



Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ

2026

ΔΗΛΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ



*Έκδοση των
Σιδηροδρόμων Ελλάδος Μ.Α.Ε.*

ΔΗΛΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
2026

ΑΘΗΝΑ



Κατάλογος τροποποιήσεων

α/α	Ημερομηνία	Εδάφιο	Περιγραφή
1			
2			
3			



Κεφάλαιο 2 ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι Σιδηρόδρομοι Ελλάδος (ΣΕ Μ.Α.Ε.) δημοσιεύουν την Δήλωση Δικτύου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρ. 27 του ν. 4408/27.07.2016, ο οποίος εναρμονίζει την οδηγία ΕΕ 2012/34 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, με την εθνική νομοθεσία.

Η Δήλωση Δικτύου δημοσιεύεται με στόχο την περιγραφή των παρεχόμενων υπηρεσιών των ΣΕ-ΜΑΕ στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις που επιθυμούν να παρέχουν υπηρεσίες επιβατικής και εμπορευματικής μεταφοράς στο σιδηροδρομικό του δίκτυο.

Η παρούσα Δήλωση Δικτύου ισχύει για την ετήσια δρομολογιακή περίοδο 2026. Εκκινεί τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου (προς Κυριακή) του Δεκεμβρίου 2025, δηλαδή ισχύει από Κυριακή 14.12.2025 έως Σάββατο 12.12.2026.

Η Δήλωση Δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται (παρ. 3, άρθρ. 27, ν. 4408/2016, ΕΕ 2012/34).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ	Κεφάλαιο-Σελίδα
1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	
1.1 Εισαγωγή	1-1
1.2 Αντικείμενο	1-1
1.3 Νομικό πλαίσιο	1-1
1.4 Νομικό καθεστώς	1-2
1.5 Περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου	1-2
1.6 Εφαρμογή και αλλαγές	1-3
1.7 Ρυθμίσεις δημοσίευσης και διανομής	1-3
1.8 Αρμόδιες υπηρεσίες	1-4
1.9 Εμπορευματικός Διάδρομος 7	1-4
1.10 [κενή για μελλοντική προσθήκη]	1-5
1.11 Ορισμοί, επισημάνσεις και συντομογραφίες/σύμβολα	1-5
2. ΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ	
2.1 Νομικό πλαίσιο	2-1
2.2 Γενικοί όροι	2-1
2.3 Γενικοί επιχειρησιακοί/εμπορικοί όροι	2-1
3. ΥΠΟΔΟΜΗ	
3.1 Καθορισμός	3-1
3.2 Περιγραφή δικτύου	3-1
3.3 Περιορισμοί κυκλοφορίας	3-6
3.4 Εγκαταστάσεις που παρέχονται υπηρεσίες	3-7
4. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	
4.1 Νομικό πλαίσιο	4-1
4.2 Περιγραφή διαδικασίας	4-1
4.3 Απαιτήσεις δρομολογίων και διαδικασία κατανομής	4-2
4.4 Κατανομή χωρητικότητας	4-3
4.5 Κατανομή χωρητικότητας για συντήρηση, ανακαίνιση και αναβάθμιση	4-5
4.6 Ρυθμίσεις σχετικές με τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών	4-6
4.7 Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχής κυκλοφορίας	4-6

4.8 Χωρητικότητα	4-6
5. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	
5.1 Νομικό πλαίσιο	5-1
5.2 Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών	5-1
5.3 Πρόσθετες υπηρεσίες	5-2
5.4 Βοηθητικές υπηρεσίες	5-2
6. ΧΡΕΩΣΕΙΣ	
6.1 Νομικό πλαίσιο	6-1
6.2 Αρχές χρέωσης	6-1
6.3 Χρέωση Ελάχιστης Δέσμης Πρόσβασης	6-2
6.4 Χρέωση Πρόσβασης σε Εγκαταστάσεις & Υπηρεσίες	6-3
6.5 Χρέωση Βοηθητικών Υπηρεσιών	6-4
6.6 Γραμμές Στενού Εύρους (<1000mm)	6-6
6.7 Ακύρωση Δεσμευμένου Διαδρόμου	6-6
6.8 Ειδικές Χρεώσεις – Πρόσθετες Υπηρεσίες	6-7
6.9 Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων	6-9

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Α:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Πλατύ</i>	Π-12
---	------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Β:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου</i>	Π-14
--	------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Γ:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Τμήμα Φλώρινα – Πλατύ – Αλεξ/λη – Ορμένιο</i>	Π-16
--	------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Δ:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Τμήμα Αεροδρόμιο – ΣΚΑ – Κιάτο</i>	Π-18
---	------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Ε:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Τμήμα Κιάτο-Αίγιο</i>	Π-19
--	------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ:

Στοιχεία Κόμβων Δικτύου/Σταθμών	Π-21
---------------------------------	------



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III-A:

Φόρτιση και Ταχύτητα Π-75

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III-B:

Περιτύπωμα Φορτώσεως και Ελευθέρως Διατομής Π-78

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV:

Σήραγγες άνω των 1000 μ. Π-80

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Χρέωση Τεχνικής Επιθεώρησης Οχημάτων Π-81

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Σχέδιο Συμφωνίας Πρόσβασης Π-82

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Πρότυπη φόρμα αίτησης χωρητικότητας Π-88

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Κατάλογος Εγκαταστάσεων που παρέχονται Υπηρεσίες Ιδιαίτερο τεύχος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

1.1 Εισαγωγή

Η παρούσα Δήλωση Δικτύου (ΔΔ) συντάχθηκε από τους ΣΕ-ΜΑΕ υπό την ιδιότητα του ως Διαχειριστή της Υποδομής του Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου, με στόχο την περιγραφή των παρεχόμενων υπηρεσιών του Οργανισμού στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις που επιθυμούν να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικής επιβατικής και εμπορευματικής μεταφοράς στο δίκτυο του.

Το πρωτεύον μέλημα της Δήλωσης Δικτύου (ΔΔ) είναι να αποτελέσει ένα εγχειρίδιο-οδηγό των σχετικών πληροφοριών, που είναι διαθέσιμες έως σήμερα, αναφορικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.

Προβλέπεται δε, να προστεθούν συμπληρωματικές πληροφορίες σταδιακά, σε μελλοντικές εκδόσεις της ΔΔ.

1.2 Αντικείμενο

Η ΔΔ θα αποτελέσει μια ενιαία πηγή πληροφοριών, χρήσιμων και απαραίτητων, για κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση που επιθυμεί να παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως αυτό περιγράφεται στη παρούσα ΔΔ. Κύριο μέλημα κατά τη σύνταξη της ΔΔ είναι η εξασφάλιση εύκολης και αμερόληπτης πρόσβασης στις πληροφορίες.

1.3 Νομικό πλαίσιο

Η ΔΔ συντάχθηκε σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 27 του ν. 4408/27.07.2016, ο οποίος εναρμονίζει την οδηγία ΕΕ 2012/34 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012.

1.4 Νομικό καθεστώς

1.4.1 Γενικές παρατηρήσεις

Η ΔΔ προορίζεται ως πηγή πληροφοριών για τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και υπό αυτήν τη μορφή δεν έχει καμία συμβατική ισχύ. Εντούτοις, στην περίπτωση που μια Σιδηροδρομική Επιχείρηση έχει συνάψει με τους ΣΕ-ΜΑΕ συμφωνία πρόσβασης στο αναφερόμενο σιδηροδρομικό δίκτυο, δίδεται αυτόματα συμβατική ισχύ σε όλα τα έγγραφα που αποτελούν μέρος της ΔΔ.

1.4.2 Ανακοίνωση προγραμματισμένων τροποποιήσεων

Η ΔΔ περιέχει πληροφορίες για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αυτή δηλαδή της ισχύος της, πριν τη σύνταξη της επόμενης ΔΔ. Όταν πρόκειται να λάβει χώρα τροποποίηση του φυσικού δικτύου ή/και οποιουδήποτε από τους όρους της χρήσης του, κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της ΔΔ, οι εν λόγω τροποποιήσεις πρέπει να συμπεριλαμβάνονται εξ αρχής στην ΔΔ. Εντούτοις, δεν υφίσταται καμία δέσμευση απέναντι στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις να εφαρμοστούν οι εν λόγω τροποποιήσεις κατά τις ημερομηνίες που παρουσιάζονται ή αναφέρονται.

1.4.3 Διαδικασίες Έκκλησης

Οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις που έχουν κάνει αίτηση για πρόσβαση στο περιγραφόμενο σιδηροδρομικό δίκτυο ή έχουν ήδη συνάψει συμφωνία για πρόσβαση στο περιγραφόμενο σιδηροδρομικό δίκτυο, έχουν δικαίωμα άσκησης προσφυγής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), εναντίον αποφάσεων του Διαχειριστή Υποδομής σχετικά με τη ΔΔ.

1.5 Περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου

Συγκεκριμένα η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει τις παρακάτω πληροφορίες:

- πληροφορίες για την υποδομή που διατίθεται και οι όροι πρόσβασης σε αυτή,
- πληροφορίες για τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια που εφαρμόζονται στη συγκεκριμένη υποδομή για συγκεκριμένες υπηρεσίες που προσφέρονται,
- πληροφορίες για το σύστημα κατανομής της χωρητικότητας καθώς και τα χαρακτηριστικά της ίδιας της χωρητικότητας,

- τις προθεσμίες και τις διαδικασίες αιτήσεων,
- απαιτήσεις από τους αιτούντες,
- χρονοδιάγραμμα κατανομής χωρητικότητας,
- αρχές της διαδικασίας συντονισμού (για τον ορισμό βλ. §1.11.1),
- τις διαδικασίες και τα κριτήρια που εφαρμόζονται στην περίπτωση κορεσμένης υποδομής,
- λεπτομέρειες πιθανών περιορισμών στη χρήση της υποδομής,
- τους όρους προτεραιότητας κατά την κατανομή.
- λεπτομερή μέτρα για την εξασφάλιση δέουσας μεταχείρισης των εμπορευματικών, διεθνών και έκτακτων (ad-hoc) μεταφορών.

1.6 Εφαρμογή και αλλαγές

Η παρούσα ΔΔ ισχύει για τη χρονική περίοδο από Κυριακή 14.12.2025 έως Σάββατο 12.12.2026 (ή δρομολογιακό έτος 2026 ή ΔΕ2026). Οι ΣΕ-ΜΑΕ προβλέπεται να συντάξουν και τις μελλοντικές εκδόσεις της ΔΔ. Επιπλέον, προβλέπεται να ενημερώνουν την παρούσα ΔΔ ανά τακτά χρονικά διαστήματα ούτως ώστε να συμπεριλάβει πιθανές πρόσθετες πληροφορίες ή/και αλλαγές στις πληροφορίες που ήδη υπάρχουν. Πολλά από τα έγγραφα στα οποία παραπέμπει η ΔΔ (όπως π.χ. οι όροι πρόσβασης στο δίκτυο) υπόκεινται στις υπάρχουσες διαδικασίες ελέγχου και αλλαγής οι οποίες περιλαμβάνουν διαβουλεύσεις ή/και συμφωνίες με τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.

1.7 Ρυθμίσεις δημοσίευσης και διανομής

Η ΔΔ δημοσιεύεται σε δύο γλώσσες (Ελληνικά και Αγγλικά). Μεταξύ των δύο υπερισχύει το περιεχόμενο και η ερμηνεία της Ελληνικής έκδοσης. Είναι διαθέσιμη σε έντυπη μορφή από τους ΣΕ-ΜΑΕ και στο διαδίκτυο στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.ose.gr.

Προβλέπονται ρυθμίσεις δημοσίευσης, διανομής και χρέωσης για σχετικά έγγραφα όπως π.χ. οι όροι πρόσβασης στο δίκτυο. Καθένας που επιθυμεί να προστεθεί στον κατάλογο διανομής για αυτά τα έγγραφα πρέπει να έρθει σε

επαφή με αρμόδια στελέχη του Διαχειριστή Υποδομής, στη διεύθυνση που παρουσιάζεται στην παράγραφο 1.8.1 κατωτέρω.

1.8 Αρμόδιες Υπηρεσίες

1.8.1 ΣΕ-ΜΑΕ - Γενικά

Για τις Σιδηροδρομικές Εταιρίες που επιθυμούν να συνάψουν συμφωνία με τον Διαχειριστή Υποδομής για πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο, αρμόδια είναι η Διεύθυνση Κυκλοφορίας και η οποιαδήποτε επικοινωνία είναι δυνατή στην ακόλουθη διεύθυνση:

Διεύθυνση Κυκλοφορίας ΣΕ-ΜΑΕ

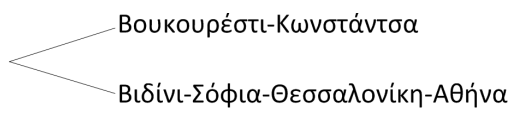
Καρόλου 1-3,
10437, Αθήνα
Τηλ.: +30 210 529 7665
e-mail: secdk@osenet.gr

1.8.2 ΣΕ-ΜΑΕ – ΔΔ

Για θέματα σχετικά με το περιεχόμενο της ΔΔ, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν, στην διεύθυνση της παραγράφου 1.8.1.

1.9 Εμπορευματικός Διάδρομος 7

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 913/2010 (ΕΕ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, από το Ελληνικό Δίκτυο διέρχεται ο Εμπορευματικός Διάδρομος 7. Οι βασικές διαδρομές του διαδρόμου είναι οι εξής:

Πράγα-Βιέννη/Μπρατισλάβα-Βουδαπέστη 
« / » σημαίνει εναλλακτικές διαδρομές

Η λειτουργία του διαδρόμου ξεκίνησε τον Νοέμβριο 2013. Περισσότερες πληροφορίες και έγγραφα για τον συγκεκριμένο διάδρομο, μπορούν να αναζητηθούν στην ιστοσελίδα www.rfc7.eu.

1.10 [κενή για μελλοντική προσθήκη]

1.11 Ορισμοί, Επισημάνσεις και Συντομογραφίες/Σύμβολα

1.11.1 Ορισμοί

1. *Άδεια*: η έγκριση που χορηγείται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) σε μια επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ιδιότητα της ως σιδηροδρομικής επιχείρησης.
2. *Αιτών*: η αδειούχος σιδηροδρομική επιχείρηση και/ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και οι φορτωτές, οι παραγγελιοδόχοι μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών, για την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην ελληνική επικράτεια.
3. *Δήλωση Δικτύου*: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια που αφορούν τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας. Η δήλωση περιέχει επίσης όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αίτησης κατανομής χωρητικότητας υποδομής.
4. *Διαχειριστής Υποδομής*: η εταιρία που είναι υπεύθυνη κυρίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και των συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας.
5. *Δίκτυο*: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ο Διαχειριστής Υποδομής.
6. *Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή*: η Σιδηροδρομική Υποδομή που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικρατείας, καθώς και κάθε μελλοντική επέκταση αυτής.
7. *Κατανομή*: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από τον Διαχειριστή Υποδομής.
8. *Κορεσμένη υποδομή*: τμήμα υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας συντονισμού.
9. *Περιφερειακές υπηρεσίες*: υπηρεσίες μεταφορών που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής.
10. *Πίνακας δρομολογίων*: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.
11. *Σιδηροδρομική διαδρομή*: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα.

12. *Σιδηροδρομική Επιχείρηση*: κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση, που έχει λάβει άδεια βάσει της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας και της οποίας η κύρια δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη.
13. *Συμφωνία-πλαίσιο*: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του Διαχειριστή της Υποδομής ή του αρμόδιου φορέα κατανομής όσον αφορά την κατανεμητέα χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας δρομολογιακής περιόδου.
14. *Χωρητικότητα υποδομής*: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο.
15. *Κορεσμένη υποδομή*: στοιχείο υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά από συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων χωρητικότητας.
16. *Συντονισμός*: η διαδικασία μέσω της οποίας ο φορέας κατανομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής.
17. *Περιτύπωμα Φορτώσεως*: οι διαστάσεις της μεγίστης εγκάρσιας διατομής των οχημάτων των κινουμένων επί των γραμμών των ΣΕ-ΜΑΕ, δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις αντίστοιχες διαστάσεις που διαγράφονται στο Σχήμα 1, του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ III-B, δια του οποίου ορίζεται το περιτύπωμα φορτώσεως των ΣΕ-ΜΑΕ.
18. *Περιτύπωμα Ελευθέρas Διατομής*: ο περί τις γραμμές των ΣΕ-ΜΑΕ χώρος που πρέπει να μένει ελεύθερος για την κίνηση του τροχαίου υλικού έπ' αυτών, έχει διατομή την οριζόμενη δια του Σχήματος 2 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ III-B, δια του οποίου δίδεται η περίμετρος ελευθέρas διατομής των γραμμών αυτών.

1.11.2 Επισημάνσεις και συντομογραφίες

Επισημάνσεις

Κάποιες επισημάνσεις είναι σκόπιμο να γίνουν αναφορικά με όρους που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα ΔΔ και είναι δόκιμοι, δηλ. είτε δεν υπάρχει ή δεν ακολουθείται ακριβής ορισμός τους, αλλά καθορίστηκαν στην παρούσα ΔΔ, για τους σκοπούς της Δήλωσης.

1. *Κωδικός Γραμμής*: Κωδικός αριθμός αναγνώρισης γραμμής. Ο αριθμός δίδεται σύμφωνα με την κωδικοποίηση AGC¹, εφόσον η γραμμή έχει συμπεριληφθεί στη συμφωνία AGC.
2. *Διαδρομή*: γραμμή ή τμήμα γραμμής που αποτελεί διακριτό τμήμα του δικτύου, εφόσον βρίσκεται ανάμεσα σε καίριους/κύριους συγκοινωνιακούς κόμβους δικτύου.
3. *Συγκοινωνιακός Κόμβος Δικτύου*: συγκεκριμένη γεωγραφική θέση/σταθμός του δικτύου που χρησιμεύει για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας ή/και για την εξυπηρέτηση πελατών (επιβατών ή/και εμπορευμάτων) .
4. *Τερματικός Σταθμός*: ορίζεται ο σταθμός στον οποίο οι σιδηροδρομικές γραμμές τερματίζονται και ο οποίος συνδέεται με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο κατά μια μόνο κατεύθυνση.
5. *Επιβατικός Σταθμός*: ορίζεται ο σταθμός που εξυπηρετεί επιβατική κίνηση, χωρίς όμως να εξαντλείται η λειτουργία/ρόλος του στην εξυπηρέτηση των επιβατών.
6. *Εμπορευματικός Σταθμός*: ορίζεται ο σταθμός που εξυπηρετεί εμπορευματική κίνηση, χωρίς όμως να εξαντλείται η λειτουργία/ρόλος του στην διακίνηση εμπορευμάτων.
7. *Συνοριακός Σταθμός*: ορίζεται ο σταθμός ο οποίος συναντάται τελευταίος πριν τα όρια του Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου, άλλως πριν τα σύνορα της χώρας.

Συντομογραφίες/Σύμβολα

Συντομογραφίες που απαντώνται στο κείμενο αλλά και τα Παραρτήματα, είναι οι κάτωθι:

¹ Ευρωπαϊκή συμφωνία για τις κύριες διεθνείς σιδηροδρομικές γραμμές, Ηνωμένα Έθνη, 1985

ΔΔ	:	Δήλωση Δικτύου
N	:	Ναι
O	:	Όχι
ΣΤ	:	Στάση
ΣΣ	:	Σιδηροδρομικός Σταθμός
Χ.Θ.	:	Χιλιομετρική Θέση
ΜΔ	:	Μονή Διατομή (σε τούνελ)
ΔΔ'	:	Διπλή Διατομή (σε τούνελ)
-	:	Κενό
x	:	Δεν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες
NGL	:	Γραμμή Μετρικού Εύρους (Narrow Gauge Line)
CL	:	Γραμμή Κανονικού Εύρους (Conventional Line)
UL	:	Γραμμή υπό αναβάθμιση (Line to be Upgraded)
NL	:	Νέα Γραμμή
C	:	Οδοντωτός Σιδηρόδρομος
ΦΗΣ	:	Φωτεινή Ηλεκτρική Σηματοδότηση
ETCS	:	European Train Control System
*	:	Υποδηλώνει υποσημείωση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ

2.1 Νομικό πλαίσιο

Η πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως αυτό περιγράφεται στην παρούσα ΔΔ, ρυθμίζεται από τις πράξεις του Ελληνικού Κοινοβουλίου και τη σχετική νομοθεσία και κανονισμούς. Η ΔΔ παρέχει μεν γενικές οδηγίες για τις νομικές απαιτήσεις πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο, που αναφέρεται στο προηγούμενο Κεφάλαιο, αλλά δεν είναι οριστική ή διεξοδική. Οι ΣΕ-ΜΑΕ συστήνουν στις υποψήφιες, για την άδεια πρόσβασης, Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις να συμβουλευτούν ειδικό νομικό πρόσωπο ή εταιρία.

2.2 Γενικοί όροι

2.2.1 Άδεια πρόσβασης στο δίκτυο

Οποιαδήποτε Σιδηροδρομική Επιχείρηση που επιθυμεί να παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες στο σιδηροδρομικό δίκτυο που περιγράφεται στην παρούσα ΔΔ, πρέπει να ικανοποιεί τις σχετικές νομικές απαιτήσεις. Αυτές οι απαιτήσεις περιλαμβάνουν:

- Άδεια λειτουργίας Σιδηροδρομικής Επιχείρησης
- Πιστοποιητικό ασφάλειας
- Κατάλληλο προσωπικό και πόρους
- Πλήρη ασφάλιση
- Σύναψη συμφωνίας πρόσβασης με τους ΣΕ-ΜΑΕ για πρόσβαση στο δίκτυο

2.3 Γενικοί επιχειρησιακοί/εμπορικοί όροι

2.3.1 Συμφωνίες πλαίσιο

Βλέπε παράγραφο 2.3.2 κατωτέρω.

2.3.2 Συμφωνία Πρόσβασης

Κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση πρέπει να συνάψει συμφωνία πρόσβασης στο δίκτυο με τους ΣΕ-ΜΑΕ ούτως ώστε να καλυφθεί πλήρως όσον αφορά τις προβλεπόμενες

μεταφορικές υπηρεσίες. Χωριστές συμφωνίες για πρόσβαση σε σταθμούς και εγκαταστάσεις υπηρεσιών, είναι επίσης απαραίτητες. Οι συμφωνίες-πλαίσιο υποβάλλονται για έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), σύμφωνα με το Ν.3891/2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΥΠΟΔΟΜΗ

3.1 Καθορισμός

Ως υποδομή ορίζεται ο κατάλογος των στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής του Παραρτήματος Ι, του άρθρ. 62 του Ν. 4408/2016, το οποίο αποτελεί προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Οι Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ, ως διαχειριστής υποδομής, έχουν την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξη της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής (άρθρ. 3, Ν. 4408/2016). Αναλυτικότερη περιγραφή της υποδομής είναι διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση <https://rinf.era.europa.eu/RINF>, Register of Infrastructure, European Railway Agency).

3.2 Περιγραφή δικτύου

Το άρθρο 9 του ν.3891/2010, περιγράφει τις κατηγορίες στις οποίες διαχωρίζεται η Υποδομή (πρώην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή κατηγορημένου Π.Δ. 41/2005), καθώς και τα κριτήρια ένταξης τμημάτων της στις κατηγορίες αυτές, όπως ισχύει (ΟΣΕ/ΔΣ/7.000.372/27-05-2021).

Ο διαχωρισμός αυτός έχει ως ακολούθως :

I. Ενεργό Δίκτυο

ΔΙΚΤΥΟ	ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
Δίκτυο «ΠΑΘΕ-Π»	Πειραιάς–Ρέντης–Αθήνα–ΣΚΑ–Οινόη–Τιθορέα–Λειανοκλάδι–Δομοκός–Παλαιοφ/λος–Λάρισα–Πλατύ–Αξιός–ΤΧ1–ΤΧ3–Θεσ/νίκη Επιβ. ΤΧ1–Γέφυρα–Πολύκαστρο–Ειδομένη–(Γευγελή) ΤΧ1–Θεσ/νίκη Διαλογή–ΤΧ3–Θεσ/νίκη Εμπορικός ΣΚΑ–Λιόσια–Διακλ. Ικονίου–Θριάσιο–Κόρινθος–Κιάτο–Διακοπτό–Αίγιο ΤΧ1–Στρυμών–Προμαχών–(Κουλάτα)
Διακλαδώσεις Κεντρικής Ελλάδας	Οινόη–Χαλκίδα Λειανοκλάδι–Λαμία–Στυλίδα Τιθορέα–Μπράλος–Λειανοκλάδι (παλαιά γραμμή)
Διακλαδώσεις Μακεδονίας–Θράκης	Πλατύ–Έδεσσα–Αμύνταιον–Μεσσήσι–Φλώρινα* Αξιός–Γέφυρα Στρυμόνας–Δράμα–Κομοτηνή–(Ποταμός)–Αλεξ/πολη Κεντρικός–Πύθιο–Δίκαια–Ορμένιο–(Σβίλενγραδ) Αλεξ/πολη Κεντρικός–Αλεξ/πολη λιμνή
Γραμμές Στενού Εύρους (1000mm, 750mm και 600mm)	Διακοπτό–Καλάβρυτα (οδοντωτή γραμμή εύρους 750mm) Ρίο–Πάτρα–Αγ. Ανδρέας Αγ. Ανδρέας–Κ. Αχαΐα Κατάκολο–Πύργος–Αλφειός Αλφειός–Ολυμπία Άνω Λεχώνια–Μηλιές (γραμμή εύρους 600mm)
Διακλαδώσεις Αττικής (καν. εύρους)	ΣΚΑ–Αεροδρόμιο Ενωτικές γραμμές ΣΚΑ Διακλάδωση Ικονίου–Ικόνιο Εργοστάσιο Πειραιώς–Αγ. Ιω. Ρέντης

* Το τμήμα Εδέσσης–Αμυνταίου–Μεσσηνίου–Φλωρίνης προσωρινά χωρίς Έγκριση Ασφαλείας από ΡΑΣ.

II. Δίκτυο υπό Κατασκευή

ΔΙΚΤΥΟ	ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
Κατασκευάζεται γραμμή κανονικού ή συνδυασμένου εύρους	Παλαιοφάρσαλος–Καλαμπάκα Λάρισα–Βόλος Αγ. Θεόδωροι (παλ. σταθμός)–Διυλ. «MotorOil»–Ισθμός Ισθμός–Λουτράκι ΣΣ Αζώτου (ΧΣ36+400 Αμ–ΚΖ)–Κοζάνη Λιόσια–Ελευσίς–Μέγαρα (παλ. σταθμός) Ροδοδάφνη (Αίγιο)–Ρίο Βόλος–ΣΣ Διαλογής Βόλου–Λατομείο Πολύκαστρο–Ειδομένη Ποταμός–ΒΙΠΕ Αλεξ/πόλεως
Κατασκευάζεται γραμμή στενού εύρους	Κ. Αχαΐα–Καβάσιλα–Πύργος–Καλόνερο/Κυπαρισσία–Ζευγολατιό–Ασπρόχωμα–Καλαμάτα Κόρινθος (παλ. σταθμός)–Άργος/Ναύπλιο–Λεύκτρο–Ζευγολατιό

III. Ενεργό Δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας

Δίκτυο	ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
Γραμμές κανονικού ή συνδυασμένου εύρους	Αμύνταιο–ΣΣ Αζώτου Μεσσήσι–Ν. Καύκασος–(Κρεμνίτσα) Αγ. Ανάργυροι–Λιόσια Πειραιεύς Λιμνή*–Εργοστάσιο
Γραμμές στενού εύρους	Παλαιοφάρσαλος–Βελεστίνο–Λατομείο Βόλος–Άναυρος Άναυρος–Αγριά Αγριά–Άνω Λεχώνια Μέγαρα (παλ. σταθμός)–Αγ. Θεόδωροι (παλ. Σταθμός) Ισθμός–Κόρινθος (παλ. σταθμός) Καβάσιλα–Βαρθολομιό–Κυλλήνη Λεύκτρο–Μεγαλόπολη

Ασπρόχωμα-Μεσσήνη

* Πρόκειται για τον Σταθμό παρά τον Ι.Ν. Αγ. Διονυσίου Πειραιώς, των τέως ΣΕΚ.

IV. Καταργημένο Δίκτυο

Δίκτυο	ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
Γραμμές κανονικού ή συνδυασμένου εύρους	Λειανοκλάδι-Στύρφακα-Αγγείες*-Ξυνιάς-Δομοκός Νέοι Πόροι-Πλαταμώνας
Γραμμές στενού εύρους	Βαρθολομιό-Λουτρά Κυλλήνης Κόρινθος (παλαιός σταθμός μετρικής γραμ.)-Αίγιο Αίγιο-Ρίο Κρουονέρι-Αγρίνιο

* Η δέσμη γραμμών του ΣΣ Αγγειών, συνδεδεμένη με τον κεντρικό άξονα Πειραιώς Θεσσαλονίκης, δεν περιλαμβάνεται στο καταργημένο δίκτυο

Στην ανωτέρω κατηγοριοποίηση δεν περιλαμβάνονται:

- οι ιδιωτικές παρακαμπτήριες,
 - Οι συνδέσεις με λιμένες,
- στις οποίες ο Σιδηρόδρομος δεν διατηρεί εμπράγματα δικαιώματα και
- Τμήματα αποξηλωμένων γραμμών που εγκαταλείφθηκαν λόγω νέων χαράξεων παρόλο που ο Σιδηρόδρομος διατηρεί εμπράγματα δικαιώματα στα γήπεδα και κτήριά τους.

Το δίκτυο απεικονίζεται στον Χάρτη 1.

3.2.1 Γεωγραφική περιγραφή

Διαδρομές

Οι υπάρχουσες διαδρομές (για τον ορισμό βλ. §1.11) στο σιδηροδρομικό δίκτυο των ΣΕ-ΜΑΕ παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Α**: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – Τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Πλατύ, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Β**: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Γ**: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – Τμήμα Φλώρινα – Πλατύ – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Δ**: Τμήμα Αεροδρόμιο – ΣΚΑ – Κιάτο, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Ε**: Τμήμα Κιάτο – Αίγιο.

Συγκοινωνιακοί Κόμβοι δικτύου

Οι υπάρχοντες συγκοινωνιακοί κόμβοι δικτύου (για τον ορισμό βλ. §1.11) - σταθμοί ή όχι - στο σιδηροδρομικό δίκτυο των ΣΕ-ΜΑΕ παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών.

3.2.2 Χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου

Γενικά στοιχεία

Τα στοιχεία που αφορούν στο εύρος γραμμής και τις διαθέσιμες τροχιές (μονή/διπλή κλπ.) δίνονται εποπτικά στους Χάρτ. 2 και Χάρτ. 4, αντίστοιχα.

Περιτύπωμα φορτώσεως και περίμετρος ελευθέρας διατομής

Το περιτύπωμα φορτώσεως και το περιτύπωμα ελευθέρας διατομής (για τους ορισμούς βλ. §1.11) φαίνονται στα Σχήματα 1 και 2, αντίστοιχα, στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III-B: Περιτύπωμα Φορτώσεως και Περιτύπωμα Ελευθέρας Διατομής**.

Φόρτιση κατ' άξονα

Η μέγιστη επιτρεπόμενη φόρτιση κατ' άξονα στο δίκτυο είναι 22,5 τόνοι. Αναλυτικότερα, παρουσιάζεται στα: **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III-A: Φόρτιση και Ταχύτητα**, καθώς και στον Χάρτ. 5. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η αξονική φόρτιση υπερβαίνει τις επιτρεπόμενες τιμές, λαμβανομένης υπόψη της οριζόμενης αποκλίσεως 2%, απαιτείται ειδική έγγραφη άδεια κυκλοφορίας, η οποία χορηγείται με τη σύναψη μεταξύ των αρμοδίων φορέων ειδικής σύμβασης μεταφοράς.

Φορτίο ανά τρέχον μέτρο μήκους γραμμής

Για όλο το δίκτυο κανονικού εύρους, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο ανά τρέχον μέτρο μήκους γραμμής είναι 8 τόνοι/μέτρο μήκους.

Κατά μήκος κλίση

Η μέγιστη κατά μήκος γεωμετρική κλίση στις γραμμές του υφιστάμενου δικτύου είναι 28,08‰ (με εξαίρεση την διαδρομή του Οδοντωτού σιδηρόδρομου ΔΙΑΚΟΠΤΟ - ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ όπου εμφανίζεται κλίση μέχρι και 202‰). Αναλυτικότερα, οι μέγιστες χαρακτηριστικές κλίσεις για το δίκτυο σε όρους αντίστασης γραμμής (Αρ. 67 του Μέρους Β' του ΓΚΚ, εκφρασμένες σε [%] ή ισοδύναμα σε [N/kN]), παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-A: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – Τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Πλατύ**, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-B: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου**, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-Γ: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – Τμήμα Φλώρινα – Πλατύ – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο**, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-Δ: Τμήμα Αεροδρόμιο – ΣΚΑ – Κιάτο**.

Ταχύτητα

Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα για επιβατικούς συρμούς στο δίκτυο είναι 160 χλμ./ώρα, ενώ για εμπορευματικούς συρμούς είναι 120 χλμ./ώρα. Αναλυτικότερα, οι μέγιστες ταχύτητες για το δίκτυο, παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III-A: Φόρτιση και Ταχύτητα**.

Ηλεκτροδοτούμενο Δίκτυο

Το μήκος του ηλεκτροδοτούμενου δικτύου, παρουσιάζεται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-A: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – Τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Πλατύ**, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-B: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου**,

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Γ: Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – *Τμήμα Φλώρινα – Πλατύ – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Δ:** *Τμήμα Αεροδρόμιο – ΣΚΑ – Κιάτο*. Επίσης η διάταξη του ηλεκτροδοτούμενου δικτύου δίνεται και στον Χάρτ. 3.

Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού

Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού πρέπει να είναι τέτοιο που να επιτρέπεται στο συρμό να μπορεί σταθμεύσει στους σταθμούς που επιθυμεί, η Σιδηροδρομική Εταιρία στην οποία ανήκει. Επομένως πρέπει το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού, να είναι συμβατό για μεν τα επιβατικά τρένα με το μήκος αποβαθρών των σταθμών, για δε τα εμπορικά με το μήκος των ελεύθερων γραμμών των σταθμών. Τα στοιχεία των σταθμών παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ:** Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών. Στην περίπτωση υπερμήκων επιβατικών συρμών οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις δύναται να ορίσουν εσωτερικές διαδικασίες για την ασφάλεια των επιβατών.

3.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας και ασφάλεια

Σηματοδότηση

Η σηματοδότηση – όπου υπάρχει – στο δίκτυο, εμφανίζεται σε ξεχωριστή στήλη και χαρακτηρίζεται ως «Φ.Η.Σ.» (Φωτεινή Ηλεκτρική Σηματοδότηση) στα παραρτήματα: **I-A, I-B, I-Γ, I-Δ, II**.

Το σύστημα προστασίας συρμών που εγκαθίσταται στην Ελλάδα είναι τύπου ETCS Level 1 (European Train Control System, μέρος του ERTMS - European Rail Traffic Management System), το οποίο προϋποθέτει την ύπαρξη σηματοδότησης παρά τη γραμμή.

Σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας

Κεντρική διαχείριση κυκλοφορίας («τηλεδιοίκηση») στο εθνικό δίκτυο γίνεται από τους Κεντρικούς Χειριστές (ΚΧ), οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι στα Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ). Οι ΣΕ-ΜΑΕ διαθέτουν Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Κόρινθο, ΣΚΑ («Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών»), Λειανοκλάδι, Λάρισα και Θεσσαλονίκη. Αναλυτικότερα:

- Ο ΚΧ Κορίνθου ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα Κιάτο – Αίγιο.
- Ο ΚΧ Αθηνών (εδρεύει στο ΣΚΑ), ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΑΧΑΡΝΑΙ - ΤΙΘΟΡΕΑ.

- Ο ΚΧ Λειανοκλαδίου ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΤΙΘΟ-ΡΕΑ - Λειανοκλάδι.
- Ο ΚΧ Λάρισας, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα Μεζούρλος-ΠΛΑΤΥ.
- Ο ΚΧ Θεσσαλονίκης, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΘΕΣ-ΣΑΛΟΝΙΚΗ (ΤΧ1) - ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ.
- Ο ΚΧ ΣΚΑ ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΣΚΑ - Α/Δ Ελ. Βενιζέλος.

Το σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας παρουσιάζεται αναλυτικά στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών και εμποπτικά στον Χάρτ. 6.

3.3 Περιορισμοί κυκλοφορίας

Επικίνδυνα φορτία

Στο δίκτυο που περιγράφεται στην παρούσα ΔΔ, δεν υφίστανται περιορισμοί μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.

Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

Στο δίκτυο που περιγράφεται στην παρούσα ΔΔ, δεν υφίστανται περιβαλλοντικοί περιορισμοί.

Προτεραιότητα στην κατανομή χωρητικότητας

Βλέπε §4.4 - Κατανομή Χωρητικότητας.

Περιορισμοί σε τούνελ/σήραγγες

Στο δίκτυο που περιγράφεται στην παρούσα ΔΔ, δεν υφίστανται περιορισμοί σε τούνελ/σήραγγες.

Περιορισμοί σε γέφυρες

Στο δίκτυο που περιγράφεται στην παρούσα ΔΔ, δεν υφίστανται περιορισμοί σε γέφυρες.

Άλλοι περιορισμοί

Στο δίκτυο που περιγράφεται στην παρούσα ΔΔ, δεν υφίστανται άλλου είδους περιορισμοί.

Εξειδικευμένη υποδομή

Βλέπε §4.4 - Κατανομή Χωρητικότητας.

Σταθμός Θεσσαλονίκη-Διαλογή, κόμβος ΤΧ1. Σύμβαση 713 ΕΡΓΟΣΕ

Εργασίες στον κόμβο ΤΧ1. Η είσοδος και έξοδος αμαξοστοιχιών στη διεύθυνση Πλατέος, Ειδομένης και Αλεξανδρούπολης προς/από τη δέσμη προετοιμασίας & υποδοχής της Διαλογής θα είναι αδύνατη· η δέσμη προετοιμασίας & υποδοχής της Διαλογής θα είναι προσπελάσιμη μόνο από τη διεύθυνση του ΤΧ2. Ολοκλήρωση: Ιανουάριος 2026

Εργασίες εγκατάστασης ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Κιάτο-Αίγιο. Σύμβαση 1511 ΕΡΓΟΣΕ

Εργασίες για την εγκατάσταση συστήματος ηλεκτροκίνησης. Η κυκλοφορία θα διεξάγεται επί μονής γραμμής μεταξύ Κιάτου και Αιγίου. Συνέχιση καθ' όλο το 2026.

Συνέπειες των θεομηνιών «Daniel» και «Elias» του φθινοπώρου 2023

Παραμένουν σε ισχύ οι παρακάτω συνθήκες περιορισμού της διαθεσιμότητας της Υποδομής:

- Οι γραμμές Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας, Λάρισας-Βόλου που υπέστησαν σοβαρότατες καταστροφές παραμένουν στην κατηγορία του «Δικτύου υπό Κατασκευή».
- Παραμένουν αδρανή τα συστήματα αλληλεξαρτήσεων των σταθμών και θέσεων Αγ. Στεφάνου, Δομοκού, Ορφανών, Δοξαρά, Κραννώνα.
- Η κυκλοφορία μεταξύ Λειανοκλαδίου-Παλαιοφαρσάλου-Λάρισας θα διεξάγεται επί ΜΟΝΗΣ γραμμής με τηλεφωνικό αποκλεισμό. Σημειώνεται ότι στο τμήμα Λειανοκλαδίου-Αγ. Στεφάνου Ξυν. ο κλάδος καθόδου έχει αποκλειστεί λόγω καθίζησης.
- Εκτέλεση εργασιών στο τμήμα Δομοκός-Μεζούρλος με *διαρκή διακοπή παροχής ηλεκτρικής έλξης* στο τμήμα αυτό. Ολοκλήρωση των εργασιών εντός του θέρους του 2026
- Στη γραμμή Άνω Λεχωνίων-Μηλεών θα εκτελούνται εργασίες Δευτέρα ως και Παρασκευή. Συνέχιση ως τα μέσα του 2026.

3.4 Εγκαταστάσεις που παρέχονται Υπηρεσίες**Χώροι σχηματισμού αμαξοστοιχιών**

Σαν χώροι σχηματισμού αμαξοστοιχιών, εξυπηρετούν οι παρακάτω ΣΣ:

- Άγιος Ιωάννης Ρέντης (Α.Ι.Ρ.)
- Ν. Ικόνιο
- Θριάσιο Πεδίο

- Μεζούρλος
- Λειανοκλάδι
- Θεσσαλονίκη – Διαλογή
- Θεσσαλονίκη – «Παλιός» Εμπορικός Σταθμός
- Θεσσαλονίκη – «νέος» Επιβατικός Σταθμός
- Ειδομένη
- Στρυμόνας
- Αλεξανδρούπολη
- Δίκαια
- Πύθιο
- Βέροια/Σκύδρα
- Οινόη
- Βόλος

Χώροι αποθέσεως οχημάτων

Σαν χώροι αποθέσεως οχημάτων, εξυπηρετούν οι παρακάτω ΣΣ:

- Άγιος Ιωάννης Ρέντης (Α.Ι.Ρ.)
- Μεζούρλος
- Λειανοκλάδι
- Θεσσαλονίκη – Διαλογή
- Θεσσαλονίκη – Παλιός Εμπορικός Σταθμός
- Θεσσαλονίκη – Νέος Επιβατικός Σταθμός
- Ειδομένη
- Στρυμόνας
- Αλεξανδρούπολη
- Δίκαια
- Πύθιο
- Βέροια/Σκύδρα
- Κόρινθος (NGL)
- Αγ. Ανδρέας (NGL)
- Καλαμάτα (NGL)
- Τρίπολη (NGL)

Συνοριακοί σταθμοί

Οι συνοριακοί σταθμοί (για τον ορισμό βλ. §1.11) του δικτύου παρουσιάζονται αντίστοιχα στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών.

Τερματικοί σταθμοί

Οι τερματικοί σταθμοί (για τον ορισμό βλ. §1.11) του δικτύου παρουσιάζονται αντίστοιχα στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών.

Επιβατικοί σταθμοί

Οι επιβατικοί σταθμοί (για τον ορισμό βλ. §1.11) του δικτύου παρουσιάζονται αντίστοιχα στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών**.

Εμπορευματικοί σταθμοί

Οι εμπορευματικοί σταθμοί (για τον ορισμό βλ. §1.11) του δικτύου παρουσιάζονται αντίστοιχα στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών**.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

4.1 Νομικό πλαίσιο

Το νομικό πλαίσιο για την διαδικασία κατανομής χωρητικότητας περιγράφεται στο Τμήμα 3 («Κατανομή της Χωρητικότητας Σιδηροδρομικής Υποδομής») του Κεφαλαίου IV του ν. 4408/2016 «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για την δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου», όπως ισχύει.

4.2 Περιγραφή διαδικασίας

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ καθιερώνουν κανόνες κατανομής χωρητικότητας τους οποίους κοινοποιούν στη ΡΑΣ, και εφαρμόζει τις σχετικές διαδικασίες. Ειδικότερα, ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ διασφαλίζουν ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και σύμφωνα με το Κοινοτικό δίκαιο.

Επί της αρχής, ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αιτημάτων για σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα από ένα δίκτυα, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους (Άρθρ. 45, παρ.1, Ν.4408/2016, Οδηγία 2012/34/ΕΕ). Στα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνεται υπόψη η κοινωνική σημασία της υπηρεσίας, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί (Άρθρ. 47, παρ.4, Ν.4408/2016, Οδηγία 2012/34/ΕΕ).

Η χωρητικότητα υποδομής διατίθεται προς χρήση στους αιτούντες που έχουν υποβάλει σχετική αίτηση.

Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται και μπορεί να ζητηθεί μόνο από τους ΣΕ-ΜΑΕ για κάθε περίοδο του πίνακα δρομολογίων και εντός της περιόδου που καθορίζεται στην παράγραφο 4.3 κατωτέρω.

Η χωρητικότητα υποδομής δεν μπορεί να μεταβιβασθεί από τον λήπτη σε άλλη επιχείρηση. Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με το αντικείμενο της χωρητικότητας υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω χορήγηση χωρητικότητας υποδομής.

Είναι δυνατό να υποβληθούν έκτακτα αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές.

4.3 Απαιτήσεις δρομολογίων και διαδικασία κατανομής

Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος σύμφωνα με την παρακάτω διαδικασία.

Οι μεταβολές του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου ή του εκάστοτε οριζόμενου μήνα αλλαγής δρομολογίων. Εφόσον γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά το χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν κατά περίπτωση υπόψη αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου καθώς και, κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Όταν γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές κατά ή μετά το θέρος πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του μήνα αλλαγής δρομολογίων.

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ μπορεί να συμφωνήσουν για διαφορετικές ημερομηνίες. Στην περίπτωση αυτή οφείλει να ενημερώσει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ακριβείς ημερομηνίες έναρξης και λήξης της ισχύος του πίνακα δρομολογίων για το δρομολογιακό έτος 2026 (ΔΕ2026) είναι η Κυριακή 14.12.2025 και το Σάββατο 12.12.2026, αντίστοιχα.

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ εξασφαλίζουν ότι το αργότερο 11 μήνες πριν την έναρξη της δρομολογιακής περιόδου έχουν καταρτιστεί τα προσωρινά διεθνή δρομολόγια σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής και ότι θα τηρηθούν στο μέτρο του εφικτού κατά τις μετέπειτα διαδικασίες που περιγράφονται ακολούθως.

Τα λοιπά αιτήματα χωρητικότητας πρέπει να παραλαμβάνονται το νωρίτερο 12 μήνες και το αργότερο 5 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή από τις 14.12.2024 μέχρι τις 14.7.2025. Αιτήματα που παραλαμβάνονται μετά τη λήξη της προθεσμίας εξετάζονται επίσης από τον διαχειριστή υποδομής (Απόφαση 2017/2075/ΕΕ).

Η αίτηση περιλαμβάνει τουλάχιστον τις παρακάτω πληροφορίες:

1. Απαραίτητες λειτουργικές πληροφορίες για τον σωστό σχεδιασμό του σιδηροδρομικού διαδρόμου.

2. Περίοδος χρήσης της αιτούμενης χωρητικότητας.
3. Στοιχεία αρμόδιων εκπροσώπων του φορέα που υποβάλλει το αίτημα.

Πρότυπη φόρμα αίτησης χωρητικότητας εμφανίζεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII.

Το αργότερο 3 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή έως 14.9.2025, Οι ΣΕ-ΜΑΕ καταρτίζουν σχέδιο πίνακα δρομολογίων.

Οι αιτούντες έχουν προθεσμία 1 μήνα για να διατυπώσουν τις ενστάσεις τους, δηλαδή μέχρι τις 14.10.2025.

Το σχέδιο πίνακα δρομολογίων επικαιροποιείται το αργότερο έναν μήνα πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή έως 14.11.2025, λαμβάνοντας κατά το δυνατόν υπόψιν τυχόν ενστάσεις ή εκπρόθεσμα αιτήματα χωρητικότητας (Απόφαση 2017/2075/ΕΕ). Ακολουθεί η τελική αποδοχή από τους αιτούντες και η σύναψη της σχετικής σύμβασης πρόσβασης.

Σε κάθε περίπτωση ο δρομολογιακός πίνακας δύναται να τροποποιηθεί πέραν των ως άνω προθεσμιών με βάση τις γενικότερες ανάγκες κυκλοφορίας ή ειδικότερα κατόπιν έκδοσης τροποποίησης της Δήλωσης Δικτύου.

4.4 Κατανομή χωρητικότητας

Εξειδικευμένη υποδομή

Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, Οι ΣΕ-ΜΑΕ μπορεί, αφού συμβουλευτούν τις ενδιαφερόμενες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, να χαρακτηρίζουν μια υποδομή ως ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Όπου γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, Οι ΣΕ-ΜΑΕ μπορεί να δίνουν προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή χωρητικότητας υποδομής. Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα και όταν το τροχαίο υλικό έχει τα αναγκαία τεχνικά χαρακτηριστικά για τη λειτουργία του στη συγκεκριμένη γραμμή.

Μέχρι τώρα Οι ΣΕ-ΜΑΕ δεν έχουν υποδείξει κάποιο τμήμα του δικτύου ή κάποια γραμμή στην Ελλάδα, ως εξειδικευμένη υποδομή. Πάντως, σύμφωνα με την ακολουθούμενη πρακτική, προτεραιότητα δίδεται στους επιβατικούς συρμούς σε σχέση με τους εμπορικούς συρμούς και μεταξύ των επιβατικών συρμών, στους υπεραστικούς συρμούς υψηλής ταχύτητας.

Διαδικασία συντονισμού

Κατά τις διαδικασίες χρονικού προγραμματισμού και συντονισμού, Οι ΣΕ-ΜΑΕ μπορεί να αποδίδουν προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες, αλλά μόνο σύμφωνα με τα όσα περιγράφονται ανωτέρω στην “Εξειδικευμένη υποδομή” και κατωτέρω στην “Κορεσμένη χωρητικότητα και κριτήρια προτεραιότητας”.

Σε περίπτωση που, κατά τη διάρκεια χρονικού προγραμματισμού του προηγούμενου άρθρου ανακύψουν αντικρουόμενα αιτήματα, Οι ΣΕ-ΜΑΕ προσπαθούν, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζουν τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων και να επιτυγχάνουν την επίλυση τυχόν διαφορών. Στο πλαίσιο αυτό, Οι ΣΕ-ΜΑΕ μπορεί εντός της περιόδου σχεδιασμού, να έλθουν σε επικοινωνία με τους αιτούντες, και να προτείνουν χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

Από τη στιγμή που παραληφθεί αντικρουόμενο αίτημα για την ταχεία αντιμετώπιση του ζητήματος Οι ΣΕ-ΜΑΕ επικοινωνούν με τους αιτούντες των αντικρουόμενων αιτημάτων και η σχετική απόφαση λαμβάνεται εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών (παρ. 6. Άρθρ. 46, Ν. 4408/2016, Οδηγία 2012/34/ΕΕ).

Κορεσμένη χωρητικότητα και κριτήρια προτεραιότητας

Όταν, μετά το συντονισμό των διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, Οι ΣΕ-ΜΑΕ χαρακτηρίζουν το εν λόγω τμήμα της υποδομής ως κορεσμένο. Αυτό γίνεται και για τμήμα υποδομής που αναμένεται ότι θα πληγεί από ανεπαρκή χωρητικότητα, στο εγγύς μέλλον (παρ. 1. Άρθρ. 47, Ν. 4408/2016, Οδηγία 2012/34/ΕΕ).

Με απόφαση των ΣΕ-ΜΑΕ που εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, ορίζονται κριτήρια προτεραιότητας για συγκεκριμένες υπηρεσίες, προκειμένου να εξασφαλισθεί η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών και να ληφθεί υπόψη η κοινωνική σημασία ορισμένης υπηρεσίας σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί. Τα ως άνω κριτήρια προτεραιότητας καθορίζονται από τους ΣΕ-ΜΑΕ με βάση την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Σε κάθε όμως περίπτωση δίνεται προτεραιότητα στις Υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και στις διεθνείς Υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου.

Τα βασικά κριτήρια προτεραιότητας είναι:

Προτεραιότητα	Υπηρεσία
1 ^η	Intercity
2 ^η	Προαστιακή
3 ^η	Απλή Επιβατική
4 ^η	Εμπορευματική

Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η κοινωνική σημασία της υπηρεσίας (παρ. 4, Άρθρ. 47, Ν. 4408/2016, Οδηγία 2012/34/ΕΕ), είναι δυνατόν να μεταβληθεί η ως άνω σειρά προτεραιότητας σε ειδικές και αιτιολογημένες περιπτώσεις.

Έκτακτα αιτήματα

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ ανταποκρίνονται σε έκτακτα αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, εντός 5 εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα, πρέπει να έχουν ως αποδέκτες όλους τους αιτούντες που μπορεί να επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τη χωρητικότητα αυτή.

Τα έκτακτα αιτήματα αντιμετωπίζονται με σειρά προτεραιότητας ως προς την ημερομηνία υποβολής τους. Σε κάθε περίπτωση τα αιτήματα αυτά θα πρέπει να υποβάλλονται το αργότερο 15 μέρες πριν την ημερομηνία που αφορούν.

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ επιχειρούν, εφόσον τούτο είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί επιπλέον χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί ταχέως σε προβλέψιμα έκτακτα αιτήματα χωρητικότητας. Τα ίδια ισχύουν στις περιπτώσεις κορεσμένης υποδομής.

4.5 Κατανομή χωρητικότητας για συντήρηση, ανακαίνιση και αναβάθμιση

Οι επιπτώσεις στη χωρητικότητα υποδομής από εργασίες συντήρησης, ανακαίνισης και αναβάθμισης λαμβάνονται υπόψη από τους ΣΕ-ΜΑΕ κατά τη διαδικασία κατάρτισης του πίνακα των δρομολογίων.

4.6 Ρυθμίσεις σχετικές με τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ απαιτούν, ιδίως για κορεσμένη υποδομή, την αποδέσμευση σιδηροδρομικής διαδρομής η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από την οριακή ποσόστωση που έχει καθορισθεί, εκτός εάν η ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους που δεν εξαρτώνται από την επιχείρηση.

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ δεν έχουν καθορίσει ακόμα την εν λόγω οριακή ποσόστωση.

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ επίσης καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους θα λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρήσης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων στην διαδικασία κατανομής.

ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ δεν έχουν καθορίσει ακόμα τους όρους αυτούς.

4.7 Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχής κυκλοφορίας

Σε περίπτωση διατάραξης της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ λαμβάνουν τα προσήκοντα μέτρα για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Για το σκοπό αυτό, έχουν καταστρώσει και επικαιροποιεί σχέδιο έκτακτης ανάγκης στο οποίο απαριθμούνται οι διάφοροι δημόσιοι φορείς που πρέπει να ενημερώνονται σε περίπτωση σοβαρών συμβάντων ή σοβαρής διατάραξης της σιδηροδρομικής κίνησης.

Για την αποκατάσταση διαταραχής της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο, εφαρμόζεται η σειρά προτεραιότητας της παραγράφου 4.4.

Το ίδιο ισχύει και για την κυκλοφορία επί του εμπορικού διαδρόμου 7.

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης λόγω βλάβης η οποία εμποδίζει προσωρινά τη χρήση της υποδομής, είναι δυνατόν να τροποποιούνται τα δρομολόγια χωρίς προειδοποίηση μέχρι την αποκατάσταση του συστήματος. ΟΙ ΣΕ-ΜΑΕ εφόσον το κρίνουν απαραίτητο, μπορεί να ζητούν από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεση του τα μέσα που κρίνουν ως πλέον κατάλληλα για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

4.8 Χωρητικότητα

Παρατίθεται Πίνακας Χωρητικότητας τμημάτων γραμμής υπολογισμένος σύμφωνα με το Δελτίο αρ. 405 της UIC:

Τμήμα	Τροχιές	Κρίσιμο τμήμα	Χωρητ. ώρας αιχμής Ζεύγη	Χωρητ. ημέρας Ζεύγη
Πειραιάς-ΑΙΡ	1	Πειραιάς-ΑΙΡ	2,3	40
ΑΙΡ-Αθήνα	2	ΑΙΡ-Αθήνα	4,2	74
Αθήνα-ΣΚΑ	1	Αθήνα-Αγ. Ανάργυροι	3,3	59
ΣΚΑ-Οινόη	2	Αγ. Θωμάς-Οινόη	6,4	112
Οινόη-Τιθορέα-Λειανοκλάδι	2	Ελεών-Θήβα	5,8	111
Λειανοκλάδι-Αγ. Στέφανος	1	Λειανοκλάδι-Αγ. Στέφανος	1,6	30
Αγ. Στέφανος-Μεζούρλος	1	Παλλος-Μεζούρλος	0,6	8
Μεζούρλος-Πλατύ	2	Σήραγγα Τεμπών	8,7	166
Πλατύ-Θεσσαλονίκη	2	Σίνδος-Αξιός	7,4	131
ΣΚΑ-Κιάτο	2	Λιόσια-Κόρινθος	0,9	14
Κιάτο-Αίγιο	1	Ξυλόκαστρο-Λυκοποριά	4,5	65
ΣΚΑ-Πλακεντίας	2	Κηφισίας-Πεντέλης	11,3	180
Λιόσια-ΣΚΑ (701)	1	Λιόσια-ΣΚΑ	2,1	33
Δ. Πλακεντίας-Αεροδρόμιο	2	Προσέγγιση ΣΣ Αεροδρομίου	11,3	180
Διακλ. Ικονίου-Ικόνιο	1	Διακλ. Ικονίου-Ικόνιο		9
Οινόη-Χαλκίδα	1	Οινόη-Χαλκίς	1,0	16
Τιθορέα-Λειανοκλάδι	1	Τιθορέα-Λειανοκλάδι	0,4	5
Λειανοκλάδι-Στυλίσ	1	Λειανοκλάδι-Στυλίσ	0,6	8
Παλλος-Καλαμπάκα			0	0
Λάρισα-Βόλος			0	0
Πλατύ-Έδεσσα	1	Πλατύ Έδεσσα	0,3	4
Έδεσσα-Φλώρινα	1	Έδεσσα-Φλώρινα	0,5	7
ΤΧ1-Στρυμών	1	Ροδόπολη-Στρυμών	0,6	12
Στρυμών-Αλεξανδρούπολη	1	Δράμα-Ξάνθη	0,3	4
Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο	1	Αλεξ/πολη-Δίκαια	0,2	3
ΤΧ1-Ειδομένη	1	Πολύκαστρο Νέος-Ειδομένη	0,5	9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

5.1 Νομικό πλαίσιο

Το νομικό πλαίσιο για την πρόσβαση στην σιδηροδρομική υποδομή και τις συναφείς υπηρεσίες, περιγράφεται στο Τμήμα 4 («Πρόσβαση στη Σιδηροδρομική Υποδομή και τις Υπηρεσίες») του Κεφαλαίου II του ν. 4408/2016 «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για την δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου», όπως ισχύει σήμερα.

5.2 Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών

5.2.1 Ελάχιστη δέσμη πρόσβασης

Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης, που Οι ΣΕ-ΜΑΕ παρέχουν στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις περιλαμβάνει:

- α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής
- β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας
- γ) χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημείων και κόμβων της τροχιάς
- δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών
- ε) χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου διατίθενται
- στ) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

5.2.2 Τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και παροχή υπηρεσιών

Η τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών περιλαμβάνει:

- α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις αυτών με παροχή υπηρεσιών
- β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων με παροχή υπηρεσιών
- γ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων διαλογής συρμού με παροχή υπηρεσιών
- δ) αμαξοστάσια φύλαξης με παροχή υπηρεσιών
- ε) εγκαταστάσεις συντήρησης

στ) άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης

ζ) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού

5.3 Πρόσθετες υπηρεσίες

Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) ρεύμα έλξης

β) προθέρμανση επιβατικών συρμών

γ) παροχή καυσίμου, διαλογή συρμού και όλες τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις υπηρεσιών πρόσβασης

δ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

- έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

5.4 Βοηθητικές υπηρεσίες

Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο

β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών

γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΧΡΕΩΣΕΙΣ

6.1 Νομικό πλαίσιο

Το νομικό πλαίσιο για την χρέωση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των συναφών υπηρεσιών, περιγράφεται στο Τμήμα 2 («Τέλη Υποδομής και Υπηρεσιών») του Κεφαλαίου IV του ν. 4408/2016 «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για την δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου», καθώς και στην Υπουργική Απόφαση Φ4/54510/4872 της 30.11.2006 «Κανόνες και κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής». Ισχύει επίσης ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2015/909 της Επιτροπής της 12ης Ιουνίου 2015 σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.

Στη Δήλωση Δικτύου προβλέπεται να περιέχονται επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή να αναφέρεται ο δικτυακός τόπος όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή (παρ. 2, άρθρ. 27, Ν. 4408/2016). Οι πληροφορίες αυτές δεν αποτελούν μέρος οποιαδήποτε άλλης υποχρέωσης ή συμφωνίας (agreement) ή σύμβασης του διαχειριστή υποδομής με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή έτερο νομικό πρόσωπο. Την αποκλειστική ευθύνη των παρεχόμενων πληροφοριών και χρεώσεων για τις υπηρεσίες εγκαταστάσεων που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις φέρει η δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity) η οποία είναι υπεύθυνη για την παροχή των υπηρεσιών (operator) σύμφωνα με τον ορισμό 12, του άρθρ. 3 του Ν. 4408/2016.

6.2 Αρχές χρέωσης

Οι αρχές χρέωσης, όπως αναφέρονται στο Άρθρο 31 του Ν.4408/2016, ορίζουν για τις υπηρεσίες ελάχιστης δέσμης πρόσβασης ότι η χρέωση ορίζεται ίση με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (άμεσο κόστος).

6.3 Χρέωση Ελάχιστης Δέσμης Πρόσβασης

Ο υπολογισμός της χρέωσης της Ελάχιστης Δέσμης Πρόσβασης (Minimum Access Package) C_{MAP} ανά δρομολόγιο γίνεται ως ακολούθως:

$$C_{MAP,plf} [€] = \prod_{z=2019}^{y-1} (1 + i_z) \times \underbrace{p_{plf}}_{\substack{\text{συντελ.} \\ \text{προσαρμ.} \\ \text{πληθωρισμού}}} \times (\underbrace{c_t \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{κυκλοφορίας}}} + \underbrace{c_{wt} \cdot m \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος συντ.} \\ \text{γραμμής}}} + \underbrace{c_{wte} \cdot m \cdot d_e}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{φθοράς H/K}}} + \underbrace{c_{pss} \cdot n_{pss}}_{\substack{\text{κόστος στάθ-} \\ \text{μευσης}}})$$

όπου:

$C_{MAP,plf}$ [€] Συνολική χρέωση ελάχιστης δέσμης πρόσβασης για ένα δρομολόγιο. Ειδικότερα για τις επιβατικές μεταφορές ορίζεται $C_{MAP,p}$ και για τις εμπορευματικές μεταφορές είναι $C_{MAP,f}$.

d [km] Μήκος διαδρομής δρομολογίου.

d_e [km] Μήκος διαδρομής δρομολογίου το οποίο εκτελέστηκε με ηλεκτρομηχανή. Για πετρελαιοκίνηση και άλλες μη ηλεκτροδοτούμενες μορφές ενέργειας έλξης $d_e=0$.

m [t] Συνολική μάζα αμαξοστοιχίας.

n_{pss} [-] Πλήθος στάσεων επιβατικού δρομολογίου σε επιβατικούς σταθμούς για επιβίβαση ή και αποβίβαση επιβατών. Για εμπορικά και άλλα δρομολόγια $n_{pss}=0$.

c_t [€/km] Άμεσο κόστος ανά χιλιόμετρο δρομολογίου για την διαχείριση της κυκλοφορίας.

c_{wt} [€/tkm] Άμεσο κόστος ανά τονοχιλιόμετρο δρομολογίου για την συντήρηση της υποδομής της γραμμής.

c_{wte} [€/tkm] Άμεσο κόστος ανά τονοχιλιόμετρο δρομολογίου που διανύθηκε με ηλεκτροκίνηση και αφορά την φυσική φθορά του εξοπλισμού της υποδομής της ηλεκτροκίνησης.

c_{pss} [€/στάθ.] Άμεσο κόστος ανά στάση επιβατικού δρομολογίου σε επιβατικούς σταθμούς για επιβίβαση ή και αποβίβαση επιβατών.

p_{plf} [-] Ο συντελεστής σταδιακής εφαρμογής της ανάκτησης του άμεσου κόστους (σχέδιο σταδιακής εφαρμογής, ΕΚ 2015/909). Για τις επιβατικές μεταφορές ορίζεται συντελεστής p_p και για τις εμπορευματικές μεταφορές ορίζεται συντελεστής p_f .

i_z [-] Ο πληθωρισμός για το έτος z σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή (Εθνικός Δείκτης Τιμών Καταναλωτή).

γ [-] Το έτος ισχύος της παρούσης Δήλωσης Δικτύου.

Οι αριθμητικές τιμές των σταθερών συντελεστών άμεσου κόστους (με έτος βάσης το 2019) είναι:

- $c_t = 2,64$ €/km,
- $c_{wt} = 0,00560$ €/tkm,
- $c_{wte} = 0,00210$ €/tkm,
- $c_{pss} = 4,21$ €/στάθμευση επιβ. αμαξ..

Για λόγους ομαλότερης προσαρμογής ανά αγορά μεταφορών, ορίζεται συντελεστής σταδιακής εφαρμογής της ανάκτησης του άμεσου κόστους

- $r_p = 0,60$ για την αγορά των επιβατικών μεταφορών και
- $r_f = 0,31$ για την αγορά των εμπορευματικών μεταφορών .

Συνολικά, η χρέωση της Ελάχιστης Δέσμης Πρόσβασης $C_{MAP,p}$ για τις επιβατικές μεταφορές και $C_{MAP,f}$ για τις εμπορευματικές μεταφορές είναι:

$$C_{MAP,p} = \prod_{z=2019}^{y-1} (1 + i_z) \times \underbrace{0,60}_{\substack{\text{συντελ.} \\ \text{προσαρμ.} \\ \text{επιβ.}}} \times \left(\underbrace{2,64 \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{κυκλοφορίας}}} + \underbrace{0,0056 \cdot m \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος συντ.} \\ \text{γραμμής}}} + \underbrace{0,0021 \cdot m \cdot d_e}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{φθοράς H/K}}} + \underbrace{4,21 \cdot n_{pss}}_{\substack{\text{κόστος στάθ-} \\ \text{μευσης}}} \Rightarrow$$

$$C_{MAP,p} = \underbrace{1,1975}_{\substack{\text{Προσαρμ.} \\ \text{πληθωρισμού}}} \times \underbrace{0,60}_{\substack{\text{συντελ.} \\ \text{προσαρμ.} \\ \text{επιβ.}}} \times \left(\underbrace{2,64 \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{κυκλοφορίας}}} + \underbrace{0,0056 \cdot m \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος συντ.} \\ \text{γραμμής}}} + \underbrace{0,0021 \cdot m \cdot d_e}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{φθοράς H/K}}} + \underbrace{4,21 \cdot n_{pss}}_{\substack{\text{κόστος στάθ-} \\ \text{μευσης}}} \Rightarrow$$

$$C_{MAP,p} = \underbrace{1,897 \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{κυκλοφορίας}}} + \underbrace{0,00402 \cdot m \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος συντ.} \\ \text{γραμμής}}} + \underbrace{0,00151 \cdot m \cdot d_e}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{φθοράς H/K}}} + \underbrace{3,025 \cdot n_{pss}}_{\substack{\text{κόστος στάθ-} \\ \text{μευσης}}}$$

$$C_{MAP,f} = \prod_{z=2019}^{y-1} (1 + i_z) \times \underbrace{0,31}_{\substack{\text{συντελ.} \\ \text{προσαρμ.} \\ \text{εμπ.}}} \times \left(\underbrace{2,64 \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{κυκλοφορίας}}} + \underbrace{0,0056 \cdot m \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος συντ.} \\ \text{γραμμής}}} + \underbrace{0,0021 \cdot m \cdot d_e}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{φθοράς H/K}}} \Rightarrow$$

$$C_{MAP,f} = \underbrace{1,1975}_{\substack{\text{Προσαρμ.} \\ \text{πληθωρισμού}}} \times \underbrace{0,31}_{\substack{\text{συντελ.} \\ \text{προσαρμ.} \\ \text{εμπ.}}} \times \left(\underbrace{2,64 \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{κυκλοφορίας}}} + \underbrace{0,0056 \cdot m \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος συντ.} \\ \text{γραμμής}}} + \underbrace{0,0021 \cdot m \cdot d_e}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{φθοράς H/K}}} \Rightarrow$$

$$C_{MAP,f} = \underbrace{0,980 \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{κυκλοφορίας}}} + \underbrace{0,00208 \cdot m \cdot d}_{\substack{\text{αμ. κόστος συντ.} \\ \text{γραμμής}}} + \underbrace{0,00078 \cdot m \cdot d_e}_{\substack{\text{αμ. κόστος} \\ \text{φθοράς H/K}}}$$

6.4 Χρέωση Πρόσβασης σε Εγκαταστάσεις & Υπηρεσίες

Από τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, όπως αυτές καθορίζονται στο Παράρτημα II, Άρθρο 2 του Νόμου 4408/2016, οι ΣΕ-ΜΑΕ καθορίζουν τις ακόλουθες χρεώσεις:

6.4.1 Χρέωση Υπηρεσίας Σχηματισμού/Αποσχηματισμού Συρμών

Η Χρέωση Υπηρεσίας Σχηματισμού/Αποσχηματισμού Συρμών παρέχεται σε τροχιά που υποδεικνύει η Σιδηροδρομική Επιχείρηση και εγκρίνεται από αρμόδιο προσωπικό κυκλοφορίας. Η χρέωση αφορά αποκλειστικά την εργασία

της Ομάδας Ελιγμών χωρίς να περιλαμβάνονται υπηρεσίες μηχανών ελιγμών και μηχανοδηγού.

	Εμπορευματικός συρμός	Επιβατικός συρμός
Σχηματισμός/αποσχηματισμός	60 €/συρμό	30 €/συρμό
Ενδιάμεσοι ελιγμοί	40 €/συρμό	30 €/συρμό

6.4.2 Χρέωση Υπηρεσιών Ελιγμών Τροχιών Εναπόθεσης

Η Χρέωση Υπηρεσίας Ελιγμών Τροχιών Εναπόθεσης αφορά την εναπόθεση συρμού σε συγκροτήματα και σταθμούς που υποδεικνύει η Σιδηροδρομική Επιχείρηση και εγκρίνεται από αρμόδιο προσωπικό κυκλοφορίας. Η χρέωση ισούται με την χρέωση ενδιάμεσων ελιγμών (παρ. 6.4.1), δηλαδή 40 €/συρμό για τους εμπορευματικούς και 30 €/συρμό για τους επιβατικούς συρμούς. Για τις ανάγκες της παρούσης παραγράφου, δηλαδή μόνο όσον αφορά την χρέωση προς τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, ορίζεται ότι χρεώνεται ένας ακριβώς ελιγμός για την υποστήριξη του συνόλου της κίνησης εισόδου του συρμού στην τροχιά εναπόθεσης και ένας ακριβώς ελιγμός για την υποστήριξη του συνόλου της εξόδου της κίνησης του συρμού από την τροχιά εναπόθεσης. Αντίστοιχα, η χρέωση αφορά αποκλειστικά την εργασία της Ομάδας Ελιγμών χωρίς να περιλαμβάνονται υπηρεσίες μηχανών ελιγμών και μηχανοδηγού.

6.5 Χρέωση Βοηθητικών Υπηρεσιών

Από τις βοηθητικές υπηρεσίες, όπως αυτές καθορίζονται στο Παράρτημα II, Άρθρο 4 του Νόμου 4408/2016, οι ΣΕ-ΜΑΕ καθορίζουν χρέωση για την υπηρεσία Τεχνικής Επιθεώρησης Τροχαίου Υλικού, η οποία ανέρχεται σε 30 €/ώρα/τεχνικό επιθεωρητή και παρέχεται σε τροχιά που υποδεικνύει η Σιδηροδρομική Επιχείρηση και εγκρίνεται για λόγους κυκλοφορίας από το αρμόδιο προσωπικό κυκλοφορίας. Η κατανομή των υπηρεσιών τεχνικής επιθεώρησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο περιγράφεται στο Παράρτημα V

6.5.1 Υπηρεσία Επισκευών και Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού

Η Hellenic Train AE παρέχει υπηρεσίες επισκευών και συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού όπως περιγράφονται αναλυτικά στον διαδικτυακό της ιστότοπο www.hellenictrain.gr.

6.5.2 Υπηρεσία Πλύσης Οχημάτων

Η Hellenic Train AE παρέχει υπηρεσίες πλύσης οχημάτων όπως περιγράφονται αναλυτικά στον διαδικτυακό της ιστότοπο www.hellenictrain.gr.

6.5.3 Υπηρεσία Αμμοδότησης

Η Hellenic Train ΑΕ παρέχει υπηρεσίες αμμοδότησης όπως περιγράφονται αναλυτικά στον διαδικτυακό της ιστότοπο www.hellenictrain.gr.

6.5.4 Υπηρεσίες Λιμένος

Οι υπηρεσίες λιμένος παρέχονται εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων του Πίνακα 6.4.5.1 και περιγράφονται αναλυτικά στους αντίστοιχους διαδικτυακούς ιστοτόπους.

Πίνακας 6.4.5.1. Σύνοψη υπηρεσιών λιμένος.

Πάροχος υπηρεσίας	Θέση, ΤΚ	Ιστότοπος
Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης	Θεσσαλονίκη, 54627	https://www.thpa.gr
Σ.ΕΜΠΟ. Ν. Ικόνιο	Πέραμα, 18863	http://www.pct.com.gr
Οργανισμός Λιμένος Βόλου	Κεντρικός Προβλήτας Λιμένος Βόλου, 38221	http://www.port-volos.gr
Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης	Εμπορικός Λιμένας-ΤΟΛ, Αλεξανδρούπολη 68100	http://www.ola-sa.gr

6.5.5 Υπηρεσίες Γερανού

Η Hellenic Train ΑΕ παρέχει υπηρεσίες γερανού οχημάτων όπως περιγράφονται αναλυτικά στον διαδικτυακό της ιστότοπο www.hellenictrain.gr.

6.5.6 Υπηρεσίες Φόρτωσης/Εκφόρτωσης Εμπορευμάτων

Οι υπηρεσίες φόρτωσης/εκφόρτωσης εμπορευμάτων παρέχονται στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Πίνακα 6.5.6.1 και περιγράφονται αναλυτικά στους αντίστοιχους διαδικτυακούς ιστοτόπους και δύναται να υποστηρίζονται από προσωπικό ελιγμών των ΣΕ-ΜΑΕ ή και προσωπικό της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης.

Πίνακας 6.5.6.1. Σύνοψη κύριων Σ.Σ. με δυνατότητα εξυπηρέτησης εμπορευματικών μεταφορών.

Σ.Σ.	Θέση, ΤΚ	Τηλέφωνο	Ωρες λειτουργίας	Ομάδα ελιγμών	Φορτοεκφόρτωση	Τεχνική επιθεώρηση
Α.Ι. Ρέντης	Αγ. Ιω. Ρέντης, 18233	2105298812	00-24	✓		
Μεζούρλο	Λάρισα, 41335	2410590123	08-16	✓	✓	✓
Θεσ/νίκη Εμπ.	Θεσ/νίκη, 54627	2310599058	00-24	✓	✓	✓
Σίνδος	Δέλτα, 57400	2310599058, 2310599396	08-16	✓	✓	
Θριάσιο	Ασπρόπυργος, 19300	2105590302	00-24	✓	✓	✓

6.6 Γραμμές Στενού Εύρους (<1000mm)

Οι συγκεκριμένες γραμμές, εξαιρούνται από την γενική μεθοδολογία τελών πρόσβασης και χρήσης υποδομής και εγκαταστάσεων και η χρήση τους χρεώνεται αποκλειστικά ως ακολούθως:

Οδοντωτός Διακοπτό - Καλαβρύτα	5.0 €/συρμόχλμ
Άνω Λεχώνια – Μηλίες («Τρενάκι του Πηλίου»)	5.0 €/συρμόχλμ

Η συγκεκριμένη χρέωση περιλαμβάνει την πρόσβαση και χρήση υποδομής, την πρόσβαση σε σταθμούς και εγκαταστάσεις καθώς και το σύνολο των υπηρεσιών που ήδη παρέχουν οι ΣΕ-ΜΑΕ, πλην του κόστους προμήθειας καυσίμου.

6.7 Ακύρωση Δεσμευμένου Διαδρόμου

Στην περίπτωση που μία Σιδηροδρομική Επιχείρηση έχει αιτηθεί και δεσμεύσει συγκεκριμένο διάδρομο κυκλοφορίας για τον οποίο εν τέλει αιτείται την μη χρήση του, τότε η Σιδηροδρομική Επιχείρηση απαλλάσσεται από τη συνολική χρέωση C_{MAP} . Στην περίπτωση που οι ακυρώσεις οδηγούν συστηματικά σε μη αποδοτική χρήση της χωρητικότητας από το σύνολο των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων που αιτούνται την ίδια δεσμευμένη χωρητικότητα, τότε επιβάλλεται χρέωση ακύρωσης $C_C = p \cdot c_t \cdot d$, το οποίο αφορά το κόστος των προγραμματισμένων υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας. Οι αριθμητικές τιμές των παραμέτρων ακολουθούν την παρ. 6.3. Η χρέωση ακύρωσης δεν έχει εφαρμογή όταν αιτείται η μερική τροποποίηση του δρομολογίου του δεσμευμένου διαδρόμου.

6.8 Ειδικές Χρεώσεις – Πρόσθετες Υπηρεσίες

6.8.1 Κατανάλωση Ηλεκτρικής Ενέργειας Έλξης

Οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις που έχουν εγκαταστήσει πιστοποιημένους μετρητές ενέργειας στο έλκον υλικό τους θα χρεώνονται βάσει αυτών των μετρήσεων. Οι συσκευές θα πρέπει να συμμορφώνονται με:

- Το Παράρτημα D της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας CR LOC&PAS.
- Το Πρότυπο EN 50463:2012 «Railway applications. Energy measurement on board trains».
- Την UIC Code 930 «Exchange of Data for Cross-border Railway Energy Settlement».

Εν γένει, οι συσκευές θα πρέπει:

- Να διαθέτουν πιστοποίηση «έκδοσης τιμολογίου» (certified for billing) από Σιδηροδρομική Αρχή χώρας της ΕΕ.
- Να εξασφαλίζουν ακρίβεια μέτρησης Class 0.5R ως προς EN 50463-2.
- Να καταγράφουν ενεργό και άεργο ισχύ.
- Να λαμβάνουν δειγματοληψία με ρυθμιζόμενο χρονικό βήμα.
- Να αποθηκεύουν δεδομένα για τουλάχιστον 60 ημέρες.
- Να καταγράφουν τις τοπικές συντεταγμένες κάθε μέτρησης, σύμφωνα με το πρότυπο EN 50463-3.
- Να είναι ικανές για ασύρματη μετάδοση δεδομένων.

Το συνολικό κόστος ρεύματος έλξης E (σε €) όπως προκύπτει από τους λογαριασμούς του παρόχου (ΔΕΗ ΑΕ) καταμερίζεται σε δύο μέρη ανάλογα με το εάν καταγράφεται από πιστοποιημένο μετρητή.

Το πρώτο μέρος αφορά το ηλεκτροκινούμενο μεταφορικό έργο το οποίο καταγράφεται με πιστοποιημένους μετρητές, δηλαδή το μέρος $\sum \frac{K_i}{N} \times E$ του συνολικού κόστους ρεύματος έλξης E σε ευρώ (€), όπου $\sum K_i$ το άθροισμα της κατανάλωσης K_i του ρεύματος έλξης σε KWh κάθε Σιδηροδρομικής Επιχείρησης i όπως καταγράφεται από τους πιστοποιημένους μετρητές και N το σύνολο της κατανάλωσης του ρεύματος έλξης σε KWh σε όλο το δίκτυο όπως καταγράφεται από τους λογαριασμούς του παρόχου (ΔΕΗ ΑΕ). Κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση για το μεταφορικό της έργο που κατέγραψε με πιστοποιημένους μετρητές χρεώνεται $\frac{K_i}{\sum K_i} \times \sum \frac{K_i}{N} \times E$, δηλαδή $\frac{K_i}{N} \times E$, απολογιστικά σε ετήσια βάση και προπληρώνει έναντι μηνιαίως 0,0868€/KWh (έτος βάσης

2019) ενιαία σε όλο το δίκτυο. Οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις παρέχουν στους ΣΕ-ΜΑΕ δειγματοληπτική πρόσβαση στα καταγεγραμμένα δεδομένα των μετρητών αποκλειστικά για λόγους τεκμηρίωσης των παραμέτρων τιμολόγησης των χρεώσεων (π.χ. μηνιαίες ενδείξεις κατανάλωσης, ισχύος, γεωγραφικά στίγματα, κτλ).

Το δεύτερο μέρος αφορά το ηλεκτροκινούμενο μεταφορικό έργο το οποίο δεν καταγράφεται με πιστοποιημένους μετρητές, δηλαδή το μέρος $(1 - \sum \frac{K_i}{N}) \times E$ του συνολικού κόστους ρεύματος έλξης E σε ευρώ (€). Κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση για το μεταφορικό της έργο που δεν κατέγραψε με πιστοποιημένους μετρητές ρεύματος έλξης υπολογίζει τα T_i τονοχιλιόμετρα που του αντιστοιχούν και χρεώνεται $\frac{T_i}{\sum T_i} \times (1 - \sum \frac{K_i}{N}) \times E$ απολογιστικά σε ετήσια βάση και προπληρώνει έναντι, μηνιαίως 0,00265 €/tkm (έτος βάσης 2019) ενιαία σε όλο το δίκτυο.

6.8.2 Ειδικές – Επικίνδυνες Μεταφορές

Για τις ειδικές και επικίνδυνες μεταφορές, ισχύουν και κριτήρια του Κεφαλαίου 3, πέραν αυτών όμως θα υπογράφεται ειδική συμφωνία μεταξύ του Διαχειριστή της Υποδομής και της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης που θα εκτελεί τέτοιου είδους μεταφορές ανάλογα με το είδος και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους.

6.8.3 Παροχή Καυσίμου

Η τροχαία πρόσβαση στις εγκαταστάσεις πετρελαιοδότησης θεωρείται μέρος της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης και δεν χρεώνεται από τον διαχειριστή υποδομής. Μέχρι να διευκρινιστεί το νομικό πλαίσιο παροχής (και κατά συνέπεια πώλησης), οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις θα πρέπει να μεριμνήσουν για την προμήθειά του.

6.9 Σύστημα Ενθάρρυνσης Επιδόσεων

Σύμφωνα με το άρθρο 35 του ν.4408/2016, ενθαρρύνονται μέσω συστήματος επιδόσεων οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και ο Διαχειριστή Υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διατάραξη και να βελτιώνουν την επίδοση του Σιδηροδρομικού Δικτύου. Ως διατάραξη για το εν λόγω σύστημα θεωρείται η καθυστέρηση που προκαλείται κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ενός δρομολογίου, με αποτέλεσμα ο συρμός να αφιχθεί με καθυστέρηση στον σταθμό προορισμού.

Κατά τη διάρκεια ενός δρομολογίου, λαμβάνουν χώρα καθυστερήσεις ποικίλης προέλευσης. Αυτές γίνονται γνωστές από την ενημέρωση που παρέχεται από

τους σταθμούς (Αθήνας, Λειανοκλαδίου, Λάρισας, Πλατέος, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης) στο γραφείο κεντρικής ρύθμισης/καταγραφής της κυκλοφορίας. Ακολουθεί αιτιολόγηση των καθυστερήσεων, η οποία γίνεται σύμφωνα με τη διεθνή κωδικοποίηση των καθυστερήσεων του δελτίου 450-2 της UIC, προσαρμοσμένη στις ανάγκες των ΣΕ-ΜΑΕ.

(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
[αριθμός δρομολογίου]	[ημ/νία]	[ΤΚ]	[ΔΥ]	[ΣΕ]	[Ε]	[ΔΕ]	[ΑΠ]

- [ΤΚ] = Καθυστέρηση στον τελικό προορισμό:
- [ΔΥ] = Καθυστέρηση υπαιτιότητας διαχειριστή υποδομής (ΔΥ)
- [ΣΕ] = Καθυστέρηση υπαιτιότητας σιδηροδρομικής επιχείρησης (ΣΕ)
- [Ε] = Καθυστέρηση από εξωτερικές αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν σε διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
- [ΔΕ] = Καθυστέρηση από δευτερεύουσες αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν σε διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
- [ΑΠ] = Καθυστέρηση απροσδιόριστης προελεύσεως

Στο σύστημα λαμβάνονται υπόψη οι παρακάτω παραδοχές:

1. Οι ακυρώσεις δρομολογίων δεν λαμβάνονται υπόψη. Εάν ένα δρομολόγιο ακυρωθεί, δεν εντάσσεται στο σύστημα.
2. Η ανάκτηση δεν λαμβάνεται υπόψη.

Οι ανωτέρω κατηγορίες υπαιτιότητας χωρίζονται σε περαιτέρω υποκατηγορίες, όπως αυτές περιγράφονται στο Παράρτημα VI, Άρθρο 2 του Νόμου 4408/2016.

Στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά το σύστημα επιδόσεων, θα πραγματοποιείται συνάντηση για την ταχεία επίλυση των διαφορών. Η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.