

2017

ΔΗΛΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Έκδοση του
Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας

ΔΗΛΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
2017

ΑΘΗΝΑ

Κατάλογος τροποποιήσεων ΔΔ2017

α/α / Ημερομηνία

Εδάφιο

11.09.2017

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Αφορά την ηλεκτροδότηση του τμήματος ΑΘΗΝΑ - ΣΚΑ - ΟΙΝΟΗ από 30.07.2017, η οποία επιτρέπει τη δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων συρμών από Αθήνα προς Αεροδρόμιο / Κιάτο / Χαλκίδα και αντίστροφα. Οι συμπληρώσεις εμφανίζονται στους πίνακες των Παραρτημάτων Ι-Α και Ι-Δ.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ Α.Ε.) δημοσιεύει την παρούσα Δήλωση Δικτύου, η οποία αφορά όλο το δίκτυο του ΟΣΕ, σύμφωνα με το 1^ο Σιδηροδρομικό Πακέτο Κοινοτικών Οδηγιών (Οδηγίες 2001/12, 2001/13 και 2001/14) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 26^{ης} Φεβρουαρίου του 2001 και τον εναρμονισμό τους στην ελληνική νομοθεσία με το προεδρικό διάταγμα ΠΔ41/07.03.2005.

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

Η παρούσα Δήλωση Δικτύου ισχύει για την δρομολογιακή περίοδο 11.12.2016 – 09.12.2017.

Η Δήλωση Δικτύου αποτελείται από τα ακόλουθα κεφάλαια:

1. Γενικές Πληροφορίες
2. Όροι για την Πρόσβαση
3. Υποδομή
4. Κατανομή Χωρητικότητας
5. Υπηρεσίες
6. Χρεώσεις

Τα περιεχόμενα της Δήλωσης Δικτύου ταξινομούνται στα 6 κεφάλαια ως εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Κεφάλαιο-Σελίδα

1.	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	
1.1	Εισαγωγή	1-1
1.2	Αντικείμενο	1-1
1.3	Νομικό πλαίσιο	1-1
1.4	Νομικό καθεστώς	1-1
1.5	Περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου	1-2
1.6	Εφαρμογή και αλλαγές	1-3
1.7	Ρυθμίσεις δημοσίευσης και διανομής	1-3
1.8	Αρμόδιες υπηρεσίες	1-4
1.9	Εμπορευματικός Διάδρομος 7	1-4
1.10	[κενή για μελλοντική προσθήκη]	1-4
1.11	Ορισμοί, Επισημάνσεις και Συντομογραφίες/ Σύμβολα	1-5
2.	ΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ	
2.1	Νομικό πλαίσιο	2-1
2.2	Γενικοί όροι	2-1
2.3	Γενικοί επιχειρησιακοί/ εμπορικοί όροι	2-1
3.	ΥΠΟΔΟΜΗ	
3.1	Καθορισμός	3-1
3.2	Περιγραφή δικτύου	3-1
3.3	Περιορισμοί κυκλοφορίας	3-9
3.4	Εγκαταστάσεις υπηρεσιών	3-9
4.	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	
4.1	Νομικό πλαίσιο	4-1
4.2	Περιγραφή διαδικασίας	4-1
4.3	Απαιτήσεις δρομολογίων και διαδικασία κατανομής	4-2
4.4	Κατανομή χωρητικότητας	4-3
4.5	Κατανομή χωρητικότητας για συντήρηση, ανακαίνιση και αναβάθμιση	4-5
4.6	Ρυθμίσεις σχετικές με τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών	4-5
4.7	Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχής κυκλοφορίας	4-6

5.	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	
5.1	Νομικό πλαίσιο	5-1
5.2	Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών	5-1
5.3	Πρόσθετες υπηρεσίες	5-2
5.4	Βοηθητικές υπηρεσίες	5-2
6.	ΧΡΕΩΣΕΙΣ	
6.1	Νομικό πλαίσιο	6-1
6.2	Σύστημα χρέωσης	6-1
6.3	Κανόνες και κριτήρια καθορισμού τελών	6-2
6.4	Μεθοδολογία υπολογισμού βασικού τέλους	6-14
6.5	Ειδικές χρεώσεις	6-15
6.6	Χρέωση δρομολογίου	6-15
6.7	Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων	6-16

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Α:

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Β:

Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου	Π-3
--	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Γ:

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Δ:

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Α:

Στοιχεία Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών– Περιφέρεια Αθήνας	Π-8
---	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Β:

Στοιχεία Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Πελοποννήσου	Π-24
--	------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Γ:

Στοιχεία Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Μακεδονίας & Θράκης	Π-44
---	------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ-Α:

Φόρτιση και Ταχύτητα – Περιφέρεια Αθήνας Π-64

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ-Β:

Φόρτιση και Ταχύτητα – Περιφέρεια Πελοποννήσου Π-65

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ-Γ:

Φόρτιση και Ταχύτητα – Περιφέρεια Μακεδονίας & Θράκης Π-66

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ-Δ:

Περιτύπωμα Φορτώσεως και Ελευθέρως Διατομής Π-67

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV-Α:

Τούνελ/ Σήραγγες – Περιφέρεια Αθήνας Π-69

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV-Β:

Τούνελ/ Σήραγγες – Περιφέρεια Πελοποννήσου Π-71

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV-Γ:

Τούνελ/ Σήραγγες – Περιφέρεια Μακεδονίας & Θράκης Π-72

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Σχέδιο Συμφωνίας Πρόσβασης Π-74

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Πρότυπη φόρμα αίτησης χωρητικότητας Π-80

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

1.1 Εισαγωγή

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

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

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

1.2 Αντικείμενο

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

1.3 Νομικό πλαίσιο

Η ΔΔ συντάχθηκε σύμφωνα με τις αρχές της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, «σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής».

1.4 Νομικό καθεστώς

1.4.1 Γενικές παρατηρήσεις

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

1.4.2 Ανακοίνωση προγραμματισμένων τροποποιήσεων

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

1.4.3 Διαδικασίες Έκκλησης

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

1.5 Περιεχόμενο της Δήλωσης Δικτύου

Συγκεκριμένα η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει τις παρακάτω πληροφορίες:

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

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

1.6 Εφαρμογή και αλλαγές

Η παρούσα ΔΔ ισχύει για τη χρονική περίοδο 11.12.2016 - 09.12.2017. Ο ΟΣΕ προβλέπεται να συντάξει και τις μελλοντικές εκδόσεις της ΔΔ. Επιπλέον, προβλέπεται να ενημερώνει την παρούσα ΔΔ ανά τακτά χρονικά διαστήματα ούτως ώστε να συμπεριλάβει πιθανές πρόσθετες πληροφορίες ή/και αλλαγές στις πληροφορίες που ήδη υπάρχουν. Πολλά από τα έγγραφα στα οποία παραπέμπει η ΔΔ (όπως π.χ. οι όροι πρόσβασης στο δίκτυο) υπόκεινται στις υπάρχουσες διαδικασίες ελέγχου και αλλαγής οι οποίες περιλαμβάνουν διαβουλεύσεις ή/και συμφωνίες με τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.

1.7 Ρυθμίσεις δημοσίευσης και διανομής

Η ΔΔ δημοσιεύεται σε δύο γλώσσες (Ελληνικά και Αγγλικά). Είναι διαθέσιμη σε έντυπη μορφή από τον ΟΣΕ και στο διαδίκτυο στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.ose.gr.

Προβλέπονται ρυθμίσεις δημοσίευσης, διανομής και χρέωσης για σχετικά έγγραφα όπως π.χ. οι όροι πρόσβασης στο δίκτυο. Καθένας που επιθυμεί να προστεθεί στον κατάλογο διανομής για αυτά τα έγγραφα πρέπει να έρθει σε επαφή με αρμόδια στελέχη του Διαχειριστή Υποδομής, στη διεύθυνση που παρουσιάζεται στην παράγραφο 1.8.1. κατωτέρω.

1.8 Αρμόδιες Υπηρεσίες

1.8.1 ΟΣΕ - Γενικά

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

Διεύθυνση Κυκλοφορίας ΟΣΕ

Καρόλου 1-3, Τ.Κ.104-37, Αθήνα

Τηλ.: +30 210 5297665

Fax: +30 210 5297652

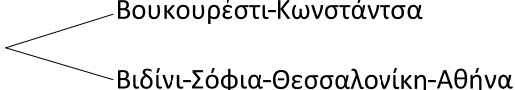
e-mail: c.chrissagis@osenet.gr

1.8.2 ΟΣΕ – ΔΔ

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

1.9 Εμπορευματικός Διάδρομος 7

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

Πράγα-Βιέννη/Μπρατισλάβα-Βουδαπέστη 

« / » σημαίνει εναλλακτικές διαδρομές

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

1.10 [κενή για μελλοντική προσθήκη]

1.11 Ορισμοί, Επισημάνσεις και Συντομογραφίες/ Σύμβολα

1.11.1 Ορισμοί

1. *Άδεια*: η έγκριση που χορηγείται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) σε μια επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ιδιότητα της ως σιδηροδρομικής επιχείρησης.
2. *Αιτών*: η αδειούχος σιδηροδρομική επιχείρηση και/ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και οι φορτωτές, οι παραγγελιοδόχοι μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών, για την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην ελληνική επικράτεια.
3. *Δήλωση Δικτύου*: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια που αφορούν τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας. Η δήλωση περιέχει επίσης όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αίτησης χωρητικότητας υποδομής.
4. *Διαχειριστής Υποδομής*: η εταιρία που είναι υπεύθυνη κυρίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και των συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας της υποδομής.
5. *Δίκτυο*: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ο Διαχειριστής Υποδομής.
6. *Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή*: η Σιδηροδρομική Υποδομή που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικρατείας, καθώς και κάθε μελλοντική επέκταση αυτής.
7. *Κατανομή*: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από τον Διαχειριστή Υποδομής.
8. *Κορεσμένη υποδομή*: τμήμα υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά το συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων χωρητικότητας.
9. *Περιφερειακές υπηρεσίες*: υπηρεσίες μεταφορών που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής.

10. *Πίνακας δρομολογίων*: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.
11. *Σιδηροδρομική διαδρομή*: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα.
12. *Σιδηροδρομική Επιχείρηση*: κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση, που έχει λάβει άδεια βάσει της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας και της οποίας η κύρια δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη.
13. *Συμφωνία-πλαίσιο*: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του Διαχειριστή της Υποδομής ή του αρμόδιου φορέα κατανομής όσον αφορά την κατανομητέα χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακος δρομολογίου.
14. *Συντονισμός*: η διαδικασία μέσω της οποίας ο φορέας κατανομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής.
15. *Χωρητικότητα υποδομής*: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο.
16. *Περιτύπωμα Φορτώσεως*: οι διαστάσεις της μέγιστης εγκάρσιας διατομής των οχημάτων των κινουμένων επί των γραμμών του ΟΣΕ, δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις αντίστοιχες διαστάσεις που διαγράφονται στο Σχήμα 1, του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ III-Δ, δια του οποίου ορίζεται το περιτύπωμα φορτώσεως του ΟΣΕ.
17. *Περιτύπωμα Ελευθέρως Διατομής*: ο περί τις γραμμές του ΟΣΕ χώρος που πρέπει να μένει ελεύθερος για την κίνηση του τροχαίου υλικού έπ' αυτών, έχει διατομή την οριζόμενη δια του Σχήματος 2 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ III-Δ, δια του οποίου δίδεται η περίμετρος ελευθέρως διατομής των γραμμών αυτών.

1.11.2 Επισημάνσεις, Συντομογραφίες

Επισημάνσεις

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

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

Συντομογραφίες/ Σύμβολα

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

ΔΔ: Δήλωση Δικτύου

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

N: Ναι

O: Όχι

ΣΤ: Στάση

ΣΣ: Σιδηροδρομικός Σταθμός

Χ.Θ.: Χιλιομετρική Θέση

ΜΔ: Μονή Διατομή (σε τούνελ)

ΔΔ': Διπλή Διατομή (σε τούνελ)

- : Δεν υπάρχει τίποτα

x: Δεν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες

NGL: Narrow Gauge Line (Μετρική Γραμμή)

CL: Conventional Line (Κανονική Γραμμή)

UL: Upgraded line for express train traffic (Γραμμή υπό αναβάθμιση για εξυπηρέτηση κυκλοφορίας express)

NL: New Line (Καινούρια Γραμμή)

C: Cog Railway (Οδοντωτός Σιδηρόδρομος)

Φ.Η.Σ.: Φωτεινή Ηλεκτρική Σηματοδότηση

ETCS: European Train Control System

*: Υποδηλώνει υποσημείωση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ

2.1 Νομικό πλαίσιο

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

2.2 Γενικοί όροι

2.2.1 Άδεια πρόσβασης στο δίκτυο

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

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

2.3 Γενικοί επιχειρησιακοί / εμπορικοί όροι

2.3.1 Συμφωνίες πλαίσιο

Βλέπε παράγραφο 2.3.2 κατωτέρω.

2.3.2 Συμφωνία Πρόσβασης

Κάθε Σιδηροδρομική Επιχείρηση πρέπει να συνάψει συμφωνία πρόσβασης στο δίκτυο με τον ΟΣΕ ούτως ώστε να καλυφθεί πλήρως όσον αφορά τις προβλεπόμενες μεταφορικές υπηρεσίες. Χωριστές συμφωνίες για πρόσβαση σε σταθμούς και εγκαταστάσεις υπηρεσιών, είναι επίσης απαραίτητες. Οι συμφωνίες-πλαίσιο υποβάλλονται για έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), σύμφωνα με το Ν.3891/2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΥΠΟΔΟΜΗ

3.1 Καθορισμός

Με τον όρο Υποδομή στην παρούσα ΔΔ, αναφερόμαστε στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή. Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή ονομάζεται η σιδηροδρομική υποδομή που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικρατείας και ανήκει, κατά κυριότητα ή κατά χρήση, στον ΟΣΕ καθώς και κάθε μελλοντική επέκταση αυτού. Ο ΟΣΕ είναι αρμόδιος για τη συντήρηση της υποδομής, δηλ. για την κατασκευή και συντήρηση των γραμμών, των δομών και του εξοπλισμού που συνδέονται με αυτές, καθώς επίσης και των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη συντήρηση της υποδομής.

3.2 Περιγραφή δικτύου

Το άρθρο 9 του ν.3891/2010, περιγράφει τις κατηγορίες στις οποίες διαχωρίζεται η Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, καθώς και τα κριτήρια ένταξης τμημάτων της στις κατηγορίες αυτές.

Ο διαχωρισμός αυτός έχει ως ακολούθως :

I. Ενεργό Δίκτυο

Δίκτυο	Τμήματα Γραμμής
ΚΥΡΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ (εύρους)	Πειραιάς (Παλιός σταθμός ΣΠΑΠ)-ΑΙΡ-Αθήνα-Οινόη-Λειανοκλάδι-Παλιοφάρσαλος-Λάρισα-Πλατύ-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη (Συνοριακός Σταθμός)
Διακλαδώσεις κύριου άξονα	Οινόη-Χαλκίδα
	Λειανοκλάδι – Λαμία – Στυλίδα
	Παλιοφάρσαλος– Καλαμπάκα
	Λάρισα-Βόλος
ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΑΘΗΝΩΝ	Αεροδρόμιο (Ελ. Βενιζέλος)-Μεταμόρφωση-ΣΚΑ-Λιόσια-Κόρινθος-Κιάτο
Διακλαδώσεις	Ν.Ικόνιο – ΧΘ 25+286
	Αθήνα-Λιόσια
	Αθήνα-Μεταμόρφωση
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (κανονικού εύρους)	(Θεσσαλονίκη-) Πλατύ-Έδεσσα-Αμύνταιο
Διακλαδώσεις	Αμύνταιο-Φλώρινα
	Αμύνταιο-ΧΣ 32+500 ΑμΚΖ
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (κανονικού εύρους)	Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας-Αλεξανδρούπολη-Πύθιο-Δίκαια-Ορμένιο - Χ.Σ. 32+900 μΕΚ(Σύνορα)
Διακλαδώσεις	Στρυμόνας-Προμαχώνας (Συνοριακός Σταθμός)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (μετρικού εύρους)	Ψαθόπυργος-Ρίο-Πάτρα-Αγ. Ανδρέας
Διακλαδώσεις	Αγ. Ανδρέας-Πύργος-Καλόνερο-Ζευγολατιό-Καλαμάτας (πλην Τακτικών Επιβατικών)
	Κόρινθος (Παλιός Σταθμός)-Άργος-Τρίπολη (πλην Τακτικών Επιβατικών)
	Κόρινθος (Παλιός Σταθμός)-Κόρινθος (Νέος Σταθμός) (πλην Τακτικών Επιβατικών)
	Αγ. Αναργύροι-Ελευσίνα (συνδυασμένου εύρους)
	Διακοφτό-Καλάβρυτα
Διακλαδώσεις	Πύργος-Ολυμπία
	Πύργος - Κατάκωλο
	Άργος-Ναύπλιο (πλην Τακτικών Επιβατικών)
Γραμμή Πηλίου (600 mm)	Άνω Λεχώνια - Μηλιές

II. Δίκτυο υπό Κατασκευή

Δίκτυο	Τμήματα Γραμμής
ΚΥΡΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ (κανονικού εύρους)	
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	Τιθορέα-Δομοκός (Νέα γραμμή)
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Πολύκαστρο-Ειδομένη (Νέα γραμμή)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (μετρικού εύρους)	Τρίπολη-Λεύκτρο-Ζευγολατιό
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (κανονικού εύρους)	Κιάτο-Ροδοδάφνη
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΧΣ 32+500 ΑμΚΖ - Κοζάνη

III. Ενεργό Δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας

Δίκτυο	Τμήματα Γραμμής
(κανονικού εύρους)	Πειραιάς Λιμ (Αγ. Διονύσιος)-Αγ. Ιωάννης Ρέντη (ΑΙΡ)
	Γέφυρα Πηνειού-Ραψάνη (παλαιό τμήμα)
	Ν.Πόροι-Πλαταμώνας (παλαιό τμήμα)
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ (μετρικού εύρους)	Βόλος-Βελεστίνο-Παλαιοφάρσαλο
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (μετρικού εύρους)	Ελευσίνα-Κόρινθος(Παλαιός σταθμός)
	Ισθμός-Λουτράκι
	Διακοφτό-Ψαθόπυργος
	Καβάσιλα-Κυλλήνη
	Καλόνερο-Κυπαρισσία
	Λεύκτρο-Μεγαλόπολη
	Ασπρόχωμα-Μεσσήνη
	Κρουονέρι-Αγρίνιο
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ (600mm)	Βόλος-Άναυρος
	Άναυρος-Αγριά
	Αγριά-Άνω Λεχώνια
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (κανονικού εύρους)	Τμήματα χαράξεων μεταξύ Λαχανοκήπων-Μουριών
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (κανονικού εύρους)	Μεσσήνη (Φλώρινας)-Νέος Καύκασος (Συνοριακός Σταθμός)

IV. Καταργημένο Δίκτυο

Καταργημένο Δίκτυο	
Δίκτυο	Τμήματα Γραμμής
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ (κανονικού εύρους)	Ευαγγελισμός – Γέφυρα Πηνειού (μη συμπεριλαμβανομένης) (παλαιό τμήμα)
	Ραψάνη-Ν.Πόροι (παλαιό τμήμα)
	Πλαταμώνας (Παλιός σταθμός) - Έξοδος υφιστάμενου Σ.Σ. Λιτοχώρου (παλαιό τμήμα)
	Κορινός-Αιγίνιο (παλαιό τμήμα)
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (μετρικού εύρους)	Αγ. Ανάργυροι-Ελευσίνα
	Κόρινθος (Παλιός Σταθμός)-Διακοφτό
	Βαρθολομιό-Λουτρά Κυλλήνης
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (κανονικού εύρους)	Νέα Ζίχνη-Αμφίπολη Λιμένας

Στην ανωτέρω κατηγοριοποίηση δεν περιλαμβάνονται οι ιδιωτικές παρακαμπτήριες.

Το δίκτυο απεικονίζεται στον Χάρτη 1.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ, γεωγραφικά είναι διαχωρισμένο σε τρεις Περιφέρειες:

- Περιφέρεια Αθηνών
- Περιφέρεια Πελοποννήσου
- Περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης

3.2.1 Γεωγραφική περιγραφή

Διαδρομές

Οι υπάρχουσες διαδρομές (για τον ορισμό βλ. §1.11) στο σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Α**: Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – Τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Πλατύ, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Β**: Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Γ**: Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – Τμήμα Φλώρινα – Πλατύ – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι-Δ**: Προαστιακός Αθηνών.



Χάρτης 1 Σιδηροδρομικό Δίκτυο του ΟΣΕ

Συγκοινωνιακοί Κόμβοι δικτύου

Οι υπάρχοντες συγκοινωνιακοί κόμβοι δικτύου (για τον ορισμό βλ. §1.11) - σταθμοί ή όχι - στο σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-A**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Αθηνών, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-B**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Πελοποννήσου, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-Γ**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης.

3.2.2 Χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου

Περιτύπωμα φορτώσεως και Περιτύπωμα ελευθέρως διατομής

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

Φόρτιση κατ' άξονα

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

Φορτίο ανά τρέχον μέτρο μήκους γραμμής

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

Κλίση

Η μέγιστη κατά μήκος κλίση στις γραμμές του υφιστάμενου δικτύου είναι 28,08‰ (με εξαίρεση την διαδρομή του Οδοντωτού σιδηρόδρομου ΔΙΑΚΟΠΤΟ - ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ όπου εμφανίζεται κλίση μέχρι και 202‰). Αναλυτικότερα, οι μέγιστες κατά μήκος κλίσεις για το δίκτυο, παρουσιάζονται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-A**: Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – Τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Πλατύ, **ΠΑ-**

ΠΑΡΤΗΜΑ I-B: Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – *Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-Γ:** Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – *Τμήμα Φλώρινα – Πλατύ – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-Δ:** *Προαστιακός Αθηνών*.

Ταχύτητα

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

Ηλεκτροδοτούμενο Δίκτυο

Το μήκος του ηλεκτροδοτούμενο δικτύου, παρουσιάζεται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-A:** Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – *Τμήμα Πειραιάς – Αθήνα – Πλατύ*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-B:** Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – *Μετρική Γραμμή Πελοποννήσου*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-Γ:** Στοιχεία Υποδομής/ Διαδρομές – *Τμήμα Φλώρινα – Πλατύ – Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I-Δ:** *Προαστιακός Αθηνών*.

Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού

Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού πρέπει να είναι τέτοιο που να επιτρέπει στο συρμό να μπορεί να κάνει στάση τους σταθμούς που επιθυμεί, η Σιδηροδρομική Εταιρία στην οποία ανήκει. Επομένως πρέπει το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος συρμού, να είναι συμβατό για μεν τα επιβατικά τρένα με το μήκος αποβαθρών των σταθμών, για δε τα εμπορικά με το μήκος των ελεύθερων γραμμών των σταθμών. Τα στοιχεία των σταθμών παρουσιάζονται στα παραρτήματα, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-A:** Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Αθηνών*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-B:** Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Πελοποννήσου*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-Γ:** Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης*.

3.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας και ασφάλεια

Σηματοδότηση

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

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

Σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας

Κεντρική διαχείριση κυκλοφορίας («τηλεδιόικηση») στο εθνικό δίκτυο γίνεται από τους Κεντρικούς Χειριστές (ΚΧ), οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι στα Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ). Ο ΟΣΕ διαθέτει Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας στην Κόρινθο (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας), Αθήνα (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας), ΣΚΑ («Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών»), Λιανοκλάδι, Λάρισα και Θεσσαλονίκη (προσωρινά σε αναστολή λειτουργίας).

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

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

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

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

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

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

Το σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας παρουσιάζεται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-A**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Αθηνών* , **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-B**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Πελοποννήσου*, και **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-Γ**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης*.

3.3 Περιορισμοί κυκλοφορίας

Επικίνδυνα φορτία

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

Περιβαλλοντικοί περιορισμοί

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

Προτεραιότητα στην κατανομή χωρητικότητας

Βλέπε §4.4 - Κατανομή Χωρητικότητας.

Περιορισμοί σε τούνελ/ σήραγγες

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

Περιορισμοί σε γέφυρες

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

Άλλοι περιορισμοί

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

Εξειδικευμένη υποδομή

Βλέπε §4.4 - Κατανομή Χωρητικότητας.

3.4 Εγκαταστάσεις υπηρεσιών

Χώροι σχηματισμού αμαξοστοιχιών

Σαν χώροι σχηματισμού αμαξοστοιχιών, εξυπηρετούν οι παρακάτω ΣΣ:

- Άγιος Ιωάννης Ρέντης (Α.Ι.Ρ.)
- Ν. Ικόνιο
- Θριάσιο Πεδίο
- Μεζούρλος
- Λιανοκλάδι
- Θεσσαλονίκη – Διαλογή
- Θεσσαλονίκη – Παλιός Εμπορικός Σταθμός
- Θεσσαλονίκη – Νέος Επιβατικός Σταθμός
- Ειδομένη
- Στρυμόνας
- Αλεξανδρούπολη
- Δίκαια
- Πύθιο
- Κόμανος
- Βέροια/ Σκύδρα
- Οινόη
- Βόλος
- Κόρινθος (NGL)
- Αγ. Ανδρέας (NGL)
- Καλαμάτα (NGL)
- Τρίπολη (NGL)

Χώροι αποθέσεως οχημάτων

Σαν χώροι αποθέσεως οχημάτων, εξυπηρετούν οι παρακάτω ΣΣ:

- Άγιος Ιωάννης Ρέντης (Α.Ι.Ρ.)
- Μεζούρλος
- Λιανοκλάδι

- Θεσσαλονίκη – Διαλογή
- Θεσσαλονίκη – Παλιός Εμπορικός Σταθμός
- Θεσσαλονίκη – Νέος Επιβατικός Σταθμός
- Ειδομένη
- Στρυμόνας
- Αλεξανδρούπολη
- Δίκαια
- Πύθιο
- Κόμανος
- Βέροια/ Σκύδρα
- Κόρινθος (NGL)
- Αγ. Ανδρέας (NGL)
- Καλαμάτα (NGL)
- Τρίπολη (NGL)

Συνοριακοί σταθμοί

Οι συνοριακοί σταθμοί (για τον ορισμό βλ. §1.11) του δικτύου παρουσιάζονται αντίστοιχα στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Γ**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης.

Τερματικοί σταθμοί

Οι τερματικοί σταθμοί (για τον ορισμό βλ. §1.11) του δικτύου παρουσιάζονται αντίστοιχα στα παραρτήματα, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Α**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Αθηνών , **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Β**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Πελοποννήσου, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Γ**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης.

Επιβατικοί σταθμοί

Οι επιβατικοί σταθμοί (για τον ορισμό βλ. §1.11) του δικτύου παρουσιάζονται αντίστοιχα στα παραρτήματα, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Α**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – Περιφέρεια Αθηνών , **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ-Β**: Στοιχεία

Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Πελοποννήσου*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-Γ**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης*.

Εμπορευματικοί σταθμοί

Οι εμπορευματικοί σταθμοί (για τον ορισμό βλ. §1.11) του δικτύου παρουσιάζονται αντίστοιχα στα παραρτήματα, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-A**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Αθηνών* , **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-B**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Πελοποννήσου*, **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II-Γ**: Στοιχεία Συγκοινωνιακών Κόμβων Δικτύου/ Σταθμών – *Περιφέρεια Μακεδονίας – Θράκης*.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

4.1 Νομικό πλαίσιο

Το νομικό πλαίσιο για την διαδικασία κατανομής χωρητικότητας περιγράφεται στο Κεφάλαιο VII του Προεδρικού Διατάγματος 41/2005² «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 95/18/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ, αντιστοίχως και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και κατάργηση των ΠΔ 324/1996, 76/1998 και 180/1998», όπως ισχύει σήμερα.

4.2 Περιγραφή διαδικασίας

Ο ΟΣΕ καθιερώνει κανόνες κατανομής χωρητικότητας τους οποίους κοινοποιεί στη ΡΑΣ, και εφαρμόζει τις σχετικές διαδικασίες. Ειδικότερα, ο ΟΣΕ διασφαλίζει ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και σύμφωνα με το Κοινοτικό δίκαιο.

Η χωρητικότητα υποδομής διατίθεται προς χρήση στους αιτούντες (βλ. 1.11.1) που έχουν υποβάλλει σχετική αίτηση.

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

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

² Το Κεφάλαιο VII του Προεδρικού Διατάγματος 41/2005, καλύπτει τα Άρθρα 13 έως και 29 της Οδηγίας 2001/14

Είναι δυνατό να υποβληθούν έκτακτα αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές.

4.3 Απαιτήσεις δρομολογίων και διαδικασία κατανομής

Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται τουλάχιστον μια φορά ανά ημερολογιακό έτος.

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

Ο ΟΣΕ μπορεί να συμφωνήσει για διαφορετικές ημερομηνίες. Στην περίπτωση αυτή οφείλει να ενημερώσει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ακριβείς ημερομηνίες έναρξης και λήξης της ισχύος του πίνακα δρομολογίων για το έτος 2017 είναι 11.12.2016 – 09.12.2017.

Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων πρέπει να παραλαμβάνονται το νωρίτερο 12 μήνες πριν και το αργότερο 6 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, δηλαδή μέχρι τις 13.06.2016.

Η αίτηση περιλαμβάνει τουλάχιστον τις παρακάτω πληροφορίες:

1. Απαραίτητες λειτουργικές πληροφορίες για τον σωστό σχεδιασμό του σιδηροδρομικού διαδρόμου.
2. Περίοδος χρήσης της αιτούμενης χωρητικότητας.
3. Στοιχεία αρμοδίων εκπροσώπων του φορέα που υποβάλλει το αίτημα.

Πρότυπη φόρμα αίτησης χωρητικότητας εμφανίζεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI.

Ένα (1) μήνα μετά τη λήξη της προθεσμίας των αιτήσεων, δηλαδή στις 13.07.2016, ο ΟΣΕ, λαμβάνοντας υπόψη ισχύουσες συμφωνίες-πλαίσιο, στις

οποίες δίδεται προτεραιότητα, καταρτίζει σχέδιο του πίνακα δρομολογίων. Οι αιτούντες έχουν προθεσμία ένα μήνα για να διατυπώσουν τις ενστάσεις τους, δηλαδή μέχρι τις 12.08.2016.

Το αργότερο τρεις (3) μήνες μετά την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες (δηλ. μέχρι 13.09.2016), ο ΟΣΕ οριστικοποιεί τη μορφή του πίνακα δρομολογίων, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν υποβαλλόμενες ενστάσεις.

Εκπρόθεσμα αιτήματα: αιτήματα χωρητικότητας που υποβάλλονται εκπρόθεσμα, εξετάζονται μετά την κατάρτιση του πίνακα δρομολογίων εντός του επόμενου μήνα (14.09.2016-13.10.2016) , λαμβάνοντας υπόψη την εναπομείνουσα διαθέσιμη χωρητικότητα.

Ακολουθεί η τελική αποδοχή από τους αιτούντες και η σύναψη της σχετικής σύμβασης πρόσβασης, το αργότερο έναν (1) μήνα πριν την έναρξη της δρομολογιακής περιόδου.

4.4 Κατανομή χωρητικότητας

Εξειδικευμένη υποδομή

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

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

Διαδικασία συντονισμού

Ο ΟΣΕ ικανοποιεί στο μέτρο του δυνατού όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής. Κατά τις διαδικασίες χρονικού προγραμματισμού και συντονισμού, ο ΟΣΕ μπορεί να αποδίδει προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες, αλλά μόνο σύμφωνα με τα όσα περιγράφονται ανωτέρω στην “Εξειδικευμένη υποδομή” και κατωτέρω στην “Κορεσμένη χωρητικότητα και κριτήρια προτεραιότητας”.

Σε περίπτωση που, κατά τη διάρκεια χρονικού προγραμματισμού του προηγούμενου άρθρου ανακύψουν αντικρουόμενα αιτήματα, ο ΟΣΕ προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων και να επιτυγχάνει την επίλυση τυχόν διαφορών. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΟΣΕ μπορεί εντός της περιόδου σχεδιασμού, να έλθει σε επικοινωνία με τους αιτούντες, και να προτείνει χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

Πιο συγκεκριμένες αρχές συντονισμού, δεν έχουν καθορισθεί ακόμα.

Κορεσμένη χωρητικότητα και κριτήρια προτεραιότητας

Όταν, μετά το συντονισμό των διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, ο ΟΣΕ χαρακτηρίζει το στοιχείο της υποδομής, για το οποίο συμβαίνει αυτό, ως κορεσμένο. Κορεσμένη χαρακτηρίζεται επίσης η υποδομή που προβλέπεται ότι θα παρουσιάσει στο εγγύς μέλλον ανεπαρκή χωρητικότητα.

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

Τα βασικά κριτήρια προτεραιότητας είναι:

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

Έκτακτα αιτήματα

Ο ΟΣΕ ανταποκρίνεται σε έκτακτα αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, εντός πέντε εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα, πρέπει να έχουν ως αποδέκτες όλους τους αιτούντες που μπορεί να επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τη χωρητικότητα αυτή.

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

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

4.5 Κατανομή χωρητικότητας για συντήρηση, ανακαίνιση και αναβάθμιση

Οι επιπτώσεις στη χωρητικότητα υποδομής από εργασίες συντήρησης, ανακαίνισης και αναβάθμισης λαμβάνονται υπόψη από τον ΟΣΕ κατά τη διαδικασία κατάρτισης του πίνακα των δρομολογίων.

4.6 Ρυθμίσεις σχετικές με τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών

Ο ΟΣΕ απαιτεί, ιδίως για κορεσμένη υποδομή, την αποδέσμευση σιδηροδρομικής διαδρομής η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από την οριακή ποσόστωση που έχει καθορισθεί, εκτός εάν η

ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους που δεν εξαρτώνται από την επιχείρηση.

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

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

Ο ΟΣΕ δεν έχει καθορίσει ακόμα τους όρους αυτούς.

4.7 Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχής κυκλοφορίας

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

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

5.1 Νομικό πλαίσιο

Το νομικό πλαίσιο για την πρόσβαση στην σιδηροδρομική υποδομή και τις συναφείς υπηρεσίες, περιγράφεται στο Κεφάλαιο V του Προεδρικού Διατάγματος 41/2005³ «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 95/18/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ, αντιστοίχως και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και κατάργηση των ΠΔ 324/1996, 76/1998 και 180/1998», όπως ισχύει σήμερα.

5.2 Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών

5.2.1 Ελάχιστη δέσμη πρόσβασης

Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης, που ο ΟΣΕ παρέχει στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις περιλαμβάνει:

- α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής
- β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας
- γ) χρήση διακλαδώσεων και αλλαγών γραμμής,
- δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών
- ε) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

5.2.2 Τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και παροχή υπηρεσιών

Η τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και η παροχή υπηρεσιών περιλαμβάνει:

³ Το Κεφάλαιο V του Προεδρικού Διατάγματος 41/2005, καλύπτει τα Άρθρα: Άρθρο 10 της Οδηγίας 91/440 όπως ισχύει και τα Άρθρα 3 και 5 της Οδηγίας 2001/14.

- α) τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου συντρέχει η περίπτωση
- β) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού
- γ) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις
- δ) θερματικούς σταθμούς μεταφοράς φορτίου
- ε) σταθμούς διαλογής
- στ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών
- ζ) αμαξοστάσια φύλαξης
- η) εγκαταστάσεις συντήρησης και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις

5.3 Πρόσθετες υπηρεσίες

Εκτός από την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και την τροχαία πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών, ο ΟΣΕ μπορεί να προσφέρει, πρόσθετες υπηρεσίες και βοηθητικές υπηρεσίες σε εμπορική βάση για χρήση από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.

Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

- α) ρεύμα έλξης
- β) προθέρμανση επιβατικών συρμών
- γ) παροχή καυσίμου, διαλογή συρμού και όλες τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις υπηρεσιών πρόσβασης
- δ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:
 - έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,
 - βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

5.4 Βοηθητικές υπηρεσίες

Εκτός από την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και την τροχαία πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών, ο ΟΣΕ μπορεί να προσφέρει, πρόσθετες υπηρεσίες και βοηθητικές υπηρεσίες σε εμπορική βάση για χρήση από τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις.

Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

- α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο
- β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών
- γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΧΡΕΩΣΕΙΣ

6.1 Νομικό πλαίσιο

Το νομικό πλαίσιο για την χρέωση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των συναφών υπηρεσιών, περιγράφεται στο Κεφάλαιο VI του Προεδρικού Διατάγματος 41/2005⁴ «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 95/18/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ, αντιστοίχως και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και κατάργηση των ΠΔ 324/1996, 76/1998 και 180/1998», όπως ισχύει σήμερα, καθώς και στην Υπουργική Απόφαση Φ4/54510/4872 της 30.11.2006 «Κανόνες και κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής».

6.2 Σύστημα χρέωσης

6.2.1 Υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στη χρέωση

Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και η τροχαία πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών, περιγράφονται αντίστοιχα στις παραγράφους 5.2.1 και 5.2.2, του Κεφαλαίου 5 της ΔΔ.

Το βασικό τέλος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής καλύπτει τις υπηρεσίες της ελάχιστης δέσμης και την τροχαία πρόσβαση στις εγκαταστάσεις υπηρεσιών, στο σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως αυτό περιγράφεται στην παρούσα ΔΔ.

⁴ Το Κεφάλαιο VI του Προεδρικού Διατάγματος 41/2005, καλύπτει τα Άρθρα: Άρθρο 4 και Άρθρα 6 έως 12 της Οδηγίας 2001/14

6.2.2 Αρχές Χρέωσης

Οι αρχές χρέωσης, όπως αναφέρονται στο Άρθρο 15 του Προεδρικού Διατάγματος 41 (Άρθρο 7 της οδηγίας 2001/14), ορίζουν, σε γενικές γραμμές, ειδικά για τις υπηρεσίες ελάχιστης δέσμης, ότι το τέλος ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Σημαντική, στο σημείο αυτό, είναι η πρόβλεψη για ενσωμάτωση στο τέλος υποδομής ειδικού τέλους, που θα εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος, και αφορά τη συμφόρηση ή / και το περιβαλλοντικό κόστος, από την παροχή της υπηρεσίας. Προβλέπεται, ακόμα, η περίπτωση έκπτωσης στα τέλη, για λόγους ενθάρρυνσης της ανάπτυξης νέων αγορών, ή για άλλους ειδικούς λόγους.

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω, το σύστημα χρέωσης για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, πρέπει να αντικατοπτρίζει με ένα “βασικό τέλος” την παροχή υπηρεσιών της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης, και με ένα “πρόσθετο τέλος” την παροχή επιπλέον υπηρεσίας, όπως είναι το ρεύμα έλξης.

Επιπλέον, όλοι οι παράμετροι του συστήματος τιμολόγησης, θα διαφοροποιούνται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του δικτύου, π.χ. τεχνικά χαρακτηριστικά γραμμής ή τοπικές ιδιαιτερότητες δικτύου.

Για τον καθορισμό των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβάνονται υπόψη οι τιμές βάσης του κόστους των υπηρεσιών συντήρησης γραμμής και διαχείρισης κυκλοφορίας οι οποίες προκύπτουν από το πηλίκο της διαίρεσης του συνολικού κόστους των αντιστοίχων υπηρεσιών δια του συνολικού αριθμού των συρμοχιλιομέτρων.

6.3 Κανόνες και κριτήρια καθορισμού τελών

6.3.1 Ποιότητα παρεχόμενης υποδομής

Η χρέωση διαφοροποιείται βάσει της ποιότητας της υποδομής που προσφέρει ο Διαχειριστής της Υποδομής και εκφράζεται από τον συντελεστή k_n . Οι τιμές του συντελεστή παρεχόμενης ποιότητας για τα διάφορα τμήματα του δικτύου φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1: Συντελεστής παρεχόμενης ποιότητας των διαφόρων τμημάτων του δικτύου

ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ		κ_π
A	Πειραιάς - Θεσσαλονίκη	
A1	Πειραιάς - Αθήνα (Σ.Σ. Λαρίσης)	0,57
A2	Αθήνα (Σ.Σ. Λαρίσης) - Οινόη	0,73
A3	Οινόη – Τιθορέα	0,90
A4	Τιθορέα - Δομοκός	0,75
A5	Δομοκός - Θεσσαλονίκη	0,88
B	Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο	
B1	Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη	0,76
B2	Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο	0,65
B3	Θεσσαλονίκη - Ειδομένη	0,67
B4	Στρυμώνας - Προμαχώνας	0,59
Γ	Θεσσαλονίκη - Κοζάνη - Φλώρινα	0,73
Δ	Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα	0,76
Ε	Λάρισα - Βόλος	0,74
Z	Οινόη - Χαλκίδα	0,68
Η	Κόρινθος - ΣΚΑ - Αεροδρόμιο	0,88
Θ	Μετρικό δίκτυο	0,53
Ι	Διακοφτό - Καλάβρυτα	0,53

6.3.2 Διαχείριση κυκλοφορίας

6.3.2.1 Κατάταξη δρομολογίων με βάση τις περιόδους αιχμής

Για την κατάταξη δρομολογίων με βάση τις περιόδους αιχμής καθορίζονται ζώνες αιχμών και κάθε δρομολόγιο εντάσσεται στην ανάλογη ζώνη βάσει της ώρας αναχώρησης αυτού.

Οι ζώνες αιχμής περιγράφονται στους πίνακες 3 και 4 και αφορούν τις κατηγορίες I έως IV του συντελεστή L_2 του Πίνακα 2.

Πίνακας 2: Συντελεστής L₂

	Αιχμή	Κοντά σε αιχμή	Μη αιχμή / κανονικά	Μη αιχμή· δρομολόγιο με πλήρως ελαστική χάραξη/εμπορική αμαξ/χια
	I	II	III	IV
L ₂	1,2	1,1	0,9	0,7

Σταθμοί κανονικής γραμμής**Πίνακας 3: Καθορισμός ζωνών αιχμής σε σταθμούς κανονικής γραμμής**

ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΑΙΧΜΗ	ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΑΙΧΜΗ	ΜΗ ΑΙΧΜΗ/ ΚΑΝΟΝΙΚΑ
ΑΘΗΝΑ	06.00 - 10.00 14.00 - 18.00 20.00 - 23.00	05.00 - 05.59 10.01 - 13.59 18.01 - 19.59 23.01 - 00.00	00.01 - 04.59
ΧΑΛΚΙΔΑ	06.00 - 08.00 21.00 - 23.00	08.01 - 10.00 14.00 - 20.59	00.00 - 05.59 10.01 - 13.59 23.01 - 24.00
ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ		01.00 - 04.00 08.00 - 14.00 17.00 - 22.00	00.00 - 00.59 04.01 - 07.59 14.01 - 16.59 22.01 - 24.00
ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΣ		04.00 - 08.00 10.00 - 15.00 17.00 - 22.00	00.00 - 03.59 08.01 - 09.59 15.01 - 16.59 22.01 - 24.00
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ		07.00 - 09.00 16.00 - 18.00	00.00 - 06.59 09.01 - 15.59 18.01 - 24.00
ΛΑΡΙΣΑ	07.00 - 10.00 13.30 - 17.30	06.00 - 06.59 10.01 - 13.29 17.31 - 18.30	00.00 - 05.59 18.31 - 24.00
ΒΟΛΟΣ		06.00 - 09.00 15.00 - 20.00	00.00 - 05.59 09.01 - 14.59 20.01 - 24.00
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	06.00 - 09.00 11.00 - 13.00 15.00 - 19.00	05.00 - 05.59 09.01 - 10.59 13.01 - 14.59 19.01 - 20.00	00.00 - 04.59 20.01 - 24.00
ΣΕΡΡΕΣ			00.00 - 24.00
ΔΡΑΜΑ			00.00 - 24.00
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	08.30 - 13.30 15.30 - 20.30	07.00 - 08.29 13.31 - 15.29 20.31 - 21.30	00.00 - 06.59 21.31 - 24.00
ΔΙΚΑΙΑ			00.00 - 24.00
ΕΔΕΣΣΑ	17.00 - 22.00	16.00 - 16.59 22.01 - 23.00	00.00 - 15.59 23.01 - 24.00

Σταθμοί μετρικής γραμμής**Πίνακας 4: Καθορισμός ζωνών αιχμής σε σταθμούς μετρικής γραμμής**

ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΡΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΑΙΧΜΗ	ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΑΙΧΜΗ	ΜΗ ΑΙΧΜΗ/ ΚΑΝΟΝΙΚΑ
ΠΑΤΡΑ	09.00 - 13.00 15.00 - 19.30	08.00 - 08.59 13.01 - 14.59 19.31 - 20.30	00.00 - 07.59 20.31 - 24.00
ΠΥΡΓΟΣ		06.00 - 08.30 13.00 - 16.00	00.00 - 05.59 08.31 - 12.59 16.01 - 24.00
ΟΛΥΜΠΙΑ			00.00 - 24.00
ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ		06.00 - 07.00 13.00 - 17.00	00.00 - 05.59 07.01 - 12.59 17.01 - 24.00
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	08.00 - 12.00 18.30 - 22.30	07.00 - 07.59 12.01 - 18.29 22.31 - 23.30	00.00 - 06.59 23.31 - 24.00

6.3.2.2 Επιβάρυνση χωρητικότητας γραμμής (βαθμός χρήσης υποδομής)

Η επιβάρυνση που προκαλείται στη χωρητικότητα της γραμμής προκύπτει από το λόγο του χρόνου του δρομολογίου ενός συγκεκριμένου συρμού προς τον χρόνο ενός ιδανικού συρμού στην ίδια διαδρομή. Οι ιδανικοί χρόνοι για τα αναφερόμενα αυτοτελή τμήματα εμφανίζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 5: Ιδανικοί χρόνοι στα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου

ΚΑΤΗ- ΓΟΡΙΑ	Τμήμα Γραμμής	Ιδανικός χρόνος διαδρομής (ιδεατή χά- ραξη) [h:min]
A	Πειραιάς - Θεσσαλονίκη	
A1	Πειραιάς - Αθήνα (Σ.Σ. Λαρίσης)	0:15
A2	Αθήνα(Σ.Σ. Λαρίσης) - Οινόη	0:42
A3	Οινόη - Τιθορέα	0:37
A4	Τιθορέα - Δομοκός	1:34
A5	Δομοκός - Θεσσαλονίκη	1:34
B	Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο	
B1	Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη	4:31
B2	Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο	2:28
B3	Θεσσαλονίκη - Ειδομένη	0:56
B4	Στρυμόνας - Προμαχώνας	0:12
Γ	Θεσσαλονίκη - Κοζάνη / Φλώρινα	2:15
Δ	Παλιοφάρσαλος - Καλαμπάκα	0:45
Ε	Λάρισα - Βόλος	0:55
Z	Οινόη - Χαλκίδα	0:23
Η	ΣΚΑ - Αεροδρόμιο	0:28
	ΣΚΑ - Κόρινθος	0:57
Θ	Μετρικό δίκτυο	
Θ1	Αγ. Ανάργυροι - Λουτράκι	1:40
Θ3	Κόρινθος - Πάτρα	1:52
Θ4	Πάτρα - Πύργος	1:32
Θ5	Πύργος - Κυπαρισσία	1:10
Θ6	Κυπαρισσία - Καλαμάτα	1:30
I	Διακοφτό - Καλάβρυτα	1:10

Για τους εμπορικούς συρμούς, οι αντίστοιχοι ιδεατοί χρόνοι είναι οι παρακάτω:

ΚΑΤΗ- ΓΟΡΙΑ	Τμήμα Γραμμής	Ιδανικός χρόνος διαδρομής (ιδεατή χά- ραξη) [h:min]
A	Πειραιάς - Θεσσαλονίκη	
A1	A.I.P. - Θ/Ν (Θεσσαλονίκη Εμπορικός Σ.)	7:39
B	Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο	
B1	ΤΧ2 (Διαλογή Θεσσαλονίκης) - Στρυμόνας	2:07
B2	Στρυμόνας - Αλεξανδρούπολη (ΚΣΑ)	5:10
B3	Αλεξανδρούπολη (ΚΣΑ) - Ορμένιο	3:21
B4	Στρυμόνας - Προμαχώνας	0:15
Γ	Θεσσαλονίκη - Κοζάνη / Φλώρινα	
Γ1	ΤΧ2 (Διαλογή Θεσσαλονίκης) - Αμύνταιο	2:39
Γ2	Αμύνταιο - Πτολεμαΐδα	0:22
Δ	Θεσσαλονίκη - Ειδομένη	
	Θ/Ν - Ειδομένη	1:07
Ε	Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα	
Z	Λάρισα - Βόλος	
H	Οινόη - Χαλκίδα	
Θ	A.I.P. - Θριάσιο Δέσμη ΕΚ	
I	A.I.P. - Διυλιστήρια Ασπροπύργου	
K	N. Ικόνιο - Θριάσιο Δέσμη ΕΚ	
I	A.I.P. - Κόρινθος ΚΓ	

Καθορίζεται συντελεστής L_1 μέσω του οποίου λαμβάνεται υπόψη η επιρροή του κάθε δρομολογίου στην χωρητικότητα της γραμμής. Ο συντελεστής L_1 ορίζεται ως εξής:

$$L_1 = \frac{\text{Χρόνος Διαδρομής Δρομολογίου}}{\text{Ιδανικός Χρόνος Διαδρομής}} \geq 1$$

Ο χρόνος διαδρομής δρομολογίου προκύπτει από την χάραξη του δρομολογίου (γραφικός πίνακας). Ο ιδανικός χρόνος διαδρομής (δίδεται στον Πίνακα 5) προκύπτει από τη (θεωρητική) δρομολόγηση του ιδανικού συμβατικού συρμού, ο οποίος εκμεταλλεύεται πλήρως τη γραμμή με τα χαρακτηριστικά που έχουν δοθεί από την αρμόδια Διεύθυνση Γραμμής (π.χ. ανώτατη ταχύτητα, μόνιμες βραδυπορίες κλπ). Σε περιπτώσεις αμαξοστοιχιών που δεν κυκλοφορούν βάσει συνταχθέντος δρομολογίου («ελεύθερες ειδικές αμαξοστοιχίες»), λαμβάνεται συντελεστής $L_1 = 1$.

6.3.3 Φθορά γραμμής από την κυκλοφορία των συρμών

Για το υπολογισμό της φθοράς γραμμής λαμβάνονται υπόψη ως κριτήρια η ταχύτητα, η σύνθεση του συρμού (πλήθος αξόνων) και το μέσο αξονικό φορτίο.

Σαν συρμός νοείται μία πλήρης αυτοκινητάμαξα ή μία σύνθεση από ελκτική μηχανή και ελκόμενο υλικό (επιβατάμαξες ή φορτάμαξες).

Η επιβάρυνση της γραμμής από την κυκλοφορία κάθε συρμού εκφράζεται από τον συντελεστή $k_{\text{συρμού}}$ ο οποίος δίδεται στον Πίνακα 8 και προκύπτει από την κατάταξη του συρμού στην σχετική κατηγορία (βάσει των Πινάκων 6 και 7) και του πλήθους των αξόνων.

6.3.3.1 Κατάταξη συρμών

Οι συρμοί κατατάσσονται σε κατηγορίες βάσει της ταχύτητας και του μέσου αξονικού φορτίου του συρμού, που προκύπτει ως πηλίκο του συνολικού βάρους του συρμού δια του πλήθους των αξόνων (βλ. Πίνακες 6 και 7).

Συρμοί κανονικής γραμμής

Πίνακας 6: Κατηγορίες συρμών κανονικής γραμμής

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΡΜΟΥ	ΕΥΡΟΣ ΤΑΧΥ-ΤΗΤΩΝ V [km/h]	ΕΥΡΟΣ ΑΞΟΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ [t]
Σ1	<=120	<14,3
Σ2		14,4-16,3
Σ3		16,4-18,4
Σ4		18,5-20,4
Σ5		20,5-22,9
Σ6	121-140	<14,3
Σ7		14,4-16,3
Σ8		16,4-18,4
Σ9		18,5-20,4
Σ10		20,5-22,9
Σ11	141-160	<14,3
Σ12		14,4-16,3
Σ13		16,4-18,4
Σ14		18,5-20,4
Σ15		20,5-22,9
Σ16	161-200	<14,3
Σ17		14,4-16,3
Σ18		16,4-18,4
Σ19		18,5-20,4
Σ20		20,5-22,9

Συρμοί μετρικής γραμμής**Πίνακας 7: Κατηγορίες συρμών μετρικής γραμμής**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΡΜΟΥ	ΕΥΡΟΣ ΤΑΧΥ- ΤΗΤΩΝ V [km/h]	ΕΥΡΟΣ ΑΞΟΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ [t]
ΣΜ1	<120	<12,2
ΣΜ2	120-140	12,3-16,3

Πίνακας 8: Πίνακας υπολογισμού συντελεστή επιβάρυνσης γραμμής ως εκ του συρμού $K_{\text{συρμού}}$

ΚΑΤΗ- ΓΟΡΙΑ ΣΥΡΜΟΥ	ΠΛΗΘΟΣ ΑΞΙΩΝ																																	
	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70
ΣΥΡΜΟΙ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ																																		
Σ1	1,00	1,06	1,10	1,14	1,17	1,20	1,22	1,24	1,26	1,28	1,30	1,31	1,33	1,34	1,35	1,36	1,38	1,39	1,40	1,41	1,42	1,43	1,43	1,44	1,45	1,46	1,47	1,47	1,48	1,49	1,50	1,50	1,51	1,52
Σ2	1,24	1,31	1,37	1,42	1,45	1,49	1,52	1,54	1,57	1,59	1,61	1,63	1,65	1,66	1,68	1,69	1,71	1,72	1,73	1,75	1,76	1,77	1,78	1,79	1,80	1,81	1,82	1,83	1,84	1,85	1,86	1,86	1,87	1,88
Σ3	1,84	1,96	2,04	2,11	2,17	2,21	2,26	2,30	2,33	2,37	2,40	2,42	2,45	2,47	2,50	2,52	2,54	2,56	2,58	2,60	2,62	2,63	2,65	2,67	2,68	2,70	2,71	2,72	2,74	2,75	2,76	2,78	2,79	2,80
Σ4	2,64	2,81	2,93	3,02	3,10	3,18	3,24	3,29	3,34	3,39	3,43	3,48	3,51	3,55	3,58	3,61	3,64	3,67	3,70	3,73	3,75	3,78	3,80	3,82	3,85	3,87	3,89	3,91	3,93	3,95	3,96	3,98	4,00	4,02
Σ5	3,68	3,90	4,07	4,20	4,32	4,41	4,50	4,58	4,65	4,71	4,78	4,83	4,88	4,93	4,98	5,02	5,07	5,11	5,14	5,18	5,22	5,25	5,28	5,31	5,35	5,37	5,40	5,43	5,46	5,48	5,51	5,53	5,56	5,58
Σ6	1,21	1,28	1,33	1,38	1,42	1,45	1,48	1,50	1,53	1,55	1,57	1,59	1,60	1,62	1,63	1,65	1,66	1,68	1,69	1,70	1,71	1,72	1,73	1,74	1,75	1,76	1,77	1,78	1,79	1,80	1,81	1,82	1,82	1,83
Σ7	1,48	1,57	1,64	1,69	1,74	1,78	1,81	1,85	1,87	1,90	1,92	1,95	1,97	1,99	2,01	2,03	2,04	2,06	2,07	2,09	2,10	2,12	2,13	2,14	2,15	2,17	2,18	2,19	2,20	2,21	2,22	2,23	2,24	2,25
Σ8	2,22	2,35	2,45	2,54	2,60	2,66	2,72	2,76	2,81	2,84	2,88	2,91	2,95	2,98	3,00	3,03	3,06	3,08	3,10	3,13	3,15	3,17	3,19	3,21	3,22	3,24	3,26	3,28	3,29	3,31	3,32	3,34	3,35	3,37
Σ9	3,13	3,32	3,46	3,58	3,67	3,76	3,83	3,90	3,96	4,01	4,06	4,11	4,16	4,20	4,24	4,28	4,31	4,35	4,38	4,41	4,44	4,47	4,50	4,52	4,55	4,57	4,60	4,62	4,65	4,67	4,69	4,71	4,73	4,75
Σ10	4,37	4,64	4,84	5,00	5,13	5,25	5,35	5,45	5,53	5,61	5,68	5,75	5,81	5,87	5,92	5,98	6,03	6,07	6,12	6,16	6,21	6,25	6,28	6,32	6,36	6,39	6,43	6,46	6,49	6,52	6,55	6,58	6,61	6,64
Σ11	1,37	1,46	1,52	1,57	1,61	1,65	1,68	1,71	1,74	1,76	1,78	1,81	1,82	1,84	1,86	1,88	1,89	1,91	1,92	1,94	1,95	1,96	1,97	1,99	2,00	2,01	2,02	2,03	2,04	2,05	2,06	2,07	2,08	2,09
Σ12	1,68	1,78	1,85	1,92	1,97	2,01	2,05	2,09	2,12	2,15	2,18	2,20	2,23	2,25	2,27	2,29	2,31	2,33	2,35	2,36	2,38	2,39	2,41	2,42	2,44	2,45	2,46	2,48	2,49	2,50	2,51	2,52	2,53	2,54
Σ13	2,48	2,63	2,74	2,83	2,91	2,98	3,03	3,09	3,13	3,18	3,22	3,26	3,29	3,33	3,36	3,39	3,41	3,44	3,47	3,49	3,52	3,54	3,56	3,58	3,60	3,62	3,64	3,66	3,68	3,70	3,71	3,73	3,75	3,76
Σ14	3,53	3,75	3,91	4,04	4,15	4,24	4,33	4,40	4,47	4,53	4,59	4,64	4,69	4,74	4,79	4,83	4,87	4,91	4,94	4,98	5,01	5,05	5,08	5,11	5,14	5,17	5,19	5,22	5,25	5,27	5,30	5,32	5,34	5,37
Σ15	4,89	5,19	5,41	5,59	5,74	5,87	5,99	6,09	6,18	6,27	6,35	6,43	6,50	6,56	6,62	6,68	6,74	6,79	6,84	6,89	6,94	6,98	7,03	7,07	7,11	7,15	7,19	7,22	7,26	7,29	7,33	7,36	7,39	7,42
Σ16	1,68	1,78	1,85	1,92	1,97	2,01	2,05	2,09	2,12	2,15	2,18	2,20	2,23	2,25	2,27	2,29	2,31	2,33	2,35	2,36	2,38	2,39	2,41	2,42	2,44	2,45	2,46	2,48	2,49	2,50	2,51	2,52	2,53	2,54
Σ17	2,03	2,15	2,24	2,31	2,38	2,43	2,48	2,52	2,56	2,60	2,63	2,66	2,69	2,72	2,74	2,77	2,79	2,81	2,83	2,85	2,87	2,89	2,91	2,93	2,94	2,96	2,98	2,99	3,01	3,02	3,03	3,05	3,06	3,07
Σ18	3,00	3,19	3,32	3,43	3,52	3,60	3,68	3,74	3,80	3,85	3,90	3,95	3,99	4,03	4,07	4,10	4,14	4,17	4,20	4,23	4,26	4,29	4,31	4,34	4,37	4,39	4,41	4,44	4,46	4,48	4,50	4,52	4,54	4,56
Σ19	4,21	4,47	4,66	4,81	4,94	5,06	5,15	5,24	5,33	5,40	5,47	5,53	5,59	5,65	5,70	5,75	5,80	5,85	5,89	5,93	5,97	6,01	6,05	6,09	6,12	6,16	6,19	6,22	6,25	6,28	6,31	6,34	6,37	6,39
Σ20	5,85	6,21	6,47	6,69	6,87	7,02	7,16	7,28	7,40	7,50	7,60	7,69	7,77	7,85	7,92	7,99	8,06	8,12	8,18	8,24	8,30	8,35	8,40	8,45	8,50	8,55	8,60	8,64	8,68	8,72	8,76	8,80	8,84	8,88
ΣΥΡΜΟΙ ΜΕΤΡΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ																																		
ΣΜ1	1,00	1,06	1,10	1,14	1,17	1,20	1,22	1,24	1,26	1,28	1,30	1,31	1,33	1,34	1,35	1,36	1,38	1,39	1,40	1,41	1,42	1,43	1,43	1,44	1,45	1,46	1,47	1,47	1,48	1,49	1,50	1,50	1,51	1,52
ΣΜ2	1,30	1,38	1,44	1,48	1,52	1,56	1,59	1,62	1,64	1,66	1,69	1,71	1,72	1,74	1,76	1,77	1,79	1,80	1,82	1,83	1,84	1,85	1,86	1,88	1,89	1,90	1,91	1,92	1,93	1,94	1,94	1,95	1,96	1,97

ΠΛΗΘΟΣ ΑΞΟΝΩΝ																									
ΚΑΤΗ- ΓΟΡΙΑ ΣΥΡΜΟ	72	74	76	78	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120
ΣΥΡΜΟΙ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ																									
Σ1	1,52	1,53	1,53	1,54	1,55	1,55	1,56	1,56	1,57	1,57	1,58	1,58	1,59	1,59	1,60	1,60	1,61	1,61	1,61	1,62	1,62	1,63	1,63	1,64	1,64
Σ2	1,89	1,90	1,90	1,91	1,92	1,92	1,93	1,94	1,94	1,95	1,96	1,96	1,97	1,98	1,98	1,99	1,99	2,00	2,00	2,01	2,01	2,02	2,02	2,03	2,03
Σ3	2,81	2,82	2,83	2,84	2,86	2,87	2,88	2,89	2,90	2,90	2,91	2,92	2,93	2,94	2,95	2,96	2,97	2,98	2,98	2,99	3,00	3,01	3,01	3,02	3,03
Σ4	4,03	4,05	4,06	4,08	4,09	4,11	4,12	4,14	4,15	4,17	4,18	4,19	4,20	4,22	4,23	4,24	4,25	4,27	4,28	4,29	4,30	4,31	4,32	4,33	4,34
Σ5	5,61	5,63	5,65	5,67	5,69	5,71	5,73	5,75	5,77	5,79	5,81	5,83	5,85	5,86	5,88	5,90	5,91	5,93	5,95	5,96	5,98	5,99	6,01	6,02	6,04
Σ6	1,84	1,85	1,85	1,86	1,87	1,87	1,88	1,89	1,89	1,90	1,91	1,91	1,92	1,92	1,93	1,94	1,94	1,95	1,95	1,96	1,96	1,97	1,97	1,98	1,98
Σ7	2,26	2,27	2,28	2,29	2,29	2,30	2,31	2,32	2,33	2,33	2,34	2,35	2,36	2,36	2,37	2,38	2,38	2,39	2,40	2,40	2,41	2,42	2,42	2,43	2,43
Σ8	3,38	3,40	3,41	3,42	3,43	3,45	3,46	3,47	3,48	3,49	3,50	3,52	3,53	3,54	3,55	3,56	3,57	3,58	3,59	3,60	3,61	3,62	3,63	3,63	3,64
Σ9	4,77	4,79	4,81	4,83	4,84	4,86	4,88	4,90	4,91	4,93	4,94	4,96	4,98	4,99	5,00	5,02	5,03	5,05	5,06	5,07	5,09	5,10	5,11	5,13	5,14
Σ10	6,67	6,69	6,72	6,75	6,77	6,80	6,82	6,84	6,87	6,89	6,91	6,93	6,95	6,97	6,99	7,02	7,04	7,05	7,07	7,09	7,11	7,13	7,15	7,17	7,18
Σ11	2,09	2,10	2,11	2,12	2,13	2,13	2,14	2,15	2,16	2,16	2,17	2,18	2,18	2,19	2,20	2,20	2,21	2,22	2,22	2,23	2,23	2,24	2,25	2,25	2,26
Σ12	2,56	2,57	2,58	2,59	2,59	2,60	2,61	2,62	2,63	2,64	2,65	2,66	2,66	2,67	2,68	2,69	2,70	2,70	2,71	2,72	2,73	2,73	2,74	2,75	2,75
Σ13	3,78	3,79	3,81	3,82	3,84	3,85	3,86	3,88	3,89	3,90	3,92	3,93	3,94	3,95	3,96	3,98	3,99	4,00	4,01	4,02	4,03	4,04	4,05	4,06	4,07
Σ14	5,39	5,41	5,43	5,45	5,47	5,49	5,51	5,53	5,55	5,57	5,58	5,60	5,62	5,63	5,65	5,67	5,68	5,70	5,72	5,73	5,75	5,76	5,78	5,79	5,80
Σ15	7,45	7,48	7,51	7,54	7,57	7,60	7,62	7,65	7,68	7,70	7,73	7,75	7,77	7,80	7,82	7,84	7,87	7,89	7,91	7,93	7,95	7,97	7,99	8,01	8,03
Σ16	2,56	2,57	2,58	2,59	2,59	2,60	2,61	2,62	2,63	2,64	2,65	2,66	2,66	2,67	2,68	2,69	2,70	2,70	2,71	2,72	2,73	2,73	2,74	2,75	2,75
Σ17	3,09	3,10	3,11	3,12	3,13	3,15	3,16	3,17	3,18	3,19	3,20	3,21	3,22	3,23	3,24	3,25	3,26	3,27	3,28	3,28	3,29	3,30	3,31	3,32	3,33
Σ18	4,58	4,60	4,61	4,63	4,65	4,67	4,68	4,70	4,71	4,73	4,74	4,76	4,77	4,79	4,80	4,82	4,83	4,84	4,86	4,87	4,88	4,89	4,91	4,92	4,93
Σ19	6,42	6,45	6,47	6,50	6,52	6,54	6,57	6,59	6,61	6,63	6,65	6,67	6,69	6,71	6,73	6,75	6,77	6,79	6,81	6,83	6,85	6,86	6,88	6,90	6,92
Σ20	8,92	8,95	8,99	9,02	9,05	9,09	9,12	9,15	9,18	9,21	9,24	9,27	9,30	9,33	9,35	9,38	9,41	9,43	9,46	9,48	9,51	9,53	9,56	9,58	9,61

6.3.4 Διανυόμενη απόσταση

Ως διανυόμενη απόσταση νοούνται τα συνολικά πραγματικά χιλιόμετρα που διανύει ο συρμός επί της διατιθεμένης υποδομής.

6.4 Μεθοδολογία υπολογισμού του βασικού τέλους χρήσης της υποδομής

Για τον καθορισμό των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβάνονται υπόψη οι τιμές βάσης του κόστους των υπηρεσιών συντήρησης γραμμής και διαχείρισης κυκλοφορίας. Οι τιμές βάσης προκύπτουν ως το πηλίκο της διαίρεσης του συνολικού κόστους των αντιστοίχων υπηρεσιών δια του συνολικού αριθμού των συρμοχιλιομέτρων. Από τις τιμές βάσης προκύπτουν οι οριακές τιμές βάσης, για τις υπηρεσίες συντήρησης γραμμής και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Από την εφαρμογή στις οριακές τιμές βάσης των συντελεστών που καθορίζονται στο κεφάλαιο 6.3, δηλ. των L_1 , L_2 για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των k_{π} , $k_{\text{συρμού}}$ για τη συντήρηση της γραμμής, προκύπτουν ανά δρομολόγιο οι τιμές χρέωσης των αντιστοίχων υπηρεσιών διαχείρισης κυκλοφορίας και συντήρησης γραμμής. Το άθροισμα των ως άνω τιμών χρέωσης συνιστά το βασικό τέλος:

Το Βασικό Τέλος P προκύπτει από το άθροισμα του τέλους $P_{\Delta K}$ που αναλογεί στην διαχείριση κυκλοφορίας και του τέλους $P_{\Sigma \Gamma}$ που αναλογεί στην συντήρηση της γραμμής :

$$P = P_{\Delta K} + P_{\Sigma \Gamma}$$

Ισχύει:

$$P_{\Delta K} = TB_{\Delta K} \cdot L_1 \cdot L_2$$

και

$$P_{\Sigma \Gamma} = TB_{\Sigma \Gamma} \cdot k_{\pi} \cdot k_{\text{συρμού}}$$

όπου

$TB_{\Delta K}$ η οριακή τιμή βάσης διαχείρισης της κυκλοφορίας = 0,65 €/km

L_1 συντελεστής κατάληψης χωρητικότητας

L_2 συντελεστής περιόδου αιχμής

$TB_{\Sigma \Gamma}$ η οριακή τιμή βάσης συντήρησης γραμμής = 0,40 €/km

k_{π} συντελεστής παρεχόμενης ποιότητας γραμμής

$k_{\text{συρμού}}$ συντελεστής επιβάρυνσης γραμμής από το συρμό

6.5 Ειδικές Χρεώσεις

6.5.1 Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας έλξης

Για την χρέωση της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας (ηλεκτροκίνητοι συρμοί) λαμβάνονται υπόψη τα συνολικά τονοχιλιόμετρα (tkm) που διήνυσαν οι ηλεκτροκινούμενοι συρμοί όλων των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων και η συνολική δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για την ηλεκτροκίνηση.

Η κατανάλωση ενέργειας σύμφωνα με το είδος του συρμού λαμβάνεται υπόψη μέσω του βάρους του συρμού (και επομένως μέσω των διανυόμενων τονοχιλιομέτρων).

Για την χρέωση της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας $K_{\text{ενέργειας}}$ (€/tkm) ισχύει ο τύπος:

$$K_{\text{ενέργειας}} \text{ [€/tkm]} = \frac{X_{\text{ρεύματος}} \text{ [€/μήνα]}}{\Sigma\text{TXM} \text{ [tkm/μήνα]}}$$

όπου

ΣTXM Σύνολο διανυθέντων tkm/μήνα (από τις Σιδ/κες Επιχειρήσεις)

$X_{\text{ρεύματος}}$ μηνιαία χρέωση από την εταιρεία παροχής ηλεκτρισμού (€/μήνα)

Ως συνολικό κόστος $K_{\text{ρεύματος}}$ θα λαμβάνεται αυτό που αντιστοιχεί στο προηγούμενο έτος και η εκκαθάριση θα γίνεται με βάση το αντίστοιχο κόστος του τρέχοντος έτους, όταν αυτό γίνεται γνωστό.

Η δαπάνη χρέωσης κάθε Σιδηροδρομικής Επιχείρησης θα προκύπτει ως γινόμενο του κόστους ενέργειας ($K_{\text{ενέργειας}}$ [€/tkm]) επί τον αριθμό των διανυθέντων τονοχιλιομέτρων της επιχείρησης.

6.5.2 Ειδικές – επικίνδυνες μεταφορές

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

6.6 Χρέωση δρομολογίου

Για κάθε δρομολόγιο η συνολική χρέωση X προκύπτει από την σχέση:

$$X = P \cdot A + K_{\text{ενέργειας}} \cdot T + K_{EEM}$$

όπου

X	η συνολική χρέωση για κάθε δρομολόγιο (€)
P	το βασικό τέλος χρήσης της υποδομής (€/km)
A	η διανυόμενη απόσταση (km)
$K_{\text{ενέργειας}}$	η χρέωση της ηλεκτρικής ενέργειας έλξης (€/tkm)
T	τα διανυόμενα τονοχιλιόμετρα (tkm)
K_{EEM}	το τέλος για ειδικές / επικίνδυνες μεταφορές

6.7 Σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων

Το σύστημα χρέωσης υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 19 του ΠΔ41/2005, ενθαρρύνει μέσω συστήματος επιδόσεων τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και τον Διαχειριστή Υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διατάραξη και να βελτιώνουν την επίδοση του Σιδηροδρομικού Δικτύου.

Ως διατάραξη για το εν λόγω σύστημα θεωρείται η καθυστέρηση που προκαλείται κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ενός δρομολογίου, με αποτέλεσμα ο συρμός να αφιχθεί με καθυστέρηση στον σταθμό προορισμού.

Κατά τη διάρκεια ενός δρομολογίου, λαμβάνουν χώρα καθυστερήσεις ποικίλης προέλευσης. Αυτές γίνονται γνωστές από την ενημέρωση παρέχεται από τους σταθμούς (Αθήνας, Λειανοκλαδίου, Λάρισας, Πλατέος, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης) στο γραφείο κεντρικής ρύθμισης / καταγραφής της κυκλοφορίας.

Ακολουθεί αιτιολόγηση των καθυστερήσεων, η οποία γίνεται σύμφωνα με τη διεθνή κωδικοποίηση των καθυστερήσεων του δελτίου 450-2 της UIC, προσαρμοσμένη στις ανάγκες του ΟΣΕ.

Μία αμαξοστοιχία θεωρούμε ότι εμφανίζει σημαντική καθυστέρηση (αναφορικά με το σύστημα επιδόσεων), όταν αφικνείται στον σταθμό προορισμού με καθυστέρηση μεγαλύτερη των 7 λεπτών αν πρόκειται για επιβατική και 15 λεπτών αν πρόκειται για εμπορική αμαξοστοιχία.

Το σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων προβλέπει την καταβολή αποζημιώσεων, εφόσον το ποσοστό των αμαξοστοιχιών με καθυστέρηση $\leq 7\text{min}$ (ή ≤ 15

min αντίστοιχα) είναι μικρότερο από 80%, ποσοστό που αποτελεί τον «στόχο ακρίβειας» για την περίοδο αναφοράς. Η αποζημίωση ορίζεται σε 1€/min.

Στο σύστημα λαμβάνονται υπόψη οι παρακάτω παραδοχές:

1. Οι καθυστερήσεις από εξωγενούς προελεύσεως αιτίες, δεν χρεώνονται.
2. Οι καθυστερήσεις απροσδιόριστης προελεύσεως χρεώνονται στον διαχειριστή υποδομής.
3. Οι ακυρώσεις δρομολογίων δεν λαμβάνονται υπόψη. Εάν ένα δρομολόγιο ακυρωθεί, δεν εντάσσεται στο σύστημα.
4. Η ανάκτηση δεν λαμβάνεται υπόψη.
5. Άνω όριο καθυστερήσεως προς αποζημίωση ορίζονται τα 240 min. Σε περίπτωση που η τελική καθυστέρηση είναι μεγαλύτερη, τότε γίνεται αναλογική μείωση των επιμέρους καθυστερήσεων, ώστε η τελική καθυστέρηση (και κατά συνέπεια οι αποζημιώσεις) να περιορίζεται στα 240 min.

Συνοπτικά, για την περίοδο δρομολογίων 2016 ισχύουν οι εξής τιμές:

Όριο Καθυστέρησης

Επιβατικοί συρμοί: 7 min

Εμπορικοί συρμοί: 15 min

Περίοδος αναφοράς: 1 μήνας

Στόχος ακρίβειας: 80%

Ανώτατο όριο καθυστέρησης προς αποζημίωση (ανά δρομολόγιο): 240 min

Αποζημίωση: 1 € / λεπτό καθυστέρησης.

Μετά το πέρας του δρομολογίου και την ολοκλήρωση της καταγραφής, οι καθυστερήσεις αθροίζονται και κατηγοριοποιούνται, βάσει υπαιτιότητας:

(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
[αριθμός δρομολογίου]	[ημ/νία]	[TK]	[ΔΥ]	[ΣΕ]	[Ε]	[ΔΕ]	[ΑΠ]	€	€

[TK] = Καθυστέρηση στον τελικό προορισμό

[ΔΥ] = Καθυστέρηση υπαιτιότητας διαχειριστή υποδομής (ΔΥ).

[ΣΕ] = Καθυστέρηση υπαιτιότητας σιδηροδρομικής επιχείρησης (ΣΕ).

[Ε] = Καθυστέρηση από εξωγενούς προελεύσεως αιτίες

[ΔΕ] = Καθυστέρηση από δευτερογενούς προελεύσεως αιτίες

[ΑΠ] = Καθυστέρηση απροσδιόριστης προελεύσεως

Εφόσον η τελική καθυστέρηση είναι μεγαλύτερη του ορίου καθυστέρησης του συστήματος και ο στόχος ακρίβειας δεν έχει επιτευχθεί, η καταβαλλόμενη αποζημίωση προκύπτει από την καθυστέρηση στον τελικό προορισμό, αφαιρώντας την καθυστέρηση που οφείλεται σε εξωγενούς προελεύσεως αιτίες (εξωτερικές αιτίες).

Οι συνολικά προκληθείσες καθυστερήσεις από ΔΥ και ΣΕ προκύπτουν από το άθροισμα: $[\Delta Y] + [\Sigma E] + [ΑΠ]$.

Το ποσοστό συμμετοχής του ΔΥ στις προκληθείσες καθυστερήσεις (ΠΔΥ) ισούται με:

$$\text{ΠΔΥ} = \frac{[\Delta Y] + [ΑΠ]}{[\Delta Y] + [\Sigma E] + [ΑΠ]}$$

Το ποσοστό συμμετοχής της ΣΕ στις προκληθείσες καθυστερήσεις (ΠΣΕ) ισούται με:

$$\text{ΠΣΕ} = \frac{[\Sigma E]}{[\Delta Y] + [\Sigma E] + [ΑΠ]}$$

Ο ΔΥ καταβάλλει αποζημίωση: $\text{ΠΔΥ} \cdot ([TK] - [E]) \cdot 1\text{€/min}$

Η ΣΕ καταβάλλει αποζημίωση: $\text{ΠΣΕ} \cdot ([TK] - [E]) \cdot 1\text{€/min}$

Τα ποσά αυτά καταχωρούνται στις στήλες (8) και (9) του παραπάνω πίνακα.

Ακολουθεί συμψηφισμός αποζημιώσεων και έκδοση τιμολογίων.

Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ Διαχειριστή Υποδομής και Σιδηροδρομικής Επιχείρησης, γίνεται διαβούλευση μεταξύ των δύο πλευρών με καθορισμένο τρόπο.

Στο σύστημα ενθάρρυνσης επιδόσεων εντάσσονται συρμοί κατόπιν συμφωνίας, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο την παρακολούθηση 10 συρμών.