

ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ: Αριθ. ΒΜ 5/30058/83

Έγκριση Πρότυπης Τεχνικής Προδιαγραφής Σημάνσεως Εκτελουμένων Έργων σε οδούς εντός κατοικημένων περιοχών.
(ΦΕΚ 121/Β/23-3-83)

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις ισχύουσες διατάξεις περί εκτελέσεως των Δημοσίων Έργων (Ν.Δ. 1266/72, Π.Δ. 475/76, Π.Δ. 724/1979 κ.λ.π.
2. Το Π.Δ. υπ' αριθ. 910/77 «Περί Οργανισμού του Υπουργείου Δημ. Έργων».
3. Το Ν. 614/77 «Περί κυρώσεως του Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας».
4. Την Π.Τ.Π. Σημάνσεως Εκτελουμένων Έργων σε οδούς εντός κατοικημένων περιοχών που συντάχθηκε από τη Δ/ση Κυκλοφοριακής Τεχνικής (ΒΜ2).
5. Την από 25 Νοεμβρίου 1982 σχετική εισήγηση της Δ/σεως Προτύπων Συμβατικών Τευχών και Προδιαγραφών (ΒΜ5) προς το Συμβούλιο Δημ. Έργων.
6. Την υπ' αριθ. 1133/2.12.1982 πράξη του Συμβουλίου Δημ. Έργων, Τμήματος Μελετών, με την οποία γνωμοδότησε υπέρ της εγκρίσεως της ανωτέρω προδιαγραφής, αποφασίζουμε:

1. Εγκρίνουμε την Πρότυπη Τεχνική Προδιαγραφή Σημάνσεως Εκτελουμένων Έργων σε οδούς εντός κατοικημένων περιοχών, όπως αυτή έχει συνταχθεί από την Υπηρεσία.
2. Εγκρίνουμε την εφαρμογή της ανωτέρω προδιαγραφής στα εκτελούμενα Δημόσια έργα.
3. Η ισχύς της Αποφάσεως αυτής αρχίζει ένα τρίμηνο μετά τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
4. Η απόφαση αυτή, μαζί με τη σχετική πρότυπη Τεχνική Προδιαγραφή και τα σχέδια, να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 6 Δεκεμβρίου 1982

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ - ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΗΜΑΝΣΗ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΟΥΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΠΡΟΤΥΠΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΣΗΜΑΝΣΕΩΣ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΕ ΟΔΟΥΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

1. Αντικείμενο

1.1. Αντικείμενο της παρούσας προδιαγραφής είναι η κατάλληλη σήμανση εκτελουμένων έργων ή εναπόθεσης υλικών επί της οδού ή του πεζοδρομίου, σε οδικά τμήματα εντός κατοικημένων περιοχών, ώστε να παρέχεται έγκαιρη και επαρκής πληροφόρηση, για τη μεταβολή των κανονικών συνθηκών κυκλοφορίας, με σκοπό την ασφαλή διέλευση των οχημάτων και των πεζών στην περιοχή των εκτελουμένων έργων, και τη διευκόλυνση των

εκτελουμένων εργασιών στο εργοτάξιο. Η έννοια «εκτελούμενα έργα» περιλαμβάνει και τις εναποθέσεις υλικών σ' όλη την έκταση του κειμένου.

2. Ανάγκη Σημάνσεως Εκτελουμένων Έργων.

2.1. Η σήμανση των εκτελουμένων έργων επιβάλλεται τόσο για τα στοιχειώδη έργα, όπως π.χ. τομές οδοστρωμάτων, επούλωση λάκκων κλπ., όσο και για έργα μεγαλύτερης σημασίας, όπως διαπλατύνσεις οδών, ανακατασκευή οδών, κατασκευή αγωγών κοινής ωφελείας κ.α. εφ' όσον τα έργα αυτά καταλαμβάνουν τμήμα του οδοστρώματος κυκλοφορίας, και παρεμποδίζουν κατά οποιοδήποτε τρόπο την ασφαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας.

3. Γενικές Αρχές Σημάνσεως Εκτελουμένων Έργων.

3.1. Η σήμανση των εκτελουμένων έργων πρέπει ν' ακολουθεί τις γενικές αρχές ορθής σήμανσης, δηλαδή να παρέχει την έγκαιρη και σταδιακή ενημέρωση των κινουμένων στις οδούς, την προειδοποίησή τους για τη μορφή και το είδος του εμποδίου και τέλος τη ρύθμιση της κίνησής τους ώστε η διέλευσή τους από την περιοχή εκτελέσεως των έργων να πραγματοποιείται με ασφάλεια και με τη λιγότερη δυνατή ταλαιπωρία οδηγών και πεζών.

3.2. Η σήμανση πρέπει να ενημερώνει τους κινουμένους με τρόπο άμεσο και συνεχή, χωρίς όμως να γίνεται κατάχρηση χρησιμοποίησης πινακίδων και επιφέρουν σύγχυση και αλλοιώνουν την αποτελεσματικότητα της σήμανσης.

3.3. Όλα τα οδικά έργα μικρά ή μεγάλα ανεξάρτητα από τη διάρκειά τους, θα πρέπει να παρέχουν τις ίδιες βασικές προειδοποιήσεις και πληροφορίες.

3.4. Μετά το πέρας των εκτελουμένων έργων θα πρέπει απαραίτητως να λαμβάνεται πρόνοια για την αφαίρεση όλων των πινακίδων, φωτεινών σηματοδοτών και υλικών στήριξης που χρησιμοποιήθηκαν για τη σήμανση των εργοταξίων.

4. Μέσα Σημάνσεως Εκτελουμένων Έργων.

4.1. Πινακίδες.

4.1.1. Οι πινακίδες σήμανσης εκτελουμένων έργων στις οδούς περιγράφονται από τον κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 614/77) και είναι:

- α) Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ).
- β) Πινακίδες ρυθμίσεως της κυκλοφορίας (Ρ).
- γ) Πινακίδες πληροφοριακές (Π)
- δ) Πινακίδες πρόσθετες (Πρ)

4.1.2. Όλες οι πινακίδες που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι αντανakλαστικές.

4.1.3. Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ) θα έχουν μήκος πλευράς:

- α) 600 χιλστ. για ταχύτητες κυκλοφορίας οχημάτων μικρότερες ή ίσες με 50 χλμ./ώρα.
- β) 900 χιλστ. για ταχύτητες κυκλοφορίας μεταξύ 50 χλμ. και 80 χλμ./ώρα.

4.1.4. Οι ρυθμιστικές πινακίδες (Ρ) θα έχουν διάμετρο:

- α) 450 χιλστ. για ταχύτητες μικρότερες ή ίσες με 50 χλμ./ώρα.
- β) 650 χιλστ. για ταχύτητες άνω των 50 χλμ./ώρα.

4.1.5. Οι διαστάσεις της πλευράς των πινακίδων αναγγελίας κινδύνου (Κ) και η διάμετρος των ρυθμιστικών πινακίδων (Ρ) παραμένουν αμετάβλητες σ' όλο το μήκος της οδού στο οποίο εκτελούνται τα έργα και δεν μεταβάλλονται σε συνάρτηση με το

όριο ταχύτητας, που καθορίζουν οι τοπικές ρυθμιστικές πινακίδες στην περιοχή των έργων.

4.2. Φράγματα (εμπόδια)

4.2.1. Τα φράγματα είναι δυνατόν να είναι μεταλλικά, ξύλινα, φορητά, σταθερά ή πτυσσόμενα, αναλόγως του μεγέθους του έργου, της χρονικής διάρκειας του έργου κλπ. Πρέπει να είναι ελαφρά, ώστε να μη δημιουργούν κινδύνους για την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών. Πρέπει να φέρουν απαραίτητα πλάγια διαγράμμιση με εναλλασσόμενες λευκές και κόκκινες ραβδώσεις κατά τη διάρκεια της νύχτας, να είναι εφοδιασμένα με φανούς ή αντανakλαστήρες κόκκινου χρώματος.

4.2.2. Η επιφάνεια του Φράγματος με τις εναλλασσόμενες λευκές και κόκκινες ραβδώσεις πρέπει να είναι αντανakλαστική και τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας (μετωπικά φράγματα).

4.2.3. Στα εργοτάξια θα τοποθετούνται φράγματα με το όνομα της υπηρεσίας ή του οργανισμού και του αναδόχου εκτελέσεως του έργου, σύμφωνα με το σχέδιο BM2/254.

4.3. Φανοί.

4.3.1. Οι φανοί εκπέμπουν σταθερό (χωρίς διακοπές) κόκκινο φως, αποκλεισμένων άλλων χρωμάτων. Οι φανοί ή οι αντανakλαστήρες πρέπει να είναι κόκκινοι από την κατεύθυνση κυκλοφορίας που βρίσκεται το εργοτάξιο (δεξιά) και λευκοί στην αντίθετη κατεύθυνση κυκλοφορίας (αριστερά).

4.3.2. Σε περίπτωση πολύ επικίνδυνων θέσεων πρέπει να τοποθετούνται για την επισημάνσή τους φανοί με αναλάμπον σκούρο κίτρινο φως (FLASH).

4.4. Ελαστικοί κώνοι, με αντανakλαστικό υλικό.

4.5. Κόκκινες σημαίες.

4.6. Φωτεινοί σηματοδότες.

4.7. Πινακίδες STOP και ΠΡΟΧΩΡΑ (GO).

4.8. Διαγραμμίσεις οδοστρωμάτων.

5. Τρόποι Σήμανσης Εκτελουμένων Έργων.

5.1. Χρήση της πινακίδας K-20.

5.1.1. Το πρώτο σήμα που πρέπει να αντικρίζουν οι οδηγοί είναι η πινακίδα K-20 που πρέπει να τοποθετείται αρκετά πριν από τα έργα.

5.1.2. Η απόσταση της πινακίδας αυτής από τα έργα εξαρτάται από την ταχύτητα της προσεγγίζουσας κυκλοφορίας, τον αριθμό των λωρίδων και από τη θέση και το μέγεθος των έργων στο κατάστρωμα της οδού.

5.1.3. Ως απόλυτο ελάχιστο πρέπει να θεωρείται η απόσταση των 20-100 μ. από τα φράγματα που οριοθετούν το εργοτάξιο, σε περιπτώσεις που η ταχύτητα κυκλοφορίας είναι μικρότερη ή ίση των 50 χιλ./ώρα.

5.1.4. Στις περιπτώσεις δρόμων διπλής κατευθύνσεως με ή χωρίς νησίδια κρασπεδωμένη εντός πόλεων, όπου η ταχύτητα είναι μεγαλύτερη από 50 χιλ./ώρα, η απόσταση της πινακίδας K-20 μπορεί να φθάσει από 100-250 μ. από τα φράγματα που οριοθετούν το εργοτάξιο.

5.2. Χρήση των πινακίδων K-5, K-6.

5.2.1. Μετά από την πινακίδα K-20 πρέπει να τοποθετείται η πινακίδα K-5, αν η στένωση είναι αμφίπλευρη, ή η K-6 (αντιστρεφόμενου του συμβόλου της προς την πλευρά της στενώσεως του οδοστρώματος) αν η στένωση είναι μονόπλευρη.

5.3. Χρήση της πινακίδας K-21.

5.3.1. Όταν το μήκος του ορύγματος του εργοταξίου είναι μεγαλύτερο των 50 μ. ή ο δρόμος δεν έχει την απαιτούμενη ορατότητα ή ο φόρτος της κυκλοφορίας είναι μεγάλος ή τα εκτελούμενα έργα είναι μεγάλης χρονικής διάρκειας τότε τοποθετούνται φωτεινοί σηματοδότες σε απόσταση 30 μ. από τα φράγματα που οριοθετούν το εργοτάξιο.

5.3.2. Στις πιο πάνω περιπτώσεις (5.3.1) τοποθετείται η πινακίδα K-21 σε απόσταση 80 μ. από τα φράγματα που οριοθετούν το εργοτάξιο. Όταν οι σηματοδότες είναι εκτός λειτουργίας πρέπει η πινακίδα K-21 να αφαιρείται ή να σκεπάζεται.

5.3.3. Το σημείο που η κυκλοφορία πρέπει να σταματήσει (STOP LINE) πρέπει πάντοτε να καθορίζεται είτε με λευκή συνεχή διαγράμμιση, είτε με τοποθέτηση της πινακίδας P-2, είτε με συνδυασμό των δύο τρόπων.

5.3.4. Προσωρινοί φωτεινοί σηματοδότες δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται ποτέ κοντά σε μια ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση στην οποία η κυκλοφορία ρυθμίζεται με αυτόματα μέσα.

5.4. Χρήση των πινακίδων P5 και P6.

5.4.1. Για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται οι πινακίδες P-5 και P-6 όταν η κυκλοφορία είναι μικρή και το μήκος του ορύγματος δεν υπερβαίνει τα 50 μ. ώστε τα οχήματα της κατευθύνσεως που οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα, να είναι σε θέση να εκμεταλλευθούν κατάλληλα κενά της κυκλοφορίας της αντίθετης κατευθύνσεως για να περάσουν με ασφάλεια από την περιοχή των έργων, και να μπορούν να εκτιμήσουν αν η οδός είναι ελεύθερη ή όχι.

5.5. Χρήση της πινακίδας P-30.

5.5.1. Η πινακίδα P-30 τοποθετείται σε απόσταση το λιγότερο 50 μ. από τα φράγματα που οριοθετούν το εργοτάξιο, και στις περιπτώσεις που η έκταση του εργοταξίου μειώνει το πλάτος των λωρίδων και δεν επιτρέπει την προσπέραση.

5.6. Χρήση της πινακίδας P-32.

5.6.1. Η πινακίδα P-32 τοποθετείται σε απόσταση μέχρι 100 μ. πολλές φορές μαζί με την πινακίδα K-20. Το όριο ταχύτητας το αναγραφόμενο στα σχέδια - υποδείγματα είναι ενδεικτικό και εξαρτάται από το φόρτο και την πυκνότητα κυκλοφορίας, το πλάτος του οδοστρώματος και το μέγεθος του εργοταξίου. Ανάλογα με το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας της οδού στην οποία γίνονται τα έργα, είναι δυνατή η χρησιμοποίηση

περισσότερων της μιας πινακίδων P-32 για την επίτευξη σταδιακής μείωσης της ταχύτητας.

5.7. Χρήση της πινακίδας P-36.

5.7.1. Μετά το τέλος των έργων τοποθετούνται οι πινακίδες K-20 με την πρόσθετη (πρ-1) με την ένδειξη ΤΕΛΟΣ και η πινακίδα P-36 (άρση όλων των περιορισμών).

5.8. Χρήση της πινακίδας P-52.

5.8.1. Η πινακίδα P-52 τοποθετείται για την επισήμανση της λωρίδος που το πλάτος της μειώνεται προοδευτικά μπροστά από το εργοτάξιο και σε κλίση 1/20 ως προς το πλάτος του καταλαμβανόμενου τμήματος του οδοστρώματος.

Η πινακίδα P-52 τοποθετείται στην αρχή και στο τέλος της λωρίδας, δύναται δε να επαναληφθεί ανάλογα με το μήκος της.

5.9. Χρήση της πινακίδας P-55.

5.9.1. Η πινακίδα P-55 τοποθετείται σε συνδυασμό με πρόσθετη πινακίδα (πρ) με ένδειξη τόξου στο εργοτάξιο για την επισήμανση του διαδρόμου ασφαλούς διελεύσεως των πεζών σχ. ΒΜ2/254 περιπτ. 2.

5.10. Χρήση ελαστικών κώνων και φανών.

5.10.1. Η περιοχή καταλήψεως των έργων, περιλαμβανομένου του χώρου εργασίας, πρέπει να επισημαίνεται με ελαστικούς κώνους (και φανούς κατά τη διάρκεια της νύκτας και εις περιπτώσεις κακής ορατότητας και κατά τη διάρκεια της ημέρας).

Η γραμμή των κώνων και των φανών πρέπει να καθοδηγεί την κυκλοφορία για την ασφαλή διέλευση από την περιοχή των έργων.

5.10.2. Η γραμμή των κώνων και των φανών οριοθετεί τη λωρίδα που το πλάτος της μειώνεται προοδευτικά.

5.10.3. Η απόσταση μεταξύ των κώνων θα είναι κατά μέσον όρον 5.00 μ.

5.11. Χρήση των πινακίδων P-7, P-8, P-27, P-28.

5.11.1. Οι παραπάνω πινακίδες τοποθετούνται σε κατάλληλες θέσεις όταν το εργοτάξιο εκτείνεται σ' όλο το πλάτος της οδού και επιβάλλεται η παράκαμψη.

5.11.2. Στην περίπτωση παράκαμψης πρέπει να εξασφαλίζονται ομαλές συνθήκες κυκλοφορίας, ν' αποφεύγεται η δημιουργία κατά το δυνατόν, αριστερών στροφών και η υπερβολική χρήση πινακίδων σημάνσεως.

5.12. Χρήση πινακίδων Π-6.

5.12.1. Η πινακίδα Π-6 τοποθετείται ως προειδοποιητική για την ακολουθητέα πορεία στην περίπτωση της παρακάμψεως και σε απόσταση το λιγότερο 50 μ. από το σημείο αλλαγής πορείας. Προ της πινακίδας Π-6 και σε απόσταση 100 μ από το σημείο αλλαγής πορείας τοποθετείται πληροφοριακή πινακίδα με την ένδειξη: Παράκαμψη.

5.13. Χρήση πινακίδας K-24.

5.13.1. Η πινακίδα K-24 τοποθετείται στην περίπτωση δρόμου διπλής κυκλοφορίας με ή χωρίς νησίδα, όπου το εργοτάξιο καταλαμβάνει ολόκληρο το κατάστρωμα της μιας κατευθύνσεως, και η κυκλοφορία υποχρεωτικά διοχετεύεται στις λωρίδες της αντίθετης κατευθύνσεως.

5.14. Οι πινακίδες πρέπει να τοποθετούνται όταν χρειάζεται και εφ' όσον υπάρχει η δυνατότητα στο πεζοδρόμιο και εφ' όσον δεν υπάρχει πεζοδρόμιο στα ερείσματα της οδού έτσι ώστε να μη δημιουργούνται κίνδυνοι για τους πεζούς και τα οχήματα.

5.15. Όταν οι πινακίδες είναι αναγκαίο να τοποθετούνται ή σε λωρίδες προορισμένες για την κίνηση των πεζών, πρέπει να εξασφαλίζεται η ορατότητα κατά την ημέρα και τη νύχτα με την τοποθέτηση φανών δίπλα στην πινακίδα.

5.16. Οι πινακίδες πρέπει να καθαρίζονται σε τακτικά χρονικά διαστήματα. Πρέπει να απομακρύνεται η σκόνη και άλλα υλικά που επηρεάζουν την ορατότητα και αντανakλαστικότητα τους.

5.17. Οι πινακίδες πρέπει να είναι των προκαθορισμένων τύπων. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση πινακίδων διαφορετικών από τις εγκεκριμένες (Ν. 614/77, Τεύχος «Πινακίδες σημάνσεως οδών» ΥΠΔΕ Νοέμβριος 1974). Επίσης απαγορεύεται η αλλοίωση των στοιχείων των πινακίδων (συμβόλων ή χρώματος) και ο συνδυασμός με διαφημίσεις.

5.18. Στην περίπτωση που το εργοτάξιο καταλαμβάνει όλο το πλάτος της οδού, ή το εναπομένον τμήμα είναι μικρότερο από 2,80 μ. τότε χρησιμοποιούνται παράπλευροι ο οι ως παρακαμπτήριες, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η κυκλοφορία με άνεση και ασφάλεια. Σχ. ΒΜ2/254 περιπτ. ε, στ.

5.19. Στην περίπτωση που το εργοτάξιο καταλαμβάνει μεγάλο πλάτος της οδού, το εναπομένον τμήμα δεν πρέπει να είναι σε καμιά περίπτωση μικρότερο από 2,80 μ.

5.20. Στην περίπτωση που το εργοτάξιο καταλαμβάνει το κέντρο της οδού (π.χ. έργο αποχετεύσεως) και η οδός κλείνει για τα οχήματα αλλά όχι για τους πεζούς πρέπει να εξασφαλίζεται η ασφαλής διέλευση των πεζών (περίφραξη του εργοταξίου).

5.21. Για τη σταδιακή μείωση του πλάτους του οδοστρώματος θα χρησιμοποιούνται ελαστικοί κώνοι και φανοί, σύμφωνα με τον πίνακα που δίνει τις αποστάσεις μεταξύ κώνων και φανών, καθώς και το μήκος της λωρίδας προοδευτικά μειωνόμενου πλάτους. Η χρησιμοποίηση του πιο πάνω πίνακα θα γίνεται λαμβανομένου υπόψη του μήκους του οικοδ. τετραγώνου και της απόστασης της πλησιέστερης παρόδου από το εργοτάξιο καθώς και από το πλάτος του εργοταξίου, έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η κυκλοφορία προς και από αυτή.

5.22. Εκτός από τις παραπάνω πινακίδες μπορεί να χρησιμοποιηθούν ανάλογα με την περίπτωση κι άλλες πινακίδες όπως η K-9, η K-12, η P-21, κλπ.

6. Ρύθμιση της Κυκλοφορίας.

6.1. Ανάγκη ρυθμίσεως της κυκλοφορίας.

6.1.1. Το εναπομένον πλάτος για κυκλοφορία δύο κατευθύνσεως δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να είναι μικρότερο των 5,50 μ.

6.1.2. Σε περίπτωση που το εναπομένον πλάτος της οδού είναι μικρότερο των 5,50 μ. και μεγαλύτερο ή ίσο με 2,80, οπότε απομένει μια λωρίδα κυκλοφορίας για δύο κατευθύνσεις, τότε πρέπει να ρυθμίζεται η κυκλοφορία με τη χρησιμοποίηση κώνων για σταδιακή μείωση του πλάτους σε 2,80 μ. είτε με πινακίδες STOP και ΠΡΟΧΩΡΑ (GO), είτε με προσωρινούς φωτεινούς σηματοδότες.

6.1.3. Η χρήση σηματοδοτών είναι απαραίτητη όταν οι δύο θέσεις STOP δεν είναι αμοιβαία ορατές.

6.2. Τρόποι ρυθμίσεως της κυκλοφορίας.

6.2.1. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας μπορεί να γίνεται με διάφορους τρόπους π.χ. πινακίδες, φωτεινούς σηματοδότες κλπ.

6.2.2. Η πινακίδα STOP θα είναι η P-2.

6.2.3. Η πινακίδα ΠΡΟΧΩΡΑ (GO) θα είναι ορθογωνική με στρογγυλεμένες τις γωνίες και θα φέρει δύο αναγραφές επάνω ΠΡΟΧΩΡΑ με κίτρινα γράμματα και κάτω GO με λευκά γράμματα. Το φόντο της πινακίδας θα είναι μπλε, τα γράμματα θα είναι κεφαλαία ύψους 10 εκ. και οι διαστάσεις της πινακίδας 1176 χιλστ. N 560 χλστ. Οι αναγραφές θα γίνονται με αντανakλαστικά υλικά.

6.2.4. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με εναλλαγή των πινακίδων STOP και ΠΡΟΧΩΡΑ (GO) από εργάτες αμοιβαία ορατούς. Πρώτα θα γίνει η εναλλαγή της πινακίδας ΠΡΟΧΩΡΑ (GO) με την πινακίδα STOP για την κατεύθυνση της κυκλοφορίας, που είχε το δικαίωμα διελεύσεως και όταν η οδός ήταν ελεύθερη και θα αναρτηθεί η πινακίδα ΠΡΟΧΩΡΑ (GO) για την αντίθετη κατεύθυνση κυκλοφορίας.

6.2.5. Οι οδηγοί που προσεγγίζουν την περιοχή εκτελέσεως των έργων πρέπει να είναι πάντοτε σε θέση να δουν όλες τις κατά περίπτωση χρησιμοποιούμενες πινακίδες σήμανσης εργοταξίου και φωτεινή σηματοδότηση, ιδιαίτερα δε τις κινητές πινακίδες STOP και ΠΡΟΧΩΡΑ (GO).

7. Σχέδια

7.1. Εις τα επισυναπτόμενα στην παρούσα προδιαγραφή σχέδια δίδεται η μορφή των χρησιμοποιούμενων πινακίδων καθώς και τα τυπικά παραδείγματα σήμάνσεως εκτελουμένων έργων στις οδούς (Σχέδιο BM2/254).

Οι Συντάξαντες
ΑΦΡ. ΛΥΡΙΓΚΟΥ
ΠΕΤΡΟΣ Ν. ΣΠΛΗΝΗΣ

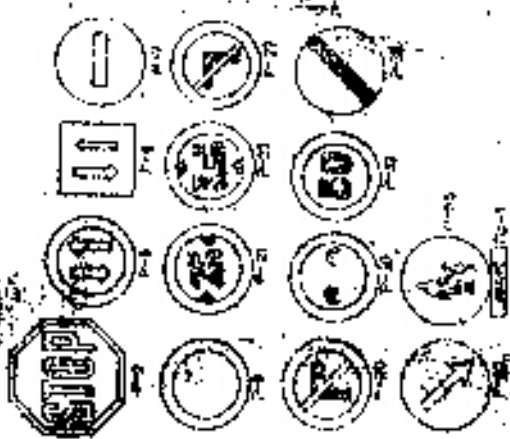
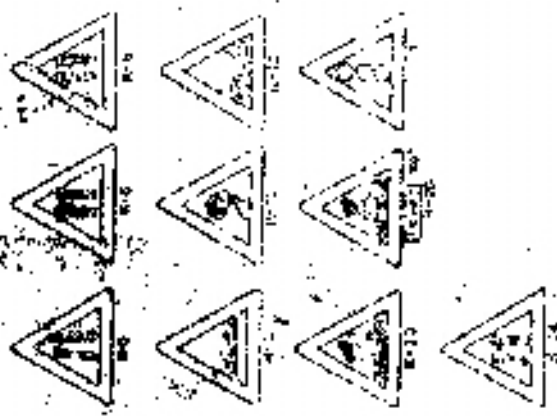
Ο Διευθυντής
Ι.Δ. ΠΑΠΑΚΡΙΒΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. «MANUAL ON UNIFORM TRAFFIC CONTROL. DEVICES FOR STREETS AND HIGHWAYS U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION FHA 1978
2. «TRAFFIC SIGNS MANUAL» U.K. MINISTRY OF TRANSPORT 1976.
3. «VERKEHRSREGELUNG AN BAUSTELLEN» SCHRIFTENREIHE STRASSENVERKEHR DES ALLEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL - CLUBS (ADAC). VOL 9 1976 TWIEHAUS E.

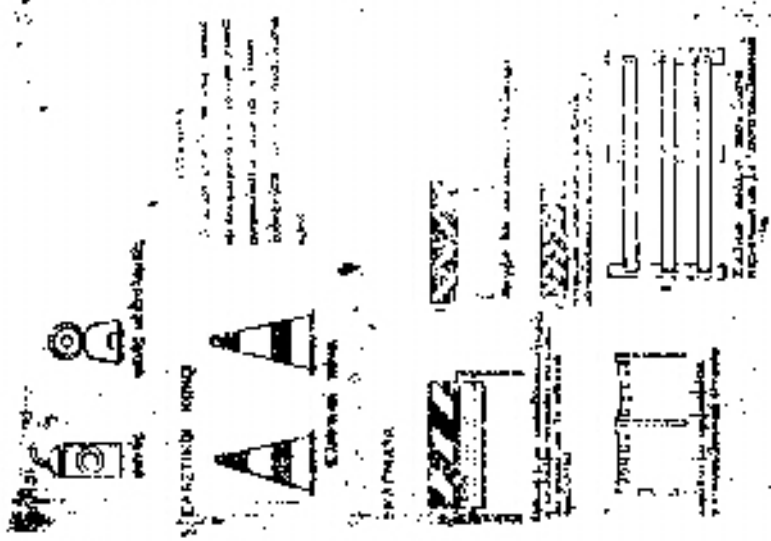
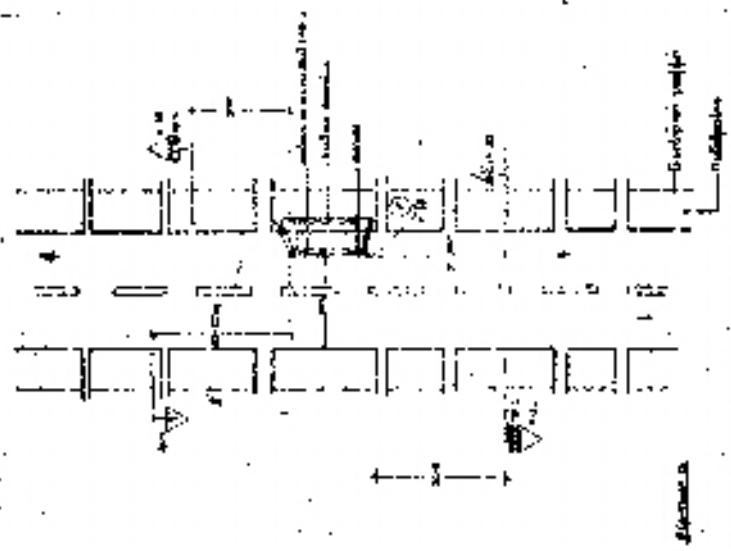
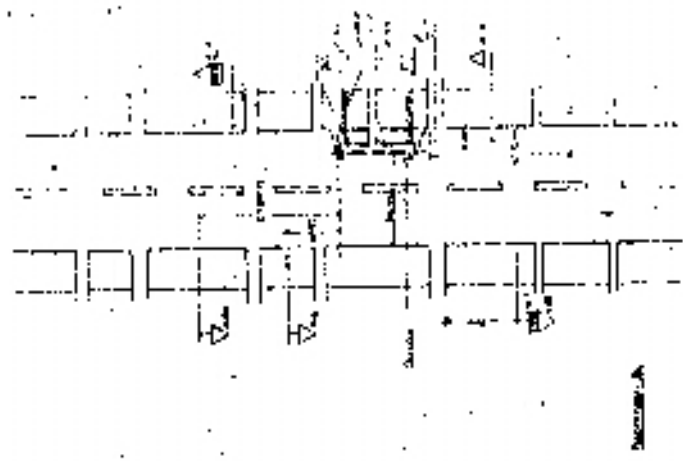
4. ΝΟΜΟΣ 614/77 (ΚΥΡΩΣΗ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)
5. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ (ΒΙΕΝΝΗ, 1968).
6. ΠΡΟΤΥΠΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΣΗΜΑΝΣΕΩΣ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΕ ΟΔΟΥΣ ΕΚΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ, ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ 1980.

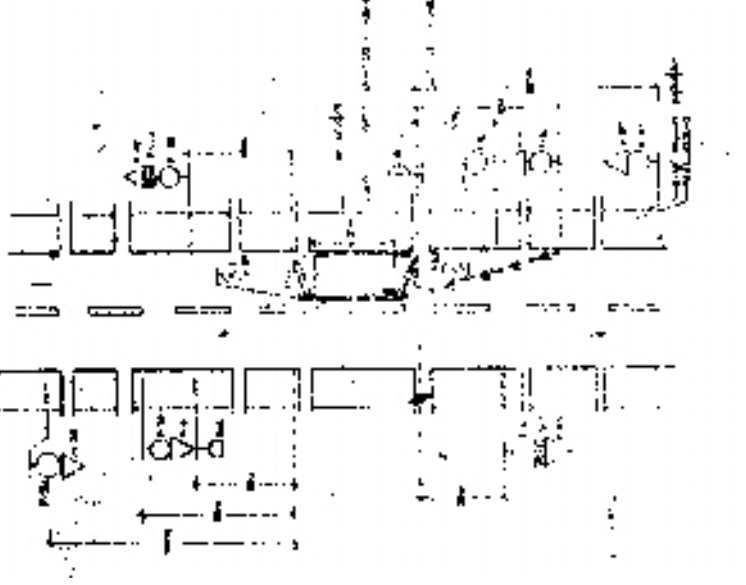
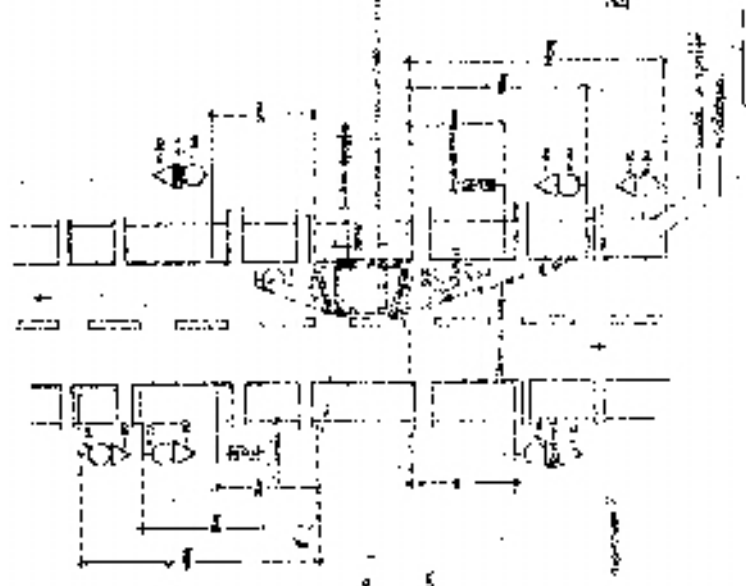
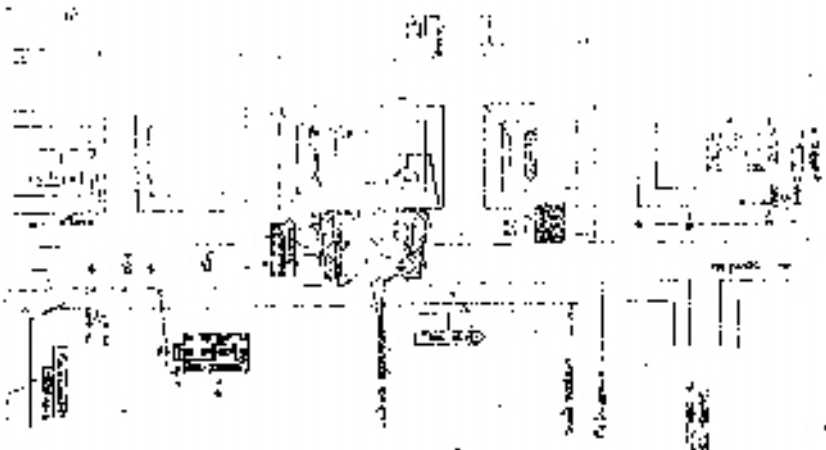
EXTRA INFORMATION

[illegible]

2. $\Gamma_1, \Delta \text{AKI} \vdash \neg \neg \neg \text{PREF} \rightarrow \text{DEF} \text{.AVE} \vdash$







Architectural drawing showing three different plan views of a building section, illustrating room layouts and structural details.

