

ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

σύμφωνα με το άρθρο 30 Ν.4408/2016, όπως ισχύει, υπό τον τίτλο «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και άλλες διατάξεις»

Μεταξύ

του Ελληνικού Δημοσίου

και

Της Μονοπρόσωπης Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία

«Σιδηρόδρομοι Ελλάδος»

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ	4
ΑΡΘΡΟ 1.Ορισμοί.....	16
ΑΡΘΡΟ 2. Σκοπός – Πεδίο Εφαρμογής	20
ΑΡΘΡΟ 3. Εγγυοδοτικές Δηλώσεις	21
ΑΡΘΡΟ 4. Υποχρεώσεις	22
ΑΡΘΡΟ 5. Διάρκεια	26
ΑΡΘΡΟ 6.....	26
Υποχρέωση εύρυθμης λειτουργίας του Σιδηροδρομικού Δικτύου, Συντήρηση, Ανακαίνιση κι Αντιμετώπιση Διαταραχών λειτουργίας.....	26
ΑΡΘΡΟ 7. Περιβαλλοντική Συμμόρφωση	30
ΑΡΘΡΟ 8. Γενικές Απαιτήσεις Ασφαλείας.....	34
ΑΡΘΡΟ 9. Συντήρηση στοιχείων ενεργητικού	37
ΑΡΘΡΟ 10. Έσοδα – Πληρωμές – Εκκαθάριση	39
ΑΡΘΡΟ 11. Διαχωρισμός Λογαριασμών ανά κατηγορία υπηρεσίας – Λογιστικός Έλεγχος	42
ΑΡΘΡΟ 12. Σιδηροδρομικά έργα.....	43
ΑΡΘΡΟ 13. Σχέδιο και Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας.....	44
ΑΡΘΡΟ 14. Στόχοι-Κριτήρια Απόδοσης	45
ΑΡΘΡΟ 15. Μηχανισμός Παρακολούθησης.....	46
ΑΡΘΡΟ 16. Επιτροπές Παρακολούθησης της συμμόρφωσης του Παρόχου	47
ΑΡΘΡΟ 17. Απρόοπτη Μεταβολή Συνθηκών και Ανωτέρα Βία	47
ΑΡΘΡΟ 18. Ποινές.....	49
ΑΡΘΡΟ 19. Υποβολή εκθέσεων	52
ΑΡΘΡΟ 20 Εκπαίδευση Προσωπικού.....	52
ΑΡΘΡΟ 21. Αξιολόγηση του προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας.....	54
ΑΡΘΡΟ 22. Εκχώρηση-Υποκατάσταση.....	55
ΑΡΘΡΟ 23. Εμπιστευτικότητα.....	55
ΑΡΘΡΟ 24. Λύση της Σύμβασης	56
ΑΡΘΡΟ 25. Επικοινωνία Συμβαλλομένων Μερών	57
ΑΡΘΡΟ 26. Συνολική Συμφωνία - Τροποποίηση	57
ΑΡΘΡΟ 27. Προσωπικά Δεδομένα	58
ΑΡΘΡΟ 28. Εφαρμοστέο Δίκαιο-Επίλυση Διαφορών	62
ΑΡΘΡΟ 29.Μεταβατικές Διατάξεις	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.



ΑΡΘΡΟ 30. Τελικές Διατάξεις.....	63
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	65

Σημείωση: Η παρούσα έκδοση της Σύμβασης έχει υποστεί επεξεργασία με σκοπό την αφαίρεση εμπιστευτικών ή ευαίσθητων πληροφοριών. Τα σχετικά τμήματα έχουν απαλειφθεί ή επισημανθεί αναλόγως.

Συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου – Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής & Τροχαίου Υλικού

Στην Αθήνα, σήμερα 17.10.2025, μεταξύ:

Αφενός του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενο:

α) από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, ο οποίος κατοικοεδρεύει στο ομώνυμο Υπουργείο, στην οδό Νίκης, αριθ. 5-7, στην Αθήνα, με διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail) ministeroffice@minfin.gr και

β) από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος κατοικοεδρεύει στο ομώνυμο Υπουργείο, στην οδό Αναστάσεως αριθ. 2 και Τσιγάντε, στην Αθήνα, με διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail) transport@ypyme.gr

(εφεξής: «**το Δημόσιο**»),

και

Αφετέρου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ», με αριθμό Γ.Ε.ΜΗ 000779701000 και ΑΦΜ 094038689, η οποία εδρεύει στην οδό Καρόλου 1-3 στην Αθήνα, με διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail) info@osenet.gr και εκπροσωπείται νόμιμα για την υπογραφή της παρούσας από τον Χρήστο Παλή, Διευθύνοντα Σύμβουλο, δυνάμει της υπ' αριθμ. 6748/02-03-2025 αποφάσεως του διοικητικού της Συμβουλίου (εφεξής: «**ο Πάροχος**»)

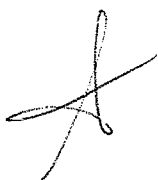
Το Δημόσιο και ο Πάροχος εφεξής από κοινού τα "Μέρη" και έκαστο εξ αυτών το "Μέρος".

Λαμβάνοντας υπόψιν τα κάτωθι:

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Ι. Προκλήσεις της Σύμβασης

Για να εξασφαλιστεί η αναζωογόνηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και η υλοποίηση του νέου πλαισίου διακυβέρνησης του σιδηροδρομικού τομέα, ο ν. 5167/2024 (Α' 207) για την Αναδιάρθρωση σιδηροδρομικού τομέα, σε συνδυασμό με τον ν. 5220/2025, το Δημόσιο, σε συνεργασία με τον Πάροχο, δια της παρούσας, καθορίζουν τη βάση για μια ενιαία, αποτελεσματική και διαφανή λειτουργία ενός ενιαίου διαχειριστή υποδομής με πλήρη αρμοδιότητα. Σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία και με τον ίδιο σκοπό, η παρούσα, που συνάπτεται μεταξύ του Δημοσίου και του Παρόχου, καθορίζει τις στρατηγικές κατευθύνσεις αναφορικά με την πολιτική διαχείρισης του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και τη



στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής της οποίας το Δημόσιο σε συνεργασία με τον Πάροχο, για την αντιμετώπιση τριών σημαντικών προκλήσεων και την επίτευξη αντίστοιχων στόχων:

- α. την **εγγύηση υψηλού επιπέδου ασφαλείας** στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο,
- β. τη βελτιστοποίηση της λειτουργικής απόδοσης και περαιτέρω εμπέδωση του αισθήματος εμπιστοσύνης,
- γ. την οικονομική και οργανωτική βιωσιμότητα και αποδοτική λειτουργία της παρούσας σύμβασης .

Η επίτευξη των στόχων αυτών προϋποθέτει, σαφώς, την ουσιαστική αντιμετώπιση της παλαιότητας και της φθοράς του υφιστάμενου δικτύου, καθώς και τη δέσμευση του Παρόχου, στο πλαίσιο αυτό, σε βιομηχανικούς στόχους, καινοτομία και παραγωγικότητα.

Τα ανωτέρω ευρίσκονται σε συμφωνία με τις διατάξεις του κεφαλαίου II του ν. 4408/2016.

II. Θεμέλια Δράσεων του Παρόχου

Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων ο Πάροχος, στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, βασίζεται σε μία νέα φιλοσοφία σχεδιασμού, διαχείρισης και υλοποίησης των δραστηριοτήτων του ως διαχειριστής της υποδομής και δη:

α. στην στρατηγική Προσέγγιση εικοσαετίας, με διακριτό ορίζοντα δεκαετίας (2025–2034 & 2035–2044) για ένα σύγχρονο, ασφαλές και αξιόπιστο σιδηροδρομικό δίκτυο, με σαφή διαχωρισμό επιχειρησιακής στοχοθεσίας ανά δεκαετία. Οι στόχοι αυτοί υλοποιούνται ιδίως μέσω: της ενίσχυσης του ρόλου της Ελλάδας, ως περιφερειακού κόμβου εμπορευματικών ροών στα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο, στην εναρμόνιση με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-M) στη βάση του Κανονισμού ΕΕ/2024/1679.

β. στον εκσυγχρονισμό του δικτύου και των διοικητικών δομών, ιδίως μέσω: α) της δημιουργίας ψηφιακού μητρώου παγίων και γραμμών, πλήρως ενημερωμένο έως 30.09.2026 , με διασύνδεση με GIS και διαγνωστικά συστήματα (π.χ. αισθητήρες), β) προώθησης της αναβάθμισης της οργανωτικής λειτουργίας έργων (project cycle governance) με σαφείς αρμοδιότητες ανά φάση έργου, ενιαίες προδιαγραφές και ψηφιακά εργαλεία παρακολούθησης.

γ. στην εμπορική αρτιότητα και διασύνδεση με την οικονομία, πυλώνας που πραγματώνεται, ενδεικτικά, μέσω: α) εφαρμογής διαφοροποιημένου μοντέλου εσόδων από δικαιώματα πρόσβασης, μισθώσεις, διαφημίσεις, ψηφιακές υπηρεσίες, και παρελκόμενες εμπορικές δραστηριότητες γύρω από σταθμούς, β) ορισμού νέας οργανωτικής μονάδας με αντικείμενο τις Εμπορευματικές Μεταφορές για τον συντονισμό χωρητικότητας, τη διασύνδεση με λιμάνια και τον σχεδιασμό εφοδιαστικών συνδέσεων.

δ. στην **άριστη επιχειρησιακή λειτουργία και ψηφιακό μετασχηματισμό** που υλοποιείται ιδίως μέσω της υιοθέτησης “Digital First” προσέγγισης (δηλαδή διαλειτουργικές βάσεις δεδομένων, ψηφιακές διαδικασίες ελέγχου, ενιαίες πλατφόρμες διαχείρισης αιτημάτων πρόσβασης, παρακολούθηση KPIs και αποδοτικότητα έργων), τακτικής αξιολόγησης και εκπαίδευσης ανθρώπινου δυναμικού, ιδίως αρμοδιοτήτων στον τομέα της ασφάλειας, διαρκούς εκπαίδευσης στα νέα τεχνολογικά πρότυπα (ERTMS), και ενίσχυσης της κουλτούρας ασφάλειας, καθώς και της δημιουργίας Οδηγού Διαχείρισης Κινδύνου και Αντιμετώπισης Κρίσεων.

III. Τρεις Οριζόντιες Θεματικές Προτεραιότητες

Οι κατωτέρω θεματικές διατρέχουν οριζόντια το σύνολο των δράσεων του Παρόχου και αποτελούν θεμελιώδεις άξονες υλοποίησης της παρούσας Σύμβασης:

Πρώτον, **η ασφάλεια ως θεμελιώδης αξία**, ενσωματωμένη σε κάθε δραστηριότητα. Ο Πάροχος δεσμεύεται να συνεχίσει να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο προς το σκοπό επίτευξης και διατήρησης υψηλού επιπέδου ασφάλειας κατά πάντα χρόνο, σε πλήρη εναρμόνιση με τις συστάσεις και τις παρατηρήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων καθώς και τα πορίσματα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA/REP/1-2023) και του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (RL01-2025, 27.02.2025).

Δεύτερον, **η διαχείριση και η ένταξη της υποδομής στο ευρωπαϊκό σύστημα και η εναρμόνιση του κανονιστικού πλαισίου με την ευρωπαϊκή νομοθεσία** μέσω εντοπισμού, από τον Πάροχο, σε συνεργασία με τους χρήστες, των προτεραιοτήτων διαλειτουργικότητας στην εφαρμογή των ευρωπαϊκών κανονισμών, προδιαγραφών και της ανάλογης επανεξέτασης των εθνικών προτύπων σχεδιασμού και συντήρησης. Η, δε, ανάπτυξη από τον Πάροχο του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας ERTMS, θα επιτρέψει επίσης τη βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών ροών και θα οδηγήσει σε αύξηση της χωρητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, ο Πάροχος προσβλέπει στην υλοποίηση συγκεκριμένων οροσήμων, όπως ενδεικτικά, συμμόρφωση με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (TSIs).

Ο Πάροχος θα φροντίσει να αναπτύξει και να διατηρήσει έναν εποικοδομητικό διάλογο με τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και, ειδικότερα, να απαντά συμμετέχει ενεργά στις διαβουλεύσεις που διεξάγουν σχετικά με θέματα διαχείρισης υποδομών και να υιοθετεί τα σχετικά συμπεράσματα.

Τρίτον, **η καθιέρωση της Ελλάδας ως κόμβου ενέργειας, τεχνολογίας, εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) και διαμετακόμισης της Μεσογείου** με τις λοιπές της γηραιάς ηπείρου, η οποία θα προωθηθεί



έτι περαιτέρω με **την εμπορευματική στροφή και διεθνή διασύνδεση** της Ελλάδας, ιδιαίτερα μέσω των Ευρωπαϊκών (καθέτων) Διαδρόμων (μέρος του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Η συνδρομή του Παρόχου στο εν λόγω εγχείρημα θα είναι καθοριστική, μέσω της σημαντικής αναβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών του, όσον αφορά στη διαθεσιμότητα χωρητικότητας για εμπορευματικές μεταφορές και την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των συρμών. Στο πλαίσιο αυτό, ο Πάροχος θα υλοποιήσει συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, όπως ενδεικτικά η προώθηση της πλήρους επιχειρησιακής αξιοποίησης των διαδρόμων ΠΑΘΕΠ, Θεσσαλονίκη–Προμαχώνας, και Αλεξανδρούπολη–Πύθιο.

IV. Στρατηγικές Στοχεύσεις

Η παρούσα Δημόσια Σύμβαση θεμελιώνεται σε οκτώ στρατηγικές στοχεύσεις, οι οποίες ενσωματώνουν τις κύριες προκλήσεις και προτεραιότητες του Παρόχου για την περίοδο 2025–2034. Κάθε στόχευση συνοδεύεται από ποσοτικοποιημένες δεσμεύσεις, χρονοδιαγράμματα και προβλέψεις για την παρακολούθηση της προόδου.

Στρατηγικός Στόχος 1: Σύγχρονη Πολιτική Συντήρησης, Ασφάλειας και Αξιοπιστίας Υποδομής

Για να ενισχυθεί η διαθεσιμότητα και η ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου, ο Πάροχος αναλαμβάνει να διαμορφώσει μια ενιαία, συνεκτική πολιτική συντήρησης, η οποία θα καλύπτει το σύνολο του βασικού (core) και περιφερειακού δικτύου (extended core).

Η πολιτική αυτή θα εδράζεται στη λογική διαχείρισης κύκλου ζωής, θα ενσωματώνει προηγμένες μεθόδους προληπτικής και διορθωτικής συντήρησης, και θα επιδιώκει τη βελτιστοποίηση του κόστους ιδιοκτησίας μέσω της τυποποίησης των διαδικασιών συντήρησης. Ο Πάροχος δεσμεύεται να διατηρήσει και να ενδυναμώσει το ανθρώπινο και τεχνικό κεφάλαιο που διαθέτει, να αναπτύξει και να εφαρμόσει αυτοματοποιημένα εργαλεία παρακολούθησης και διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων, και να διαθέτει μηχανισμούς ελέγχου ποιότητας και δεικτών αξιολόγησης. Η ολοκλήρωση, έως το 2026, πλήρως ψηφιακών και επικαιροποιημένων Μητρώων Υποδομής και Συντήρησης, καθώς και η εφαρμογή πολυετών συμβάσεων συντήρησης με σαφώς καθορισμένους δείκτες απόδοσης, συνιστούν θεμελιώδεις προϋποθέσεις για τη λειτουργική υλοποίηση της ενιαίας πολιτικής συντήρησης. Η προσέγγιση αυτή θα επιτρέπει την αποφυγή κατακερματισμένων παρεμβάσεων, τη μείωση των επιπτώσεων στην κυκλοφορία και την τεκμηριωμένη διαχείριση και συγκερασμό των τεχνικών και οικονομικών παραμέτρων, που απαιτούνται για τη συντήρηση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Για τον Στρατηγικό Στόχο 1, τα σχετιζόμενα επιχειρησιακά ορόσημα είναι τα εξής:

- Δημιουργία ψηφιακών παγίων και γραμμών και συντηρήσεων (asset management) (Δ' Τρίμηνο 2026)
- Καθιέρωση πολυετών Συμβάσεων Συντήρησης (Multi-Year SLAs) (Δ' Τρίμηνο 2027)
- Ολοκλήρωση Εθνικού Σχεδίου Συντήρησης (Δ' Τρίμηνο 2027)
- Ανάπτυξη και εφαρμογή ενιαίου συστήματος αυτοματοποιημένων επιθεωρήσεων, με χρήση τροχαίου υλικού, drones και επίγειων και την πλήρη ενσωμάτωση με το Σύστημα Ψηφιακής Διαχείρισης Συντήρησης (CMMS) (Β' Τρίμηνο 2027)

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος σχετίζεται με τους παρακάτω άξονες παρακολούθησης και ενδεικτικούς δείκτες απόδοσης:

- Απόδοση Σιδηροδρόμων (π.χ. προληπτική έναντι διορθωτικής συντήρησης)
- Χωρητικότητα Δικτύου (π.χ. προγραμματισμένες εργασίες διακοπής χρήσης γραμμής)
- Διαχείριση Υποδομών (π.χ. υλοποίηση και χρήση ηλεκτρονικού συστήματος διοίκησης της συντήρησης)

Στρατηγικός Στόχος 2: Εφαρμογή του ERTMS και Διαλειτουργικότητας

Η στρατηγική του Παρόχου στον τομέα της τεχνικής εναρμόνισης θα βασιστεί στην πλήρη ενσωμάτωση των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (TSIs), με αιχμή την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας ERTMS.

Ο Πάροχος εντός του έτους, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους προς τον ERA, θα εκκινήσει την υλοποίηση του National Implementation Plan για την καθολική εφαρμογή του συστήματος ERTMS, σε φάσεις ευθυγραμμισμένες με τα υπό εκτέλεση ή προγραμματισμένα έργα αναβάθμισης υποδομής. Η αρχή που διέπει την πολιτική αυτή είναι ότι κανένα συγχρηματοδοτούμενο έργο δεν θα εκκινεί μετά το 2025 χωρίς ενσωμάτωση στον σχεδιασμό του, του ως άνω συστήματος ERTMS, προκειμένου να είναι εκ προοιμίου εξασφαλισμένη η διαλειτουργικότητα, και η ευρωπαϊκή συμμόρφωση. Η τεχνική αυτή μετάβαση θα υποστηριχθεί από κατάλληλη διαχείριση έργων, μηχανισμούς αξιολόγησης κινδύνου, και στενή συνεργασία με τις αρχές εποπτείας. Η ολοκλήρωση της ως άνω μετάβασης δεν είναι μόνο τεχνικής φύσεως, αλλά αποτελεί και κρίσιμο παράγοντα για την αποδοτική ενσωμάτωση της Ελλάδας στους διαδρόμους Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Για τον Στρατηγικό Στόχο 2, τα σχετιζόμενα επιχειρησιακά ορόσημα είναι τα εξής:

- Εκκίνηση για υλοποίηση του National Implementation MasterPlan για υλοποίηση ERTMS (Δ' Τρίμηνο 2025)





- Εκπαίδευση και επανεκπαίδευση Προσωπικού σε ERTMS σε ετήσια βάση (τουλάχιστον 1 φορά ανά έτος)
- Συμπερίληψη ERTMS στον σχεδιασμό κάθε συγχρηματοδοτούμενου νέου έργου (έναρξη από Γ' Τρίμηνο 2025)
- Υλοποίηση (να είναι σε πλήρη λειτουργία) ERTMS σε όλο το κύριο δίκτυο (core network) (Δ' Τρίμηνο 2030, με ενδιάμεσο στόχο την σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη (ενδιάμεσος στόχος Δ' Τρίμηνο 2026, με εξαίρεση τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Δομοκού)
- Δημιουργία συστήματος ακριβούς γεω-εντοπισμού αμαξοστοιχιών (GIS) (προς καθορισμό ημερομηνίας ορόσημο)

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος σχετίζεται με τους παρακάτω άξονες παρακολούθησης και ενδεικτικούς δείκτες απόδοσης:

- Διαχείριση Υποδομών (π.χ. ανάπτυξη συστήματος ERTMS)

Στρατηγικός Στόχος 3: Διαφοροποιημένη Διαχείριση Δικτύου ανά Διάδρομο, Κυκλοφορία και Ρόλο

Για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας και του ορθολογικού προγραμματισμού, ο Πάροχος δεσμεύεται να εφαρμόσει μια διαφοροποιημένη προσέγγιση διαχείρισης του σιδηροδρομικού δικτύου, στη βάση της έντασης της κυκλοφορίας, του στρατηγικού ρόλου κάθε γραμμής και του προσδοκώμενου επιπέδου παρεχομένων υπηρεσιών.

Το πλαίσιο αυτό προβλέπει την προτεραιοποίηση των Ευρωπαϊκών Διαδρόμων στη βάση του Κανονισμού ΕΕ/2024/1679 και τη δημιουργία προτύπων διαχείρισης προσαρμοσμένων στις ανάγκες γραμμών χαμηλής χωρητικότητας, αστικών, προαστιακών και περιφερειακών. Η εν λόγω προσέγγιση θα επιτρέψει στον Πάροχο να διαχειριστεί το δίκτυο με περισσότερο αποδοτικό και στοχοθετημένο τρόπο, προσαρμόζοντας πρότυπα, συντήρηση, και επενδύσεις με τρόπο που διασφαλίζει τον σεβασμό των κανόνων ασφάλειας, την ενίσχυση της ανθεκτικότητας αλλά και την οικονομική βιωσιμότητα.

Για τον Στρατηγικό Στόχο 3, τα σχετιζόμενα επιχειρησιακά ορόσημα είναι τα εξής:

- Ανάπτυξη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Σιδηροδρομικής Ανάπτυξης το οποίο θα προσδιορίζει προτεραιότητες υποδομών, κόμβους και διαδρομές εθνικής και ευρωπαϊκής σημασίας, σε συνάφεια με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T) (Δ' Τρίμηνο 2027). Ειδικότερα, ο εν λόγω Στρατηγικός Στόχος θα υλοποιηθεί μέσα από την:
 - ❖ Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου, της χωρητικότητας, των σημείων συμφόρησης, της σύνδεσης με

λιμένες/ΒΙ.ΠΕ./διαμετακομιστικά κέντρα, και των κρίσιμων κόμβων και αξόνων, με βάση γεωχωρικά, λειτουργικά και οικονομικά δεδομένα. (Δ' Τρίμηνο 2026).

- ❖ Δημόσια διαβούλευση με εμπλεκόμενους φορείς (υπουργεία, ΡΑΣ, Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, Οργανισμοί Λιμένων, ΕΒΕΑ, ΓΣΕΒΕΕ, περιφέρειες, επιμελητήρια, ΟΤΑ, κοινωνία των πολιτών) (Α' Τρίμηνο 2027).
- ❖ Οριστικοποίηση και έγκριση του στρατηγικού σχεδίου σιδηροδρομικής ανάπτυξης με διακριτούς επενδυτικούς φακέλους ανά άξονα, τεκμηριωμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, ενσωματωμένους δείκτες προόδου και μηχανισμό παρακολούθησης (governance structure). (Δ' Τρίμηνο 2027).
- ❖ Ενσωμάτωση του Σχεδίου στους βασικούς επιχειρησιακούς και χρηματοδοτικούς φακέλους της χώρας για το CEF 2028–2034, και τη διαπραγμάτευση με ευρωπαϊκούς και διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς (Α' Τρίμηνο 2029).

- Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών δεδομένων (Δ' Τρίμηνο 2027).

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος σχετίζεται με τους παρακάτω άξονες παρακολούθησης και ενδεικτικούς δείκτες απόδοσης:

- Απόδοση Σιδηροδρόμων (π.χ. βαθμός υλοποίησης διπλής γραμμής στο δίκτυο)
- Χωρητικότητα Δικτύου (π.χ. χρονοθυρίδες δικτύου, βαθμός αξιοποίησης δικτύου για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες)
- Διαχείριση Υποδομών (π.χ. πρόοδος γενικών σχεδίων έως το 2030 για όλους τους άξονες και κόμβους)

Στρατηγικός Στόχος 4: Εμπορική Ανάπτυξη

Η εμπορική αξιοποίηση του δικτύου αποτελεί στρατηγικό μοχλό για τη βιωσιμότητα του Παρόχου και τη συμβολή του στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Στο πλαίσιο αυτό, ο Πάροχος θα διαμορφώσει μία συνεκτική πολιτική εσόδων που θα περιλαμβάνει τα τέλη πρόσβασης, τα μισθώματα, και τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών.

Παράλληλα, θα αναλάβει δράσεις για την αναβάθμιση της υποδομής σταθμών, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την ενίσχυση της λειτουργικής διασύνδεσης με βασικά λιμάνια, βιομηχανικές περιοχές και κέντρα logistics. Η ενίσχυση των εμπορευματικών αξόνων και η υποστήριξη των διατροφικών μεταφορών αποτελεί προτεραιότητα, ενώ ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στη συνεργασία με τις



σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τον σχεδιασμό χρονοδιαγραμμάτων και την αποδοτική χρήση της χωρητικότητας του δικτύου.

Για τον Στρατηγικό Στόχο 4, τα σχετιζόμενα επιχειρησιακά ορόσημα είναι τα εξής:

- Ορισμός νέας οργανωτικής μονάδας με αντικείμενο τις Εμπορευματικές Μεταφορές για τον συντονισμό χωρητικότητας, τη διασύνδεση με λιμάνια και τον σχεδιασμό εφοδιαστικών συνδέσεων (Δ' Τρίμηνο 2025)
- Διενέργεια ανά διετία έρευνας ικανοποίησης και αναγκών των βασικών χρηστών και ενδιαφερόμενων φορέων στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών υποδομής και την ενίσχυση του ρόλου του σιδηροδρόμου στο εθνικό σύστημα logistics (Α' Τρίμηνο 2026, Α' Τρίμηνο 2028, Α' Τρίμηνο 2030, Α' Τρίμηνο 2032, Α' Τρίμηνο 2034)
- Ολοκλήρωση στρατηγικού πλάνου παρέμβασης για την υποστήριξη της αναβάθμισης σε 30 σταθμούς του τρένου, από τους οποίους διακινείται ποσοστό άνω του 60% των επιβατών, με έμφαση σε εμπορική αξιοποίηση χώρων σε συνεργασία με ΓΑΙΑΟΣΕ, βελτίωση υπηρεσιών επιβατών, προσβασιμότητας, και ενίσχυση της τοπικής διασύνδεσης (Δ' Τρίμηνο 2026)
- Αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στο συνολικό όγκο εμπορευματικών μετακινήσεων της χώρας κατά τουλάχιστον 30% σε σύγκριση με το επίπεδο βάσης του 2022, μέσω στοχευμένων παρεμβάσεων (Δ' Τρίμηνο 2027)

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος σχετίζεται με τους παρακάτω άξονες παρακολούθησης και ενδεικτικούς δείκτες απόδοσης:

- Απόδοση Σιδηροδρόμων (π.χ. χρόνος απόκρισης παραπόνων από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις)
- Χωρητικότητα Δικτύου (π.χ. διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων σταθμού)
- Όγκος Δραστηριότητας (π.χ. εθνικό μερίδιο σιδηροδρομικών μεταφορών σε εμπορευματικές μεταφορές/ επιβατικές μεταφορές)
- Χρηματοοικονομικά (π.χ. έσοδα από χρεώσεις πρόσβασης σιδηροδρομικών γραμμών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου επιβατικές/ εμπορευματικές μεταφορές)

Στρατηγικός Στόχος 5: Ενίσχυση Αποτελεσματικότητας στην Υλοποίηση Έργων

Ο Πάροχος αναλαμβάνει να επανασχεδιάσει τον κύκλο ζωής των έργων και τις σχετικές διαδικασίες διακυβέρνησης, υιοθετώντας δομές σαφούς κατανομής ρόλων και αρμοδιοτήτων. Ο εκσυγχρονισμός αυτός περιλαμβάνει την καθιέρωση ενός ολοκληρωμένου Project Cycle Governance Framework, τη διαφάνεια

στη διαχείριση συγχρηματοδοτούμενων έργων, και την ενίσχυση της συνεργασίας με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς για την επιτάχυνση των διαδικασιών και την αποφυγή καθυστερήσεων.

Η ενσωμάτωση εργαλείων παρακολούθησης έργων, δεικτών απόδοσης και αξιολόγησης κινδύνου θα αποτελέσει προϋπόθεση για την ταχεία και ποιοτική υλοποίηση επενδύσεων στρατηγικής σημασίας. Για τον Στρατηγικό Στόχο 5, τα σχετιζόμενα επιχειρησιακά ορόσημα είναι τα εξής:

- Ίδρυση και στελέχωση Κεντρικής Μονάδας Συντονισμού Έργων (PMO Office) (Α' Τρίμηνο 2025)
- Δημιουργία Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης Έργων για την ομοιόμορφη τεκμηρίωση, παρακολούθηση φυσικού και οικονομικού αντικειμένου, αναφορών προόδου, προβλέψεων κινδύνων και διασύνδεση με τις συναρμόδιες οργανωτικές μονάδες, με το ΥΜΕ και τις αρμόδιες Αρχές (Β' Τρίμηνο 2026)
- Καθιέρωση Ενιαίου Πλαισίου Κύκλου Ζωής Έργων (Project Life Cycle Framework) - οριστικοποίηση και θεσμοθέτηση ενιαίου Πλαισίου Κύκλου Ζωής Έργων για την εταιρεία, που θα καθορίζει τυποποιημένα στάδια, ρόλους, αρμοδιότητες και παραδοτέων ανά φάση υλοποίησης (π.χ. ωρίμανση, δημοπράτηση, εκτέλεση, παρακολούθηση, παράδοση, αποτίμηση) (Β' Τρίμηνο 2026)

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος σχετίζεται με τους παρακάτω άξονες παρακολούθησης και ενδεικτικούς δείκτες απόδοσης:

- Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό (π.χ., εκκρεμείς πιστοποιήσεις εργολάβων για παρακολούθηση φυσικού αντικειμένου)
- Χρηματοοικονομικά (π.χ. επενδύσεις - εγκεκριμένα έργα)

Στρατηγικός Στόχος 6: Επιχειρησιακή Αρτιότητα και Ασφάλεια

Με σκοπό την ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας και τη διασφάλιση της λογοδοσίας, ο Πάροχος δεσμεύεται να αναδιοργανώσει τις δομές του, να καθιερώσει μηχανισμούς συνεχούς αξιολόγησης και να αναπτύξει την κουλτούρα της επιχειρησιακής αριστείας. Η εφαρμογή εσωτερικών και εξωτερικών ελέγχων, η καθιέρωση ολοκληρωμένων δεικτών απόδοσης (KPIs και dashboards), καθώς και η ενεργή συμμετοχή του Τεχνικού Διευθυντή σε κρίσιμα έργα και διαδικασίες, θα διασφαλίζουν τη λειτουργική απόδοση και τη συμμόρφωση προς τις δεσμεύσεις που ο Πάροχος έχει αναλάβει. Η πολιτική αυτή θα ενισχυθεί με την ανάπτυξη των δεξιοτήτων του προσωπικού, την ευελιξία στη λήψη αποφάσεων και την ενίσχυση της τεχνογνωσίας στους τομείς λειτουργίας, ασφάλειας και συντήρησης.

Για τον Στρατηγικό Στόχο 6, τα σχετιζόμενα επιχειρησιακά ορόσημα είναι τα εξής:



- Αναδιοργάνωση οργανωτικής δομής για ευελιξία, ιεραρχική ευθύνη και επιχειρησιακή συνέχεια καθώς και συμβασιοποίηση εξειδικευμένου στελέχους Technical Manager για τουλάχιστον 5 έτη (Α' Τρίμηνο 2026)
- Ανάπτυξη και εφαρμογή δεικτών απόδοσης (KPIs), εργαλείων παρακολούθησης (dashboards) και μηχανισμών εσωτερικού και εξωτερικού ελέγχου(Β' Τρίμηνο 2026)
- Καθιέρωση, στον κανονισμό προμηθειών υποχρέωσης αναφοράς και ενσωμάτωσης όλων των ατυχημάτων που σχετίζονται με προσωπικό εργολάβων και υπεργολάβων στον δείκτη Lost-Time Injury του Διαχειριστή Υποδομής, με βάση ενιαία μεθοδολογία καταγραφής, ελέγχου και ετήσιας αξιολόγησης. (Δ' Τρίμηνο 2025)
- Ίδρυση ενιαίου Κέντρου Εποπτείας (Δ' Τρίμηνο 2025)
- Εκπαίδευση Προσωπικού σε θέματα ασφαλείας σε εξαμηνιαία βάση (Δ' Τρίμηνο 2025)

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος σχετίζεται με τους παρακάτω άξονες παρακολούθησης και ενδεικτικούς δείκτες απόδοσης:

- Απόδοση Σιδηροδρόμων (π.χ. μέση καθυστέρηση ανά βλάβη γραμμής)
- Διαχείριση Υποδομών (π.χ. βλάβες τροχιάς σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου)
- Ασφάλεια & Περιβάλλον (π.χ. κρίσιμα ατυχήματα)
- Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό (π.χ. ποσοστό ολοκλήρωσης εκπαίδευσης ασφαλείας προσωπικού)

Στρατηγικός Στόχος 7: Οικονομική Βιωσιμότητα και Χρηματοοικονομική Διαφάνεια

Η μακροπρόθεσμη οικονομική βιωσιμότητα του Παρόχου προϋποθέτει την ύπαρξη δομών διαφανούς και αξιόπιστης οικονομικής διαχείρισης, με λειτουργία διαχωρισμένων λογαριασμών για βασικές δραστηριότητες, σαφώς στοχοθετημένο επενδυτικό σχεδιασμό και συνεχή δημοσιονομική εποπτεία. Σε συμμόρφωση με το άρθρο 9 του Ν. 5167/2024, ο Πάροχος υποχρεούται να τηρεί διακριτό λογαριασμό για τις δραστηριότητες που σχετίζονται με το τροχαίο υλικό, εξασφαλίζοντας την οικονομική αυτοτέλεια και τη διαφανή αποτύπωση κόστους και εσόδων. Επιπλέον, για την Ακαδημία Σιδηροδρόμων θα τηρείται ανεξάρτητος λογαριασμός, προκειμένου να διαχωρίζονται τα έσοδα που προκύπτουν από δραστηριότητες εκπαίδευσης και να διασφαλίζεται ότι επανεπενδύονται αποκλειστικά για σκοπούς κατάρτισης, επανεκπαίδευσης και ανάπτυξης δεξιοτήτων του προσωπικού του σιδηροδρομικού τομέα.

Ο Πάροχος θα ευθυγραμμίζει τις επενδύσεις του με τη μακροπρόθεσμη στρατηγική για τον σιδηρόδρομο, αξιοποιώντας με αποτελεσματικότητα εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους. Η καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης χρηματοοικονομικών δεικτών, η διαφανής καταγραφή κεφαλαιουχικών και λειτουργικών

δαπανών και η ενεργοποίηση μηχανισμών έγκαιρης παρέμβασης σε περιπτώσεις απόκλισης αποτελούν θεμελιώδη εργαλεία για την επίτευξη οικονομικής σταθερότητας και λογοδοσίας.

Για τον Στρατηγικό Στόχο 7, τα σχετιζόμενα επιχειρησιακά ορόσημα είναι τα εξής:

- Εκπόνηση ενός πλήρους και τεκμηριωμένου Επιχειρηματικού Σχεδίου (Business Plan) για το Τροχαίο Υλικό του ΟΣΕ (Δ' Τρίμηνο 2025)
- Ανάπτυξη και ενεργοποίηση ψηφιακού συστήματος αυτόματης παρακολούθησης και τιμολόγησης της χρήσης υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με άμεση έκδοση τιμολογίων βάσει πραγματικών δεδομένων κυκλοφορίας (Δ' Τρίμηνο 2026)
- Καθιέρωση, στον κανονισμό προμηθειών, υποχρεωτικής Ενισχυμένης Ρήτρας Ασφάλειας για όλα τα έργα άνω των 5 εκατ. ευρώ, με ενσωμάτωση μηχανισμών πιστοποίησης, ελέγχου και τεχνικής παρακολούθησης (Υποχρέωση του αναδόχου για ορισμό Υπεύθυνου Ασφάλειας Έργου-Site Safety Officer) με πιστοποίηση (δυνατότητα αιφνιδιαστικών ελέγχων από τη Διεύθυνση Ασφάλειας, αναστολή πληρωμών σε περίπτωση σοβαρών παραβιάσεων ή μη συμμόρφωσης, υποχρεωτική εκπαίδευση προσωπικού εργολάβου σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, μέσω Railway Academy) (Δ' Τρίμηνο 2025)
- Λειτουργία κεντρικού ψηφιακού μητρώου συμβάσεων (Contract Management Registry), που θα περιλαμβάνει όλες τις ενεργές και ληγμένες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, με δυνατότητα αυτόματης ενημέρωσης, ειδοποιήσεων για λήξεις και παρακολούθησης πληρωμών (Β' Τρίμηνο 2026)
- Δημιουργία εσωτερικού εργαλείου "βιβλιοθήκης συμβάσεων" με τυποποιημένα σχέδια διακηρύξεων, τεχνικών προδιαγραφών, συμβάσεων και πινάκων συμμόρφωσης για έργα υποδομής, υπηρεσίες και προμήθειες (Δ' Τρίμηνο 2026)
- Εκπόνηση μακροπρόθεσμου επιχειρησιακού και χρηματοοικονομικού σχεδίου 2035–2044 (Δ' Τρίμηνο 2034)
- Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος σχετίζεται με τους παρακάτω άξονες παρακολούθησης και ενδεικτικούς δείκτες απόδοσης:

Χρηματοοικονομικά (π.χ. δαπάνες συντήρησης και αναβάθμισης/ ανακαίνισης, ποσοστό αξιοποίησης χρηματοδότησης)

Στρατηγικός Στόχος 8: Νέες Τεχνολογίες και Πράσινη Μετάβαση

Η περιβαλλοντική υπευθυνότητα και η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών αποτελούν κεντρικά και αλληλένδετα στοιχεία της στρατηγικής του Παρόχου για τον μετασχηματισμό του σιδηροδρομικού συστήματος. Ο Πάροχος δεσμεύεται να ενσωματώνει σταδιακά τεχνολογίες που επιτρέπουν την ψηφιακή

14

παρακολούθηση, την τεκμηριωμένη λήψη αποφάσεων και την προληπτική συντήρηση, μέσω εξειδικευμένων πλατφορμών διαχείρισης υποδομής και περιουσιακών στοιχείων. Παράλληλα, θα προχωρήσει στην υιοθέτηση τεχνολογικών λύσεων που μειώνουν τις άμεσες και έμμεσες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, αυξάνουν την ενεργειακή απόδοση των εγκαταστάσεων και εξασφαλίζουν συμμόρφωση με τις αρχές Περιβαλλοντικής Διαχείρισης σε λειτουργικό και επενδυτικό επίπεδο.

Ειδικό βάρος θα δοθεί στη συμμετοχή σε έργα πράσινης κινητικότητας, όπως η ηλεκτροκίνηση, η ενεργειακή αναβάθμιση σταθμών και η μείωση θορύβου και κραδασμών, με στόχο τη μετάβαση σε ένα βιώσιμο, ψηφιακό, ευφύες σιδηροδρομικό σύστημα.

Για τον Στρατηγικό Στόχο 8, τα σχετιζόμενα επιχειρησιακά ορόσημα είναι τα εξής:

- Ορισμός νέας οργανωτικής μονάδας Βιωσιμότητας & Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης, υπεύθυνη για τον συντονισμό της στρατηγικής βιωσιμότητας, την παρακολούθηση περιβαλλοντικών δεικτών, τη σύνταξη ετήσιας έκθεσης βιωσιμότητας και την ενσωμάτωση των SDGs στον επιχειρησιακό σχεδιασμό (Δ' Τρίμηνο 2025)
- Ορισμός νέας οργανωτικής μονάδας Καινοτομίας, υπεύθυνη για τον εντοπισμό και πιλοτική εφαρμογή νέων τεχνολογιών (IoT, predictive maintenance, BIM), τη διαχείριση συνεργασιών με ερευνητικά ιδρύματα και την προώθηση καινοτομίας εντός της εταιρείας (Δ' Τρίμηνο 2025)
- Πιλοτική εφαρμογή τεχνολογιών ενεργειακής αποδοτικότητας σε 5 σταθμούς. (Δ' Τρίμηνο 2026)
- Ανάπτυξη και ενεργοποίηση Ψηφιακού Εργαλείου Καταγραφής και Ανάλυσης Ανθρακικού Αποτυπώματος για τις υποδομές, τη λειτουργία και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, με στόχο τη στοχευμένη παρακολούθηση και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) (Δ' Τρίμηνο 2026)
- Σχεδιασμός και παρακολούθηση 10ετούς σχεδίου ενεργειακής εξοικονόμησης, με στόχο -25% στην κατανάλωση λειτουργίας δικτύου και κτηριακών εγκαταστάσεων (Δ' Τρίμηνο 2034)

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος σχετίζεται με τους παρακάτω άξονες παρακολούθησης και ενδεικτικούς δείκτες απόδοσης:

- Διαχείριση Υποδομών (π.χ. βαθμός ηλεκτροδότησης κύριας γραμμής/ κεντρικού δικτύου)
- Ασφάλεια & Περιβάλλον (π.χ. ποσοστό συμμόρφωσης με τους κανονισμούς βιωσιμότητας)

Αφού ελήφθησαν υπόψη τα ανωτέρω τα Μέρη συνομολογούν και συναποδέχονται τα κάτωθι:

ΑΡΘΡΟ 1.Ορισμοί

1.1. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στην παρούσα, λέξεις που αναγράφονται με κεφαλαία, έχουν την εξής έννοια:

«**Αναβάθμιση**» της σιδηροδρομικής υποδομής αποτελούν οι σοβαρές εργασίες τροποποίησης της υποδομής, οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις της.

«**Ανακαίνιση**» της σιδηροδρομικής υποδομής αποτελούν οι σοβαρές εργασίες αντικατάστασης επί της υφιστάμενης υποδομής, οι οποίες δεν μεταβάλλουν τις συνολικές επιδόσεις της.

«**Απρόβλεπτη Μεταβολή Συνθηκών**» συνιστά κάθε μεταβολή των περιστατικών στα οποία κυρίως, ενόψει της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών, τα Μέρη στήριξαν τη σύναψη της παρούσας Σύμβασης, η οποία (μεταβολή) οφείλεται σε λόγους που ήταν έκτακτοι και δεν μπορούσαν να προβλεφθούν και καθιστά υπέρμετρα επαχθή την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των Μερών. Απρόβλεπτη Μεταβολή Συνθηκών συνιστούν, ενδεικτικά, απρόβλεπτα και σφοδρά φυσικά φαινόμενα, όπως θεομηνίες, πλημμύρες, τυφώνες, σεισμοί κλπ.

«**Αρμοδιότητες**» είναι οι δημοσίου συμφέροντος αρμοδιότητες και υποχρεώσεις που αναλαμβάνει ο Πάροχος δυνάμει της ισχύουσας νομοθεσίας και των καταστατικών του σκοπών, όπως ενδεικτικά οι τελευταίοι παρατίθενται στο Παράρτημα Α της παρούσας Σύμβασης

«**Γεγονός Ανωτέρας Βίας**» συνιστά οποιοδήποτε γεγονός πέραν του εύλογου ελέγχου του Μέρους που επηρεάζεται από αυτό και το οποίο είναι αναπόφευκτο, παρά την εύλογη επιμέλεια του επηρεαζόμενου Μέρους, καθώς και κάθε γεγονός εξαιρετικό και απρόβλεπτο, το οποίο δεν μπορούσε να αποτραπεί ακόμη και με μέτρα εξαιρετικής επιμέλειας και συνέσεως.

«**Γνωστοποίηση Ανωτέρας Βίας**» έχει την έννοια που προβλέπεται στο Άρθρο 17.2 της παρούσας

«**Δείκτες Απόδοσης**» είναι οι μετρήσιμοι δείκτες οι οποίοι εξειδικεύονται στο Παράρτημα Δ της παρούσας και αφορούν στα εξής: α) συντήρηση και ανακαίνιση της Σιδηροδρομικής Υποδομής, β) λειτουργίας της Σιδηροδρομικής Υποδομής και πρόσβαση σε αυτήν, γ) εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, δ) έργα για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ε) χωρητικότητα/διαθεσιμότητα του Σιδηροδρομικού Δικτύου και όγκοι δραστηριοτήτων, στ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού ζ) επίπεδα ασφαλείας και η) στην προστασία περιβάλλοντος.

«**Διαδικασία Τακτικής Τροποποίησης**» είναι η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26.4 της παρούσας.



«**Δίκτυο υπό Κατασκευή**» είναι το τμήμα του Σιδηροδρομικού Δικτύου, το οποίο βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής. Μετά την ολοκλήρωση των κατασκευών και τη διασύνδεση του με το Ενεργό Δίκτυο, το ολοκληρωμένο πλέον τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου κατηγοριοποιείται ως «Ενεργό Δίκτυο». Στο Δίκτυο υπό Κατασκευή εκτελούνται κανονικά όλα τα έργα κατασκευής ή βελτίωσης, προκειμένου να δοθεί στην κυκλοφορία σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα των έργων.

Η τρέχουσα κατάσταση του Δικτύου υπό Κατασκευή απεικονίζεται και θα απεικονίζεται εκάστοτε στο οικείο σημείο του Παραρτήματος Β της παρούσας.

«**Δήλωση Δικτύου**» είναι η δήλωση που προβλέπεται στο άρθρο 27 ν. 4408/2016 και εξειδικεύεται στο Παράρτημα IV (ήτοι, Παράρτημα υπ' αριθμ. 4) αυτού και όπως εκάστοτε θα προσαρτάται ως Παράρτημα Β της παρούσας Σύμβασης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 3.1 της παρούσας

«**Ενεργό Δίκτυο**» είναι το τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου, στο οποίο διενεργούνται σιδηροδρομικές μεταφορές. Στο Ενεργό Δίκτυο διενεργούνται κανονικά σιδηροδρομικές μεταφορές και εκτελούνται από τον Πάροχο όλες οι απαιτούμενες δράσεις και διαδικασίες για να εξασφαλίζεται η κυκλοφορία των συρμών σύμφωνα με τις υφιστάμενες εθνικές και κοινοτικές προδιαγραφές, κανόνες και νομοθεσία.

Η τρέχουσα κατάσταση του Ενεργού Δικτύου απεικονίζεται και θα απεικονίζεται εκάστοτε στο οικείο σημείο του Παραρτήματος Β της παρούσας.

«**Ενεργό Δίκτυο σε Προσωρινή Αναστολή Λειτουργίας**» είναι το τμήμα του Σιδηροδρομικού Δικτύου όπου αναστέλλεται η διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών, για διάρκεια όχι μεγαλύτερη του ενός έτους. Στο Ενεργό Δίκτυο σε Προσωρινή Αναστολή Λειτουργίας διενεργούνται οι απολύτως απαραίτητες εργασίες συντήρησης και επισκευής προκειμένου να είναι δυνατή η διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών σε περίπτωση που χαρακτηριστεί στο μέλλον ως Ενεργό Δίκτυο. Κατά τη χρονική διάρκεια που τμήμα χαρακτηρίζεται ως Δίκτυο σε Αναστολή λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα από τον Πάροχο για τη φύλαξη των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού προκειμένου να διαφυλαχθεί η αρτιότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και να αποφεύγονται τυχόν καταπατήσεις των ακινήτων, έτσι ώστε να είναι ευχερής η τυχόν κατηγοριοποίησή του ως Ενεργό Δίκτυο.

Η τρέχουσα κατάσταση του Ενεργού Δικτύου σε Προσωρινή Αναστολή Λειτουργίας απεικονίζεται και θα απεικονίζεται εκάστοτε στο οικείο σημείο του Παραρτήματος Β της παρούσας.

«**Εμπιστευτικές Πληροφορίες**» είναι οι πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 23 της παρούσας.

«**Επιχειρησιακό Σχέδιο**» είναι το σχέδιο το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 8 παρ. 3 ν. 4408/2016, για τα έτη 2025-2034, το οποίο προσαρτάται στο Παράρτημα Ι της παρούσας

«**Καταργημένο Δίκτυο**» είναι το τμήμα αυτό του Σιδηροδρομικού Δικτύου, στο οποίο οριστικά δεν διενεργούνται σιδηροδρομικές μεταφορές. Στο Καταργημένο Δίκτυο παύει οριστικά η διενέργεια σιδηροδρομικών μεταφορών και το σχετικό τμήμα παύει εφεξής να αποτελεί μέρος της Σιδηροδρομικής Υποδομής

Η τρέχουσα κατάσταση του Καταργημένου Δικτύου απεικονίζεται και θα απεικονίζεται εκάστοτε στο οικείο σημείο του Παραρτήματος Β της παρούσας.

«**Λειτουργία**» της σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί η κατανομή σιδηροδρομικών δρομολογίων, διαχείριση της κυκλοφορίας και χρέωση της χρήσης της υποδομής,

«**Πάροχος**» η εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία»

«**Περιβαλλοντικό Συμβάν**» έχει την έννοια που του αποδίδεται στο άρθρο 7 της παρούσας

«**Προσωρινή Απόκλιση**» έχει την έννοια που της αποδίδεται στο άρθρο 17 της παρούσας

«**ΡΑΣ**» είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

«**Ρήτρα Κρίσης**» είναι η ρήτρα που περιέχεται στο άρθρο 17 της παρούσας

«**Σιδηροδρομική Επιχείρηση**» είναι κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τον ν. 4408/2016, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι, η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη.

«**Σιδηροδρομικό Δίκτυο**» είναι το σύνολο της Σιδηροδρομικής Υποδομής, το οποίο διαχειρίζεται ο Πάροχος, σύμφωνα με τον ν. 4408/2016

«**Σιδηροδρομική Υποδομή**» σύμφωνα με το Παράρτημα Ι του άρθρου 62 ν. 4408/2016, συνιστά έννοια που συναπαρτίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον τα στοιχεία αυτά αποτελούν τμήμα της μόνιμης διαδρομής (part of the permanent way), συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων γραμμών, αλλά εξαιρουμένων των γραμμών που ευρίσκονται στο εσωτερικό των σταθμών επισκευής σιδηροδρομικού υλικού, στις αποθήκες ή στα αμαξοστάσια οχημάτων κινήσεως, και των ιδιωτικών διακλαδώσεων (branch lines) ή παρακαμπτήριων γραμμών:

- γήπεδα,

- χωματουργία, ιδίως επιχώματα, τάφροι, αύλακες και οπές αποστραγγίσεως, κτισμένοι τάφροι, οχετοί, τοίχοι επικαλύψεως, φυτά προστασίας των πρανών κ.λπ., κρηπιδώματα επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ άλλων, σε επιβατικούς και εμπορικούς τερματικούς σταθμούς, ερείσματα οδών και διαβάσεις

πεζών, τοίχοι περιφράξεως, φράκτες εκ φυτών, φράκτες εκ πασσάλων λωρίδες πυρασφαλείας, συσκευές για τη θέρμανση των κλειδιών, διασταυρώσεις και λοιπά, συσκευές αντιχιονικής προστασίας,

- τεχνικά: γέφυρες, αναχώματα, και λοιπές διαβάσεις, σήραγγες, κεκαλυμμένες τάφροι, και άλλες υπόγειες διαβάσεις, τοίχοι υποστηρίξεως και αντιστηρίξεως και έργα προστασίας από χιονοστιβάδες, λιθοπτώσεις κ.λπ., - ισόπεδες διαβάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των έργων για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας, - επιδομές, ιδίως: σιδηροτροχιές, αυλακωτές σιδηροτροχιές και αντιτροχιές, στρωτήρες, διαμήκεις στρωτήρες, μικρά εξαρτήματα συνενώσεως, λιθορριπές περιλαμβανομένου και του αμμοχάλικου, κλειδιά, διασταυρώσεις, κ.λπ., περιστρεφόμενες πλατφόρμες και άμαξες μεταμορφώσεως (εξαιρέσει, εκείνων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα οχήματα κινήσεως),

- διαβάσεις για επιβάτες και εμπορεύματα περιλαμβανομένης της πρόσβασης διά οδού και της πρόσβασης για επιβάτες που έρχονται ή φεύγουν πεζή,

- εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών για γραμμές, σταθμούς και σταθμούς διαλογής, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής, μετατροπής και διανομής της ηλεκτρικής ενεργείας για την υπηρεσία σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών, κτίρια για τις ανωτέρω εγκαταστάσεις, τροχοπέδες γραμμών,

- εγκαταστάσεις φωτισμού για την διευκόλυνση και την ασφάλεια της κυκλοφορίας των οχημάτων,

- συσκευές μετατροπής και μεταφοράς της ηλεκτρικής ενεργείας για την έλξη των αμαξοστοιχιών: υποσταθμοί, γραμμές παροχής ρεύματος από τους υποσταθμούς στις γραμμές επαφής, γραμμές επαφής και σχετικά υποστηρίγματα, τρίτη σιδηροτροχιά συμπεριλαμβανομένου και του υποβάθρου της,

- κτίρια στέγασης των υπηρεσιών διοικήσεως συμπεριλαμβανομένου ορισμένου αριθμού εγκαταστάσεων για την είσπραξη μεταφορικών τελών.

Η τρέχουσα κατάσταση της Σιδηροδρομικής Υποδομής απεικονίζεται και θα απεικονίζεται εκάστοτε στο οικείο σημείο της Δήλωσης Δικτύου, η οποία προσαρτάται στο Παράρτημα Β της παρούσας, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτής.

«**Σύμβαση**» η παρούσα σύμβαση και τα παραρτήματά της,

«**Συμβατική Συμφωνία 2023**» είναι η από 06.07.2023 συμβατική συμφωνία μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφετέρου του Παρόχου, υπό την προτέρα νομική του κατάσταση,

«**Συντήρηση**» της Σιδηροδρομικής Υποδομής, αποτελούν έργα για τη διατήρηση της κατάστασης και της ικανότητας της υφιστάμενης υποδομής,

«**Τακτική Συντήρηση**»: η συνήθης συντήρηση του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία λαμβάνει χώρα ανά τακτά χρονικά διαστήματα, εκ των προτέρων προκαθορισμένα και περιλαμβάνει το σύνολο των εργασιών αντικατάστασης ανταλλακτικών εξαρτημάτων που έχει ορίσει ο κατασκευαστής του δικτύου,

«**Τροχαίο Υλικό**»: το τροχαίο υλικό, που είχε ανατεθεί στην εταιρεία «ΓΑΙΟΣΕ Α.Ε.» κατά την παρ. 4 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί μεταβίβασης τροχαίου υλικού, το οποίο περιέχεται στον Πάροχο.

«**ERA**» είναι το European Union Agency for Railways

«**ERTMS**» είναι το European Rail Traffic Management System

«**ETCS**» είναι το European Train Control System

«**GSM-R**» είναι το Global System for Mobile Communications – Railway)

1.2. Πέραν των ανωτέρω, ορισμοί εισάγονται και σε κατ' ιδίαν διατάξεις της παρούσας Σύμβασης.

1.3. Οι επικεφαλίδες στις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης τίθενται για οργανωτικούς σκοπούς και δεν αποτελούν ερμηνευτικό εργαλείο της Σύμβασης.

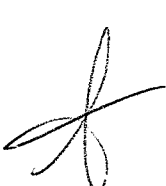
1.4. Αναφορά σε διάταξη, χωρίς παράλληλο προσδιορισμό νομοθετικού ή συμβατικού πλαισίου, λογίζεται ότι γίνεται στην παρούσα Σύμβαση.

ΑΡΘΡΟ 2. Σκοπός – Πεδίο Εφαρμογής

2.1. Σκοπός της παρούσας Σύμβασης είναι ο έλεγχος της εφαρμογής διαχείρισης και της στρατηγικής ανάπτυξης της Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως καθορίζονται από το Κράτος. Η τρέχουσα κατάσταση και διάρθρωση της Σιδηροδρομικής Υποδομής, για το έτος 2025, απεικονίζεται στο Παράρτημα Β της παρούσας με τίτλο «Ισχύουσα Δήλωση Δικτύου», το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτής. Το Παράρτημα Β θα επικαιροποιείται σε ετήσια βάση, εντός ευλόγου χρόνου, από την ημερομηνία έκδοσης της Δήλωσης Δικτύου από τον Πάροχο. Προς τον σκοπό αυτό, ο Πάροχος οφείλει να αποστέλλει τη Δήλωση Δικτύου στο Δημόσιο, εντός¹⁴..... ημερών από την έκδοσή της.

Για κάθε έτος, έως ότου η εκάστοτε ισχύουσα Δήλωση Δικτύου προσαρτηθεί στη Σύμβαση, θα διατηρείται σε ισχύ, για τις ανάγκες της Σύμβασης, η τότε προσαρτημένη Δήλωση Δικτύου.

Περαιτέρω, διευκρινίζεται ότι η παρούσα Σύμβαση καταλαμβάνει αποκλειστικά τις κατηγορίες του Σιδηροδρομικού Δικτύου, όπως αυτές παρατίθενται στο άρθρο 9 ν. 3891/2010 και στους αντίστοιχους



ορισμούς του άρθρου 1 της παρούσας, και όπως αντιστοίχως απεικονίζονται, κατά την τρέχουσα κατάσταση αυτών, στο Παράρτημα Β της παρούσας.

2.2. Δια της παρούσας Σύμβασης εξειδικεύονται οι διατάξεις του άρθρου 30 ν. 4408/2016, όπως αυτή η εξειδίκευση έχει ήδη προσδιορισθεί δια του Παραρτήματος V (ήτοι, Παράρτημα υπ' αριθμ. 5) του ν. 4408/2016.

2.3. Λαμβάνοντας υπόψιν, προεχόντως, τα ζητήματα ασφάλειας, Συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της Σιδηροδρομικής Υποδομής, δια της παρούσας παρέχονται κίνητρα στον Πάροχο για τη μείωση του κόστους παροχής της Σιδηροδρομικής Υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

2.4. Δια της παρούσας καθορίζονται στόχοι επιδόσεων και επιχειρησιακά ορόσημα με επίκεντρο την χρήση της Σιδηροδρομικής Υποδομής και σχετικοί Δείκτες Απόδοσης, οι οποίοι αφορούν στους εξής τομείς: α) Συντήρηση και Ανακαίνιση της Σιδηροδρομικής Υποδομής, β) Λειτουργία της Σιδηροδρομικής Υποδομής και πρόσβαση σε αυτήν, γ) εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, δ) επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ε) χωρητικότητα/διαθεσιμότητα του Σιδηροδρομικού Δικτύου και όγκοι δραστηριοτήτων, στ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού ζ) επίπεδα ασφαλείας και η) στην προστασία περιβάλλοντος.

2.5. Περαιτέρω, για την ορθή εξακρίβωση επίτευξης των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 2.4. της παρούσας Σύμβασης, ορίζεται και σχετικός μηχανισμός παρακολούθησης από το Δημόσιο (**«Μηχανισμός Παρακολούθησης»**).

2.6. Προς επίτευξη των ανωτέρω, δια της παρούσας εισάγονται προβλέψεις αναφορικά με ζητήματα που εμπίπτουν στις βασικές υποχρεώσεις του Παρόχου, υπό την ιδιότητά του ως διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής. Διευκρινίζεται ότι ο προσδιορισμός των εν λόγω υποχρεώσεων δια της παρούσας Σύμβασης λειτουργεί συμπληρωματικά με τον προσδιορισμό τους από την εφαρμοστέα νομοθεσία, όπως αυτή εκάστοτε ισχύει, καθώς και λοιπά συμβατικά και εταιρικά κείμενα.

2.7. Τα έργα Αναβάθμισης, σύμφωνα και με τις διατάξεις του άρθρου 12 κατωτέρω, εξαιρούνται ρητά από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 3. Εγγυοδοτικές Δηλώσεις

3.1. Τα Μέρη δια της παρούσας δεσμεύονται και εγγυώνται την ορθή τήρηση και εκτέλεση της παρούσας Συμβάσεως και των αμοιβαίως αναληφθεισών υποχρεώσεων.

3.2. Το Δημόσιο, σε συνεργασία με τον Πάροχο, διασφαλίζει τη συνοχή και την εύρυθμη λειτουργία του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος μεταφορών και καθορίζει τις στρατηγικές του προτεραιότητες.

3.2. Ο Πάροχος εγγυάται και δεσμεύεται ότι:

- θα υιοθετήσει και θα τηρεί ετήσιο προγραμματισμό των εργασιών του, σύμφωνα με τα επιχειρησιακά ορόσημα και τους στόχους της παρούσας
- θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια και θα κατευθύνει όλους τους διαθέσιμους πόρους και δυναμικό προς επίτευξη των προβλεπόμενων στόχων
- θα λογοδοτεί με διαφάνεια για την επίτευξη των στόχων και των οροσίων που περιλαμβάνονται στην παρούσα
- θα λαμβάνει υπόψη και θα τηρεί την ισχύουσα εθνική και ενωσιακή νομοθεσία στην οργάνωση των δραστηριοτήτων του
- θα ενημερώνει έγκαιρα τα εποπτεύοντα υπουργεία για τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν κατά την εκτέλεση της παρούσας, καθώς και για προτεινόμενες λύσεις
- θα αναζητεί τρόπους βελτίωσης της αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων που έχει στην κυριότητά του, υπό τους όρους της εφαρμοστέας νομοθεσίας
- θα καθορίζει και θα εφαρμόζει ένα διοικητικό σχέδιο που θα επιτρέπει την επίτευξη των στόχων της παρούσας Σύμβασης
- σε περίπτωση απόκλισης από τους όρους της παρούσας Σύμβασης, θα εφαρμόζει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα.
- το προσωπικό του, το οποίο θα έχει ανάμιξη στην υλοποίηση της παρούσας Σύμβασης και των δραστηριοτήτων οι οποίες επιμετρώνται δυνάμει της παρούσας Σύμβασης, έχει ενημερωθεί καταλλήλως για τους σκοπούς της και θα την εκτελέσει με την απαιτούμενη αρτιότητα. Επίσης, ο Πάροχος δηλώνει και εγγυάται ότι το προσωπικό του κατέχει τις απαιτούμενες άδειες και πιστοποιήσεις ασκήσεως επαγγέλματος, εφόσον απαιτούνται.

ΑΡΘΡΟ 4. Υποχρεώσεις

4.1. Οι βασικές υποχρεώσεις του Παρόχου, οι οποίες σχετίζονται άμεσα με το αντικείμενο, τους στόχους και τους Δείκτες Απόδοσης της παρούσας Σύμβασης και είναι ιδιαίτερης σημασίας προς επίτευξη των σκοπών της παρούσας Σύμβασης, όπως αυτοί προσδιορίζονται στο άρθρο 2, παρατίθενται αμέσως κατωτέρω.

4.2. Ο Πάροχος βαρύνεται με τις εξής υποχρεώσεις:



α) **Λειτουργία της Σιδηροδρομικής Υποδομής**, όπως η σχετική υποχρέωση εξειδικεύεται στην εφαρμοστέα νομοθεσία, ως εκάστοτε ισχύει, στο Επιχειρησιακό Σχέδιο, στους καταστατικούς σκοπούς του Παρόχου, καθώς και στις διατάξεις του άρθρου 6 της παρούσας Σύμβασης,

β) **Συντήρηση της Σιδηροδρομικής Υποδομής**, όπως η σχετική υποχρέωση εξειδικεύεται στην εφαρμοστέα νομοθεσία, ως εκάστοτε ισχύει, στο Επιχειρησιακό Σχέδιο, στους καταστατικούς σκοπούς του Παρόχου, καθώς και στις διατάξεις των άρθρων 6 και 9 της παρούσας Σύμβασης,

γ) **Ανακαίνιση της Σιδηροδρομικής Υποδομής** στο ενεργό δίκτυο, ώστε να ελαχιστοποιούνται ενδεχόμενες διακοπές αναφορικά με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Οι σχετικές υποχρεώσεις εξειδικεύονται στην εφαρμοστέα νομοθεσία, ως εκάστοτε ισχύει, στο Επιχειρησιακό Σχέδιο και στους καταστατικούς σκοπούς του Παρόχου

4.3. Υπηρεσίες που παρέχονται σε Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις

4.3.1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης, η οποία παρέχεται σε όλες τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, υπό διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, περιλαμβάνει:

α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας Σιδηροδρομικής 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.

4.3.2. Ο Πάροχος δίδει πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχιάς πρόσβασης, στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις:

α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίρια αυτών και λοιπές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών οθονών ανακοινώσεων ταξιδιωτικών πληροφοριών και του κατάλληλου χώρου έκδοσης εισιτηρίων,

β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων,

- γ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων διαλογής συρμού,
- δ) γραμμές εναπόθεσης,
- ε) εγκαταστάσεις Συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων Βαριάς Συντήρησης που προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις,
- στ) άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης,
- ζ) εγκαταστάσεις θαλάσσιων λιμένων που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες,
- η) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας
- θ) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού και παροχή καυσίμου.

Σε όλες τις ανωτέρω εγκαταστάσεις, τα σχετικά τέλη εμφανίζονται στα τιμολόγια χωριστά.

4.3.3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

α) ρεύμα έλξης, τα τέλη για το οποίο εμφανίζονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού, με την επιφύλαξη, της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 4001/2011, που αφορούν προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2009/72/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και για την κατάργηση της Οδηγίας 2003/54/EK (ΕΕ L 211 της 14.8.2009),

β) προθέρμανση επιβατικών συρμών,

γ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

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

4.3.4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

- α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο,
- β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών,
- γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού,
- δ) υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων σε επιβατικούς σταθμούς,



ε) υπηρεσίες Βαριάς Συντήρησης, που παρέχονται στις εγκαταστάσεις Συντήρησης και προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις.

4.3.5. Ο Πάροχος οφείλει να παρέχει, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων στην Σιδηροδρομική Υποδομή, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευμάτων. Η σχετική υποχρέωση εξειδικεύεται περαιτέρω στις διατάξεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας και ιδίως εκείνες των άρθρων 10 επ. ν. 4408/2016.

4.4. Γενικές Υποχρεώσεις του Παρόχου

4.4.1. Ο Πάροχος θα είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των περιουσιακών στοιχείων του Σιδηροδρομικού Δικτύου, του προσωπικού του Παρόχου και, στον βαθμό που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, του επιβατικού κοινού που χρησιμοποιεί το Σιδηροδρομικό Δίκτυο.

4.4.2. Ο Πάροχος θα είναι υπεύθυνος για τα κατωτέρω, στον βαθμό που εμπίπτουν στο πεδίο της αρμοδιότητάς του:

(α) τη δραστική διαχείριση του βανδαλισμού των περιουσιακών στοιχείων του Σιδηροδρομικού Δικτύου, κυριότητάς του,

(β) την αναφορά εγκλημάτων και παραβάσεων στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο και την υποστήριξη της έρευνας και ανίχνευσης αυτών των εγκλημάτων και παραβάσεων,

(γ) την επιβολή όλων των σχετικών κανονισμών.

4.4.3. Βανδαλισμός και Αποκατάσταση

4.4.3.1. Ο Πάροχος θα είναι υπεύθυνος για όλες τις επισκευαστικές εργασίες που προκύπτουν από ζημιές λόγω βανδαλισμού των περιουσιακών στοιχείων του Σιδηροδρομικού Δικτύου. Το κόστος καθαρισμού ή επισκευής ζημιών από βανδαλισμό θα επιβαρύνει τον Πάροχο. Η εν λόγω υποχρέωση εφαρμόζεται και ως προς το Τροχαίο Υλικό.

4.4.3.2. Ο Πάροχος θα διασφαλίζει ότι τα περιουσιακά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 4.4.3.1 της παρούσας παραμένουν σε καλή κατάσταση.

4.5. Διευκρινίζεται ότι:

α. ο Πάροχος χρηματοδοτείται μόνο για τις υπηρεσίες, τις οποίες πραγματικά παρέχει, λαμβανομένης υπόψιν και της Δήλωσης Δικτύου.

β. η απαρίθμηση στην παρούσα Σύμβαση των υποχρεώσεων του Παρόχου, συμπληρώνεται με τις αντίστοιχες προβλέψεις της εφαρμοστέας, ως προς το αντικείμενο της παρούσας, νομοθεσίας.

ΑΡΘΡΟ 5. Διάρκεια

5.1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 29, η παρούσα Σύμβαση τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία υπογραφής της από όλα τα Μέρη και τερματίζεται αυτόματα, κατόπιν παρελεύσεως δέκα (10) ετών από την ημερομηνία θέσης σε ισχύς της Σύμβασης χωρίς καταγγελία ή άλλη διατύπωση.

5.2. Σιωπηρή παράταση της Σύμβασης αποκλείεται.

5.3. Τα Μέρη οφείλουν να εκκινήσουν διαδικασία επιθυμητής ανανέωσης της Σύμβασης, τουλάχιστον ένα (1) έτος πριν εκείνη λήξει.

ΑΡΘΡΟ 6.

Υποχρέωση εύρυθμης λειτουργίας του Σιδηροδρομικού Δικτύου, Συντήρηση, Ανακαίνιση και Αντιμετώπιση Διαταραχών λειτουργίας

6.1. Εύρυθμη Λειτουργία του Σιδηροδρομικού Δικτύου

6.1.1. Ο Πάροχος, κατά τα προβλεπόμενα και στο άρθρο 9 της παρούσας Σύμβασης, αναλαμβάνει την υποχρέωση να προχωρήσει στην εφαρμογή συστήματος διαχείρισης της Συντήρησης και του ελέγχου του κόστους, χρησιμοποιώντας στρατηγικές διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων και τυποποιημένες λειτουργίες. Επιπλέον, θα παρακολουθεί συστηματικά την απόδοση του συστήματος διαχείρισης της Συντήρησης μέσω συγκεκριμένων Δεικτών Απόδοσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 14 και στο Παράρτημα Δ της παρούσας.

Σο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται ότι ο προγραμματισμός της Συντήρησης θα γίνεται ανά γραμμή, ενσωματώνοντας όλους τους περιορισμούς και λαμβάνοντας υπόψη εμπορικές, λειτουργικές και τεχνικές διαστάσεις για να αποφευχθούν οι αποσπασματικές προσεγγίσεις και να μειωθεί ο αντίκτυπος στη διαθεσιμότητα του Σιδηροδρομικού Δικτύου. Επίσης θα περιλαμβάνει την αξιολόγηση και αιτιολόγηση των αποφάσεων Συντήρησης προς διασφάλιση της ασφάλειας, του κοινωνικοοικονομικού αντίκτυπου και του συνολικού κόστους ιδιοκτησίας.

Επίσης, ο Πάροχος θα εκδίδει εκθέσεις για την κατάσταση των περιουσιακών στοιχείων της Σιδηροδρομικής Υποδομής, αναφέροντας τυχόν ζητήματα που σχετίζονται με τη Λειτουργία, τη Συντήρηση ή την επισκευή τους. Αυτή η δομημένη προσέγγιση εξασφαλίζει ότι ο Πάροχος διατηρεί υψηλά πρότυπα



λειτουργίας, ασφάλειας και περιβαλλοντικής διαχείρισης, παρέχοντας παράλληλα αξιόπιστες και αποδοτικές υπηρεσίες.

6.1.2. Προς εξασφάλιση των ανωτέρω, ο Πάροχος δεσμεύεται να υιοθετήσει το μοντέλο διακυβέρνησης κύκλου ζωής έργων (project cycle governance), με σαφείς αρμοδιότητες ανά φάση έργου, ενιαίες προδιαγραφές και ψηφιακά εργαλεία παρακολούθησης. Το μοντέλο διακυβέρνησης κύκλου ζωής έργων (project cycle governance) θα προετοιμασθεί από τον Πάροχο και κατόπιν αποδοχής του από το Δημόσιο, θα προστεθεί ως Παράρτημα Η' στην παρούσα Σύμβαση, κατόπιν τροποποίησή της, μέχρι το δεύτερο τρίμηνο του έτους 2026.

6.1.3. Ο Πάροχος δια της παρούσης αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει τις σχετικές υπηρεσίες/έργα εντός του χρονοδιαγράμματος του Παραρτήματος Ζ της παρούσας που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτής.

6.2. Διαχείριση Εκτάκτων Αναγκών

6.2.1. Αμφότερα τα Μέρη αναγνωρίζουν και αποδέχονται ότι η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου σχεδίου δράσης για τη λειτουργία και για τη διαχείριση απρόβλεπτων λειτουργικών συνθηκών που σχετίζονται με τη Σιδηροδρομική Υποδομή είναι κρίσιμη για τη διατήρηση της ασφάλειας, της αξιοπιστίας και της λειτουργικής αποδοτικότητάς της. Κατά την κατάρτιση του σχεδίου δράσης, ο Πάροχος υποχρεούται να βασισθεί και να ενσωματώσει τις εξής αρχές:

6.2.1.1. Αξιολόγηση και Προτεραιοποίηση Κινδύνων

Εντοπισμός Κινδύνων: Λεπτομερής αξιολόγηση με σκοπό τον εντοπισμό πιθανών κινδύνων, συμπεριλαμβανομένων των κακών καιρικών συνθηκών, αποτυχίας επικοινωνίας, κλοπών, εκτροχιασμών, ατυχημάτων και αστοχίας εξοπλισμού.

Προτεραιοποίηση Κινδύνων: Εκτίμηση του αντικτύπου εκάστου κινδύνου, ούτως ώστε να προτεραιοποιούνται δεόντως. Έμφαση θα δίδεται στους κινδύνους: α. υψηλής επίπτωσης στο κοινό ή/και στην Σιδηροδρομική Υποδομή και β. υψηλής πιθανότητας επέλευσης.

6.2.1.2. Ετοιμότητα και Σχεδιασμός

Ανάπτυξη Σχεδίων Έκτακτης Ανάγκης: Ανάπτυξη σχεδίων έκτακτης ανάγκης, για κάθε διαγνωσμένο κίνδυνο, τα οποία θα αποτυπώνουν με σαφήνεια τα ενδεδειγμένα ανά περίπτωση μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν, προς αντιμετώπιση των εν λόγω εκτάκτων αναγκών.

Κατανομή Πόρων: Διασφάλιση της αμέσου διαθεσιμότητας των αναγκαίων πόρων και μέσων (όπως προσωπικό, εξοπλισμός, χρηματοδότηση) προς αξιοποίηση, σε περίπτωση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

6.2.1.3. Εκπαίδευση και Ασκήσεις

Τακτική εκπαίδευση προσωπικού με σκοπό την αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτων αναγκών, τη διαχείριση κινδύνων και τη χρήση εξοπλισμού.

Διεξαγωγή Ασκήσεων: προγραμματισμός ασκήσεων προσομοίωσης, προς εξάσκηση αντιδράσεων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, για διασφάλιση της εξοικείωσης του προσωπικού του Παρόχου.

6.2.1.4. Στρατηγική Επικοινωνίας

Καθιέρωση Διαύλων Επικοινωνίας: διαμόρφωση σχεδίου επικοινωνίας, το οποίο θα περιλαμβάνει εσωτερικά και εξωτερικά πρωτόκολλα επικοινωνίας, κατά τη διάρκεια εκτάκτων αναγκών.

Ανάπτυξη συστήματος ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο: ανάπτυξη συστήματος ενημέρωσης του προσωπικού και κάθε εμπλεκόμενου μέρους, αναφορικά με τις τρέχουσες καταστάσεις και τις προσπάθειες αντιμετώπισης.

6.2.1.5. Παρακολούθηση και Ανίχνευση

Εφαρμογή τεχνολογικών συστημάτων, δυνάμει των οποίων θα παρακολουθούνται η κατάσταση της Σιδηροδρομικής Υποδομής, τα καιρικά φαινόμενα και τα δίκτυα επικοινωνίας, με σκοπό την έγκαιρη ανίχνευση προβλημάτων.

Τακτικοί Έλεγχοι: πρόβλεψη τακτικών ελέγχων στη Σιδηροδρομική Υποδομή, προκειμένου να εντοπίζονται εγκαίρως σχετικοί πιθανοί κίνδυνοι.

6.2.1.6. Ανάπτυξη συνεργασιών

Εκπόνηση Σχεδίου Συνεργασίας με τις τοπικές αρχές, υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και άλλους ενδιαφερόμενους, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η συντονισμένη αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών.

Διαμοιρασμός Πληροφοριών: διαμόρφωση συνεργασιών με άλλους σιδηροδρομικούς φορείς και οργανισμούς για την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών.

6.2.1.7. Συνεχής Βελτίωση

Ανασκόπηση και ενημέρωση σχεδίων δράσης, σε τακτικά διαστήματα, με βάση τα διδάγματα που αντλήθηκαν από προηγούμενα περιστατικά και τις αλλαγές στις λειτουργικές συνθήκες.



Δημιουργία μηχανισμού ανατροφοδότησης για το προσωπικό, ώστε εκείνο να αναφέρει την αποτελεσματικότητα των ληφθέντων μέτρων και να προτείνει βελτιώσεις.

6.2.1.8. Ομάδα Διαχείρισης Κρίσεων

Δημιουργία μιας ομάδας διαχείρισης κρίσεων, η οποία θα επιφορτίζεται με την εποπτεία της εφαρμογής του σχεδίου δράσης και τον συντονισμό των αντιδράσεων, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Ορισμός σαφώς κατανοημένων ρόλων και ευθυνών εντός της ομάδας, προς διασφάλιση της αποτελεσματικής λήψης αποφάσεων και δράσης.

6.2.1.9. Συμμόρφωση

Τήρηση Κανονισμών: διασφάλιση της συμμόρφωσης των σχεδίων και των διαδικασιών με τους ισχύοντες νόμους, κανονισμούς και βιομηχανικά πρότυπα.

Τεκμηρίωση: λεπτομερής αποτύπωση και τεκμηρίωση όλων των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, συμπεριλαμβανομένων των αξιολογήσεων και των αρχείων εκπαίδευσης.

6.2.1.10. Δημόσια Ασφάλεια και Επικοινωνία

Προτεραιότητα στη δημόσια ασφάλεια: διασφάλιση της προτεραιοποίησης σε κάθε διαδικασία της ασφάλειας των επιβατών, του προσωπικού και του κοινού.

Διαφανής επικοινωνία: εξασφάλιση ανοιχτής επικοινωνίας με το κοινό, αναφορικά με τους κινδύνους, τα μέτρα ασφαλείας και τις προσπάθειες αντιμετώπισης αυτών.

6.2.3. Ο Πάροχος υποχρεούται να δημιουργήσει ένα ισχυρό σχέδιο δράσης, υιοθετώντας και ενσωματώνοντας σε αυτό τις αμέσως προηγούμενες προβλεπόμενες αρχές και αντίστοιχες διαδικασίες, προκειμένου να διαχειρίζεται αποτελεσματικά τις απρόβλεπτες λειτουργικές συνθήκες και να ενισχύει την ανθεκτικότητα των λειτουργιών της Σιδηροδρομικής Υποδομής. Σε κάθε περίπτωση το σχέδιο αυτό οφείλει να συμμορφώνεται και με το Ενιαίο Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης και Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων του αρ. 43 του ν. 5220/2025.

6.2.4. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, εφόσον αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά αδύνατη, προσωρινά, τη χρήση της Σιδηροδρομικής Υποδομής, οι σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται, χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

6.3. Ο Πάροχος, στο μέτρο που του αναλογεί και σε συνεργασία με τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, παρέχει στο επιβατικό κοινό τις καλύτερες συνθήκες για την εξυπηρέτησή του.

6.4. Οι υποχρεώσεις εύρυθμης Λειτουργίας του Σιδηροδρομικού Δικτύου, όπως αυτές παρατίθενται στο άρθρο 6.1 της παρούσας λειτουργούν συμπληρωματικά προς τον προσδιορισμό των υποχρεώσεων αυτών από την εφαρμοστέα νομοθεσία, και ενδεικτικά το άρθρο 54 ν. 4408/2016, όπως εκάστοτε ισχύει.

ΑΡΘΡΟ 7. Περιβαλλοντική Συμμόρφωση

7.1 Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης

Ο Πάροχος δεσμεύεται εντός 12 μηνών από την υπογραφή της παρούσας να αναπτύξει μια πολιτική φιλική προς το περιβάλλον, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, στο πλαίσιο της οποίας οφείλουν να ενταχθούν, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, το Σιδηροδρομικό Δίκτυο και οι δραστηριότητές του.

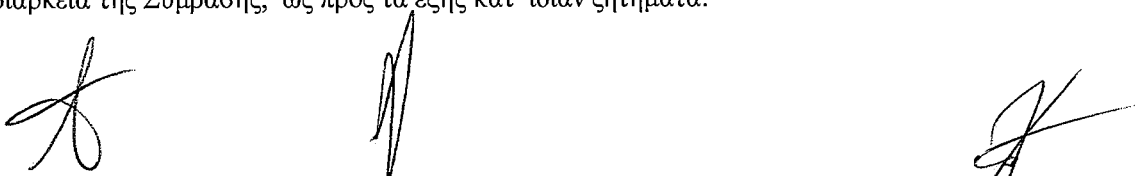
Οι κύριες προκλήσεις του δικτύου ως προς τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι:

- η προώθηση της οικονομίας πόρων, κυρίως μέσω της οικολογικού σχεδιασμού των έργων και ανανεώσεων, της ανάπτυξης κυκλικής οικονομίας γύρω από τα συστατικά του δικτύου και της ενεργειακής αποδοτικότητας,
- ο σεβασμός των φυσικών οικοσυστημάτων, η διατήρηση της βιοποικιλότητας και η ελαχιστοποίηση του αποτυπώματος των δραστηριοτήτων στο νερό, τον αέρα και το έδαφος μέσω κατάλληλων πολιτικών,
- η συμβολή στη μείωση της ηχορύπανσης του σιδηροδρομικού συστήματος,
- η ανάπτυξη ερευνητικών προγραμμάτων και καινοτόμων δράσεων για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης του σιδηροδρομικού δικτύου, κυρίως σχετικά με τη διαχείριση βλάστησης και των αποβλήτων από εργασίες Συντήρησης.

Ο Πάροχος προς επίτευξη των ανωτέρω στόχων θα ελέγχει, θα παρακολουθεί και θα αντιμετωπίζει όλες τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τους περιβαλλοντικούς κινδύνους μέσω ενός Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και του σχετικού Σχεδίου Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ), σε συμμόρφωση πάντα με τις κείμενες διατάξεις της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας και με την εκάστοτε ισχύουσα Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ).

7.2 Σχέδιο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (“ΣΠΔ”)

7.2.1 Το ΣΠΔ θα συντάσσεται από τον Πάροχο και θα περιγράφει την προσέγγιση και τα πρόσωπα που, σύμφωνα και με τις κείμενες διατάξεις, φέρουν την ευθύνη για την περιβαλλοντική διαχείριση κατά τη διάρκεια της Σύμβασης, ως προς τα εξής κατ' ιδίαν ζητήματα:



- (α) περιβαλλοντική πολιτική
- (β) περιβαλλοντικές πτυχές και επιπτώσεις
- (γ) πόροι, κατανομή ευθυνών και αρμοδιοτήτων,
- (δ) ικανότητα, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση
- (ε) επικοινωνίες
- (στ) τεκμηρίωση και έλεγχος αρχείων
- (ζ) εποπτεία και επιμετρήσεις
- (θ) μητρώο περιβαλλοντικών κινδύνων
- (ι) διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες
- (κ) διαχείριση αναφορών και παραπόνων
- (λ) περιβαλλοντικός έλεγχος
- (μ) παρακολούθηση και διαχείριση θορύβου και δονήσεων
- (ν) διαχείριση αποβλήτων

7. 3 Ευθύνη για την περιβαλλοντική διαχείριση

7.3.1 Ο Πάροχος θα ορίσει ένα μέλος του προσωπικού του, με ευθύνη για την περιβαλλοντική διαχείριση, το οποίο θα:

- (α) έχει τη σχετική ικανότητα, με σχετική εκπαίδευση και εμπειρία στον τομέα του περιβάλλοντος,
- (β) αναλαμβάνει τη συνολική ευθύνη για τα περιβαλλοντικά ζητήματα που αφορούν στη Σύμβαση,
- (γ) συνεργάζεται με οποιαδήποτε αρμόδια αρχή, για θέματα που αφορούν στο περιβάλλον
- (δ) είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση του ΣΠΔ
- (ε) παρίσταται σε συναντήσεις με κάθε αρμόδια αρχή, όταν αυτό απαιτείται
- (ζ) συμμετέχει σε περιβαλλοντικούς ελέγχους,
- (η) προετοιμάζει όλες τις περιβαλλοντικές αναφορές,
- (θ) συντονίζει και/ή εκτελεί περιβαλλοντική παρακολούθηση και επιθεωρήσεις, και

(ι) ενημερώνει όλο το προσωπικό για τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

7.4 Υποβολή αναφορών και παραπόνων για περιβαλλοντικά ζητήματα

7.4.1 Ο Πάροχος θα αναπτύξει και θα εφαρμόσει μια διαδικασία υποβολής παραπόνων για την αναφορά, καταγραφή και επίλυση περιβαλλοντικών παραπόνων από το κοινό, συμπεριλαμβανομένων παραπόνων που σχετίζονται με τη ρύπανση του αέρα, τον θόρυβο και την πρόκληση δονήσεων. Η διαδικασία υποβολής περιβαλλοντικών παραπόνων θα περιληφθεί στο ΣΠΔ.

7.4.2 Η διαδικασία περιβαλλοντικών παραπόνων θα κοινοποιείται σε όλο το σχετικό προσωπικό σε τακτική βάση.

7.4.3 Ο Πάροχος θα καταγράφει όλα τα παράπονα περιβαλλοντικής φύσης που σχετίζονται με τη Λειτουργία της Σιδηροδρομικής Υποδομής.

7.4.4 Όλα τα παράπονα περιβαλλοντικής φύσης θα επιλύονται το συντομότερο δυνατόν και σε κάθε περίπτωση εντός του χρονικού διαστήματος που αναφέρεται στο Παράρτημα Δ της παρούσας.

7.4.5 Κύρια περιβαλλοντικά παράπονα θα αναφέρονται στο Δημόσιο σε ετήσια βάση.

7.5 Περιβαλλοντικά Συμβάντα

7.5.1 Ένα Περιβαλλοντικό Συμβάν περιλαμβάνει, ιδίως, τα εξής:

- i) διαρροή επικίνδυνων υλικών (όπως προσδιορίζονται από την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία),
- ii) οποιαδήποτε διαρροή που δεν μπορεί να περιοριστεί και να ελεγχθεί άμεσα, για παράδειγμα, διαρροές πετρελαίου,
- iii) ακατάλληλη διάθεση αποβλήτων.

7.5.2 Σε περίπτωση Περιβαλλοντικού Συμβάντος, ο Πάροχος θα προβαίνει σε κάθε προβλεπόμενη ενέργεια σύμφωνα με τις οδηγίες του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, καθώς και κάθε άλλης αρμόδιας αρχής καθώς και :

- i) διεξάγει έρευνα για να προσδιορίσει τη φύση και την αιτία του περιστατικού και οποιαδήποτε εκπομπή έχει τυχόν ανακύψει,
- ii) απομονώσει την πηγή οποιασδήποτε τέτοιας εκπομπής,
- iii) αξιολογήσει την περιβαλλοντική ρύπανση/μόλυνση που προκλήθηκε από το περιστατικό (εφόσον υφίσταται),



iv)προσδιορίσει και εκτελέσει μέτρα για να ελαχιστοποιήσει τις εκπομπές και τις επιπτώσεις τους,

v) ειδοποιήσει τις εκάστοτε αρμόδιες αρχές, το συντομότερο δυνατόν.

7.5.3 Ο Πάροχος θα προσδιορίσει και θα εφαρμόσει μέτρα για να αποφευχθεί η επανάληψη του Περιβαλλοντικού Συμβάντος.

7.6 Ρύπανση του αέρα

7.6.1 Ο Πάροχος οφείλει να ελαχιστοποιεί πάντα τη ρύπανση του αέρα που σχετίζεται με τη Σιδηροδρομική Υποδομή και των περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν σε αυτή και να εφαρμόζει βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης ρύπανσης του αέρα.

7.6.2 Ο Πάροχος οφείλει να διασφαλίσει ότι θα διεξάγεται σχετικός έλεγχος σε τοποθεσίες όπου έχουν προκύψει παράπονα σχετικά με τη ρύπανση του αέρα. Ο Πάροχος οφείλει να αναλάβει οποιαδήποτε επιπλέον παρακολούθηση ρύπανσης του αέρα όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

7.7 Θόρυβος και Δονήσεις

7.7.1 Ο Πάροχος οφείλει να ελαχιστοποιεί πάντα τον θόρυβο και τις δονήσεις που σχετίζονται με το Σιδηροδρομικό Δίκτυο και τα περιουσιακά στοιχεία του και θα εφαρμόζει τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης θορύβου και δονήσεων.

7.7.2 Ο Πάροχος οφείλει να διασφαλίσει ότι θα διεξάγεται σχετικός άμεσος έλεγχος σε τοποθεσίες όπου έχουν προκύψει παράπονα σχετικά με τον θόρυβο και/ή τις δονήσεις. Ο Πάροχος οφείλει να αναλάβει οποιαδήποτε επιπλέον παρακολούθηση και ελαχιστοποίηση θορύβου και δονήσεων όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

7.8 Ρύπανση του νερού

7.8.1 Ο Πάροχος οφείλει να διασφαλίζει ότι η παροχή των υπηρεσιών του δεν επηρεάζει αρνητικά την ποιότητα του νερού.

7.8.2 Ο Πάροχος οφείλει να διασφαλίζει ότι οι ρυθμίσεις παροχής νερού και αποχέτευσης και εκροής αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης επιφανειακών υδάτων, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της σχετικής τοπικής αρχής και οποιαδήποτε άλλη νομική απαίτηση.

7.8.3 Οποιοσδήποτε δειγματοληψίες, αναλύσεις, μετρήσεις, εξετάσεις, συντηρήσεις και βαθμονομήσεις όπως απαιτείται θα διεξάγονται από εκπαιδευμένο και ικανό προσωπικό. Όλες οι αναλύσεις θα διεξάγονται από το Γενικό Χημείο του Κράτους ή έτερο διαπιστευμένο εργαστήριο.

7.9 Διάθεση αποβλήτων

7.9.1 Ο Πάροχος οφείλει να προετοιμάσει ένα Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων ως μέρος του ΣΠΔ, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

7.9.2 Ο Πάροχος οφείλει να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας, ενώ θα εφαρμόσει όλες τις πρακτικές και εμπορικά βιώσιμες προσεγγίσεις για την ελαχιστοποίηση των αποβλήτων.

7.9.3 Ο Πάροχος οφείλει να διασφαλίσει ότι δεν θα λαμβάνει χώρα την παράνομη απόρριψη αποβλήτων σε χώρους αποθήκης ή άλλες εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται από τη Σιδηροδρομική Επιχείρηση,.

7.10 Περιβαλλοντικές Υποχρεώσεις του Παρόχου

Ο Πάροχος θα αναλάβει και θα ολοκληρώσει άμεσα όποια ενέργεια απαιτείται για να αποτρέψει, να μετριάσει ή να αποκαταστήσει οποιαδήποτε περιβαλλοντική ζημία σε σχέση με το Σιδηροδρομικό Δίκτυο.

7.11 Βιωσιμότητα και ενέργεια

7.11.1 Ο Πάροχος οφείλει να καταρτίσει δεκαετές πρόγραμμα για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης, καθώς και των εκπομπών άνθρακα του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου (με καινοτομίες στις σταθερές εγκαταστάσεις ηλεκτρικής έλξης) και των κτιρίων λειτουργίας του.

7.11.2 Ο Πάροχος οφείλει να υποβάλει εκθέσεις σχετικά με την κατανάλωση ενέργειας για τις δραστηριότητές της, που σχετίζονται με τη Σιδηροδρομική Υποδομή.

7.11.3. Η παρούσα διάταξη σε καμία περίπτωση δεν επηρεάζει παρόμοιες υποχρεώσεις, οι οποίες προβλέπονται είτε από την ισχύουσα νομοθεσία είτε από συμβάσεις, και βαρύνουν τόσο τον Πάροχο, όσο και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.

ΑΡΘΡΟ 8. Γενικές Απαιτήσεις Ασφαλείας

8.1 Δια της παρούσας διάταξης, καθορίζονται οι γενικές απαιτήσεις ασφαλείας που ο Πάροχος υποχρεούται να τηρεί στο πλαίσιο της Σύμβασης, σύμφωνα με την ισχύουσα, ως προς το ζήτημα αυτό, εθνική και ενωσιακή νομοθεσία.

8.2. Θεμελιώδης Υποχρέωση Τήρησης Απαιτήσεων Ασφαλείας

Ο Πάροχος υποχρεούται να τηρεί, κατά πάντα χρόνο, τις απαιτήσεις ασφαλείας για την ασφαλή Λειτουργία της Σιδηροδρομικής Υποδομής. Τα ανωτέρω υλοποιούνται, ενδεικτικά, μέσω:

- της διαρκούς συμμόρφωσής του με την εφαρμοστέα νομοθεσία,



- της εξασφάλισης εναρμονισμένων επιπέδων ασφάλειας δια υλοποίησης των Κοινών Μεθόδων και Στόχων Ασφάλειας, όπως ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/762,
- της μείωσης μελλοντικών κινδύνων, μέσω αξιολόγησης και λήψης μέτρων πρόληψης κινδύνων βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 402/2013.
- της διαρκούς συνεργασίας με τον καθ' ύλην αρμόδιο εποπτικό φορέα σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ERA).

8.3. Σύστημα Διαχείρισης Ασφαλείας

Ο Πάροχος υποχρεούται να εφαρμόζει και να διατηρεί δομημένο και λειτουργικό Σύστημα Διαχείρισης Ασφαλείας για την τήρηση των απαιτήσεων ασφαλείας, σε συμμόρφωση με την υφιστάμενη εθνική και ενωσιακή νομοθεσία. Το εν λόγω Σύστημα Διαχείρισης Ασφαλείας θα περιλαμβάνει και θα σκοπεί, κατ' εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, ενδεικτικά στα εξής:

- εφαρμογή μεθόδων αξιολόγησης κινδύνων,
- ενίσχυση της ικανότητας του προσωπικού, δια της τακτικής κατάρτισης σε θέματα διαχείρισης ασφαλείας,
- εξασφάλιση συνεχούς εποπτείας της ασφαλείας με παρακολούθηση δεικτών απόδοσης βάσει Κανονισμού (ΕΕ) 1078/2012,
- εκθέσεις απευθυνόμενες στη ΡΑΣ.

8.4. Εγκατάσταση και Συντήρηση Συστημάτων Ασφαλείας

Ο Πάροχος υποχρεούται να εγκαθιστά και να συντηρεί συστήματα ασφαλείας για την τήρηση των απαιτήσεων. Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, ο Πάροχος οφείλει να προβεί στα εξής:

- εγκατάσταση ERTMS και των στοιχείων του ETCS, GSM-R (Οδηγία (ΕΕ) 2016/797, Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1695) για την ενίσχυση της ασφαλείας και της διαλειτουργικότητας,
- διατήρηση της ορθής λειτουργίας των συστημάτων σηματοδότησης και της ορθής λειτουργικότητας κρίσιμων υποδομών,
- έγκαιρη αντίδραση σε κινδύνους, δια συστημάτων προειδοποίησης αστοχιών και διαταραχών,

8.5. Συμμόρφωση με Εθνικές και Ευρωπαϊκές Απαιτήσεις

Ο Πάροχος υποχρεούται να συμμορφώνεται με το, κατά περίπτωση, ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για την τήρηση των απαιτήσεων ασφαλείας. Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, οφείλει:

- να συμμορφώνεται στην ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία και στα ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας,
- να ενημερώνει τις διαδικασίες του, σε περίπτωση επέλευσης νομοθετικών τροποποιήσεων,

- να καταθέτει αναφορές στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και τη ΡΑΣ, με στόχο την ενίσχυση σκοπούς ενίσχυση της διαφάνειας.

8.6. Εποπτεία και Υποβολή Εκθέσεων

Ο Πάροχος υποχρεούται να συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές (ΡΑΣ/ΕΡΑ) για την εποπτεία της ασφάλειας. Προς το σκοπό αυτό, ο Πάροχος:

- οφείλει να υποβάλλει εκθέσεις απευθυνόμενες προς τους εποπτεύοντες φορείς (όπως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ΡΑΣ) αναφορικά με την απόδοσή του ως προς την ασφάλεια με δείκτες απόδοσης,
- οφείλει να υποβάλλει εκθέσεις ατυχημάτων και αναλύσεις συμβάντων προτείνοντας σχετικά βελτιωτικά μέτρα,
- θα πρέπει να διενεργεί προληπτικό έλεγχο της συμμόρφωσης του από την αρμόδια υπηρεσία του.

8.7. Διερεύνηση Ατυχημάτων και Συνεχής Βελτίωση

Σε περίπτωση ατυχήματος, ο Πάροχος υποχρεούται να ειδοποιεί παραχρήμα τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών και να διευκολύνει τη διερεύνηση ατυχημάτων και να βελτιώνει την ασφάλεια του συστήματος. Προς εκπλήρωση της εν λόγω υποχρέωσης, ο Πάροχος θα:

- υποστηρίζει τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ν. 5014/2023, Κανονισμός (ΕΕ) 2020/572), με την διάθεση δεδομένων για την ανάλυση συμβάντων,
- υιοθετεί νέα συστήματα που ενισχύουν την ασφάλεια,
- εκτελεί προγράμματα εκπαίδευσης του προσωπικού που κατέχει καίριες θέσεις σε ζητήματα ασφαλείας.

8.8. Εγκατάσταση κλειστών κυκλωμάτων βιντεοεπιτήρησης

8.8.1. Ο Πάροχος εγκαθιστά, στο βαθμό της αρμοδιότητάς του, συστήματα κλειστού κυκλώματος βιντεοεπιτήρησης κατ' ελάχιστον: α) σε σταθμαρχεία, περιλαμβανομένων των χώρων άσκησης καθηκόντων που σχετίζονται με τη ρύθμιση κυκλοφορίας, β) στα Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας, γ) στα Κέντρα Ελέγχου Σηράγγων και δ) στους θαλάμους τοπικού χειρισμού.

8.8.2. Ο Πάροχος θα διασφαλίσει ότι όλα τα κλειστά κυκλώματα βιντεοεπιτήρησης, οι συναγερμοί και οι φράχτες συντηρούνται σωστά και θα διεξάγει περιπολίες για να προστατεύσει τα περιουσιακά στοιχεία Σιδηροδρομικής Επιχείρησης από βανδαλισμούς και παράνομη είσοδο.





8.8.3. Τα δεδομένα που συλλέγονται από τα κλειστά κυκλώματα βιντεοεπιτήρησης τηρούνται για τρία (3) τουλάχιστον έτη από τον Πάροχο. Σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος, το σύνολο των σχετικών στοιχείων τηρείται για δέκα (10) έτη.

ΑΡΘΡΟ 9. Συντήρηση στοιχείων ενεργητικού

9.1. Σχεδιασμός της Συντήρησης ανά άξονα και με συνεννόηση

9.1.1. Ο Πάροχος θα καθορίζει την πολιτική Συντήρησης ανά άξονα, με ορίζοντα δέκα (10) ετών.

9.1.2. Ο Πάροχος υποχρεούται να εκπονεί και να επικαιροποιεί τον σχεδιασμό της Συντήρησης, κατά τρόπο έγκαιρο και ολιστικό, ενσωματώνοντας τις διαστάσεις της εμπορικής στρατηγικής, της λειτουργικής διαχείρισης, της τεχνικής μηχανικής και της πολιτικής Συντήρησης, καθώς και τις ανάγκες και απαιτήσεις όλων των χρηστών του Σιδηροδρομικού Δικτύου.

9.1.3. Ο Πάροχος οφείλει να εξασφαλίζει ότι οι ανωτέρω διαστάσεις ενσωματώνονται στον σχεδιασμό των έργων ανακαίνισης, πολύ πριν την προγραμματισμένη υλοποίησή τους, με σκοπό την ενίσχυση της συστημικής προσέγγισης, την επίτευξη οικονομικών κλίμακας και την ελαχιστοποίηση του συνολικού κόστους κύκλου ζωής των υποδομών, με έμφαση στο κόστος Λειτουργίας και Συντήρησης. Η προσέγγιση αυτή ενσωματώνει τις εξελίξεις στις υποδομές με βάση τις λειτουργικές ανάγκες. Ο σχεδιασμός θα εξετάζει, μεταξύ άλλων, δυνατότητες βελτίωσης της λειτουργίας και συμμόρφωσης με πρότυπα διαλειτουργικότητας.

9.1.4. Ο Πάροχος φέρει την υποχρέωση να βελτιστοποιεί την κατανομή χωρητικότητας κατά την εκτέλεση των έργων, διασφαλίζοντας τη χρηστή οργάνωση και προγραμματισμό τους, την αποτελεσματική διαχείριση των εργοταξίων και την πλήρη αξιοποίηση των διατιθέμενων πόρων, ώστε η επαναφορά

9.1.4. Ο Πάροχος φέρει την υποχρέωση να βελτιστοποιεί την κατανομή χωρητικότητας κατά την εκτέλεση των έργων, διασφαλίζοντας τη χρηστή οργάνωση και προγραμματισμό τους, την αποτελεσματική διαχείριση των εργοταξίων και την πλήρη αξιοποίηση των διατιθέμενων πόρων, ώστε η επαναφορά του Σιδηροδρομικού Δικτύου σε κυκλοφορία να συντελείται εντός των προβλεπόμενων χρονικών ορίων. Προς τούτο, θα αναπτύσσονται κατάλληλες λύσεις μηχανικής συστημάτων και μεθόδων.

9.1.5. Η πολιτική Συντήρησης στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο διαφοροποιείται ανάλογα με την τρέχουσα και προβλεπόμενη κυκλοφορία και σύμφωνα με τη βιωσιμότητα της κάθε γραμμής. Η πολιτική Συντήρησης πρέπει να επιτρέπει τη λήψη σαφών αποφάσεων για την κατανομή των πόρων.

9.1.6. Ο Πάροχος επεξηγεί, σε συνεννόηση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, τα αντικειμενικά και ιεραρχημένα κριτήρια που καθορίζουν τον προγραμματισμό των εργασιών Συντήρησης, στα οποία περιλαμβάνονται:

- η διατήρηση του επιπέδου ασφαλείας για κάθε κατηγορία γραμμής,
- η διατήρηση ή προσαρμογή του επιπέδου αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας των εγκαταστάσεων, σύμφωνα με τον αντίκτυπο στην κυκλοφορία, δίνοντας προτεραιότητα στις γραμμές με μεγαλύτερη κίνηση, ιδίως στη ζώνη υψηλής χωρητικότητας,
- η βελτιστοποίηση του συνολικού κόστους κατά τη διάρκεια ζωής των εγκαταστάσεων.

9.1.7. Επιπλέον, για τα έργα που χαρακτηρίζονται «υψηλού χωρητικού αντίκτυπου», ο Πάροχος θα ενημερώνει τους εμπλεκόμενους φορείς για τους παράγοντες που υπαγορεύουν τις επιλογές υλοποίησης (είδος, διάρκεια, χρονική τοποθέτηση παρεμβάσεων, προσωρινοί περιορισμοί ταχύτητας κατά τη διάρκεια των εργασιών) και για τις ληφθείσες βελτιστοποιήσεις (φάσεις, τεχνικές εκτέλεσης).

9.1.7. Οι υποχρεώσεις Συντήρησης του Παρόχου, όπως αναφέρονται στην παρούσα διάταξη, είναι ενδεικτικές και συμπληρώνονται από τις προβλέψεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

9.2. Δια του Παραρτήματος Ζ της παρούσας, με τίτλο “Έργα Συντήρησης και Ανακαίνισης” και μέσω των κατ’ ιδίαν υπό-ενοτήτων, προσδιορίζονται:

- Το σύνολο των έργων του Παρόχου, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και σωρευτική απαρίθμηση των εκκρεμών έργων, καθώς και.
- Το ποσοστό ενδεχόμενης καθυστέρησης Συντήρησης.

Σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο λειτουργίας της επιχείρησης του Παρόχου, πιθανολογείται ότι κάποια στοιχεία ενεργητικού του Παρόχου, θα αποσυρθούν σταδιακά και κατά συνέπεια θα προκαλέσουν διαφορετικές χρηματορροές. Κατά την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης δεν συντρέχει τέτοιο πραγματικό, μόλις όμως ανακύψει, ο Πάροχος θα ενημερώσει σχετικά το Δημόσιο και θα προσκομίσει τα σχετικά στοιχεία, προκειμένου τα Μέρη να τροποποιήσουν τη Σύμβαση, δια της προσθήκης σχετικής ενότητας στο Παράρτημα Ζ της παρούσας, η οποία θα απεικονίζει τα περιουσιακά αυτά στοιχεία και τις συνέπειες της απόσυρσής τους.

Ακόμη, διευκρινίζεται ότι, όπου στο Παράρτημα Ζ της παρούσας ή σε οποιοδήποτε σχετική υποενότητα γίνεται αναφορά σε “Αναβάθμιση”, η αναφορά αυτή γίνεται αποκλειστικά για λόγους πληρότητας και ακριβούς μνείας, εφόσον οι εργασίες Αναβάθμισης αποτελούν τμήμα του εκάστοτε έργου αναφοράς. Οι εργασίες Αναβάθμισης, σύμφωνα και με τις διατάξεις του άρθρου 12 της παρούσας, εξαιρούνται ρητά από το πεδίο εφαρμογής της.



ΑΡΘΡΟ 10. Έσοδα – Πληρωμές – Εκκαθάριση

10.1. Χρηματοδότηση του Παρόχου

10.1.1. Η χρηματοδότηση από το Δημόσιο στον Πάροχο, για τις υπηρεσίες που παρέχει σύμφωνα με το άρθρο 4 της παρούσας και την εφαρμοστέα νομοθεσία, καταβάλλεται προκαταβολικά και ανά μήνα, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 4408/2016 όπως εκάστοτε ισχύει, και το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Παρόχου. Εξαιρετικά, και ειδικά για το πρώτο έτος εφαρμογής της παρούσας, ο Πάροχος δικαιούται να λάβει με την πρώτη δόση το ποσό, που αντιστοιχεί αναδρομικά για τους μήνες που έχουν μεσολαβήσει από την έναρξη του έτους μέχρι την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας, συνυπολογιζόμενου και του ποσού, που έχει ήδη καταβληθεί στον Πάροχο δυνάμει της Συμβατικής Συμφωνίας 2023.

10.1.2. Το συνολικό ποσό, που δύναται να καταβάλλεται μέσω της παρούσας Σύμβασης στον Πάροχο δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των 120.000.000 (εκατόν είκοσι εκατομμυρίων) ευρώ ετησίως, υπό την επιφύλαξη των προβλέψεων του άρθρου 18 της παρούσας. Το συνολικό ποσό δεν επιβαρύνεται με Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ), εφόσον αυτό δεν αποτελεί την αντιπαροχή που ο Πάροχος λαμβάνει έναντι παρεχόμενου από αυτόν έργου, ούτε συνδέεται με την τιμή τελών που αυτός εισπράττει. Το, δε ως άνω ποσό της κρατικής χρηματοδότησης που το Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει στον Πάροχο, καθώς και η ανάληψη κόστους ανά δραστηριότητα, καθορίζονται στο Επιχειρησιακό Σχέδιο και αποτυπώνονται στο Παράρτημα Γ της παρούσας.

Η εν λόγω κατανομή δύναται να αναπροσαρμόζεται ανά έτος κατόπιν σχετικής συμφωνίας μεταξύ της Επιτροπής Παρακολούθησης του Παραρτήματος Δ και του Παρόχου και η οποία:

- πραγματοποιείται εντός του ανώτατου ετήσιου συνολικού ποσού χρηματοδότησης,
- αφορά τις επιμέρους κατηγορίες δαπανών, ήτοι: i) Λειτουργία Σιδηροδρομικής Υποδομής, ii) Συντήρηση, iii) Ανακαίνιση, iv) υπηρεσίες προς Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις,
- εδράζεται σε τεκμηριωμένες προτάσεις του Παρόχου ή του Δημοσίου, βάσει πραγματικών αναγκών, εκτελεσθέντων έργων, ή μεταβολών στρατηγικού σχεδιασμού (π.χ. μετάβαση από φάση ανακαίνισης σε φάση Συντήρησης).

10.1.3. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από την υπογραφή της παρούσας, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του Παρόχου ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την χρηματοδότηση, συμπεριλαμβανόμενων των

προκαταβολών από το κράτος, αφενός, και των δαπανών διαχείρισης υποδομής που προκύπτουν από την εκτέλεση των υπηρεσιών, αφετέρου.

Στο Παράρτημα Κ, με τίτλο «Στοχεύσεις Εσόδων-Εξόδων Παρόχου» το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας, απεικονίζονται:

- οι οικονομικοί στόχοι για τα έξοδα και τις δαπάνες του Παρόχου, με ορίζοντα δεκαετίας,
- οι οικονομικοί στόχοι για τα έσοδα του Παρόχου από τα τέλη υποδομής, με ορίζοντα δεκαετίας,

10.1.4. Στην περίπτωση που, από την καταβολή της χρηματοδότησης, σύμφωνα με τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις μετά τον έλεγχο, προκύπτουν κέρδη προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων, η χρηματοδότηση του επόμενου έτους θα μειωθεί κατά το αντίστοιχο ποσό ή θα επιστραφεί το αντίστοιχο ποσό στο Δημόσιο.

10.1.5. Για όσα ζητήματα αφορούν στην κρατική χρηματοδότηση του Παρόχου, αλλά δεν ρυθμίζονται από την παρούσα διάταξη, εφαρμόζονται οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας και ιδίως εκείνη του άρθρου 8 του ν. 4408/2016, όπως εκάστοτε ισχύει, καθώς και οι σχετικές προβλέψεις του Επιχειρησιακού Σχεδίου.

10.2. Τέλη Υποδομής

10.2.1. Τα τέλη χρήσης της Σιδηροδρομικής Υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στον Πάροχο και χρησιμοποιούνται για την χρηματοδότηση της δραστηριότητάς του.

10.2.2. Για τα ζητήματα των τελών χρήσης της Σιδηροδρομικής Υποδομής και τον καθορισμό τους εφαρμόζονται οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας, και ιδίως εκείνες των άρθρων 29 επ. ν. 4408/2016, του 27 ν. 4408/2016 και το Παράρτημα IV αυτού, του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/909, καθώς και της εκάστοτε ισχύουσας Υπουργικής Αποφάσεως.

10.3. Λοιπά Έσοδα του Παρόχου

10.3.1. Ως προς τα λοιπά έσοδα του Παρόχου, εφαρμόζονται οι προβλέψεις του Επιχειρησιακού Σχεδίου. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται ιδίως τα έσοδα από τη μίσθωση Τροχαίου Υλικού προς Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, με βάση το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, έσοδα τα οποία τηρούνται σε ειδικό αφορολόγητο αποθεματικό που προορίζεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των προγραμμάτων και των εργασιών που προβλέπονται στην ισχύουσα νομοθεσία, καθώς και εν γένει για τις δαπάνες που σχετίζονται με τη δραστηριότητα διαχείρισης του Τροχαίου Υλικού. Επίσης, ο Πάροχος εισπράττει έσοδα από τη λειτουργία της Σιδηροδρομικής Ακαδημίας, την εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του, υπό τις προϋποθέσεις της ισχύουσας νομοθεσίας, καθώς και από τις λοιπές εμπορικές δραστηριότητες, που προβλέπονται στο Επιχειρησιακό Σχέδιο (όπως από την παροχή τεχνικών ή συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τρίτους, τη

συμμετοχή σε συγχρηματοδοτούμενα έργα ή εμπλοκή σε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) κ.α.).

10.4. Αποκλίσεις στα οικονομικά του Παρόχου

10.4.1. Ο Πάροχος οφείλει να λάβει διορθωτικά μέτρα, κατόπιν διαβούλευσης με το Δημόσιο, εφόσον είναι απαραίτητο, σε περίπτωση αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων από οποιοδήποτε μέρος ή σε περίπτωση που έκτακτες συνθήκες επηρεάζουν τη δυνατότητα χορήγησης της χρηματοδότησης του παρόντος άρθρου ή την εν γένει οικονομική πορεία του Παρόχου, πέραν των προβλεπομένων στο άρθρο 17.2 της παρούσας.

10.4.2. Στο ανωτέρω πλαίσιο, τα Μέρη θα ενημερώνονται τακτικά και αμοιβαία, σχετικά με:

- μεταβολές στα πραγματικά περιστατικά, που συνιστούν θεμέλιο για τη σύναψη της παρούσας,
- την κατάσταση των δεσμεύσεων κάθε μέρους, καθώς και,
- τις απαραίτητες δράσεις για την αποκατάσταση της οικονομικής πορείας του Παρόχου, εφόσον αυτό απαιτείται.

10.4.3. Τα μέτρα που λαμβάνονται για την ευθυγράμμιση των ετήσιων προϋπολογισμών με τους καθορισθέντες οικονομικούς στόχους, θα λαμβάνουν υπόψη την προτεραιοποίηση που δίδεται στην ανανέωση της Σιδηροδρομικής Υποδομής.

10.4.4. Σε κάθε περίπτωση, οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις του Παρόχου, καθώς και ο προϋπολογισμός και οι οικονομικές προβλέψεις εκάστου έτους, θα αποτελούν χρήσιμο εργαλείο για την παρακολούθηση της οικονομικής λειτουργίας της Σύμβασης, καθώς και για την αξιολόγηση του εάν παρίσταται ανάγκη τροποποίησης της παρούσας. Σε περίπτωση τροποποιήσεων ή και αλλαγών στο υφιστάμενο πλαίσιο, και—εφόσον αυτές οι αλλαγές οδηγούν σε αποκλίσεις από την οικονομική πορεία του Παρόχου—διορθωτικά μέτρα θα ληφθούν από τον Πάροχο με σκοπό την αποκατάσταση της εύρυθμης λειτουργίας της Σύμβασης.

10.4.5. Σε κάθε περίπτωση, η συμμόρφωση του Παρόχου με τις συμβατικές του υποχρεώσεις θα ελέγχεται και θα τεκμηριώνεται στην ετήσια έκθεση δραστηριότητας.

10.4.6. Οι διατάξεις των άρθρων 10.4.1 επ. δεν αποκλείουν την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 17 και ιδίως 17.2 της παρούσας, εφόσον πληρούνται οι εκεί τιθέμενες προϋποθέσεις.

10.5. Μηχανισμός Εκκαθάρισης

10.5.1. Για την πληρωμή της κρατικής χρηματοδότησης, ο Πάροχος υποβάλλει στο Δημόσιο μέχρι την 31/10..... ^{εξόμ ενος}κάθε έτους, τα κάτωθι έγγραφα: α) τις περιοδικές αναφορές που αντιστοιχούν στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, σύμφωνα με τη Σύμβαση ή τα απολογιστικά στοιχεία από την εκτέλεση των υπηρεσιών, εφόσον η καταβολή αφορά στο τελευταίο εξάμηνο του έτους, β) τα τιμολόγια που εκδίδει ο Πάροχος προς τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, για τα τέλη πρόσβασης στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο.

10.5.2. Το Δημόσιο δι' αρμοδίας Επιτροπής που οριστεί με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ελέγχει την πληρότητα και ορθότητα των υποβαλλόμενων στοιχείων και καταβάλλει εντός60..... ημερών και σε περίπτωση που προκύψει εναπομείναν ποσό προς πληρωμή αυτό καταβάλλεται υπό την προϋπόθεση ότι δεν υφίσταται ανάγκη διευκρίνισης επί αυτών.

10.5.3. Σε περίπτωση που το Δημόσιο αμφισβητήσει, εντός90..... ημερών, εγγράφως και αιτιολογημένα, την εγκυρότητα και ορθότητα των στοιχείων τεκμηρίωσης που υποβάλλονται από τον Πάροχο, το Δημόσιο δύναται να μην τα εγκρίνει. Σε περίπτωση που το Δημόσιο αρνείται την έγκριση των στοιχείων της οικονομικής εκκαθάρισης, επιχειρείται επίλυση της διαφοράς με προσφυγή στην ΕΕΔ, με βάση το άρθρο 28 της παρούσας. Μέχρι την επίλυση της εν λόγω διαφοράς, η επανεξέταση των σχετικών πληροφοριών του προηγούμενου έτους παραμένει σε ισχύ.

10.5.4. Εάν, κατόπιν της παρέλευσης των90..... ημερών από την υποβολή των στοιχείων της οικονομικής εκκαθάρισης από τον Πάροχο δεν υπάρχει κάποια αμφισβήτηση από το Δημόσιο, τεκμαίρεται η έγκριση των στοιχείων της οικονομικής εκκαθάρισης από το Δημόσιο και εφαρμόζονται αναλογικά τα προβλεπόμενα στην παρ. 10.5.2. της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 11. Διαχωρισμός Λογαριασμών ανά κατηγορία υπηρεσίας – Λογιστικός Έλεγχος

11.1. Ο Πάροχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να προβαίνει σε διαχωρισμό όλων των υπηρεσιών/εργασιών του, οι οποίες εμπίπτουν στο αντικείμενο της παρούσας από εκείνες που δεν εμπίπτουν, όπως ενδεικτικά η διαχείριση του Τροχαίου Υλικού και της Ακαδημίας Σιδηροδρόμων. Με τον εν λόγω διαχωρισμό επιτυγχάνεται η αναγκαία διάκριση προς αποφυγή διασταυρούμενων επιδοτήσεων.

11.2. Οι λογαριασμοί εκμετάλλευσης για κάθε κατηγορία υπηρεσιών πρέπει να διατηρούνται ξεχωριστά, με συγκεκριμένους κανόνες κατανομής εσόδων και εξόδων, κατάλληλο σύστημα κοστολόγησης και διακριτές ομάδες έργων.

11.3. Το Δημόσιο διατηρεί το δικαίωμα να διενεργεί τακτικούς ελέγχους σχετικά με την ορθή τήρηση των λογιστικών εγγραφών του Παρόχου, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του εκ του άρθρου 11 της παρούσας Σύμβασης. Ο έλεγχος πραγματοποιείται από ορκωτό ελεγκτή της επιλογής του Δημοσίου και

αντικείμενο του ελέγχου του αποτελούν τα στοιχεία που σχετίζονται με το αντικείμενο της παρούσας Σύμβασης. Ιδίως, το Δημόσιο ελέγχει την εφαρμογή των γενικών αρχών λογιστικού διαχωρισμού, όπως εξειδικεύονται ανωτέρω, την ορθότητα της μεθόδου καταμερισμού των κοινών εσόδων και δαπανών και την ορθότητα των λογιστικών εγγραφών.

11.4. Εφόσον οι τακτικοί έλεγχοι επιβεβαιώνουν τη συμμόρφωση του Παρόχου με τις διατάξεις των όρων 11.1. και 11.2., ο συνολικός αριθμός αυτών των ελέγχων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τους δύο (2) ανά ημερολογιακό έτος. Σε κάθε περίπτωση, το Δημόσιο δικαιούται να πραγματοποιεί περαιτέρω εκτάκτους ελέγχους των λογιστικών εγγραφών. Το Δημόσιο θα πρέπει να παρέχει στον Πάροχο το λιγότερο εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών πριν από τη διενέργεια τακτικού ελέγχου έγγραφη ενημέρωση για τον επικείμενο έλεγχο.

11.5. Εάν, μέσω των ελέγχων, ανευρεθεί μη ορθή ή μη σύμφωνη με τις διατάξεις της παρούσας διάταξης τήρηση των οικείων λογιστικών εγγραφών, ο Πάροχος οφείλει να διορθώσει εντός ενός (1) μηνός τις λογιστικές του εγγραφές, σύμφωνα με τις έγγραφες παρατηρήσεις του Δημοσίου. Το Δημόσιο μπορεί να απαιτήσει τη διενέργεια όσων περαιτέρω ελέγχων χρειάζονται για να επιβεβαιώσει ότι έχει πραγματοποιηθεί η ορθή τήρηση των οικείων λογαριασμών, σύμφωνα με τις έγγραφες προτάσεις του.

11.6. Το Δημόσιο αναλαμβάνει το κόστος των τακτικών ελέγχων που διενεργούνται στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης. Ο Πάροχος επιβαρύνεται με το κόστος των έκτακτων ελέγχων που προκαλεί η μη ορθή τήρηση των οικείων λογιστικών βιβλίων.

ΑΡΘΡΟ 12. Σιδηροδρομικά έργα

12.1. Ο Πάροχος δεσμεύεται και εγγυάται ότι, προς εκτέλεση και εφαρμογή της παρούσας, θα προβεί στα σιδηροδρομικά έργα, που αφορούν στην Μελέτη, την παροχή υπηρεσιών, την Συντήρηση, την Ανακαίνιση, την Αναβάθμιση, την αποκατάσταση της Σιδηροδρομικής Υποδομής, σύμφωνα τα οριζόμενα στον ενοποιημένο Πίνακα Σιδηροδρομικών Έργων, όπως αυτός συμπεριλαμβάνεται στο Επιχειρησιακό Σχέδιο και η δομή του οποίου απεικονίζεται στο Παράρτημα Η της παρούσας.

12.2. Ο Πάροχος δεσμεύεται και εγγυάται ότι τα ως άνω σιδηροδρομικά έργα θα εκτελεσθούν αρτίως, προσηκόντως και εντός του προβλεπόμενου, στο Επιχειρησιακό Σχέδιο, χρονοδιαγράμματος. Ειδικά, δε, ως προς τα έργα που αφορούν στην αναβάθμιση του Δικτύου (έργα αναβάθμισης και νέα έργα) τα μέρη δεσμεύονται όπως [εντός έως έξι (6) μηνών] από την υπογραφή της παρούσας προχωρήσουν στην υπογραφή σχετικής σύμβασης, δια της οποίας θα ρυθμίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών

και στην οποία θα ενσωματωθούν κατ' ελάχιστον οι αναφερόμενοι στο Παράρτημα Δ της παρούσας δείκτες απόδοσης έργων, καθ' ό μέρος αυτοί αφορούν σε έργα αναβάθμισης Δικτύου, καθώς και ο μηχανισμός χρηματοδότησης. Προς άρση τυχόν αμφιβολιών, διευκρινίζεται ότι η χρηματοδότηση για την εκτέλεση των λόγω Σιδηροδρομικών Έργων δεν περιλαμβάνεται στα προβλεπόμενα στο άρθρο 10 της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 13. Σχέδιο και Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας

13.1. Ο Πάροχος θα αναπτύξει και θα εφαρμόσει ένα Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας , σύμφωνα με αντίστοιχο Σχέδιο Διαχείρισης Ποιότητας. Ο Πάροχος θα συμπεριλάβει προτάσεις σχετικά με το πώς θα καθοριστεί το Σχέδιο Διαχείρισης Ποιότητας και την ημερομηνία εφαρμογής του στο Επιχειρησιακό Σχέδιο.

13.2. Ο Πάροχος θα συμμορφώνεται ανά πάσα στιγμή με το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεών του, σύμφωνα με τη Σύμβαση

13.3. Το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας θα αντικατοπτρίζει όλες τις απαιτήσεις τεκμηρίωσης, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά, αλλά όχι περιοριστικά, του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας και του Επιχειρησιακού Σχεδίου.

13.4. Ο Πάροχος θα υποβάλλει, εκάστοτε, σε κάθε αρμόδια αρχή:

- τα αποτελέσματα οποιωνδήποτε εσωτερικών ποιοτικών ελέγχων του Παρόχου και
- οποιεσδήποτε αλλαγές στο Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας ή στο Σχέδιο Διαχείρισης Ποιότητας.

13.5. Ο Πάροχος θα επιτρέπει οποτεδήποτε την επιθεώρηση του Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας και του Σχεδίου Διαχείρισης Ποιότητας από την αρμόδια αρχή.

13.6. Ανεξαρτήτως των διατάξεων του του Σχεδίου Διαχείρισης Ποιότητας ο Πάροχος θα παρέχει σε κάθε περίπτωση στην αρμόδια αρχή τις πληροφορίες που μπορεί εύλογα να απαιτήσει η αρμόδια αρχή για να αποδείξει τη συμμόρφωση με τη Σύμβαση.

13.7. Το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, που θα εφαρμοστεί από τον Πάροχο, θα βασίζεται στις εξής αρχές:

(α) Κατάλληλες διαδικασίες για την επίτευξη των απαιτήσεων του Παρόχου,

(β) Παροχή σχετικής εκπαίδευσης για όλα τα επίπεδα διοίκησης, προσωπικού, εκπροσώπων και εργολάβων για την εφαρμογή και εκπλήρωση των απαιτήσεων της Σύμβασης,



- (γ) Κατανομή επαρκών πόρων, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων πόρων διοίκησης, για την εφαρμογή και εκπλήρωση των απαιτήσεων της Σύμβασης,
- (δ) Προετοιμασία και συντήρηση κατάλληλων ποιοτικών αρχείων για να αποδεικνύεται η πλήρης συμμόρφωση με το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας και τις απαιτήσεις των πελατών,
- (ε) Προετοιμασία και συντήρηση κατάλληλων οργανωτικών διαγραμμάτων, συμπεριλαμβανομένου ενός διαγράμματος ποιότητας για τον προσδιορισμό των ευθυνών, της εξουσίας και της αλληλεπίδρασης όλου του προσωπικού που διαχειρίζεται, εκτελεί και επαληθεύει εργασία που επηρεάζει την ποιότητα. Αυτό το διάγραμμα θα προσδιορίζει το μέλος του προσωπικού του Παρόχου, την ποιότητα,
- (στ) Κατάλληλες διαδικασίες ελέγχου, για να αποδεικνύεται η συμμόρφωση με το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας και τη Σύμβαση,
- (ζ) Κατάλληλη παρακολούθηση των συστημάτων ποιότητας και των ρυθμίσεων των Υπεργολάβων του Παρόχου για να διασφαλιστεί ότι τα συστήματα διαχείρισης ποιότητας των υπεργολάβων είναι συμβατά, στο βαθμό που απαιτείται.

ΑΡΘΡΟ 14. Στόχοι-Κριτήρια Απόδοσης

14.1. Ο Πάροχος δεσμεύεται να υλοποιήσει τους στρατηγικούς στόχους που περιγράφονται ανωτέρω στο Προοίμιο της παρούσας και τις υποχρεώσεις που εκ της παρούσας αναλαμβάνει, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, υλοποίηση η οποία θα ελέγχεται σύμφωνα με τους διεξοδικώς περιγραφόμενους στο Παράρτημα Δ της παρούσας στόχους απόδοσης (Δείκτες Απόδοσης και κριτήρια ποιότητας) που το Δημόσιο θέτει και τους οποίους ο Πάροχος αναγνωρίζει ως ακριβείς και υλοποιήσιμους.

14.2. Οι κύριοι τομείς, στους οποίους αφορούν οι στόχοι απόδοσης (Δείκτες Απόδοσης και κριτήρια ποιότητας) και οι οποίοι εξειδικεύονται αναλυτικά στο Παράρτημα Δ της παρούσας, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της, είναι ενδεικτικά οι κάτωθι: Συντήρηση, επιδίωξη υψηλού επιπέδου ασφαλείας και ελέγχου κόστους, επίβλεψη, εκσυγχρονισμός της Συντήρησης, ψηφιοποίηση, ανακαίνιση του Σιδηροδρομικού Δικτύου, στοχεύοντας στην εγκαθίδρυση ενός καινοτόμου Σιδηροδρομικού Δικτύου, προσανατολισμένου στις νέες τεχνολογίες και δεσμευμένου στην οικολογική μετάβαση.

Ειδικότερα οι περιγραφόμενοι στο Παράρτημα Δ της παρούσας Δείκτες Απόδοσης κατηγοριοποιούνται σε 7 βασικούς άξονες και 20 υπο-άξονες:

1. Απόδοση Σιδηροδρόμων (αξιοπιστία τρένων, ικανοποίηση πελατών, χρονική ακρίβεια τρένων, ταχύτητα γραμμής)

2. Χωρητικότητα Δικτύου (χωρητικότητα δικτύου, χρήση δικτύου)
3. Διαχείριση Υποδομών (κατάσταση υποδομών, αξιοποίηση τεχνολογιών επί των περιουσιακών στοιχείων)
4. Όγκος Δραστηριότητας (διαθεσιμότητα όγκων δικτύου, διατροφικότητα)
5. Ασφάλεια & Περιβάλλον (ασφάλεια μεταφορών και δικτύου, περιβαλλοντικό αποτύπωμα)
6. Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό (εκτέλεση έργων & συμβάσεις, ανθρώπινο δυναμικό)
7. Χρηματοοικονομικά (δαπάνες, έσοδα, επενδύσεις, προϋπολογισμός, χρέος, χρηματοδότηση)

Περαιτέρω οι Δείκτες Απόδοσης διαχωρίζονται σε στρατηγικούς και επιχειρησιακούς. Οι, δε, τιθέμενες τιμές - στόχοι αναγνωρίζονται από τον Πάροχο ως κρίσιμης σημασίας για τον αποτελεσματικό υπολογισμό και τη διαχείριση των δεικτών απόδοσης, καθώς παρέχουν ένα πλαίσιο για τη μέτρηση της απόδοσης, προωθούν την υπευθυνότητα και υποστηρίζουν τη λήψη ενημερωμένων αποφάσεων, συμβάλλοντας τελικά στην επίτευξη των στόχων. Τέλος, κατά τα διεξοδικώς αναπτυσσόμενα στο Παράρτημα Δ της παρούσας, οι τιμές - στόχοι καθορίζονται βάσει βέλτιστων πρακτικών από διαχειριστές υποδομών και παρακολουθούνται μέσω των τακτικών εκθέσεων αναφοράς που έχουν προβλεφθεί στο Παράρτημα ΣΤ' της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 15. Μηχανισμός Παρακολούθησης

15.1. Δια της παρούσας εισάγεται σαφώς ορισμένος και οριοθετημένος μηχανισμός παρακολούθησης, εκ μέρους του Δημοσίου, της επίδοσης του Παρόχου αναφορικά με την επίτευξη των στόχων και των κριτηρίων επίδοσης, που αναλυτικά προβλέπονται στο άρθρο 14 της παρούσας Σύμβασης και στο Παράρτημα Δ' αυτής, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ('Μηχανισμός Παρακολούθησης').

15.2. Στον Μηχανισμό Παρακολούθησης, ο οποίος παρατίθεται στο Παράρτημα Δ και εξειδικεύεται περαιτέρω στο Παράρτημα Ε της παρούσας, ενσωματώνονται και εισάγονται προβλέψεις σχετικά με:

- α) με τον καθορισμό των Δεικτών Απόδοσης, όπου προβλέπονται μετρήσιμοι δείκτες και ορίζονται οι τιμές στόχοι,
- β) τη συλλογή και ανάλυση δεδομένων, μέσα από κατάλληλες πηγές δεδομένων,
- γ) την μέθοδο και διαδικασία συγκέντρωσης πληροφοριών αναφορικά με την επίτευξη των δεικτών απόδοσης, δημιουργία πρότυπων αναφορών και επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών

δ) την τακτική παρακολούθηση της απόδοσης των δεικτών, αξιολόγηση αυτών και προσαρμογή με της στρατηγικούς/ επιχειρησιακούς στόχους του οργανισμού και

ε) τη δυνατότητα ΡΑΣ να εκφέρει γνώμη σχετικά με τους δείκτες τις τιμές στόχους.

15.3. Ως εμπλεκόμενα μέρη του Μηχανισμού Παρακολούθησης ορίζονται οι τελικοί χρήστες του και ο διαχειριστής. Κατά την εφαρμογή του Μηχανισμού Παρακολούθησης, κάθε οργανωτική μονάδα του Παρόχου θα είναι υπεύθυνη για τη συλλογή και την επικαιροποίηση δεδομένων συγκεκριμένων δεικτών απόδοσης, ανάλογα με την αρμοδιότητά της. Ως «Τελικοί χρήστες» ορίζονται εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι του Παρόχου που έχουν τη δυνατότητα να προβάλλουν και να επεξεργάζονται τις αναφορές παρακολούθησης. Ως «Διαχειριστής» ορίζεται εξουσιοδοτημένος και εκπαιδευμένος υπάλληλος του Παρόχου, υπεύθυνος για τη Συντήρηση και τη βελτίωση του μηχανισμού παρακολούθησης. Και οι δύο ρόλοι θα καλυφθούν από υπαλλήλους του Παρόχου, διασφαλίζοντας ότι ο μηχανισμός παρακολούθησης διαχειρίζεται από καταρτισμένο προσωπικό που κατέχει τους στόχους και τις απαιτήσεις του οργανισμού. Από πλευράς Δημοσίου ορίζεται η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναφορικά με τον έλεγχο τήρησης του φυσικού και τεχνικού αντικειμένου της Σύμβασης (ενδεικτικά, παραλαβή σχετικών δικαιολογητικών, έλεγχος και έκθεση τήρησης των υποχρεώσεων).

15.4. Τέλος, ο Πάροχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να διατηρεί μητρώο σιδηροδρομικών δεδομένων με σκοπό την διατήρηση δεδομένων των περιουσιακών του στοιχείων και των περιουσιακών στοιχείων, για τη διαχείριση των οποίων είναι υπεύθυνος

ΑΡΘΡΟ 16. Επιτροπές Παρακολούθησης της συμμόρφωσης του Παρόχου

16.1. Για τον έλεγχο της συμμόρφωσης το Παρόχου με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση, συστήνονται ειδικές Επιτροπές Παρακολούθησης. Τα ζητήματα των αρμοδιοτήτων, της σύνθεσης, της ελάχιστης συχνότητας των συνεδριάσεων των Επιτροπών Παρακολούθησης, καθώς και η σχετική εμπλοκή της ΡΑΣ της προβλέπονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε' της παρούσας, ιδίως υπό την ενότητα Ε, Ε3 επ., το οποίο συνιστά αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Σύμβασης.

16.2. Οι εν λόγω Επιτροπές Παρακολούθησης θα συσταθούν εντός έξι μηνών από την υπογραφή της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 17. Απρόοπτη Μεταβολή Συνθηκών και Ανωτέρα Βία

17.1. Συνέπειες Γεγονότος Ανωτέρας Βίας

17.1.1. Καθυστέρηση ή η αδυναμία εκπλήρωσης κάποιας υποχρέωσης, οποιουδήποτε Μέρους, δυνάμει της Σύμβασης, δεν συνιστά αθέτηση των υποχρεώσεων του εν λόγω Μέρους, στον βαθμό που η εν λόγω καθυστέρηση ή αδυναμία εκπλήρωσης οφείλεται σε Γεγονός Ανωτέρας Βίας και εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις:

α, έχει δοθεί εγκαίρως και προσηκόντως η προβλεπόμενη στο άρθρο 17.1.2. Γνωστοποίηση Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, και

β. το Γεγονός Ανωτέρας Βίας δεν δύναται να αντιμετωπιστεί με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 17.2. μέτρα (**«Ρήτρα Κρίσης»**).

17.1.2 Γνωστοποίηση Ανωτέρας Βίας

17.1.2.1. Το Μέρος που επηρεάζεται από οποιοδήποτε Γεγονός Ανωτέρας Βίας θα ειδοποιεί εγγράφως και αμέσως το αντισυμβαλλόμενο Μέρος για το Γεγονός Ανωτέρας Βίας που οδηγεί σε καθυστέρηση ή αδυναμία εκτέλεσης, με επαρκείς λεπτομέρειες σχετικά με τη φύση, την έκταση και τις προτεινόμενες συνέπειες αυτού, ιδίως ως προς την ικανότητα το επηρεαζόμενου Μέρους να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του (η **«Γνωστοποίηση Ανωτέρας Βίας»**) και σε κάθε περίπτωση εντός δύο (2) ημερολογιακών ημερών το αργότερο από την έναρξη του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας. Το Μέρος που δεν γνωστοποιεί το Γεγονός Ανωτέρας Βίας δεν δικαιούται να επικαλεστεί αναστολή των υποχρεώσεών του δυνάμει του άρθρου 17.1 με έρεισμα το Γεγονός Ανωτέρας Βίας.

17.1.2.2. Το επηρεαζόμενο Μέρος θα κρατά ενήμερο το αντισυμβαλλόμενο Μέρος για οποιεσδήποτε εξελίξεις που σχετίζονται με το Γεγονός Ανωτέρας Βίας και θα καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να ελαχιστοποιήσει τις αρνητικές επιπτώσεις του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας.

17.2. Ρήτρα Κρίσης

17.2.1. Σε περίπτωση Απρόβλεπτης Μεταβολής Συνθηκών ή Γεγονότος Ανωτέρας Βίας, τα Μέρη θα επαναξιολογούν το πλαίσιο των υποχρεώσεών τους, υπό την προϋπόθεση ότι το Μέρος που τα επικαλείται αποδεικνύει και το αντισυμβαλλόμενο Μέρος αποδέχεται ότι η Απρόβλεπτη Μεταβολή Συνθηκών ή το Γεγονός Ανωτέρας Βίας αφενός μεν έχει επέλθει, αφετέρου δε ότι δεν είναι προσωρινής φύσεως.

17.2.2. Η επαναξιολόγηση των συμβατικών υποχρεώσεων των Μερών συνεπεία Απρόβλεπτης Μεταβολής Συνθηκών ή Ανωτέρας Βίας (**«Ρήτρα Κρίσης»**), δύναται να περιλαμβάνει:

α. την προσωρινή απαλλαγή ή παράταση της προθεσμίας συμμόρφωσης του επηρεαζόμενου Μέρους σε συγκεκριμένες συμβατικές υποχρεώσεις του (περιλαμβανομένων στόχων ή Δεικτών Απόδοσης, εφόσον αφορά στον Πάροχο), δυνάμει έγγραφης ρητής συμφωνίας μεταξύ Των Μερών (**«Προσωρινή Απόκλιση»**).



β. την ανάληψη πρόσθετων μέτρων, προκειμένου να εξεταστεί η απαραίτητη χρηματοδότηση προς αντιμετώπιση της επελθούσας Απρόοπτης Μεταβολής Συνθηκών ή του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας.

17.2.3. Αμφότερα τα Μέρη αναγνωρίζουν και αποδέχονται ότι για τους σκοπούς αποτελεσματικής εκτέλεσης της Σύμβασης, μόλις εκλείψουν οι συνέπειες της Απρόβλεπτης Μεταβολής Συνθηκών ή/και του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και υλοποιηθούν τα προβλεπόμενα στην Προσωρινή Απόκλιση, θα αναλάβουν ενέργειες προκειμένου να μειωθούν τυχόν καθυστερήσεις ή άλλες δυσμενείς συνέπειες που επήλθαν ως αποτέλεσμα της Απρόβλεπτης Μεταβολής Συνθηκών ή/και του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας .

17.2.4. Εφόσον το Δημόσιο αποφασίσει να εφαρμόσει την προβλεπόμενη από το άρθρο 17.2.2.β ρήτρα, και η αίτηση πρόσθετης χρηματοδότησης εμπίπτει στην αρμοδιότητα επιπλέον οργάνων, ημεδαπών ή/και ενωσιακών, το Δημόσιο θα αναλάβει τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να εξασφαλιστούν οι σχετικές εγκρίσεις, περιλαμβανομένης της υποβολής τεκμηριωμένων αιτημάτων μετά συνοδευτικών εγγράφων. Στην περίπτωση αυτή, ο Πάροχος θα παράσχει αμελητί στο Δημόσιο οποιαδήποτε πληροφορία τυχόν απαιτηθεί για την θεμελίωση του αιτήματος και εν γένει θα συνδράμει το Δημόσιο σε αυτή την προσπάθεια.

ΑΡΘΡΟ 18. Ποινές

18.1. Τα Μέρη συμφωνούν ότι στην περίπτωση μη προσήκουσας εκτέλεσης της Σύμβασης από τον Πάροχο, το Δημόσιο θα παρακρατεί ως ποινή ποσό, υπολογισμένο κατά τα αναφερόμενα στην παρ. 18.2. του παρόντος άρθρου, εκτός εάν η μη προσήκουσα εκτέλεση της Σύμβασης αποδίδεται σε λόγους για τους οποίους ο Πάροχος δεν φέρει ευθύνη, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 17 της παρούσας.

18.2. Η απόκλιση υπολογίζεται, ως εξής:

Στο πλαίσιο παρακολούθησης της πρόοδου, ορίζονται οι κάτωθι στρατηγικοί δείκτες απόδοσης («ΣΔΑπ»), όπου σχετίζονται με μετρήσεις υψηλού επιπέδου που χρησιμοποιούν οι οργανισμοί για να παρακολουθούν την πρόοδο, με σκοπό την επίτευξη των μακροπρόθεσμων στρατηγικών τους στόχων. Ο Πάροχος, μέσω των επιτροπών του, θα παρακολουθεί 17 στρατηγικούς δείκτες οι οποίοι θα είναι συνδεδεμένοι με τους ετήσιους στόχους ποιτών, απόδοση που θα επιδρά και στην ετήσια χρηματοδότηση. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 1: Στρατηγικοί Δείκτες Απόδοσης

Α.Α	Στρατηγικός Δείκτης	Αξονας Δείκτων	Υπο-αξονας Δείκτων
-----	---------------------	----------------	--------------------

1	Λόγος προληπτικής έναντι διορθωτικής συντήρησης	Απόδοση Σιδηροδρόμων	Αξιοπιστία
2	Ικανοποίηση πελατών και ενδιαφερομένων μερών	Απόδοση Σιδηροδρόμων	Ικανοποίηση Πελατών
3	Χρονική ακρίβεια επιβατικών τρένων	Απόδοση Σιδηροδρόμων	Χρονική Ακρίβεια
4	Βαθμός υλοποίησης διπλής γραμμής στο δίκτυο κύριας γραμμής/ τροχιάς	Απόδοση Σιδηροδρόμων	Ταχύτητα Γραμμής
5	Χιλιόμετρα κύριας γραμμής υψηλών ταχυτήτων	Απόδοση Σιδηροδρόμων	Ταχύτητα Γραμμής
6	Ισόπεδες διαβάσεις	Χωρητικότητα Δικτύου	Χωρητικότητα
7	Χωρητικότητα δικτύου (χρονοθυρίδες-)	Χωρητικότητα Δικτύου	Χωρητικότητα
8	Βαθμός αξιοποίησης Δικτύου - όλα τα τρένα/ αμαξοστοιχίες	Χωρητικότητα Δικτύου	Χρήση
9	Βαθμός ηλεκτροδότησης κύριας γραμμής/ κεντρικού δικτύου	Διαχείριση Υποδομών	Κατάσταση
10	Ποσοστό αυτοματοποιημένης επιτήρησης της συντήρησης	Διαχείριση Υποδομών	Κατάσταση
11	Ανάπτυξη συστήματος ERTMS βάσει National Implementation Plan (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας)	Διαχείριση Υποδομών	Αξιοποίηση τεχνολογιών επί- των περιουσιακών στοιχείων
12	Μέση διάρκεια μεταξύ ολοκλήρωσης της κατασκευής και έναρξης της λειτουργίας των έργων	Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό	Εκτέλεση Έργων

13	Ποσοστό καθυστερημένων σιδηροδρομικών έργων	Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό	Εκτέλεση Έργων
14	Ποσοστό ολοκλήρωσης εκπαίδευσης ασφαλείας προσωπικού	Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό	Ανθρώπινο Δυναμικό
15	Κρίσιμα ατυχήματα	Ασφάλεια & Περιβάλλον	Ασφάλεια
16	Συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφαλείας	Ασφάλεια & Περιβάλλον	Ασφάλεια
17	Χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας επί της ηλεκτροδοτούμενης τροχιάς	Ασφάλεια & Περιβάλλον	Περιβάλλον

Οι ως άνω ΣΔΑπ παρακολουθούνται από την αρμόδια οργανωτική μονάδα παρακολούθησης δεικτών του Παρόχου και αξιολογούνται εξαμηνιαία/ ετήσια από την αρμόδια Εκτελεστική Επιτροπή, όπως αυτή προβλέπεται στο Παράρτημα Δ της παρούσας. Οι ΣΔΑ αξιολογούνται για την επίτευξη ή μη των τιμών στόχων και συνδέονται/ επιδρούν στην ετήσια χρηματοδότηση του Παρόχου.

Σε περίπτωση μη επίτευξης των στόχων θα επιβάλλεται στον Πάροχο ποινή ποσού ίσου έως 5% επί της ετήσιας καταβαλλόμενης χρηματοδότησης. Ειδικότερα, αν ο Πάροχος επιτύχει τιμές στόχους σε πέντε (5) ή λιγότερους σχετικούς στρατηγικούς δείκτες απόδοσης (ποσοστό >35%), τότε η ετήσια χρηματοδότηση θα μειώνεται κατά 1% για κάθε στρατηγικό δείκτη που δεν επετεύχθη η τιμή στόχου.

Οι ποινές ισχύουν μόνο αν ο ΟΣΕ επιτύχει τους στόχους σε 5 ή λιγότερους δείκτες απόδοσης. Δεν υπάρχει επίπτωση στην ετήσια αμοιβή αν ο ΟΣΕ επιτύχει τους στόχους από 6 έως 14 δείκτες απόδοσης. Το ποσό των ποινών, σε κάθε περίπτωση, δεν δύναται να υπερβαίνει το ποσό των € 6.000.000 (έξι εκατομμυρίων ευρώ) και κατανέμεται στον κάθε άξονα δεικτών όπως παρακάτω:

- Διαχείριση Υποδομών (€1.800.000)
- Ασφάλεια & Περιβάλλον (€1.600.000)
- Απόδοση Σιδηροδρόμων (€1.000.000)
- Χωρητικότητα Δικτύου (€800.000)
- Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό (€800.000)

Συμφωνείται ότι οποιαδήποτε απόκλιση από +5% έως -5% επί των ΣΔΑ δεν θα επιφέρει κάποια μεταβολή στη χρηματοδότηση.

18.3. Σε κάθε περίπτωση, εφόσον διαπιστωθεί, από το Δημόσιο, παραβίαση εκ του Παρόχου όρων της παρούσας Σύμβασης, το Δημόσιο τον καλεί εγγράφως για αποστολή απόψεων/διευκρινίσεων.

ΑΡΘΡΟ 19. Υποβολή εκθέσεων

19.1. Στο πλαίσιο λειτουργίας της Σύμβασης, ο Πάροχος θα υποβάλει τις εκθέσεις, που προβλέπονται στο Παράρτημα ΣΤ της παρούσας, το οποίο συνιστά αναπόσπαστο τμήμα αυτής, εντός των εκεί προβλεπόμενων προθεσμιών.

ΑΡΘΡΟ 20 Εκπαίδευση Προσωπικού

20.1. Ο Πάροχος αναγνωρίζει ότι η εκπλήρωση των στόχων της παρούσας Σύμβασης συνδέεται άρρηκτα με τα προσόντα και την εκπαίδευση του προσωπικού του, το οποίο θα καλείται, καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης, να αναλαμβάνει και να υλοποιεί, για λογαριασμό του Παρόχου, δεσμεύσεις και υποχρεώσεις του τελευταίου που απορρέουν από τη Σύμβαση.

20.2. Στο ανωτέρω πλαίσιο, τα Μέρη ρητά αποβλέπουν στη διαρκή εκπαίδευση του προσωπικού του Παρόχου, ως θεμελιώδη προϋπόθεση για την αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας και επιθυμούν να προσδιορίσουν, διά της παρούσας διάταξης, τις πτυχές εκπαίδευσης του εν λόγω προσωπικού.

20.3. Η εντός Ελλάδος κατάρτιση του προσωπικού του Παρόχου, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, όπως αυτά ορίζονται από τις διατάξεις των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας («Τ.Π.Δ.») παρέχεται από τα νομίμως αδειοδοτημένα κέντρα κατάρτισης του Παρόχου («**Σιδηροδρομική Ακαδημία**»), σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 15 του ν. 5220/2025. Ο Πάροχος οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης («**Προγράμματα Κατάρτισης**»), σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και τις παρέχει, προς όλα τα μέλη του προσωπικού του και ιδίως σε αυτά που επιτελούν κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης.

20.4. Ελάχιστο Περιεχόμενο Προγραμμάτων Κατάρτισης

Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν, κατ' ελάχιστο, εκπαίδευση για τη γνώση του δικτύου των διαδρομών, τους κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, το σύστημα σηματοδότησης και το σύστημα



ελέγχου - χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που εφαρμόζονται στα εκτελούμενα δρομολόγια.

20.5. Τα προγράμματα κατάρτισης συντάσσονται από τον Πάροχο, για το προσωπικό του, ανά καθήκον, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα ελάχιστα επαγγελματικά προσόντα για κάθε καθήκον που ορίζονται στις Τ.Π.Δ, τις επιχειρησιακές και οργανωτικές τακτικές διαχείρισης κινδύνων, που σχετίζονται με τον χαρακτήρα και την έκταση των λειτουργιών που εκτελεί ο Πάροχος και εγκρίνονται με απόφαση της ΡΑΣ. Επίσης, επανεξετάζονται τακτικά από τον Πάροχο, και τροποποιούνται όταν απαιτείται, σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις του οικείου Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας, του άρθρου 61 του ν. 4632/2019.

20.6 Για την κατάρτιση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, θα οριστούν κατάλληλοι εκπαιδευτές από τον Πάροχο, τα προσόντα και οι προϋποθέσεις για την επάρκεια των οποίων θα εξειδικευτούν στο οικείο Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας. Οι εξετάσεις για την πιστοποίηση της κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, διενεργούνται από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με τις διατάξεις του α 15 του ν. 5220/2025.

20.7. Ο Πάροχος και δια της παρούσας αναγνωρίζει και αποδέχεται ότι θα οφείλει να συμμορφώνεται με την εκάστοτε απόφαση της ΡΑΣ, δια της οποίας θα καθορίζονται: i) οι προϋποθέσεις και διαδικασίες για την πιστοποίηση των κέντρων κατάρτισης του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, για την έγκριση των προγραμμάτων κατάρτισης, ii) τα προσόντα και τη διαδικασία ορισμού των εκπαιδευτών και εξεταστών, την τήρηση μητρώου εκπαιδευτών και εξεταστών, τη διενέργεια των εξετάσεων, τη πιστοποίηση της κατάρτισης του προσωπικού με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, καθώς και iii) κάθε άλλο σχετικό θέμα.

20.8. Εάν οι υπηρεσίες κατάρτισης διατίθενται μέσω του Παρόχου, το τελευταίος δεσμεύεται ότι θα θέτει τις εν λόγω υπηρεσίες στη διάθεση και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων με εύλογη αντιπαροχή, που θα καθορισθεί κατόπιν σχετικής συμφωνίας των μερών, η οποία δεν εισάγει διακρίσεις, σχετίζεται με το κόστος της και μπορεί να περιλαμβάνει ένα εύλογο περιθώριο κέρδους.

20.9 Ο Πάροχος δια της παρούσας αναγνωρίζει ρητά και ανέκκλητα ότι ευθύνεται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού του, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας.

20.10. Σε περίπτωση που κάποιο ζήτημα δεν ρυθμίζεται από την παρούσα διάταξη, εφαρμόζονται οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας και ιδίως η διάταξη του άρθρου 65 ν. 4632/2019, όπως εκάστοτε ισχύει.

ΑΡΘΡΟ 21. Αξιολόγηση του προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας

21.1. Ο Πάροχος και δια της παρούσας αναλαμβάνει στην ευθύνη όπως το προσωπικό του, που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, πριν από της πρόσληψή του ή την ανάληψη υπηρεσίας μέσω απόσπασης, μετάταξης ή μετακίνησης καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο να υποβάλλεται:

α. σε δοκιμασίες διαπίστωσης της καταλληλότητάς του, μέσω αξιολόγησης των επαγγελματικών ικανοτήτων του, ιατρικών εξετάσεων και ψυχιατρικών δοκιμών, από ανεξάρτητους φορείς που ο Πάροχος θα επιλέξει, κατά το στάδιο της επιλογής του σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή της διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ και

β. σε ετήσιες δοκιμασίες τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2019/773. Διευκρινίζεται ότι οι υποχρεώσεις αξιολόγησης του παρόντος άρθρου, περί ετήσιων δοκιμασιών τακτικής αξιολόγησης καταλληλότητας, με ευθύνη του Παρόχου καταλαμβάνουν και το υπάρχον προσωπικό του Παρόχου, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας,

21.2. Οι δοκιμασίες διαπίστωσης καταλληλότητας, και οι δοκιμασίες αξιολόγησης καταλληλότητας περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον: α) ψυχολογικές και ψυχομετρικές εξετάσεις, συμπεριλαμβανομένων των νοητικών, ψυχοκινητικών και των εξετάσεων αξιολόγησης προσωπικότητας, καθώς και των αντίστοιχων ψυχομετρικών δοκιμασιών αντανakλαστικών, ταχύτητας αντίδρασης και διαχείρισης σεναρίων υπό πίεση, β) δοκιμασίες μέσω προσομοιώσεων ή προσομοιωτών, γ) γενική ιατρική εξέταση, συμπεριλαμβανομένων της ψυχιατρικής αξιολόγησης και των εξετάσεων αισθήσεων, δ) εξετάσεις ορθοφωνίας, λεκτικής επικοινωνίας και αμφίδρομης κατανόησης, ε) αιματολογικές και ουρολογικές εξετάσεις για την ανίχνευση ναρκωτικών και άλλων απαγορευμένων ουσιών και στ) θεωρητικές εξετάσεις γνώσης του Γενικού Κανονισμού Κίνησης και των κανόνων ασφαλείας.

21.4. Σε περίπτωση παραβίασης των υποχρεώσεων που ο Πάροχος αναλαμβάνει δια της παρούσας διάταξης, επιβάλλονται στον Πάροχο, μεταξύ άλλων, οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 79 παρ. 1 περ. α) ν. 4632/2019, πλέον των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται από τη ΡΑΣ στην περίπτωση αυτή.



21.5. Για όσα ζητήματα , σχετικά με την αξιολόγηση του προσωπικού του Παρόχου, δεν υφίσταται ρητή ρύθμιση στην παρούσα διάταξη του παρόντος άρθρου, εφαρμόζονται οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας, και ιδίως οι διατάξεις των άρθρων 13Α επ. ν. 5167/2024, όπως εκάστοτε ισχύουν.

ΑΡΘΡΟ 22. Εκχώρηση-Υποκατάσταση

22.1 . Υπό την επιφύλαξη των προβλέψεων του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016, κανένα εκ των Μερών δεν επιτρέπεται να εκχωρήσει, να υποκαταστήσει και γενικά καθ' οιονδήποτε τρόπο να μεταβιβάσει τα δικαιώματα, τις απαιτήσεις και τις υποχρεώσεις του εκ της Συμβάσεως, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του αντισυμβαλλομένου του.

22.2. Οποιαδήποτε εκχώρηση και εν γένει μεταβίβαση που πραγματοποιείται κατά παράβαση του άρθρου 22.1 είναι απολύτως άκυρη.

22.3. Σε περίπτωση επιτρεπτής εκχώρησης από την πλευρά του Παρόχου, ο τελευταίος σε καμία περίπτωση δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη και τις υποχρεώσεις του έναντι του Δημοσίου και εξακολουθεί να παραμένει υπεύθυνος αλληλεγγύως και εις ολόκληρον έναντι του τελευταίου για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του.

22.4. Περαιτέρω, σε περίπτωση επιτρεπτής εκχώρησης, ο εκδοχέας απαγορεύεται απολύτως να υπεκχωρήσει και γενικά καθ' οιονδήποτε τρόπο υπο-αναθέσει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά του σε περαιτέρω εκδοχέα, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου. Ο Πάροχος αναλαμβάνει με ποιινή ακυρότητας ρητά να επαναλάβει αυτή την απαγόρευση σε κάθε τυχόν σύμβασή ή/και εκχώρηση που θα συνάψει επιτρεπτώς με εκδοχέα, ως ανωτέρω.

ΑΡΘΡΟ 23. Εμπιστευτικότητα

23.1 Καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της Σύμβασης, αλλά και μετά τη λήξη ή τη λύση αυτής και για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών, εκτός αν άλλως ο νόμος ορίζει διαφορετικά, έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών υποχρεούται να χειρίζεται ως απόρρητες όλες τις πληροφορίες που αφορούν στο εμπορικό απόρρητο (επιστημονικής, τεχνικής, εμπορικής, οικονομικής φύσης κλπ.) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και χαρακτηρίζονται εγγράφως ή ευλόγως νοούνται κατά την κοινή πείρα ως εμπιστευτικές («**Εμπιστευτικές Πληροφορίες**») και περιέρχονται σε γνώση του αντισυμβαλλομένου στο πλαίσιο της Σύμβασης. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών υποχρεούται να μην κοινοποιεί τις Εμπιστευτικές Πληροφορίες σε οποιοδήποτε τρίτο χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του

ενδιαφερόμενου Συμβαλλομένου Μέρους και σε κάθε περίπτωση οφείλει να έχει εκ των προτέρων εξασφαλίσει ότι ο εν λόγω τρίτος θα τηρήσει τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο εμπιστευτικότητας όπως τα Συμβαλλόμενα Μέρη, ιδίως μέσω της υπογραφής σχετικής δήλωσης εμπιστευτικότητας κοινοποιούμενη και στα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη. Εξαιρούνται οι πληροφορίες που είναι ή καθίστανται δημόσιες ή ζητούνται κατά την άσκηση του κοινοβουλευτικού κοινοβουλευτικού ελέγχου, καθώς και αυτές που ζητούνται από δικαστική, διοικητική ή άλλη αρχή ή γίνονται σε συμμόρφωση με την κείμενη νομοθεσία και κανονισμούς ή τις αρχές της διαφάνειας. Έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζει ότι όλοι οι υπάλληλοι, σύμβουλοι, προστεθέντες ή βοηθοί εκπληρώσεως αυτού γνωρίζουν και συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το παρόν άρθρο, καθώς και ότι διαφυλάσσουν την ασφάλεια των Εμπιστευτικών Πληροφοριών και παρεμποδίζουν την πρόσβαση μη εξουσιοδοτημένων τρίτων σε αυτές.

23.2 Όλα της στοιχεία, έγγραφα και πληροφορίες που θα παρασχεθούν από έκαστο των Συμβαλλομένων Μερών στο άλλο αντισυμβαλλόμενο Μέρος στο πλαίσιο της Σύμβασης, θα χρησιμοποιηθούν από το λαμβάνον Μέρος αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς της Σύμβασης και εντός των ορίων αυτής.

ΑΡΘΡΟ 24. Λύση της Σύμβασης

24.1 Η Σύμβαση μπορεί να λυθεί πρόωρα:

- α. με κοινή έγγραφη συμφωνία μεταξύ των Μερών,
- β. με καταγγελία, σε περίπτωση παραβίασης οποιασδήποτε εκ των συμβατικών υποχρεώσεων των Συμβαλλομένων Μερών, οι οποίες συνομολογούνται όλες ως ουσιώδεις, και
- γ. με καταγγελία, για άλλο σπουδαίο λόγο, όπως ενδεικτικά η επέλευση εξαιρετικών περιστάσεων που δύναται να επηρεάσουν καθ' οιονδήποτε τρόπο τη διαθεσιμότητα της προβλεπόμενης στο άρθρο 10 της παρούσας χρηματοδότησης

Για την περίπτωση καταγγελίας, θα ακολουθείται επί ποινή ακυρότητας η διαδικασία που προβλέπεται στο “άρθρο 28 Εφαρμοστέο Δίκαιο- Επίλυση Διαφορών”

24.2. Εάν, παρά την τήρηση της ανωτέρω διαδικασίας, δεν επιτευχθεί συμβιβαστική επίλυση ή ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη εμμένει στον λόγο καταγγελίας και δεν αποδεχθεί στην απόφαση της ΕΕΔ, το Μέρος που καταγγέλλει υποχρεούται να κοινοποιήσει ειδοποίηση για την καταγγελία της Σύμβασης στον αντισυμβαλλομένο του (“**Επιστολή Καταγγελίας**”).



24.3. Τα αποτελέσματα της καταγγελίας επέρχονται μόλις η Επιστολή Καταγγελίας παραληφθεί από το λαμβάνον Μέρος, ή εντός της προθεσμίας που ορίζεται στην καταγγελία. Η λύση της Σύμβασης με καταγγελία δεν επηρεάζει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που αφορούν στο χρονικό διάστημα πριν από τη λύση, καθώς και ό,τι πηγάζει εκ των άρθρων 23, 25, 27, 28 και 30.

24.4. Κάθε καταγγελία και Επιστολή Καταγγελίας που δεν πραγματοποιούνται δυνάμει των ανωτέρω διατάξεων είναι απολύτως άκυρες.

24.5. Η Σύμβαση λύεται αυτοδικαίως σε περίπτωση που ο Πάροχος κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης, αναγκαστικής διαχείρισης ή εκκαθάρισης ή περιέλθει σε οιαδήποτε άλλη κατάσταση αφερεγγυότητας σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Ν.4738/2020 ή/και στην εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

ΑΡΘΡΟ 25. Επικοινωνία Συμβαλλομένων Μερών

25.1 Κάθε ειδοποίηση ή επικοινωνία που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης ισχύει εφόσον δεν συμφωνείται διαφορετικά, μόνο εφόσον είναι έγγραφη (περιλαμβανομένου του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου) και μόνο εφόσον παραληφθεί από το Μέρος, στο οποίο απευθύνεται στην αντίστοιχη διεύθυνση που αναγράφεται στο προοίμιο της παρούσας.

25.2. Καθένα από τα συμβαλλόμενα Μέρη δύναται, με όμοια ειδοποίηση, να τροποποιεί τη διεύθυνση στην οποία θα αποστέλλονται οι μελλοντικές ειδοποιήσεις.

ΑΡΘΡΟ 26. Συνολική Συμφωνία - Τροποποίηση

26.1. Η Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων ρητώς των αναπόσπαστων και δεσμευτικών παραρτημάτων της, αποτελεί τη συνολική συμφωνία των Μερών και περιέχει όλους τους όρους για τους οποίους τα Μέρη έχουν συμφωνήσει όσο αφορά στο αντικείμενό της.

26.2. Ο Πάροχος έχει υποχρέωση υποβολής προτάσεων προς τροποποίηση της Σύμβασης, όταν μια τροποποίηση παρίσταται αναγκαία προς συμμόρφωση με την ισχύουσα νομοθεσία.

26.3. Η παρούσα Σύμβαση και τα Παραρτήματά της δύναται να τροποποιηθούν μόνο εγγράφως, κατόπιν αιτήματος ενός εκ των Συμβαλλομένων.

26.4. Πέραν των περιπτώσεων που θα ανακύπτει συγκεκριμένη ανάγκη τροποποίησης της Σύμβασης σύμφωνα με την παρούσα, τα μέρη θα εξετάζουν ανά τριετία τις ανάγκες τροποποίησής της. Ειδικότερα,

είτε έχουν ανακύψει ανάγκες τροποποίησης της Σύμβασης είτε όχι, και ανεξαρτήτως του αν στο διάστημα αυτό θα εκκρεμεί κάποια άλλη τροποποίηση της Σύμβασης, τα Μέρη οφείλουν να προσέλθουν σε σχετικές συζητήσεις, κατά το πρώτο εξάμηνο των ημερολογιακών ετών, κατά τα οποία η παρούσα Σύμβαση θα συμπληρώνει τρία (3), έξι (6) και εννέα (9) έτη ισχύος, αρχομένων από την υπογραφή της. Σκοπός των εν λόγω συζητήσεων θα είναι η από κοινού, μεταξύ των Μερών, επισκόπηση των αναγκαίων τροποποιήσεων της Σύμβασης και η υλοποίηση αυτών, εφόσον κριθούν σκόπιμες ή/και απαραίτητες (η όλη διαδικασία θα καλείται «**Διαδικασία Τακτικής Τροποποίησης**»). Τα Μέρη δύνανται να συντάσσουν σχετικό πρακτικό.

26.5. Δεν αποτελεί τροποποίηση της Σύμβασης, υπό την ανωτέρω έννοια, αλλά προσαρμογή, η επικαιροποίηση των Παραρτημάτων της Σύμβασης, η οποία θα πραγματοποιείται σε ετήσια βάση, μονομερώς από το Υπουργείο.

ΑΡΘΡΟ 27. Προσωπικά Δεδομένα

27.1. Υποχρεώσεις Παρόχου ως Εκτελούντος Επεξεργασία

27.1.1. Ο Πάροχος ενεργεί ως «Εκτελών την επεξεργασία» δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 28 του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων (ΕΕ) 679/2016.

Κατά την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων στα πλαίσια της Σύμβασης ο Εκτελών Επεξεργασία έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

1. Νομιμότητα: Ο Εκτελών Επεξεργασία συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του Ελληνικού και Ενωσιακού δικαίου για την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και το απόρρητο των επικοινωνιών, καθώς και με τις πράξεις (Αποφάσεις, Οδηγίες, Γνωμοδοτήσεις κλπ.) που εκδίδονται από την ελληνική Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα («Αρχή»).
2. Υποχρεώσεις Εκτελούντος την Επεξεργασία: Καθ' όλη τη διάρκεια της παρούσας σύμβασης, ο Εκτελών Επεξεργασία τηρεί τις υποχρεώσεις του ως εκτελούντος την επεξεργασία, όπως απορρέουν από την ισχύουσα νομοθεσία, όπως ενδεικτικά διορίζει πρόσωπα αρμόδια για την προστασία των προσωπικών δεδομένων, τηρεί αρχεία των δραστηριοτήτων επεξεργασίας που τελούν υπό την ευθύνη του και συνεργάζεται με την Αρχή.
3. Επεξεργασία κατ' Εντολή: Ο Εκτελών Επεξεργασία επεξεργάζεται τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ως εμπιστευτικές πληροφορίες για λογαριασμό του Υπευθύνου Επεξεργασίας και μόνο βάσει των καταγεγραμμένων εντολών τού στο πλαίσιο εκτέλεσης της Σύμβασης.

4. Συνδρομή στην Υποχρέωση Λογοδοσίας: Ο Εκτελών Επεξεργασία συνδράμει τον Υπεύθυνο Επεξεργασίας στη διασφάλιση της ασφάλειας της επεξεργασίας και ειδικότερα στις διαδικασίες (α) γνωστοποίησης στην Αρχή τυχόν παραβίασης δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, (β) ανακοίνωσης παραβίασης δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στα υποκείμενα των δεδομένων, (γ) εκτίμησης αντικτύπου σχετικά με την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και (δ) προηγούμενης διαβούλευσης με την Αρχή.

5. Δικαιώματα Υποκειμένων των Δεδομένων: Ο Εκτελών Επεξεργασία έχει θέσει σε εφαρμογή οργανωτικά και τεχνικά μέτρα που διασφαλίζουν την κατάλληλη και έγκαιρη εκτέλεση των εντολών και των οδηγιών του Υπευθύνου Επεξεργασίας που σχετίζονται με την άσκηση των δικαιωμάτων των Υποκειμένων των Δεδομένων.

6. Ασφάλεια και Εμπιστευτικότητα: Ο Εκτελών Επεξεργασία εγγυάται ότι παρέχει επαρκείς διαβεβαιώσεις ιδίως από πλευράς εμπειρογνωμοσύνης, αξιοπιστίας και πόρων, για την εφαρμογή κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων, κατά τρόπο ώστε η επεξεργασία να είναι σύννομη και να διασφαλίζεται η προστασία των δικαιωμάτων των υποκειμένων των δεδομένων και το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας έναντι των κινδύνων. Μεταξύ των μέτρων αυτών συμπεριλαμβάνονται τα εξής:

(α) Η ανωνυμοποίηση και κρυπτογράφηση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα,

(β) Η δυνατότητα διασφάλισης του απορρήτου, της ακεραιότητας, της διαθεσιμότητας και της αξιοπιστίας των συστημάτων και των υπηρεσιών επεξεργασίας σε συνεχή βάση,

(γ) Η δυνατότητα αποκατάστασης της διαθεσιμότητας και της πρόσβασης σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε εύθετο χρόνο σε περίπτωση φυσικού ή τεχνικού συμβάντος,

(δ) Η διαδικασία για τακτική δοκιμή, εκτίμηση και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των τεχνικών, και των οργανωτικών μέτρων για τη διασφάλιση της ασφάλειας της επεξεργασίας.

7. Διαχείριση Κινδύνων: Ο Εκτελών Επεξεργασία λαμβάνει ιδιαίτερος υπόψη τους κινδύνους που 'προκύπτουν από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως η τυχαία ή παράνομη καταστροφή, απώλεια, μεταβολή, άνευ αδείας κοινολόγηση ή προσπέλαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που διαβιβάστηκαν, αποθηκεύτηκαν ή υποβλήθηκαν κατ' άλλο τρόπο σε επεξεργασία η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε σωματική, υλική ή μη υλική βλάβη και λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα προστασίας και ασφάλειας προσωπικών δεδομένων για την αποτροπή αυτών.

8. Παραβίαση Δεδομένων: Σε περίπτωση που ο Εκτελών Επεξεργασία έχει ενδείξεις, λαμβάνει γνώση ή έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι έχει λάβει ή ενδέχεται να λάβει χώρα τυχαία, μη εξουσιοδοτημένη ή παράνομη καταστροφή, απώλεια, τροποποίηση, αποκάλυψη ή πρόσβαση σε προσωπικά δεδομένα του

Υπευθύνου Επεξεργασίας, υποχρεούται να ενημερώσει τον Υπεύθυνο Επεξεργασίας, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών από τη στιγμή που έλαβε γνώση των σχετικών πληροφοριών. Η ενημέρωση αυτή περιλαμβάνει τουλάχιστον: (i) λεπτομερή περιγραφή της σχετικής παραβίασης της ασφάλειας των δεδομένων, (ii) το είδος των δεδομένων που αποτέλεσαν αντικείμενο παραβίασης, (iii) την ταυτότητα κάθε επηρεαζόμενου προσώπου (ή, όπου αυτή δεν μπορεί να προσδιοριστεί επακριβώς, τον κατά προσέγγιση αριθμό των επηρεαζόμενων υποκειμένων και των αρχείων, (iv) περιγραφή των πιθανών συνεπειών της παραβίασης της ασφάλειας (v) περιγραφή των μέτρων αντιμετώπισης που προτάθηκαν ή τελικώς ελήφθησαν από τον Εκτελούντα Επεξεργασία, συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων μέτρων για τον μετριασμό των πιθανών δυσμενών συνεπειών της, και (vi) τέλος, κάθε άλλη πληροφορία που ο Πελάτης μπορεί ευλόγως ζητήσει σχετικά με την παραβίαση, μόλις αυτή συλλεγεί ή καταστεί διαθέσιμη. Ο Εκτελών Επεξεργασία οφείλει να διερευνήσει αμέσως την παραβίαση ασφαλείας, να καταβάλλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια να εντοπίσει, μετριάσει αποτρέψει ή τις επιπτώσεις αυτής και, με τη σύμφωνη γνώμη του Υπευθύνου Επεξεργασίας, να προβεί σε ανάκτηση ή κάθε άλλη αναγκαία ενέργεια για την αποκατάσταση της παραβίασης.

9. Υπο-Εκτελούντες: Ο Εκτελών Επεξεργασία δεν θα προσλάβει βοηθούς εκτέλεσης της επεξεργασίας χωρίς προηγούμενη έγγραφη άδεια του Υπευθύνου Επεξεργασίας. Εφόσον παρασχεθεί η σχετική άδεια, οι ίδιες υποχρεώσεις όσον αφορά την προστασία των δεδομένων που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, επιβάλλονται στον τρίτο βοηθό εκτέλεσης της επεξεργασίας μέσω σύμβασης. Σε κάθε περίπτωση, ο Εκτελών Επεξεργασία παραμένει πλήρως υπόλογος έναντι του Υπευθύνου Επεξεργασίας για την εκπλήρωση της υποχρέωσης τόσο του ιδίου όσο και του άλλου εκτελούντος την επεξεργασία.

10. Προσωπικό: Ο Εκτελών Επεξεργασία διασφαλίζει ότι στα προσωπικά δεδομένα πρόσβαση έχει μόνο το εξουσιοδοτημένο προσωπικό του Εκτελούντος Επεξεργασία ή το προσωπικό τυχόν τρίτων βοηθών εκτέλεσης της επεξεργασίας και μόνο για τους συμφωνηθέντες σκοπούς επεξεργασίας, υπό τον όρο τήρησης των υποχρεώσεων εμπιστευτικότητας και των λοιπών υποχρεώσεων που επιτάσσει η σχετική νομοθεσία. Ο Εκτελών Επεξεργασία εγγυάται ότι το εν λόγω προσωπικό έχει λάβει σχετική εκπαίδευση όσον αφορά στη διαχείριση και προστασία των δεδομένων και έχει αναλάβει συμβατικές υποχρεώσεις τήρησης εμπιστευτικότητας - τόσο για τη διάρκεια όσο και μετά τη λήξη της παρούσας- οι οποίες εξασφαλίζουν προστασία δεδομένων ίδιου επίπεδου με το παρόν ή υπόκεινται σε σχετική υποχρέωση βάσει νόμου.

11. Διαβιβάσεις σε Τρίτες Χώρες: Ο Εκτελών Επεξεργασία υποχρεούται να διαβιβάζει προσωπικά δεδομένα σε τρίτη χώρα ή διεθνή οργανισμό μόνο υπό τον όρο της προηγούμενης γραπτής άδειας του Υπευθύνου Επεξεργασίας. Περαιτέρω, αναλαμβάνει να εξασφαλίζει ότι παρέχονται οι κατάλληλες εγγυήσεις για την προστασία των υπό διαβίβαση προσωπικών δεδομένων (π.χ. διαβίβαση βάσει απόφασης



επάρκειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σύναψη τυποποιημένων συμβατικών ρητρών, οι οποίες έχουν εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προσχώρηση σε κώδικα δεοντολογίας ή μηχανισμό πιστοποίησης που θα έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κλπ.).

12. Έλεγχος: Ο Εκτελών Επεξεργασία θέτει στη διάθεση του Υπευθύνου Επεξεργασίας κάθε απαραίτητη πληροφορία προς απόδειξη της συμμόρφωσής του προς τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο παρόν και οφείλει να επιτρέπει και να διευκολύνει τους ελέγχους, περιλαμβανομένων των επιθεωρήσεων, που διενεργούνται από τον Υπεύθυνο Επεξεργασίας ή από άλλον ελεγκτή εντεταλμένο από τον Υπεύθυνο Επεξεργασίας. Ακόμη, ο Εκτελών Επεξεργασία λαμβάνει να επικουρεί τον Υπεύθυνο Επεξεργασίας αναφορικά με την άσκηση των εξής δικαιωμάτων των υποκειμένων: ενημέρωσης, πρόσβασης, διόρθωσης και διαγραφής, περιορισμού της επεξεργασίας, φορητότητας των δεδομένων και εναντίωσης.

13. Ευθύνη: Στην περίπτωση που ο Πελάτης θεωρηθεί υπεύθυνος για παραβίαση της ισχύουσας νομοθεσίας περί προστασίας προσωπικών δεδομένων λόγω παραβίασης για οποιονδήποτε λόγο από τον Εκτελούντα την Επεξεργασία των υποχρεώσεών της που απορρέουν από την παρούσα ή την κείμενη νομοθεσία περί προστασίας προσωπικών δεδομένων, ο Εκτελών Επεξεργασία ευθύνεται σε αποζημίωση έναντι του Υπευθύνου Επεξεργασίας για οποιοδήποτε κόστος, επιβάρυνση, αποζημίωση, πρόστιμα, έξοδα ή ζημία.

14. Λήξη Σύμβασης: Μετά το πέρας της επεξεργασίας ο Εκτελών Επεξεργασία θα διαγράφει ή επιστρέφει όλα τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα στον Υπεύθυνο Επεξεργασίας και θα διαγράφει τα υφιστάμενα αντίγραφα, σύμφωνα με τις οδηγίες του τελευταίου.

15. Επικοινωνία: Για οποιαδήποτε απορία, διευκρίνιση ή αίτημα σχετική με το παρόν και εν γένει με την προστασία των προσωπικών δεδομένων, ο Εκτελών Επεξεργασία επικοινωνεί με τον Υπεύθυνο Προστασίας Δεδομένων του Υπευθύνου Επεξεργασίας.

27.2. Ευθύνη Παρόχου

Ο Πάροχος θα αποζημιώνει και θα απαλλάσσει το Δημόσιο από και έναντι κάθε προστίμου, απώλειας, δαπάνης, εξόδου, υποχρέωσης και/ή ζημίας που θα υποστεί και περαιτέρω θα απαλλάσσει το Δημόσιο από οποιαδήποτε απαίτηση, αξίωση, δικαστική διεκδίκηση και διαδικασία εναντίον του, που προκύπτουν από ή λόγω οποιασδήποτε παραβίασης των υποχρεώσεών του σύμφωνα με το παρόν άρθρο ή την κείμενη νομοθεσία περί προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Στο πλαίσιο αυτό, το Δημόσιο δύναται να παρακρατήσει από οποιαδήποτε πληρωμή στον Πάροχο, οποιοδήποτε ποσό το οποίο υποχρεώθηκε να καταβάλει για αυτόν τον λόγο.

ΑΡΘΡΟ 28. Εφαρμοστέο Δίκαιο-Επίλυση Διαφορών

28.1. Η παρούσα Σύμβαση διέπεται από το ελληνικό δίκαιο.

28.2. Τα Μέρη συμφωνούν να προσπαθήσουν να επιλύσουν φιλικά οποιαδήποτε διαφορά προκύψει από τη Σύμβαση πριν από την προσφυγή στα Ελληνικά Δικαστήρια. Κάθε διαφορά θα υποβάλλεται στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών (εφεξής: «ΕΕΔ»), η οποία θα συσταθεί τα Συμβαλλόμενα Μέρη εντός ενός (1) μηνός από την υπογραφή της παρούσας και θα αποτελείται από ...~~3~~... μέλη καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της. Η ΕΕΔ αποτελείται κατ' ελάχιστον από τον Πρόεδρο, ο οποίος ορίζεται από κοινού από τα Μέρη, έναν εκπρόσωπο του Παρόχου και έναν εκπρόσωπο του του Δημοσίου, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Υπουργού ...~~Υπουργού~~... Οι ανωτέρω ορίζονται από κοινού με αναπληρωτή τους, ενώ κάθε Μέρος καλύπτει τα έξοδα του εκπροσώπου του. Τα, δε, έξοδα του Προέδρου της ΕΕΔ θα καλύπτονται εξ ημισείας από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Τα μέλη της ΕΕΔ δύναται να υποβοηθούνται στο έργο τους από εξειδικευμένο πρόσωπο της επιλογής τους και με έξοδά τους. Τα έξοδα του εν λόγω προσωπικού καλύπτονται επίσης εξ ημισείας από τα Μέρη. ~~Υποβοήθωνται~~

28.3. Η υποβολή της διαφοράς γίνεται με έγγραφη ειδοποίηση από οποιοδήποτε Μέρος προς τον αντισυμβαλλόμενο του και την ΕΕΔ. Η διαδικασία επίλυσης θα διεξάγεται στην Αθήνα, τηρουμένης πάντοτε της αρχής της ισότητας.

28.4. Η ως άνω έγγραφη ειδοποίηση περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστον, αναφορά για το ότι υποβάλλεται ενώπιον της ΕΕΔ, καθώς και πλήρη στοιχεία για τον προσδιορισμό της διαφοράς ή της αντιδικίας, ενώ παράλληλα θέτει προθεσμία θεραπείας τουλάχιστον εξήντα (60) ημερών .

28.5. Τα Μέρη, εντός ~~τρίτης~~ ⁽⁴⁾ εβδομάδων από την υποβολή του ζητήματος στην ΕΕΔ, δύνανται να καταθέτουν προτάσεις, μαζί με σχετικά έγγραφα, προκειμένου να υποστηρίξουν περιληπτικά τις θέσεις τους.

~~28.5. Τα Μέρη, εντός..... εβδομάδων από την υποβολή του ζητήματος στην ΕΕΔ, δύνανται να καταθέτουν προτάσεις, με σχετικά έγγραφα, προκειμένου να υποστηρίξουν περιληπτικά τις θέσεις τους.~~

28.6. Η ΕΕΔ καθορίζει την ημερομηνία συζήτησης εντός ευλόγου διαστήματος από την υποβολή του ζητήματος σε εκείνη, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τις ~~πέντε~~ ⁽⁵⁾ εβδομάδες, με σκοπό τη συμβιβαστική επίλυση του ζητήματος ή ακόμα και την επαναδιαπραγμάτευση των όρων της παρούσας. Στη συζήτηση επιτρέπεται η παρουσία ενός εκπροσώπου από κάθε συμβαλλόμενο μέρος.

28.7. Υπό την επιφύλαξη των κατωτέρω, η απόφαση που εκδίδει η ΕΕΔ επί του ζητήματος είναι μη δεσμευτική. Σε περίπτωση τα Μέρη συμβιβαστούν, συντάσσεται πρακτικό συμβιβασμού, τηρουμένων

όλων των ισχυουσών διατάξεων. Προκειμένου να καταστεί νομικά δεσμευτικό, το πρακτικό συμβιβασμού είναι απαραίτητο να υπογράφεται από τους νομίμως εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους των Μερών.

28.8. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμβιβασμός, αποκλειστικώς αρμόδια για την εκδίκαση του ζητήματος είναι τα Δικαστήρια των Αθηνών, συμπεριλαμβανομένων της λήψεως ασφαλιστικών μέτρων και διαφορών περί την αναγκαστική εκτέλεση.

ΑΡΘΡΟ 29. Τελικές Διατάξεις

29.1. Η παρούσα Σύμβαση υπερισχύει και καταργεί οποιαδήποτε προγενέστερη σύμβαση, συμφωνίας ή συνεννόησης μεταξύ των Μερών, σχετικά με το ίδιο αντικείμενο και ιδίως της από 06.07.2023 Σύμβασης που είχε συναφθεί μεταξύ του Δημοσίου και του Παρόχου, υπό την επιφύλαξη της διάταξης του άρθρου 29 και κάθε αντίθετης πρόβλεψης της παρούσας. Για όσα ζητήματα δεν ρυθμίζονται από την παρούσα, θα εφαρμόζεται η ισχύουσα νομοθεσία, όπως εκάστοτε ισχύει.

29.2. Εφόσον, στο πλαίσιο εκτέλεσης της παρούσας Σύμβασης, οιοδήποτε εκ των Μερών νέμεται, μεταχειρίζεται ή/και αξιοποιεί περιουσιακά στοιχεία του αντισυμβαλλομένου του, οφείλει να τα χειρίζεται με την δέουσα επιμέλεια. Αμφότερα τα Μέρη φέρουν ευθύνη για τα περιουσιακά στοιχεία των αντισυμβαλλομένων τους, όταν εκείνα τα ξένα περιουσιακά στοιχεία βρίσκονται στην κατοχή τους.

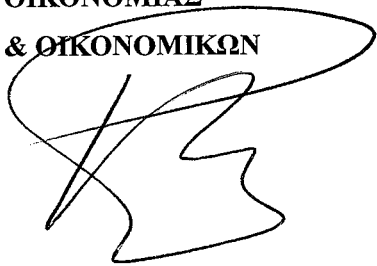
29.3 Ο Πάροχος οφείλει να παρέχει τις υπηρεσίες του σε συμμόρφωση με την ισχύουσα περιβαλλοντική νομοθεσία και είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε περιβαλλοντική ζημία προξενηθεί στο πλαίσιο της εκπλήρωσης της παρούσας Σύμβασης.

29.4. Αμφότερα τα Μέρη αναλαμβάνουν καθήκον πίστης έναντι αλλήλων και υποχρεούνται σε καλόπιστη συνεργασία και εκτέλεση των υποχρεώσεών τους.

29.5. Στην περίπτωση που μια διάταξη της παρούσας Σύμβασης κριθεί άκυρη, ακυρώσιμη ή ανεφάρμοστη με νόμο ή τελεσίδικη δικαστική απόφαση, αυτό δεν θα επηρεάσει τις λοιπές διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, οι οποίες παραμένουν έγκυρες και ισχυρές. Τα Μέρη θα καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να αντικαταστήσουν άμεσα την ως άνω πάσχουσα διάταξη.

29.6. Η παρούσα Σύμβαση τελεί σε πλήρη ευθυγράμμιση με την αναγκαία επιχειρηματική ελευθερία του Παρόχου, ως διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως αυτό επιτάσσεται από την Οδηγία 34/2012/ΕΕ και τον ν. 4408/2016 που την ενσωμάτωσε στην ελληνική έννομη τάξη.

Αθήνα, 17.10.2025

ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  ΕΥΡΥΘΟΣ ΠΤΕΡΑΚΑΚΗΣ	ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  ΚΟΝΙΝΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ	ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΟΧΟ  ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΛΙΟΣ
---	---	--

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

Σκοπός Παρόχου

Ο Πάροχος έχει στην κυριότητα του την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή της χώρας, όπως αυτή καθορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 2 του π.δ. 324/1996, ασκώντας καθήκοντα «διαχειριστή» της (Infrastructure Manager), όπως ορίζεται στην περ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135) και στις διατάξεις του ν. 4974/2022, έχουσα ως εκ τούτου την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση αυτής στο δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που αθροίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής.

Ο Πάροχος, ως «διαχειριστής» της σιδηροδρομικής υποδομής, ενεργεί ως ανεξάρτητος οργανισμός, φέροντας ευθύνη τόσο για την κατασκευή νέας υποδομής στο ενεργό δίκτυο και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, όσο και για τη συντήρηση και λειτουργία της υφιστάμενης υποδομής, και έχει, επίσης, όσες αρμοδιότητες προβλέπονται από την εθνική και ενωσιακή νομοθεσία για τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.

Ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής, ο Πάροχος αναλαμβάνει την εκπόνηση Σχεδίου Δράσης του σιδηροδρομικού τομέα και την εκτέλεση όλων των εργασιών που απαιτούνται για το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και για το ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, δηλαδή την εκτέλεση τόσο της τακτικής, όσο και της βαριάς συντήρησης. Επίσης, αναλαμβάνει την εκτέλεση εργασιών ανακαίνισης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής στο ενεργό δίκτυο, ώστε να ελαχιστοποιούνται ενδεχόμενες διακοπές αναφορικά με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και στο ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, ώστε να αποκαθίσταται το συντομότερο δυνατόν η λειτουργία του. Ο Πάροχος, μέσω του προγραμματισμού των εργασιών συντήρησης της εν λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής, έχει ως στόχο τη μείωση των σφαλμάτων ώστε να σταθεροποιείται η αποτελεσματική κυκλοφορία της γραμμής και να περιορίζεται η πιθανότητα υποβάθμισης της ποιότητάς της.

Ο Πάροχος έχει, επίσης, την εποπτεία και τον χειρισμό θεμάτων του υφιστάμενου δικτύου, όπως της επιδομής γραμμής, των γεφυρών και των μεταλλικών έργων, των υπογείων και γεωτεχνικών έργων και λοιπών υφιστάμενων εγκαταστάσεων, τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τη μεταφορά

τεχνογνωσίας, την παρακολούθηση τεχνολογικών εξελίξεων στα θέματα επιδομής, υποδομής και κυκλοφορίας και ποιοτικής παρακολούθησης και αξιολόγησης της σιδηροδρομικής γραμμής.

Η κατασκευή νέων γραμμών ή δικτύων υποδομής, καθώς επίσης η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων είναι δυνατή μόνον εφόσον τηρούνται οι προδιαγραφές κατασκευής, ασφάλειας και λειτουργίας, οι οποίες καθορίζονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συμμόρφωση με την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, εγκρίνονται δε με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων, μετά από σχετική πρόταση του Παρόχου. στην οποία καθορίζονται επίσης, το ύψος των επενδύσεων, η επιχορήγηση αυτών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.). Η κυριότητα των έργων ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής μεταβιβάζεται στον Πάροχο από τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ορίζονται στις ως άνω διατάξεις. ή τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ορίζονται στις ως άνω διατάξεις.

Ο Πάροχος είναι επίσης «διαχειριστής» έργων, για τα έργα τα οποία εκτελούνται στο δίκτυο υπό κατασκευή (“construction manager”). Είναι υπεύθυνος για την κατασκευή και ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών γραμμών εντός του δικτύου υπό κατασκευή και για τυχόν εργασίες οι οποίες απαιτείται να εκτελεστούν εντός του καταργημένου δικτύου. Στις αρμοδιότητες του Παρόχου περιλαμβάνονται επίσης: α) η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή, έργων σιδηροδρομικής υποδομής μετά των επ’ αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων, που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ή χρηματοδοτούνται αμιγώς από Εθνικούς πόρους, ή από δανεισμό, ή με αυτοχρηματοδότηση, β) η διενέργεια με μέριμνά της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, κατά περίπτωση, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου, του Παρόχου, ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και πάσης φύσεως έργων που της ανατίθενται, γ) η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό, δ) η εν όλω ή εν μέρει ανάθεση σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες αυτών των στις προηγούμενες παραγράφους (α), (β) και (γ) του παρόντος άρθρου αναφερομένων έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών και η παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων και η, κατόπιν ελέγχου, παραλαβή τους, ε) Η σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων και η διενέργεια οιασδήποτε εργασίας για την πραγματοποίηση του σκοπού του Παρόχου.

Στις αρμοδιότητες του Παρόχου περιλαμβάνονται επίσης: α) η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή, έργων σιδηροδρομικής υποδομής μετά των επ’ αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων, που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ή χρηματοδοτούνται αμιγώς από Εθνικούς πόρους, ή από δανεισμό, ή με αυτοχρηματοδότηση, β) η διενέργεια με μέριμνά της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, κατά περίπτωση, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ

 66

του Δημοσίου, του Παρόχου, ή τυχόν άλλων φορέων του δημόσιου τομέα, για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και πάσης φύσεως έργων που της ανατίθενται, γ) η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό, δ) η εν όλω ή εν μέρει ανάθεση σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες αυτών των στις προηγούμενες παραγράφους (α), (β) και (γ) του παρόντος άρθρου αναφερομένων έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών και η παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων και η, κατόπιν ελέγχου, παραλαβή τους, ε) Η σύναψη συμβάσεων για εξεύρεση οικονομικών πόρων και η διενέργεια οιασδήποτε εργασίας για την πραγματοποίηση του σκοπού του Παρόχου.

Ο Πάροχος στα πλαίσια της υλοποίησης των αρμοδιοτήτων αναλαμβάνει και τα εξής: α) τη διαχείριση όλων των τεχνικών μελετών, συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων φακέλων για την ανάθεση των έργων ή για την προμήθεια του εξοπλισμού και των υλικών, β) τη δημοπράτηση των πιο πάνω Έργων, τη διακήρυξη μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών, γ) τη σύνταξη των φακέλων που αφορούν απαλλοτριώσεις, τις άδειες οικοδόμησης, τις μελέτες επιπτώσεων, καθώς και τις σχέσεις με τις δημόσιες υπηρεσίες, δ) τον ποιοτικό έλεγχο των προμηθειών, ε) την παρακολούθηση και την επίβλεψη των εργασιών μέχρι την οριστική παραλαβή από τον κύριο του Έργου, στ) τη διοικητική διαχείριση των συμβάσεων και των προμηθειών και τη διαχείριση των χρηματοδοτήσεων και των πληρωμών, ζ) τη διοίκηση και τη διαχείριση του επενδυτικού προγράμματος από πλευράς προγραμματισμού, αναγκαίων προμηθειών, ασφαλειών, και οργάνωσης, των οικονομικών, της λογιστικής και του συντονισμού, η) τη σύνταξη κατασκευαστικών σχεδίων, καθώς και των φακέλων που απαιτούνται για την εκμετάλλευση των έργων και θ) την διαχείριση και εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Στις αρμοδιότητες του Παρόχου περιλαμβάνονται επίσης:

α) η διαχείριση των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

β) η ίδρυση και λειτουργία σχολών ή εκπαιδευτικών κέντρων οποιασδήποτε φύσεως, για την παροχή εκπαίδευσης προς οποιοδήποτε πρόσωπο, όπως ενδεικτικώς, για τους σκοπούς της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας» (L 315/51) καθώς και

γ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

Για την εκπλήρωση των σκοπών του ο Πάροχος μπορεί:

α) να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρείες ή σε κοινοπραξίες και να τους εκχωρεί αρμοδιότητες ή και δραστηριότητες της. Επιπλέον μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες ανεξάρτητες εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό τομέα για την εκπλήρωση των σκοπών τους και εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων τους, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 7γ του ν. 4408/2016,

β) να συνεργάζεται με οποιοδήποτε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, συνεταιρισμούς, ή Κοινοπραξίες, με οποιονδήποτε τρόπο, γ) να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση αλλοδαπή ή ημεδαπή με όμοιους ή παρεμφερείς σκοπούς,

δ) να αναθέτει, σε οιοδήποτε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, την παροχή υπηρεσιών πάσης φύσεως που σχετίζονται με το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την εφαρμογή των προγραμμάτων της, εποπτεύοντας και συντονίζοντας τις απαιτούμενες εργασίες,

ε) να διαθέτει σε τρίτους, εφόσον τούτο είναι εφικτό, τις μηχανές έλξης, οι οποίες δεν μεταβιβάστηκαν ήδη στο Ελληνικό Δημόσιο με τις, με αριθμ.Φ35/οικ.23084Π822Ι24.4.20Ι4 (ΦΕΚ 923 8714.4.2014) Φ35/ΟΙΚ. 62786/22.10.2015, (ΦΕΚ 2289 ΒΙ22.ΙΟ.20Ι 15), ΚΥΑ των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και οι οποίες παραμένουν στην ιδιοκτησία της και δεν θα χρησιμοποιούνται για τη συντήρηση των γραμμών, με σκοπό την επικερδή αξιοποίησή τους.ώστ) να διαχειρίζεται, να μεταβιβάζει ή να εκμεταλλεύεται τα περιουσιακά της στοιχεία, καθώς και να τα αξιοποιεί με οποιοδήποτε πρόσφορο τρόπο, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις κείμενες διατάξεις, στο Επιχειρησιακό της Σχέδιο ή άλλες ειδικές μελέτες που καταρτίζονται προς τον σκοπό αυτόν να συνάπτει συμβάσεις προς εξεύρεση οικονομικών πόρων, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 59 του ν. 4548/2018, να εκδίδει δάνεια με ανώνυμες ομολογίες, να αναθέτει σε τρίτους οποιοδήποτε έργο, προμήθεια, και γενικότερα να προβαίνει σε οποιαδήποτε εργασία για την εκπλήρωση του παραπάνω σκοπού της. Τα κάθε φύσης κινητά πράγματα και περιουσιακά στοιχεία του Παρόχου, τα οποία, κατά τις αρμόδιες επιτροπές του, θεωρούνται ότι είναι παλαιά ή εντελώς ακατάλληλα για περαιτέρω χρήση, εκποιούνται ελεύθερα και κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 2 του Ν. 251/1976, όπως αυτό ισχύει, σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 10 του Ν. 2465/1997, όπως ισχύει.

ζ) Ο Πάροχος τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, που καθιερώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4408/2016, είναι υπεύθυνη για τη δική της διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο και παρέχει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χωρίς διακρίσεις, την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που καθορίζεται στο σημείο 1 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 του Ν. 4408/2016, όπως εκάστοτε ισχύει.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

Ισχύουσα Δήλωση Δικτύου

Με βάση την οικεία ενότητα της Δήλωσης Δικτύου, η Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή διαχωρίζεται στις ακόλουθες κατηγορίες:

[Προσαρτάται η Δήλωση Δικτύου του έτους 2025. Το παράρτημα θα αναθεωρείται με την εκάστοτε Ετήσια Δήλωση Δικτύου]

Η Δήλωση Δικτύου αναρτάται και είναι διαθέσιμη στον ακόλουθο ηλεκτρονικό σύνδεσμο:

https://ose.gr/organismos/δηλωση_δικτύου/

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

Ανάλυση Κάλυψης Κόστους Παρόχου από τη Δημόσια Χρηματοδότηση ανά κατηγορία

Ο κάτωθι πίνακας αποτυπώνει την στόχευση αναφορικά με την ετήσια δαπάνη του Παρόχου, για την περίοδο 2025–2034, κατανεμημένη στις ακόλουθες βασικές δραστηριότητες:

- (i) **Ελάχιστο Πακέτο Πρόσβασης (Minimum Access Package)** και λοιπές λειτουργικές δαπάνες,
- (ii) **Ανανεώσεις (Renewal)**, και
- (iii) **Συντήρηση (Maintenance)**.

Στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης προβλέπεται ότι:

- Οι δαπάνες που σχετίζονται με την παροχή του Ελάχιστου Πακέτου Πρόσβασης (MAP) καλύπτονται κυρίως από τα Τέλη Υποδομής που εισπράττει ο Πάροχος. Μέρος του κόστους του Ελάχιστου Πακέτου Πρόσβασης, καθώς και μέρος των λοιπών λειτουργικών δαπανών (ιδίως όσων σχετίζονται άμεσα με τη δραστηριότητα παροχής πρόσβασης στο δίκτυο), καλύπτεται από την παρούσα Σύμβαση μέσω δημόσιας χρηματοδότησης.
- Οι δαπάνες για Συντήρηση και Ανακαίνιση καλύπτονται μέσω της παρούσας Σύμβασης, από δημόσια χρηματοδότηση.

Εντός του πλαισίου και υπό τους όρους και προϋποθέσεις της κείμενης νομοθεσίας, σε περιπτώσεις μεγάλων τεχνικών παρεμβάσεων ή έργων Συντήρησης και Ανακαίνισης, που υπερβαίνουν τις δυνατότητες της ετήσιας χρηματοδότησης της παρούσας σύμβασης, δύναται να προβλέπεται χρηματοδότηση μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) ή άλλων εθνικών και κοινοτικών χρηματοδοτικών εργαλείων.

[Το παρόν τμήμα έχει απαλειφθεί λόγω εμπιστευτικού περιεχομένου]

Έτος	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Ελάχιστο Πακέτο Πρόσβασης και λοιπά λειτουργικά έξοδα	43.000.000,00 €	42.500.000,00 €	42.750.000,00 €	42.750.000,00 €	42.750.000,00 €	42.750.000,00 €	42.750.000,00 €	42.750.000,00 €	42.750.000,00 €	42.750.000,00 €
Ανανεώσεις	47.800.000,00 €	45.880.000,00 €	77.250.000,00 €	77.250.000,00 €	77.250.000,00 €	77.250.000,00 €	77.250.000,00 €	77.250.000,00 €	77.250.000,00 €	77.250.000,00 €
Συντήρηση	29.200.000,00 €	31.620.000,00 €								
Σύνολο	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €	120.000.000,00 €

70

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ'

ΣΤΟΧΟΙ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΠΟΔΟΣΗΣ

A. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ.....	
B. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ & ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ.....	
B1. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΤΟΧΕΥΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΟΣΕ & ΔΗΜΟΣΙΟΥ	
B2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ & ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	
Γ. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ & ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΡΟΛΟΙ	
Γ.1 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ.....	
Γ.2 ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΡΟΛΟΙ.....	
Γ.3 ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ.....	
Γ.4 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ)	85
Γ.5 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ	
Δ. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΤΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ	
Δ.1 ΑΞΟΝΑΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	
Δ.2 ΑΞΟΝΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΚΤΥΟΥ	
Δ.3 ΑΞΟΝΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	
Δ.4 ΑΞΟΝΑΣ ΟΓΚΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	
Δ.5 ΑΞΟΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
Δ.6 ΑΞΟΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ & ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	
Δ.7 ΑΞΟΝΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	
Δ. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟΔΟΣΗΣ	
Δ.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ	
Δ.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΟΘΗΚΗΣ, ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ Η ΑΦΑΙΡΕΣΗΣ ΔΕΙΚΤΗ.....	
Δ.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ	

A. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ

Το παρόν αποτελεί μέρος του ευρύτερου έργου μετασχηματισμού του νέου οργανισμού «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Παρουσίαση στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του νέου οργανισμού
- Μηχανισμός παρακολούθησης δεικτών απόδοσης
- Καταγραφή και ανάλυση προτεινόμενων δεικτών απόδοσης
- Καταγραφή επιχειρησιακών αξόνων λειτουργίας και δεικτών απόδοσης
- Ανάλυση δεικτών απόδοσης και τιμών στόχων
- Καθορισμός επιτροπών παρακολούθησης και πρότυπων εκθέσεων/ αναφορών
- Αναφορά ποινών βάσει αποτελεσμάτων δεικτών
- Αναλυτική περιγραφή διαδικασιών καθορισμού, παρακολούθησης και τροποποίησης δεικτών απόδοσης



Β. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ & ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Η παρούσα ενότητα παρουσιάζει την σύνοψη της αποτύπωσης των στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του νέου οργανισμού όπως επίσης τις στρατηγικές στοχεύσεις μεταξύ Νέου Φορέα και Δημοσίου.

Β1. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΤΟΧΕΥΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΟΣΕ & ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Η σύμβαση μεταξύ του ΟΣΕ και του Ελληνικού Δημοσίου θεμελιώνεται σε οκτώ στρατηγικές στοχεύσεις, οι οποίες ενσωματώνουν τις κύριες προκλήσεις και προτεραιότητες του ΟΣΕ για την περίοδο 2025–2034 με στόχο τον μετασχηματισμό των Ελληνικών σιδηροδρόμων. Κάθε στόχευση συνοδεύεται από ποσοτικοποιημένες δεσμεύσεις, χρονοδιαγράμματα και προβλέψεις για την παρακολούθηση της προόδου.

Οι στρατηγικές στοχεύσεις είναι οι παρακάτω:

- Στρατηγικός Στόχος 1: Σύγχρονη πολιτική συντήρησης, ασφάλειας και αξιοπιστίας υποδομής (ΣΤΡ1)
- Στρατηγικός Στόχος 2: Εφαρμογή του ERTMS και διαλειτουργικότητας (ΣΤΡ2)
- Στρατηγικός Στόχος 3: Διαφοροποιημένη διαχείριση Δικτύου ανά διάδρομο, κυκλοφορία και ρόλο (ΣΤΡ3)
- Στρατηγικός Στόχος 4: Εμπορική αριστεία και ανάπτυξη (ΣΤΡ4)
- Στρατηγικός Στόχος 5: Ενίσχυση ικανότητας υλοποίησης έργων (ΣΤΡ5)
- Στρατηγικός Στόχος 6: Επιχειρησιακή αρτιότητα και ασφάλεια (ΣΤΡ6)
- Στρατηγικός Στόχος 7: Οικονομική βιωσιμότητα και χρηματοοικονομική διαφάνεια (ΣΤΡ7)
- Στρατηγικός Στόχος 8: Νέες τεχνολογίες και πράσινη μετάβαση (ΣΤΡ8)

Η πρόοδος των επιχειρησιακών οροσήμων θα παρακολουθείται σε τακτικά χρονικά διαστήματα και πιθανή επίτευξη ή μη αυτών θα αξιολογείται από την αρμόδια Εκτελεστική Επιτροπή. Παρόλα αυτά χρειάζεται να ληφθούν υπόψη οι παρακάτω προκλήσεις, ώστε να επιτευχθούν οι στρατηγικές στοχεύσεις.

- Καθολική ενίσχυση της ασφάλειας Δικτύου και υποδομών
- Αποκατάσταση της λειτουργικής απόδοσης και του αισθήματος εμπιστοσύνης
- Οικονομική και οργανωτική βιωσιμότητα του Νέου Φορέα

Πίνακας 2: Πίνακας επιχειρησιακών οροσήμων ανά στρατηγικό στόχο

Στρατηγικός Στόχος	Επιχειρησιακό Ορόσημο
1. Σύγχρονη Πολιτική Συντήρησης, Ασφάλειας και Αξιοπιστίας Υποδομής	I. Δημιουργία ψηφιακών παγίων και γραμμών και συντηρήσεων (asset management) (Δ' Τρίμηνο 2026). II. Καθιέρωση πολυετών Συμβάσεων Συντήρησης (Multi-Year SLAs) (Δ' Τρίμηνο 2027). III. Ολοκλήρωση Εθνικού Σχεδίου Συντήρησης (Δ' Τρίμηνο 2027). IV. Ανάπτυξη και εφαρμογή ενιαίου συστήματος αυτοματοποιημένων επιθεωρήσεων, με χρήση τροχαίου υλικού, drones και επίγειων και την πλήρη ενσωμάτωση με το Σύστημα Ψηφιακής Διαχείρισης Συντήρησης (CMMS) (Β' Τρίμηνο 2027).
2. Εφαρμογή του ERTMS και Διαλειτουργικότητας	I. Εκκίνηση για υλοποίηση του National Implementation Plan για υλοποίηση ERTMS (Δ' Τρίμηνο 2025) II. Εκπαίδευση και επανεκπαίδευση Προσωπικού σε ERTMS σε ετήσια βάση (τουλάχιστον 1 φορά ανά έτος) III. Συμπερίληψη ERTMS στον σχεδιασμό κάθε συγχρηματοδοτούμενου νέου έργου (έναρξη από Γ' Τρίμηνο 2025) IV. Υλοποίηση (να είναι σε πλήρη λειτουργία) ERTMS σε όλο το κύριο δίκτυο (core network) (Δ' Τρίμηνο 2030 , με ενδιάμεσο στόχο την σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη (ενδιάμεσος στόχος Δ' Τρίμηνο 2026, με εξαίρεση τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Δομοκού) V. Δημιουργία συστήματος ακριβούς γεω-εντοπισμού αμαξοστοιχιών (GIS) (προς καθορισμό ημερομηνία ορόσημο)
3. Διαφοροποιημένη Διαχείριση Δικτύου ανά Διάδρομο, Κυκλοφορία και Ρόλο	I. Ανάπτυξη Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Σιδηροδρομικής Ανάπτυξης το οποίο θα προσδιορίζει προτεραιότητες υποδομών, κόμβους και διαδρομές εθνικής και ευρωπαϊκής σημασίας, σε συνάφεια με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T) (Δ' Τρίμηνο 2027). Ia. Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου, της χωρητικότητας, των σημείων συμφόρησης, της σύνδεσης με λιμένες/ΒΙ.ΠΕ./διαμετακομιστικά κέντρα, και των κρίσιμων κόμβων και αξόνων, με βάση γεωχωρικά, λειτουργικά και οικονομικά δεδομένα (Β' Τρίμηνο 2026). Ib. Δημόσια διαβούλευση με εμπλεκόμενους φορείς (υπουργεία, ΡΑΣ, Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις, Οργανισμοί Λιμένων, ΕΒΕΑ, ΓΣΕΒΕΕ, περιφέρειες, επιμελητήρια, ΟΤΑ, κοινωνία των πολιτών) (Α' Τρίμηνο 2027). Ic. Οριστικοποίηση και έγκριση του στρατηγικού σχεδίου σιδηροδρομικής ανάπτυξης με διακριτούς επενδυτικούς φακέλους ανά άξονα, τεκμηριωμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, ενσωματωμένους δείκτες προόδου και μηχανισμό παρακολούθησης (governance structure) (Δ' Τρίμηνο 2027). Id. Ενσωμάτωση του Σχεδίου στους βασικούς επιχειρησιακούς και χρηματοδοτικούς φακέλους της χώρας για το CEF 2028–2034, και τη διαπραγμάτευση με ευρωπαϊκούς και διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς (Α' Τρίμηνο 2029).

	II. Δημιουργία Μητρώου Σιδηροδρομικών δεδομένων (Δ' Τρίμηνο 2027)
4. Εμπορική Ανάπτυξη	I. Ορισμός νέας οργανωτικής μονάδας με αντικείμενο τις Εμπορευματικές Μεταφορές για τον συντονισμό χωρητικότητας, τη διασύνδεση με λιμάνια και τον σχεδιασμό εφοδιαστικών συνδέσεων (Δ' Τρίμηνο 2025). II. Διενέργεια ανά διετία έρευνας ικανοποίησης και αναγκών των βασικών χρηστών και ενδιαφερόμενων φορέων στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών υποδομής και την ενίσχυση του ρόλου του σιδηροδρόμου στο εθνικό σύστημα logistics (Α' Τρίμηνο 2026, Α' Τρίμηνο 2028, Α' Τρίμηνο 2030, Α' Τρίμηνο 2032, Α' Τρίμηνο 2034). III. Ολοκλήρωση στρατηγικού πλάνου παρέμβασης για την υποστήριξη της αναβάθμισης σε 30 σταθμούς του τρένου, από τους οποίους διακινείται ποσοστό άνω του 60% των επιβατών, με έμφαση σε εμπορική αξιοποίηση χώρων σε συνεργασία με ΓΑΙΑΟΣΕ, βελτίωση υπηρεσιών επιβατών, προσβασιμότητας, και ενίσχυση της τοπικής διασύνδεσης (Δ' Τρίμηνο 2026). IV. Αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στο συνολικό όγκο εμπορευματικών μετακινήσεων της χώρας κατά τουλάχιστον 30% σε σύγκριση με το επίπεδο βάσης του 2022, μέσω στοχευμένων παρεμβάσεων (Δ' Τρίμηνο 2027).
5. Ενίσχυση Αποτελεσματικότητας στην Υλοποίηση Έργων	I. Ίδρυση και στελέχωση Κεντρικής Μονάδας Συντονισμού Έργων (PMO Office) (Δ' Τρίμηνο 2025). II. Δημιουργία Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης Έργων για την ομοιομορφη τεκμηρίωση, παρακολούθηση φυσικού και οικονομικού αντικειμένου, αναφορών προόδου, προβλέψεων κινδύνων και διασύνδεση με τις συναρμόδιες οργανωτικές μονάδες, με το ΥΜΕ και τις αρμόδιες Αρχές (Β' Τρίμηνο 2026). III. Καθιέρωση Ενιαίου Πλαισίου Κύκλου Ζωής Έργων (Project Life Cycle Framework) - οριστικοποίηση και θεσμοθέτηση ενιαίου Πλαισίου Κύκλου Ζωής Έργων για την εταιρεία, που θα καθορίζει τυποποιημένα στάδια, ρόλους, αρμοδιότητες και παραδοτέων ανά φάση υλοποίησης (π.χ. ωρίμανση, δημοπράτηση, εκτέλεση, παρακολούθηση, παράδοση, αποτίμηση) (Β' Τρίμηνο 2026).
6. Επιχειρησιακή Αριότητα και Ασφάλεια	I. Αναδιοργάνωση οργανωτικής δομής για ευελιξία, ιεραρχική ευθύνη και επιχειρησιακή συνέχεια καθώς και συμβασιοποίηση εξειδικευμένου στελέχους Technical Manager για τουλάχιστον 5 έτη (Α' Τρίμηνο 2026). II. Ανάπτυξη και εφαρμογή δεικτών απόδοσης (KPIs), εργαλείων παρακολούθησης (dashboards) και μηχανισμών εσωτερικού και εξωτερικού ελέγχου(Β' Τρίμηνο 2026).

	III. Καθιέρωση, στον κανονισμό προμηθειών υποχρέωσης αναφοράς και ενσωμάτωσης όλων των ατυχημάτων που σχετίζονται με προσωπικό εργολάβων και υπεργολάβων στον δείκτη Lost-Time Injury του Διαχειριστή Υποδομής, με βάση ενιαία μεθοδολογία καταγραφής, ελέγχου και ετήσιας αξιολόγησης. (Δ' Τρίμηνο 2025). IV. Τδρυση ενιαίου Κέντρου Εποπτείας (Δ' Τρίμηνο 2025) V. Εκπαίδευση Προσωπικού σε θέματα ασφαλείας σε εξαμηνιαία βάση (Δ' Τρίμηνο 2025)
7. Οικονομική Βιωσιμότητα και Χρηματοοικονομική Διαφάνεια	I. Εκπόνηση ενός πλήρους και τεκμηριωμένου Επιχειρηματικού Σχεδίου (Business Plan) για το Τροχαίο Υλικό του ΟΣΕ (Δ' Τρίμηνο 2025). II. Ανάπτυξη και ενεργοποίηση ψηφιακού συστήματος αυτόματης παρακολούθησης και τιμολόγησης της χρήσης υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με άμεση έκδοση τιμολογίων βάσει πραγματικών δεδομένων κυκλοφορίας (Δ' Τρίμηνο 2026). III. Καθιέρωση, στον κανονισμό προμηθειών, υποχρεωτικής Ενισχυμένης Ρήτρας Ασφάλειας για όλα τα έργα άνω των 5 εκατ. ευρώ, με ενσωμάτωση μηχανισμών πιστοποίησης, ελέγχου και τεχνικής παρακολούθησης (Υποχρέωση του αναδόχου για ορισμό Υπεύθυνου Ασφάλειας Έργου-Site Safety Officer) με πιστοποίηση (δυνατότητα αιφνιδιαστικών ελέγχων από τη Διεύθυνση Ασφάλειας, αναστολή πληρωμών σε περίπτωση σοβαρών παραβιάσεων ή μη συμμόρφωσης, υποχρεωτική εκπαίδευση προσωπικού εργολάβου σε θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, μέσω Railway Academy) (Δ' Τρίμηνο 2025). IV. Λειτουργία κεντρικού ψηφιακού μητρώου συμβάσεων (Contract Management Registry), που θα περιλαμβάνει όλες τις ενεργές και μη συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, με δυνατότητα αυτόματης ενημέρωσης, ειδοποιήσεων για λήξεις και παρακολούθησης πληρωμών (Β' Τρίμηνο 2026). V. Δημιουργία εσωτερικού εργαλείου "βιβλιοθήκης συμβάσεων" με τυποποιημένα σχέδια διακηρύξεων, τεχνικών προδιαγραφών, συμβάσεων και πινάκων συμμόρφωσης για έργα υποδομής, υπηρεσίες και προμήθειες (Δ' Τρίμηνο 2026). VI. Εκπόνηση μακροπρόθεσμου επιχειρησιακού και χρηματοοικονομικού σχεδίου 2035–2044 (Δ' Τρίμηνο 2034).
8. Νέες Τεχνολογίες και Πράσινη Μετάβαση	I. Ορισμός νέας οργανωτικής μονάδας Βιωσιμότητας & Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης, υπεύθυνη για τον συντονισμό της στρατηγικής βιωσιμότητας, την παρακολούθηση περιβαλλοντικών δεικτών, τη σύνταξη ετήσιας έκθεσης βιωσιμότητας και την ενσωμάτωση των SDGs στον επιχειρησιακό σχεδιασμό (Δ' Τρίμηνο 2025). II. Ορισμός νέας οργανωτικής μονάδας Καινοτομίας, υπεύθυνη για τον εντοπισμό και πιλοτική εφαρμογή νέων τεχνολογιών (IoT, predictive maintenance, BIM), τη διαχείριση συνεργασιών με ερευνητικά ιδρύματα και την προώθηση καινοτομίας εντός της εταιρείας (Δ' Τρίμηνο 2025).

	III. Πιλοτική εφαρμογή τεχνολογιών ενεργειακής αποδοτικότητας σε 5 σταθμούς: (Δ' Τρίμηνο 2026). IV. Ανάπτυξη και ενεργοποίηση Ψηφιακού Εργαλείου Καταγραφής και Ανάλυσης Ανθρακικού Αποτυπώματος για τις υποδομές, τη λειτουργία και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, με στόχο τη στοχευμένη παρακολούθηση και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) (Δ' Τρίμηνο 2026). V. Σχεδιασμός και παρακολούθηση 10ετούς σχεδίου ενεργειακής εξοικονόμησης, με στόχο -25% στην κατανάλωση λειτουργίας δικτύου και κτηριακών εγκαταστάσεων (Δ' Τρίμηνο 2034).
--	---

B2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ & ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Η Διοίκηση ενός οργανισμού θέτει στόχους, τους οποίους μετρά με βάση συγκεκριμένους όρους αποτελεσμάτων. Το όραμα και η αποστολή του οργανισμού εκφράζονται και υλοποιούνται μέσω συγκεκριμένων στρατηγικών κατευθύνσεων, που αφορούν στην ολοκλήρωση και εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και στην εξασφάλιση συνθηκών διαλειτουργικότητας με τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους. Κεντρική προτεραιότητα του νέου οργανισμού είναι η πλήρης λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, μετά από τη συνολική ανάταξη, τη λειτουργική και ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ασφαλούς κυκλοφορίας του. Το 2025, η επιχειρησιακή μετάβαση του ΟΣΕ βασίζεται σε μία νέα φιλοσοφία σχεδιασμού, διαχείρισης και υλοποίησης των δραστηριοτήτων του Διαχειριστή Υποδομής. Στο επίκεντρο της προσέγγισης αυτής τίθενται η ασφάλεια, η αποτελεσματικότητα, η εξυπηρέτηση των χρηστών, και η προσαρμογή στις σύγχρονες ευρωπαϊκές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, καινοτομίας και βιωσιμότητας. Τα θεμέλια των δράσεων του Νέου Φορέα που προσδιορίζουν τη μακροπρόθεσμη στρατηγική της εταιρείας είναι:

- Στρατηγική προσέγγιση 20ετίας, με διακριτό ορίζοντα δεκαετίας (2025–2034 & 2035–2044)
- Εκσυγχρονισμός Δικτύου και διοικητικών δομών
- Εμπορική αριστεία και διασύνδεση με την οικονομία
- Επιχειρησιακή αριστεία και ψηφιακός μετασχηματισμός

Οι θεματικές αυτές διατρέχουν οριζόντια το σύνολο των δράσεων της Εταιρείας και αποτελούν θεμελιώδεις άξονες υλοποίησης:

- Ασφάλεια ως βασική αρχή – Δέσμευση για ενίσχυση της θεσμικής επάρκειας του οργανισμού, με σκοπό να απλοποιήσει διαδικασίες, να ενσωματώσει την ασφάλεια στα ψηφιακά του εργαλεία, και να την εντάξει στον σχεδιασμό έργων, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη διαχείριση παγίων.

- Διαχείριση της υποδομής σε Ευρωπαϊκή διάσταση - Η λειτουργία της Εταιρείας εντάσσεται πλήρως στις απαιτήσεις της Ε.Ε. για διαλειτουργικότητα, πρότυπα ασφάλειας, και «πράσινες» μεταφορές.
- Εμπορευματική στροφή και διεθνής διασύνδεση - Η Ελλάδα επανατοποθετείται ως κομβικό σημείο του σιδηροδρομικού εμπορίου στα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός του οργανισμού διαμορφώνεται εντός του πλαισίου που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων κατά υψηλή προτεραιότητα και σε μέσο-μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Κεντρικό μέλημα, αποτελεί η διασφάλιση ενός εύκολα προσβάσιμου, ασφαλούς, ολοκληρωμένου και ποιοτικού συστήματος μεταφορών, με σεβασμό προς τον πελάτη και αποτελεσματική διαχείριση των διατιθέμενων για τον σκοπό αυτό πόρων. Οι κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας όταν επιτευχθούν και διαχειρισθούν σωστά, μπορούν να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την απόδοση και την επιτυχία ενός οργανισμού. Η βελτιστοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου αποτελεί κρίσιμο παράγοντα επιτυχίας της στρατηγικής του οργανισμού. Για τον λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητη η εξασφάλιση των παρακάτω παραμέτρων: Αξιοπιστία Διαθεσιμότητα

- Αξιοπιστία
- Διαθεσιμότητα
- Συντήρηση
- Ασφάλεια

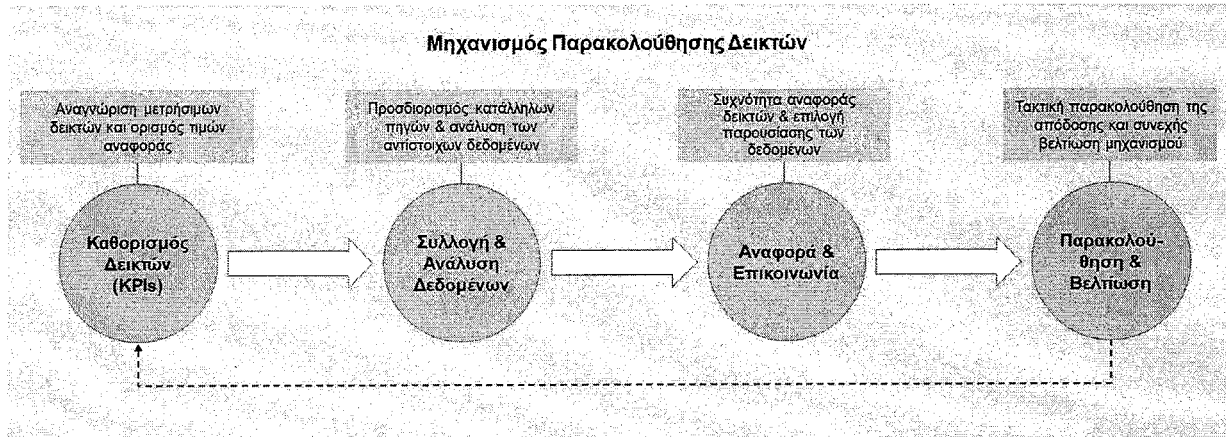
Γ. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ & ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΡΟΛΟΙ

Η επίτευξη των στρατηγικών στόχων ενός οργανισμού εξαρτώνται από κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας. Για την παρακολούθηση της προόδου των στόχων απαιτούνται κατάλληλοι δείκτες απόδοσης. Αυτό περιλαμβάνει:

- τον καθορισμό παραμέτρων/ δεικτών που ο οργανισμός πρέπει να επιτύχει για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις που δημιουργεί το σύγχρονο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον.
- τη μέτρηση απόδοσης αυτών των παραμέτρων/ δεικτών για μελλοντικό έλεγχο της απόδοσης του Νέου Φορέα σε σύγκριση με το παρελθόν με βάση τους δείκτες μέτρησης.

Γ.1 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ

Ένας μηχανισμός παρακολούθησης και αναφοράς βασικών δεικτών απόδοσης (KPIs) παρέχει μια δομημένη προσέγγιση για την παρακολούθηση και την επικοινωνία της προόδου ενός οργανισμού προς τους στόχους του. Περιλαμβάνει τον καθορισμό των δεικτών, τη συλλογή & ανάλυση δεδομένων και την παρουσίαση των πληροφοριών με σαφή και εφαρμόσιμο τρόπο. Αυτός ο μηχανισμός βοηθά στον εντοπισμό δυνατών και αδύναμων σημείων και διευκολύνει τη λήψη αποφάσεων βάσει δεδομένων.



Διάγραμμα 1: Μηχανισμός Παρακολούθησης Δεικτών Απόδοσης

1. Καθορισμός Δεικτών (KPIs)

- Προσδιορισμός των συγκεκριμένων στόχων που θέλει να επιτύχει ο οργανισμός.
- Επιλογή σχετικών και μετρήσιμων δεικτών που αντικατοπτρίζουν αυτούς τους στόχους.
- Ορισμός βάσης αναφοράς υφιστάμενης τιμής για κάθε δείκτη και καθορισμός σαφών και εφικτών τιμών στόχων.

2. Συλλογή και Ανάλυση Δεδομένων

- Καθορισμός υπεύθυνης οργανωτικής μονάδας για τον προσδιορισμό πηγής δεδομένων για κάθε δείκτη.
- Εφαρμογή μεθόδων για τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων.
- Ανάλυση των δεδομένων για τον εντοπισμό τάσεων και σημείων βελτίωσης.

3. Αναφορά και Επικοινωνία

- Συγκέντρωση πληροφορίας δεικτών και δημιουργία πρότυπων αναφορών.
- Αποστολή αναφορών βάσει προκαθορισμένης συχνότητας.
- Διασφάλιση ότι οι σωστές πληροφορίες κοινοποιούνται στα κατάλληλα ενδιαφερόμενα μέρη.

4. Παρακολούθηση και Βελτίωση

- Τακτική παρακολούθηση της απόδοσης των δεικτών με χρήση κατάλληλων τεχνολογικών εργαλείων.
- Αναγνώριση σημείων προβληματισμού και ανάπτυξη σχεδίων δράσης για την αντιμετώπιση αυτών.
- Αναθεώρηση και βελτίωση του μηχανισμού δεικτών, όταν και όπως απαιτείται.

Κατά τον καθορισμό των δεικτών και των αντίστοιχων τιμών στόχων, απαιτείται ανασκόπηση αυτών από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και την Διοίκηση του οργανισμού. Κατά την παρακολούθηση

δεικτών, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει ο μηχανισμός ανατροφοδότησης της πληροφορίας κατά τον οποίο πραγματοποιείται τακτικός έλεγχος της επίδοσης των δεικτών και προσαρμογή στους στρατηγικούς/επιχειρησιακούς στόχους. Αυτό περιλαμβάνει τον εντοπισμό τομέων που χρήζουν βελτίωσης και την επαναξιολόγηση των δεικτών.

Για την διευκόλυνση λήψης αποφάσεων, ο οργανισμός χρειάζεται να δημιουργήσει μια κουλτούρα συνεχούς βελτίωσης, επανεξετάζοντας τακτικά το πλαίσιο των δεικτών απόδοσης και συγκρίνοντας την απόδοση αυτών με πρότυπα του κλάδου και βέλτιστες πρακτικές.

Ο μηχανισμός παρακολούθησης και αναφοράς βασικών δεικτών απόδοσης μπορεί να προσδώσει στον νέο οργανισμό συγκεκριμένα οφέλη τα οποία οδηγούν σε:

- Βελτιωμένη λήψη αποφάσεων: Οι πληροφορίες που βασίζονται σε δεδομένα επιτρέπουν τη λήψη καλύτερων αποφάσεων.
- Βελτιωμένη απόδοση: Η παρακολούθηση και η αναφορά βοηθούν στον εντοπισμό τομέων βελτίωσης.
- Αυξημένη διαφάνεια: Η σαφής επικοινωνία της απόδοσης επιτρέπει στα ενδιαφερόμενα μέρη να κατανοήσουν την πρόοδο.

Γ.2 ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΡΟΛΟΙ

Ως εμπλεκόμενοι ρόλοι ορίζονται οι επιμέρους Χρήστες και ο Διαχειριστής του μηχανισμού. Παρακάτω, καθορίζονται οι ρόλοι των εν λόγω προσώπων, καθώς και οι βασικές τους υποχρεώσεις.

ΧΡΗΣΤΕΣ

ΟΡΙΣΜΟΣ: Ως Χρήστες ορίζονται πρωτίτως η Ανώτατη Διοίκηση του οργανισμού, οι Γενικές Διευθυντές και Διευθυντές των οργανωτικών μονάδων και δευτερευόντως όλα τα στελέχη της εταιρείας που επιθυμούν σχετική πληροφόρηση.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ: Οι Υπεύθυνοι για την συλλογή των δεδομένων των Τμημάτων οφείλουν να συλλέγουν κατόπιν αιτήματος του Διαχειριστή τα απαραίτητα δεδομένα για τον υπολογισμό των δεικτών που εμπίπτουν στην περιοχή της ευθύνης τους στο τέλος της περιόδου αναφοράς. Επίσης, οφείλουν να ενημερώνουν τον Διαχειριστή για οποιαδήποτε ανάγκη τροποποίησης των δεικτών ανακύψει.



ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ

ΟΡΙΣΜΟΣ: Ως Διαχειριστής (Administrator) ορίζεται ο υπεύθυνος για τη διαχείριση, τήρηση και επικαιροποίηση του μηχανισμού και τη διανομή των σχετικών αποτελεσμάτων.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ: Ο Διαχειριστής κατέχει τη συνολική διαχείριση του μηχανισμού και ειδικότερα είναι υπεύθυνος για την ενημέρωση των Υπεύθυνων σχετικά με την ανάγκη συλλογής των στοιχείων των δεικτών, τη διασφάλιση τροφοδότησης με τα εν λόγω στοιχεία, την επικαιροποίηση των αποτελεσμάτων και τέλος την διανομή των αποτελεσμάτων στους επιμέρους χρήστες (κατόπιν έγκρισης από τη Διοίκηση). Σαν ρόλος ο Διαχειριστής προβλέπεται να ανήκει στην αρμόδια Οργανωτική Μονάδα που θα υπεύθυνη για την παρακολούθηση των δεικτών.

Γ.3 ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Στο πλαίσιο της αποτελεσματικότερης λειτουργίας της Εταιρείας και της συμμόρφωσης αυτής με τις ρυθμιστικές/ κανονιστικές απαιτήσεις προβλέπεται η σύσταση 5 επιτροπών, οι οποίες θα παρακολουθούν τους δείκτες απόδοσης σχετικούς με την εξέλιξη των επενδυτικών έργων, της ανάπτυξης υποδομών και του επιπέδου ασφαλείας. Πιο συγκεκριμένα:

- Εκτελεστική Επιτροπή
 - ο Καθορισμός της συνολικής στρατηγικής κατεύθυνσης και των στόχων για τη διαχείριση υποδομών σιδηροδρόμων, διασφαλίζοντας τη συμμόρφωση με τις εθνικές και περιφερειακές πολιτικές μεταφορών.
 - ο Ανάπτυξη και έγκριση πολιτικών που σχετίζονται με τη διαχείριση υποδομών σιδηροδρόμων, την ασφάλεια και την επιχειρησιακή αποδοτικότητα.
 - ο Ανασκόπηση προϋπολογισμών, οικονομικών σχεδίων και κατανομής πόρων για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών λειτουργιών.
 - ο Παρακολούθηση της απόδοσης των σιδηροδρομικών υποδομών σε σχέση με καθορισμένους δείκτες και συγκριτικά στοιχεία, και πραγματοποίηση απαραίτητων προσαρμογών για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας υπηρεσιών.
 - ο Αναγνώριση και αξιολόγηση κινδύνων που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές υποδομές και τις λειτουργίες, και εφαρμογή στρατηγικών για την μείωση αυτών των κινδύνων.
 - ο Λήψη υψηλού επιπέδου αποφάσεων σχετικά με επενδύσεις, έργα και πρωτοβουλίες που επηρεάζουν τις σιδηροδρομικές υποδομές.

- ο Διασφάλιση της συμμόρφωσης με σχετικούς νόμους, κανονισμούς και πρότυπα που διέπουν τις σιδηροδρομικές λειτουργίες και τη διαχείριση υποδομών.
- Επιτροπή Επενδύσεων και Συντονισμού Έργων
 - ο Αναγνώριση πιθανών έργων και επενδύσεων που ευθυγραμμίζονται με τους στρατηγικούς στόχους της διαχείρισης υποδομών σιδηροδρόμων.
 - ο Προτεραιοποίηση έργων με βάση παράγοντες όπως η επείγουσα ανάγκη, η στρατηγική σημασία, η διαθέσιμη χρηματοδότηση και η πιθανή επίδραση στην παροχή υπηρεσιών.
 - ο Ανάπτυξη προϋπολογισμών για προτεινόμενα έργα και αναγνώριση πιθανών πηγών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων κυβερνητικών επιχορηγήσεων, δημόσιων-ιδιωτικών συνεργασιών και άλλων επιλογών χρηματοδότησης.
 - ο Παρακολούθηση της προόδου των τρεχόντων έργων, διασφαλίζοντας ότι παραμένουν εντός χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού, και αναφορά της κατάστασής τους στην Εκτελεστική Επιτροπή.
 - ο Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων ολοκληρωμένων έργων για την εκτίμηση της αποτελεσματικότητάς τους και την ενημέρωση μελλοντικών σχεδιασμών και επενδυτικών αποφάσεων.
 - ο Διασφάλιση ότι όλα τα έργα συμμορφώνονται με σχετικούς κανονισμούς, πρότυπα και περιβαλλοντικές παραμέτρους.
- Επιτροπή Σιδηροδρομικής Ασφάλειας
 - ο Καθιέρωση και ανασκόπηση πολιτικών και διαδικασιών ασφάλειας για τη διασφάλιση συμμόρφωσης με εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα ασφάλειας.
 - ο Διεξαγωγή τακτικών αξιολογήσεων κινδύνων για την αναγνώριση πιθανών κινδύνων και κινδύνων ασφάλειας που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές λειτουργίες και υποδομές.
 - ο Παρακολούθηση δεικτών απόδοσης ασφάλειας για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων και πρωτοβουλιών ασφάλειας.
 - ο Επίβλεψη της διερεύνησης συμβάντων ασφάλειας, ατυχημάτων και σχεδόν ατυχημάτων για την αναγνώριση των βασικών αιτιών και την προτεινόμενη διόρθωση.
 - ο Προώθηση προγραμμάτων εκπαίδευσης ασφάλειας και εκστρατειών ευαισθητοποίησης για υπαλλήλους, εργολάβους και ενδιαφερόμενους για την προώθηση μιας κουλτούρας ασφάλειας.
 - ο Διασφάλιση της συμμόρφωσης με κανονισμούς ασφάλειας που θέτουν οι σχετικοί φορείς και υπηρεσίες, και προετοιμασία για ελέγχους και επιθεωρήσεις ασφάλειας.





- ο Ανάπτυξη και ανασκόπηση σχεδίων και διαδικασιών επίδρασης για την εξασφάλιση ετοιμότητας για πιθανές καταστάσεις ασφάλειας.
- Επιτροπή Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης
 - ο Ανάπτυξη και εφαρμογή σχεδίων και πρωτοκόλλων διαχείρισης κρίσεων για τη διασφάλιση ετοιμότητας για πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή κρίσεις που επηρεάζουν τις σιδηροδρομικές λειτουργίες.
 - ο Αναγνώριση πιθανών κρίσεων και αξιολόγηση της επίδρασής τους στις λειτουργίες, την ασφάλεια και τους ενδιαφερόμενους, συμπεριλαμβανομένων φυσικών καταστροφών, ατυχημάτων και απειλών ασφαλείας.
 - ο Καθιέρωση στρατηγικής επικοινωνίας για εσωτερικούς και εξωτερικούς ενδιαφερόμενους κατά τη διάρκεια μιας κρίσης, συμπεριλαμβανομένων έγκαιρων ενημερώσεων και διάδοσης πληροφοριών.
 - ο Οργάνωση εκπαιδευτικών συνεδριών και προσομοιώσεων για το προσωπικό ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι εξοικειωμένο με τις διαδικασίες διαχείρισης κρίσεων και μπορεί να ανταποκριθεί αποτελεσματικά.
 - ο Παρακολούθηση της κατάστασης κατά τη διάρκεια μιας κρίσης και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων αντιμετώπισης
 - ο Ανασκόπηση δράσεων αντιμετώπισης κρίσεων, αναγνώριση διδαγμάτων και προτεινόμενη βελτίωση των σχεδίων διαχείρισης κρίσεων.
- Διασφάλιση ότι οι απαραίτητοι πόροι είναι διαθέσιμοι για αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων.
- Επιτροπή Αξιολόγησης ~~Επιβράβευσης~~/ Ποινών
 - ο Ανασκόπηση πολιτικών ανταμοιβών και ποινών για τη διασφάλιση ευθυγράμμισης με τους οργανωτικούς στόχους.
 - ο Παρακολούθηση πλαισίου ανταμοιβών που αναγνωρίζουν και ενθαρρύνουν την υψηλή απόδοση, συμπεριλαμβανομένων μπόνους και άλλων μορφών αναγνώρισης.
 - ο Παρακολούθηση πλαισίου για ποινές ή πειθαρχικές ενέργειες σε περιπτώσεις χαμηλής απόδοσης, μη συμμόρφωσης ή παραβιάσεων ασφάλειας, διασφαλίζοντας διαφάνεια.
 - ο Παροχή εκπαίδευσης και επικοινωνίας στους υπαλλήλους σχετικά με τα συστήματα ανταμοιβών και ποινών, διασφαλίζοντας ότι κατανοούν τα κριτήρια και τις διαδικασίες που εμπλέκονται.
 - ο Διασφάλιση ότι όλες οι πρακτικές ανταμοιβών και ποινών συμμορφώνονται με σχετικούς νόμους εργασίας, κανονισμούς και οργανωτικές πολιτικές.

Πίνακας 3: Προβλεπόμενες επιτροπές παρακολούθησης

Επιτροπή	Συμμετέχοντες (εντός Εταιρείας)	Συμμετέχοντες (εκτός Εταιρείας)	Συχνότητα συνάντησης
Εκτελεστική Επιτροπή	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων	- Εξαμηνιαία
Επιτροπή Επενδύσεων και Συντονισμού Έργων	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντής Στρατηγικού Σχεδιασμού	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών	- Εξαμηνιαία
Επιτροπή Σιδηροδρομικής Ασφάλειας	- Διευθύνων Σύμβουλος Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντής Αρμόδιου Τμήματος	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων - Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών	- Εξαμηνιαία
Επιτροπή Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντής Αρμόδιου Τμήματος	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας	- Εξαμηνιαία - Περίπτωση κρίσης
Επιτροπή Αξιολόγησης Επιβράβευσης/ Ποινών	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών	- Ετήσια

Γ.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΡΑΣ)

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) είναι ο Ρυθμιστικός Φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα. Η βασική αποστολή της είναι να εξασφαλίζει την δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες. Το όραμά της είναι να συμβάλλει σε μια συνεχώς εξελισσόμενη σιδηροδρομική αγορά στην Ελλάδα, που θα έχει μία σταθερά αυξανόμενη συμμετοχή στο συνολικό μεταφορικό έργο της χώρας, σε όφελος του πολίτη και του περιβάλλοντος. Σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων του Διαχειριστή της Υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, επιβάλλει σε αυτούς διοικητικό πρόστιμο. Συστήνεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) Ειδική Μονάδα Επιθεωρητών Σιδηροδρόμων, η οποία λειτουργεί ως αυτοτελές τμήμα της Ρ.Α.Σ.. Η Ειδική Μονάδα ελέγχει την εφαρμογή του συνόλου της σιδηροδρομικής νομοθεσίας που αφορά στην ασφάλεια και τη συμμόρφωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής με τους κανόνες ασφαλείας, σύμφωνα με τις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ., διενεργώντας τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες σε αυτούς. Βάσει του νομοσχεδίου για την αναβάθμιση της ασφαλείας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι υπεύθυνη για α) την εισήγηση στην κατάρτιση και δημοσίευση του εθνικού σχεδίου για την παρακολούθηση της ασφαλείας, β) την παρακολούθηση των δοκιμασιών αξιολόγησης προσωπικού κρίσιμων καθηκόντων ασφαλείας στον σιδηρόδρομο κατά το στάδιο επιλογής, γ) την διενέργεια εξετάσεων για την πιστοποίηση της κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, δ) την λήψη ενημερώσεων από το Ενιαίο Κέντρο Εποπτείας σχετικά με τη συνεχή αξιολόγηση κινδύνου της κίνησης στη σιδηροδρομική υποδομή και ε) δύναται να επισύρει ανάκληση της έγκρισης ασφαλείας για τον Διαχειριστή της Υποδομής, στις περιπτώσεις παραβάσεων υψηλής επικινδυνότητας ή επανειλημμένων παραβάσεων μεσαίας επικινδυνότητας.

Στα πλαίσια του μηχανισμού παρακολούθησης δεικτών απόδοσης, η ΡΑΣ, κατά την διάρκεια της αξιολόγησης των εκθέσεων αναφοράς, δύναται να εκφέρει γνώμη σχετικά με τους δείκτες και τις τιμές στόχους. Η συμμετοχή της ΡΑΣ συμβάλλει στην συνεχή βελτίωση του μηχανισμού με απώτερο σκοπό την διασφάλιση και την συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφαλείας των υποδομών και του σιδηροδρομικού δικτύου.

Γ.5 ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Οι άξονες των δεικτών απόδοσης σχεδιάστηκαν βάσει του Παραρτήματος 5 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2012/34/EU πάντοτε λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά των ΟΣΕ/ ΕΡΓΟΣΕ/ ΓΑΙΑ-ΟΣΕ. Ειδικότερα οι περιγραφόμενοι δείκτες απόδοσης κατηγοριοποιούνται σε 7 βασικούς άξονες και 20 υπο-άξονες:

1. Απόδοση Σιδηροδρόμων (αξιοπιστία τρένων, ικανοποίηση πελατών, χρονική ακρίβεια τρένων, ταχύτητα γραμμής)
2. Χωρητικότητα Δικτύου (χωρητικότητα δικτύου, χρήση δικτύου)
3. Διαχείριση Υποδομών (κατάσταση υποδομών, αξιοποίηση τεχνολογιών επί των περιουσιακών στοιχείων)
4. Όγκος Δραστηριότητας (διαθεσιμότητα όγκων δικτύου, διατροπικότητα)
5. Ασφάλεια & Περιβάλλον (ασφάλεια μεταφορών και δικτύου, περιβαλλοντικό αποτύπωμα)
6. Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό (εκτέλεση έργων & συμβάσεις, ανθρώπινο δυναμικό)
7. Χρηματοοικονομικά (δαπάνες, έσοδα, επενδύσεις, προϋπολογισμός, χρέος, χρηματοδότηση)

Πίνακας 4: Πίνακας ανά επίπεδο παρακολούθησης και επιχειρησιακό άξονα λειτουργίας

	Στρατηγικό Επίπεδο	Επιχειρησιακό Επίπεδο	Συσχέτιση με Στρατηγικούς Στόχους
ΔΑ1 Απόδοση Σιδηροδρόμων			
ΔΑ1.1 Αξιοπιστία	X	X	ΣΤΡ1, ΣΤΡ6
ΔΑ1.2 Ικανοποίηση Πελάτων	X	X	ΣΤΡ4, ΣΤΡ6
ΔΑ1.3 Χρονική Ακρίβεια	X	X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.4 Ταχύτητα Γραμμής	X	X	ΣΤΡ3
ΔΑ2 Χωρητικότητα Δικτύου			
ΔΑ2.1 Χωρητικότητα	X	X	ΣΤΡ1, ΣΤΡ3, ΣΤΡ4, ΣΤΡ6
ΔΑ2.2 Χρήση	X	X	ΣΤΡ3
ΔΑ3 Διαχείριση Υποδομών			
ΔΑ3.1 Κατάσταση	X	X	ΣΤΡ1, ΣΤΡ3, ΣΤΡ6, ΣΤΡ8

ΔΑ3.2 Αξιοποίηση τεχνολογιών επί των περιουσιακών στοιχείων	X		ΣΤΡ2
ΔΑ4 Όγκος Δραστηριότητας			
ΔΑ4.1 Διαθεσιμότητα		X	ΣΤΡ3, ΣΤΡ4
ΔΑ4.2 Διατροφικότητα		X	ΣΤΡ4
ΔΑ5 Ασφάλεια & Περιβάλλον			
ΔΑ5.1 Ασφάλεια	X	X	ΣΤΡ6
ΔΑ5.2 Περιβάλλον	X	X	ΣΤΡ8
ΔΑ6 Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό			
ΔΑ6.1 Ανθρώπινο Δυναμικό	X	X	ΣΤΡ6
ΔΑ6.2 Εκτέλεση Έργων	X	X	ΣΤΡ5
ΔΑ7 Χρηματοοικονομικά			
ΔΑ7.1 Δαπάνες	X	X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.2 Έσοδα	X	X	ΣΤΡ4, ΣΤΡ7
ΔΑ7.3 Επενδύσεις	X	X	ΣΤΡ5, ΣΤΡ7
ΔΑ7.4 Προϋπολογισμός	X		ΣΤΡ7
ΔΑ7.5 Χρηματοδότηση	X	X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.6 Χρέος		X	ΣΤΡ7

Πίνακας 5: Συγκεντρωτικός πίνακας δεικτών απόδοσης ανά επίπεδο παρακολούθησης και επιχειρησιακό άξονα λειτουργίας

	Στρατηγικό Επίπεδο	Επιχειρησιακό Επίπεδο	Συσχέτιση με Στρατηγι- κούς Στόχους
ΔΑ1 Απόδοση Σιδηροδρόμων			
ΔΑ1.1 Αξιοπιστία			
ΔΑ1.1.1 Μέση καθυστέρηση ανά βλάβη περιουσιακού στοιχείου/ υποδομής	X		ΣΤΡ6

ΔΑ1.1.2 Μέση καθυστέρηση ανά βλάβη σηματοδότησης		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.3 Μέση καθυστέρηση ανά τηλεπικοινωνιακή βλάβη		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.4 Μέση καθυστέρηση ανά διακοπή τροφοδοσίας		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.5 Μέση καθυστέρηση ανά βλάβη γραμμής		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.6 Μέση καθυστέρηση ανά αστοχία κατασκευής		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.7 Μέση καθυστέρηση ανά άλλη βλάβη		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.8 Μέσος χρόνος μεταξύ βλαβών (MTBF)		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.9 Λόγος προληπτικής έναντι διορθωτικής συντήρησης	X		ΣΤΡ1
ΔΑ1.1.10 Μέσος χρόνος επισκευής τροχαίου υλικού (MTTR)		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.11 Μέσος χρόνος μεταξύ βλαβών τροχαίου υλικού (MTBF)		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.1.12 Μέσος χρόνος επισκευής συστημάτων (MTTR)		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.2 Ικανοποίηση Πελατών			
ΔΑ1.2.1 Ικανοποίηση πελατών και ενδιαφερομένων μερών	X		ΣΤΡ4
ΔΑ1.2.2 Διαθεσιμότητα ιστότοπου		X	ΣΤΡ4
ΔΑ1.2.3 Ενημερώσεις στην ιστοσελίδα		X	ΣΤΡ4
ΔΑ1.2.4 Χρόνος γραπτής απόκρισης		X	ΣΤΡ4
ΔΑ1.3 Χρονική Ακρίβεια			
ΔΑ1.3.1 Χρονική ακρίβεια επιβατικών τρένων	X		ΣΤΡ6
ΔΑ1.3.2 Χρονική ακρίβεια εμπορευματικών τρένων	X		ΣΤΡ6
ΔΑ1.3.3 Λεπτά καθυστέρησης ανά συρμοχιλιόμετρο (λόγω ευθύνης του Διαχειριστή Δικτύου)	X		ΣΤΡ6
ΔΑ1.3.4 Ποσοστό ακυρώσεων δρομολογίων τρένων (λόγω ευθύνης του Διαχειριστή Δικτύου)	X		ΣΤΡ6
ΔΑ1.3.5 Ακυρώσεις δρομολογίων τρένων που προκλήθηκαν από περιστατικά βανδαλισμών (π.χ. κλοπή καλωδίων)		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.3.6 Καθυστερήσεις δρομολογίων που προκλήθηκαν από περιστατικά βανδαλισμών (π.χ. κλοπή καλωδίων)		X	ΣΤΡ6
ΔΑ1.4 Ταχύτητα Γραμμής			
ΔΑ1.4.1 Τροχιές/ γραμμές με προσωρινούς περιορισμούς ταχύτητας	X		ΣΤΡ3
ΔΑ1.4.2 Χιλιόμετρα κόριας γραμμής υψηλών ταχυτήτων	X		ΣΤΡ3
ΔΑ1.4.3 Βαθμός υλοποίησης διπλής γραμμής στο κεντρικό δίκτυο	X		ΣΤΡ3
ΔΑ1.4.4 Τροχιές/ γραμμές με μόνιμους περιορισμούς ταχύτητας		X	ΣΤΡ3
ΔΑ2 Χωρητικότητα Δικτύου			
ΔΑ2.1 Χωρητικότητα			
ΔΑ2.1.1 Προγραμματισμένες εργασίες διακοπής χρήσης γραμμής	X		ΣΤΡ1

ΔΑ2.1.2 Εκτελεσθείσες εργασίες διακοπής χρήσης γραμμής		X	ΣΤΡ1
ΔΑ2.1.3 Ισόπεδες διαβάσεις	X		ΣΤΡ6
ΔΑ2.1.4 Υπηρεσίες διαθεσιμότητας υποδομής τις οποίες ο Διαχειριστής Δικτύου καθυστέρησε		X	ΣΤΡ4
ΔΑ2.1.5 Ποιότητα χρονοθυρίδων εμπορευματικών μεταφορών		X	ΣΤΡ4
ΔΑ2.1.6 Χωρητικότητα δικτύου (χρονοθυρίδες)	X		ΣΤΡ3
ΔΑ2.1.7 Αξιοποίηση χωρητικότητας (χρονοθυρίδες)	X		ΣΤΡ3
ΔΑ2.1.8 Διαθεσιμότητα προσωπικού σταθμών κατά τις ώρες λειτουργίας		X	ΣΤΡ4
ΔΑ2.1.9 Διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων σταθμού		X	ΣΤΡ4
ΔΑ2.2 Χρήση			
ΔΑ2.2.1 Βαθμός αξιοποίησης Δικτύου - όλα τα τρένα/ αμαξοστοιχίες	X		ΣΤΡ3
ΔΑ2.2.2 Βαθμός αξιοποίησης Δικτύου - επιβατικές αμαξοστοιχίες		X	ΣΤΡ3
ΔΑ2.2.3 Βαθμός αξιοποίησης Δικτύου - εμπορευματικές αμαξοστοιχίες		X	ΣΤΡ3
ΔΑ3 Διαχείριση Υποδομών			
ΔΑ3.1 Κατάσταση			
ΔΑ3.1.1 Χρόνος μη σωστής λειτουργίας ανελκυστήρων και κυλιόμενων σκαλών		X	ΣΤΡ6
ΔΑ3.1.2 Βλάβες περιουσιακών στοιχείων/ υποδομών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	X		ΣΤΡ6
ΔΑ3.1.3 Βλάβες σηματοδότησης σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ6
ΔΑ3.1.4 Βλάβες τηλεπικοινωνιών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ6
ΔΑ3.1.5 Βλάβες παροχής ηλεκτρικού ρεύματος σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ6
ΔΑ3.1.6 Βλάβες τροχιάς σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ6
ΔΑ3.1.7 Δομικές αστοχίες σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ6
ΔΑ3.1.8 Βλάβες υποδομών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ6
ΔΑ3.1.9 Βαθμός ηλεκτροδότησης κύριας γραμμής/ κεντρικού δικτύου	X		ΣΤΡ8
ΔΑ3.1.10 Ποσοστό αυτοματοποιημένης επιτήρησης της συντήρησης	X		ΣΤΡ1
ΔΑ3.1.11 Χρήση Ηλεκτρονικού Συστήματος Διοίκησης της Συντήρησης	X		ΣΤΡ1
ΔΑ3.1.12 Πρόσδος γενικών σχεδίων (ΓΣ) έως το 2030 για τους όλους τους άξονες και κόμβους	X		ΣΤΡ3
ΔΑ3.1.13 Συντήρηση και επισκευές σταθμού		X	ΣΤΡ1
ΔΑ3.1.14 Ποσοστό χρησιμοποίησης περιουσιακών στοιχείων		X	ΣΤΡ3

ΔΑ3.2 Αξιοποίηση τεχνολογιών επί των περιουσιακών στοιχείων			
ΔΑ3.2.1 Ανάπτυξη συστήματος ERTMS βάσει National Implementation Plan (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας)	X		ΣΤΡ2
ΔΑ3.2.2 Ανάπτυξη ERTMS για το Δίκτυο σε λειτουργία (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας)	X		ΣΤΡ2
ΔΑ4 Όγκος Δραστηριότητας			
ΔΑ4.1 Διαθεσιμότητα			
ΔΑ4.1.1 Εθνικό μερίδιο σιδηροδρομικών μεταφορών σε εμπορευματικές μεταφορές		X	ΣΤΡ4
ΔΑ4.1.2 Εθνικό μερίδιο σιδηροδρομικών μεταφορών σε επιβατικές μεταφορές		X	ΣΤΡ4
ΔΑ4.1.3 Προσωπικό υποδομής		X	ΣΤΡ3
ΔΑ4.1.4 Συρμοχιλιόμετρα ανά εργαζόμενο		X	ΣΤΡ3
ΔΑ4.1.5 Τροχαίο υλικό προς διαγραφή		X	ΣΤΡ3
ΔΑ4.2 Διατροπικότητα			
ΔΑ4.2.1 Σταθμοί διατροπικών μεταφορών/τερματικοί σταθμοί μεταφόρτωσης		X	ΣΤΡ4
ΔΑ4.2.2 Σταθμοί προσβάσιμοι από επιβάτες με κινητικά προβλήματα (ΑΜΕΑ)		X	ΣΤΡ4
ΔΑ5 Ασφάλεια & Περιβάλλον			
ΔΑ5.1 Ασφάλεια			
ΔΑ5.1.1 Άτομα που τραυματίστηκαν σοβαρά και σκοτώθηκαν	X		ΣΤΡ6
ΔΑ5.1.2 Κρίσιμα ατυχήματα	X		ΣΤΡ6
ΔΑ5.1.3 Παράγοντες ατυχημάτων που σχετίζονται με τον Διαχειριστή Δικτύου		X	ΣΤΡ6
ΔΑ5.1.4 Συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφαλείας	X		ΣΤΡ6
ΔΑ5.1.5 Ποσοστό συμβάντων ασφαλείας	X		ΣΤΡ6
ΔΑ5.1.6 Πλήθος ατυχημάτων σε ισόπεδες διαβάσεις τροχοφόρων	X		ΣΤΡ6
ΔΑ5.1.7 Παραβίαση σηματοδότη (SPAD)		X	ΣΤΡ6
ΔΑ5.1.8 Αναλογία τραυματισμών που προκαλεί απώλεια εργάσιμου χρόνου (προσωπικό ΟΣΕ) - (LTIFR)	X		ΣΤΡ6

ΔΑ5.1.9 Αναλογία τραυματισμών που προκαλεί απώλεια εργάσιμου χρόνου (προσωπικό εργολάβου) - (LTIFR)	X		ΣΤΡ6
ΔΑ5.2 Περιβάλλον			
ΔΑ5.2.1 Εκπομπή CO2 λόγω συντήρησης του τροχαίου υλικού		X	ΣΤΡ8
ΔΑ5.2.2 Εκπομπές θορύβου και κραδασμών σε επιβατικούς σταθμούς		X	ΣΤΡ8
ΔΑ5.2.3 Ποσοστό συμμόρφωσης με τους κανονισμούς βιωσιμότητας	X		ΣΤΡ8
ΔΑ5.2.4 Αποδοτικότητα διαχείρισης αποβλήτων		X	ΣΤΡ8
ΔΑ5.2.5 Απόδοση καυσίμου (ντιζελοκινητήρων)		X	ΣΤΡ8
ΔΑ5.2.6 Απόδοση καυσίμου (ηλεκτροκινητήρων)		X	ΣΤΡ8
ΔΑ5.2.7 Χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας επί της ηλεκτροδοτούμενης τροχιάς	X		ΣΤΡ8
ΔΑ6 Ανάπτυξη Δικτύου & Ανθρώπινο Δυναμικό			
ΔΑ6.1 Ανθρώπινο Δυναμικό			
ΔΑ6.1.1 Αριθμός προσωπικού και κόστος προσωπικού	X		ΣΤΡ6
ΔΑ6.1.2 Ποσοστό ημερών ασθένειας		X	ΣΤΡ6
ΔΑ6.1.3 Ποσοστό ημερών απουσίας		X	ΣΤΡ6
ΔΑ6.1.4 Ποσοστό ολοκλήρωσης εκπαίδευσης ασφαλείας προσωπικού	X		ΣΤΡ6
ΔΑ6.1.5 Ποσοστό ολοκλήρωσης εκπαίδευσης προσωπικού σχετικά με διαχείριση έργων		X	ΣΤΡ6
ΔΑ6.2 Εκτέλεση Έργων			
ΔΑ6.2.1 Ποσοστό καθυστερημένων σιδηροδρομικών έργων	X		ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.2 Μέση καθυστέρηση σιδηροδρομικών έργων	X		ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.3 Μέση απόκλιση προϋπολογισμού σιδηροδρομικών έργων αντί αρχικού πλάνου		X	ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.4 Μέση διάρκεια μεταξύ ολοκλήρωσης της κατασκευής και έναρξης της λειτουργίας των έργων έναντι αρχικού πλάνου	X		ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.5 Αιτήματα αλλαγής		X	ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.6 Ευρήματα συμμόρφωσης προμηθευτή		X	ΣΤΡ5

ΔΑ6.2.7 Ποσοστό συμβάντων συμβάσεων έργων		X	ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.8 Ευρήματα συμβατικών παραβάσεων		X	ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.9 Ποσοστό αλλαγής προδιαγραφών έναντι αρχικού πλάνου		X	ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.10 Ολοκλήρωση έργων με εξοικονόμηση χρημάτων σχετικά με τον αρχικό προϋπολογισμό		X	ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.11 Ολοκλήρωση έργων νωρίτερα του αρχικού χρονοπρογραμματισμού		X	ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.12 Επιτυχής ολοκλήρωση έργων		X	ΣΤΡ5
ΔΑ6.2.13 Εκκρεμείς πιστοποιήσεις εργολάβων		X	ΣΤΡ5
ΔΑ7 Χρηματοοικονομικά			
ΔΑ7.1 Δαπάνες			
ΔΑ7.1.1 Λειτουργικές δαπάνες σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου (ΟΡΕΧ)	X		ΣΤΡ7
ΔΑ7.1.2 Δαπάνες συντήρησης σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.1.3 Δαπάνες διαχείρισης κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.1.4 Κεφαλαιουχικές δαπάνες σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου (CAPEX)	X		ΣΤΡ7
ΔΑ7.1.5 Δαπάνες ανακαίνισης/ αναβάθμισης σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.1.6 Δαπάνες συντήρησης και ανακαίνισης/ αναβάθμισης		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.1.7 Κάλυψη κόστους σε σχέση με την κρατική επιχορήγηση		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.1.8 Δείκτης κόστους-αποδοτικότητας		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.1.9 Κόστος ανά χιλιόμετρο γραμμής		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.2 Έσοδα			
ΔΑ7.2.1 Έσοδα από χρεώσεις πρόσβασης σιδηροδρομικών γραμμών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου (επιβατικές μεταφορές)	X		ΣΤΡ4
ΔΑ7.2.2 Ποσοστό χρεώσεων πρόσβασης στο Δίκτυο προς τα συνολικά έσοδα		X	ΣΤΡ4

ΔΑ7.2.3 Συνολικά έσοδα από χρεώσεις, εξαιρουμένων των χρεώσεων πρόσβασης, σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	X		ΣΤΡ4
ΔΑ7.2.4 Έσοδα από καθεστώτα κινήτρων σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου		X	ΣΤΡ4
ΔΑ7.2.5 Έσοδα ανά χιλιόμετρο επιβατικού τρένου		X	ΣΤΡ4
ΔΑ7.2.6 Έσοδα από χρεώσεις πρόσβασης σιδηροδρομικών γραμμών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου (εμπορευματικές μεταφορές)		X	ΣΤΡ4
ΔΑ7.2.7 Έσοδα ανά χιλιόμετρο εμπορευματικού τρένου		X	ΣΤΡ4
ΔΑ7.3 Επενδύσεις			
ΔΑ7.3.1 Εγκεκριμένα έργα	X		ΣΤΡ5
ΔΑ7.3.2 Αξία εγκεκριμένων έργων		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.3.3 Απόδοση επένδυσης (ROI)	X		ΣΤΡ7
ΔΑ7.4 Προϋπολογισμός			
ΔΑ7.4.1 Χρησιμοποιούμενα κεφάλαια	X		ΣΤΡ7
ΔΑ7.4.2 Τήρηση προϋπολογισμού	X		ΣΤΡ7
ΔΑ7.5 Χρηματοδότηση			
ΔΑ7.5.1 Δημόσια χρηματοδότηση για λειτουργικές δαπάνες (OPEX)		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.5.2 Ποσοστό αξιοποίησης χρηματοδότησης	X		ΣΤΡ7
ΔΑ7.5.3 Συνολική δημόσια χρηματοδότηση	X		ΣΤΡ7
ΔΑ7.6 Χρέος			
ΔΑ7.6.1 Μέση διάρκεια χρηματοοικονομικού χρέους		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.6.2 Καθαρό χρηματοοικονομικό χρέος σε αξία αποπληρωμής		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.6.3 Καθαρό χρέος σύμφωνα με τα ΔΑ πρότυπα		X	ΣΤΡ7
ΔΑ7.6.4 Καθαρό χρηματοοικονομικό χρέος προς περιθώριο κέρδους		X	ΣΤΡ7

Κατά την ανάλυση των δεικτών απόδοσης, δίνεται λεπτομερής περιγραφή δείκτη όπως επίσης η μονάδα μέτρησης και η τιμή στόχος. Η υφιστάμενη τιμή δείκτη χρειάζεται να καθοριστεί από την εκάστοτε υπεύθυνη οργανωτική μονάδα. Λαμβάνοντας υπόψη τους στρατηγικούς στόχους και προτεραιότητες του νέου οργανισμού, η ομάδα έργου ανέπτυξε 123 εταιρικούς δείκτες απόδοσης.

Δ.1 ΑΞΟΝΑΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου επιχειρησιακού άξονα σχεδιάσθηκαν 26 εταιρικοί δείκτες απόδοσης που καλύπτουν τις επιχειρησιακές περιοχές της αξιοπιστίας, ικανοποίησης πελατών, χρονικής ακρίβειας και ταχύτητας γραμμής σχετικά με το δίκτυο. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 6: Δείκτες Απόδοσης Σιδηροδρόμων (Αξιοπιστία)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ1.1.1 Μέση καθυστέρηση ανά βλάβη περιουσιακού στοιχείου/ υποδομής	Μέσος όρος λεπτών καθυστέρησης ανά βλάβη περιουσιακού στοιχείου που προκαλείται από όλες τις βλάβες περιουσιακών στοιχείων στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Α - Πίνακας 1 (στήλη 2) και την αντίστοιχη εξήγηση στο Παράρτημα Β.2 - Εγκαταστάσεις υποδομής. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης.	Λεπτά ανά βλάβη περιουσιακού στοιχείου		<70

	- Τα λεπτά καθυστέρησης μετρώνται σε όλα τα διαθέσιμα σημεία μέτρησης. - Από αυτά τα μετρούμενα λεπτά καθυστέρησης μετράται ο μέγιστος αριθμός. - Δεν υπολογίζονται λεπτά καθυστέρησης εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια σε κανένα σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν μετράται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).			
ΔΑ1.1.2 Μέση καθυστέρηση ανά βλάβη σηματοδότησης	Μέσος όρος καθυστέρησης σε λεπτά ανά βλάβη σηματοδότησης που προκαλείται από όλες τις βλάβες των εγκαταστάσεων σηματοδότησης και των εγκαταστάσεων σηματοδότησης σε ισόπεδες διαβάσεις στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα B.2 (αριθμοί 20 και 21). - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Τα λεπτά καθυστέρησης μετρώνται σε όλα τα διαθέσιμα σημεία μέτρησης. - Από αυτά τα μετρούμενα λεπτά καθυστέρησης μετράται ο μέγιστος αριθμός. - Δεν υπολογίζονται λεπτά καθυστέρησης εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια σε κανένα σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν μετράται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).	Λεπτά ανά βλάβη σηματοδότησης		<75

ΔΑ1.1.3 Μέση καθυστέρηση ανά τηλεπικοινωνιακή βλάβη	Μέσος όρος λεπτών καθυστέρησης ανά τηλεπικοινωνιακή βλάβη που προκαλείται από όλες τις βλάβες των τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων (GSM-R, βλάβη ραδιοφώνου και άλλες) στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμός 22). - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Τα λεπτά καθυστέρησης μετρώνται σε όλα τα διαθέσιμα σημεία μέτρησης. - Από αυτά τα μετρούμενα λεπτά καθυστέρησης μετράται ο μέγιστος αριθμός. - Δεν υπολογίζονται λεπτά καθυστέρησης εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια σε κανένα σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν μετράται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).	Λεπτά ανά τηλεπικοινωνιακή βλάβη		<52
ΔΑ1.1.4 Μέση καθυστέρηση ανά διακοπή τροφοδοσίας	Μέσος όρος λεπτών καθυστέρησης ανά διακοπή παροχής ρεύματος που προκαλείται από όλες τις βλάβες του εξοπλισμού παροχής ρεύματος (τροφοδοσία ρεύματος για ηλεκτρική έλξη, διακυμάνσεις και πτώσεις τάσης και άλλα) στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμός 23). - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού	Λεπτά ανά διακοπή τροφοδοσίας		<130

	στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Τα λεπτά καθυστέρησης μετρώνται σε όλα τα διαθέσιμα σημεία μέτρησης. - Από αυτά τα μετρούμενα λεπτά καθυστέρησης μετράται ο μέγιστος αριθμός. - Δεν υπολογίζονται λεπτά καθυστέρησης εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια σε κανένα σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν μετράται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).			
ΔΑ1.1.5 Μέση καθυστέρηση ανά βλάβη γραμμής	Μέσος όρος λεπτών καθυστέρησης ανά βλάβη γραμμής που προκαλείται από όλες τις βλάβες της γραμμής (θραύση σιδηροτροχιάς, πλευρική παραμόρφωση και άλλες βλάβες γραμμής) στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα B.2 (αριθμός 24). - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Τα λεπτά καθυστέρησης μετρώνται σε όλα τα διαθέσιμα σημεία μέτρησης. - Από αυτά τα μετρούμενα λεπτά καθυστέρησης μετράται ο μέγιστος αριθμός. - Δεν υπολογίζονται λεπτά καθυστέρησης εάν δεν υπερβαίνουν	Λεπτά ανά βλάβη γραμμής		<130

	αυτά τα όρια σε κανένα σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν μετράται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).			
ΔΑ1.1.6 Μέση καθυστέρηση ανά αστοχία κατασκευής	Μέσος όρος λεπτών καθυστέρησης ανά βλάβη κατασκευής που προκαλείται από όλες τις βλάβες των κατασκευών (σήραγγες, γέφυρες) στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμός 25). - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Τα λεπτά καθυστέρησης μετρώνται σε όλα τα διαθέσιμα σημεία μέτρησης. - Από αυτά τα μετρούμενα λεπτά καθυστέρησης μετράται ο μέγιστος αριθμός. - Δεν υπολογίζονται λεπτά καθυστέρησης εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια σε κανένα σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν μετράται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).	Λεπτά ανά αστοχία κατασκευής		<300
ΔΑ1.1.7 Μέση καθυστέρηση ανά άλλη βλάβη	Μέσος όρος λεπτών καθυστέρησης ανά άλλη βλάβη που προκαλείται από όλες τις βλάβες των παγίων λόγω της διαχείρισης και του συντονισμού προσωπικού και άλλες αιτίες που σχετίζονται με εγκαταστάσεις υποδομής στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμοί 28 & 29).	Λεπτά ανά διαφορετικό είδος βλάβης		<110

	- Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Τα λεπτά καθυστέρησης μετρώνται σε όλα τα διαθέσιμα σημεία μέτρησης. - Από αυτά τα μετρούμενα λεπτά καθυστέρησης μετράται ο μέγιστος αριθμός. - Δεν υπολογίζονται λεπτά καθυστέρησης εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια σε κανένα σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν μετράται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).			
ΔΑ1.1.8 Μέσος χρόνος μεταξύ βλαβών (MTBF)	Δείκτης αξιοπιστίας που υποδεικνύει τον μέσο χρόνο που ένα σιδηροδρομικού συστήματος αναμένεται να λειτουργήσει χωρίς βλάβη. Υψηλότερη τιμή του δείκτη υποδηλώνει μεγαλύτερη αξιοπιστία και αποτελεί βασικό παράγοντα για τη διασφάλιση της ομαλής και ασφαλούς λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής και του τροχαίου υλικού.	Ωρες		Αυξανό-μενο
ΔΑ1.1.9 Λόγος προληπτικής έναντι διορθωτικής συντήρησης	Πλήθος δράσεων προγραμματισμένης συντήρησης έναντι πλήθος δράσεων μη προγραμματισμένης συντήρησης	Ποσοστό (%)		70%
ΔΑ1.1.10 Μέσος χρόνος επισκευής τροχαίου υλικού (MTTR)	Μετρά την μέση διάρκεια που απαιτείται για να επισκευαστεί ένα σύστημα ή εξοπλισμός μετά από μια βλάβη. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τον χρόνο από την στιγμή που εντοπίζεται η βλάβη στο τροχαίο υλικό έως την στιγμή που επιστρέφει σε πλήρη λειτουργία.	Ωρες		24-48 ώρες (μεγάλες επισκευές), 2-4 ώρες (μικρές επισκευές)

ΔΑ1.1.11 Μέσος χρόνος μεταξύ βλαβών τροχαίου υλικού (MTBF)	Δείκτης αξιοπιστίας που υποδεικνύει τον μέσο χρόνο που ένα σιδηροδρομικό στοιχείο/ τροχαίο υλικό αναμένεται να λειτουργήσει χωρίς βλάβη. Υψηλότερη τιμή του δείκτη υποδηλώνει μεγαλύτερη αξιοπιστία και αποτελεί βασικό παράγοντα για τη διασφάλιση της ομαλής και ασφαλούς λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής και του τροχαίου υλικού.	Ωρες		1.000-2.000 λειτουργικές ώρες μεταξύ αποτυχιών
ΔΑ1.1.12 Μέσος χρόνος επισκευής συστημάτων (MTTR)	Μετρά την μέση διάρκεια που απαιτείται για να επισκευαστεί ένα σύστημα μετά από μια βλάβη. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τον χρόνο από την στιγμή που εντοπίζεται η βλάβη στο σύστημα έως την στιγμή που επιστρέφει σε πλήρη λειτουργία.	Ωρες		24-48 ώρες (μεγάλες επισκευές), 2-4 ώρες (μικρές επισκευές)
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Πίνακας 7: Δείκτες Απόδοσης Σιδηροδρόμων (Ικανοποίηση Πελατών)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ1.2.1 Ικανοποίηση πελατών και ενδιαφερομένων μερών	Ικανοποίηση πελατών και ενδιαφερομένων μερών που μετράται μέσω ερευνών και ερωτηματολογίων, με βάση την παροχή υπηρεσιών, επικοινωνία και αξιοπιστία.	Ποσοστό (%)		>90%
ΔΑ1.2.2 Διαθεσιμότητα ιστότοπου	Σύνολο ωρών μη ορθής λειτουργίας ιστότοπου προς το σύνολο ωρών της ημέρας (24 ώρες)	Ποσοστό (%)		>99.5%
ΔΑ1.2.3 Ενημερώσεις στην ιστοσελίδα	Οι αλλαγές στην ιστοσελίδα του ΟΣΕ δημοσιοποιούνται το αργότερο εντός 10 εργάσιμων ημερών πριν από την καταληκτική ημερομηνία τους.	Ημέρες		<10
ΔΑ1.2.4 Χρόνος γραπτής απόκρισης	Ποσοστό γραπτών ερωτημάτων και παραπόνων που λαμβάνουν απάντηση εντός 5 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του ερωτήματος/ παραπόνου προς το σύνολο των παραπόνων.	Ποσοστό (%)		80%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Πίνακας 8: Δείκτες Απόδοσης Σιδηροδρόμων (Χρονική Ακρίβεια)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστά-μενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ1.3.1 Χρονική ακρίβεια επιβατικών τρένων	Ποσοστό των πραγματικά λειτουργικών (δηλαδή μη ακυρωμένων) εθνικών και διεθνών επιβατικών αμαξοστοιχιών (εξαιρουμένων των σιδηροδρομικών δρομολογίων εργασίας) που φτάνουν σε κάθε στρατηγικό σημείο μέτρησης με καθυστέρηση μικρότερη ή ίση των 5:29 λεπτών	% επί του συνολικού πλήθους επιβατικών τρένων		90%
ΔΑ1.3.2 Χρονική ακρίβεια εμπορευματικών τρένων	Ποσοστό των πραγματικά λειτουργικών (δηλαδή μη ακυρωμένων) εθνικών και διεθνών εμπορευματικών αμαξοστοιχιών (εξαιρουμένων των σιδηροδρομικών γραμμών εργασίας) που φτάνουν σε κάθε στρατηγικό σημείο μέτρησης με καθυστέρηση μικρότερη ή ίση των 15:29 λεπτών	% επί του συνολικού πλήθους εμπορευματικών τρένων		58%
ΔΑ1.3.3 Λεπτά καθυστέρησης ανά συρμοχιλιόμετρο (λόγω ευθύνης του Διαχειριστή Δικτύου)	Λεπτά καθυστέρησης που προκαλούνται από συμβάντα που θεωρούνται ευθύνη του Διαχειριστή Δικτύου (ΔΔ) διαιρούμενα με το σύνολο των συρμοχιλιομέτρων που διανύθηκαν (υπηρεσία εσόδων + λειτουργίες ελιγμών από και προς αμαξοστάσια + κυκλοφορία εργασίας του ΔΔ). - Τα λεπτά καθυστέρησης θα μετρώνται σε όλα τα διαθέσιμα σημεία μέτρησης. - Από τα μετρούμενα λεπτά καθυστέρησης που υπερβαίνουν το όριο των 5:29 λεπτών για τις επιβατικές υπηρεσίες και των 15:29 λεπτών για τις εμπορευματικές υπηρεσίες, υπολογίζεται ο μέγιστος αριθμός. - Δεν υπολογίζονται λεπτά καθυστέρησης εάν δεν υπερβαίνεται αυτό το όριο σε κανένα σημείο μέτρησης. Λεπτά καθυστέρησης σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Α - Πίνακας 1 (στήλες 1, 2 και 3) και την αντίστοιχη εξήγηση στα παραρτήματα Β.1, Β.2 και Β.3.	Λεπτά ανά συρμοχιλιόμετρο		5

ΔΑ1.3.4 Ποσοστό ακυρώσεων δρομολογίων τρένων (λόγω ευθύνης του Διαχειριστή Δικτύου)	Ποσοστό πλήρως ή μερικώς ακυρωμένων δρομολογίων εθνικών και διεθνών επιβατικών αμαξοστοιχιών, που προκλήθηκαν από συμβάντα που θεωρούνται ευθύνη του Διαχειριστή Δικτύου. Συμπεριλαμβανομένων όλων των αμαξοστοιχιών που περιλαμβάνονται στο τελευταίο χρονοδιάγραμμα που εκδόθηκε την ημέρα πριν από την υπηρεσία (ή στο χρονοδιάγραμμα που ισχύει όταν πραγματοποιείται η σιδηροδρομική υπηρεσία) και συμπεριλαμβανομένων όλων των τύπων ακυρωμένων αμαξοστοιχιών, όπως πλήρης ακύρωση (ακύρωση στην αναχώρηση), μερική ακύρωση κατά τη διαδρομή, μερική ακύρωση που άλλαξε αναχώρηση, μερική ακύρωση που εκτράπηκε. Συμβάντα που προκλήθηκαν σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Α - Πίνακας 1 (στήλες 1, 2 και 3) και την αντίστοιχη εξήγηση στα παραρτήματα Β.1, Β.2 και Β.3.	% προγραμματισμένων και ακυρωμένων δρομολογίων επιβατικών τρένων		21%
ΔΑ1.3.5 Ακυρώσεις δρομολογίων τρένων που προκλήθηκαν από περιστατικά βανδαλισμών (π.χ. κλοπή καλωδίων)	Πλήθος δρομολογίων τρένων που ακυρώθηκαν λόγω περιστατικών ασφαλείας (π.χ. κλοπές καλωδίων) επί του συνόλου των προγραμματισμένων δρομολογίων των τρένων.	% προγραμματισμένων δρομολογίων τρένων		1-3%
ΔΑ1.3.6 Καθυστερήσεις δρομολογίων που προκλήθηκαν από περιστατικά βανδαλισμών (π.χ. κλοπή καλωδίων)	Αριθμός λεπτών καθυστέρησης λόγω περιστατικών ασφαλείας (κλοπές καλωδίων), ανά συρμοχιλιόμετρο.	Λεπτά ανά συρμοχιλιόμετρο		1,5
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Πίνακας 9: Δείκτες Απόδοσης Σιδηροδρόμων (Ταχύτητα Γραμμής)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μετρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
---------	------------------	-----------------	------------------------	-------------

ΔΑ1.4.1 Τροχιές/ γραμμές με προσωρινούς περιορισμούς ταχύτητας	Ποσοστό κύριων γραμμών με προσωρινό περιορισμό ταχύτητας λόγω επιδείνωσης της κατάστασης του περιουσιακού στοιχείου, σταθμισμένο με βάση τον χρόνο εφαρμογής των περιορισμών (δεν περιλαμβάνεται στο ετήσιο χρονοδιάγραμμα) σε σχέση με το σύνολο των χιλιομέτρων-τροχιάς.	% χιλιομέτρων κεντρικού δικτύου		8%
ΔΑ1.4.2 Χιλιόμετρα κύριας γραμμής υψηλών ταχυτήτων	Ποσοστό χιλιομέτρων γραμμής υψηλής ταχύτητας (υποστηρίζει ταχύτητες έως 200 km/h) επί του συνόλου των χιλιομέτρων κεντρικού δικτύου.	% χιλιομέτρων κεντρικού δικτύου		4,3%
ΔΑ1.4.3 Βαθμός υλοποίησης διπλής γραμμής στο κεντρικό δίκτυο	Σύνολο χιλιομέτρων του κεντρικού δικτύου όπου υπάρχει γραμμή διπλής κατεύθυνσης προς το σύνολο κεντρικού δικτύου. Ως δίκτυο κύριας γραμμής (main-track network) ορίζεται ως μια γραμμή που παρέχει συνεχή ροή από άκρο σε άκρο, σχεδιασμένη για αμαξοστοιχίες μεταξύ σταθμών ή τόπων που αναφέρονται στα δρομολόγια ως ανεξάρτητα σημεία αναχώρησης ή άφιξης για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, η οποία συντηρείται και λειτουργεί από τον διαχειριστή δικτύου.	% χιλιομέτρων κεντρικού δικτύου		40-60%
ΔΑ1.4.4 Τροχιές/ γραμμές με μόνιμους περιορισμούς ταχύτητας	Ποσοστό κύριων γραμμών με μόνιμο περιορισμό ταχύτητας λόγω επιδείνωσης της κατάστασης του περιουσιακού στοιχείου/ υποδομής, σταθμισμένο με βάση τον χρόνο που τίθενται σε ισχύ οι περιορισμοί (περιλαμβάνονται στο ετήσιο χρονοδιάγραμμα) σε σχέση με το σύνολο των κύριων χιλιομέτρων γραμμής.	% χιλιομέτρων κεντρικού δικτύου		4%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Δ.2 ΑΞΟΝΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

Για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου επιχειρησιακού άξονα σχεδιάσθηκαν 12 εταιρικοί δείκτες απόδοσης που καλύπτουν τις επιχειρησιακές περιοχές της χωρητικότητας και χρήσης δικτύου. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 10: Δείκτες απόδοσης Χωρητικότητας Δικτύου (Χωρητικότητα)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ2.1.1 Προγραμματισμένες εργασίες διακοπής χρήσης γραμμής	Προγραμματισμένες περιόδοι κατά τις οποίες τμήματα των γραμμών τίθενται εκτός λειτουργίας για να καταστεί δυνατή η ασφαλής εκτέλεση εργασιών συντήρησης, κατασκευής, ανακαίνιση των γραμμών, αναβαθμίσεις του συστήματος σηματοδότησης και οι επισκευές υποδομών. Υπολογίζεται ως το άθροισμα όλων των κύριων τροχο-χιλιομετρο-ημερών των προγραμματισμένων διακοπών διαιρεμένο με το γινόμενο των συνολικών κύριων χλμ του δικτύου επί τις 365 ημέρες ενός έτους. Σε ορισμένους Διαχειριστές Δικτύου, η τιμή αναφοράς για τις προγραμματισμένες διακοπές χρήσης λαμβάνεται από τη Δήλωση Δικτύου.	% των κύριων τροχο-χιλιομετρο-ημερών		5-10%
ΔΑ2.1.2 Εκτελεσθείσες εργασίες διακοπής χρήσης γραμμής	Πλήθος προγραμματισμένων εργασιών διακοπής (συμπεριλαμβανομένων των εργασιών συντήρησης, βελτίωσης και ανακαίνισης) για δραστηριότητες του Διαχειριστή Υποδομής που περιλαμβάνονται στο ετήσιο χρονοδιάγραμμα οι οποίες βρίσκονται σε εξέλιξη προς το σύνολο όλων των κύριων χιλιόμετρικών ημερών τροχιάς των εργασιών διακοπής που έχουν προγραμματιστεί.	Ποσοστό (%)		80%
ΔΑ2.1.3 Ισόπεδες διαβάσεις	Σχετίζεται με τον αριθμό των ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων προς το συνολικό μήκος Δικτύου. Μια ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση είναι ένα σημείο όπου ένας δρόμος και μια σιδηροδρομική γραμμή διασταυρώνονται στο ίδιο επίπεδο. Αύξηση των σηματοδοτούμενων ισόπεδων διαβάσεων, με κατάλληλο σχεδιασμό με σκοπό των μείωση ατυχημάτων λόγω της πιθανότητας σύγκρουσης μεταξύ τρένων και οχημάτων ή πεζών.	Απόλυτος αριθμός		0,3
ΔΑ2.1.4 Υπηρεσίες διαθεσιμότητας υποδομής τις οποίες ο Διαχειριστής Δικτύου καθυστερήσε	Πλήθος υπηρεσιών που ο Διαχειριστής Δικτύου καθυστέρησε λόγω αντικοινωνικής συμπεριφοράς	Ποσοστό (%)		1-3%

	ή βανδαλισμού προς το συνολικό πλήθος των υπηρεσιών			
ΔΑ2.1.5 Ποιότητα χρονοθυρίδων εμπορευματικών μεταφορών	Πλήθος χρονοθυρίδων εμπορευματικών μεταφορών που δόθηκαν σε πελάτες εμπορευματικών μεταφορών προς το σύνολο των διαθέσιμων χρονοθυρίδων Η ποιότητα χρονοθυρίδων αναφέρεται στη διασφάλιση ισορροπίας μεταξύ του έγκαιρου και σταθερού προγραμματισμού της χωρητικότητας του δικτύου και της απαραίτητης ευελιξίας στη διαχείρισή του.	Ποσοστό (%)		70-80%
ΔΑ2.1.6 Χωρητικότητα δικτύου (χρονοθυρίδες)	Αριθμός χρονοθυρίδων ανά γραμμή ανά ημέρα	Πλήθος (#)		Αυξανόμενο
ΔΑ2.1.7 Αξιοποίηση χωρητικότητας (χρονοθυρίδες)	Ποσοστό των διαθέσιμων χρονοθυρίδων που χρησιμοποιήθηκαν, σύνολο και ανά πελάτη	Ποσοστό (%)		>80%
ΔΑ2.1.8 Διαθεσιμότητα προσωπικού σταθμών κατά τις ώρες λειτουργίας	Ποσοστό των ενεργών ωρών απασχόλησης του προσωπικού (καθαριότητα, ασφάλεια) ανά σταθμό σε σχέση με το πλάνο, για τις ώρες λειτουργίας του σταθμού.	Ποσοστό (%)		80-90%
ΔΑ2.1.9 Διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων σταθμού	Ποσοστό ωρών λειτουργίας των σταθμών σε σχέση με το συνολικό σχέδιο και ανά Σταθμό (αίθουσες αναμονής, τουαλέτες, εγκαταστάσεις εστίασης)	Ποσοστό (%)		80-90%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Πίνακας 11: Δείκτες απόδοσης Χωρητικότητας Δικτύου (Χρήση)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ2.2.1 Βαθμός αξιοποίησης Δικτύου - όλα τα τρένα/αμαξοστοιχίες	Αριθμός συρμοχιλιομέτρων σε χιλιάδες (μόνο υπηρεσία μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, χωρίς ελιγμούς, χωρίς συρμούς έργων) σε σχέση με το συνολικό μήκος δικτύου.	Συρμοχιλιόμετρα ανά χιλιόμετρο γραμμής		37%
ΔΑ2.2.2 Βαθμός αξιοποίησης Δικτύου - επιβατικές αμαξοστοιχίες	Μέσος ημερήσιος αριθμός συρμοχιλιομέτρων επιβατικών αμαξοστοιχιών στην κύρια γραμμή (μόνο υπηρεσία εσόδων, χωρίς	Ημερήσια συρμοχιλιόμετρα επιβατικών		28%

	ελιγμούς, χωρίς συρμούς έργων) σε σχέση με τα κύρια χιλιόμετρα-τροχιάς.	αμαξοστοιχιών ανά χιλιόμετρα κύριας σιδηροδρομικής γραμμής		
ΔΑ2.2.3 Βαθμός αξιοποίησης Δικτύου - εμπορευματικές αμαξοστοιχίες	Μέσος ημερήσιος αριθμός συρμοχιλιομέτρων εμπορευματικών αμαξοστοιχιών στην κύρια γραμμή (μόνο υπηρεσία εσόδων, χωρίς ελιγμούς, χωρίς συρμούς έργων) σε σχέση με τα κύρια χιλιόμετρα-τροχιάς.	Ημερήσια συρμοχιλιόμετρα εμπορευματικών αμαξοστοιχιών ανά χιλιόμετρα κύριας σιδηροδρομικής γραμμής		7%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Δ.3 ΑΞΟΝΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου επιχειρησιακού άξονα σχεδιάσθηκαν 16 εταιρικοί δείκτες απόδοσης που καλύπτουν τις επιχειρησιακές περιοχές της κατάστασης δικτύου και της αξιοποίησης τεχνολογιών επί των περιουσιακών στοιχείων. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 12: Δείκτες απόδοσης Διαχείρισης Υποδομών (Κατάσταση)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ3.1.1 Χρόνος μη σωστής λειτουργίας ανεγκυστήρων και κυλιόμενων σκαλών	Σύνολο ωρών μη ορθής λειτουργίας ανεγκυστήρων/ κυλιόμενων σκαλών προς το σύνολο ωρών ονομαστικής λειτουργίας	Ποσοστό (%)		15% των ωρών μη λειτουργίας
ΔΑ3.1.2 Βλάβες περιουσιακών στοιχείων/ υποδομών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Μέσος αριθμός όλων των βλαβών περιουσιακών στοιχείων στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Α - Πίνακας 1 (στήλη 2) και την αντίστοιχη εξήγηση στο Παράρτημα Β.2 - Εγκαταστάσεις υποδομής ανά χίλια χιλιόμετρα κύριας γραμμής. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν.	Πλήθος βλαβών/ αστοχιών περιουσιακών στοιχείων ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου		770

	- Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν υπολογίζεται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).			
ΔΑ3.1.3 Βλάβες σηματοδότησης σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Μέσος αριθμός όλων των βλαβών των εγκαταστάσεων σηματοδότησης και των εγκαταστάσεων σηματοδότησης σε ισόπεδες διαβάσεις στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμοί 20 και 21) ανά χίλια χιλιόμετρα κύριας γραμμής. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν υπολογίζεται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).	Πλήθος βλαβών/αστοχιών σηματοδότησης ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου		0,5-1,5 βλάβες ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου
ΔΑ3.1.4 Βλάβες τηλεπικοινωνιών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Μέσος αριθμός όλων των βλαβών των τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων (GSM-R, βλάβες ραδιοεπικοινωνίας και άλλες) στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμός 22) ανά χίλια χιλιόμετρα κύριας γραμμής. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και	Πλήθος βλαβών/αστοχιών τηλεπικοινωνιών ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου		0,5-1,5 βλάβες ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου

	μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν υπολογίζεται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).			
ΛΑ3.1.5 Βλάβες παροχής ηλεκτρικού ρεύματος σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Μέσος αριθμός όλων των βλαβών εξοπλισμού τροφοδοσίας (τροφοδοσία ρεύματος για ηλεκτρική έλξη, διακυμάνσεις, πτώσεις τάσης και άλλα) στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμός 23) ανά χίλια χιλιόμετρα κύριας γραμμής. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν υπολογίζεται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).	Πλήθος βλαβών/αστοχιών παροχής ηλεκτρικού ρεύματος ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου		0,5-1,5 βλάβες ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου
ΛΑ3.1.6 Βλάβες τροχιάς σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Μέσος αριθμός όλων των βλαβών της γραμμής (θραύση σιδηροτροχιάς, πλευρική παραμόρφωση και άλλες βλάβες γραμμής) στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμός	Πλήθος βλαβών/αστοχιών τροχιάς ανά χίλια χιλιόμετρα		0,5-1,5 βλάβες ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού

	24) ανά χίλια χιλιόμετρα κύριας γραμμής. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν υπολογίζεται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).	κεντρικού δικτύου		ύ δικτύου
ΔΑ3.1.7 Δομικές αστοχίες σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Μέσος αριθμός όλων των βλαβών περιουσιακών στοιχείων κατασκευών (σηράγγων, γεφυρών) στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα Β.2 (αριθμός 25) ανά χίλια χιλιόμετρα κύριας γραμμής. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν υπολογίζεται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).	Πλήθος δομικών αστοχιών ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου		0,5-1,5 δομικές αστοχίες ανά χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου
ΔΑ3.1.8 Βλάβες υποδομών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Μέσος αριθμός όλων των βλαβών περιουσιακών στοιχείων υποδομών λόγω της διαχείρισης του προγραμματισμού του	Πλήθος βλαβών/αστοχιών υποδομών ανά		770

	προσωπικού και άλλων αιτιών που σχετίζονται με εγκαταστάσεις υποδομής στην κύρια γραμμή σύμφωνα με το φυλλάδιο UIC 450-2, Παράρτημα B.2 (αριθμοί 28 & 29) ανά χίλια χιλιόμετρα κύριας γραμμής. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου μετράται μία φορά και μόνο μία φορά, εάν επηρεάζεται οποιοδήποτε αμαξοστοιχία από αυτήν. - Μία αμαξοστοιχία επηρεάζεται εάν η βλάβη περιουσιακού στοιχείου προκαλέσει την υπέρβαση του ορίου λεπτών καθυστέρησης 5:29 λεπτών για επιβατικές υπηρεσίες ή 15:29 λεπτών για εμπορευματικές υπηρεσίες σε οποιοδήποτε διαθέσιμο σημείο μέτρησης. - Μια βλάβη περιουσιακού στοιχείου δεν υπολογίζεται εάν δεν υπερβαίνουν αυτά τα όρια για κανένα τρένο σε κανένα διαθέσιμο σημείο μέτρησης (δηλαδή εάν δεν επηρεάζεται κανένα τρένο).	χίλια χιλιόμετρα κεντρικού δικτύου		
ΔΑ3.1.9 Βαθμός ηλεκτροδότησης κύριας γραμμής/ κεντρικού δικτύου	Σύνολο χιλιομέτρων της γραμμής που είναι ηλεκτροδοτούμενη προς το συνολικό μήκος δικτύου.	% χιλιομέτρων κεντρικού δικτύου		57%
ΔΑ3.1.10 Ποσοστό αυτοματοποιημένης επιτήρησης της συντήρησης	Μήκος χιλιομέτρων γραμμής στα οποία εφαρμόζεται αυτοματοποιημένη επιτήρηση της συντήρησης προς το συνολικό μήκος χιλιομέτρων γραμμής	% χιλιομέτρων		90%
ΔΑ3.1.11 Υλοποίηση και χρήση Ηλεκτρονικού Συστήματος Διοίκησης της Συντήρησης	Πλήθος ενεργών χρηστών προς το πλήθος των χρηστών στους οποίους έχει δοθεί άδεια χρήσης του συστήματος	Ποσοστό (%)		70-80%
ΔΑ3.1.12 Πρόοδος γενικών σχεδίων (ΓΣ) έως το 2030 για τους όλους τους άξονες και κόμβους	Πρόοδος γενικών σχεδίων έως το 2030 για τους όλους τους άξονες και κόμβους (κατάσταση της υποδομής, προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης, πιθανές πρόσθετες εργασίες).	Ποσοστό (%)		60-70%
ΔΑ3.1.13 Συντήρηση και επισκευές σταθμού	Ποσοστό μικρών επισκευών που ολοκληρώθηκαν εντός 7 ημερών από την υποβολή της αναφοράς (24 ώρες για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια) προς το σύνολο των αιτημάτων επισκευών.	Ποσοστό (%)		80%

ΔΑ3.1.14 Ποσοστό χρησιμοποίησης περιουσιακών στοιχείων	Το ποσοστό του χρόνου που το τροχαίο υλικό είναι διαθέσιμο προς χρήση, όχι υπό συντήρηση, σε σύγκριση με τη συνολική του διαθεσιμότητα.	Ποσοστό (%)		>75%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Πίνακας 13: Δείκτες απόδοσης Διαχείρισης Υποδομών(Αξιοποίηση τεχνολογιών επί των περιουσιακών στοιχείων)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ3.2.1 Ανάπτυξη συστήματος ERTMS βάσει National Implementation Plan (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας)	Ποσοστό χιλιομέτρων της κεντρικού δικτύου που προβλέπεται να έχει αναπτυχθεί με ERTMS (Σύστημα Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Ελέγχου - European Rail Traffic Management System) βάσει National Implementation Plan, δηλαδή οι κύριες τροχιές που χρειάζεται να είναι εξοπλισμένες τόσο με ETCS (Ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου τρένων) όσο και με GSM-R (Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών)· καθώς και όπου είναι σε λειτουργία τα ETCS και GSM-R.	% τρεχόντων χιλιομέτρων κεντρικού δικτύου		10%
ΔΑ3.2.2 Ανάπτυξη ERTMS για το Δίκτυο σε λειτουργία (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας)	Κύριες γραμμές με ERTMS (Σύστημα Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Ελέγχου - European Rail Traffic Management System) σε λειτουργία σε αναλογία προς το σύνολο των κύριων γραμμών/ κεντρικό Δίκτυο (μετρημένες σε χλμ γραμμής).	% χιλιομέτρων κεντρικού δικτύου		10%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία/ Ετήσια				

Δ.4 ΑΞΟΝΑΣ ΟΓΚΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου επιχειρησιακού άξονα σχεδιάσθηκαν 7 εταιρικοί δείκτες απόδοσης που καλύπτουν τις επιχειρησιακές περιοχές της διαθεσιμότητας και της διατροφικότητας του δικτύου/ υποδομών. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 14: Δείκτες απόδοσης Όγκου Δραστηριοτήτων (Διαθεσιμότητα)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ4.1.1 Εθνικό μερίδιο σιδηροδρομικών μεταφορών σε εμπορευματικές μεταφορές	Ποσοστό των εθνικών σιδηροδρομικών τονο-χιλιόμετρων σε σύγκριση με το σύνολο των τονο-χιλιόμετρων οδικών, εσωτερικών πλωτών οδών, αερομεταφορών και σιδηροδρόμων.	% επιβατο-χιλιομέτρων		21%
ΔΑ4.1.2 Εθνικό μερίδιο σιδηροδρομικών μεταφορών σε επιβατικές μεταφορές	Ποσοστό των εθνικών σιδηροδρομικών επιβατο-χιλιομέτρων σε σύγκριση με το σύνολο των επιβατο-χιλιομέτρων επιβατικών αυτοκινήτων, λεωφορείων/πούλμαν, αερομεταφορών και σιδηροδρόμων.	% τονο-χιλιομέτρων		7,1%
ΔΑ4.1.3 Προσωπικό υποδομής	Σχετίζεται με τον αριθμό των εργαζομένων υποδομών προς το συνολικό μήκος Δικτύου.	Απόλυτος αριθμός		0,8
ΔΑ4.1.4 Συρμοχιλιόμετρα ανά εργαζόμενο	Σχετίζεται με τον σύνολο των συρμοχιλιομέτρων (ή τρενοχιλιομέτρων) σε χιλιάδες προς τον σύνολο του προσωπικού υποδομής.	Απόλυτος αριθμός		10
ΔΑ4.1.5 Τροχαίο υλικό προς διαγραφή	Αριθμός μονάδων, αξία και % του τροχαίου υλικού που χρειάζεται να διαγραφεί σε σχέση με το συνολικό απόθεμα τροχαίου υλικού.	Ποσοστό (%)		5-10%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Πίνακας 15: Δείκτες απόδοσης Όγκου Δραστηριοτήτων (Διατροφικότητα)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ4.2.1 Σταθμοί διατροφικών μεταφορών/τερματικοί σταθμοί μεταφόρτωσης	Ποσοστό δημόσιων σιδηροδρομικών σταθμών επιβατών με συνδέσεις με δημόσιες αστικές συγκοινωνίες (μετρό, λεωφορεία, τραμ, ελαφρύ σιδηρόδρομο, πορθμεία κ.λπ.) σε ολόκληρο το δίκτυο σιδηροδρομικών υποδομών, ανεξάρτητα από την ιδιοκτησία.	% επιβατικών σταθμών		70-80%

ΔΑ4.2.2 Σταθμοί προσβάσιμοι από επιβάτες με κινητικά προβλήματα (ΑΜΕΑ)	Ποσοστό σταθμών ετησίως, σε σχέση με το συνολικό αριθμό σταθμών σε ολόκληρο το δίκτυο σιδηροδρομικών υποδομών (ανεξάρτητα από την ιδιοκτησία), στους οποίους υπάρχει πρόσβαση από επιβάτες με κινητικά προβλήματα. Προσβάσιμος σταθμός είναι αυτός στον οποίο ένας επιβάτης μπορεί, από την είσοδό του στον σταθμό, να φτάσει στην πλατφόρμα μέσω ισόπεδης πρόσβασης, χωρίς σκαλοπάτια ή ισοδύναμο.	% επιβατικών σταθμών		80-90%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Δ.5 ΑΞΟΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου επιχειρησιακού άξονα σχεδιάστηκαν 16 εταιρικοί δείκτες απόδοσης που καλύπτουν τις επιχειρησιακές περιοχές της ασφάλειας του δικτύου/ υποδομών και του περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 16: Δείκτες απόδοσης Ασφάλειας & Περιβάλλοντος (Ασφάλεια)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ5.1.1 Άτομα που τραυματίστηκαν σοβαρά και σκοτώθηκαν	Σχετικός αριθμός ατόμων που τραυματίστηκαν σοβαρά και νοσηλεύτηκαν για περισσότερες από 24 ώρες (εξαιρουμένης οποιασδήποτε απόπειρας αυτοκτονίας) και σκοτώθηκαν (δηλαδή σκοτώθηκαν αμέσως ή πέθαναν εντός 30 ημερών, εξαιρουμένης οποιασδήποτε αυτοκτονίας) από ατυχήματα με βάση τις ακόλουθες κατηγορίες: - Επιβάτης, - Υπάλληλος ή εργολάβος, - Χρήστης ισόπεδης διάβασης, - Παραβάτης, - Άλλο άτομο σε πλατφόρμα, - Άλλο άτομο που δεν βρίσκεται σε πλατφόρμα.	Πλήθος θανάσιμων τραυματισμών ανά εκατομμύριο συρμοχλίου έτρων		<0,5
ΔΑ5.1.2 Κρίσιμα ατυχήματα	Σχετικός αριθμός κρίσιμων ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων κατασκευών,	Πλήθος ατυχημάτων ανά εκατομμύριο		<0,5

	εξαιρουμένων των ατυχημάτων σε εργαστήρια, αποθήκες και αμαξοστάσια, με βάση τους ακόλουθους τύπους πρωτογενών ατυχημάτων: - Σύγκρουση τρένου με σιδηροδρομικό όχημα, - Σύγκρουση τρένου με εμπόδιο εντός της ασφαλούς απόστασης (clearance gauge), - Εκτροχιασμός τρένου, - Ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, συμπεριλαμβανομένου ατυχήματος με πεζούς σε ισόπεδη διάβαση, - Ατύχημα σε πρόσωπα που αφορά τροχαίο υλικό εν κινήσει, με εξαίρεση τις αυτοκτονίες και τις απόπειρες αυτοκτονίας, - Πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό, - Άλλο ατύχημα. Το όριο είναι το σημείο από το οποίο το σιδηροδρομικό όχημα που εξέρχεται από το συνεργείο/αποθήκη/τερματικό σταθμό/παρακαμπτήριες γραμμές δεν μπορεί να διέλθει χωρίς να έχει άδεια πρόσβασης στη κύρια γραμμή ή σε άλλη παρόμοια γραμμή. Αυτό το σημείο συνήθως αναγνωρίζεται από σήμανση. Για περαιτέρω καθοδήγηση, ανατρέξτε στις Οδηγίες Εφαρμογής του ERA σχετικά με τους CSI.	συρμοχίλιων έτρων		
ΔΑ5.1.3 Παράγοντες ατυχημάτων που σχετίζονται με τον Διαχειριστή Δικτύου	Σχετικός αριθμός των ακόλουθων παραγόντων που οδηγούν σε ατυχήματα - Σπασμένη γραμμή τροχιάς, - Πόρπη και κακή ευθυγράμμιση της τροχιάς, - Σφάλμα σηματοδότησης από λάθος πλευρά.	Πλήθος παραγόντων ανά εκατομμύριο συρμοχίλιων έτρων		<1
ΔΑ5.1.4 Συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφαλείας	Ποσοστό συμμόρφωσης με τους εθνικούς και ενωσιακούς κανονισμούς ασφαλείας	Ποσοστό (%)		100%
ΔΑ5.1.5 Ποσοστό συμβάντων ασφαλείας	Αριθμός συμβάντων ασφαλείας ανά 1.000 εργαζόμενους κατά τη διάρκεια της κατασκευής	Ποσοστό (%)		<1
ΔΑ5.1.6 Πλήθος ατυχημάτων σε ισόπεδες διαβάσεις τροχοφόρων	Πλήθος ατυχημάτων σε ισόπεδες διαβάσεις τροχοφόρων εξ αιτίας της υποδομής ως προς τον συνολικό αριθμό των ισόπεδων διαβάσεων.	Ποσοστό (%)		<0.5%

ΔΑ5.1.7 Παραβίαση σηματοδότη (SPAD)	Αναφέρεται όταν τροχαίο υλικό/συρμός που βρίσκεται σε λειτουργία περνάει ένα σήμα στάσης χωρίς εξουσιοδότηση.	Απόλυτος αριθμός		<0,5
ΔΑ5.1.8 Αναλογία τραυματισμών που προκαλεί απώλεια εργάσιμου χρόνου (προσωπικό ΟΣΕ) - (LTIFR)	Το ποσοστό των τραυματισμών ή ασθενειών στον χώρο εργασίας που έχουν ως αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι του ΟΣΕ να μην μπορούν να εκτελέσουν τα συνήθη εργασιακά τους καθήκοντα και να απαιτείται χρόνος απουσίας από την εργασία τους για να αναρρώσουν. Υπολογίζεται ως (τον αριθμό τραυματισμών με απώλεια χρόνου εργασίας / Σύνολο ωρών εργασίας) * 200.000. Ο αριθμός 200.000 αντιπροσωπεύει τη βασική τιμή 100 εργαζομένων πλήρους απασχόλησης που εργάζονται 40 ώρες την εβδομάδα για 50 εβδομάδες.	Απόλυτος αριθμός		1.0-2.0
ΔΑ5.1.9 Αναλογία τραυματισμών που προκαλεί απώλεια εργάσιμου χρόνου (προσωπικό εργολάβου) - (LTIFR)	Το ποσοστό των τραυματισμών ή ασθενειών στον χώρο εργασίας που έχουν ως αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι του εργολάβου να μην μπορούν να εκτελέσουν τα συνήθη εργασιακά τους καθήκοντα και να απαιτείται χρόνος απουσίας από την εργασία τους για να αναρρώσουν. Υπολογίζεται ως (τον αριθμό τραυματισμών με απώλεια χρόνου εργασίας / Σύνολο ωρών εργασίας) * 200.000. Ο αριθμός 200.000 αντιπροσωπεύει τη βασική τιμή 100 εργαζομένων πλήρους απασχόλησης που εργάζονται 40 ώρες την εβδομάδα για 50 εβδομάδες.	Απόλυτος αριθμός		1.0-2.0
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Πίνακας 17: Δείκτες απόδοσης Ασφάλειας & Περιβάλλοντος (Περιβάλλον)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ5.2.1 Εκπομπή CO2 λόγω συντήρησης του τροχαίου υλικού	Τόνοι εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα που παράγονται από δραστηριότητες/ εργασίες συντήρησης τροχαίου υλικού σε σύγκριση με τα χιλιόμετρα γραμμής.	tCO2 ανά χιλιόμετρο κεντρικού δικτύου		0,4

ΔΑ5.2.2 Εκπομπές θορύβου και κραδασμών σε επιβατικούς σταθμούς	Επίπεδο ηχητικής έντασης που παράγεται κατά την διέλευση αμαξοστοιχιών από σημεία ελέγχου/ επιβατικούς σταθμούς	dB		70-80
ΔΑ5.2.3 Ποσοστό συμμόρφωσης με τους κανονισμούς βιωσιμότητας	Πλήθος έργων που δεν πληρούν τα πρότυπα βιωσιμότητας προς το σύνολο των έργων	Ποσοστό (%)		100%
ΔΑ5.2.4 Αποδοτικότητα διαχείρισης αποβλήτων	Πλήθος αποβλήτων που ανακυκλώνονται ή επαναχρησιμοποιούνται προς το πλήθος των υλικών	Ποσοστό (%)		>70%
ΔΑ5.2.5 Απόδοση καυσίμου (ντιζελοκινητήρων)	Η ποσότητα καυσίμου που καταναλώνεται ανά τονοχιλιόμετρο σε ντιζελοκινητήρα.	Λίτρα ανά τονοχιλιόμετρο		0,4-0,6
ΔΑ5.2.6 Απόδοση καυσίμου (ηλεκτροκινητήρων)	Η ποσότητα καυσίμου που καταναλώνεται ανά τονοχιλιόμετρο σε ηλεκτροκινητήρα.	Λίτρα ανά τονοχιλιόμετρο		αύξηση 5% της απόδοσης των λίτρων
ΔΑ5.2.7 Χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας επί της ηλεκτροδοτούμενης τροχιάς	Ποσοστό ανανεώσιμης ηλεκτρικής ενέργειας στη συνολική ενέργεια τροχιάς σε kWh. Η ανανεώσιμη ενέργεια είναι ένα είδος ενέργειας που προέρχεται από φυσικές διεργασίες που ανανεώνονται συνεχώς, όπως η ηλιακή, αιολική, βιομάζα, γεωθερμική, υδροηλεκτρική και ωκεάνιες πηγές, στερεά βιομάζα, βιοαέριο και υγρά βιοκαύσιμα.	% επί του συνόλου της συνολικής ενέργειας τροχιάς (kWh)		20-30%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία/ Ετήσια				

Δ.6 ΑΞΟΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ & ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου επιχειρησιακού άξονα σχεδιάσθηκαν 18 εταιρικοί δείκτες απόδοσης που καλύπτουν τις επιχειρησιακές περιοχές της διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού και της εκτέλεσης έργων. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 18: Δείκτες απόδοσης Ανάπτυξης Δικτύου & Ανθρώπινου Δυναμικού (Ανθρώπινο Δυναμικό)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ6.1.1 Αριθμός προσωπικού και κόστος προσωπικού	Αριθμός προσωπικού και κόστος προσωπικού, συμπεριλαμβανομένων μισθών, υπερωριών και γενικών εξόδων που	Πλήθος (#)		Πρέπει να είναι ευθυγραμμισ

	σχετίζονται με τους μισθούς για: μηχανοδηγούς, φύλακες τρένων, προσωπικό σταθμού, προσωπικό συντήρησης στόλου, διοικητικό προσωπικό από τα κεντρικά γραφεία και εκτός έδρας ανά λειτουργία			μένα με τα πρότυπα του κλάδου
ΔΑ6.1.2 Ποσοστό ημερών ασθένειας	Πλήθος ημερών ασθένειας προς το σύνολο των εργάσιμων ημερών.	Ποσοστό (%)		3-5%
ΔΑ6.1.3 Ποσοστό ημερών απουσίας	Πλήθος ημερών απουσίας προς το σύνολο των εργάσιμων ημερών.	Ποσοστό (%)		3-5%
ΔΑ6.1.4 Ποσοστό ολοκλήρωσης εκπαίδευσης ασφαλείας προσωπικού	Πλήθος εργαζομένων που συμμετείχαν στην εκπαίδευση ασφαλείας προς το πλήθος του προσωπικού που απαιτείται για την εκπαίδευση.	Ποσοστό (%)		100%
ΔΑ6.1.5 Ποσοστό ολοκλήρωσης εκπαίδευσης προσωπικού σχετικά με διαχείριση έργων	Πλήθος εργαζομένων που συμμετείχαν στην εκπαίδευση διαχείρισης έργων προς το πλήθος του προσωπικού που απαιτείται για την εκπαίδευση.	Ποσοστό (%)		>75%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Πίνακας 19: Δείκτες απόδοσης Ανάπτυξης Δικτύου & Ανθρώπινου Δυναμικού (Εκτέλεση Έργων)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ6.2.1 Ποσοστό καθυστερημένων σιδηροδρομικών έργων αντί αρχικού πλάνου	Αριθμός καθυστερημένων σιδηροδρομικών έργων/Συνολικός αριθμός σιδηροδρομικών έργων	Ποσοστό (%)		<10%
ΔΑ6.2.2 Μέση καθυστέρηση σιδηροδρομικών έργων	Συνολική καθυστέρηση κατασκευής έργου σε ημέρες προς το πλήθος των έργων (διαφοροποιείται ανά κατηγορία έργου)	Ημέρες		<10%
ΔΑ6.2.3 Μέση απόκλιση προϋπολογισμού σιδηροδρομικών έργων αντί αρχικού πλάνου	Συνολική αύξηση κόστους κατασκευής έργου σε ευρώ προς το πλήθος των έργων (διαφοροποιείται ανά κατηγορία έργου)	Ευρώ		5
ΔΑ6.2.4 Μέση διάρκεια μεταξύ ολοκλήρωσης της κατασκευής και έναρξης της λειτουργίας των έργων	Πλήθος ημερών για την διαφορά σε διάρκεια μεταξύ ολοκλήρωσης της κατασκευής και έναρξης της λειτουργίας των έργων προς το πλήθος των έργων (διαφοροποιείται ανά κατηγορία έργου)	Ημέρες		30-60
ΔΑ6.2.5 Αιτήματα αλλαγής	Μέσος χρόνος που απαιτείται για την εφαρμογή αλλαγών βάσει του τύπου, του επείγοντος ή της προτεραιότητας	Ημέρες		5-10

	(Απαιτούμενη πληροφορία: Ο αριθμός των αλλαγών που ζητήθηκαν ανά κατηγορία έργου)			
ΔΑ6.2.6 Ευρήματα συμμόρφωσης προμηθευτή	Αριθμός συμβάντων / καταγγελιών που συνδέονται με τους επιλεγμένους προμηθευτές / υπεργολάβους	Ποσοστό (%)		1-3%
ΔΑ6.2.7 Ποσοστό συμβάντων συμβάσεων έργων	Αριθμός συμβάντων / καταγγελιών (σύνολο / δεκτές / απορριφθέντες) προς το σύνολο των συμβάσεων	Ποσοστό (%)		1-3%
ΔΑ6.2.8 Ευρήματα συμβατικών παραβάσεων	Νομικές ενέργειες / ποινές σε βάρος του Νέου Φορέα λόγω καθυστερήσεων ή άλλων συμβατικών παραβάσεων	Πλήθος (#)		1-3
ΔΑ6.2.9 Ποσοστό αλλαγής προδιαγραφών έναντι αρχικού πλάνου	Κόστους έργου που αποδίδεται σε αλλαγές παραγγελιών προς το συνολικό κόστος του έργου	Ποσοστό (%)		<5%
ΔΑ6.2.10 Ολοκλήρωση έργων με εξοικονόμηση χρημάτων σχετικά με τον αρχικό προϋπολογισμό	Εξοικονόμηση που προέκυψε από την αύξηση της παραγωγικότητας που επιτεύχθηκε κατά την εκτέλεση των έργων (προς τον αρχικό προϋπολογισμό)	Ποσοστό (%)		5-10%
ΔΑ6.2.11 Ολοκλήρωση έργων νωρίτερα του αρχικού χρονοπρογραμματισμού	Επιτάχυνση που προέκυψε από την αύξηση της παραγωγικότητας που επιτεύχθηκε κατά την εκτέλεση των έργων (προς τον αρχικό χρονικό προγραμματισμό)	Ποσοστό (%)		5-10%
ΔΑ6.2.12 Επιτυχής ολοκλήρωση έργων	Ποσοστό έργων που ολοκληρώθηκαν εντός του εγκεκριμένου προϋπολογισμού και του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος σε σχέση με το σύνολο των έργων.	Ποσοστό (%)		70-80%
ΔΑ6.2.13 Εκκρεμείς πιστοποιήσεις εργολάβων	Αριθμός πιστοποιήσεων εργολάβων που εκκρεμούν προς τον συνολικό αριθμό πιστοποιήσεων που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της κατασκευής ενός έργου.	Ποσοστό (%)		<10%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία				

Δ.7 ΑΞΟΝΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου επιχειρησιακού άξονα σχεδιάστηκαν 28 εταιρικοί δείκτες απόδοσης που καλύπτουν τις επιχειρησιακές περιοχές των δαπανών, εσόδων, επενδύσεων, προϋπολογισμού, χρηματοδοτήσεων και χρέους. Πιο συγκεκριμένα:

Πίνακας 20: Δείκτες απόδοσης Χρηματοοικονομικών (Δαπάνες)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ7.1.1 Λειτουργικές δαπάνες σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου (OPEX)	Συνολικές ετήσιες λειτουργικές δαπάνες του Διαχειριστή Δικτύου ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		35000€
ΔΑ7.1.2 Δαπάνες συντήρησης σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Συνολικές ετήσιες δαπάνες συντήρησης του Διαχειριστή Δικτύου ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		14000€
ΔΑ7.1.3 Δαπάνες διαχείρισης κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Συνολικές ετήσιες δαπάνες του Διαχειριστή Δικτύου σχετικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		18000€
ΔΑ7.1.4 Κεφαλαιουχικές δαπάνες σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου (CAPEX)	Συνολικές ετήσιες κεφαλαιουχικές δαπάνες του Διαχειριστή Δικτύου ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		145000€
ΔΑ7.1.5 Δαπάνες ανακαίνισης/ αναβάθμισης σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Συνολικές ετήσιες δαπάνες ανακαίνισης/ αναβάθμισης του Διαχειριστή υποδομής ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		20000€
ΔΑ7.1.6 Δαπάνες συντήρησης και ανακαίνισης/ αναβάθμισης	Συνολικές ετήσιες δαπάνες ανακαίνισης/ αναβάθμισης και συντήρησης του Διαχειριστή Δικτύου (άθροισμα των συνολικών ετήσιων δαπανών ανακαίνισης/ αναβάθμισης του Δικτύου και των συνολικών ετήσιων δαπανών συντήρησης του Διαχειριστή Δικτύου) σε σχέση με το μέγεθος του δικτύου.	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		34000€
ΔΑ7.1.7 Κάλυψη κόστους σε σχέση με την κρατική επιχορήγηση	Ποσοστό πλήρους κάλυψης κόστους (κόστος μισθοδοσίας, κόστος αποθεμάτων, κόστος ιδιοπαραγωγής, λοιπά έξοδα/αμοιβές Τρίτων) σε σχέση με την συνολική κρατική επιχορήγηση.	Ποσοστό (%)		80-90%
ΔΑ7.1.8 Δείκτης κόστους-αποδοτικότητας	Λειτουργικά έξοδα διαιρούμενα με τα συνολικά έσοδα	Ποσοστό (%)		60-70%
ΔΑ7.1.9 Κόστος ανά χιλιόμετρο γραμμής	Το συνολικό κόστος του έργου διαιρούμενο με τα συνολικά χιλιόμετρα της γραμμής που κατασκευάστηκε (διαφοροποιείται ανά κατηγορία έργου).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		Τιμή στόχος ανάλογα με την κατηγορία του έργου
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία/ Ετήσια				

Πίνακας 21: Δείκτες απόδοσης Χρηματοοικονομικών (Έσοδα)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ7.2.1 Έσοδα από χρεώσεις πρόσβασης σιδηροδρομικών γραμμών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου (επιβατικές μεταφορές)	Συνολικά ετήσια έσοδα από χρεώσεις πρόσβασης σιδηροδρομικών γραμμών (επιβατικών μεταφορών) σε σύγκριση με το σύνολο των χιλιομέτρων κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		13000€
ΔΑ7.2.2 Ποσοστό χρεώσεων πρόσβασης στο Δίκτυο προς τα συνολικά έσοδα	Συνολικά ετήσια έσοδα του Διαχειριστή Δικτύου από τις χρεώσεις πρόσβασης στο δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματικών, επιβατικών και τουριστικών τρένων) σε σύγκριση με τα συνολικά έσοδα.	% επί των συνολικών εσόδων		35%
ΔΑ7.2.3 Συνολικά έσοδα από χρεώσεις, εξαιρουμένων των χρεώσεων πρόσβασης, σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Συνολικά ετήσια έσοδα από τέλη μη πρόσβασης (π.χ. εμπορική μίσθωση, διαφήμιση, τηλεπικοινωνίες, εξαιρουμένων των επιχορηγήσεων ή επιδοτήσεων) σε σχέση με τα συνολικά χιλιόμετρα κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		3000€
ΔΑ7.2.4 Έσοδα από καθεστώτα κινήτρων σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου	Συνολικό ετήσιο εισόδημα του Διαχειριστή Δικτύου από καθεστώτα κινήτρων με πελάτες (εάν ισχύει, χωρίς δημόσιες επιχορηγήσεις ή κρατικές επιδοτήσεις) ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		500€
ΔΑ7.2.5 Έσοδα ανά χιλιόμετρο επιβατικού τρένου	Συνολικά έσοδα διαιρούμενα με τα συνολικά χιλιόμετρα επιβατικών τρένων που διακινήθηκαν.	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		0.05-0.10€
ΔΑ7.2.6 Έσοδα από χρεώσεις πρόσβασης σιδηροδρομικών γραμμών σε σχέση με το μέγεθος του Δικτύου (εμπορευματικές μεταφορές)	Συνολικά ετήσια έσοδα από χρεώσεις πρόσβασης σιδηροδρομικών γραμμών (εμπορευματικών μεταφορών) σε σύγκριση με το σύνολο των χιλιομέτρων κύριου δικτύου (core network).	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		15000€
ΔΑ7.2.7 Έσοδα ανά χιλιόμετρο εμπορευματικού τρένου	Συνολικά έσοδα διαιρούμενα με τα συνολικά χιλιόμετρα εμπορευματικών τρένων που διακινήθηκαν.	Ευρώ ανά χιλιόμετρο κύριου δικτύου		0.05-0.10€
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία/ Ετήσια				

Πίνακας 22: Δείκτες απόδοσης Χρηματοοικονομικών (Επενδύσεις)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ7.3.1 Εγκεκριμένα έργα μέσα από χρηματοδοτικά εργαλεία	Αριθμός έργων που εγκρίθηκαν κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους.	Πλήθος (#)		5-10
ΔΑ7.3.2 Αξία εγκεκριμένων εργασιών	Συνολική χρηματική αξία εργασιών που εγκρίθηκαν κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους.	Ευρώ		150-200 εκ. €
ΔΑ7.3.3 Απόδοση επένδυσης (ROI)	Η απόδοση της επένδυσης ορίζεται ως (Τρέχουσα Αξία Επένδυσης - Κόστος Επένδυσης) / Κόστος Επένδυσης. Είναι μέτρο κερδοφορίας σε σχέση με τις επενδύσεις που πραγματοποιούνται σε νέες υποδομές.	Ποσοστό (%)		>10%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία/ Ετήσια				

Πίνακας 23: Δείκτες απόδοσης Χρηματοοικονομικών (Προϋπολογισμός)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ7.4.1 Χρησιμοποιούμενα κεφάλαια	Ποσοστό των κεφαλαίων που χρησιμοποιήθηκαν εντός του προϋπολογισμένου χρόνου.	Ποσοστό (%)		80-90%
ΔΑ7.4.2 Τήρηση προϋπολογισμού	Ποσοστό έργων (συντήρησης, ανακαίνισης και αναβάθμισης) που ολοκληρώθηκαν εντός του εγκεκριμένου προϋπολογισμού	Ποσοστό (%)		90-95%
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία/ Ετήσια				

Πίνακας 24: Δείκτες απόδοσης Χρηματοοικονομικών (Χρηματοδότηση)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ7.5.1 Δημόσια χρηματοδότηση για λειτουργικές δαπάνες (ΟΡΕΧ)	Συνολική ετήσια χρηματοδότηση για λειτουργικές δαπάνες σε σχέση με το μέγεθος του κύριου δικτύου (core network).	Ποσοστό (%)		70-80%
ΔΑ7.5.2 Ποσοστό αξιοποίησης χρηματοδότησης	Ποσοστό της διατεθείσας χρηματοδότησης που αξιοποιείται αποτελεσματικά (και πριν λήξει) για την ολοκλήρωση του έργου προς την συνολική αξία της χρηματοδότησης	Ποσοστό (%)		>95%
ΔΑ7.5.3 Συνολική δημόσια χρηματοδότηση	Συνολική δημόσια χρηματοδότηση που σχετίζεται με το μέγεθος του κύριου δικτύου.	Ευρώ ανά χιλιόμετρο		55000€

		κόριου δικτύου		
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία/ Ετήσια				

Πίνακας 25: Δείκτες απόδοσης Χρηματοοικονομικών (Χρέος)

Δείκτης	Περιγραφή Δείκτη	Μονάδα Μέτρησης	Υφιστάμενη Τιμή Δείκτη	Τιμή Στόχος
ΔΑ7.6.1 Μέση διάρκεια χρηματοοικονομικού χρέους	Η μέση διάρκεια του χρηματοοικονομικού χρέους, σε γενικές γραμμές, αναφέρεται στον μέσο χρόνο που χρειάζεται για να λήξει ένα χαρτοφυλάκιο χρεωστικών τίτλων ή για να αποπληρωθεί το κεφάλαιο. Αυτό χρησιμοποιείται συχνά στο πλαίσιο επενδύσεων σταθερού εισοδήματος, όπως ομόλογα ή αμοιβαία κεφάλαια χρέους.	Έτη		3-5
ΔΑ7.6.2 Καθαρό χρηματοοικονομικό χρέος σε αξία αποπληρωμής	Βραχυπρόθεσμο χρέος (που λήγει σε λιγότερο από 12 μήνες) συν το μακροπρόθεσμο χρέος (οτιδήποτε λήγει σε περισσότερους από 12 μήνες) μείον όλα τα μετρητά και τα ισοδύναμα μετρητών.	Ευρώ		10-20 εκ. €
ΔΑ7.6.3 Καθαρό χρέος σύμφωνα με τα ΔΑ πρότυπα	Χρηματική διαφορά μεταξύ των συνολικών δανειακών υποχρεώσεων και των διαθεσίμων και χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων	Ευρώ		5-15 εκ. €
ΔΑ7.6.4 Καθαρό χρηματοοικονομικό χρέος προς περιθώριο κέρδους	Λόγος καθαρού χρηματοοικονομικού χρέους προς περιθώριο κέρδους	Ποσοστό (%)		1.0-2.0
Συχνότητα αναφοράς: Εξαμηνιαία/ Ετήσια				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε΄

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Ε. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟΔΟΣΗΣ

Η δημιουργία του μηχανισμού παρακολούθησης δεικτών απόδοσης προϋποθέτει την εναρμόνιση του με τον εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας και την δημιουργία νέων διαδικασιών. Ως εκ τούτου κάτωθι προβλέπονται οι βασικές διαδικασίες, που συμπεριλαμβάνονται στο σύστημα διαχείρισης επιχειρησιακής λειτουργίας:

- Παρακολούθηση και αποθήκευση δεικτών απόδοσης
- Προσθήκη, τροποποίηση ή αφαίρεση δείκτη απόδοσης
- Καθορισμός τιμών στόχων δεικτών απόδοσης

Ε.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ

Η παρακολούθηση των δεικτών απόδοσης γίνεται μέσω εργαλείου/τεχνολογικής εφαρμογής παρακολούθησης και αναφορών. Παρακάτω, καθορίζονται οι ρόλοι που εμπλέκονται στη διαδικασία παρακολούθησης δεικτών καθώς και οι ενέργειες που θα πρέπει να γίνουν από κάθε ρόλο.

Συγκεκριμένα, κάθε 1η – 5η ημέρα του 7ου μήνα, ο Διαχειριστής επικοινωνεί με τους υπεύθυνους οργανωτικών μονάδων για υποβολή δεδομένων (αποστολή email). Οι Υπεύθυνοι συλλέγουν/επεξεργάζονται τα απαραίτητα στοιχεία για τους δείκτες απόδοσης των οργανωτικών μονάδων. Έχοντας εξασφαλίσει την πληρότητα και ορθότητα συμπλήρωσης των επιμέρους στοιχείων που λήφθηκαν από τους Υπεύθυνους Οργανωτικών Μονάδων, ο Διαχειριστής επικαιροποιεί τα δεδομένα/ πληροφορία και εξάγει τα αποτελέσματα του προηγούμενου εξαμήνου. Στην συνέχεια τα αποτελέσματα αναρτούνται στον δικτυακό φάκελο που έχει καθοριστεί από τον Διαχειριστή και τέλος δημιουργεί την ανάλογη έκθεση αναφοράς/ανασκόπησης προς την Διοίκηση του οργανισμού.

Πίνακας 26: Παρακολούθηση δεικτών απόδοσης

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ: Παρακολούθηση δεικτών απόδοσης	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ: Κάθε εξάμηνο (1 ^η – 25 ^η ημέρα του 7 ^{ου} μήνα)
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ: • Κάθε 1^η – 5^η ημέρα του 7^{ου} μήνα, ο Διαχειριστής ενημερώνει τους υπεύθυνους των οργανωτικών μονάδων μέσω email για αποστολή των ζητούμενων πληροφοριών.	

• Μεταξύ 5^{ης} – 10^{ης} ημέρας του 7^{ου} μήνα, οι Υπεύθυνοι Οργανωτικών Μονάδων συλλέγουν και επεξεργάζονται τα στοιχεία των μονάδων τους. • Μεταξύ 10^{ης} – 15^{ης} ημέρας του 7^{ου} μήνα, ο Διαχειριστής επεξεργάζεται τα δεδομένα που έλαβε με σκοπό την αναθεώρηση του εξαμηνιαίου μηχανισμού παρακολούθησης δεικτών απόδοσης και τα αποθηκεύει στον δικτυακό φάκελο που έχει καθοριστεί. • Μέχρι την 15^η ημέρα του 7^{ου} μήνα, ο Διαχειριστής αποστέλλει την έκθεση αναφοράς και τα αποτελέσματα των δεικτών στην Διοίκηση.		
ΑΡΜΟΔΙΟΙ / ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ: • Διαχειριστής Μηχανισμού Παρακολούθησης Δεικτών • Υπεύθυνοι Οργανωτικών Μονάδων	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΙ ΠΟΡΟΙ: • Δεδομένα οργανωτικών μονάδων • Υφιστάμενοι δείκτες απόδοσης (τρέχοντος έτους) • Τιμές στόχοι υφιστάμενων δεικτών απόδοσης	ΚΙΝΔΥΝΟΙ: • Μη έγκαιρη αποστολή στοιχείων • Λανθασμένη πληροφόρηση (μη έγκυρα δεδομένα)

Ε.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΟΘΗΚΗΣ, ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ Η ΑΦΑΙΡΕΣΗΣ ΔΕΙΚΤΗ

Κατά τη διάρκεια του έτους, μπορεί να γίνει προσθήκη, τροποποίηση ή αφαίρεση δείκτη. Αλλαγή δείκτη μπορεί να γίνεται μόνο κατόπιν απόφασης της Διοίκησης (μετά από τεκμηριωμένη εισήγηση της οργανωτικής μονάδας). Η αλλαγή των δεικτών μπορεί να σηματοδοτείται μόνο από ιδιαίτερα σημαντικές αλλαγές στους στόχους του οργανισμού ή στους όρους της σύμβασης. Υπεύθυνος για την προσθήκη νέου δείκτη (ή τροποποίησης υφιστάμενου) στον μηχανισμό παρακολούθησης είναι μόνο ο Διαχειριστής. Αρχικά, καθορίζει ακριβώς τον ορισμό του δείκτη και την πηγή των στοιχείων που τον τροφοδοτούν, και αναμένει την έγκριση του δείκτη από τον αρμόδιο Γενικό Διευθυντή. Μετά την έγκριση, ο Διαχειριστής προβαίνει στην καταχώριση των στοιχείων στα αντίστοιχα πεδία. Οι δείκτες απόδοσης που θα επιλεγούν αποτελούν συμβατικό στοιχείο το οποίο για να τροποποιηθεί απαιτείται η συμφωνία και του ετέρου συμβαλλόμενου.

Πίνακας 27: Προσθήκη, τροποποίηση ή αφαίρεση δείκτη απόδοσης

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ: Προσθήκη, τροποποίηση ή αφαίρεση δείκτη	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ: Κάθε εξάμηνο (1 ^η – 25 ^η ημέρα του 7 ^{ου} μήνα)
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ:	

124

- Κάθε 1^η – 5^η ημέρα του 7^{ου} μήνα, ο Υπεύθυνος Οργανωτικής Μονάδας ενημερώνει τον Διαχειριστή για πιθανή τροποποίηση των δεικτών απόδοσης. - Μεταξύ 5^{ης} – 10^{ης} ημέρας του 7^{ου} μήνα, ο Διαχειριστής σε συνεργασία με τον Υπεύθυνο Οργανωτικής Μονάδας καθορίζουν την αλλαγή που απαιτείται να γίνει στον μηχανισμό παρακολούθησης (φόρμουλα υπολογισμού, τιμή στόχος και δεδομένα εισόδου προτεινόμενου δείκτη). - Μεταξύ 10^{ης} – 15^{ης} ημέρας του 7^{ου} μήνα, ο Διαχειριστής ενημερώνει τον Γενικό Διευθυντή για την τροποποίηση και αυτός αξιολογεί και εγκρίνει ή μη την τροποποίηση του δείκτη απόδοσης. - Μεταξύ 20^{ης} – 25^{ης} ημέρας του 7^{ου} μήνα, ο Διαχειριστής καταχωρεί τα δεδομένα του τροποποιημένου δείκτη στα αντίστοιχα πεδία του μηχανισμού παρακολούθησης/έκθεσης αναφοράς.		
ΑΡΜΟΔΙΟΙ / ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ: - Διαχειριστής Μηχανισμού Παρακολούθησης Δεικτών - Γενικοί Διευθυντές - Υπεύθυνοι Οργανωτικών Μονάδων - Διευθύνων Σύμβουλος (κατά περίπτωση)	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΙ ΠΟΡΟΙ: - Φόρμουλα υπολογισμού, τιμή στόχος και δεδομένα εισόδου τροποποιημένου δείκτη - Φόρμουλα υπολογισμού, τιμή στόχος και δεδομένα εισόδου προτεινόμενου δείκτη	ΚΙΝΔΥΝΟΙ: Μη επαρκή στοιχεία για προσθήκη δείκτη απόδοσης (φόρμουλα υπολογισμού, τιμή στόχος, δεδομένα εισόδου)

Ε.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΙΜΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ

Η διαδικασία καθορισμού τιμών στόχων για τους δείκτες απόδοσης ξεκινά από την πρόταση στόχων στρατηγικών & επιχειρησιακών δεικτών για το επόμενο έτος από την αρμόδια Διεύθυνση. Στη συνέχεια, οι Διευθυντές και Υπεύθυνοι Οργανωτικών Μονάδων ορίζουν τους επιχειρησιακούς στόχους (και τις αντίστοιχες τιμές των δεικτών απόδοσης) που αντιστοιχούν στην κάθε οργανωτική μονάδα, τους οποίους επικυρώνει ο αρμόδιος Γενικός Διευθυντής και ο Διευθύνων Σύμβουλος (ΔΝΣ). Το σύνολο των στρατηγικών και επιχειρησιακών στόχων παρουσιάζεται και εγκρίνεται από τον ΔΝΣ. Μετά την έγκριση του ΔΝΣ, το προσωπικό του οργανισμού ενημερώνεται για τους στρατηγικούς και επιχειρησιακούς στόχους (και τους αντίστοιχους δείκτες απόδοσης). Οι νέοι δείκτες αποτελούν συμβατικό στοιχείο το οποίο για να τροποποιηθεί απαιτείται η συμφωνία και του ετέρου συμβαλλόμενου. Η διαδικασία αυτή επαναλαμβάνεται κάθε έτος, κατά τον τελευταίο μήνα.

Πίνακας 28: Καθορισμός τιμών στόχων δεικτών απόδοσης

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ:	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ:
	Ετήσια (12 ^{ος} μήνας τρέχοντος έτους)

Καθορισμός στόχων δεικτών απόδοσης (KPIs)		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ & ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ:		
Σε ετήσια βάση, η Διοίκηση θα αξιολογεί τους υφιστάμενους δείκτες απόδοσης λαμβάνοντας υπόψη τους στρατηγικούς στόχους της εταιρείας. Πριν την έναρξη του επόμενου χρόνου, θα καθορίζει τις τιμές στόχους των δεικτών απόδοσης και θα αποφασίζει για την τροποποίηση των δεικτών (προσθήκη, αφαίρεση, αλλαγή τιμής στόχου).		
ΑΡΜΟΔΙΟΙ / ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ:	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΙ ΠΟΡΟΙ:	ΚΙΝΔΥΝΟΙ:
- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Υπεύθυνοι Οργανωτικών Μονάδων	- Υφιστάμενοι δείκτες απόδοσης (τρέχοντος έτους) - Τιμές στόχοι υφιστάμενων δεικτών απόδοσης - Μηχανισμός παρακολούθησης τρέχοντος έτους	Δυσκολία στην σύνδεση τιμής στόχου με δείκτη απόδοσης λόγω μη επαρκούς πληροφόρησης/μη έγκυρων δεδομένων





ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ'

ΕΚΘΕΣΕΙΣ – ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ

Στο πλαίσιο σχεδιασμού του μηχανισμού παρακολούθησης του των δεικτών απόδοσης της εταιρείας προβλέπεται η δημιουργία πρότυπων εκθέσεων αναφοράς, οι οποίες θα παραθέτουν δεδομένα και αποτελέσματα σχετικά με επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα, την ετοιμότητα ασφαλείας, την ικανοποίηση πελατών, την οικονομική απόδοση και την κανονιστική συμμόρφωση. Πέρα από τις προβλεπόμενες εκθέσεις, υφιστάμενες αναφορές και δείκτες παρακολούθησης (με τις αντίστοιχες τιμές στόχους) ανά οργανωτική μονάδα, θα συνεχίζουν να παράγονται όπως και σήμερα. Εντός της περιόδου προσαρμογής του μηχανισμού παρακολούθησης, θα αξιολογηθεί η συνέχιση εκτέλεσης/ δημιουργίας αυτών. Πιο συγκεκριμένα οι εκθέσεις/ αναφορές που προβλέπονται είναι οι εξής:

- Αναφορά Επενδυτικών Έργων & Επιχειρησιακής Λειτουργίας
- Αναφορά Έργων, Συμβάσεων & Πιστοποιήσεων
- Αναφορά Επιχειρησιακής Αποτελεσματικότητας
- Αναφορά Παρακολούθησης Ασφαλείας
- Αναφορά Ικανοποίησης Πελατών
- Αναφορά Οικονομικής Παρακολούθησης
- Αναφορά Κανονιστικής Συμμόρφωσης
- Αναφορά Περιβαλλοντικών Θεμάτων
- Αναφορά Ψηφιακού Μετασχηματισμού & Καινοτομίας
- Ετήσια Αναφορά Απόδοσης

Πίνακας 29: Προβλεπόμενες πρότυπες αναφορές

Αναφορά	Ενέργειες	Παραλήπτες αναφοράς (εντός Εταιρείας)	Παραλήπτες αναφοράς (εκτός Εταιρείας)	Συχνότητα αναφοράς
Αναφορά Επενδυτικών Έργων & Επιχειρησιακής Λειτουργίας	- Παρακολούθηση στρατηγικών δεικτών που καλύπτουν όλο το εύρος λειτουργίας της Εταιρείας (διαχείρισης υποδομών, πλάνο προληπτικής συντήρησης, δήλωση δικτύου-επενδύσεις, απόδοση λειτουργίας, ασφάλεια).	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων	- Εξαμηνιαία

Αναφορά Έργων, Συμβάσεων & Πιστοποιήσεων	- Παρακολούθηση δεικτών εκτέλεσης όλων των έργων (σε σχέση με τον οικονομικό και χρονικό προγραμματισμό) καθώς επίσης δεικτών σχετιζόμενων με συμβάσεις και πιστοποιήσεις εργολάβων. - Οι δείκτες παρακολούθησης θα αξιολογούνται για συγκεκριμένες κατηγορίες έργων όπως: ανάπτυξης, συντήρησης, ανακαίνισης και ψηφιακού μετασχηματισμού. - Υφιστάμενοι δείκτες παρακολούθησης για την υλοποίηση έργων ανά οργανωτική μονάδα, θα συνεχίζουν να μετρώνται όπως και σήμερα.	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντές Αρμόδιων Τμημάτων	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	- Εξαμηνιαία
Αναφορά Επιχειρησιακής Αποτελεσματικότητας	- Παρακολούθηση βασικών λειτουργικών μετρήσεων, όπως η ακρίβεια των τρένων, η συχνότητα των δρομολογίων και η αξιοποίηση της χωρητικότητας. - Εντοπισμός ανεπαρκειών και βελτιστοποίηση χρονοδιαγραμμάτων	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντές Αρμόδιων Τμημάτων	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	- Εξαμηνιαία
Αναφορά Παρακολούθησης Ασφαλείας	- Παρακολούθηση δεικτών που σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως τον αριθμό των συμβάντων, τα παραλίγο ατυχήματα και τη συμμόρφωση με τα πρωτόκολλα ασφαλείας. - Οι δείκτες ασφαλείας αποτελούν μέρος του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας (ΣΔΑ). - Έγκαιρες παρεμβάσεις και βελτιώσεις στις πρακτικές ασφαλείας.	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντές Αρμόδιων Τμημάτων	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων - Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών	- Εξαμηνιαία

Αναφορά Ικανοποίησης Πελατών	- Παρακολούθηση των δεικτών που σχετίζονται με την ικανοποίηση πελατών (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) και ενδιαφερομένων μερών που μετράται μέσω ερευνών και ερωτηματολογίων - Βελτίωση της παροχής υπηρεσιών, της επικοινωνίας και την αξιοπιστίας.	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντές Αρμόδιων Τμημάτων	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	- Ετήσια
Αναφορά Οικονομικής Παρακολούθησης	- Παρακολούθηση δεικτών όπως τα έσοδα, το λειτουργικό κόστος και η κερδοφορία. - Αξιολόγηση οικονομικής κατάστασης και εντοπισμός εξοικονόμησης κόστους για τεκμηριωμένες δημοσιονομικές αποφάσεις.	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντές Αρμόδιων Τμημάτων	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών	- Ετήσια
Αναφορά Κανονιστικής Συμμόρφωσης	- Παρακολούθηση δεικτών σχετιζόμενων με συμμόρφωση σε κανονιστικές/ ρυθμιστικές απαιτήσεις. - Διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς ασφάλειας και λειτουργίας, μειώνοντας τον κίνδυνο κυρώσεων.	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντές Αρμόδιων Τμημάτων	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων	- Ετήσια
Αναφορά Περιβαλλοντικών Θεμάτων	- Παρακολούθηση δεικτών σχετιζόμενων με ηλεκτροκίνηση, κατανάλωση ενέργειας, εκπομπών, ρύπανσης και θορύβου. - Διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς περιβάλλοντος μειώνοντας τον κίνδυνο κυρώσεων.	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντές Αρμόδιων Τμημάτων	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων	- Ετήσια
Αναφορά Ψηφιακού Μετασχηματισμού & Καινοτομίας	- Παρακολούθηση δεικτών σχετιζόμενων με την ανάπτυξη νέων εφαρμογών και καινοτόμων τεχνολογιών στην επιχειρησιακή λειτουργία.	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές - Διευθυντές Αρμόδιων Τμημάτων	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων	- Ετήσια

Ετήσια Αναφορά Απόδοσης	- Παρακολούθηση στρατηγικών δεικτών που σχετίζονται με α) εξέλιξη επενδυτικών έργων, β) αποτελεσματικότητα επιχειρησιακής λειτουργίας (πλάνο προληπτικής συντήρησης, δήλωση δικτύου). γ) παρακολούθηση ασφαλείας, δ) ικανοποίηση πελατών (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) και ε) χρηματοοικονομικά στοιχεία, στ) κανονιστική συμμόρφωση, ζ) περιβαλλοντικά ζητήματα και η) ψηφιακό μετασχηματισμό.	- Διευθύνων Σύμβουλος - Γενικοί Διευθυντές	- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών - Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών - Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων - Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA) - European Commission	- Ετήσια
----------------------------	---	---	---	----------

Παράρτημα Ζ'

Έργα Συντήρησης και Ανακαίνισης

Το παρόν Παράρτημα περιλαμβάνει τις βασικές κατηγορίες έργων συντήρησης και ανακαίνισης που υλοποιούνται ή προγραμματίζονται στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, με στόχο τη διατήρηση, αποκατάσταση και αναβάθμιση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής.

I. Ολοκληρωμένα Έργα Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής 2023-2025

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΜΕ ΦΠΑ (€)	ΕΚΠΟΤΗ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΠΟΣΟ ΜΕ ΦΠΑ (€)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ / ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ
1. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ (ΔΙΣΥΓ)							
ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΑΝ							
1	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΟΣΕ ΣΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ (Α.Σ. 2002)	153.760,00 €	42,55%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	91.907,99 €	21.03.2022	Έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται σε φάση παραλαβής
2	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΗΜΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΜΕΤΑΞΥ Σ.Σ. ΚΙΑΤΟΥ - Σ.Σ. ΑΝΘ. ΛΙΟΣΙΩΝ (Α.Σ. 1956)	744.000,00 €	52,70%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	352.792,39 €	15.05.2023	Έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται σε φάση παραλαβής
3	ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΡΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΛΟΓΩ ΑΣΤΟΧΙΑΣ ΠΡΑΚΤΟΥΣ ΣΤΗ Χ.Θ. 258+100 ΓΡΑΝΟΔΟΥ ΛΕΑΝΟΚΛΑΔΙ-ΔΟΜΟΚΟΣ (Α.Σ. 2256)	493.460,05 €	6,00%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	463.852,44 €	19.05.2023	Έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται σε φάση παραλαβής
4	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΠΥΘΙΟΥ (Α.Σ. 2250)	417.809,44 €	2,05%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	412.938,93 €	17.10.2023	Έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται σε φάση παραλαβής
5	ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΘΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥ Σ.Σ. ΔΟΜΟΚΟΥ ΕΩΣ Χ.Θ. 238+725 ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΘΕΟΜΗΝΙΑΣ «DANIEL» (Α.Σ. 2356)	3.797.599,60 €	2,19%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε)	3.715.226,60 €	24.11.2023	Ολοκληρώθηκε στις 24/11/2024
6	ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΘΟΔΟΥ ΑΠΟ Χ.Θ. 298+725 ΕΩΣ Χ.Θ. 308+150 ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΘΕΟΜΗΝΙΑΣ «DANIEL» (Α.Σ. 2359)	1.225.162,41 €	2,04%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε)	1.200.965,95 €	29.11.2023	Ολοκληρώθηκε στις 29/08/2024
7	ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΘΟΔΟΥ ΑΠΟ Χ.Θ. 308+150 ΕΩΣ Χ.Θ. 317+575 ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΘΕΟΜΗΝΙΑΣ «DANIEL» (Α.Σ. 2360)	2.469.851,12 €	2,03%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε)	2.420.532,09 €	29.11.2023	Ολοκληρώθηκε στις 29/11/2024
	1η Συμπληρωματική Σύμβαση			Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	331.776,89 €		
8	ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΘΟΔΟΥ ΑΠΟ Χ.Θ. 318+570 ΕΩΣ Χ.Θ. 328+570 ΚΑΙ ΑΠΟ Σ.Σ. ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ ΕΩΣ Σ.Σ. ΓΥΡΤΩΝΗΣ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΘΕΟΜΗΝΙΑΣ «DANIEL» (Α.Σ. 2361)	3.435.010,17 €	2,11%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε)	3.363.512,31 €	29.11.2023	Ολοκληρώθηκε στις 29/11/2024
9	ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΒΔΟΜΗΝΤΑ ΠΕΝΤΕ (75) ΛΙΑΓΕΣ ΤΡΟΧΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ Π.Π. ΑΠΟ Σ.Σ. ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΣ ΕΩΣ Σ.Σ. ΛΙΓΙΝΙΟΥ (Α.Σ. 2319)	607.589,83 €	5,00%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	578.129,44 €	23.01.2024	Ολοκληρώθηκε στις 23/07/2024
10	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΟΜΑΤΙΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΤΩΝ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΣΚΑ-ΚΙΑΤΟ (Α.Σ. 2364)	930.000,00 €	2,38%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	911.479,50 €	26.02.2024	Ολοκληρώθηκε στις 26/12/2024
11	ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ 2ης ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΘΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΠΙΚΛΑΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥ Σ.Σ. ΔΟΜΟΚΟΥ (Α.Σ. 2370)	1.364.000,00 €	2,31%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	1.075.215,65 €	31.05.2024	Ολοκληρώθηκε στις 15/10/2024
12	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟ Σ.Σ. ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΒΟΛΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΙΣΕΛΞΗ ΤΩΝ ΘΕΟΜΗΝΙΩΝ «DANIEL» ΚΑΙ «ELIAS» (Α.Σ. 2376)	440.477,03 €	3,04%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	427.287,36 €	17.06.2024	Ολοκληρώθηκε στις 04/06/2025
	1η Συμπληρωματική Σύμβαση				194.679,29 €	04.06.2025	
13	ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΛΑΜΙΑΣ, ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΛΑΡΙΣΑΣ (Α.Σ. 1609)	3.690.896,21 €	57,66%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	1.976.070,73 €	01.09.2022	Ολοκληρώθηκε στις 30/04/2025
14	ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΗΧΟΠΕΤΑΣΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ (Α.Σ. 2553)	7.413.577,58 €	43,00%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε), ΕΥΔΕΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας, ΕΣΠΑ 2014-2020, με συγχρηματοδότηση 80% από το Ε.Π.Τ.Α., στη Σ.Α. ΕΠ0061	4.225.739,28 €	11.01.2023	Ολοκληρώθηκε στις 13/12/2024
15	ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΕΠΙΚΛΑΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ - ΠΛΑΤΕΟΣ (Π-Π) ΑΠΟ ΤΗ Χ.Θ. 307+000 ΕΩΣ 307+100 & ΑΠΟ 310+000 ΕΩΣ 311+500 (ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΥ & ΛΑΡΙΣΑΣ) (Α.Σ. 2183)	4.381.866,99 €	5,40%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε),	5.140.345,58 €	08.03.2023	Ολοκληρώθηκε στις 12/02/2025
16	ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΤΑΞΗΣ ΑΛΛΑΓΩΝ ΚΑΙ 3ης ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΠΕΡΒΑΣΕΩΣ ΣΤΟΝ Σ.Σ. ΛΑΡΙΣΑΣ (Α.Σ. 2257)	1.134.800,00 €	4,19%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	1.089.359,73 €	13.10.2023	Ολοκληρώθηκε στις 23/5/2025
	1η Συμπληρωματική Σύμβαση				131.608,54 €	13.01.2024	
17	ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΤΟΙΒΕΣ ΔΙΑΦΥΤΗΣ ΤΗΣ ΣΗΡΑΓΓΑΣ ΤΕΜΠΩΝ (Α.Π. 2346)	632.172,08 €	2,51%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	616.305,10 €	22.11.2023	Ολοκληρώθηκε στις 07/04/2025
	1η Συμπληρωματική Σύμβαση				299.842,47 €	07.11.2024	
18	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΚ-ΠΜ ΑΠΟ Χ.Σ. 2+500 γρ ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΣΚ προς Προμηγόνα) έως Χ.Σ. 14+000 γρ ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΠΜ προς Ελληνοβουλγαρικά σύνορα) (Α.Σ. 2182)	5.950.000,00 €	8,00%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε) 2022, μέσω του Εθνικού Προγράμματος Ανάπτυξης (ΕΠΑ), στη ΣΑΝΑ 471	5.474.000,01 €	31.08.2022	Ολοκληρώθηκε στις 22.05.2025
	1η Συμπληρωματική Σύμβαση			Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	763.617,05 €	29.07.2024	

Π. Έργα Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής σε Εξέλιξη

ΕΡΓΑ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ							
19	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΛΑΜΙΑΣ (Α.Σ. 2013) 1η Συμπληρωματική Σύμβαση	1.984.000,00 €	15,29%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	1.690.378,32 €	06.06.2022	Σε εξέλιξη
				Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	201.876,82 €	18.11.2024	
20	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Α.Σ. 2044) 1η Συμπληρωματική Σύμβαση	4.000.000,00 €	13,82%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	4.300.274,88 €	02.11.2022	Σε εξέλιξη
					2.111.411,61 €	02.08.2024	
21	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ-ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (Α.Σ. 2216)	1.705.697,34 €	17,74%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) 2021, ΣΑΕ 0785	1.499.752,14 €	22.12.2022	Σε εξέλιξη
22	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΜΕΤΡΙΚΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΡΙΟΥ-ΚΑΤΩ ΑΧΑΪΑΣ (Α.Σ. 2112Α)	1.388.305,03 €	3,00%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ)	1.345.369,92 €	16.12.2023	Σε εξέλιξη
23	ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΛΛΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ, ΤΜΗΜΑ : ΑΝΘ ΛΟΣΙΑ – ΝΕΟΣ Σ.Σ. ΜΕΓΑΡΩΝ – Π.Σ. ΜΕΓΑΡΩΝ (Α.Σ.247)	132.618.000,00 €	2,75%	ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ	118.720.206,38 €	21.12.2023	Σε εξέλιξη
24	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΩΝ (Α.Σ. 2121Α)	5.561.689,35 €	3,41%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ)	5.371.867,87 €	11.01.2024	Σε εξέλιξη
25	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΝΤΙΠΛΗΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟΥΣ Υ/Σ ΕΛΕΩΣ ΟΙΝΟΗΣ, ΣΦΙΓΓΑΣ, ΜΑΥΡΟΠΕΡΙΟΥ, ΛΑΡΙΣΑΣ, ΡΑΨΑΝΗΣ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΠΑΤΕΩΣ(Π-Π) (Α.Σ. 2207)	917.600,00 €	2,12%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	898.305,76 €	19.01.2024	Σε εξέλιξη
26	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΒΛΑΒΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΤΗΡΙΩΝ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΑΞΥ Σ.Σ. ΠΕΡΑΙΑ – Σ.Σ. ΑΙΔΑΡΕΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΩΝ (Α.Σ. 2259)	598.000,00 €	20,12%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	445.713,57 €	21.06.2024	Σε εξέλιξη
27	«ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ» (Α.Δ. 2120)	4.811.200,00 €	1,52%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ),	4.738.181,35 €	19.12.2024	Σε εξέλιξη
28	«ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΔΡΑΜΑΣ» (Α.Δ. 2136)	5.580.000,00 €	3,00%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ),	5.416.319,99 €	21.01.2025	Σε εξέλιξη
29	«ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΛΕΥΣΣΑΣ» (Α.Δ. 1913)	3.984.800,00 €	3,00%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ),	3.937.003,14 €	15.01.2025	Σε εξέλιξη
30	«ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ» (Α.Δ. 2145Α)	7.365.600,00 €	31,31%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	5.164.872,95 €	16.04.2025	Σε εξέλιξη
31	«ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 418+895 ΕΩΣ Χ.Θ. 426+408» (Α.Δ. 2380)	10.491.000,00 € (χωρίς ΦΠΑ)	28,43%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ),	7.536.794,80 €	18.06.2025	Σε εξέλιξη
32	«ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΑΣ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΠΟ Χ.Θ. 426+408 ΕΩΣ Χ.Θ. 433+544» (Α.Δ. 2382)	9.851.000,00 € (χωρίς ΦΠΑ)	24,10%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ),	7.501.427,71 €	13.06.2025	Σε εξέλιξη
33	«ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ Σ.Σ. ΚΑΣΤΑΝΟΥΣΣΑΣ – Σ.Σ. ΡΟΔΟΠΟΛΗΣ» (Α.Δ.2389)	9.145.000,00 € (χωρίς ΦΠΑ)	5,00%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ),	8.652.750,03 €	29.05.2026	Σε εξέλιξη

34	«ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΞΥ Σ.Σ. ΠΟΛΥΚΑΣΤΡΟΥ – Σ.Σ. ΕΙΔΩΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ Θ-Ε» (Α.Δ. 2372)	7.250.000,00 € (χωρίς ΦΠΑ)	26,30%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε).	5.359.346,54 €	21.05.2025	Σε εξέλιξη
35	«ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΗ Χ.Θ. 224+997 (ΠΑΠ)» (Α.Δ. 2479)	142.600,00 €	4,17%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	136.782,43 €	11.03.2025	Σε εξέλιξη
36	«ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΝΤΕ ΚΥΒΟΤΕΙΔΩΝ ΟΧΕΤΩΝ & ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟΥ ΤΟΙΧΕΙΟΥ από Χ.Σ. 351+320 έως 353+600 γραμμή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΛΑΕΣΑΝΟΥΠΟΛΗ (στα πλαίσια αντιστοίχισης της προτεραιότητας στην περιοχή Αμαρυντών Ν. Ροδόπης)» (Α.Δ. 2227)	1.010.000,00 €	2,00%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	989.796,99 €	04.03.2025	Σε εξέλιξη
37	«ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΒΛΑΒΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΛΑΕΣΛΟΛΗΣ» (Α.Δ. 2177)	310.000,00 €	1,00%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	306.900,00 €	25.02.2025	Σε εξέλιξη
38	«ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΗ ΣΤΑΘΜΗ ΕΠΙΔΟΜΗ ΣΤΙΣ ΣΗΡΑΙΤΕΣ ΤΕΜΠΩΝ ΑΠΟ Χ.Θ. 375+450 ΕΩΣ Χ.Θ. 376+500 ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΘΕΟΜΗΝΙΑΣ ΒΟΡΑ» (Α.Σ. 2521)	597.748,71 €	2,00%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	586.191,77 €	12.03.2025	Σε εξέλιξη
39	«Κατασκευή τεχνικών έργων επί της σιδηροδρομικής γραμμής ΣΚ-ΠΜ από Χ.Σ. 1+800 έως Χ.Σ. 2+250 και από Χ.Σ. 19+970 έως Χ.Σ. 14+400» (Α.Σ. 2513)	585.000,00 €	2,76%	Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ	570.828,94 €	12.05.2025	Σε εξέλιξη
40	«ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΒΟΛΟΥ – ΜΗΛΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ Σ.Σ. ΑΝΘ. ΛΕΧΩΝΙΩΝ (Χ.Θ. 12+500) ΕΩΣ ΤΟΝ Σ.Σ. ΜΗΛΕΩΝ (Χ.Θ. 28+200) ΜΕΤΑ ΤΗΣ ΘΕΟΜΗΝΙΑΣ 'DANIEL' & 'ELIAS'» (Α.Π. 2510)	1.860.000,00 €	3,00%	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε).	1.500.000,00 €	14.02.2025	Σε εξέλιξη

III. Έργα Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής Υπό Δημοπράτηση / Ωρίμανση

ΕΡΓΑ ΥΠΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ / ΩΡΙΜΑΝΣΗ							
41	ΕΠΕΡΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ & ΕΡΓΩΝ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΛΑΜΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ Σ.Σ. ΔΟΜΟΚΟΥ	583.945,09 €		Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ			Υπό δημοπράτηση
42	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΤΟΥ ΟΣΕ, ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΥΜΥΛΛΑΤΟΥ ΣΤΗ ΛΑΡΙΣΑ	373.000,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ			Υπό δημοπράτηση
43	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΦΕΚΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΡΟΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΑΤΡΩΝ ΣΤΗ Χ.Θ. 15+970 ΓΡ. Π. ΠΟΥ	596.636,62 €		Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ			Υπό δημοπράτηση
44	ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΣΤΕΓΗΣ ΤΟΥ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΤΟΥ Σ.Σ. ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ Ν.Μ. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ 1ου ΟΡΟΦΟΥ	178.297,31 €		Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ			Υπό δημοπράτηση
45	«ΕΦΧΟΡΤΩΣΕΙΣ & ΑΠΟΚΛΑΔΩΣΕΙΣ – ΚΟΠΕΣ ΔΕΝΤΡΩΝ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΗΤΟΙ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΩΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΛΑΜΙΑΣ, ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΙ ΒΟΛΟΥ ΕΤΩΝ 2025-2026» (Α.Δ. 20075)	3.430.103,69 €		Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ			Είναι σε εξέλιξη ο διαγωνισμός που εκτελείται από την ΔΙΠΕΦ
46	«ΕΦΧΟΡΤΩΣΕΙΣ & ΑΠΟΚΛΑΔΩΣΕΙΣ – ΚΟΠΕΣ ΔΕΝΤΡΩΝ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΘΡΑΚΗΣ, ΗΤΟΙ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΔΕΣΣΑΣ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΔΡΑΜΑΣ ΚΑΙ ΛΑΕΣΑΝΟΥΠΟΛΗΣ ΕΤΩΝ 2025-2026» (Α.Δ. 20075)	2.718.405,35 €		Τακτικός Προϋπολογισμός ΟΣΕ			Είναι σε εξέλιξη ο διαγωνισμός που εκτελείται από την ΔΙΠΕΦ

47	ΥΠΟΒΟΗΘΙΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ - ΕΠΙΘΕΩΣΗ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΤΕΡΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ Κ.Ε.ΣΥ.Γ.Ε.	5.000.000,00 €				Προς έγκριση διακελευτής και τευχών
48	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ & ΝΟΤΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ	5.000.000,00 €				Προς έγκριση διακελευτής και τευχών
49	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ	5.000.000,00 €				Προς έγκριση διακελευτής και τευχών
50	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ Σ.Σ. ΛΕΥΚΟΒΕΑΣ -Σ.Σ. ΦΩΤΟΛΙΒΟΥΣ	17.500.000,00 €				Έχει εγκριθεί το πρωτογενές. Υπό αναζήτηση χρηματοδότησης.
51	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ Σ.Σ. ΦΩΤΟΛΙΒΟΥΣ -Σ.Σ. ΔΡΑΜΑΣ	23.670.000,00 €				Υπό σύνταξη το πρωτογενές αίτημα.
52	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΔΡΑΜΑ - ΠΑΡΑΝΕΣΤΙ	50.000.000,00 €		PENDING		Σχεδιασμός του έργου (μελέτη, πόλη δημοπράτησης κλπ.)
53	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΑΡΑΝΕΣΤΙ-ΤΟΞΟΤΕΣ	45.000.000,00 €		PENDING		Σχεδιασμός του έργου (μελέτη, πόλη δημοπράτησης κλπ.)
54	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΟΛΥΣΤΟΣ - ΜΕΣΣΗ	50.000.000,00 €		PENDING		Σχεδιασμός του έργου (μελέτη, πόλη δημοπράτησης κλπ.)
55	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1.380.000,00 €				Έχει εγκριθεί το πρωτογενές. Σε αναμονή Απόφασης Ανάληψης Υποχρέωσης
56	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ Χ.Σ. 308+000 ΕΩΣ Χ.Σ. 342+000 γρ Θ-Α μ.Γ.κ.	34.380.000,00 €		PENDING		Υπό σύνταξη το πρωτογενές αίτημα.
57	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ Χ.Σ. 351+000 ΕΩΣ Χ.Σ. 377+000 γρ Θ-Α μ.Γ.κ.	26.002.000,00 €		PENDING		Υπό σύνταξη το πρωτογενές αίτημα.
58	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ Χ.Σ. 377+000 γρ Θ-Α μ.Γ.κ ΕΩΣ ΚΣΑ	26.605.000,00 €		PENDING		Υπό σύνταξη το πρωτογενές αίτημα.
59	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΣΕ ΕΝΤΟΠΙΣΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΠΟ Σ.Σ. ΣΦΙΓΓΑΣ ΕΩΣ Σ.Σ. ΠΙΘΟΡΕΑΣ	30.000.000,00 €		PENDING		Υπό σύνταξη το πρωτογενές αίτημα.
60	ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΠΟ Σ.Σ. ΖΑΧΑΡΗΣ ΕΩΣ Σ.Σ.ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΥ	25.500.000,00 €		PENDING		Υπό σύνταξη το πρωτογενές αίτημα.
61	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΙΔΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΛΑΜΙΑΣ	3.600.000,00 €				Υπό σύνταξη το πρωτογενές αίτημα.

IV. Έργα Διεύθυνσης Συντήρησης Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων & Ηλεκτροκίνησης σε Εξέλιξη

1	ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗ - ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΜΕ ΑΡΣΗ ΒΛΑΒΩΝ - ΖΗΜΙΩΝ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΤΟΣ L 1 ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΛΑΤΥ-ΤΧ1 (ΩΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ) ΚΑΙ ΤΧ5 - ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ - ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (8677)	4.712.000,00 €		Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΕΠΑ)	4.473.963,40 €	05.12.2023	
1.1.	ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗ - ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΜΕ ΑΡΣΗ ΒΛΑΒΩΝ - ΖΗΜΙΩΝ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΤΟΣ L 1 ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΛΑΤΥ-ΤΧ1 (ΩΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ) ΚΑΙ ΤΧ5 - ΣΤΡΥΜΟΝΑΣ - ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΠΟΣΟ)	308.760,00 €					Αφορά επίσημη για επιπλέον δαπάνη μελέτη-αντικατάστασης που απαιτούνται κατά την πρόοδο της Σύμβασης. η οποία εγκρίθηκε με την 8704 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου Έχει γίνει τεχνικό δελτίο πρόβλεψης για την αύξηση του Γ.Υ. και περιμένουμε να εγκριθεί
2	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗΣ-ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΜΕ ΑΡΣΗ ΒΛΑΒΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΗΜΙΩΝ ΧΩΡΙΣ ΥΛΙΚΑ, ΤΩΝ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ (ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ- ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗ), ΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΑ ΣΤΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΣΙΔΟΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟ ΔΙΑΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ(ΕΣΣΔ) ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ(8636)	1.507.840,00 €		Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΕΠΑ)	1.382.689,28 €	24.10.2023	
2.2	ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗΣ-ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΜΕ ΑΡΣΗ ΒΛΑΒΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΗΜΙΩΝ ΧΩΡΙΣ ΥΛΙΚΑ, ΤΩΝ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ (ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ- ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ-ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗ), ΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΑ ΣΤΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΣΙΔΟΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟ ΔΙΑΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ(ΕΣΣΔ) ΤΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΠΟΣΟ)	691.344,64 €					Αφορά επίσημη για δαπάνη που απαιτείται κατά την πρόοδο της Σύμβασης έπεται από επιπλέον παράταση 9 μηνών με τους ίδιους συμβατικούς όρους, η οποία εγκρίθηκε με την 6703 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου/αναμένουμε έγκριση παραρτήματος Τεχνικού Δελτίου ΟΠΙ ώστε να υποβάλουμε νέο Τεχνικό Δελτίο
3	ΕΠΕΙΓΟΥΣΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΡΟΪΡΩΝΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΖΗΜΙΩΝ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΘΩΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑ ΤΟΥ Σ.Σ. ΔΟΚΙΜΟΥ Χ.Θ. 289+333 ΠΗ ΕΩΣ ΤΑ ΚΡΙΣΙΜΟΜΑΤΑ ΤΟΥ Σ.Σ. ΛΑΡΙΣΑΣ Χ.Θ. 345+457 Π.Π.ΛΟΓΟ ΤΗΣ ΘΕΟΜΗΘΙΑΣ «ΔΑΝΙΕΛ»(1050)	2.395.483,91 €		Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΕΠΑ)	2.243.561,87 €	05.12.2024	

[illegible]

16	Παροχή Υπηρεσιών ελέγχου, προληπτικής συντήρησης και άρσης βλαβών-ζημιών των μέσων αναγνώρισης ταχυπροστάσεως του κτηρίου Καράλου 1-3 Αθήνα για τα έτη 2024 και 2025(2055)	30.642,88 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	30.642,88 €	08.08.2024
17	Προγραμματισμένη τεχνικών αποκατάστασης της ορθής λειτουργίας του εγκατεστημένου Συστήματος Ραδιοφών του Επιτελικού Σταθμού Διασολογικής (Ε.Σ.Ο.) με την προμήθεια και εγκατάσταση νέων αλκυών και την Παροχή Υπηρεσιών Προληπτικής Συντήρησης τους για χρονικό διάστημα ενός (1) έτους(2089)	13.888,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	13.578,00 €	30.10.2024
18	Πλήρη συντήρηση με άρση βλαβών και αποκατάσταση ζημιών ανακωστήρων και κυλιόμενων ελαφίων των Σδηροδρομικών Σταθμών Κηφισού και Πεδυνοφών του Σδηροδρομικού Άξονα Αεροδρόμιου-Λιμένας-Κατά και του τμήματος γραμμής Παράνη-ΣΚΑ-Ομών Παράνη-Νέοι Ελληνες(1000)	267.274,37 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	267.274,37 €	01.01.2025
19	«Παροχή δορυφορικού δικτύου για το έτος 2025, για τις ανάγκες επικοινωνίας στο τμήμα γραμμής Διακοπής – Καλόβριστα και στο τμήμα γραμμής Αλκάνδρο-Ούτολη – Ορμένιο»(1001)	21.080,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	15.177,80 €	28.01.2025
20	Συντήρηση με αποκατάσταση βλαβών των τηλεφωνικών κέντρων των Σ.Σ. του Προστατικού Αθηνών τεχνολογίας Siemens HSPath 4000 V1 και του καταγραφικού φωνής στο ΚΕΚΣΚΑ σύμβαση με την τεχνολογία Siemens HSPath 4000 V1 και για την προμήθεια τριών (3) οκλήριων δίσκων(1002)	36.969,36 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	36.969,36 €	29.01.2025
21	Ανάθεση και επιπλέον παροχής υπηρεσιών κάλυψης ανθρώπινου δυναμικού για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών του ΔΙΣΠΗΚ/ΥΠΗΚΟΤΑ για το έτος 2025(1003)	33.480,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	31.992,00 €	17.02.2025
22	Σύνταξη τεχνικών Διακηρύξεων για την «συντήρηση με αποκατάσταση ζημιών και άρση βλαβών των Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων και Συστημάτων των Σδηροδρομικών Σηράγγων Ταιπιών και Πλατφόρμας Κεντρικής Ελλάδας του τμήματος γραμμής Λάρισα-Πάτρα»(1004)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	34.720,00 €	25.02.2025
23	Διατάγσει αυτοψίας και καταγραφής επιμέτρων φυσικής και λειτουργικής απόδοσης των Ηλεκτρομηχανολογικών (ΗΕΛ) εγκαταστάσεων και Συστημάτων του Κέντρου Επιχειρησιακής Καύρασης (Κ.Ε.Κ.) στα Ρέθυ και την σύνταξη τεχνικών Διακηρύξεων(1005)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	36.828,00 €	15.04.2025
24	Αποκατάσταση της λειτουργικότητας και Συντήρησης (Διορθωτικής και Προληπτικής) των δυο Υποσταθμών Μέσης Τάσης του Επιτελικού Σδηροδρομικού Σταθμού Διασολογικής (ΕΣΔ) καθώς και της Συντήρησης του Εγκατεστημένου ΗΖ αυτού »(1008)	35.898,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	35.042,40 €	31.03.2025
25	Παροχή Υπηρεσιών για την αποτίμηση, καταγραφή βλαβών, ζημιών, καταγραφή της φυσικής και λειτουργικής απόδοσης ανυψωτικών, υδραυλικών και υποβρυχίου φυσικού Σ. Σταθμών και κτηρίων τμήματος γραμμής Βορείου Ελλάδας και τη σύνταξη τεχνικών δημοπράτησης(1009)	37.043,76 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	36.084,00 €	31.03.2025

26	Προμήθεια και επί τόπου προσκόμιση δύο (2) φορητών Πομποδότην LTE-FoC και την παροχή διαδίου καλής τηλεφωνίας, για τις ανάγκες επικοινωνίας στα τμήματα γραμμής Δασκατό - Καλέβρυτα και Αλιανδροπούλη - Ορμένιο(1016)	9.729,66 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	9.729,66 €	06.03.2025	
27	Εκτακτη Προμήθεια, προγράμμιση και επί τόπου προσκόμιση στα ΚΕΚ/ΣΚΑ, παρήλτα (50) φορητών πομποδότην TETRA και ταπαρην (4) πομποδότην βάσης TETRA με την εγκατάσταση των κελιών στο ΚΕΚ/ΣΚΑ(1017)	44.186,66 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	44.186,66 €	20.03.2025	
28	Επικρατοποίηση μελέτων υποπροστασίας και τη σύνταξη τωνών δημετρήσεως για την υλοποίηση των προδιαβρισμένων στις μελέτες μετρών και μέλων υποπροστασίας των κτηρίων του Β. Τμήματος Γραμμής, του τμήματος Μεταλλικών Κατασκευών Οδοσολάνωσης, και του Σ.Σ. Εξομότης(1020)	34.844,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	20.209,52 €	31.03.2025	
29	Σύνταξη τωνών διακήρυξης του έργου συντήρησης με αποκατάσταση βλαβών και ζημιών από άσπετα συμβάντα στον εφελσπορ σηματοδότησης και ETCS στο τμήματα γραμμής Αχαρνά - Τέβερια και Κροτώνος - Αγία(1022)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	33.480,00 €	07.04.2025	
30	Μετακατάσταση υφιστάμενου εξοπλισμού χειρλήτων ηλεκτροκινούμενων μηχανοκίνητων σιδηρόδρομων και προδιαβρισμένων ηλεκτρονικών καθώς και για την επιμερόσηση εγκατάσταση νέων μηχανοκίνητων και προφωτισμένων στη Σιδηροδρομική Φωτασρόμηση Ισχύος Διόδοσης οδού Αλιανδρομ Χ.Θ. 9+430 Π.Π. Γραμμής Αθήνα - Αχαρνά(1023)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	26.952,00 €	31.03.2025	
31	Έλεγχος Ραδιοκάλυψης συστήματος VHF στο τμήμα Σ.Σ. Σιγιάμια - Σ.Σ. Αλιανδροπούλη και Σ.Σ. Αλιανδροπούλη - Σ.Σ. Ορμένιο(1021)	26.270,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	26.270,00 €	31.03.2025	
32	Αναβάθμιση, Σιγτήρηση, Επικρατοποίηση και Υποστήριξη της υφιστάμενης διαδικαστικής εφαρμογής του Συστήματος Καταγραφής Βλαβών (www.dialk.gr) για την κατηγορία, διακρίση και αναγγελία βλαβών και ζημιών των ανελκυστρών, κελών κινών κινών, ΗΜ ανετασπόμενων κτηρίων, Σιγτήριων γραμμής, πυλών ΑΣΚ και διατήρηση Συστημάτων Δεδομένων Βλαβών κατά ISO(1028)	22.320,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	19.840,00 €	30.04.2025	
33	Καλυδωκή υποδομή για την μετακατάσταση μεταλλικών οδοκίου και εφελσπορ χειρλήτων ηλεκτροκινούμενων μηχανοκίνητων σιδηρόδρομων και προδιαβρισμένων ηλεκτρονικών καθώς και για την επιμερόσηση εγκατάσταση νέων μηχανοκίνητων και Σιδηροδρομική Φωτασρόμηση Ισχύος Διόδοσης οδού Αλιανδρομ Χ.Θ. 9+430 Π.Π.(1031)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	26.952,00 €	22.04.2025	
34	Προμήθεια τριών (3) ηλεκτροκίνητων, αποδωκίων μέσης τάσης 46 V - DC και μιας (1) μεταλλικής βάσης τοποθέτησης(1033)	35.960,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	35.248,24 €	28.04.2025	
35	Επικρατή εξοπλιστικών ηλεκτρονικών κελιών, συσκευών και υπομνηστών εφελσπορ συστημάτων Σηματοδότησης, Τηλεδωκίσης, HiTech και ΑΣΔ αρμοδότης των τμήματων της ΔΙΣΜΗΚ/Υ ΣΣΤΗ(1034)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	37.200,00 €	28.04.2025	
36	Προμήθεια και εγκατάσταση μονοκινούμενου εφελσπορ για την αναβάθμιση, βελτίωση εμφάνισης και ποιότητας σιγματος, σιδηροδρομικού του υφιστάμενου συστήματος Ραδιοεπικοινωνίας VHF, στους Σ.Σ. Φλώρινας και Σ.Σ. Αμύνταιο του τμήματος γραμμής Πλατά-Φλώρινα και στους Σ.Σ. Αποχώριο και Σ.Σ. Μακρότολου του τμήματος γραμμής Αράκτο-Πλατά(1038)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	36.927,20 €	12.05.2025	

37	Παροχή Υπηρεσιών Επισκεπής Ηλεκτρονικών συστημάτων ΑΣΔ ταχυοδότης βοοειδών αρμοδότης του ΔΙΔΗΕΚ/ΥΣΣΗΕ/ΤΟΠ1039)	35.017,80 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	35.017,80 €	29.05.2025	
38	*Επιδότηση των ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων και σύνδεση Υποδομών δημόσιων Εγκαταστάσεων (Υ.Δ.Ε.), Πτυχιούχων Ελλήνων Λογικών Υπολογιστών και ατόμων αι 87 παρ.αφ' ερς των οποίων βάσει GSM-R, σύμφωνα με το πρότυπο περί απαιτήσεων για ηλεκτρικές εγκαταστάσεις ΕΛΟΤ HD60364 (ΦΕΚ Β' 4654/8-12-2021)(1048)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	36.208,00 €	23.05.2025	
39	Προμήθεια συστημάτων για τον Υποσταθμό Αλφειού(1044)	9.820,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	9.845,80 €	29.05.2025	
40	*Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού παρακολούθησης και ανάλυσης στις Σειροδρομικές Στάσεις Ταμίων (Πατομίνια, Ανώτα Ανταρρίων και Ικονίου)(1045)	37.200,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός	36.952,00 €	04.05.2025	

V. Έργα Διεύθυνσης Συντήρησης Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων & Ηλεκτροκίνησης προς Υπογραφή Σύμβασης

ΕΡΓΑ ΠΡΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ							
1	Έργο: Έγγραφο επί διακήρυξης με θέμα: Διακήρυξη για αντικατάσταση Συστήματος συντήρησης των ηλεκτρονικών συστημάτων των αυτοκινήτων ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ, με σκοπό την αντικατάσταση των ηλεκτρονικών συστημάτων των αυτοκινήτων ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ, σύμφωνα με το άρθρο 1045 του Ν. 4654/8-12-2021 (ΦΕΚ Β' 4654/8-12-2021)(1049)	2.058.450,43 €		Τακτικός Προϋπολογισμός			
2	Έργο: Έγγραφο επί διακήρυξης με θέμα: Διακήρυξη για αντικατάσταση Συστήματος συντήρησης των ηλεκτρονικών συστημάτων των αυτοκινήτων ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ, σύμφωνα με το άρθρο 1045 του Ν. 4654/8-12-2021 (ΦΕΚ Β' 4654/8-12-2021)(1050)	1.713.372,80 €		Τακτικός Προϋπολογισμός			
3	Έργο: Έγγραφο επί διακήρυξης με θέμα: Διακήρυξη για αντικατάσταση Συστήματος συντήρησης των ηλεκτρονικών συστημάτων των αυτοκινήτων ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ, σύμφωνα με το άρθρο 1045 του Ν. 4654/8-12-2021 (ΦΕΚ Β' 4654/8-12-2021)(1051)	252.171,44 €		Τακτικός Προϋπολογισμός			
4	Έγγραφο επί διακήρυξης με θέμα: Διακήρυξη για αντικατάσταση Συστήματος συντήρησης των ηλεκτρονικών συστημάτων των αυτοκινήτων ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ, σύμφωνα με το άρθρο 1045 του Ν. 4654/8-12-2021 (ΦΕΚ Β' 4654/8-12-2021)(1052)	30.044,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός			
5	Έγγραφο επί διακήρυξης με θέμα: Διακήρυξη για αντικατάσταση Συστήματος συντήρησης των ηλεκτρονικών συστημάτων των αυτοκινήτων ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ, σύμφωνα με το άρθρο 1045 του Ν. 4654/8-12-2021 (ΦΕΚ Β' 4654/8-12-2021)(1053)	36.450,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός			
6	Έγγραφο επί διακήρυξης με θέμα: Διακήρυξη για αντικατάσταση Συστήματος συντήρησης των ηλεκτρονικών συστημάτων των αυτοκινήτων ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ, σύμφωνα με το άρθρο 1045 του Ν. 4654/8-12-2021 (ΦΕΚ Β' 4654/8-12-2021)(1054)	37.580,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός			
7	Αντικατάσταση των ΣΕΔ στο ΣΕΔ	36.044,00 €		Τακτικός Προϋπολογισμός			

VI. Έργα Διεύθυνσης Συντήρησης Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων & Ηλεκτροκίνησης υπό Δημοπράτηση

ΕΡΓΑ ΥΠΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ ΑΠΟ ΔΙΕΥΘ.							
1	Προμήθεια και εγκατάσταση 100 νέων αυτόματων συστημάτων Ισότητας Διαβάσεων (ΑΣΙΔ) SIL4 στα τμήματα γραμμής Θεσσαλονίκη-Ειδομένη, Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη-Φλώρινα και Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο μετά της παροχής υπηρεσιών πλήρους συντήρησης και άμεσης βλάβης	31.000.000,00		Τακτικός Προϋπολογισμός			
2	Προμήθεια και εγκατάσταση ηλεκτρικών ρολογιών στους Σ.Σ. Κατερίνης, Λάρισας, Παλασφαράδου και Καρδίτσας, την πλήρη αντικατάσταση των ηλεκτρικών ρολογιών του Επιτελικού Σταθμού Θεσσαλονίκης καθώς και την συντήρηση του συνόλου των εγκατεστημένων ηλεκτρικών ρολογιών των Σ.Σ. Κατερίνης, Καρδίτσας, Λάρισας, Παλασφαράδου και Ε.Σ.Θ. (τρία έτη)	371.884,68		Τακτικός Προϋπολογισμός			
3	Προληπτική - διαρκειακή συντήρηση με όραση βλαβών και αντικατάσταση (ήμων στο σύνολο των υφιστάμενων εγκαταστάσεων κορυφών ρεαλτιών (Μ.Τ. - Υποσταθμίου), ενός του Εμπορευματοικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και Σταθμού Διάλογής (ΕΣΣΔ)), καθώς και των υποσταθμών στα κίβρια Κ-1, Κ-2 και Κ-3 στο Θρίσσο Γκάζι».	334.800,00		Τακτικός Προϋπολογισμός			
4	Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού συστημάτων ενεργητικής πυροπροστασίας σιδηροδρομικού σταθμού Λάρισας και ιεστή συντήρηση αυτών	156.103,60		Τακτικός Προϋπολογισμός			
5	Προμήθεια, εγκατάσταση σύνδεσης και θέσης σε λειτουργία ενός νέου μετασχηματιστή έλξης 10ΜVA/150/27,5kV 50Hz για τις ανάγκες του υποσταθμού έλξης Αγκάδου με αντικατάσταση του παλαιού μετασχηματιστή έλξης αντιστοίχης ισχύος (18 μήνες)	1.054.000,00		Τακτικός Προϋπολογισμός			
6	Προμήθεια μηχανικών ανυψωτών των ΑΣΙΔ του σιδηροδρομικού δικτύου	558.000,00		Τακτικός Προϋπολογισμός			
7	Προμήθεια και εγκατάσταση ηλεκτρολογικού εξοπλισμού επί των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων με τη σύνδεση υπαθύνων δηλώσεων εγκατάστασης σταθμών και κερών των τμημάτων γραμμής Πλατύ-ΤΧ1, ΤΧ1-ΤΧ5-Στηρίδα	173.600,00		Τακτικός Προϋπολογισμός			
8	Προμήθεια συσσωρευτών UPS ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων	579.427,20		Τακτικός Προϋπολογισμός			

* Από το σύνολο των έργων που παρατίθενται στους ανωτέρω πίνακες, **μόνον εκείνα που επισημαίνονται με έντονη σκίαση σχετίζονται με χρηματοδότηση που εμπίπτει στο αντικείμενο της παρούσας Σύμβασης**. Τα λοιπά έργα περιλαμβάνονται για λόγους πληρότητας και ενδεικτικής αποτύπωσης του συνολικού χαρτοφυλακίου συντήρησης και ανακαίνισης, χωρίς να επιφέρουν οικονομική ή νομική υποχρέωση στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

VII

[Το παρόν τμήμα έχει απαλειφθεί λόγω εμπιστευτικού περιεχομένου.]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η'

ΜΟΝΤΕΛΟ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΕΡΓΩΝ (PROJECT CYCLE GOVERNANCE)

[Θα προσαρτηθεί στη Σύμβαση έως το 2^ο τρίμηνο του έτους 2026)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Θ'

ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ-

Καταγραφή Σιδηροδρομικών Έργων σε Προετοιμασία

Λόγω του μεγάλου όγκου δεδομένων έργων, για να καταστεί δυνατή η ιεράρχηση, κάθε έργο περιγράφεται με βάση μια τυποποιημένη λίστα χαρακτηριστικών, ξεκινώντας από τις βασικές κύριες πληροφορίες...

Δομή του Ενοποιημένου Πίνακα Σιδηροδρομικών Έργων (1/3)

Χαρακτηριστικό	Περιγραφή	Προκαθορισμένα πεδία ανά χαρακτηριστικό		
Αναγνωριστικό (ID)	Μοναδικός αριθμός τυποποίησης του έργου	Συμπεριλαμβάνει το ID του έργου		
Υπεύθυνος Οργανισμός	Ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για κάθε έργο	ΟΣ Ε	ΕΡΓΟΣΕ	ΓΑΙΑΟΣΕ
Τίτλος έργου	Μοναδικός περιγραφικός τίτλος του έργου	Περιέχει τον τίτλο κάθε έργου		
Γεωγραφική περιοχή	Τοποθεσία του έργου εντός του ελληνικού δικτύου	Κατανομή κάθε έργου ανά γεωγραφική περιοχή		
Διάδρομος ¹	Κύριος ελληνικός Διάδρομος TEN-T στον οποίο ανήκει το έργο	Διάδρομος 1: ΠΑΘΕΠ	Διάδρομος 2: Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο	Υπόλοιπο Δίκτυο
Αναλυτικός διάδρομος	Σηγκεκριμένος Διάδρομος TEN-T στον οποίο ανήκει το έργο	Διάδρομος 1: ΠΑΘΕΠ	Διάδρομος 2: Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη	Διάδρομος 1: Κλάδοι ΠΑΘΕΠ Τροχιαίο υλικό Αναβάθμιση υποδομών Υπόλοιπο δίκτυο

¹ Προτεραιότητα πρώτου των έργων στον ΠΑΘΕΠ, και μετά τα υπόλοιπα έργα

Σελίδα 1

+

A

25

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

[Το παρόν Παράρτημα δεν δημοσιοποιείται, καθώς περιλαμβάνει ευαίσθητες πληροφορίες τεχνικής, επιχειρησιακής και/ή χρηματοοικονομικής φύσεως που αφορούν τον σχεδιασμό, τη λειτουργία και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Οι πληροφορίες αυτές συνιστούν εμπορικά ευαίσθητα δεδομένα του Παρόχου και συνδέονται με κρίσιμες υποδομές μεταφορών. Η δημοσιοποίησή τους δύναται να επηρεάσει τη διαπραγματευτική και ανταγωνιστική θέση του Παρόχου ή/και να δημιουργήσει κινδύνους για την ασφάλεια και την απρόσκοπτη λειτουργία του δικτύου. Για τους λόγους αυτούς, το παρόν Παράρτημα τηρείται ως εμπιστευτικό, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κ

ΣΤΟΧΕΥΣΕΙΣ ΕΣΟΔΩΝ-ΕΞΟΔΩΝ ΠΑΡΟΧΟΥ

[Το παρόν Παράρτημα δεν δημοσιοποιείται, καθώς περιλαμβάνει ευαίσθητες πληροφορίες τεχνικής, επιχειρησιακής και/ή χρηματοοικονομικής φύσεως που αφορούν τον σχεδιασμό, τη λειτουργία και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Οι πληροφορίες αυτές συνιστούν εμπορικά ευαίσθητα δεδομένα του Παρόχου και συνδέονται με κρίσιμες υποδομές μεταφορών. Η δημοσιοποίησή τους δύναται να επηρεάσει τη διαπραγματευτική και ανταγωνιστική θέση του Παρόχου ή/και να δημιουργήσει κινδύνους για την ασφάλεια και την απρόσκοπτη λειτουργία του δικτύου. Για τους λόγους αυτούς, το παρόν Παράρτημα τηρείται ως εμπιστευτικό, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.]

