.2	Έχουν απομακρυνθεί τα στοιχεία της προσωρινής οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης που δεν απαιτούνται πλέον;			
<b>17.3</b>	<b>Θάμβωση από φώτα αντίθετης κατεύθυνσης</b>			
17.3.1	Έχουν αντιμετωπιστεί τα προβλήματα που μπορεί να προκαλούνται από τη θάμβωση (π.χ. με εγκατάσταση αντιθαμβωτικού πετάσματος μεταξύ κύριας οδού και παράπλευρης οδού διπλής κατεύθυνσης);			
<b>17.4</b>	<b>Παρόδιες δραστηριότητες</b>			
17.4.1	Αναπτύσσονται στα όρια του παρόδιου χώρου δραστηριότητες που μπορεί να αποσπούν την προσοχή των οδηγών;			
17.4.2	Υπάρχουν διαφημιστικές πινακίδες που μπορεί να προκαλέσουν κίνδυνο;			

#	Αντικείμενο ελέγχου ανά κεφάλαιο	Κείμενα αναφοράς ή άλλη πληροφορία	ΝΑΙ	ΟΧΙ με σχόλιο
<b>17.5</b>	<b>Ενδείξεις πιθανών προβλημάτων (οδόστρωμα, παρόδια έκταση)</b>			
17.5.1	Είναι το οδόστρωμα χωρίς ενδείξεις από έντονη πέδηση, που θα μπορούσαν να υποδεικνύουν πιθανό πρόβλημα, κίνδυνο ή εμπλοκή στην περιοχή;			
17.5.2	Ο παρόδιος εξοπλισμός, τα δένδρα και οι στύλοι φέρουν ίχνη από προσκρούσεις οχημάτων, που μπορεί να υποδεικνύουν πιθανό πρόβλημα, κίνδυνο ή εμπλοκή με ατυχήματα;			
<b>17.6</b>	<b>Σταθμοί εξυπηρέτησης</b>			
17.6.1	Είναι κατάλληλη η χωροθέτηση των σταθμών εξυπηρέτησης και των χώρων στάθμευσης φορτηγών κατά μήκος της οδού;			
<b>17.7</b>	<b>Φυσικό Περιβάλλον</b>			
17.7.1	Διασταυρώνουν την οδό μεγάλα ζώα (π.χ. κτήνη, πρόβατα, αρκούδες κλπ.);			
17.7.2	Εάν ναι: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Υπάρχει περιφραγή;</li> <li>• Υπάρχουν ανισόπεδες διαβάσεις για τη διέλευση των ζώων;</li> </ul>			
17.7.3	Υπάρχουν αρνητικές 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, πρωινής καταχνιάς, ομίχλης, πάγου, χιόνος;			
17.7.5	Υπάρχει πρόνοια με κατάλληλα μέτρα για τη φυσική συσσώρευση χιόνος (π.χ. εμποδίζεται η ορατότητα, λειτουργούν σωστά οι χιονοφράχτες);			
17.7.6	Οι δημιουργούμενες αποθέσεις με τον εκχιονισμό 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 προβάλλουν προς το οδόστρωμα εμποδίζοντας την ορατότητα;			
<b>17.8</b>	<b>Κρασπεδωμένη κεντρική νησίδα</b>			
	Εάν η κεντρική νησίδα δημιουργείται με κράσπεδα:			
17.8.1	Υπάρχει επαρκής κατάλληλη σήμανση για την παρουσία τους;			
17.8.2	Είναι αντιληπτή από τους οδηγούς η θέση που αρχίζει η κρασπέδωση;			
17.8.3	Είναι αντιληπτή από τους οδηγούς οι κρασπεδωμένες νησίδες σε ισόπεδους κόμβους;			
17.8.4	Η κρασπέδωση αποτελεί εμπόδιο για τη διέλευση των πεζών ή και των ΑμΕΑ;			

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Αναθ	Ημ/ία	Συντονισμός & Σύνταξη Αντικειμένου Εργασιών	Διευθύντρια Ανάπτυξης Έργων & Εμπορικής Πολιτικής	
A	11/02/2019	ΚΣ	ΔΚ	
B				
Γ				
Δ				