


Οδηγίες Μελετών Οδικών Εργων (ΟΜΟΕ)

Τεύχος 1 :

Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ - ΛΚΟΔ)

Μελέτη:	 ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ		
ΑΝΑΔΟΧΟΙ:	ΕΥΠΑΛΙΝΟΣ Τ.Α.Ε. ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	NAMA Α.Ε. ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ Α.Ε.	
Ο Εκπρόσωπος:	Γ. Σοϊλεμέζογλου	08/06/2001	

Πρόλογος

Στις “Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων : Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου” με αντικείμενο την ορθολογιστική διαμόρφωση του οδικού δικτύου για την κατάταξη των οδών σε κατηγορίες, χρησιμοποιείται κατά μεγάλο μέρος η μεθοδολογία των γερμανικών οδηγιών RAS-N/88 και στοιχεία από αυτές, αλλά και δεδομένα από κανονισμούς άλλων χωρών, αφού δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη αντίστοιχες ερευνητικές εργασίες από εγχώριες πηγές και δεν έχει γίνει πλήρης επεξεργασία, μελέτη και συντονισμός των κυκλοφοριακών, χωροταξικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών, των υφισταμένων κανόνων και της υπάρχουσας νομοθεσίας της χώρας.

Επειδή επείγει η επίλυση πολλών σχετικών προβλημάτων που απαιτούν άμεση απάντηση σε αντικείμενα αναγόμενα στις αναφερόμενες γνωστικές περιοχές, με τις παρούσες οδηγίες επιδιώκεται η κάλυψη του κενού αυτού μέχρις ότου γίνουν διαθέσιμα τα απαραίτητα στοιχεία με την πληρέστερη τεκμηρίωση, ώστε να αναπροσαρμοσθούν οι οδηγίες αυτές, όπου τούτο απαιτηθεί.

Στόχος του παρόντος τεύχους είναι να βοηθηθούν οι Υπηρεσίες και Μελετητές στον προσδιορισμό του απαιτούμενου επιπέδου εξυπηρέτησης (χωρητικότητα-λειτουργική ταχύτητα) που πρέπει να προσφέρει, με ασφάλεια, το οδικό δίκτυο προκειμένου να καλύπτονται ορθολογικά και σε ενιαία βάση οι λειτουργικές ανάγκες κάθε οδικής σύνδεσης. Ο ενδιαφερόμενος (Υπηρεσία-Μελετητής) για τον προσδιορισμό της ανάγκης και των χαρακτηριστικών που πρέπει να καλύπτει μια οδική σύνδεση θα στηρίζεται στην εκάστοτε υφιστάμενη χωροταξική και πολεοδομική διαμόρφωση και διοικητική σύνδεση των οικισμών της χώρας, η οποία δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την κατάταξη των οδικών συνδέσεων σε βαθμίδες λειτουργικότητας.

Ομάδα Εργασίας εκπόνησης των ΟΜΟΕ

Η ομάδα εργασίας που συγκροτήθηκε για την εκπόνηση των παρουσών οδηγιών είναι :

Ανάπτυξη Οδηγιών:	R. Lamm	Καθηγητής Πανεπιστημίου Karlsruhe
	B. Ψαριανός	Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ
	Δ. Μαράτου	Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος
	Δ. Κάτσιος	Τοπ. Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος
	Γ. Σοϊλεμέζογλου	Τοπ. Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, Υπεύθυνος Μελέτης
	Δ. Δρυμαλίτου	Τοπ. Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος (συμμετοχή μόνο στις εργασίες της υποβολής 1994)

Επιμέλεια παρουσίασης: Α. Χατζηβασιλείου Σχεδιάστρια

Το σύνολο των εργασιών συντόνισε και επέβλεψε ως Σύμβουλος της ΔΜΕΟ ο καθηγητής ΕΜΠ Απ. Γιώτης.

Η έκδοση του έτους 2001 των ΟΜΟΕ πραγματοποιήθηκε μετά από την προσπάθεια που κατέβαλε Ομάδα Εργασίας της Ειδικής Επιτροπής Επεξεργασίας Θεμάτων Διευρωπαϊκού Δικτύου, η οποία συγκροτήθηκε ειδικά γι' αυτό το σκοπό.

Οι εργασίες της υπόψη Ομάδας Εργασίας συντονίστηκαν από το Δ/ντή της ΔΜΕΟ Ι. Σπερελάκη με στόχο την καλύτερη δυνατή διατύπωση των ΟΜΟΕ, ακόμη και με προσθήκη διευκρινήσεων, ώστε αυτές αφενός να είναι κατά το δυνατό εύληπτες και αφετέρου να αποφεύγεται τυχόν παρερμηνεία.

Επειδή η εκπόνηση των υπόψη οδηγιών είναι από τις σημαντικότερες εργασίες που έχουν υλοποιηθεί στον τομέα της μελέτης των οδικών έργων, ενώ παράλληλα αυτή αναγνωρίζεται ως μια δυναμική διαδικασία, η Ομάδα Εργασίας κατέβαλε προσπάθεια ώστε η παρούσα Οδηγία να είναι κατά το δυνατόν πλήρης και εύχρηστη.

Τα μέλη της Ομάδας Εργασίας επιλέχθηκαν έτσι ώστε να συμμετέχουν τεχνικοί εκπρόσωποι από όλες τις Υπηρεσίες που διαχειρίζονται σήμερα τη μελέτη και κατασκευή των μεγάλων οδικών αξόνων της χώρας.

Η συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας έγινε σύμφωνα με την Απόφαση του Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ, Δ1/Ο/7/44/06-11-2000 με τα εξής μέλη :

Πρόεδρος

- | | | | |
|-----------------|---------------------------------|--------------|----------|
| 1. Α. Κόκκινος, | Τοπ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, | Τμηματάρχης, | ΔΜΕΟ (α) |
|-----------------|---------------------------------|--------------|----------|

Αναπληρωτής Προέδρου

- | | | | |
|---------------|---------------------------------|--------------|----------|
| 2. Ε. Κασάπη, | Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, | Τμηματάρχης, | ΔΜΕΟ (ε) |
|---------------|---------------------------------|--------------|----------|

Μέλη

- | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|--------------------------------------|-----------|
| 3. Χ. Γεωργανόπουλος, | Πολ.Μηχανικός, | Δ/ντης Μελετών, | ΕΟΑΕ |
| 4. Ε. Σαρίδου, | Πολ.Μηχανικός, | βοηθός Δ/ντη Μελετών, | ΕΟΑΕ |
| 5. Ι. Σακκάς, | Πολ.Μηχανικός, | Τμηματάρχης Μελετών, | ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ |
| 6. Α. Καλαβάσης, | Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, | | ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ |
| 7. Ζ. Καρβούνης, | Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, | Τμηματάρχης Μελετών, | ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ |
| 8. Θ. Μπονέλης, | Πολ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, | | ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ |
| 9. Γ. Σοϊλεμέζογλου, | Τοπ.Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος, | Υπεύθυνος Μελέτης
Εκπόνησης ΟΜΟΕ, | NAMA ΑΕ |
| 10. Θ. Τσίρκα, | Γραμματειακή υποστήριξη, | | ΔΜΕΟ (α) |

Στις συνεδριάσεις της Ομάδας Εργασίας συμμετείχαν οι καθηγητές Απ. Γιώτης και Β. Ψαριανός.

Επισήμανση

Τα τεύχη που συντάχθηκαν (βλ. Πίνακα Χ-1) στο πλαίσιο της σύμβασης για τη Σύνταξη Προδιαγραφών και Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων δεν καλύπτουν το σύνολο των αναγκών για Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων όπως αναφέρεται και στα κείμενα των υπόψη τευχών.

Πίνακας Χ-1 : Τεύχη Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων

A/A Τεύχους	Τίτλος				Μελέτη Σύνταξη
1	Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου	(ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ)	Έκδοση	2001	NAMA ΑΕ
2	Διατομές	(ΟΜΟΕ-Δ)	Έκδοση	2001	NAMA ΑΕ
3	Χαράξεις	(ΟΜΟΕ-Χ)	Έκδοση	2001	NAMA ΑΕ
4	Κύριες Αστικές Οδοί	(ΟΜΟΕ-ΚΑΟ)	Έκδοση	2001	NAMA ΑΕ
5	Πρόσθετες Λωρίδες Κυκλοφορίας (μετάφραση Γερμανικών Οδηγιών)	(ΟΜΟΕ-ΠΛΚ)	Έκδοση	2001	ΕΥΠΑΛΙΝΟΣ ΤΑΕ
6	Σταθμοί Διοδίων	(ΟΜΟΕ-ΣΔ)	Προσωρινή Έκδοση	1999	ΕΥΠΑΛΙΝΟΣ ΤΑΕ
7	Σταθμοί Εξυπηρέτησης	(ΟΜΟΕ-ΣΕ)	Προσωρινή Έκδοση	2000	NAMA ΑΕ
8	Διατάξεις αποχέτευσης και στράγγισης καταστρώματος της οδού	(ΟΜΟΕ-ΑΣΚΟ)	Προσωρινή Έκδοση	2000	NAMA ΑΕ

Περιεχόμενα

	σελίδα
1. Γενικά	1
1.1 Σκοπός	2
1.2 Εφαρμογή	3
2. Κατηγορίες Οδών	4
2.1 Γενικά	4
2.2 Ομάδες οδών	6
2.3 Είδη σύνδεσης-Κέντρα	9
2.3.1 Γενικά	9
2.3.2 Υπεραστικές συνδέσεις	10
2.3.3 Ενδοοικιστικές συνδέσεις (περιλαμβάνονται και οι περιοχές εντός πόλεων).	10
2.3.4 Προσπέλαση προς περιοχές αναψυχής	10
2.3.5 Προσπέλαση προς κέντρα γένεσης κυκλοφορίας	11
2.3.6 Συνδέσεις με όμορες χώρες	11
2.4 Λειτουργικές βαθμίδες	11
2.5 Καθορισμός κατηγοριών οδών σε περιοχές κυρίως εκτός σχεδίου με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών	14
2.5.1 Γενικά	14
2.5.2 Λειτουργική ιεράρχηση οδών σε υπεραστικές περιοχές.	14
2.5.3 Διήκουσες (διαμπερείς) οδοί	17
2.5.4 Κατηγορίες οδών και ποιότητα κυκλοφορίας	17
2.5.5 Κατηγορίες οδών και ποιότητα γεωμετρικού σχεδιασμού	18
3. Μεθοδολογία προσδιορισμού κατηγορίας οδού	19
3.1 Προσδιορισμός λειτουργικής βαθμίδας	21
3.1.1 Γενικά	21
3.1.2 Μεθοδολογία	21
3.1.3 Συγκέντρωση απαραίτητων στοιχείων	22
3.1.4 Προσδιορισμός του συστήματος των οικισμών (κύρια κέντρα, δήμοι, κοινότητες, ή διαμερίσματα αυτών).	22
3.2 Προσδιορισμός της ομάδας και της κατηγορίας οδού	23

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας Π-1: Ενδεικτική αντιστοίχιση ορολογίας ιεράρχησης κέντρων και οικιστικών περιοχών/επιπέδων/ βαθμίδων

Πίνακας Π-2: Οικιστική δομή παραθεριστικών οικισμών. Κατάταξη σε κατηγορίες κατά ΕΠΑ (ενδεικτικές τιμές)

2.3.2 Υπεραστικές συνδέσεις

Η σημασία μιας σύνδεσης μεταξύ δύο (οικιστικών) περιοχών ή τόπων εξαρτάται από τη σημαντικότητα των ίδιων των περιοχών ή τόπων αυτών, όπως αυτή προκύπτει από το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό ή λειτουργία. Η σημαντικότητα αυτή στο παρόν τεύχος εκφράζεται με το χαρακτηρισμό ή μη των περιοχών αυτών ως “κέντρα” ανώτερης, μέσης ή βασικής βαθμίδας.

- ως οικιστικές περιοχές **ανώτερης βαθμίδας** (ανώτερα κέντρα) νοούνται εκείνες οι περιοχές οι οποίες αποτελούν κέντρα διοίκησης, ανάπτυξης πολιτιστικών και οικονομικών δραστηριοτήτων καθώς και παροχής υπηρεσιών σε επίπεδο διαμερίσματος μιας χώρας
- ως οικιστικές περιοχές **μέσης βαθμίδας** (μεσαία κέντρα) νοούνται εκείνες οι περιοχές, οι οποίες εξυπηρετούν την κάλυψη των ημερήσιων και των ειδικών αναγκών και αποτελούν επίκεντρα δραστηριότητας της βιομηχανίας, του εμπορίου και των υπηρεσιών
- ως οικιστικές περιοχές **βασικής βαθμίδας** (βασικά κέντρα) νοούνται εκείνες οι περιοχές, οι οποίες καλύπτουν κατά βάση, μόνο ημερήσιες ανάγκες των κατοίκων τους
- τέλος, ως **περιοχές χωρίς το χαρακτήρα κέντρου** νοούνται οι περιοχές εκείνες, οι οποίες δεν εμπίπτουν σε καμία από τις παραπάνω βαθμίδες σημαντικότητας των οικιστικών περιοχών.

Μια πρώτη αντιστοίχιση με τη θεσμοθετημένη κυρίως διοικητική ιεράρχηση των οικισμών στη χώρα μας η οποία ενέχει και στοιχεία λειτουργικής ιεράρχησης φαίνεται στον Πίνακα Π-1 του Παραρτήματος.

Με βάση την κατάταξη μιας οικιστικής περιοχής σε κάποια βαθμίδα κέντρου, προκύπτει η ιεραρχική δομή ενός οδικού δικτύου αποτελούμενου από τμήματα με διαφορετικής σημασίας σύνδεση. Για τον προσδιορισμό της κυκλοφοριακής σημασίας των κέντρων, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις κέντρων των μεγαλύτερων βαθμίδων, θα πρέπει εκτός των χωροταξικών κριτηρίων, να λαμβάνονται υπόψη και τα κυκλοφοριακά δεδομένα των κέντρων.

Την κατάταξη μιας οδού σε κάποια βαθμίδα, θα πρέπει πάντα να ακολουθεί ο έλεγχος κατάλληλης επιλογής βαθμίδας με κριτήριο τα υπάρχοντα ή αναμενόμενα να υπάρχουν στο μέλλον, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά σύνδεσης των κέντρων μεταξύ τους. Αν διαπιστωθεί ότι η σημασία της σύνδεσης κέντρων μεταξύ τους δεν αντιστοιχεί στην κυκλοφοριακή κατάταξη της οδού, τότε θα πρέπει να αλλάξει η βαθμίδα κυκλοφοριακής σημασίας της οδού (λειτουργική βαθμίδα).

2.3.3 Ενδοοικιστικές συνδέσεις (περιλαμβάνονται και οι περιοχές εντός πόλεων)

Απαιτήσεις σύνδεσης έχουν οι περιοχές εντός πόλεων ή και οικισμών. Απαιτείται επομένως να ορισθούν και οι ενδοοικιστικές συνδέσεις κατ' αντιστοιχία με τις συνδέσεις των κέντρων. Βασική αρχή αυτής της σύνδεσης είναι η υποδιαίρεση των πόλεων ή οικισμών σε τμήματα με διαφορετική ιεραρχική βαθμίδα ως εξής:

- **Ενδοοικιστικά ανώτερα κέντρα** (κέντρα πόλεων). Αποτελούν τα κέντρα προμήθειας αγαθών και πολιτιστικών εκδηλώσεων των μεγάλων πόλεων (πόλεις, που χαρακτηρίστηκαν ως ανώτερα κέντρα).
- **Ενδοοικιστικά μεσαία κέντρα** (μεγαλύτερα τμήματα πόλεων). Τα κέντρα αυτά εξυπηρετούν κύριες ανάγκες και σπανιότερα ειδικές ανάγκες.
- **Ενδοοικιστικά βασικά κέντρα** (τμήματα ή περιοχές πόλεων). Εξυπηρετούν καθημερινές ανάγκες.

Ο ορισμός, τα όρια και η κατάταξη των ενδοοικιστικών χωρικών ενοτήτων γίνεται με βάση την προοπτική ανάπτυξης που παρατηρείται σε μία πόλη από το χωροταξικό σχεδιασμό.

Ακόμα και στην περίπτωση των εσωτερικών τμημάτων ενός οικισμού, τίθενται στόχοι για κατάλληλη προσπελασιμότητα. Κατά τον προσδιορισμό όμως των λειτουργικών αναγκών σύνδεσης, θα πρέπει οπωσδήποτε να λαμβάνονται υπόψη και εξυπηρετήσεις που παρέχουν όλα τα κυκλοφοριακά συστήματα που διαθέτει ο οικισμός και να επιδιώκεται η μεταξύ τους εναρμόνιση, ιδιαίτερα όσον αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

2.3.4 Προσπέλαση προς περιοχές αναψυχής

Η αναψυχή μαζί με την εργασία, κατοίκηση και μόρφωση ανήκει στις ζωτικές δραστηριότητες ενός πληθυσμού.

Οι περιοχές αναψυχής ανάλογα με τη σπουδαιότητά τους διακρίνονται σε :

- **Σημαντικές περιοχές αναψυχής ευρύτερου χώρου** (περιοχές διακοπών, τουριστικές περιοχές)
- **Τοπικές/Υπερτοπικές περιοχές αναψυχής** (περιοχές αναψυχής, π.χ. κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου)
- **Εγγύς περιοχές αναψυχής**

Μια ενδεικτική αντιστοίχιση με τη λειτουργική ιεράρχηση που υπάρχει στις προδιαγραφές ΕΠΑ δίνεται στον Πίνακα Π-2 του Παραρτήματος.

Κατά τη διαμόρφωση του οδικού δικτύου τα τουριστικά κέντρα των σημαντικών περιοχών αναψυχής ευρύτερου χώρου θα θεωρούνται εν γένει ως κέντρα μέσης βαθμίδας και τα κέντρα των τοπικών/υπερτοπικών περιοχών αναψυχής θα θεωρούνται ως κέντρα βασικής βαθμίδας. Τα κέντρα των εγγύς περιοχών αναψυχής θα ισοδυναμούν με περιοχές χωρίς το χαρακτήρα κέντρου.

Με τον τρόπο αυτό λαμβάνεται υπόψη ότι, οι οδοί που προσφέρουν προσπέλαση προς περιοχές αναψυχής έχουν το χαρακτήρα σύνδεσης, αλλά με ποιοτικές απαιτήσεις μικρότερες.

2.3.5 Προσπέλαση προς κέντρα γένεσης κυκλοφορίας

Κέντρα γένεσης κυκλοφορίας θεωρούνται :

- τα σημεία σύνδεσης σημαντικών κυκλοφοριακών συστημάτων ευρύτερου χώρου (π.χ. αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί μεγάλων αποστάσεων και λιμάνια)
- τα σημεία σύνδεσης κυκλοφοριακών συστημάτων επιπέδου επαρχίας/νομού (π.χ. υπερτοπικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί, εγκαταστάσεις μετεπιβίβασης (park & ride) κλπ).
- τα σημεία σύνδεσης τοπικών κυκλοφοριακών συστημάτων (π.χ. τοπικοί/ημιαστικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί, εγκαταστάσεις μετεπιβίβασης (park & ride) κλπ.).
- τα ιδιαίτερα σημεία γένεσης κυκλοφορίας (π.χ. μεγάλες αθλητικές εγκαταστάσεις, περιοχές εκθέσεων, πανεπιστήμια, μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, πολιτιστικά, μεγάλα εμπορικά κέντρα και κέντρα αναψυχής όπως τα συγκροτήματα κινηματογράφων μαζί με εμπορικά κέντρα στις περιοχές της Αθήνας, Ρέντη, Μαρούσι,

Κατά τη διαμόρφωση του οδικού δικτύου τα σημεία σύνδεσης με σημαντικά κυκλοφοριακά συστήματα ευρύτερου χώρου θα ισοδυναμούν κατά κανόνα με κέντρα μέσης βαθμίδας (μεσαία κέντρα), και τα σημεία σύνδεσης με κυκλοφοριακά συστήματα επιπέδου επαρχίας/νομού κατά κανόνα θα θεωρούνται ως κέντρα βασικής βαθμίδας (βασικά κέντρα). Σημεία σύνδεσης με τοπικά κυκλοφοριακά συστήματα και ιδιαίτερα σημεία γένεσης κυκλοφορίας θα ισοδυναμούν κατά κανόνα με περιοχές χωρίς το χαρακτήρα κέντρου. Αυτή η κατάταξη της οδού λαμβάνει πάλι υπόψη ότι πρόκειται για προσπέλαση προς κέντρα γένεσης κυκλοφορίας και ότι οι ποιοτικές απαιτήσεις για προσπέλαση γενικά είναι μικρότερες από τις απαιτήσεις για σύνδεση. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από τη θέση των κέντρων γένεσης κυκλοφορίας, εντός ή εκτός δομημένων περιοχών.

Η κατασκευαστική και λειτουργική διαμόρφωση των οδικών προσπελάσεων αυτού του τύπου προσαρμόζεται προς τα ιδιαίτερα τους κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά. Θα πρέπει δε να λαμβάνονται υπόψη στις περιπτώσεις αυτές και οι απαιτήσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και οι δυνατότητες τους για κατάλληλη προσπέλαση.

2.3.6 Συνδέσεις με όμορες χώρες

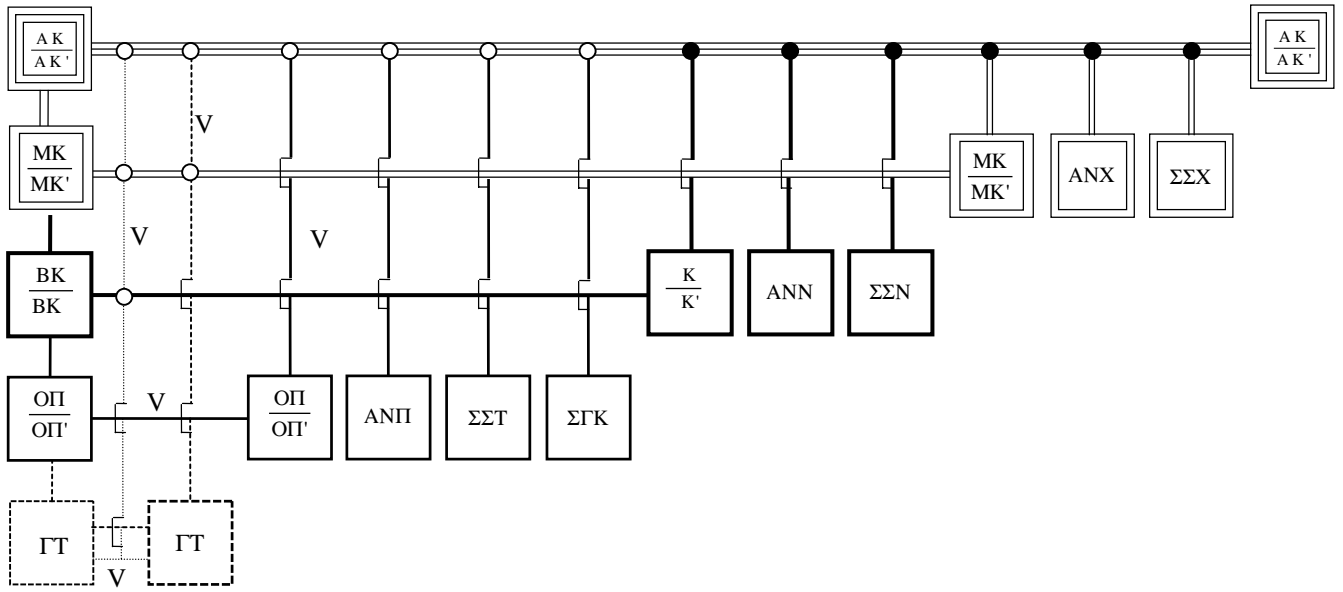
Η διαμόρφωση του οδικού δικτύου δεν μπορεί να περατούται στα σύνορα της χώρας. Ιδιαίτερης σημασίας για τη διεθνή κυκλοφορία, είναι οι συνδέσεις μεταξύ των κέντρων ανώτερης βαθμίδας μιας χώρας με τις αντίστοιχες άλλων χωρών, όπως είναι οι Ευρωπαϊκές Οδοί. Εκτός των οδών αυτών, στη διαμόρφωση του οδικού δικτύου μιας χώρας λαμβάνονται υπόψη και οι συνδέσεις κέντρων μέσης και βασικής βαθμίδας της χώρας με αντίστοιχα κέντρα γειτονικών χωρών. Με ανάλογο τρόπο, στη διαμόρφωση του οδικού δικτύου της χώρας λαμβάνονται υπόψη και οι συνδέσεις με περιοχές αναψυχής και κέντρα γένεσης κυκλοφορίας όμορων χωρών.

2.4 Λειτουργικές Βαθμίδες

Για τον προσδιορισμό των ποιοτικών στοιχείων των διαφόρων οδικών τμημάτων ορίζονται έξι λειτουργικές βαθμίδες με βάση τον κατάλογο κριτηρίων του Πίνακα 2-2. Το παραγόμενο με τον τρόπο αυτό σύστημα οδικών συνδέσεων, παριστάνεται στο Σχήμα 2-8.

Κατά τον προσδιορισμό των λειτουργικών χαρακτηριστικών σύνδεσης στο οδικό δίκτυο πρέπει καταρχήν να λαμβάνονται υπόψη οι συνδέσεις μιας οικιστικής περιοχής κάποιας βαθμίδας με τις γειτονικές και τις μεθεπόμενες γειτονικές οικιστικές περιοχές της ίδιας βαθμίδας. Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη συνδέσεις με άλλες, πέραν αυτών, γειτονικές περιοχές της ίδιας βαθμίδας, εφόσον υφίστανται ιδιαίτερα έντονες κυκλοφοριακές σχέσεις με αυτές. Επίσης, θα πρέπει να ελέγχεται αν μπορούν να αγνοούνται συνδέσεις με γειτονικές ή και πέραν αυτών περιοχές, λόγω ιδιαίτερα μικρών κυκλοφοριακών σχέσεων.

Σε περίπτωση επικάλυψης δύο ή περισσότερων λειτουργικών βαθμίδων η διαμόρφωση της οδού θα προσανατολίζεται γενικά στην υψηλότερη λειτουργική βαθμίδα. Απόκλιση από τον κανόνα αυτό νοείται μόνον όταν στη βαθμίδα αυτή δεν υπάρχουν έντονες λειτουργικές σχέσεις μεταξύ των οικιστικών περιοχών, ή όταν η υψηλότερη λειτουργική βαθμίδα μπορεί να εξυπηρετηθεί σχεδόν πλήρως από άλλα κυκλοφοριακά συστήματα.



	$\mu = \mu$	
	$\mu = \mu / \mu$	
	$\mu = \mu / \mu$	
	$V = \mu \mu$	
	$V = \mu \mu \mu *$	
	$VI = \mu *$	
	$\mu \mu \mu \mu$	
	$\mu \mu \mu \circ$	

Κατά το σχεδιασμό της οδού, ορισμένοι συνδυασμοί ομάδων οδών και λειτουργικών βαθμίδων δεν είναι επιθυμητοί, (είναι προβληματικοί) ή δεν είναι εφικτοί ή δεν είναι συνήθως απαντώμενοι, λόγω των αντιθέσεων που εμφανίζουν οι απαιτήσεις που προκύπτουν από το περιβάλλον της οδού σε σχέση με την κυκλοφοριακή σημασία της. Γίνεται χρήση χαρακτηρισμού (π.χ. AII, BIII, κλπ.) των συνδυασμών εκείνων, οι οποίοι λόγω των περιεχομένων σε αυτούς λειτουργιών αναμένεται να δίνουν κατά κανόνα ικανοποιητικές λύσεις από κατασκευαστική και λειτουργική άποψη (βλ. Πίνακα 2-3). Βέβαια, είναι δυνατόν να εμφανιστούν στην πράξη και οι υπόλοιπες κατηγορίες οδών, αλλά

στην περίπτωση αυτή οι κυκλοφοριακές απαιτήσεις βρίσκονται σε τέτοια αντίθεση με τις μη-κυκλοφοριακές, ώστε τα προκύπτοντα προβλήματα να μην μπορούν, ή να μπορούν πολύ δύσκολα, να λυθούν με διάφορα μέτρα διαμόρφωσης της οδού. Στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει επομένως να γίνεται προσπάθεια διαχωρισμού των λειτουργιών σύνδεσης, πρόσβασης και παραμονής. Αν αυτό δεν είναι δυνατόν, θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια, να διατυπωθούν συμβιβαστικές λύσεις που θα λαμβάνουν υπόψη όλες τις λειτουργικές ανάγκες που εμφανίζονται στη θεωρούμενη οδό.

Πίνακας 2-3 : Κατηγορίες οδών με ιεράρχηση βάσει λειτουργικότητας (καθοριστικής λειτουργίας)

Λειτουργικές βαθμίδες		Ομάδες οδών		εκτός σχεδίου		εντός σχεδίου (η ομάδα Γ μπορεί να είναι και εκτός σχεδίου*)		
				με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδων ιδιοκτησιών**		με δυνατότητα εξυπηρέτησης παρόδων ιδιοκτησιών		
				Καθοριστική Λειτουργία			πρόσβαση	παραμονή
				Α	Β	Γ		
Οδική σύνδεση ευρύτερων περιοχών (π.χ. περιφέρειες χώρας)	I	AI	BI	ΓI	ΔI	EI		
Οδική σύνδεση νομών / επαρχιών	II	AII	BII	ΓII	ΔII	EII		
Οδική σύνδεση επαρχιών / οικισμών	III	AIII	BIII	ΓIII	ΔIII	EIII		
Οδική σύνδεση μικρών οικισμών	IV	AIV	BIV	ΓIV	ΔIV	EIV		
Οδική σύνδεση μικρής σημασίας με οικόπεδα και εκτάσεις	V	AV	-	-	ΔV	EV		
Οδική σύνδεση από οικόπεδα ή εκτάσεις μέσω δρομίσκων και δασικών οδών	VI	AVI	-	-	-	EVI		

* νοούνται περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση

** οι οδοί κατηγορίας AI, BI και BII δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες

Υπόμνημα :

- συνήθως μη απαντώμενος συνδυασμός

προβληματικός συνδυασμός

ιδιαίτερα προβληματικός συνδυασμός

μη εφικτός συνδυασμός

Σύμφωνα με τον Πίνακα 2-3, οι δυνατοί συνιστώμενοι, μη- προβληματικοί συνδυασμοί ομάδας οδών A έως E και λειτουργικών βαθμίδων I – VI οδηγούν στη διατύπωση 16 συνολικά κατηγοριών οδών. Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και οι παράμετροι μελέτης που συσχετίζονται άμεσα με τις κατηγορίες αυτές φαίνονται στον Πίνακα 2-4.

Οι τυπικές διατομές που αντιστοιχούν σε κάθε μία κατηγορία οδού των ομάδων A και B με τα αντίστοιχα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά τους δίνονται στον Πίνακα 3-1 των Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων "Διατομές" (ΟΜΟΕ-Δ), της παρούσης σειράς των Οδηγιών.

Πίνακας 2-4 : Λειτουργικά χαρακτηριστικά και παράμετροι μελέτης οδών

Λειτουργικά χαρακτηριστικά οδών		Παράμετροι μελέτης και λειτουργίας οδών				
Ομάδα οδών	Κατηγορία οδού Χαρακτηρισμός οδού	Είδος οχημάτων	Επιτρεπόμενη ταχύτητα $V_{επιτρ}$ [km/h]	Χαρακτηριστικά επιφάνειας κυκλοφορίας	Κόμβοι	Ταχύτητα Μελέτης V_e [km/h]
1	2	3	4	5	6	7
A οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός σχεδίου (υπεραστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παροδίων ιδιοκτησιών <u>Σημείωση :</u> Η κατηγορία AI αφορά οδούς σύνδεσης ευρύτερων περιοχών και οι οποίες δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες	AI Αυτοκινητόδρομος	μηχ.	≤ 120	διαχωρισμένη	ανισοπ.	(130) 120 110 100
	AI Οδός ταχείας κυκλοφορίας	μηχ.	≤ 90 (100)	διαχωρισμένη / ενιαία	(ανισοπ.) ισοπ.	(100) 90 (80)
	AII Οδός μεταξύ νομών/επαρχιών	μηχ. (μηχ.) γεν.	≤ 110 ≤ 90	διαχωρισμένη ενιαία	ανισοπ. (ισοπ.) ισοπ.	(120) 110 100 90 (80) (100) 90 80 (70)
	AIII Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών	μηχ. γεν.	≤ 90 ≤ 80	διαχωρισμένη ενιαία	(ανισοπ.) ισοπ. ισοπ.	90 80 70 (90) 80 70 (60)
	AIV Οδός μεταξύ μικρών οικισμών Συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 80	ενιαία	ισοπ.	(90) 80 70 60 (50)
	AV Δευτερεύουσα οδός Αγροτική οδός	γεν.	≤ 60 (70)	ενιαία	ισοπ.	(70) 60 50 40 καμία*
	AVI Τριτεύουσα οδός Δασική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	50 40 καμία*
B οδοί που διατρέχουν περιοχές εντός σχεδίου (ημιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών <u>Σημείωση :</u> Οι οδοί κατηγορίας BI και BII δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες	BI Αστικός αυτοκινητόδρομος	μηχ.	≤ 100	διαχωρισμένη	ανισοπ.	100 90 80 70
	BII Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας	μηχ.	≤ 90	διαχωρισμένη ενιαία	ανισοπ. (ισοπ.)	(100) 90 80 70 (60) 90 80 70 60
	BIII Αστική αρτηρία	μηχ. γεν.	≤ 70 ≤ 70	διαχωρισμένη ενιαία	ισοπ. ισοπ.	(80) 70 60 (50) 70 60 (50)
	BIV Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 60	ενιαία	ισοπ.	60 50
Γ οδοί που διατρέχουν περιοχές εκτός** ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παροδίων ιδιοκτησιών	ΓIII Αστική αρτηρία	γεν. γεν.	50 (≤ 70) 50 (≤ 60)	διαχωρισμένη ενιαία	ισοπ. ισοπ.	(70) (60) 50 (40) (60) 50 (40)
	ΓIV Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 50 (≤ 60)	ενιαία	ισοπ.	(60) 50 (40)
Δ οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές) με βασική λειτουργία την πρόσβαση	ΔIV Συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	καμία*
	ΔV Τοπική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	καμία*
Ε οδοί σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές) με βασική λειτουργία την παραμονή	ΕV Τοπική οδός	γεν.	≤ 30 ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοπ.	καμία*
	ΕVI Τοπική οδός κατοικιών	γεν.	ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοπ.	καμία*

μηχ. = οχήματα με μέγιστη αναπτυσσόμενη ταχύτητα >60km/h
γεν. = οχήματα παντός είδους (. . .) = εξαίρεση

* δεν απαιτείται καθορισμός ταχύτητας μελέτης V_e
** νοούνται περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση

2.5.3 Διήκουσες (διαμπερείς) Οδοί

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την ομοιομορφία της χάραξης, της διατομής και της διαμόρφωσης των κόμβων, γίνονται περισσότερο αναγκαίες όσο αυξάνουν και οι απαιτήσεις της λειτουργίας σύνδεσης σε μία οδό. Συνεπώς είναι δυνατόν να γίνουν ανεκτές κάποιες μεταβολές στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά μιας οδού, στην οποία δίνεται μικρότερη σημασία όσον αφορά τη λειτουργία της σύνδεσης, ενώ αντίθετα αυξάνουν οι απαιτήσεις που τίθενται από τη λειτουργία της πρόσβασης ή/και της παραμονής.

Τέτοιες αναγκαίες μεταβολές στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους παρουσιάζουν οι διήκουσες (διαμπερείς) οδοί που συνδέουν υπερτοπικές περιοχές και διέρχονται σε κάποιο τμήμα τους από δομημένες περιοχές. Η αντιμετώπιση τέτοιων οδών καθίσταται τόσο πιο προβληματική, όσο μεγαλύτερη είναι και η λειτουργική βαθμίδα της σύνδεσης που τους έχει αποδοθεί.

Η εναλλαγή της κατηγορίας οδού που μπορεί να παρουσιάζουν οι διήκουσες οδοί, φαίνεται στον Πίνακα 2-5.

Κατά μήκος των συνδέσεων της λειτουργικής βαθμίδας I, οι διήκουσες οδοί δημιουργούν ιδιαίτερα έντονες λειτουργικές αντιθέσεις, λόγω ταυτόχρονης ύπαρ-

ξης απαιτήσεων σύνδεσης με απαιτήσεις πρόσβασης και παραμονής. Στις περιπτώσεις αυτές, θα πρέπει να ελέγχεται με προσοχή κατά πόσο οι αντιθέσεις αυτές μπορούν να μειωθούν με μετατόπιση της χάραξης μακριά από την δομημένη περιοχή, ή με μελέτη της οδού ως παρακαμπτηρίας. Η περίπτωση διηκουσών οδών με συνδέσεις της λειτουργικής βαθμίδας II και με υψηλές απαιτήσεις σε πρόσβαση ή παραμονή μπορεί να αντιμετωπιστεί, είτε με σχεδιασμό της οδού ως παρακαμπτηρίου, ή με μετατοπίσεις της σε οδικά τμήματα της δομημένης περιοχής, που είναι λιγότερο ευαίσθητα. Το ίδιο ισχύει και στις περιπτώσεις των οδών με λειτουργική βαθμίδα I, όταν οι απαιτήσεις, όσον αφορά την πρόσβαση ή την παραμονή, είναι ιδιαίτερα αισθητές.

Εφόσον δεν είναι δυνατόν να μετατοπισθεί η κυκλοφορία, απαιτείται να γίνουν έντονες προσπάθειες για την πολεοδομική ενσωμάτωση της διήκουσας οδού με χρησιμοποίηση διαφόρων μέτρων για μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας, για βελτίωση της δυνατότητας διασταύρωσης της οδού, καθώς και για δημιουργία επιφανειών παραμονής στους παράπλευρους χώρους, που θα προσαρμόζονται στο περιβάλλον της οδού.

Πίνακας 2-5 : Εναλλαγή κατηγορίας οδού κατά μήκος μιας διήκουσας οδού

Λειτουργ. βαθμίδα	Θέση οδού	Με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παροδίων ιδιοκτησιών*			Διήκουσα οδός με δυνατότητα εξυπηρέτησης παροδίων ιδιοκτ.		
		υπεραστική	υπεραστική παρακαμπτήρια	αστική και ημιαστική περιμετρική	περίμετρος	μεταβατική περιοχή	κέντρο οικιστικής περιοχής
	Χρήση παρόδιου χώρου	ελεύθερος χώρος	ελεύθερος χώρος και αναψυχή	χρήση ανεξάρτητη της οδού	κατοικία	κατοικία και μεμονωμένα καταστήματα	καταστήματα και κατοικία
	Απαιτήσεις σε Σύνδεση	Απαιτήσεις σε Πρόσβαση και Παραμονή					
		καθόλου	ελάχιστες	μέτριες	μέτριες	υψηλές	πολύ υψηλές
I	πολύ υψηλές	A I	A I	B I	((Γ I))	πρός αποφυγή	πρός αποφυγή
II	υψηλές	A II	A II	B II	(Γ II)	((Δ II))	πρός αποφυγή
III	μέτριες	A III	-	B III	Γ III	(Δ III)	((E III))
IV	μικρές	A IV	-	-	Γ IV	Δ IV	(E IV)
V	ελάχιστες	A V	-	-	-	Δ V	E V
VI	καθόλου	A VI	-	-	-	-	E VI

* οι οδοί κατηγορίας AI, BI και BII δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες

2.5.4 Κατηγορίες οδών και ποιότητα κυκλοφορίας

Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα της ένταξης μιας οδού σε μία κατηγορία είναι η συσχέτισή της με ένα συγκεκριμένο επίπεδο των χαρακτηριστικών της κυ-

κλοφορίας που τη χρησιμοποιεί. Ως μέτρο ποσοτικής έκφρασης αυτών των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας χρησιμεύει η μέση ταχύτητα διαδρομής, την οποία μπορούν να αναπτύξουν τα οχήματα που κινούνται σε ένα τμήμα της οδού με συγκεκριμένες συνθήκες κυκλοφορίας. Η καθοριστικής σημασίας μέση

ταχύτητα διαδρομής για κάθε κατηγορία οδού, οδηγεί και στον προσδιορισμό της ταχύτητας μελέτης κόμβου. Τα δύο αυτά μεγέθη, η μέση ταχύτητα διαδρομής και η ταχύτητα μελέτης κόμβου αποτελούν τα βασικά στοιχεία για τη μελέτη των κόμβων ενός οδικού τμήματος.

Για την επιλογή του χαρακτήρα της οδικής σύνδεσης πρέπει να προσδιορισθεί η μέση ταχύτητα διαδρομής σε σχέση με τον κυκλοφοριακό φόρτο σχεδιασμού. Ως μέση ταχύτητα διαδρομής σε υπάρχουσες οδούς ορίζεται η μέση τιμή των ταχυτήτων όλων των επιβατικών οχημάτων.

Για τον προσδιορισμό του εύρους μεταβολής της ταχύτητας διαδρομής (επιδιωκόμενη ταχύτητα) που αντιστοιχεί σε κάθε κατηγορία οδού, διακρίνεται η κυκλοφορία σε :

- κυκλοφορία κατά τις εργάσιμες ημέρες

- κυκλοφορία κατά τις ημέρες αργιών (Σαββατοκύριακα, εθνικές εορτές κλπ.)

- κυκλοφορία σε περίοδο διακοπών.

Από οικονομοτεχνική άποψη, οι υψηλότερες ποιοτικές απαιτήσεις αφορούν την κυκλοφορία των εργασιμων ημερών. Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ακόμη οριστικές μετρήσεις και αναλύσεις σχετικά με τα επιδιωκόμενα ή απαιτούμενα μεγέθη των ταχυτήτων διαδρομής για κάθε κατηγορία οδού. Προσωρινώς και μέχρι να εκπονηθούν σχετικές έρευνες μπορεί να γίνεται η χρήση των ταχυτήτων του Πίνακα 2-6.

Ο ακριβής καθορισμός της επιθυμητής ή επιδιωκόμενης ταχύτητας διαδρομής σε κάθε μία κατηγορία οδού, προκύπτει ως αποτέλεσμα του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού της χώρας.

Πίνακας 2-6 : Επιδιωκόμενη ταχύτητα διαδρομής ανά κατηγορία οδού

	Χαρακτηρισμός οδού	Κατηγορία οδού	Εύρος ταχυτήτων διαδρομής [km/h]		
			εργάσιμες ημέρες	ημέρες αργιών	περίοδοι διακοπών
Υπεραστικές οδοί	Αυτο/δρομος-Οδός ταχείας κυκλοφ.	A I	70 - 100	60 - 80	60 – 90
	Οδός μεταξύ νομών / επαρχιών	A II	60 - 90	50 - 70	50 – 80
	Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών	A III	50 - 80	40 - 60	40 – 70
	Οδός μεταξύ μικρών οικισμών Συλλεκτήρια οδός	A IV	40 - 60	40 - 50	40 – 60
	Δευτερεύουσα οδός Αγροτική οδός	A V	καμία	καμία	Καμία
	Τριτεύουσα οδός Δασική οδός	A VI	καμία	καμία	Καμία
Ημιαστικές και Αστικές οδοί	Αστικός αυτοκινητόδρομος	B I	50 - 60	50 - 60	50 – 60
	Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας	B II	40 - 50	40 - 50	40 - 60
	Αστική αρτηρία	B III	30 -40	30 - 40	30 - 50
	Κύρια συλλεκτήρια οδός	B IV	30	30	30 - 40
Αστικές οδοί	Αστική αρτηρία	Γ III	30 - 40	30 - 40	30 - 50
	Κύρια συλλεκτήρια οδός	Γ IV	30	30	30 - 40
	Συλλεκτήρια οδός	Δ IV	20 - 30	20 - 30	20 - 30
	Τοπική οδός	Δ V	καμία	καμία	καμία
	Τοπική οδός	E V	καμία	καμία	καμία
	Τοπική οδός κατοικιών	E VI	καμία	καμία	καμία

2.5.5 Κατηγορίες οδών και ποιότητα γεωμετρικού σχεδιασμού

Η σχέση μεταξύ κατηγορίας οδού και ποιότητας γεωμετρικού σχεδιασμού φαίνεται από τις τιμές του Πίνακα 2-4. Σε κάθε κατηγορία οδού αντιστοιχούν συγκεκριμένες ταχύτητες μελέτης, είδη διατομών και κόμβων, μέγιστες επιτρεπόμενες ταχύτητες και επιτρεπόμε

μενο είδος οχημάτων, δηλ. μηχανοκίνητα οχήματα με μέγιστη αναπτυσσόμενη ταχύτητα μεγαλύτερη από 60 χλμ/ωρ, ή παντός είδους οχήματα (αγροτικά, δίκυκλα, κλπ.).

Με την επιλογή της κατάλληλης ταχύτητας μελέτης που αντιστοιχεί σε μία κατηγορία οδού και εφαρμογή των κριτηρίων μελέτης και ασφάλειας που αναφέρο-

νται στο σχετικό Τεύχος με τίτλο “Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων : Χαράξεις” (ΟΜΟΕ-Χ) εξασφαλίζεται η άνετη, ομοιόμορφη και ασφαλής κίνηση των οχημάτων στην οδό.

Ο προσδιορισμός της κατηγορίας μιας οδού οδηγεί παράλληλα και στην επιλογή της κατάλληλης διατομής, σύμφωνα με όσα περιγράφονται αναλυτικά στις

ΟΜΟΕ-Δ. Πιο συγκεκριμένα, ο Πίνακας 3-1 των ΟΜΟΕ-Δ περιλαμβάνει τις παραμέτρους και τα κριτήρια επιλογής μιας διατομής ανάλογα με την κατηγορία της οδού, ενώ στο Παράρτημα ΙΙ του ίδιου Τεύχους δίνεται η ανάλυση της κυκλοφοριακής ικανότητας για κάθε διατομή και κατηγορία οδού.

3. Μεθοδολογία προσδιορισμού κατηγορίας οδού

Ο προσδιορισμός της κατηγορίας ενός οδικού τμήματος γίνεται σύμφωνα με το διάγραμμα του Σχήματος 3-1 και με τις διευκρινήσεις που έπονται.

Στις εκτός σχεδίου περιοχές, κατά την περίπτωση που δεν υπάρχει ή δεν προβλέπεται τάση για δόμηση, τα χαρακτηριστικά της οδού που διέρχεται από αυτές πρέπει να είναι αυτά της Ομάδας Οδών Α, εφόσον δεν απαιτείται εξυπηρέτηση πρόσβασης στις παρόδιες ιδιοκτησίες.

Στις εκτός σχεδίου περιοχές και στις περιπτώσεις όπου υπάρχει ή προβλέπεται να υπάρχει η τάση αραιής δόμησης χωρίς όμως απαίτηση άμεσης πρόσβασης, ή σε περιοχές που η οδός διέρχεται μεταξύ οικιστικών περιοχών (μεγάλες πόλεις, σύνολα οικισμών κλπ) οι οποίες απαιτούν την εξυπηρέτηση σύνδεσης, τα χαρακτηριστικά αυτής της οδού είναι της Ομάδας Οδών Β. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Αττική Οδός στο τμήμα από το νέο αεροδρόμιο μέχρι τη Μεταμόρφωση (διασταύρωση με Εθνική Οδό). Στις εκτός σχεδίου περιοχές και στην περίπτωση όπου υπάρχει πυκνή δόμηση παράνομη ή μη, η διερχόμενη οδός θα πρέπει να κατατάσσεται στην Ομάδα Οδών Γ, Δ ή Ε αντίστοιχα με την ίδια μεθοδολογία που προσδιορίζεται η κατάταξη των οδών για τις εντός σχεδίου περιοχές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι παραλιακές οδοί που έχουν αναπτυχθεί παράνομα εκτός σχεδίου στο μεγαλύτερο μήκος τους οικισμοί. Άλλο παράδειγμα είναι Εθνικές ή επαρχιακές οδοί στις εισόδους των πόλεων/οικισμών όπου από τη νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση εγκαταστάσεων οπότε αυτές πρέπει να έχουν χαρακτηριστικά των ομάδων Γ έως Δ.

Στις εντός σχεδίου περιοχές η κατάταξη της οδού γίνεται ανάλογα με το λειτουργικό χαρακτήρα της (σύνδεση, πρόσβαση, παραμονή).

Οι έννοιες των εντός και εκτός σχεδίου περιοχών ορίζονται από την ισχύουσα σχετική νομοθεσία.

Τα βήματα για τον προσδιορισμό της κατηγορίας ενός οδικού τμήματος είναι τα ακόλουθα (βλ. Σχήμα 3-1) :

– **Πρώτο Βήμα :**

Για το εξεταζόμενο οδικό τμήμα προσδιορίζεται ο λειτουργικός χαρακτήρας και η λειτουργική βαθμί-

δα. Κατά κανόνα, συνυπάρχουν σε ένα οδικό τμήμα περισσότερες από μία λειτουργικές βαθμίδες. Από την άποψη του σχεδιασμού, ως καθοριστική λειτουργική βαθμίδα για το εξεταζόμενο οδικό τμήμα ορίζεται η υψηλότερη βαθμίδα από τις συνυπάρχουσες.

– **Δεύτερο Βήμα :**

Εξετάζεται η θέση του οδικού τμήματος σε σχέση με τον οδικό χώρο, δηλαδή αν είναι εκτός ή εντός σχεδίου.

– **Τρίτο Βήμα :**

Εξετάζονται τα χαρακτηριστικά του οδικού χώρου. Δηλαδή με ποιο τρόπο θα προσφέρεται από την οδό η εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών ανάλογα με τις απαιτήσεις.

– **Τέταρτο Βήμα :**

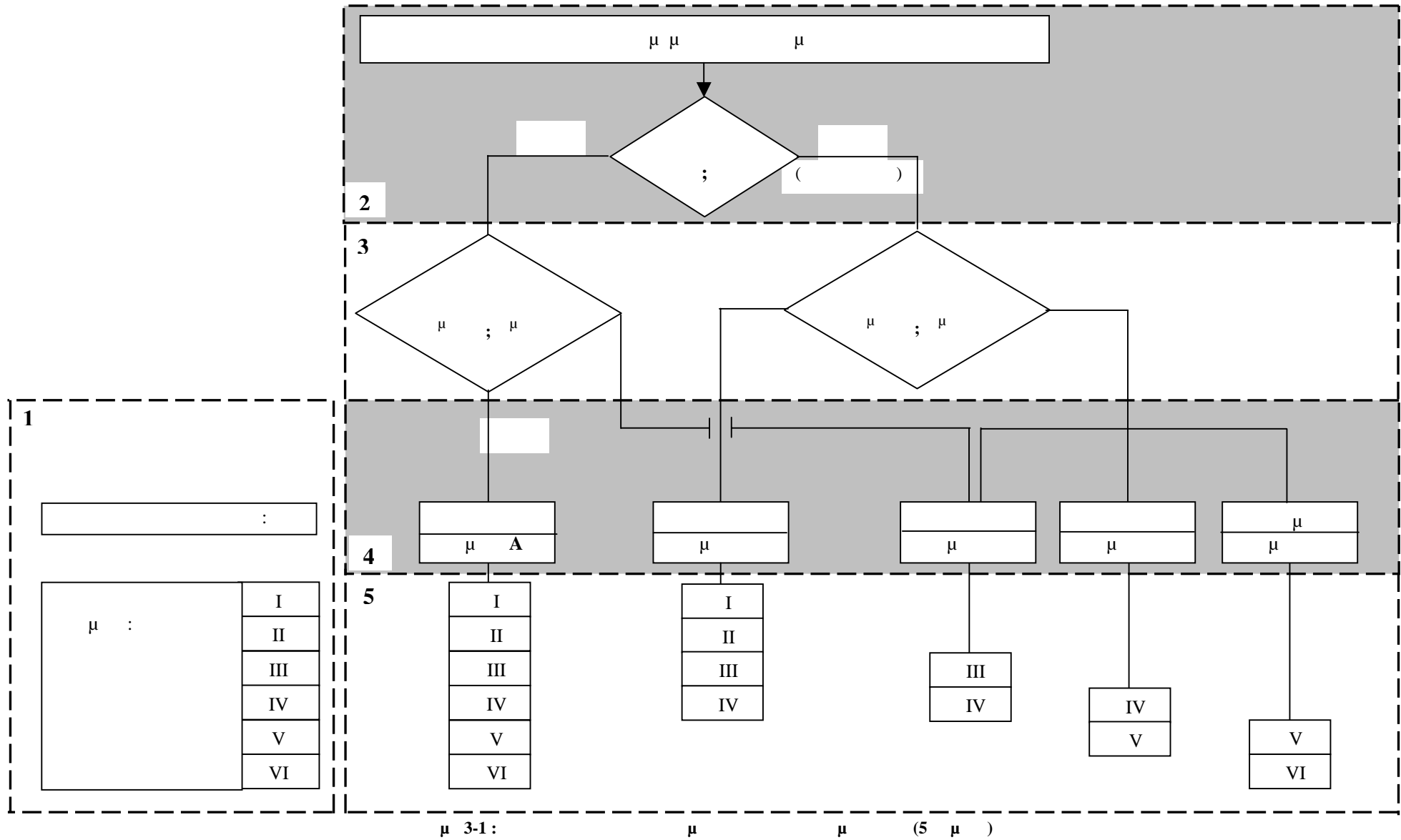
Από το συνδυασμό του λειτουργικού χαρακτήρα του οδικού τμήματος με τα αποτελέσματα του τρίτου βήματος προσδιορίζεται η ομάδα του οδικού τμήματος.

– **Πέμπτο Βήμα :**

Από το συσχετισμό της ομάδας οδών στην οποία κατατάσσεται το οδικό τμήμα με την απαιτούμενη λειτουργική βαθμίδα (που ορίσθηκε στο πρώτο βήμα) προσδιορίζεται η κατηγορία του οδικού τμήματος. Με αυτή τη μεθοδολογία, είναι δυνατόν στην πράξη να προκύψουν κατηγορίες οι οποίες να είναι προβληματικές, ή και ιδιαίτερα προβληματικές, όσον αφορά το σχεδιασμό τους (βλ. Πίνακα 2-3).

Με τον προσδιορισμό της ομάδας οδών καθορίζεται κατά μεγάλο ποσοστό ο βαθμός συναπποδοχής των κυκλοφοριακών και μη απαιτήσεων.

Σκοπός της διαμόρφωσης του οδικού δικτύου είναι, στις περιπτώσεις αυτές να διαχωριστούν, όσο αυτό είναι δυνατόν, οι λειτουργίες εκείνες οι οποίες εμποδίζουν η μία την άλλη σε έντονο βαθμό. Ταυτόχρονα όμως, θα πρέπει να γίνεται προσπάθεια, με αποδοχή της συνύπαρξης των διαφόρων λειτουργιών σε λογικά επίπεδα, για να διαμορφωθεί με ασφάλεια και οικονομία το οδικό δίκτυο με δημιουργία κατάλληλης κατανομής της κυκλοφορίας.



-1:

/ / μ

μ		
	1	μ
μ μ μ ,	2	μ
μ	3 4	μ
(μ ,) μ μ	4 5	μ μ
(, μ)		<ul style="list-style-type: none"> • μ • μ μ • μ μ • μ • μ • μ
	1	μ μ
μ ,	2 3	μ
(μ , μ μ)	4 5	μ μ

-2:

μ

μ .

(μ)

	μ μ μ	μ / μ		μ
(i)	2500-4500	5500-7500	10000	μ
(ii)	1500	1000	2500	μ
(iii)	250-900	1750-1900	2000	μ μ
(iv)	2500-4500	μ	μ	μ

μ , -2,

μ

μ .