

2022

ΔΗΛΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Έκδοση του

Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας

ΔΗΛΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
2022

ΑΘΗΝΑ



Κατάλογος τροποποιήσεων

α/α	Ημερομηνία	Εδάφιο	Περιγραφή
1	02/06/2021	Παρ. 3.2	Ενημέρωση διαχωρισμού της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής σύμφωνα με το Άρθρο 9 του Ν. 3891/2010, συμπεριλαμβανομένων λειτουργίας μονής γραμμή Οινόη-Τιθορέα και Λάρισα-Ευαγγελισμός με έναρξη πριν το Α εξάμηνο 2022 και προσωρινή αναστολή Σ.Σ. Αγ. Διονύσιος-Εργοστάσιο Πειραιώς.
2	05/07/2021	Κεφ. 3	Γεωγραφική περιγραφή δικτύου χωρίς περιφέρειες.
3	26/11/2021	Κεφ. 6	Νέα μεθοδολογία τελών υποδομής.
4	29/11/2021	Παράρτημα III-A	Ενημέρωση μέγιστης ταχύτητας τμήματος Τιθορέα-Λειανοκλάδι, Α/Α 6.1



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ Α.Ε.) δημοσιεύει την Δήλωση Δικτύου, σε συμμόρφωση 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 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, με την εθνική νομοθεσία.

Η Δήλωση Δικτύου δημοσιεύεται με στόχο την περιγραφή των παρεχόμενων υπηρεσιών του ΟΣΕ 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 2022. Εκκινεί τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου (προς Κυριακή) του Δεκεμβρίου 2021, δηλαδή ισχύει από Κυριακή 12.12.2021 έως Σάββατο 10.12.2022.

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	3-7
3.4 Εγκαταστάσεις που παρέχονται υπηρεσίες	3-8
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	4-6
4.6 Ρυθμίσεις σχετικές με τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών	4-6
4.7 Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχής κυκλοφορίας	4-6

4.8 Χωρητικότητα	4-7
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	6-1
6.4 Χρέωση Πρόσβασης σε Εγκαταστάσεις & Υπηρεσίες	6-3
6.5 Χρέωση Βοηθητικών Υπηρεσιών	6-4
6.6 Τουριστικές-Ιστορικές Γραμμές Στενού Εύρους (<1000mm)	6-4
6.7 Ακύρωση Δεσμευμένου Διαδρόμου	6-4
6.8 Ειδικές Χρεώσεις – Πρόσθετες Υπηρεσίες	6-5
6.9 Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων	6-7

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Α:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Πλατύ</i>	Π-1
---	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Β:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου</i>	Π-3
--	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Γ:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Τμήμα Φλώρινα – Πλατύ – Αλεξ/λη – Ορμένιο</i>	Π-5
--	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Δ:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Τμήμα Αεροδρόμιο – ΣΚΑ – Κιάτο</i>	Π-7
---	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Ε:

Στοιχεία Υποδομής/Διαδρομές – <i>Τμήμα Κιάτο-Αίγιο</i>	Π-8
--	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ:

Στοιχεία Κόμβων Δικτύου/Σταθμών	Π-10
---------------------------------	------



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ-Α:

Φόρτιση και Ταχύτητα Π-64

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ-Β:

Περιτύπωμα Φορτώσεως και Ελευθέρως Διατομής Π-67

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV:

Σήραγγες άνω των 1000 μ. Π-69

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Χρέωση Τεχνικής Επιθεώρησης Οχημάτων Π-70

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Σχέδιο Συμφωνίας Πρόσβασης Π-71

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Πρότυπη φόρμα αίτησης χωρητικότητας Π-77

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Κατάλογος Εγκαταστάσεων που παρέχονται Υπηρεσίες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

1.1 Εισαγωγή

Η παρούσα Δήλωση Δικτύου (ΔΔ) συντάχθηκε από τον ΟΣΕ 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 τον ΟΣΕ 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 Σάββατο 12.12.2021 έως Σάββατο 10.12.2022 (ή δρομολογιακό έτος 2022 ή ΔΕ2022). Ο ΟΣΕ προβλέπεται να συντάξει και τις μελλοντικές εκδόσεις της ΔΔ. Επιπλέον, προβλέπεται να ενημερώνει 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 τον ΟΣΕ 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 ΟΣΕ - 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 ΟΣΕ

Καρόλου 1-3, 10437, Αθήνα

Τηλ.: +30 210 5297665

Fax: +30 210 5297652

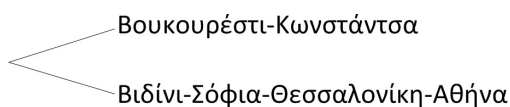
e-mail: c.chrissagis@osenet.gr

1.8.2 ΟΣΕ – 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, Επιστημάνσεις 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 κατανομητέα 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 του ΟΣΕ, δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις αντίστοιχες διαστάσεις που διαγράφονται στο Σχήμα 1, του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ III-B, δια του οποίου ορίζεται το περιτύπωμα φορτώσεως του ΟΣΕ.

18. *Περιτύπωμα Ελευθέρας Διατομής*: ο περί τις γραμμές του ΟΣΕ 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 ελευθέρας 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.

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

Συντομογραφίες/Σύμβολα

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

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. Ο ΟΣΕ συστήνει 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 τον ΟΣΕ 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 τον ΟΣΕ 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. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ο.Σ.Ε., ως διαχειριστής υποδομής, έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή 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

Δίκτυο	Τμήματα Γραμμής
Κύριο ΠΑΘΕΠ	Πειραιάς- Αθήνα-Πλατύ-Θεσσαλονίκη Το τμήμα Σ.Σ. Αθηνών-Αγ. Αναργύρων λειτουργεί ως μονή γραμμή λόγω έργων υπογειοποίησης της γραμμής με ηλεκτροκίνηση. Λειτουργία μονής γραμμής προβλέπεται λόγω έργων και για τα τμήματα Οινόη-Τιθορέα και Λάρισα-Ευαγγελισμός με έναρξη πριν το Α εξάμηνο 2022.
	Πλατύ-Πολύκαστρο-Ειδομένη
Διακλαδώσεις	Λειανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα
	Τιθορέα-Λειανοκλάδι (παλαιά γραμμή)
	Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα
	Λάρισα-Βόλος
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άνω Λεχώνια-Μηλίες (εύρος 600mm)
	Θεσσαλονίκη-Πλατύ-Έδεσσα-Άρνισα
	Διακλαδώσεις
	Άρνισα-Αμύνταιο-Φλώρινα
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας-Αλεξανδρούπολη-Δίκαια-Ορμένιο
	Διακλαδώσεις
	Στρυμόνας-Προμαχώνας
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (μετρικό εύρος) - Διακλαδώσεις	Διακοπτό-Καλάβρυτα (οδοντωτή γραμμή εύρους 750mm)
	Ρίο-Πάτρα-Άγ. Ανδρέας
	Άγ. Ανδρέας-Κ. Αχαΐα
	Κατάκωλο-Αλφειός
	Αλφειός-Ολυμπία
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	Πειραιάς-Λιόσια-Κιάτο-Ροδοδάφνη
	Αεροδρόμιο (Ελ. Βενιζέλος)-ΣΚΑ-Λιόσια-Κιάτο
	Αθήνα-Χαλκίδα
	Θριάσιο Πεδίο-Ν. Ικόνιο

II. Δίκτυο υπό Κατασκευή

Δίκτυο	Τμήματα Γραμμής
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Παραλλαγή Πολύκαστρο-Ειδομένη
	Κόμμανος-Κοζάνη (ΔΕΗ)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	Ροδοδάφνη-Ρίο
	Ισθμός-Λουτράκι
	Ισθμός-Αγ. Θεόδωροι (διασύνδεση με εγκ. ΜΟΤΟΡ-ΟΙΛ)
	Κάτω Αχαΐα-Πύργος (μετρικό εύρος)
	Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο (μετρικό εύρος)

III. Ενεργό Δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας

Δίκτυο	Τμήματα Γραμμής
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	Λειανοκλάδι-Δομοκός (παλαιά γραμμή)
	Γέφυρα Πηνειού-Ραψάνη (παλαιά γραμμή)
	Βόλος-Βελεστίνο-Παλαιοφάρσαλος (μετρικό εύρος)

	Διαλογή Βόλου-Σιδηροδρομικό Πορθμείο (μετρικό εύρος)
	Βόλος-Άναυρος (εύρος 600mm)
	Αγριά-Άνω Λεχώνια (εύρος 600mm)
	Αγ. Διονύσιος (Πειραιά)-Εργοστάσιο Πειραιώς
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	Κρυονέρι-Αγρίνιο (μετρικό εύρος)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (μετρικό εύρος)	Ελευσίνα-Κόρινθος
	Άργος-Τρίπολη
	Τρίπολη-Ζεύκτρο-Ζευγολατιό
	Κιάτο-Διακοφτό
	Αίγιο-Ρίο
	Καβάσιλα-Κυλλήνη
	Καλόνερο-Κυπαρισσία
	Λεύκτρο-Μεγαλόπολη
	Ασπρόχωμα-Μεσσήνη
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	Ζευγολατιό-Καλαμάτα
	Τμήματα χαράξεων μεταξύ Λαχανόκηπων-Μουριών
	Νέα Ζίχνη-Αμφίπολη Λιμένος
	Σ.Σ. Σερρών-ΒΙΠΕ Σερρών
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Σ.Σ. Ποταμού-ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης
	Αμύνταιο-Πτολεμαΐδα-Κόμμανος
	Μεσσηνία (Φλώρινας)-Νέος Καύκασος

IV. Καταργημένο Δίκτυο

Δίκτυο	Τμήματα Γραμμής
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	Ευαγγελισμός-Γέφυρα Πηνειού (μη συμπεριλαμβανομένης)
	Ραψάνη-Νέοι Πόροι (παλαιά γραμμή)
	Νέοι Πόροι-Πλαταμώνας (παλαιά γραμμή)
	Πλαταμώνας (παλαιός σταθμός)
	Έξοδος υφιστάμενου Σ.Σ. Λιτόχωρου (παλαιά γραμμή)
	Κορινός-Αιγίνιο (παλαιά γραμμή)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (μετρικό εύρος)	Βαρθολομιό-Λουτρά Κυλλήνης
	Παλαιός Σ.Σ. Κορίνθου-Παλαιός Σ.Σ. Κιάτο
	Διακοπτό-Αίγιο

Στην ανωτέρω κατηγοριοποίηση δεν περιλαμβάνονται οι ιδιωτικές παρακαμπτήριες.

Το δίκτυο απεικονίζεται στον Χάρτη 1.

3.2.1 Γεωγραφική περιγραφή

Διαδρομές

Οι υπάρχουσες διαδρομές (για τον ορισμό βλ. §1.11) στο σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ 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.



Χάρτης 1 Σιδηροδρομικό Δίκτυο του ΟΣΕ

Συγκοινωνιακοί Κόμβοι δικτύου

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

3.2.2 Χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου

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**. 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, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο ανά τρέχον μέτρο μήκους γραμμής είναι 8 τόνοι/μέτρο μήκους.

Κατά μήκος κλίση

Η μέγιστη κατά μήκος 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 κατά μήκος κλίσεις για το δίκτυο, 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 ηλεκτροδοτούμενο δικτύου, παρουσιάζεται 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*.

Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού

Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού πρέπει να είναι τέτοιο που να επιτρέπει 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 II**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών.

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). Ο ΟΣΕ διαθέτει Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Κόρινθο (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας), Αθήνα (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας), ΣΚΑ («Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών»), Λειανοκλάδι, Λάρισα και Θεσσαλονίκη (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας).

Ο ΚΧ Κορίνθου ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ – ΚΙΑΤΟ.

Ο ΚΧ Αθηνών, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΑΧΑΡΝΑΙ - ΤΙΘΟΡΕΑ.

Ο ΚΧ Λειανοκλαδίου ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΤΙΘΟΡΕΑ - ΔΟΜΟΚΟΣ.

Ο ΚΧ Λάρισας, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΔΟΜΟΚΟΣ - ΠΛΑΤΥ.

Ο ΚΧ Θεσσαλονίκης, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΕΙΔΟΜΕΝΗ, στο τμήμα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ και στο τμήμα ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΛΑΤΥ.

Ο ΚΧ ΣΚΑ ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στο τμήμα ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΣΚΑ - Α/Δ Ελ. Βενιζέλος (προσωρινά ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ).

Το σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας παρουσιάζεται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/Σταθμών.

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.

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
- Κόμανος
- Βέροια/Σκύδρα
- Οινόη
- Βόλος

- Κόρινθος (NGL)
- Αγ. Ανδρέας (NGL)
- Καλαμάτα (NGL)
- Τρίπολη (NGL)

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

Ο ΟΣΕ καθιερώνει κανόνες κατανομής χωρητικότητας τους οποίους κοινοποιεί στη ΡΑΣ, και εφαρμόζει τις σχετικές διαδικασίες. Ειδικότερα, ο ΟΣΕ διασφαλίζει 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 υποβάλλει σχετική αίτηση.

Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται και μπορεί να ζητηθεί μόνο από τον ΟΣΕ 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.

Ο ΟΣΕ μπορεί να συμφωνήσει 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 2022 (ΔΕ2022) είναι η Κυριακή 12.12.2021 και το Σάββατο 10.12.2022 αντίστοιχα.

Ο ΟΣΕ εξασφαλίζει 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 12.12.2020 μέχρι τις 12.5.2021. 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 12.9.2021, ο ΟΣΕ καταρτίζει σχέδιο πίνακα δρομολογίων.

Οι αιτούντες έχουν προθεσμία 1 μήνα για να διατυπώσουν τις ενστάσεις τους, δηλαδή μέχρι τις 12.10.2021.

Το σχέδιο πίνακα δρομολογίων επικαιροποιείται το αργότερο έναν μήνα πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή έως 12.11.2021, 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.

4.4 Κατανομή χωρητικότητας

Εξειδικευμένη υποδομή

Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο ΟΣΕ μπορεί, αφού συμβουλευθεί τις ενδιαφερόμενες Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, να χαρακτηρίζει μια υποδομή ως ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Όπου γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο ΟΣΕ μπορεί να δίνει 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 ο ΟΣΕ δεν έχει 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, ο ΟΣΕ μπορεί να αποδίδει 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, ο ΟΣΕ προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων και να επιτυγχάνει την επίλυση τυχόν διαφορών. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΟΣΕ μπορεί εντός της περιόδου σχεδιασμού, να έλθει σε επικοινωνία με τους αιτούντες, και να προτείνει χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

Από τη στιγμή που παραληφθεί αντικρουόμενο αίτημα για την ταχεία αντιμετώπιση του ζητήματος ο ΟΣΕ επικοινωνεί 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, ο ΟΣΕ χαρακτηρίζει 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 του ΟΣΕ 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 τον ΟΣΕ 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	Κανονική 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

Ο ΟΣΕ ανταποκρίνεται 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.

Ο ΟΣΕ επιχειρεί, 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 τον ΟΣΕ κατά τη διαδικασία κατάρτισης του πίνακα των δρομολογίων.

4.6 Ρυθμίσεις σχετικές με τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών

Ο ΟΣΕ απαιτεί, 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.

Ο ΟΣΕ δεν έχει καθορίσει ακόμα την εν λόγω οριακή ποσόστωση.

Ο ΟΣΕ επίσης καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους θα λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρήσης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων στην διαδικασία κατανομής.

Ο ΟΣΕ δεν έχει καθορίσει ακόμα τους όρους αυτούς.

4.7 Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχής κυκλοφορίας

Σε περίπτωση διατάραξης της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο ΟΣΕ λαμβάνει τα προσήκοντα μέτρα για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Για το σκοπό αυτό, έχει 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. Ο ΟΣΕ εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητά από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεση του τα μέσα που κρίνει ως πλέον κατάλληλα για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

4.8 Χωρητικότητα

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

Αδρός υπολογισμός χωρητικότητας τμημάτων γραμμής του δικτύου του ΟΣΕ συμφώνως προς Δελτίο αρ. 405 της UIC				
Τμήμα	Τροχιές	Κρίσιμο τμήμα	L_{st} -Ζεύγη	L_{tag} -Ζεύγη
Πειραιάς-Αθήνα	1	Πειραιάς-ΑΙΡ	2,3	39,5
Αθήνα-ΣΚΑ	1	Αθήνα-Αγ. Ανάργυροι	3,3	58,5
ΣΚΑ-Οινόη	2	Αφίδνες-Οινόη	1,8	31,3
Οινόη-Τιθορέα-Λειανοκλάδι	2	Οινόη-Τιθορέα	0,9	17,5
Λειανοκλάδι-Δομοκός	2	Λειανοκλάδι-Αγ. Στέφανος	3,2	61,2
Δομοκός-Λάρισα	2	Παλ/λος-Μεζούριος	2,4	45,8
Λάρισα-Πλατύ	2	Κατερίνη-Πλατύ	2,0	38,5
Πλατύ-Θεσσαλονίκη	2	Σίνδος-Αξιός	7,4	130,5
ΣΚΑ-Κιάτο	2	Λιόσια-Κόρινθος	0,9	14,2
Κιάτο-Αίγιο	1		4,5	64,7
ΣΚΑ-Πλακεντίας	2		11,3	179,6
Λιόσια-ΣΚΑ (701)	1	Λιόσια-ΣΚΑ	2,1	32,7
Πλακεντίας-Αεροδρόμιο	2		11,3	179,6
Οινόη-Χαλκίδα	1	Οινόη-Χαλκίς	1,0	16,3
Τιθορέα-Λειανοκλάδι	1		0,4	5,4
Λειανοκλάδι-Στυλίσ	1		0,6	8,1
Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα	1	Παλ.-Καλαμπάκα	0,4	5,1
Λάρισα-Βόλος	1	Λάρισα-Βόλος	0,4	4,8
Πλατύ-Έδεσσα	1		0,3	4,1
Έδεσσα-Αμύνταιο	1		0,5	6,8
Θεσσαλονίκη-Στρυμών	1	ΤΧ1-Γαλλικός	1,5	19,3
Στρυμών-Αλεξανδρούπολη	1	Δράμα-Ξάνθη	0,3	3,9
Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο	1	Αλεξ/πολη-Δίκαια	0,2	3,1
Θεσσαλονίκη-Ειδομένη	1	Αγχίαλος-Ειδομένη	0,5	7,6

 L_{st} -Ζεύγη

Χωρητικότητα στην ώρα αιχμής σε όρους ζευγών.

 L_{tag} -Ζεύγη

Χωρητικότητα την ημέρα σε όρους ζευγών.

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 ο ΟΣΕ παρέχει 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.

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:

$$C_{MAP} = \prod_{z=2019}^{y-1} [1+i_z] \cdot p \cdot (c_i \cdot d + c_{wt} \cdot m \cdot d + c_{wte} \cdot m \cdot d_e + c_{pss} \cdot n_{pss})$$

όπου:

C_{MAP} 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 Μήκος διαδρομής δρομολογίου (km).

- d_e Μήκος διαδρομής δρομολογίου το οποίο εκτελέστηκε με ηλεκτρομηχανή (km). Για πετρελαιοκίνηση και άλλες μη ηλεκτροδοτούμενες μορφές ενέργειας έλξης $d_e=0$.
- m Συνολική μάζα αμαξοστοιχίας (tonne).
- 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 Άμεσο κόστος ανά χιλιόμετρο δρομολογίου για την διαχείριση της κυκλοφορίας (€/km).
- c_{wt} Άμεσο κόστος ανά τονοχιλιόμετρο δρομολογίου για την συντήρηση της υποδομής της γραμμής (€/tonnekm).
- c_{wte} Άμεσο κόστος ανά τονοχιλιόμετρο δρομολογίου που διανύθηκε με ηλεκτροκίνηση και αφορά την φυσική φθορά του εξοπλισμού της υποδομής της ηλεκτροκίνησης (€/tonnekm).
- c_{pss} Άμεσο κόστος ανά στάση επιβατικού δρομολογίου σε επιβατικούς σταθμούς για επιβίβαση ή και αποβίβαση επιβατών (€/passenger station stop).
- p 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.
- y 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, $c_{wt} = 0,00560$ €/tonnekm, $c_{wte} = 0,00210$ €/tonnekm, $c_{pss} = 4,21$ €/passenger station stop. Για λόγους ομαλότερης προσαρμογής ανά αγορά μεταφορών, ορίζεται συντελεστής σταδιακής εφαρμογής της ανάκτησης του άμεσου κόστους $p_p=0,60$ για την αγορά των επιβατικών μεταφορών και $p_f=0,31$ 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:

$$C_{MAP,p} = \prod_{z=201}^{y-1} [1+i_z] \cdot 0,60 \cdot (2,64 \cdot d + 0,00560 \cdot m \cdot d + 0,00210 \cdot m \cdot d_e + 4,21 \cdot n_{pss})$$

$$C_{MAP,f} = \prod_{z=201}^{y-1} [1+i_z] \cdot 0,31 \cdot (2,64 \cdot d + 0,00560 \cdot m \cdot d + 0,00210 \cdot m \cdot d_e)$$

6.4 Χρέωση Πρόσβασης σε Εγκαταστάσεις & Υπηρεσίες

Από τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, όπως αυτές καθορίζονται στο Παράρτημα II, Άρθρο 2 του Νόμου 4408/2016, ο Διαχειριστής Υποδομής καθορίζει 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. Χρεώνεται το αιτούμενο πλήθος ενδιάμεσων ελιγμών, δηλαδή 40 €/συρμό ανά ελιγμό 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, ο Διαχειριστής Υποδομής καθορίζει 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.

6.6 Τουριστικές-Ιστορικές 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 Διακοφτού - Καλαβρύτων	5.0 €/συρμόχλμ
Άνω Λεχώνια – Μηλιές (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 παρέχει ο Διαχειριστής Υποδομής, 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 αιτηθεί την ακύρωση της δέσμευσής του, τότε η Σιδηροδρομική Επιχείρηση απαλλάσσεται από τη συνολική χρέωση C_{MAP} . Στην περίπτωση κατά την οποία αιτείται η ακύρωση του συνόλου του δρομολογίου του δεσμευμένου διαδρόμου και μεταξύ της ημερομηνίας του αιτήματος ακύρωσης και της ημερομηνίας για την οποία

είχε προγραμματιστεί η εκτέλεση του δρομολογίου μεσολαβεί διάστημα μικρότερο των δύο μηνών, τότε επιβάλλεται χρέωση ακύρωσης $C_c = p \cdot c_i \cdot d$, 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 $[\Sigma(K_i)/N] \cdot E$ του συνολικού κόστους ρεύματος έλξης E σε ευρώ (€), όπου $\Sigma(K_i)$ 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 $[K_i/\Sigma(K_i)] \cdot [\Sigma(K_i)/N] \cdot E$, δηλαδή $[K_i/N] \cdot E$ απολογιστικά σε ετήσια βάση και προπληρώνει έναντι μηνιαίως 0,0868€/KWh (έτος βάσης 2019) ενιαία σε όλο το δίκτυο. Οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις παρέχουν στον ΟΣΕ ΑΕ 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 $(1-[\Sigma(K_i)/N]) \cdot E$ 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 $[T_i/\Sigma(T_i)] \cdot (1-[\Sigma(K_i)/N]) \cdot E$ απολογιστικά σε ετήσια βάση και προπληρώνει έναντι μηνιαίως 0,00265 €/τονοχλμ (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. Οι ενεργές εγκαταστάσεις περιγράφονται στο Παράρτημα VIII.

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 του ΟΣΕ.

(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:

- Οι ακυρώσεις δρομολογίων δεν λαμβάνονται υπόψη. Εάν ένα δρομολόγιο ακυρωθεί, δεν εντάσσεται στο σύστημα.
- 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.