

ΔΕΛΤΙΟ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΔΕΙΚΤΗ (INDICATOR FICHE)

ΕΚΔΟΣΗ 4 - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2019

ΕΚΔΟΣΗ 4 - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2015

ΜΕΤΡΗΣΗ - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ																																																							
1	ΑΡΙΘΜΟΣ CCI ΤΟΥ Ε.Π. 2014GR16M1OP001 Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη																																																						
2	ΚΩΔΙΚΟΣ (ID) ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ SFC2014 T4459																																																						
3	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ SFC2014 Κίνδυνος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος																																																						
4	ΚΩΔΙΚΟΣ (ID) ΜΟΝΑΔΙΚΟΥ ΔΕΙΚΤΗ ΣΤΟ ΟΠΣ ΕΣΠΑ Τρόπος Υπολογισμού:																																																						
5	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ Αριθμός Θανάτων ανά εκατ (10 ⁶) οχηματο-χιλιόμετρα.																																																						
6	ΕΙΔΟΣ ΔΕΙΚΤΗ ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ																																																						
7	ΤΑΜΕΙΟ ΕΤΠΑ & ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ																																																						
8	<div>ΟΡΙΣΜΟΣ & ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ</div> <div>Ο δείκτης «ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ» υπολογίζεται ως η επικινδυνότητα της μετακίνησης ως προς την πιθανότητα συμβάντος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος μεταξύ δύο κομβικών σημείων. Η τιμή βάσης υπολογίζεται με βάση στατιστικούς δείκτες από τη λειτουργική κατηγορία της οδού πριν την υλοποίηση της βελτιωτικής παρέμβασης, ενώ η τιμή στόχου από την επικινδυνότητα της μετακίνησης που προκύπτει μετά την υλοποίηση της βελτιωτικής παρέμβασης. Οι σχετικές επικινδυνότητες υπολογίζονται με βάση διεθνώς αποδεκτά στατιστικά στοιχεία που αφορούν προκαθορισμένο εύρος διακύμανσης της επικινδυνότητας ανά λειτουργική κατηγορία οδού. Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από ευρωπαϊκά και διεθνή στοιχεία οδικής ασφάλειας ανά κατηγορία οδού με βάση τους παρατηρημένους δείκτες ατυχημάτων και παρουσιάζονται στους επόμενους πίνακες:</div> <div><table><tr><th colspan="2">Δείκτης Αριθμού Θανάτων ανά 10⁶ οχηματοχιλιόμετρα σε αυτοκινητόδρομους (Διεθνής Βάση Δεδομένων Οδικής Κυκλοφορίας και Ατυχημάτων - IRTAD)</th><th colspan="2">Δείκτης Αριθμού Θανάτων ανά 10⁶ οχηματομίλια σε διάφορους τύπους οδών (στοιχεία της FHWA των ΗΠΑ)</th></tr><tr><th>Χώρα</th><th>Δείκτης</th><th>Τύπος Άξονα</th><th>Δείκτης</th></tr><tr><td>Αυστρία</td><td>0,52</td><td>Κλειστοί Αυτοκινητόδρομοι</td><td>0,46</td></tr><tr><td>Βέλγιο</td><td>0,45</td><td>Αστικοί Αυτοκινητόδρομοι</td><td>0,49</td></tr><tr><td>Δανία</td><td>0,30</td><td>Κύριες Αρτηρίες</td><td>1,03</td></tr><tr><td>Φιλανδία</td><td>0,42</td><td>Σύνολο Δικτύου</td><td>0,40</td></tr><tr><td>Γαλλία</td><td>0,35</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Γερμανία</td><td>0,36</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Μέσος Όρος</td><td>0,40</td><td></td><td></td></tr></table><p>Με βάση τα παραπάνω διαμορφώθηκαν οι δείκτες επικινδυνότητας Αριθμός Θανάτων ανά 106 οχηματοχιλιόμετρα που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του Δείκτη ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ, που φαίνονται στον επόμενο Πίνακα:</p><table><tr><th>Διατομή</th><th>Υπεραστικό Δίκτυο</th><th>Αστικό Δίκτυο</th></tr><tr><td>2Χ2 + ΛΕΑ & 2Χ3 + ΛΕΑ</td><td>0,40 – 0,50</td><td>0,50 – 0,60</td></tr><tr><td>2Χ2 & 2Χ3</td><td>0,50 – 0,60</td><td>0,60 – 0,70</td></tr><tr><td>2Χ1 + ΛΕΑ</td><td>0,60 – 0,70</td><td>0,70 – 0,80</td></tr><tr><td>2Χ1 (ΠΕΟ)</td><td>0,70 – 0,80</td><td>0,80 – 1,20</td></tr><tr><td>2Χ1 (Επαρχιακό)</td><td>1,00</td><td>1,00 – 1,20</td></tr></table></div> <div>Ο δείκτης υπολογίζεται ξεχωριστά για τους αυτοκινητόδρομους και ξεχωριστά για τις νέες/αναβαθμιζόμενες οδούς.</div>	Δείκτης Αριθμού Θανάτων ανά 10 ⁶ οχηματοχιλιόμετρα σε αυτοκινητόδρομους (Διεθνής Βάση Δεδομένων Οδικής Κυκλοφορίας και Ατυχημάτων - IRTAD)		Δείκτης Αριθμού Θανάτων ανά 10 ⁶ οχηματομίλια σε διάφορους τύπους οδών (στοιχεία της FHWA των ΗΠΑ)		Χώρα	Δείκτης	Τύπος Άξονα	Δείκτης	Αυστρία	0,52	Κλειστοί Αυτοκινητόδρομοι	0,46	Βέλγιο	0,45	Αστικοί Αυτοκινητόδρομοι	0,49	Δανία	0,30	Κύριες Αρτηρίες	1,03	Φιλανδία	0,42	Σύνολο Δικτύου	0,40	Γαλλία	0,35			Γερμανία	0,36			Μέσος Όρος	0,40			Διατομή	Υπεραστικό Δίκτυο	Αστικό Δίκτυο	2Χ2 + ΛΕΑ & 2Χ3 + ΛΕΑ	0,40 – 0,50	0,50 – 0,60	2Χ2 & 2Χ3	0,50 – 0,60	0,60 – 0,70	2Χ1 + ΛΕΑ	0,60 – 0,70	0,70 – 0,80	2Χ1 (ΠΕΟ)	0,70 – 0,80	0,80 – 1,20	2Χ1 (Επαρχιακό)	1,00	1,00 – 1,20
Δείκτης Αριθμού Θανάτων ανά 10 ⁶ οχηματοχιλιόμετρα σε αυτοκινητόδρομους (Διεθνής Βάση Δεδομένων Οδικής Κυκλοφορίας και Ατυχημάτων - IRTAD)		Δείκτης Αριθμού Θανάτων ανά 10 ⁶ οχηματομίλια σε διάφορους τύπους οδών (στοιχεία της FHWA των ΗΠΑ)																																																					
Χώρα	Δείκτης	Τύπος Άξονα	Δείκτης																																																				
Αυστρία	0,52	Κλειστοί Αυτοκινητόδρομοι	0,46																																																				
Βέλγιο	0,45	Αστικοί Αυτοκινητόδρομοι	0,49																																																				
Δανία	0,30	Κύριες Αρτηρίες	1,03																																																				
Φιλανδία	0,42	Σύνολο Δικτύου	0,40																																																				
Γαλλία	0,35																																																						
Γερμανία	0,36																																																						
Μέσος Όρος	0,40																																																						
Διατομή	Υπεραστικό Δίκτυο	Αστικό Δίκτυο																																																					
2Χ2 + ΛΕΑ & 2Χ3 + ΛΕΑ	0,40 – 0,50	0,50 – 0,60																																																					
2Χ2 & 2Χ3	0,50 – 0,60	0,60 – 0,70																																																					
2Χ1 + ΛΕΑ	0,60 – 0,70	0,70 – 0,80																																																					
2Χ1 (ΠΕΟ)	0,70 – 0,80	0,80 – 1,20																																																					
2Χ1 (Επαρχιακό)	1,00	1,00 – 1,20																																																					
9	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ Έχει εφαρμογή μόνο σε οδικά έργα κυρίως υπεραστικού χαρακτήρα.																																																						
10	ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΒΑΣΗΣ Ή/ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΥ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ Η τιμή βάσης υπολογίζεται με βάση στατιστικούς δείκτες από τη λειτουργική κατηγορία της οδού πριν την υλοποίηση της βελτιωτικής παρέμβασης, ενώ η τιμή στόχου από την επικινδυνότητα της μετακίνησης που προκύπτει μετά την υλοποίηση της βελτιωτικής παρέμβασης.																																																						
11	ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΟΥ ΜΟΝΑΔΙΑΙΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ																																																						
12	ΤΡΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΙΜΗΣ ΣΤΟΧΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΔΥΝΗΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟ																																																						
13	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ Ετήσια																																																						
14	ΠΟΣΟΤΙΚΟΣ/ ΠΟΙΟΤΙΚΟΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΣ ΜΗ ΑΘΡΟΙΖΟΜΕΝΟΣ																																																						

15	ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΘΡΟΙΣΗΣ	<p>ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΔΕΙΤΕΣ ΠΟΥ ΈΧΟΥΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΕΙ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ 14 ΩΣ ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΑΘΡΟΙΖΟΜΕΝΟΙ [ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΛΑΒΕΙ ΠΟΛΛΑΠΛΕΣ ΤΙΜΕΣ]</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ΠΡΑΞΗ</p> <p><input type="checkbox"/> ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ</p> <p><input type="checkbox"/> ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ</p> <p><input type="checkbox"/> ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ</p> <p><input type="checkbox"/> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ</p> <p><input type="checkbox"/> ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ</p>
16	ΑΘΡΟΙΣΗ	
17	ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	ΟΠΣ - ΕΣΠΑ
18	ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΑ ΑΡΧΕΙΑ	[ΠΧ ΠΙΝΑΚΕΣ, ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ ΚΛΠ]
19	ΠΗΓΗ - ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ	Εφαρμογή μεθοδολογίας υπολογισμού δεικτών αποτελέσματος, Εκθέσεις Διαχειριστικής Αρχής, Τεχνικό Δελτίο Έργου, Δελτίο Επίτευξης Δεικτών
20	ΠΗΓΗ - ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΣΤΕΛΕΧΟΣ ΤΟΥ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΦΟΡΕΑ	<p>ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ:</p> <p>ΟΝΟΜΑ:</p> <p>ΕΠΩΝΥΜΟ:</p> <p>ΙΔΙΟΤΗΤΑ:</p> <p>ΤΗΛΕΦΩΝΟ:</p> <p>EMAIL:</p>
21	ΠΗΓΗ - WEBLINK ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ: ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ Η ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΟΥ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΩΣ ΝΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.
22	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΔΕΙΚΤΗ	<p>ΟΝΟΜΑ: ΒΑΣΙΛΙΚΗ</p> <p>ΕΠΩΝΥΜΟ: ΓΑΛΙΑΤΣΟΥ</p> <p>ΙΔΙΟΤΗΤΑ: Στέλχος Μον. Α ΕΥΔ/ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ</p> <p>ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 2131500858</p> <p>EMAIL: vgaliatsou@mou.gr</p>

ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ ΑΙΡΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 7		
23	ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ
23Α	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	<p>Ο δείκτης αποτελέσματος T4459: Κίνδυνος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος συνδέεται άμεσα με τον ειδικό στόχο 2: Ενίσχυση της προσπελασιμότη-τας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ, με τον ειδικό στόχο 3: Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων και με τον ειδικό στόχο 4: Ενίσχυση κινητικότητας με σύνδεση δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων ΔΕΔ-Μ και ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων ορεινών / παραμεθόριων / απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινωνικών / αναπτυξιακών προβλημάτων. Οι ειδικοί στόχοι παραμένουν επίκαιροι και η συμβολή στο δείκτη αποτελέσματος αναμένεται να επιτευχθεί. Οι δείκτες εκροής και CO13a, CO14a, CO14, SO022, είναι συναφείς με τις δράσεις και συμβάλλουν στην επίτευξη του στόχου του δείκτη αποτελέσματος.</p>
24	ΣΑΦΗΝΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΕΡΜΗΝΕΙΑΣ	ΝΑΙ
24Α	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	<p>Η επίτευξη της τιμής του στόχου του δείκτη αποτελέσματος είναι επιθυμητή . Η μείωση της τιμής του δείκτη από την τιμή βάσης στην τιμή στόχου είναι επιθυμητή καθώς αντιστοιχεί σε μείωση της πιθανότητας συμβάντος θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος που προκύπτει με εστιασμένες παρεμβάσεις για βελτίωση των τμημάτων υψηλής επικινδυνότητας στο οδικό δίκτυο μέσω των δράσεων του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ π.χ. αναβάθμιση τμημάτων του ΒΟΑΚ, δράσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας, κ.λπ. Το ΕΠ -ΥΜΕΠΕΡΑΑ συμβάλλει θετικά στην επίτευξη της αλλαγής που επιδιώκεται.</p>
25	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΠΗΓΩΝ
26	ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ	