



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC



ρυθμιστική αρχή
σιδηροδρόμων
regulatory
authority
for railways

Αθήνα, 02/06/2026

Αρ. Πρωτ. : 1956

ΑΠΟΦΑΣΗ (38/2026)

της 17ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 22.05.2026

ΘΕΜΑ: «Γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), επί του τελικού σχεδίου του Εθνικού Σχεδίου Εφαρμογής (NIP) της ΤΠΔ CCS (Κανονισμός ΕΕ/1695/2023, Παράρτημα Ι, παρ. 7.4.4)».

Η ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΡΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2023/1695 σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. το ν.4632/2019 (Α' 159/2019).
3. το με αρ. πρωτ. 9025719/24.04.2026 έγγραφο της Σιδηροδρόμων Ελλάδος Μ.Α.Ε (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 1473/24.04.2026).
4. το με αρ. πρωτ. 69064/Σ.25236/30.04.2026 έγγραφο του ΥΥΜ (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 1604/06.05.2026).
5. το με αρ. πρωτ. 69906/Σ.25497/04.05.2026 έγγραφο του ΥΥΜ (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 1565/04.05.2026).
6. το με αρ. πρωτ. 49523/26/Δ2/08.05.2026 έγγραφο της HELLENIC TRAIN (αρ. πρωτ. ΡΑΣ 1645/12.05.2026).
7. την από 22/05/2026 προφορική Εισήγηση της Προέδρου προς την Ολομέλεια της ΡΑΣ.
8. το από 22/05/2026 πρακτικό της 17^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Την σε εφαρμογή του άρθρου 18, παρ. 6 (γ) του ν. 4632/2019 (Α' 159), χορήγηση γνώμης επί του σχεδίου του «Τελικού Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής (NIP) της ΤΠΔ CCS (Κανονισμός (ΕΕ)/1695/2023, Παράρτημα Ι, Παρ. 7.4.4.) με τις κάτωθι παρατηρήσεις :

1. Το παρατρόχιο ETCS στο τμήμα Ειδομένη – Θεσσαλονίκη δεν είναι εφικτό να τεθεί σε λειτουργία έως Q4 2026. Σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε, κατόπιν πρόσκλησης του οργανισμού στις 27.04.2026, με τη συμμετοχή της ΡΑΣ, ενός συμβούλου του Αναπληρωτή Υπουργού Μεταφορών και της PLANET, και επί της οποίας τηρήθηκαν πρακτικά, ενημερωθήκαμε από τους Σιδηροδρόμους Ελλάδος ότι λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση έγκρισης που απαιτείται να εκδοθεί από τον ERA για τη διασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση, σύμφωνα με το άρθρο 19 του ν. 4632/2019 (Trackside approval), και η οποία αποτελεί προαπαιτούμενο για την υποβολή αίτησης στη ΡΑΣ, η υποβολή του φακέλου στη ΡΑΣ προγραμματίζεται έως 31.12.2026. Προτείνεται ο επαναπρογραμματισμός του εν λόγω τμήματος όσον αφορά τον εκτιμώμενο χρόνο θέσης σε λειτουργία του ETCS και η διόρθωση στα σχετικά αναφερόμενα σημεία.
2. Όπου στο Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής (NIP) αναφέρεται χρονικός προγραμματισμός έως Q1,2,3,4 θεωρούμε ότι εννοούνται οι τελευταίες μέρες του τελευταίου μήνα κάθε τριμήνου. Επίσης θεωρούμε ότι στον χρονικό αυτό προγραμματισμό έχει οπωσδήποτε ληφθεί υπόψη ότι θα έχουν ολοκληρωθεί, εκτός των εγκρίσεων, και όλες οι απαιτούμενες ενέργειες που προηγούνται τις θέσης σε λειτουργία, όπως εκπαίδευση προσωπικού, επικαιροποίηση SMS, διαχείριση των SRACs, ESC και RCS checks (για το εποχούμενο CCS και εφόσον τα checks έχουν εγκριθεί από τον ERA).
3. Η χρήση της ορολογίας «αδειοδοτημένο ή αδειοδότηση ή πιστοποίηση» σε όλο το σχέδιο εγγράφου είναι εσφαλμένη. Πρέπει να αντικατασταθούν με τη λέξη εγκεκριμένο ή έγκριση. Η ΡΑΣ δεν αδειοδοτεί υποσυστήματα, αλλά τα εγκρίνει. Ο ορολογία πρέπει να χρησιμοποιείται ορθά σε όλο το έγγραφο.
4. Στον Πίνακα 1, Τρέχουσα κατάσταση εγκατάστασης ETCS, για το τμήμα Λιανοκλάδι – Δομοκός, να προστεθεί στη στήλη σημείωση «Μη εγκεκριμένο από τη ΡΑΣ». Το ίδιο ισχύει και για τα τμήματα Τρεις Γέφυρες – ΣΚΑ, ΣΚΑ – Πλακεντία, Πλακεντία – Αεροδρόμιο και ΣΚΑ – Θριάσιο - Κιάτο.
5. Στον Πίνακα 3, Τρέχουσα κατάσταση εγκατάστασης GSM-R, το τμήμα Θριάσιο Συγκρότημα δεν είναι εγκεκριμένο από τη ΡΑΣ. Επομένως πρέπει να διορθωθεί το σχετικό σημείο στη στήλη σημείωση, όπου αναφέρεται εσφαλμένα ότι είναι εγκεκριμένο από τη ΡΑΣ.
6. Η ανίχνευση αμαξοστοιχίας αποτελεί μέρος του παρατρόχιου υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (CCS), περιλαμβάνει τους μετρητές αξόνων ως στοιχείο διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της ΤΠΔ CCS, ενώ το υποσύστημα προβλέπεται, σύμφωνα

με την νομοθεσία, να λαμβάνει έγκριση θέσης σε λειτουργία από τη ΡΑΣ πριν τη χρήση του. Είναι παντελώς εκτός πλαισίου εφαρμογής και συμμόρφωσης με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, να αναγράφεται στο σχέδιο NIP (σελ. 21) ότι παλαιότεροι μετρητές αξόνων έχουν αντικατασταθεί με νέους από το 2015 έως το 2023 (δηλαδή κατά τη διάρκεια που έχει ήδη τεθεί σε ισχύ η ΤΠΔ), χρησιμοποιώντας την έκφραση σε συμμόρφωση με τη ΤΠΔ CCS, χωρίς τα υποσυστήματα αυτά να έχουν λάβει έγκριση από τη ΡΑΣ. Η ΡΑΣ είναι επιφορτισμένη με το ρόλο της επαλήθευσης της συμμόρφωσης ενός υποσυστήματος με τη σχετική ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, μέσω της διαδικασίας αξιολόγησης και έγκρισης του υποσυστήματος. Η έκφραση που χρησιμοποιείται στο έγγραφο σε συμμόρφωση με την ΤΠΔ δεν καλύπτει την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας από το ΔΥ.

7. Το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής δεν είναι εφικτό να υλοποιηθεί σε ότι αφορά το χρονοδιάγραμμα εκτίμησης θέσης των οχημάτων του ΔΥ για διάθεση στην αγορά με ETCS και GSM-R. Πιο συγκεκριμένα στη σελ. 40 αναγράφεται ότι οι 98 κινητήριες μονάδες με εγκατεστημένο ETCS θα έχουν λάβει εγκρίσεις συμμόρφωσης με τύπο (το σημείο: συμμόρφωσης με τύπο δεν ισχύει για όλα τα οχήματα γιατί θα απαιτηθεί και νέα έγκριση τύπου πριν την συμμόρφωση με τύπο) έως το β' τρίμηνο του 2026! Η εκτίμηση αυτή είναι προφανές ότι δε δύναται να υλοποιηθεί, αφενός διότι οδεύουμε στο δεύτερο μισό του β' τριμήνου, αφετέρου εκκρεμούν οι προϋποθέσεις που αφορούν στην έκδοση της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μη εφαρμογή των ΤΠΔ επί τη βάση της οικονομικής βιωσιμότητας, καθώς και στην τεκμηριωμένη απόδειξη της λειτουργικής αποκατάστασης των οχημάτων, πριν την μετατροπή των προσωρινών εγκρίσεων σε κανονικό καθεστώς για τα 62 οχήματα, ενώ για τα υπολειπόμενα 38 οχήματα δεν έχουν καν υποβληθεί αιτήσεις για έγκριση. Επίσης λείπει από τον προγραμματισμό το χρονοδιάγραμμα εκτίμησης υποβολής της αίτησης έγκρισης για τα οχήματα ETR 470 της Hellenic Train, λόγω εγκατάστασης εποχούμενου ETCS και GSM-R.
8. Σημείο 2.1.4 σελ. 28 και Πίνακας Α σελ. 29: Υπενθυμίζουμε ότι η ΡΑΣ έχει χορηγήσει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, με εγκατεστημένο ETCS on-board, σε έξι (6) τύπους τροχαίου υλικού. Έχει εγκρίνει (προσωρινή έγκριση έως την Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί τη βάση της οικονομικής βιωσιμότητας και την τεκμηριωμένη απόδειξη της πλήρους λειτουργικής αποκατάστασης του εποχούμενου υποσυστήματος ETCS) συνολικά 70 μονάδες εξοπλισμένες με ETCS (20 DESIRO, 24 MAN 2000, 22 RAILBUS, 1 ADTRANZ, 1 SIEMENS HELLAS SPRINTER και 2 AEG Intercity).
9. Σελ. 25, Πίνακας 6, γραμμή Ασφάλεια, ενδιαφερόμενος φορέας, σημείο 2: Αποσαφηνίζουμε ότι δεν είναι ο ERA αρμόδιος φορέας για την έγκριση θέσης σε λειτουργία (και όχι πιστοποίηση) των σταθερών εγκαταστάσεων (περιλαμβανομένου και του παρατρόχιου ERTMS, αλλά η ΡΑΣ σύμφωνα με το άρθρο 18 του ν.4632/2019). Επιπλέον, για την έγκριση για διάθεση στην αγορά οχημάτων και εφόσον τα οχήματα αυτά έχουν ως περιοχή χρήσης μόνο το ελληνικό δίκτυο (σύμφωνα με το άρθρο 21, παρ. 8 του ν.4632/2019) ο αιτών έχει

τη δυνατότητα να επιλέξει ως φορέα έγκρισης τη ΡΑΣ ή τον ERA. Για λόγους πληρότητας θεωρούμε ότι το σημείο αυτό μπορεί να διορθωθεί λεκτικά.

10. Πίνακας Β, σελ 30: Υπενθυμίζουμε ότι η ΡΑΣ έχει εγκρίνει συνολικά 55 μονάδες (και όχι 41) με εγκατεστημένο GSM-R. Αναλυτικά, 23 ADTRANZ, 4 SIEMENS HELLAS SPRINTER, 6 MLW 500, 10 MLW 450, 2 AEG Intercity DMU 520 (4W), καθώς και 10 AEG Intercity DMU 520 (5W). Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη την επεξήγηση με τον δείκτη 7, λείπει η πληροφορία ότι έχει εγκρίνει 12 AEG (4W και 5W), από τις οποίες απεγκαταστάθηκαν τα υποσυστήματα μετά την έγκριση (και εγκαταστάθηκαν στις Siemens Hellas Sprinter).
11. Δεν διευκρινίζεται για ποια ακριβώς τμήματα του Δομοκός – Λάρισα, στο οποίο έχει εγκριθεί παρατρόχιο ETCS από τη ΡΑΣ στο παρελθόν, θα απαιτηθεί νέα έγκριση, λόγω καταστροφής από τον Daniel. Παρακαλούμε να αποσαφηνιστεί, πιθανώς στον Πίνακα, Τρέχουσα κατάσταση εγκατάστασης ETCS.
12. Σχετικά με την αναφορά στη σελ. 54, ότι «τα συστήματα VHF και TETRA θα διατηρηθούν ως εφεδρικά μέσα ραδιοεπικοινωνίας στα τμήματα του δικτύου, όπου αυτά έχουν εγκατασταθεί μέχρι τη θέση σε λειτουργία του GSM-R ως πρωτεύον μέσο επικοινωνίας στο σύνολο του δικτύου Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας και στους κλάδους αυτού», δεν είναι σαφές εάν μετά την λειτουργία του GSM-R θα καταργηθούν ως εφεδρικά υποσυστήματα. Προτείνουμε να αποσαφηνιστεί.
13. Στον Πίνακα Β, σελ. 78, οι μελλοντικές ενέργειες για τη Siemens Hellas Sprinter δεν αφορούν στην εγκατάσταση 12 train kits, αλλά 12 cab radios (αυτών που απεγκαταστάθηκαν από τις AEG), ενώ το χρονοδιάγραμμα δεν είναι εφικτό να είναι το Q4 2026. Πρέπει να γίνει η σχετική διόρθωση.
14. Προτείνεται για λόγους βελτίωσης της ασφάλειας της λειτουργίας του παρατρόχιου ETCS (έχει ήδη προταθεί με σχόλιά μας κατά τη σύνταξη του σχεδίου masterplan και δεν ενσωματώθηκε) να προστεθεί ως οριζόντια ενέργεια στον προγραμματισμό με συγκεκριμένη χρονική αναφορά υλοποίησης, η αποκατάσταση των ελλείψεων ως προς ουσιώδεις και κρίσιμες λειτουργίες στο ήδη εγκατεστημένο παρατρόχιο ETCS που διαπιστώθηκαν σε εποπτικό έλεγχο της ΡΑΣ κατά το παρελθόν, και απαιτούνται να υλοποιηθούν. Πιο συγκεκριμένα διαπιστώθηκε ότι :
 - I. Το σύστημα Τηλεδιοίκησης Κυκλοφορίας δεν είναι προετοιμασμένο για τη θέση σε λειτουργία του συστήματος ETCS. Δεν διαπιστώθηκε διεπαφή Συστήματος Τηλεδιοίκησης Κυκλοφορίας με το σύστημα ETCS το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη και σε φάση αιτήσεων έγκρισης από τη ΡΑΣ. Οι βασικές λειτουργίες του ETCS όπως π.χ η βραδυπορία (και δεν μιλάμε για τη μόνιμη λόγω χάραξης, η οποία ουσιαστικά αποτελεί το maximum authorized speed profile της γραμμής), δεν είναι ενσωματωμένες στο σύστημα Τηλεδιοίκησης Κυκλοφορίας. Με αλλά λόγια, έστω και αν το ETCS ήταν σε λειτουργία σήμερα, θα πρόσφερε ελλιπή ασφάλεια στους συρμούς, που θα περιοριζόταν στην αυτόματη πέδηση ΜΟΝΟ σε περίπτωση παραβίασης φωτοσήματος.

Αντιστρόφως, σε περίπτωση υπέρβασης μέγιστου ορίου ταχύτητας όπως πχ κατά τη διάρκεια έργων συντήρησης στην υποδομή, δεν υπάρχει αυτόματη πέδηση. Μία παρόμοια έλλειψη διαπιστώθηκε και για τους ελιγμούς (Shunting Mode SH).

- II. Η ενσωμάτωση των δρομολογίων (paths) της ημέρας γίνεται καθημερινά με χειρωνακτικές διαδικασίες. Δεν διαπιστώθηκε διεπαφή Συστήματος Τηλεδιοίκησης Κυκλοφορίας με το Σύστημα Προγραμματισμού Δρομολογίων (Paths Timetabling).
- III. Δε διαπιστώθηκε διεπαφή Συστήματος Τηλεδιοίκησης Κυκλοφορίας με το Σύστημα Διαχείρισης Ηλεκτροδότησης 25.000 Vac. Με άλλα λόγια, η παρούσα κατάσταση επιτρέπει (με την έννοια “αφήνει”) την δυνατότητα σε ένα χειριστή κυκλοφορίας, να στείλει ένα τρένο σε τμήμα γραμμής χωρίς ενέργεια έλξης.

Επομένως, το εποχούμενο ERTMS, πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιλέξει την πιο περιοριστική τιμή των διαφορετικών επιτρεπόμενων ταχυτήτων, λαμβάνοντας τα δεδομένα που είναι σχετικά με τις προσωρινές βραδυπορίες. Μία παρόμοια έλλειψη διαπιστώθηκε και για τους ελιγμούς (Shunting Mode SH) και πρέπει να προβλεφθεί και αυτό σαν λειτουργία.

Όσον αφορά στην ηλεκτροκίνηση, πρέπει να υπάρξει διεπαφή Συστήματος Τηλεδιοίκησης Κυκλοφορίας με το Σύστημα Διαχείρισης Ηλεκτροδότησης.

Επίσης πρέπει να προβλεφθεί διεπαφή Συστήματος Τηλεδιοίκησης Κυκλοφορίας με το Σύστημα Προγραμματισμού Δρομολογίων (Paths Timetabling).

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Δρ. ΓΕΩΡΓΙΑ ΑΪΦΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ