

**ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ
ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΚΑΙ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ**





I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό (ΕΕ) 1300/2014 της Επιτροπής της 18ης Νοεμβρίου 2014 σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ) και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ), τα Κράτη-Μέλη κοινοποιούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εγκεκριμένα Εθνικά Σχέδια Εφαρμογής (ΕΣΕ) της εν θέματι Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) με σκοπό την προοδευτική κατάργηση όλων των εντοπιζόμενων εμποδίων προσβασιμότητας.

Το παρόν τεύχος συντάσσεται στο πλαίσιο της ως άνω περιγραφόμενης υποχρέωσης της χώρας μας.

Για την κατάρτιση του ΕΣΕ λήφθηκε υπόψη το εξής νομοθετικό πλαίσιο:

- Κανονισμός (ΕΚ) 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών
- Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (ΝΟΚ) Ν.4067/2012 (ΦΕΚ Α-79/09-04-2012) / Άρθρο 26 – Ειδικές Ρυθμίσεις για την Εξυπηρέτηση Ατόμων με Αναπηρία ή Εμποδιζόμενων Ατόμων
- Απόφαση 52907/2009 (ΦΕΚ Β-2621/31-12-2009)
- Απόφαση 52487/2002(ΦΕΚ 18Β/15-01-2002)
- Οδηγίες Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Σχεδιάζοντας για Όλους», όπως αυτές τροποποιούνται και ισχύουν κάθε φορά (άρθρο 26 ΝΟΚ)
- Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες, Ν.4074/2012 (ΦΕΚ Α-88/11-04-2012)
- Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις Δημοσίου και λοιπές ασφαλιστικές διατάξεις, ενίσχυση της προστασίας των εργαζομένων, δικαιώματα ατόμων με αναπηρίες και άλλες διατάξεις, Ν.4488/2017 (ΦΕΚ Α-137/13-09-2017), ΜΕΡΟΣ Δ΄ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ-ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ, ΚΕΦΑΛΑΙΑ Α΄-Δ΄



Οι οργανισμοί που συνέβαλαν/γνωμοδότησαν επί του ΕΣΕ είναι οι κάτωθι:

1. Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), ασκεί τα καθήκοντα της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας
2. Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ Α.Ε), ασκεί τα καθήκοντα του Διαχειριστή Υποδομής
3. ΕΡΓΑ ΟΣΕ (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.), αποτελεί θυγατρική Εταιρεία του ΟΣΕ για τη Διαχείριση των Έργων του ΟΣΕ
4. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτιού Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.), αποτελεί εταιρεία παροχής Σιδηροδρομικών Μεταφορών
5. Σταθερές Συγκοινωνίες (ΣΤΑΣΥ ΑΕ), αποτελεί εταιρεία παροχής Σιδηροδρομικών Μεταφορών
6. Εταιρεία Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Περιουσίας (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε), υπεύθυνη για την διαχείριση του τροχαίου υλικού
7. Ε.Σ.Α.μεΑ.: Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία.

Η κατάρτιση ΕΣΕ για το σιδηροδρομικό σύστημα της χώρας μας αποτελεί αναγκαιότητα και υποχρέωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε σχέση με τους συμπολίτες μας οι οποίοι αντιμετωπίζουν προβλήματα μετακίνησης και επί του παρόντος δεν ικανοποιούνται πλήρως από τις υπάρχουσες υποδομές.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως βασικός πάροχος σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στην Ελλάδα, θέσπισε εγκύκλιο αναφορικά με τη διαδικασία μεταφοράς ΑμεΑ/ΑΜΚ με σιδηρόδρομο στην Ελλάδα, μέχρι τη γενικότερη επίλυση των προβλημάτων που συνδέονται με τη σιδηροδρομική μεταφορά ΑμεΑ/ΑΜΚ με σιδηρόδρομο. Η εγκύκλιος αυτή είναι διαθέσιμη στην ιστοσελίδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη διαδρομή Αρχική \ Επιβατικό Έργο \ Υπηρεσίες για τον επιβάτη \ Μεταφορά ατόμων ΑμεΑ/ΑΜΚ όπου φαίνονται η επικαιροποιημένη διαδικασία μεταφοράς ΑμεΑ/ΑΜΚ καθώς και η φόρμα μεταφοράς ΑμεΑ/ΑΜΚ (Παράρτημα Ι). Επισημαίνεται ότι η ιστοσελίδα πρόκειται να καταστεί προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπ. αριθμ. ΥΑΠ/Φ.40.4/1/989 (Β' 1301/12.04.2012) Απόφαση «Κύρωση Πλαισίου Παροχής Υπηρεσιών Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης», έως τον Ιούλιο του 2018.

Επίσης η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, προχώρησε σε έρευνα αγοράς μηχανικών βοηθημάτων για τη μεταφορά αναπηρικών αμαξιδίων από το επίπεδο της



αποβάθρας έως το επίπεδο του συρμού. Σε συνεννόηση με την κατασκευάστρια εταιρία και με την παρουσία εκπροσώπου της, πραγματοποιήθηκαν με επιτυχία προκαταρκτικές δοκιμές δύο μηχανικών βοηθημάτων επιβίβασης με ικανοποιητικά αποτελέσματα και το αρμόδιο προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους σταθμούς της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης έχει ήδη εκπαιδευτεί στη χρήση τους. Ο ΟΣΕ έχει ξεκινήσει τις διαδικασίες για την προμήθεια σε πρώτη φάση έξι (6) μηχανικών βοηθημάτων, τα οποία θα καλύψουν τις ανάγκες αρχικά των τριών σταθμών με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση Αθηνών – Λάρισας – Θεσσαλονίκης.

Εκτός των ανωτέρω η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει προχωρήσει στην προμήθεια ειδικών εύχρηστων κινητών ραμπών επιβίβασης επιβατών ΑμεΑ στις ηλεκτροκίνητες αμαξοστοιχίες (electric Desiro), διευκολύνοντας τη διέλευση τόσο των χειροκίνητων, όσο και των ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων των ατόμων με κινητικά προβλήματα εξυπηρετώντας την κάλυψη του οριζώντιου κενού μεταξύ του ηλεκτρικού συρμού και της αποβάθρας. Οι αμαξοστοιχίες electric Desiro εκτελούν δρομολόγια στις γραμμές:

- Αεροδρομίου - Πειραιά – Χαλκίδας (πρόκειται για 27 ζεύγη ραμπών, τα οποία θα τοποθετηθούν ανά δύο στους αντίστοιχους ενεργούς σταθμούς της διαδρομής). Ήδη υπάρχουν στο τμήμα του προαστιακού Κιάτο -Αεροδρόμιο -Πειραιάς και θα συμπληρωθεί η γραμμή της Χαλκίδας και ότι έχει καταστραφεί στα υπόλοιπα τμήματα του Προαστιακού δικτύου της Αθήνας – Αεροδρομίου – Κιάτου.
- Προαστιακός Πάτρας - Σταθμοί: Πάτρα και Ρίο (είναι σε εξέλιξη)
- Θεσσαλονίκης - Λάρισας (πρόκειται για ζεύγη ραμπών, τα οποία τοποθετήθηκαν ανά δύο στους σταθμούς Λάρισας, Νέων Πόρων, Λεπτοκαρυάς, Λιτοχωρίου, Ραψάνης, Κατερίνης, Πλατέος, Αδένδρου και Θεσσαλονίκης) και κρατήθηκαν και εφεδρικά.

Τέλος, ο ΟΣΕ ως Διαχειριστής Υποδομής, θα προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες– συνεννοήσεις με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς για την από κοινού συνεργασία, για την εξασφάλιση απαιτούμενων χώρων στάθμευσης ατόμων με αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας καθώς και την κάλυψη των απαιτήσεων για την εξασφάλιση της διαδρομής χωρίς εμπόδια από σημείο στάσης άλλων μέσων μεταφοράς εντός των ορίων των σταθμών.



II. ΥΠΟΔΟΜΗ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Η ανακαίνιση/αναβάθμιση των περισσότερων σιδηροδρομικών σταθμών/στάσεων του σιδ/κου δικτύου ΠΑΘΕ, του Προαστιακού Αθήνας και άλλων αξόνων του σιδ/κου δικτυού, όπως εμφανίζονται στον συνημμένο χάρτη (Παράρτημα II), έχει ολοκληρωθεί πριν την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1300/2014, αλλά στους περισσότερους σταθμούς σε μεγάλο βαθμό καλύπτονται οι απαιτήσεις της Κανονισμού.

Επιπλέον βρίσκονται υπό κατασκευή από την ΕΡΓΟΣΕ νέοι σιδηροδρομικοί σταθμοί, οι οποίοι θα παραδοθούν στον Διαχειριστή Υποδομής το διάστημα 2018 – 2023 και οι οποίοι θα πληρούν τις απαιτήσεις του Κανονισμού. Ο ευρύτερος σχεδιασμός του ΟΣΕ, ως Διαχειριστής Υποδομής, είναι την επόμενη δεκαετία να μεριμνήσει για την εκτέλεση μελετών και έργων, ώστε να υπάρχει πλήρης συμμόρφωση προς τις τεχνικές προδιαγραφές της παραγράφου 4.2.1 του Κανονισμού (ΕΕ) 1300/2014, που αφορούν το υποσύστημα «υποδομή».

Ο σχεδιασμός στοχεύει στην εξασφάλιση της απαίτησης για τήρηση της ανεμπόδιστης προσβασιμότητας σε σταθμούς με μέγιστη ημερήσια ροή διακίνησης επιβατών σε 12μηνιαία βάση (αφίξεις και αναχωρήσεις), 1.000 επιβάτες και την εξασφάλιση ενός προσβάσιμου σταθμού, που πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού ΕΕ 1300/2014, ανά 50 km σε όλο το μήκος του σιδ/κου δικτύου κανονικού εύρους της χώρας, όπως αυτό αποτυπώνεται στο συνημμένο σιδ/κο χάρτη (Παράρτημα II) με χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των παρακάτω σταθμών.

Ο σχεδιασμός του ΟΣΕ έλαβε υπόψη επιπλέον των παραπάνω απαιτήσεων του Κανονισμού και άλλα κριτήρια όπως, την εξυπηρέτηση των μεγάλων αστικών κέντρων, πληθυσμιακά, κοινωνικά αλλά και τουριστικά και χωροταξικά κριτήρια.

Για την κατάρτιση του ΕΣΕ προσδιορίστηκε ο χρονικός ορίζοντας για την επόμενη δεκαετία 2018 – 2028, των έργων που θα κατασκευάσει ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ ώστε να λειτουργούν στην σιδηροδρομική υποδομή σταθμοί με προβλεπόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ/ΑμΚ ή πλήρως συμμορφωμένοι με τον Κανονισμό (ΕΕ) 1300/2014.

Στους παρακάτω Πίνακες παρουσιάζεται το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ σε τμήματα γραμμής και παρατίθενται οι εξής πληροφορίες:

- (1) Περιγραφή Δικτύου
- (2) Σιδηροδρομικοί Σταθμοί



- (3) Απόσταση μεταξύ των σταθμών
- (4) Βαθμός Συμμόρφωσης σήμερα, με την παρακάτω κλίμακα κατηγοριοποίησης:
Προς Δημοπράτηση (ΠΔ)
Υπό Κατασκευή (ΥΚ)
Καλύπτει (Κ) (Η αναφορά προσδιορίζει σταθμούς που έχουν τεθεί σε λειτουργία τα τελευταία χρόνια, καλύπτουν τις απαιτήσεις του Κανονισμού σε μεγάλο βαθμό αλλά απαιτούνται προσαρμογές/επεμβάσεις πολύ μικρής κλίμακας για την πλήρη συμμόρφωση).
Λίγες Ελλείψεις (ΛΕ)
Πολλές Ελλείψεις (ΠΕ)
- (5) Χρόνος συμμόρφωσης

Α. ΤΜΗΜΑ ΠΑΤΡΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΣΚΑ - ΑΘΗΝΑ (CORE NETWORK)				
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΔΙΠΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Πάτρας	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΠΔ	2023
	ΣΣ Αιγίου	32	ΥΚ	2021
	ΣΣ Διακοφτού	16	ΥΚ	2021
	ΣΣ Ξυλοκάστρου	41	ΥΚ	2021
	ΣΣ Κιάτου	10	Κ	2019
	ΣΣ Κορίνθου	25	Κ	2019
	ΣΣ Μεγάρων	40	Κ	2019
	ΣΚΑ	32	ΛΕ	2019
	ΣΣ Αθηνών	8	ΥΚ	2022



Β. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΚΑ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΔΙΠΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΚΑ	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΛΕ	2019
	ΣΣ Μεταμόρφωσης	1,3	Κ	2019
	ΣΣ Ηρακλείου	1,5	Κ	2019
	ΣΣ Νερατζιώτισσας	2	Κ	2019
	ΣΣ Κηφισίας	1,2	Κ	2019
	ΣΣ Πεντέλης	2	Κ	2019
	ΣΣ Δουκίσσης Πλακεντίας	1,2	Κ	2019
	ΣΣ Παλλήνης	4,5	Κ	2019
	ΣΣ Κάντζας	2,5	Κ	2019
	Κορωπίου	8,5	Κ	2019

Γ. ΤΜΗΜΑ ΟΙΝΟΗ - ΧΑΛΚΙΔΑ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Οινόης	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΠΕ	2023
	ΣΣ Χαλκίδας	22	ΛΕ	2021



Δ. ΤΜΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (CORE NETWORK)

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΔΙΠΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Πειραιά	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	Κ	2020
	ΣΣ Αθηνών	10	ΥΚ	2022
	ΣΚΑ	30	ΛΕ	2019
	ΣΣ Οινόης	31	ΛΕ	2019
	ΣΣ Θήβας	29	ΛΕ	2020
	ΣΣ Λειβαδιάς	41	ΛΕ	2019
	ΣΣ Τιθορέας	25	ΥΚ	2019
	ΣΣ Μώλου	26	ΥΚ	2019
	ΣΣ Λιανοκλαδίου	28	ΥΚ	2019
	ΣΣ Αγίου Στεφάνου Ξυνιάδας	26	ΥΚ	2020
	ΣΣ Δομοκού	25	ΥΚ	2019
	ΣΣ Παλαιοφαρσάλου	15	ΛΕ	2021
	ΣΣ Λάρισας	45	ΠΕ	2021
	ΣΣ Νέων Πόρων	50	ΛΕ	2021
	ΣΣ Κατερίνης	30	ΛΕ	2021
	ΣΣ Πλατέως	47	ΠΕ	2021
ΣΣ Θεσσαλονίκης	30	ΛΕ	2021	



Ε. ΤΜΗΜΑ ΠΑΛΙΟΦΑΡΣΑΛΟΣ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Παλαιοφαρσάλου	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΛΕ	2025
	ΣΣ Καρδίτσας	30	ΛΕ	2025
	ΣΣ Τρικάλων	30	ΛΕ	2025
	ΣΣ Καλαμπάκας	21	ΛΕ	2025

ΣΤ. ΤΜΗΜΑ ΛΑΡΙΣΑ - ΒΟΛΟΣ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Λάρισας	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΠΕ	2021
	ΣΣ Βελεστίνου	41	ΠΕ	2023
	ΣΣ Βόλου	20	ΠΕ	2023

Ζ. ΤΜΗΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ –ΣΤΡΥΜΩΝΑ – ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ (CORE NETWORK)

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Θεσσαλονίκης	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΛΕ	2021
	ΣΣ Κιλκίς	41	ΠΕ	2025
	ΣΣ Ροδόπολης	21	ΠΕ	2025
	ΣΣ Στρυμόνα	37	ΠΕ	2025
	ΣΣ Προμαχώνα	13	ΠΕ	2025



Η. ΤΜΗΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΕΙΔΟΜΕΝΗ (CORE NETWORK)

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Θεσσαλονίκης	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΛΕ	2021
	ΣΣ Γέφυρας	22	ΠΕ	2022
	ΣΣ Πολυκάστρου	34	ΥΚ	2019
	ΣΣ Ειδομένης	22	ΥΚ	2019

Θ. ΤΜΗΜΑ ΠΛΑΤΥ - ΦΛΩΡΙΝΑ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Πλατέως	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΛΕ	2020
	ΣΣ Βέροιας	31	ΠΕ	2025
	ΣΣ Νάουσας	12	ΠΕ	2025
	ΣΣ Έδεσσας	32	ΠΕ	2025
	ΣΣ Αμυνταίου	50	ΠΕ	2025
	ΣΣ Φλώρινας	28	ΠΕ	2025



Ι. ΤΜΗΜΑ ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ – ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΧΩΡΙΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Στρυμόνα	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΠΕ	2020
	ΣΣ Σερρών	32	ΠΕ	2025
	ΣΣ Νέας Ζίχνης	33	ΠΕ	2025
	ΣΣ Δράμας	38	ΠΕ	2025
	ΣΣ Παρανεστίου	37	ΠΕ	2025
	ΣΣ Ξάνθης	50	ΠΕ	2025
	ΣΣ Κομοτηνής	47	ΠΕ	2025
	ΣΣ Μέστης	30	ΠΕ	2025
	ΣΣ Αλεξανδρούπολης	38	ΠΕ	2025

Κ. ΤΜΗΜΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΟΡΜΕΝΙΟ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ (km)	ΒΑΘΜΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΣΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
ΜΟΝΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΧΩΡΙΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ	ΣΣ Αλεξανδρούπολης	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΠΕ	2025
	ΣΣ Φερών	29	ΠΕ	2027
	ΣΣ Σουφλίου	40	ΠΕ	2027
	ΣΣ Διδυμότειχου	23	ΠΕ	2027
	ΣΣ Πυθίου	20	ΠΕ	2027
	ΣΣ Ορεστιάδας	45	ΠΕ	2027

Οι σταθμοί που έχουν επιλεγεί να προσαρμοστούν κατά προτεραιότητα πλήρως στις διατάξεις του Κανονισμού είναι οι εξής: ΣΣ Κορίνθου, ΣΣ Πειραιά, ΣΣ Αθηνών, ΣΣ Τιθορέας, ΣΣ Μώλου, ΣΣ Λιανοκλαδίου, ΣΣ Αγίου Στεφάνου Ξυνιάδας, ΣΣ Δομοκού, ΣΣ Παλαιοφαρσάλου και ΣΣ Κατερίνης.



III. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

III.1 Τροχαίο Υλικό αρμοδιότητας ΓΑΙΑΟΣΕ

Σύμφωνα με τις αυτοψίες που διενεργήθηκαν στους τύπους του Τροχαίου Υλικού που έχουν κάποιες υποδομές για την εξυπηρέτηση ατόμων μειωμένης κινητικότητας, προέκυψε ο προσδιορισμός της υφιστάμενης κατάστασης, η ενδεικτική αξιολόγηση του βαθμού συμμόρφωσης με τον κανονισμό και ο ενδεικτικός προσδιορισμός βασικών παρεμβάσεων που μπορούν να γίνουν οι οποίες χαρακτηρίζονται ως εκτεταμένες ή μη εκτεταμένες.

Ακολουθεί πίνακας στο οποίο καταγράφεται το Τροχαίο Υλικό ανάλογα με το αν ικανοποιεί σε κάποιο βαθμό την οδηγία ή δεν ικανοποιεί καθόλου.

Το Τροχαίο Υλικό το οποίο καταγράφεται στην αρχή του πίνακα και αφορά:

- Επιβατάμαξες (E/A) τύπου ADmz Α' Θέσης
- Ηλεκτροκίνητες Αυτοκινητάμαξες (HA/A-EMU) τύπου Siemens Desiro (προαστιακός)
- Αυτοκινητάμαξες (A/A) τύπου AEG/LEW (τετράδυμοι συρμοί)
- Αυτοκινητάμαξες (A/A) τύπου MAN2000

είναι εκείνο το οποίο έχει προβλέψεις που αφορούν τον κανονισμό, σε αυτό θα δοθεί μεγαλύτερη βαρύτητα και περιλαμβάνει τα οχήματα στα οποία θα γίνουν οι αρχικές παρεμβάσεις. Υπολογίζεται ότι οι εργασίες, των αρχικών παρεμβάσεων, θα ολοκληρωθούν σε 18 μήνες από την προκήρυξη του διαγωνισμού ο οποίος χρονικά μπορεί να προσδιορισθεί μέχρι το τέλος του 2022, υπό την προϋπόθεση να βρεθεί έγκαιρα χρηματοδότηση. Το κόστος των παρεμβάσεων που απαιτούνται υπολογίζεται περίπου στα 4.500.000 Ευρώ, χωρίς να έχει γίνει ακόμη λεπτομερής καταγραφή και υπολογισμός.

Στο δεύτερο μέρος του πίνακα καταγράφεται το Τροχαίο Υλικό το οποίο δεν ικανοποιεί τον κανονισμό. Για αυτό θα γίνουν καταγραφές και θα εξετασθεί το κατά πόσο μπορούν να γίνουν παρεμβάσεις οι οποίες θα το βελτιώσουν σε σχέση με τον κανονισμό.

Για όλο το Τροχαίο Υλικό η ιεράρχηση για τις παρεμβάσεις και την ακόλουθη συμμόρφωση με την οδηγία θα γίνουν με τα ακόλουθα κριτήρια:

- Εντοπισμός χώρων για να δημιουργηθούν χώροι για αμαξίδια
- Καθορισμός θέσεων προτεραιότητας και περιγραφή παρεμβάσεων ώστε να προσαρμοστούν στον κανονισμό.



- Διευκολύνσεις κατά την πρόσβαση στο αντίστοιχο Τροχαίο Υλικό και την μετακίνηση μέσα σε αυτό (το θέμα αυτό θα πρέπει να εξετασθεί σε συνδυασμό με την υποδομή και τα νέα μηχανικά βοηθήματα επιβίβασης στις αμαξοστοιχίες)
- Βελτιώσεις στη σήμανση και πληροφόρηση
- Εξέταση στις τουαλέτες για το κατά πόσο κάποιες μπορούν να μετατραπούν σε καθολικές τουαλέτες.



ΤΥΠΟΣ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ	ΕΤΟΣ	ΠΟΣ/ΤΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	
				ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ
ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ ΑΥΤΟΨΙΕΣ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΕΙ ΣΕ ΚΑΠΟΙΟ ΒΑΘΜΟ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ					
Επιβατάμαξες (Ε/Α) τύπου ADmz Α' Θέσης	2004	36	Οι προδιαγραφές του Κανονισμού καλύπτονται σε μεγάλο βαθμός με κύρια χαρακτηριστικά: <ul style="list-style-type: none">• Επαρκής χώρος για δύο αμαξίδια και τρεις συνοδούς.• Εύκολη πρόσβαση στην τουαλέτα• Τουαλέτα και χώρος αμαξιδίων βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους και πολύ κοντά στις εξωτερικές θύρες.• Αναμένεται προμήθεια μηχανικών βοηθημάτων επιβίβασης στις αμαξοστοιχίες	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ	<ul style="list-style-type: none">• Βελτιώσεις στη σήμανση και πληροφόρηση• Προσθήκες δευτερεύουσας σημασίας στην τουαλέτα.
Ηλεκτροκίνητες Αυτοκινήταμαξες (ΗΑ/Α-ΕΜΥ) τύπου Siemens Desiro (προαστιακός)	2004	20	<ul style="list-style-type: none">• Οι προδιαγραφές του Κανονισμού καλύπτονται σε σχέση με την τουαλέτα και την δυνατότητα πρόσβασης ΑΜΚ λόγω χαμηλού δαπέδου.• Υπάρχει χώρος για δημιουργία χώρων αναπηρικών αμαξιδίων.	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ	<ul style="list-style-type: none">• Διαμόρφωση χώρων αναπηρικών αμαξιδίων, με προσθήκη ζωνών• Βελτιώσεις στη σήμανση και πληροφόρηση
Αυτοκινήταμαξες (Α/Α) τύπου AEG/LEW (τετράδυμοι συρμοί)	1989	4	<ul style="list-style-type: none">• Διαθέτουν διαμέρισμα με τρεις χώρους για αμαξίδια και τρεις θέσεις για συνοδούς οι οποίοι ικανοποιούν σε μεγάλο βαθμό τον κανονισμό.• Δεν διαθέτουν τουαλέτα καθολικής χρήσης• Δυσκολία στην πρόσβαση	ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ: Δομικές παρεμβάσεις στις τουαλέτες Μηχανικά βοηθήματα επιβίβασης στις αμαξ/χίεις	Όλες οι απαιτούμενες από τον κανονισμό
Αυτοκινήταμαξες (Α/Α) τύπου MAN2000	2006	15	Υπάρχουν μόνο χώροι προς διαμόρφωση για αναπηρικά αμαξίδια.	Όλες οι απαιτούμενες από τον κανονισμό	Όλες οι απαιτούμενες από τον κανονισμό



ΤΥΠΟΣ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ	ΕΤΟΣ	ΠΟΣ/ΤΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	
				ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ
ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ ΑΥΤΩΨΙΕΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΕΙ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ Η΄ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΕΙ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΘΟΥΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ					
Αυτοκινητάμαξες (Α/Α) τύπου AEG σειράς 520ii κανονικής γραμμής (πεντάδυμοι συρμοί)	1994/ 1995	8	Δεν διαθέτουν κανενός είδους εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ. Αφορά 40 μονάδες Τροχαίου Υλικού δηλαδή 8 πεντάδυμους συρμούς με έτος κατασκευής το 1994 ή το 1995.		
Αυτοκινητάμαξες (Α/Α) τύπου STADLER Railbus Κανονικής Γραμμής σειράς 560	2003/ 2004	17	Υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης ΑΜΕΑ λόγω χαμηλού δαπέδου και χώρου παραμονής κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά δεν υπάρχουν ζώνες πρόσδεσης. Το WC, σε όσους συρμούς υπάρχει, δεν μπορεί να εξυπηρετήσει πλήρως ΑΜΕΑ. Αφορά 51 μονάδες Τροχαίου Υλικού, δηλαδή 17 τρίδυμα με έτος κατασκευής το 2003 ή το 2004.		
Αυτοκινητάμαξες (Α/Α) τύπου STADLER Railbus Μετρικής Γραμμής σειράς 4500	2003/ 2004	12	Υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης ΑΜΕΑ λόγω χαμηλού δαπέδου και χώρου παραμονής κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά δεν υπάρχουν ζώνες πρόσδεσης και WC. Αφορά 36 μονάδες Τροχαίου Υλικού, δηλαδή 12 τρίδυμα με έτος κατασκευής το 2003 ή το 2004.		
Αυτοκινητάμαξες (Α/Α) τύπου STADLER Γραμμής Δ-Κ (οδοντωτού) σειράς 3507-3510 (αυτός ο τύπος δεν είναι στη διαχείριση της ΓΑΙΑΟΣΕ και έχει παραμείνει στον ΟΣΕ)			Υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης και παραμονής ΑΜΕΑ, αλλά δεν υπάρχουν ζώνες πρόσδεσης και WC.		



ΤΥΠΟΣ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ	ΕΤΟΣ	ΠΟΣ/ΤΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	
				ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ	ΜΗ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ
ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ ΑΥΤΩΨΙΕΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΕΙ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ Η΄ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΠΟΙΕΙ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΘΟΥΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ					
MAN Κατ.1 (Μετρικής γραμμής) 2δωμα	1990/1991	10	Ενδεχομένως σε κάποια που είναι σε καλύτερη κατάσταση να υπάρχει ενδιαφέρον, από τη στιγμή που θα υπάρξει ενδιαφέρον να χρησιμοποιηθούν στο μέλλον.		
MAN Κατ.2 2δωμα (κανονικής γραμμής)	1990	10	Ενδεχομένως σε κάποια που είναι σε καλύτερη κατάσταση να υπάρχει ενδιαφέρον, από τη στιγμή που θα υπάρξει ενδιαφέρον να χρησιμοποιηθούν στο μέλλον.		
Bmhe Β΄ Θέσης	1993	14	ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ		
WLABmh Κλινάμαξες	1958/60 ΜΕ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ 2004/05	7	ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΑ ΜΕ ΚΟΥΚΕΤΕΣ-ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΚΛΙΝΕΣ		
WRmy WR-Bar Κ.Γ	1973 ΜΕ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ 2002/04	3	ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΥ		
Amz Α΄ Θέσης	2004/05	26	ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ		
Bmpz	2004	79	ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ		
Bmz Β΄ Θέσης	2004	28	ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΕΠΙΒΑΤΑΜΑΞΕΣ		
WRmz Εστιατόρια	2004	24	ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ/ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΥ		



III.2 Τροχαίο Υλικό τύπου μετρό κατάλληλα εξοπλισμένου ώστε να κυκλοφορεί στο σιδηροδρομικό δίκτυο

Η ΣΤΑΣΥ ΑΕ εκτελεί το συγκοινωνιακό της έργο στο τμήμα «ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ» της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, με επτά (7) ειδικούς δι-ρευματικούς συρμούς μετρό της σειράς II, οι οποίοι κατασκευάστηκαν την περίοδο 2002-2004, δηλαδή πριν από τη θέση σε ισχύ του Κανονισμού (ΕΕ) 1300/2014.

Κατόπιν της πλήρους αποδελτίωσης του Κανονισμού (ΕΕ) 1300/2014, με σκοπό τον πλήρη έλεγχο συμμόρφωσης ως προς τις απαιτήσεις, διαπιστώνεται ότι:

- **53% των απαιτήσεων ικανοποιούνται από τον υφιστάμενο σχεδιασμό (ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ)**
- **42% των απαιτήσεων δεν έχουν εφαρμογή**, καθώς οι συρμοί της ΣΤΑΣΥ προορίζονται κυρίως για παροχή συγκοινωνιακού έργου στο αστικό τμήμα του δικτύου (π.χ. εσωτερικές θύρες, τουαλέτες) (ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟ)
- **5% των απαιτήσεων δεν ικανοποιούνται από τον υφιστάμενο σχεδιασμό (ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ)**

Στον ακόλουθο πίνακα αναλύεται η κάθε απαίτηση με την οποία δεν υπάρχει συμμόρφωση, οι διορθωτικές ενέργειες που δύναται να εκτελεστούν και εκτιμάται ο χρόνος υλοποίησής τους. Συνοπτικά αναφέρεται ότι, οι επεμβάσεις μικρής κλίμακας θα υλοποιηθούν, οι επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας απαιτούν την έγκριση από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., η οποία είναι ο ιδιοκτήτης των οχημάτων, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις προτείνεται απόκλιση από τον Κανονισμό (ΕΕ) 1300/2014.

Όσον αφορά στο κενό μεταξύ συρμού και αποβάθρας, για την επιλογή της βέλτιστης λύσης θα απαιτηθεί η συνεργασία με το διαχειριστή της υποδομής. Σημειώνεται ότι μη συμμόρφωση του τροχαίου υλικού ισχύει μόνο για τους τρεις (3) ενδιάμεσους σταθμούς της διαδρομής από και προς το αεροδρόμιο.



ΑΝΑΦΟΡΑ §	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΠΑΙΤΗΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΕΕ1300/2014	ΣΧΟΛΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ	ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
4.2.2.2.	Χώροι για αναπηρικά αμαξίδια			
-2	Για λόγους ευστάθειας, οι χώροι αναπηρικών αμαξιδίων σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε το αμαξίδιο να τοποθετείται είτε μετωπικά προς την κατεύθυνση κίνησης της αμαξοστοιχίας είτε αντίθετα προς την κατεύθυνση κίνησης.	Ο σχεδιασμός του Τ.Υ. προβλέπει τη τοποθέτηση των αναπηρικών αμαξιδίων κάθετα προς τη κίνηση. Η απαίτηση για την ευστάθεια επιτυγχάνεται με μηχανική συγκράτηση μέσω της υπάρχουσας ζώνης ασφαλείας. Προτείνεται απόκλιση από τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.	Καμία	N/A
4.2.2.3.2.	Εξωτερικές θύρες			
-3	Όλες οι εξωτερικές θύρες πρόσβασης επιβατών επισημαίνονται στην εξωτερική πλευρά του οχήματος κατά τρόπο ώστε να δημιουργείται αντίθεση με το αμάξωμα του οχήματος που τις περιβάλλει.	Ο σχεδιασμός του Τ.Υ. δεν προβλέπει ειδική σήμανση για τη θέση των εξωτερικών θυρών από την εσωτερική και εξωτερική πλευρά του οχήματος, με χρωματική αντίθεση ως προς το παρακείμενο δάπεδο. Επίσης, δεν προβλέπεται η οπτική σήμανση ανοίγματος και κλεισίματος θυρών.	Απαιτείται μεγάλης έκτασης τροποποίηση. Θα διερευνηθεί τεχνική λύση με τον ιδιοκτήτη των οχημάτων (ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.).	2022
-6	Από την εσωτερική πλευρά του οχήματος η θέση των εξωτερικών θυρών επισημαίνεται ευδιάκριτα με σήμα με χρωματική αντίθεση ως προς το παρακείμενο δάπεδο.			
-11	Το ορατό σήμα είναι ορατό από το εσωτερικό και το εξωτερικό της αμαξοστοιχίας και τοποθετείται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η δυνατότητα επισκίασής του από επιβάτες ευρισκόμενους στον προθάλαμο της αμαξοστοιχίας.			



ΑΝΑΦΟΡΑ §	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΠΑΙΤΗΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΕΕ1300/2014	ΣΧΟΛΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ	ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ
4.2.2.7.3	Δυναμικές οπτικές πληροφορίες			
-7	Η πληροφορία για την προσεχή στάση επιτρέπεται να εμφανίζεται στην ίδια οθόνη στην οποία αναγράφεται ο τελικός προορισμός. Μόλις όμως η αμαξοστοιχία σταθμεύσει, επανέρχεται η ένδειξη του τελικού προορισμού.	Ο συρμός μέσω του συστήματος Πληροφοριών αναφέρει μόνο την επόμενη στάση.	Θα γίνει η κατάλληλη παραμετροποίηση του συστήματος οπτικής πληροφόρησης.	2019
4.2.2.11	Θέση βαθμίδων για επιβίβαση και αποβίβαση			
4.2.2.11.1.	Γενικές απαιτήσεις			
	Σύμφωνα με το σχέδιο της ΤΠΔ	Η μη συμμόρφωση αφορά συγκεκριμένα τους τρεις ενδιάμεσους σταθμούς (Παλλήνη, Παιανία- Κάντζα, Κορωπί), όπου το κενό μεταξύ συρμού και αποβάθρας κυμαίνεται από 21 έως 28,5cm.	Απαιτείται μεγάλης έκτασης τροποποίηση. Θα διερευνηθεί τεχνική λύση με τον διαχειριστή της υποδομής.	2022
5.3.2.6.	Διεπαφή της συσκευής κλήσης			
	Συσκευή κλήσης για βοήθεια:			
-1	επισημαίνεται με σήμα με πράσινο ή κίτρινο φόντο (σύμφωνα με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στον δείκτη 10 του προσαρτήματος Α) και λευκό σύμβολο που απεικονίζει κουδούνι ή τηλέφωνο· το σήμα μπορεί να βρίσκεται επάνω σε κομβίο ή στεφάνη ή σε χωριστό εικονόγραμμα	Ο σχεδιασμός του Τ.Υ. προβλέπει τη σήμανση με διαφορετικό φόντο (μπλε, κόκκινο) και δε περιλαμβάνει απτικά σύμβολα	Θα γίνει η τροποποίηση των σημάνσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.	2020
-2	περιλαμβάνει απτικά σύμβολα			



IV. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ & ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Για την υλοποίηση του παραπάνω Σχεδίου, όσον αφορά την υποδομή, ο ΟΣΕ θα συντάξει τις σχετικές μελέτες και θα προσπαθήσει να εντάξει τα έργα εκτιμώμενου αρχικού προϋπολογισμού 5.000.000 ευρώ σε προγράμματα συγχρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε αντίθετη περίπτωση θα απαιτηθούν κονδύλια από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων προκειμένου τα έργα, τα οποία δεν θα τύχουν συγχρηματοδότησης, να κατασκευαστούν εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος.

Η ΓΑΙΑΟΣΕ εξετάζει την αγορά νέου Τροχαίου Υλικού, με σκοπό την αναβάθμιση του διαθέσιμου στόλου. Στα πλαίσια της έρευνας η οποία πραγματοποιείται για την εύρεση του κατάλληλου Τροχαίου Υλικού εξετάζονται και οι διευκολύνσεις οι οποίες παρέχει σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένης κινητικότητας. Κάθε αγορά Τροχαίου Υλικού η οποία θα πραγματοποιηθεί στο μέλλον θα είναι σύμφωνη με τον κανονισμό.

Για την αναβάθμιση του υπάρχοντος Τροχαίου Υλικού που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, υπάρχει η πρόθεση να πραγματοποιηθούν παρεμβάσεις έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες του Κανονισμού 1300/2014. Υπολογίζεται ότι ο χρόνος εργασιών θα ολοκληρωθεί σε χρονικό διάστημα 18 μηνών περίπου από την έναρξη τους. Για τις ανάγκες των ως άνω παρεμβάσεων θα επιδιωχθεί η ένταξη σε κάποιο πρόγραμμα χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενδεχομένως σε συνεργασία με άλλον ή άλλους φορείς (όπως η ΕΕΣΣΤΥ).

Για την επιδίωξη χρηματοδότησης είναι απαραίτητο ένα ακόμη στάδιο αυτοψιών το οποίο θα καταγράφει με κάθε λεπτομέρεια τις ελλείψεις σχετικά με τον κανονισμό όχι μόνο ανά τύπο Τροχαίου Υλικού, αλλά και ενδεχόμενες διαφοροποιήσεις ανά μονάδα Τροχαίου Υλικού. Κατόπιν θα καθοριστούν όλες οι λεπτομέρειες και το σύνολο των απαραίτητων παρεμβάσεων, λαμβάνοντας υπόψη την προτεραιότητα που θα πρέπει να ακολουθηθεί και την αξιολόγηση για το ποιες είναι εφικτές και ποιες όχι και θα συνταχθεί η αντίστοιχη μελέτη. Με την ολοκλήρωση αυτών των διαδικασιών θα είναι έτοιμο το αντικείμενο για την επιδίωξη τις χρηματοδότησης.

Επίσης θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για δρομολόγια και ο μελλοντικός της προγραμματισμός ώστε να δοθεί προτεραιότητα σε Τροχαίο Υλικό το οποίο θα εξυπηρετεί περισσότερους επιβάτες.

Για το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των ενεργειών συμμόρφωσης που αφορούν το τροχαίο υλικό που διαχειρίζεται η ΣΤΑΣΥ ΑΕ, θα πρέπει προηγουμένως να εκπονηθούν μελέτες και προδιαγραφές, να γίνει η κοστολόγηση και να βρεθούν πηγές χρηματοδότησης.



V. ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Ε.Σ.Ε.

Η τακτική επικαιροποίηση του Ε.Σ.Ε θα διενεργηθεί το αργότερο εντός πενταετίας από την έγκρισή του.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προτίθεται να συμβάλλει στην άρση των εμποδίων που δυσχεραίνουν την πλήρη και ισότιμη συμμετοχή των ΑμεΑ/ΑΜΚ στις σιδηροδρομικές υποδομές της χώρας, στο πλαίσιο του γενικού πλαισίου ρυθμίσεων του Μέρους Δ του ν.4448/2017 (Α' 137).



Παράρτημα Ι

Διαδικασία μεταφοράς ΑΜΕΑ/ΑΜΚ στο σιδηρόδρομο

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. παρέχει στα άτομα με αναπηρία (ανάπηροι σε ποσοστό άνω του 67%, έκπτωση 50% στις συνολικές τιμές των εισιτηρίων, με την επίδειξη Δελτίου Αναπηρικής Ταυτότητας που εκδίδεται από την αρμόδια κατά περίπτωση Δημόσια Αρχή.

Ομοίως, έκπτωση 50% στις συνολικές τιμές των εισιτηρίων χορηγείται στους συνοδούς ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα (όπου απαιτείται), με την επίδειξη του ανάλογου ειδικού Δελτίου Ταυτότητας που εκδίδεται από την αρμόδια Δημόσια Αρχή.

Η μεταφορά ατόμων με κινητική αναπηρία, τα οποία μεταφέρονται με αναπηρικό αμαξίδιο, είναι δυνατή στις αμαξοστοιχίες, στη σύνθεση των οποίων κυκλοφορούν τα οχήματα με ειδική διαρρύθμιση χώρου ΑμεΑ. Επισημαίνεται, ότι το συνολικό πλάτος των αμαξιδίων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 70 εκατοστά και το συνολικό μήκος το 1 μέτρο και 30 εκατοστά.

Για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων ΑμεΑ, είτε στην Προαστιακή Γραμμή (Πειραιάς – Αθήνα – Άνω Λιόσια – Κιάτο – Αεροδρόμιο), είτε στο υπόλοιπο σιδηροδρομικό Δίκτυο, **συνιστάται ο σχεδιασμός της μετακίνησής τους 48 ώρες (τουλάχιστον) πριν από το ταξίδι τους.**

Στην περίπτωση αυτή, τα άτομα με αναπηρία θα πρέπει να επικοινωνούν με το Τμήμα Εξυπηρέτησης Πελατών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (ωράριο λειτουργίας 08.00 – 13.00, ημέρες Δευτέρα έως Παρασκευή),

- είτε στο τηλέφωνο 2130 121 121,
- είτε συμπληρώνοντας την παρακάτω φόρμα.

Φόρμα μεταφοράς ΑΜΕΑ

Στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ενδιαφερόμαστε την επικοινωνία των πελατών μας με την εταιρεία, αφού προσπαθήσουμε διαρκώς να παρέχουμε αναβαθμισμένες υπηρεσίες στους πελάτες μας. Συμπληρώνοντας τη φόρμα αυτή μας βοηθάτε να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες που σας παρέχουμε, αλλά και να προωθήσουμε τις παρατηρήσεις σας σε άλλες εταιρείες, όταν αφορούν θέματα αρμοδιότητάς τους (θέματα σταθμών, τρένων, καθαριότητας, συντήρησης, φύλαξης, υποδομών, κλπ).

Περιγραφή μεταφοράς ΑΜΕΑ

* Ημερομηνία και ώρα μεταφοράς

* Σταθμός επιβίβασης

Εισάγετε το σταθμό επιβίβασης

* Σταθμός αποβίβασης

Εισάγετε το σταθμό αποβίβασης

* Δρομολόγιο

Εισάγετε το δρομολόγιο που επιθυμείτε

* Παρατηρήσεις

Εισάγετε τυχόν περαιτέρω πληροφορίες για τη μεταφορά



Στοιχεία επικοινωνίας

* Όνομα

* Επώνυμο

* email

Διεύθυνση

Πόλη

Περιοχή

Νομός

ΤΚ

Χώρα

* Τηλέφωνο (κινητό)

* Τηλέφωνο (σταθερό)

Fax

* Τρόπος επικοινωνίας
 Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο
 Τηλεφωνικά

Επισύναψη αρχείου
 Δεν επιλέχθηκε αρχείο.
Οι επιτρεπτοί τύποι αρχείων είναι doc, docx, xls, xlsx, pdf, png, jpg, jpeg, gif. Το μέγιστο μέγεθος αρχείου είναι 5MB

Τα πεδία με αστέριο (*) είναι υποχρεωτικά.

1. Η TRAINOSE Α.Ε. δεν κοινοποιεί τα στοιχεία σας σε τρίτους, αλλά μπορεί να τα διαβιβάζει σε κάποια από τις εταιρείες του ομίλου ΟΣΕ, αν το παράνομο σας δεν αφορά τις δικές της αρμοδιότητες. Η TRAINOSE Α.Ε. καταχωρεί τα στοιχεία σας σε βάση δεδομένων που διατηρεί, προκειμένου να μπορεί να επικοινωνήσει μαζί σας και επεξεργάζεται τα στοιχεία σας αποκλειστικά για την εξαγωγή δευτεών ποιότητας.

2. Το ανθρώπινο δυναμικό μας δεν υποχρεούται να σας αναφέρει τα προσωπικά του στοιχεία. Υποχρεούται όμως να σας γνωστοποιήσει τον αριθμό μητρώου του εφόσον το ζητήσετε, τον οποίο μπορείτε να συμπληρώσετε στην αναφορά σας.

Παρακαλούμε συμπληρώστε το κείμενο που φαίνεται παρακάτω
W 7 5 7

Στη διάρκεια του Σαββατοκύριακου, ή αργιών, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες θα μπορούν να επικοινωνούν με το Κέντρο Τηλεφωνικής Εξυπηρέτησης Πελατών στον τηλεφωνικό αριθμό 14511 (τηλέφωνο με χρέωση από Ελλάδα, σταθερό: 0,646€/λεπτό, κινητό: 0,984€/λεπτό με επιπλέον τέλος κινητής τηλεφωνίας 12%-20%, ανάλογα με το μηνιαίο λογαριασμό, προ ΦΠΑ)

Η μη προγραμματισμένη μετακίνηση επιβάτη ΑμεΑ με την TRAINOSE Α.Ε. είναι δυνατή στον Προαστιακό Αθηνών (τμήματα Κιάτο – Πειραιάς- ΣΚΑ- Αεροδρόμιο) και στον Προαστιακό Θεσσαλονίκης (Θεσσαλονίκη-Λάρισα) από τους σταθμούς που λειτουργούν εκδοτήρια και κατά το ωράριο λειτουργίας τους.

Οι σταθμοί και συρμοί της Προαστιακής Γραμμής Αθηνών (Κιάτο-Πειραιάς – ΣΚΑ – Αεροδρόμιο) έχουν τον ακόλουθο εξοπλισμό:

1. Χρήση ειδικής ράμπας για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών με μειωμένη κινητικότητα στους συρμούς.
2. Δυνατότητα οπτικής ενημέρωσης μέσω οθονών για πληροφορίες επιβατών και ενημέρωση για τον επόμενο σταθμό, στην πλειονότητα των συρμών.
3. Ηχητικές αναγγελίες για πληροφορίες επιβατών και ανακοίνωση για τον επόμενο σταθμό (σε όλους τους συρμούς).



4. Εκδοτήρια εισιτηρίων (επανδρωμένα) χαμηλού ύψους στους Σταθμούς Μεταμόρφωση – Αεροδρόμιο και στο Σταθμό Άγιοι Ανάργυροι.
5. Ακυρωτικά μηχανήματα χαμηλού ύψους σε όλους τους σταθμούς.

Οι σταθμοί και συρμοί της Γραμμής Θεσσαλονίκης-Λάρισας έχουν τον ακόλουθο εξοπλισμό:

6. Χρήση ειδικής ράμπας για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών με μειωμένη κινητικότητα στους συρμούς/σταθμό, στην πλειονότητα των συρμών.
7. Δυνατότητα οπτικής ενημέρωσης μέσω οθονών για πληροφορίες επιβατών και ενημέρωση για τον επόμενο σταθμό, στην πλειονότητα των συρμών .
8. Ηχητικές αναγγελίες για πληροφορίες επιβατών και ανακοίνωση για τον επόμενο σταθμό σε όλους τους συρμούς.

Στις νέες αποβάθρες του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών η πρόσβαση ατόμων ΑμεΑ γίνεται μέσω δύο διαδρόμων που συνδέουν το κτήριο του σταθμού με τις αποβάθρες.

Μη προγραμματισμένη μετακίνηση επιβάτη ΑμεΑ/ΑΜΚ στο υπόλοιπο δίκτυο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ γενικά δεν είναι εφικτή. Σε περιπτώσεις που ο επιβάτης προσέλθει σε εκδοτήριο του δικτύου και δηλώσει την επιθυμία του για άμεση μετακίνηση, το αίτημά του εξετάζεται επί τόπου και ο ίδιος ενημερώνεται εάν είναι δυνατή η μετακίνηση που επιθυμεί ή ποιες είναι οι εναλλακτικές δυνατότητες μετακίνησης (πλησιέστερος σταθμός επιβίβασης, πλησιέστερος σταθμός αποβίβασης κλπ).

