



Αθήνα, 02-09-2026

Αρ.Πρωτ.: 3184

**ΑΠΟΦΑΣΗ (67/2026)**

της 23ης Συνεδρίασης της Ολομέλειας της 01.09.2026

Θέμα: «Αξιολόγηση της αίτησης της Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. (ΣΕ ΜΑΕ) για έγκριση θέσης σε λειτουργία σταθερής εγκατάστασης του έργου: «Προμήθεια Συστήματος γραμμής ETCS επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες» για το υποτμήμα Α5: Σ.Σ. Λάρισας (μη περιλαμβανομένου) – Σ.Σ. Πλατέως (μη περιλαμβανομένου) (Σ. 10005/2007/ΕΡΓΟΣΕ).»

Η ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ ΤΗΣ ΡΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το Ν.3891/2010 (Α' 188).
2. Το Ν.4632/2019 (Α' 159).
3. Τη με αριθμό ΑΣ 16.2/22932/183 (ΦΕΚ Β' 1517/04.05.2018) υπουργική απόφαση.
4. Τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
5. Το εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «ελέγχου – χειρισμού και σηματοδότησης» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/919.
6. Τις κατευθυντήριες γραμμές υποβολής αιτήσεων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία Σταθερών Εγκαταστάσεων καθώς και ενδιάμεσης άδειας θέσης σε λειτουργία – χρήση, μερών δομικών υποσυστημάτων που περιλαμβάνονται σε αυτοτελή τμήματα έργου τα οποία τίθενται σε χρήση με τη διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής για Χρήση, όπως είναι αναρτημένες στον ιστότοπο της ΡΑΣ.
7. Τη με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 1568/04.05.2026 αίτηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία σταθερής εγκατάστασης της Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε (αρ. πρωτ. ΜΑΕ 9026960/04.05.2026).
8. Τη με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 1976/03.06.2026 «1η Αναφορά αξιολόγησης πληρότητας φακέλου των αξιολογητών» που απεστάλη στην ΣΕ ΜΑΕ στις 03.06.2026.

9. Το από 09.06.2026 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της ΣΕ ΜΑΕ με αποδεικτικό πληρωμής παραβόλου.
10. Το με αριθ. πρωτ. 9035971/30.06.2026 έγγραφο της ΣΕ ΜΑΕ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2380/01.07.2026) αίτημα παράτασης για χορήγηση συμπληρωματικών πληροφοριών.
11. Τη με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2426/03.07.2026 χορήγηση από τη ΡΑΣ της αιτηθείσας παράτασης.
12. Τη με αριθ. πρωτ. 9038378/15.07.2026 ηλεκτρονική υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών από τη ΣΕ ΜΑΕ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2606/16.07.2026).
13. Τη με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2728/23.07.2026 «2η Αναφορά αξιολόγησης πληρότητας φακέλου των αξιολογητών» που απεστάλη στην ΣΕ ΜΑΕ στις 23.07.2026.
14. Το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 2932/06.08.2026 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου των αξιολογητών που απεστάλη στις 05.08.2026.
15. Τη με αριθ. πρωτ. 9042273/17.08.2026 ηλεκτρονική υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών από τη ΣΕ ΜΑΕ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3010/18.08.2026).
16. Τη με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3016/19.08.2026 «3η Αναφορά αξιολόγησης πληρότητας φακέλου των αξιολογητών» (τελική) που απεστάλη στη ΣΕ ΜΑΕ στις 19.08.2026.
17. Τη με αρ. πρωτ. ΡΑΣ 3025/21.08.2026, «1η Αναφορά λεπτομερούς αξιολόγησης φακέλου των αξιολογητών» που απεστάλη στη ΣΕ ΜΑΕ στις 21.08.2026.
18. Τη με αριθ. πρωτ. 9042773/25.08.2026 ηλεκτρονική υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών από τη ΣΕ ΜΑΕ (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3058/25.08.2026).
19. Το με αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 3063/26.08.2026 αρχείο αξιολόγησης των αξιολογητών.
20. Το αρ. 2 παρ. 5 & αρ. 3 παρ. 18 του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ (ΦΕΚ 5781/Β'/2018)
21. Το από 25.08.2026 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Προέδρου της ΡΑΣ.
22. Την με αριθ. πρωτ. 3093/28-08-2026 εισήγηση της Μονάδας Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας της ΡΑΣ.
23. Την από 1/9/2026 προφορική εισήγηση του αντιπροέδρου της ΡΑΣ.
24. Το από 01.09.2026 Πρακτικό της 23^{ης} Συνεδρίασης της Ολομέλειας της ΡΑΣ.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

α. Τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία της σταθερής εγκατάστασης παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του έργου: «Προμήθεια Συστήματος γραμμής ETCS επιπέδου 1 με συναφείς υπηρεσίες» για το υποτμήμα Α5: Σ.Σ. Λάρισας (μη περιλαμβανομένου) – Σ.Σ. Πλατέως (μη περιλαμβανομένου) (Σ. 10005/2007/ΕΡΓΟΣΕ)» (το υποτμήμα Α5 ξεκινά από Χ.Θ. 448+885 και τελειώνει στη Χ.Θ. 568+141), στο πλαίσιο της, με αριθμό πρωτοκόλλου ΡΑΣ 1568/04.05.2026, αίτησης της ΣΕ ΜΑΕ.

β. Τη παροχή εξουσιοδότησης στον Αντιπρόεδρο της ΡΑΣ προκειμένου να κοινοποιήσει την Απόφαση της Ολομέλειας της ΡΑΣ, μετά του συνημμένου αρχείου αξιολόγησης των αξιολογητών και των λοιπών συνοδευτικών εγγράφων που έπονται της Απόφασης της Ολομέλειας (ήτοι Απόφαση έγκρισης θέσης σε λειτουργία και έγκριση θέσης σε λειτουργία), στον αιτούντα με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρία» και τον διακριτικό τίτλο «ΣΕ ΜΑΕ».

Επίσης, ο αιτών ΣΕ ΜΑΕ, ο οποίος είναι και ο Διαχειριστής Υποδομής, ως υπεύθυνος για τη δημοσίευση του μητρώου υποδομής, οφείλει να προβεί στις κάτωθι ενέργειες σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία:

α) άρθρο 47 του ν. 4632/2019 και ιδιαιτέρως την παρ. 4 σύμφωνα με την οποία ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει ότι το μητρώο υποδομής είναι επικαιροποιημένο σύμφωνα με την εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

β) άρθρο 5 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 και ιδιαιτέρως τις παρ. 1 & 4 σύμφωνα με τις οποίες:

- οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα στην εφαρμογή RINF είναι ακριβή, πλήρη, συνεκτικά και επικαιροποιημένα και υποβάλλουν επικαιροποιημένα δεδομένα μόλις αυτά είναι διαθέσιμα και
- οι πληροφορίες σχετικά με τις υποδομές που τίθενται σε λειτουργία μετά τις 16 Ιουνίου 2019 υποβάλλονται στην εφαρμογή RINF πριν από την έναρξη λειτουργίας τους.

γ. Τη διερεύνηση μελλοντικής αναβάθμισης του Συστήματος με σκοπό να καλύψει και κίνδυνους, που σήμερα καλύπτονται αποκλειστικά από χειρωνακτικές λειτουργικές διαδικασίες διαχείρισης κυκλοφορίας, και ιδίως τους εξής:

1. Εκτροχιασμό λόγω υπέρβασης ορίου ταχύτητας: Με την παρούσα σχεδίαση, το ERTMS δεν λαβαίνει υπόψιν τους περιορισμούς ταχύτητας. Οι βραδυπορίες διαχειρίζονται χειρωνακτικά με όλους τους κίνδυνους ανθρώπινου σφάλματος. Ο μηχανοδηγός μπορεί να υπερβεί το όριο ταχύτητας χωρίς το σύστημα ERTMS να ενεργοποιήσει την πέδηση.

2. Εκτροχιασμό λόγω αστοχίας / θραύσης σιδηροτροχιάς: Με την παρούσα σχεδίαση, το ERTMS δεν ανιχνεύει σπασμένες σιδηροτροχιές λόγω του ότι η ανίχνευση των τρένων γίνεται μέσω μετρητών αξόνων (και όχι κυκλωμάτων τροχιάς).

3. Σύγκρουση με Προσωπικό, Ατύχημα προσωπικού: Με την παρούσα σχεδίαση, το ERTMS δεν δίνει τη δυνατότητα για Αποκλεισμό τροχιάς και απαγόρευση χάραξης πορείας λόγω βλάβης, εργασιών και συνεπώς πιθανή παρουσία προσωπικού στις γραμμές - Απαγόρευση χάραξης πορείας προς μη ηλεκτροδοτούμενα τμήματα ERTMS, κατ' ελάχιστο, πρέπει να επιτρέπει την οδήγηση σε mode FS (Full Supervision), SH (Shunting) και SR (Staff Responsible).

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ