



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

13 Απριλίου 2020

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 1341

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΑΣ10/3816/44

Έγκριση Παραρτημάτων II και III του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών).

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) της παρ. 2 του άρθρου τρίτου και της παρ. 1 του άρθρου τέταρτου της ΑΣ10/77243/580/13-2-2019 (Β' 698) απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού Κινήσεως - Μέρος Β' (Κανονισμός Κυκλοφορίας και Ελιγμών)» όπως ισχύει,

β) της παρ. 2 του άρθρου 60 του ν. 4632/2019 (Α' 159) «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις».

γ) του άρθρου 28 του ν. 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (Α' 188), όπως ισχύει,

δ) του άρθρου 5 του ν. 3469/2006 «Εθνικό Τυπογραφείο, Εφημερίς της Κυβερνήσεως και άλλες διατάξεις» (Α' 131),

ε) του άρθρου 90 του Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα, που κωδικοποιήθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98) «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα»,

στ) του π.δ. 123/2016 (Α' 208) «Ανασύσταση και μετονομασία του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, ανασύσταση του Υπουργείου Τουρισμού, σύσταση Υπουργείου Μετασυστημικής Πολιτικής και Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης, μετονομασία Υπουργείων Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων»,

ζ) του π.δ. 123/2017 (Α' 151) «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»,

η) του π.δ. 83/2019 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 121).

2. Την Φ4/οικ.27887/2166/8.5.2006 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Έγκριση τεχνικών κανόνων ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές», όπως ισχύει και την κοινοποίηση στην ευρωπαϊκή βάση NOTIF-IT της Ε. Επιτροπής, των εθνικών κανόνων ασφάλειας (Γενικός Κανονισμός Κινήσεως - Μέρος Α' και Β') σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/49/ΕΚ (Β' 643).

3. Το 9079928/24-12-2019 έγγραφο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ).

4. Το 12164/17/01/2020 έγγραφο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ).

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζει:

Άρθρο Πρώτο

Εγκρίνονται τα Παραρτήματα II και III του Γενικού Κανονισμού Κίνησης, Μέρος Β', ως εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
ΕΠΙ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΔΙΠΛΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΧΩΡΙΣ
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΑΡΘΡΟ 1

ΟΡΙΣΜΟΙ, ΕΚΤΑΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

1. Ως διπλή γραμμή χαρακτηρίζεται το ζεύγος δύο παραλλήλων γραμμών, που εκτείνονται μεταξύ διαδοχικών σταθμών και μέσα σ' αυτούς, και, στη κάθε μία από τις οποίες, η κίνηση των αμαξοστοιχιών γίνεται κανονικά κατά μία μόνο σταθερή κατεύθυνση.

2. Οι γραμμές που αποτελούν τη διπλή γραμμή, καλούνται γραμμές κατεύθυνσης.

3. Στα τμήματα διπλής γραμμής οι αμαξοστοιχίες κυκλοφορούν από δεξιά προς τα αριστερά για παρατηρητή, που στέκεται στο μεταξύ των δύο γραμμών χώρο με τα νώτα στραμμένα προς τη μια γραμμή και παρατηρεί αμαξοστοιχία που κυκλοφορεί στην άλλη γραμμή.

Η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών με την έννοια αυτή ονομάζεται κανονική κυκλοφορία.

4. Η κυκλοφορία αμαξοστοιχίας σε μια γραμμή με αντίθετη της κανονικής κατεύθυνση ονομάζεται αντίθετη κυκλοφορία ή λέγεται ότι η αμαξοστοιχία κυκλοφορεί αντίθετα.

5. Η γραμμή προς την οποία βλέπει ο παρατηρητής αμαξοστοιχία να κυκλοφορεί, σύμφωνα με αυτά που ορίζονται στην παραπάνω παράγραφο 3, ονομάζεται γραμμή κανονικής κατεύθυνσης, εκείνη δε η γραμμή, που βρίσκεται πίσω του παρατηρητή, ονομάζεται γραμμή αντίθετης κατεύθυνσης, ως προς την κατεύθυνση της αμαξοστοιχίας αυτής που κυκλοφορεί.

6. Με υπηρεσιακή διαταγή ορίζονται τα τμήματα κυκλοφορίας της διπλής γραμμής.

7. Η διασταύρωση, που γίνεται στη διπλή γραμμή, μεταξύ του αρχικού και τελικού σταθμού του τμήματος, δύο αμαξοστοιχιών, οι οποίες κυκλοφορούν, η κάθε μια, στην κανονική τους γραμμή, ονομάζεται συνάντηση.

8. Αρχικός σταθμός του τμήματος διπλής γραμμής ονομάζεται εκείνος των ακραίων σταθμών από τον οποίο η αμαξοστοιχία μπαίνει στη διπλή γραμμή. Τελικός σταθμός δε, εκείνος από τον οποίο η αμαξοστοιχία βγαίνει από το τμήμα της διπλής γραμμής.

9. Ο ένας από τους ακραίους σταθμούς του τμήματος διπλής γραμμής χαρακτηρίζεται ως Πρωτεύων σταθμός.

10. Όλες οι διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας και Ελιγμών (ΓΚΚ) ισχύουν σ' όλα τα τμήματα διπλής γραμμής, πλην εκείνων των διατάξεων, που σημειώνονται, ως εξαιρούμενες στο παρόν Παράρτημα.

11. Οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, που συμπληρώνουν το ΓΚΚ, ισχύουν μόνο στα τμήματα διπλής γραμμής (παράγραφος 6), πλην όσων τμημάτων ορίζεται πως εφαρμόζεται το Παράρτημα ΙΙΙ του Μέρους Β' του ΓΚΚ.

ΑΡΘΡΟ 2

ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΠΛΗ ΓΡΑΜΜΗ

12. Στα τμήματα κυκλοφορίας της διπλής γραμμής όλες οι αμαξοστοιχίες (Επιβατικές τακτικές, εμπορικές τακτικές, περιοδικές προαιρετικές, ειδικές, ελεύθερες ειδικές, Μηχανοκίνητα οχήματα κ.λπ.), κυκλοφορούν κατά μία κατεύθυνση, την κανονική (παράγραφος 3), σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.

13. Η κυκλοφορία στα τμήματα διπλής γραμμής όλων ανεξάρτητα των παραπάνω αμαξοστοιχιών (παράγραφος 12) θα γίνεται με εφαρμογή του άρθρου 95 του ΓΚΚ (Διαδοχή αμαξοστοιχιών).

Τα εδάφια 2 και 3 της παραγράφου 952 του ίδιου άρθρου δεν ισχύουν.

14. Για τα τμήματα διπλής γραμμής (παράγραφος 6) δεν έχουν ισχύ οι διατάξεις των παρακάτω άρθρων και παραγράφων του ΓΚΚ με την προϋπόθεση ότι η κυκλοφορία είναι κανονική με την έννοια της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του παρόντος:

α) Άρθρο 98 «Όροι κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών. Αίτηση γραμμής».

β) Άρθρο 2 Παραρτήματος Α (Κεφάλαιο ΧΙ) «Ειδική διασταύρωση αμαξοστοιχιών σε κλειστό σταθμό ή σταθμό που αργεί».

γ) Παράγραφοι 931 και 933 του άρθρου 93.

15. Η μεταξύ του Αρχικού και του Τελικού σταθμού του τμήματος διπλής γραμμής συνάντηση (παράγραφος 7) δύο αμαξοστοιχιών, της καθεμιάς κινούμενης στην κανονική γραμμή (παράγραφος 5), θεωρείται ως διασταύρωση, που έγινε στον Τελικό σταθμό του τμήματος διπλής γραμμής, για κάθε αμαξοστοιχία, ανεξάρτητα αν η συνάντηση έγινε μέσα σε σταθμό της διπλής γραμμής ή στην ανοικτή γραμμή.

16. Ο Τελικός αυτός σταθμός του τμήματος διπλής γραμμής θεωρείται αρχικός σταθμός του στη συνέχεια τμήματος μονής γραμμής για την εφαρμογή των διατάξεων του Κεφαλαίου ΧΙ του ΓΚΚ στο σύνολό τους.

17. Οι σημειώσεις στη στήλη διασταύρωσης του δρομολογίου αμαξοστοιχιών, που αναφέρονται στις παραγράφους 933 και 934 του Κεφαλαίου ΧΙ του ΓΚΚ, εφαρμόζονται ως ακολούθως:

α) Στο δρομολόγιο αμαξοστοιχίας, που κατευθύνεται από τη διπλή στη μονή γραμμή, οι σημειώσεις εγγράφονται απέναντι από το όνομα του Τελικού σταθμού διπλής γραμμής (αρχικού της μονής γραμμής) και περιλαμβάνουν το σύνολο των τακτικών επιβατικών αμαξοστοιχιών αντίθετης κατεύθυνσης, τις οποίες η υπόψη αμαξοστοιχία, που κατευθύνεται προς τη μονή γραμμή, συναντάει, βάσει των δρομολογίων, κατά τη διάνυση του τμήματος διπλής γραμμής ή σ' αυτόν τούτο τον Τελικό σταθμό της διπλής γραμμής μέσα σε διάστημα 2 ωρών προ της αναχώρησης της από τον Τελικό σταθμό προς τη μονή γραμμή.

β) Στο δρομολόγιο αμαξοστοιχιών, που προέρχονται από τη μονή γραμμή κατευθύνονται προς τη διπλή γραμμή, δεν εγγράφεται η συνάντηση με αντίθετες αμαξοστοιχίες, εφόσον αυτή (η συνάντηση) δρομολογιακά γίνεται στο τμήμα της διπλής γραμμής.

18. Σε εφαρμογή των παραπάνω, οι τυχόν διατυπώσεις της διασταύρωσης προς το προσωπικό της αμαξοστοιχίας, που κατευθύνεται προς τη μονή γραμμή, γίνονται από τον Τελικό σταθμό της διπλής γραμμής για το σύνολο των αντιθέτων αμαξοστοιχιών, που σημειώνονται στο δρομολόγιο της υπόψη αμαξοστοιχίας. Η στάθμευση όλων των αμαξοστοιχιών στον Τελικό σταθμό είναι υποχρεωτική.

ΑΡΘΡΟ 3

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΕΡΓΩΝ (ή Μ.Ο.)¹ ΚΑΙ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Α' Αμαξοστοιχίες Έργων (ή ΜΟ)

19. Οι αμαξοστοιχίες Έργων ή τα ΜΟ μπορούν να κυκλοφορήσουν για εργασία σε μια από τις δύο γραμμές κατεύθυνσης, βάσει του Παραρτήματος Β του ΓΚΚ.

20. Επιτρέπεται κατ' εξαίρεση και η αντίθετη κυκλοφορία.

21. Τα τηλεγραφήματα κυκλοφορίας που ανταλλάσσονται, βάσει των παραγράφων 31 και 32 του Παραρτήματος Β, τροποποιούνται ως ακολούθως:

α) Αν η αμαξοστοιχία Έργων (ή ΜΟ) πρόκειται να κινηθεί για εργασία στην κανονική γραμμή κυκλοφορίας:

¹ Μηχανοκίνητα οχήματα γραμμής (δραιζίνες, βαγονέττα).

«Σταθμός Α προς Β. Τελευταία προς Β αμαξ ... ώρα ... Ζητώ κυκλοφορήσω αμαξ. Έργων (ή ΜΟ) στη γραμμή ...², μέχρι ώρα ... ».

«Σταθμός Β προς Α. Τελευταία από Α αμαξ ... αφίκετο ώρα Δύνασθε κυκλοφορήσετε αμαξ. Έργων ή (ΜΟ) στη γραμμή ...² μέχρι ώρα ... ».

β) Αν η αμαξοστοιχία Έργων (ή ΜΟ) πρόκειται να κινηθεί στην αντίθετη γραμμή κυκλοφορίας:

«Σταθμός Α προς Β. Τελευταία από Β αμαξ ... αφίκετο ώρα ... Ζητώ κυκλοφορήσω αμαξ. Έργων ... (ή ΜΟ) στη γραμμή ...² μέχρι ώρα ... ».

«Σταθμός Β προς Α. Τελευταία από Β αμαξ.... ώρα ... Δύνασθε κυκλοφορήσετε αμαξ. Έργων ... (ή ΜΟ) στη γραμμή ...²».

22. Στο υπόδειγμα 1060 (παράγραφος 33 Παραρτήματος Β του ΓΚΚ) σημειώνεται επιπλέον και η γραμμή, ανόδου ή καθόδου, στην οποία θα κινηθεί η αμαξοστοιχία Έργων (ή ΜΟ) για εργασία.

23. Μετά τη λήξη της εργασίας, η αμαξοστοιχία Έργων (ή ΜΟ) μεταβαίνει στο σταθμό Β ή επιστρέφει στο σταθμό Α (Παράρτημα Β, άρθρο 4), με την υποχρέωση σταθμεύσεως προ του αντίστοιχου σήματος εισόδου, ανεξάρτητα προς τις ενδείξεις του. Εισέρχεται στο σταθμό, αφού λάβει εντολή από τον Σταθμάρχη, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1226 του ΓΚΚ.

Β' Αμαξοστοιχία ή μηχανή βοήθειας

24. Σε τμήμα γραμμής κατεύθυνσης, που έχει αποκλειστεί από την κανονική κυκλοφορία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παρόντος, μπορεί να κινηθεί αμαξοστοιχία ή Μηχανή βοήθειας υπό τους όρους του άρθρου 131 του ΓΚΚ.

25. Για την είσοδο της αμαξοστοιχίας Βοήθειας ή της αμαξοστοιχίας που είχε ακινητοποιηθεί ή και τμημάτων αυτής (περίπτωση τμηματικής μεταφοράς της) στο σταθμό που θα κατευθύνονται, ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 23 του παρόντος.

ΑΡΘΡΟ 4

ΔΙΑΚΟΠΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΜΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

Α' Αναγγελία Διακοπής

26. Διακοπή λόγω εκτάκτου συμβάντος

Εάν η γραμμή κατεύθυνσης (παράγραφος 2) αποκλειστεί από κάποιο έκτακτο συμβάν, που δημιουργεί κίνδυνο στην κυκλοφορία, σ' όλο το μήκος ή σε τμήμα αυτής και για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα, ο Σταθμάρχης, αν το σημείο διακοπής βρίσκεται στην περιοχή του σταθμού του ή αν το γεγονός του αναφέρθηκε, οφείλει να ειδοποιεί με τηλεγράφημα:

α) Τους «εκατέρωθεν» του σημείου διακοπής σταθμούς.

β) Τους ενδιαφερόμενους Αρχικό και Τελικό σταθμούς της διπλής γραμμής,

γ) Τους ενδιαφερόμενους σταθμούς της διπλής γραμμής,

δ) Το Ρυθμιστή Κινήσεως (εφόσον υπάρχει)

ε) Την αρμόδια Επιθεώρηση Κυκλοφορίας,

στ) Το αρμόδιο Τμήμα γραμμής.

ζ) Τον αρμόδιο Εργοδηγό Γραμμής.

η) Τον Αρχιεργάτη Γραμμής (στις περιπτώσεις που κρίνεται αναγκαία η συμπάρσταση της Ομάδος γραμμής),
θ) Τα Μηχανοστάσια.

ι) Τους αρχικούς σταθμούς των αμαξοστοιχιών,

ια) Τις Κεντρικές Υπηρεσίες Κυκλοφορίας και Γραμμής. Στο τηλεγράφημα αυτό αναφέρονται:

- Ποια από τις γραμμές κατεύθυνσης έχει διακοπεί.

- Τα χιλιόμετρικά σημεία αρχής και πέρατος του τμήματος, που τέθηκε εκτός υπηρεσίας.

- Οι λόγοι για τους οποίους διακόπτεται η κυκλοφορία στο τμήμα αυτό.

- Κατά το δυνατόν ο προβλεπόμενος χρόνος διακοπής.

- Κάθε άλλη σχετική πληροφορία.

27. Διακοπή για εκτέλεση έργων.

Όταν πρόκειται να γίνει διακοπή κυκλοφορίας σε μια γραμμή κατεύθυνσης σ' όλο το μήκος ή σε μέρος αυτής για εκτέλεση διαφόρων έργων, τότε, ύστερα από συνεννόηση των Υπηρεσιών Κυκλοφορίας και Γραμμής, αρμόδιο όργανο της δεύτερης, απευθύνει σχετικό τηλεγράφημα προς τους αποδέκτες της παραγράφου 26 στο οποίο θα περιέχονται κατ' αναλογία τα στοιχεία, που αναφέρονται στην ίδια παράγραφο.

Το τηλεγράφημα αυτό επιβεβαιώνεται με τηλεγραφική εγκύκλιο της Υπηρεσίας Κυκλοφορίας προς τους ίδιους αποδέκτες της παραγράφου 26, βάσει της οποίας ρυθμίζεται η κυκλοφορία κατά τις ώρες διακοπής και κατ' εφαρμογή του παρόντος Παραρτήματος. Προ της έκδοσης της υπόψη τηλεγραφικής εγκυκλίου απαγορεύεται η έναρξη εκτέλεσης έργων και η διακοπή της κυκλοφορίας.

28. Πέρα από τις παραπάνω γενικές αναγγελίες διακοπής (παράγραφοι 26 και 27), η διακοπή της κυκλοφορίας σε γραμμή κατεύθυνσης ή σε τμήμα αυτής και η προσωρινή αντίθετη κυκλοφορία στη μία γραμμή κατεύθυνσης, κοινοποιείται στο προσωπικό Έλξης και Κίνησης των αμαξοστοιχιών που κυκλοφορούν με Δελτίο Ειδοποίησης (υπόδειγμα 1001), το οποίο θα εκδίδεται:

α) Κατά το πρώτο εικοσιτετράωρο, από τους αμέσως πρώτους σταθμούς των Τμημάτων της διπλής γραμμής στους οποίους θα σταθμεύουν υποχρεωτικά όλες οι αμαξοστοιχίες, που κατευθύνονται προς το τμήμα διακοπής,

β) κατά το υπόλοιπο χρονικό διάστημα, από τους αρχικούς σταθμούς των αμαξοστοιχιών (παράγραφος 5 του ΓΚΚ).

29. Σε περίπτωση αλλαγής του Μηχανοδηγού μιας αμαξοστοιχίας, ο πρώτος μηχανοδηγός μεριμνά ώστε να επιδώσει στο Μηχανοδηγό που αναλαμβάνει υπηρεσία, τα υποδείγματα που έλαβε (παράγραφος 28).

30. Η αποκατάσταση της κανονικής κυκλοφορίας γίνεται με τηλεγραφική εγκύκλιο προς τους ίδιους αποδέκτες της παραγράφου 26, που εκδίδεται από το σταθμό στον οποίο κατατέθηκε τηλεγραφική βεβαίωση αποκατάστασης της γραμμής από τον αρμόδιο Τμηματάρχη Γραμμής.

Β' Κανονιστικές Διατάξεις

31. Κενό

32. Οι σταθμοί που περιλαμβάνονται στο τμήμα διακοπής, υποχρεούνται να τοποθετούν μέσα στην περιοχή του σταθμού και στη γραμμή που έχει αποκοπεί σε εμφανή θέση και απ' τις δύο πλευρές αυτού, τα κινητά

² Ανόδου ή καθόδου, κατά περίπτωση.

σήματα ημέρας και νύχτας, που καθορίζονται από τον Κανονισμό Σημάτων (Σήμα 65).

33. Σε περίπτωση κατά την οποία ο αποκλεισμός μιας γραμμής κατεύθυνσης επιβλήθηκε λόγω κατάστασης αυτής της ίδιας της γραμμής και εκτείνεται σ' όλο το τμήμα αυτής, η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και των δύο κατευθύνσεων θα γίνεται στην άλλη γραμμή κατεύθυνσης και θα εξασφαλίζεται από τους Αρχικούς σταθμούς του τμήματος κυκλοφορίας και τους ενδιάμεσους κατά τις διατάξεις του άρθρου 98 του ΓΚΚ, δηλαδή με αίτηση γραμμής ελευθέρης.

Την τάξη κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, που θα κυκλοφορούν έτσι, ρυθμίζει ο Ρυθμιστής Κινήσεως και, αν δεν υπάρχει, ο Πρωτεύοντας σταθμός.

34. Σε περίπτωση κατά την οποία η διακοπή κυκλοφορίας περιορίζεται σε τμήμα μιας γραμμής κατεύθυνσης, η κυκλοφορία στην άλλη γραμμή των αμαξοστοιχιών και των δύο κατευθύνσεων θα εξασφαλίζεται από τους «εκατέρωθεν» του σημείου διακοπής σταθμούς και τους τυχόν ενδιάμεσους, επίσης κατά τις διατάξεις του άρθρου 98 του ΓΚΚ, όπως ειδικότερα αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο 33.

Ως Αρχικός και Τελικός σταθμός των τμημάτων που δημιουργούνται από την αιτία αυτή, θεωρούνται οι ακραίοι σταθμοί κάθε νέου τμήματος κυκλοφορίας.

Η παραπάνω διάταξη καλύπτει και την περίπτωση αποκλεισμού, τμήματος μεταξύ σταθμών, λόγω ακινητοποίησης αμαξοστοιχίας (αμνηχανία, εκτροχίαση κ.λπ.).

35. Στην ανοιχτή γραμμή το τμήμα στο οποίο έχει διακοπή, η γραμμή καλύπτεται ημέρα και νύχτα με κινητά σήματα, όπως ορίζεται από τον Κανονισμό Σημάτων (σήμα 65) με φροντίδα του οργάνου του αρμόδιου Τμήματος Γραμμής.

ΑΡΘΡΟ 5

ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΣΕ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

36. α) Η σύγχρονη είσοδος δύο ή περισσότερων αμαξοστοιχιών σε σταθμούς διπλής γραμμής, που βρίσκονται σε υπηρεσία, απαγορεύεται, με εξαίρεση των περιπτώσεων τις οποίες ήθελε ορίσει η Κεντρική Υπηρεσία (παράγραφος 1191, εδάφιο α' του άρθρου 119 του ΓΚΚ).

β) Στους σταθμούς της διπλής γραμμής, που είναι κλειστοί ή αργούν επιτρέπεται η σύγχρονη είσοδος δύο αμαξοστοιχιών.

ΑΡΘΡΟ 6

ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

37. Αν από ατύχημα σε κάποια αμαξοστοιχία αποκλειστεί, εκτός από τη γραμμή στην οποία κυκλοφορεί αυτή, και η άλλη γραμμή κατεύθυνσης, τότε η αμαξοστοιχία καλύπτεται «εκατέρωθεν» και στις δύο γραμμές κατεύθυνσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού Σημάτων.

38. Το προσωπικό της αμαξοστοιχίας προβαίνει, κατ' αρχή και χωρίς καμιά χρονοτριβή, κάλυψη της αμαξοστοιχίας προς τα εμπρός και μάλιστα στην αντίθετη γραμμή για την αμαξοστοιχία αυτή.

39. Αν η άλλη γραμμή κατεύθυνσης (αντίθετη γραμμή) δεν έχει αποκλειστεί, αλλά υπάρχει κίνδυνος για αμαξοστοιχίες που είναι σταματημένες, από την διέλευση αμαξοστοιχιών απ' αυτή (αντίθετη γραμμή), τότε οι αμαξοστοιχίες, που κυκλοφορούν στην αντίθετη γραμμή, σταθμεύονται και συνιστάται προσοχή στο Μηχανοδηγό για την με μεγάλη προσοχή και ελαττωμένη ταχύτητα διέλευση από το παραπάνω σημείο.

40. Οι δύο υπάλληλοι στους οποίους ανατέθηκε η «εκατέρωθεν» κάλυψη της αμαξοστοιχίας καλύπτουν αυτή και στις δύο γραμμές κατεύθυνσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΔΙΠΛΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Ε.Η.Σ.Α)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΟΡΙΣΜΟΙ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΕΛΙΓΜΟΙ

ΑΡΘΡΟ 1

ΟΡΙΣΜΟΙ

1. Εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης και ασφαλείας, συντομογραφικά «Ε.Η.Σ.Α.», είναι το σύνολο των εγκαταστάσεων μέσω των οποίων επιτυγχάνονται:

- ο ηλεκτρικός χειρισμός και έλεγχος των φωτοσημάτων,
- ο ηλεκτρικός χειρισμός, έλεγχος και ηλεκτρική ασφάλιση αλλαγών τροχιάς,
- η ασφάλιση της θέσης των εκτροχιαστών μέσω συστήματος εξάρτησης τους από τις προστατευόμενες από αυτούς αλλαγές τροχιάς, και
- η αυτόματη λειτουργία των φωτοσημάτων στους σταθμούς και τις ενδιάμεσες θέσεις αποκλεισμού επί των τμημάτων διπλής γραμμής.

Τα συστήματα ΕΗΣΑ περιλαμβάνουν:

- Σύστημα αλληλεξαρτήσεων σταθμού με τα οποία ελέγχεται η ασφάλεια κυκλοφορίας εντός των ορίων τους.
- Σύστημα αποκλεισμού γραμμής με το οποίο ελέγχεται η ασφάλεια κυκλοφορίας στο τμήμα κυρίας γραμμής μεταξύ δύο σταθμών.

2. Διπλή γραμμή χαρακτηρίζεται το ζεύγος των παραλλήλων δύο κύριων τροχιών, οι οποίες συνδέουν δύο διανοχικούς σταθμούς και διατρέχουν τους σταθμούς και στην κάθε μια από αυτές η κίνηση των αμαξοστοιχιών γίνεται κανονικά κατά μία μόνον σταθερή κατεύθυνση.

3. Γραμμές κατεύθυνσης ή κλάδοι καλούνται οι γραμμές οι οποίες απαρτίζουν τη διπλή γραμμή.

4. Επί των τμημάτων διπλής γραμμής οι αμαξοστοιχίες κυκλοφορούν από τα δεξιά προς τα αριστερά για έναν παρατηρητή που στέκεται στον μεταξύ των δύο γραμμών χώρο με τα νώτα του στραμμένα προς τη μία γραμμή και ατενίζει αμαξοστοιχία που κυκλοφορεί επί της άλλης. Η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών κατά αυτήν την έννοια, καλείται κανονική κυκλοφορία.

5. Η επί μιας γραμμής κυκλοφορία αμαξοστοιχίας κατά την αντίθετη της κανονικής κατεύθυνση καλείται αντίθετη κυκλοφορία ή λέγεται ότι η αμαξοστοιχία κυκλοφορεί αντίθετα.

6. Η γραμμή προς την οποία ατενίζει ο παρατηρητής αμαξοστοιχία, που κυκλοφορεί κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 4, καλείται κανονική γραμμή, η δε όπισθεν του παρατηρητή ευρισκόμενη γραμμή καλείται αντίθετη γραμμή για την κατεύθυνση της αυτής της αμαξοστοιχίας.

7. Η επί διπλής γραμμής μεταξύ του αρχικού και του τελικού σταθμού του τμήματος, διασταύρωση δύο αμαξοστοιχιών εντός σταθμού ή επί της κυρίας γραμμής, καθεμιάς κυκλοφορούσας επί της κανονικής γραμμής, καλείται συνάντηση.

8. Αρχικός σταθμός του τμήματος της διπλής γραμμής για κάποια αμαξοστοιχία είναι εκείνος εκ των ακραίων σταθμών, μέσω του οποίου η αμαξοστοιχία εισέρχεται στο τμήμα της διπλής γραμμής, τελικός σταθμός δε εκείνος, μέσω του οποίου η αμαξοστοιχία εξέρχεται από το τμήμα της διπλής γραμμής.

9. Ένας από τους δύο ακραίους σταθμούς του τμήματος διπλής γραμμής χαρακτηρίζεται με τον όρο «πρωτεύων σταθμός».

10. Με υπηρεσιακή διαταγή ορίζονται τα τμήματα κυκλοφορίας της διπλής γραμμής και οι πρωτεύοντες τους σταθμοί.

11. Με τον όρο χειριστής νοείται ο κανονικά εξουσιοδοτημένος σταθμάρχης ο οποίος χειρίζεται υπεύθυνα τα φωτισήματα και τις ηλεκτροκίνητες αλλαγές τροχιάς τού σταθμού.

12. Με τον όρο χειρισμός νοείται κάθε ενέργεια του χειριστή προς μεταβολή της εκάστοτε υφιστάμενης κατάστασης των φωτισημάτων και των ηλεκτροκινήτων αλλαγών τροχιάς. Ο χειρισμός των φωτισημάτων και των ηλεκτροκινήτων αλλαγών τροχιάς ορίζεται μέσω ειδικών για κάθε σταθμό υπηρεσιακών διαταγών.

13. Με τον όρο διαδρομή χαρακτηρίζεται μια «σηματοτεχνικά εξασφαλιζόμενη» πορεία αμαξοστοιχίας δια μέσου συμπλέγματος γραμμών με κατάλληλη διευθέτηση αλλαγών και καθορισμένη κατεύθυνση. Ως «σηματοτεχνική εξασφάλιση» νοείται η μέσω μηχανικής, ηλεκτρικής ή ηλεκτρονικής διάταξης (σύμφωνα με τους όρους ασφαλείας της κυκλοφορίας) αλληλεξάρτηση ενδείξεων σημάτων και διευθέτηση αλλαγών, συναρτώμενες προς την πορεία.

14. Όλες οι σηματοδοτούμενες γραμμές είναι κατάλληλα διαιρεμένες σε τμήματα, μέσω ειδικού εξοπλισμού ανίχνευσης (κυκλώματα γραμμής ή μετρητές αξόνων) ούτως ώστε να καθίσταται δυνατός ο έλεγχος της κατάληψης ή μη αυτών.

15. Κενό

16. Κενό

17. Τμήμα αποκλεισμού γραμμής καλείται το τμήμα γραμμής το οποίο περιλαμβάνεται μεταξύ δύο διαδοχικών, κυρίων φωτισημάτων.

18. Κενό

19. Με τον όρο Ουρά αμαξοστοιχίας νοείται το οπίσθιο άκρο της σύνθεσης αμαξοστοιχίας κατά την κατεύθυνση της κίνησής της.

20. Κενό

21. Κενό

22. Κατάληψη τμήματος αποκλεισμού γίνεται, όταν κάποια αμαξοστοιχία ή όχημα σταθμεύει ή κυκλοφορεί εντός αυτού του τμήματος.

Η κατάληψη αρχίζει ευθύς όταν ο πρώτος άξονας της αμαξοστοιχίας εισέλθει στο τμήμα και λήγει ευθύς όταν η ουρά της αμαξοστοιχίας εξέλθει από το τμήμα αυτό.

23. Αποκλεισμός τμήματος γραμμής καλείται η, λόγω καταλήψεως αυτού του τμήματος, απαγόρευση της εισόδου άλλης αμαξοστοιχίας εντός του ιδίου τμήματος και φανερώνεται μέσω της αυτόματης αφής ερυθρού φωτισήματος.

24. Άρση αποκλεισμού τμήματος γραμμής, γίνεται όταν το τμήμα τούτο απελευθερωθεί από σταθμεύουσα ή κυκλοφορούσα επ' αυτού αμαξοστοιχίας ή οχήματος, ευθύς όταν και η ουρά της αμαξοστοιχίας διέλθει από το τελευταίο -κατά τη φορά- άκρο του τμήματος.

Η άρση του αποκλεισμού φανερώνεται μέσω της ανοικτής ένδειξης πορείας στο φωτισήματα.

25. Ηλεκτρικός ελεγκτής αλλαγής τροχιάς ή εκτροχιαστής καλείται η συσκευή, οι οποία, τοποθετούμενη σε κατάλληλη θέση επί αλλαγών τροχιάς ή και εκτροχιαστών, εξασφαλίζει τον έλεγχο της πλήρους επαφής των βελονών των αλλαγών. Η μη πλήρης επαφή των βελονών φανερώνεται μέσω της αφής κατάλληλης φωτεινής ένδειξης επί του πίνακα τοπικού χειρισμού του σταθμού.

26. Εκτροχιαστής καλείται στρεπτό πέδιλο, εγκατεστημένο σε κάποιο σημείο τροχιάς του σταθμού.

Ο εκτροχιαστής, με τη βοήθεια χειριστηρίου ευρισκόμενου πλησίον του, ανυψώνεται όταν επιδιώκεται αναστολή κύλισης ή και εκτροχίαση οχήματος και κατακλίνεται όταν αυτό δεν επιδιώκεται.

27. Διαγώνιος καλείται η γραμμή, η οποία μετά των ευρισκόμενων στα άκρα της δύο συζυγών αλλαγών τροχιάς συνδέει δύο παρακείμενες παράλληλες τροχιές. Στο σύστημα ηλεκτρικής σηματοδότησης καλείται επίσης διαγώνιος η γραμμή, η οποία, έχοντας στο ένα άκρο της μία αλλαγή τροχιάς και στο άλλο έναν εκτροχιαστή, συνδέει δύο παρακείμενες παράλληλες τροχιές.

ΑΡΘΡΟ 2

ΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ

28. Σε ολόκληρα τα τμήματα της διπλής γραμμής που είναι εξοπλισμένα με ΕΗΣΑ ισχύουν πλήρως οι διατάξεις του Κανονισμού Κυκλοφορίας και Ελιγμών, πλην των διατάξεων που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα ως συμπληρωματικές ή εξαιρούμενες.

28δς. Η περιοχή ισχύος του παρόντος Παραρτήματος αναφέρεται στις συνοδευτικές εγκυκλίους των δρομολογίων.

ΑΡΘΡΟ 3

ΧΡΗΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

29. Επί των τμημάτων κυκλοφορίας της διπλής γραμμής (παράγραφος 10) όλες οι αμαξοστοιχίες κάθε είδους και κατηγορίας ως και μεμονωμένες μηχανές, αυτοκίνητες ή ποδηλάτες δρεζίνες, μηχανοκίνητα και χειροκίνητα βαγονέτα) κυκλοφορούν κατά μία κατεύθυνση, την κανονική (παράγραφος 4).

30. Κατ' εξαίρεση, για τις αμαξοστοιχίες έργων, εκχιονισμού, δοκιμών και βοήθειας, εφόσον παρίσταται ανάγκη, επιτρέπεται η αντίθετη κυκλοφορία (παράγραφος 5), με αίτηση ελεύθερης γραμμής, βάσει των σχετικών διατάξεων του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας.

31. Εάν παρίσταται ανάγκη αντίθετης κυκλοφορίας κάποιας αμαξοστοιχίας από σταθμό Α προς άλλο σταθμό Β, τότε στα ανταλλασσόμενα τηλεγραφήματα προστίθεται η φράση «για αντίθετη κυκλοφορία» ως κατωτέρω :

«Προς Σταθμό Β: Τηρήσατε γραμμή ελεύθερη για αντίθετη κυκλοφορία αμαξ ...»

(Υπογραφή Σταθμάρχη)

«Προς Σταθμό Α: Κρατώ όλες τις αμαξοστοιχίες προς την κατεύθυνση σας, γραμμή ελεύθερη για αντίθετη κυκλοφορία αμαξ ...»

(Υπογραφή Σταθμάρχη)

32. Κενό

33. Κατά την αντίθετη κυκλοφορία μιας αμαξοστοιχίας (παράγραφος 30), τα φωτοσήματα που απευθύνονται προς αυτήν συναντώνται κλειστά.

Η αμέσως επομένη αμαξοστοιχία, που θα κυκλοφορήσει κανονικά επί του αυτού τμήματος μετά την άφιξη αντιθέτως κυκλοφορούσας αμαξοστοιχίας, κυκλοφορεί με αίτηση ελεύθερης γραμμής βάσει των σχετικών διατάξεων του ΓΚΚ.

ΑΡΘΡΟ 4

ΑΛΛΑΓΕΣ ΤΡΟΧΙΑΣ ΕΠΙΒΛΕΨΗ - ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ - ΜΙΚΡΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

34. Οι διατάξεις των άρθρων 4 και 5 του ΓΚΚ συμπληρώνονται με τις ακόλουθες διατάξεις:

35. Κενό

36. Οι στροφείς των εκτροχιαστών καθαρίζονται και λιπαίνονται παράλληλα και με τις αλλαγές τροχιάς.

37. Μετά το καθαρισμό και τη λίπανση¹ των αλλαγών τροχιάς, ο κλειδούχος χειρίζεται επανειλημμένα τις βελόνες ή ζητεί από τον χειριστή τον επανειλημμένο χειρισμό των βελόνων των αλλαγών, για να βεβαιωθεί περί του ότι η λειτουργία τους είναι κανονική και ευχερής και ότι τα σήματα των φανών των αλλαγών (όταν διατίθενται) αντιστοιχούν στις θέσεις των βελόνων.

38. Ο χειρισμός των χειροκινήτων αλλαγών τροχιάς γίνεται από τους κλειδούχους, ο χειρισμός των ηλεκτροκινήτων αλλαγών τροχιάς γίνεται από το Σταθμάρχη επί του τοπικού πίνακα χειρισμού σταθμού.

39. Μόνο σε περίπτωση ανωμαλίας στον ηλεκτρικό χειρισμό της αλλαγής, επιτρέπεται ο επί τόπου χειρισμός ηλεκτροκίνητης αλλαγής με τη χρήση χειροστροφάλου (μανιβέλας).

40. Οι ηλεκτροκίνητες αλλαγές ασφαλίζονται αυτόματα και συνεπώς δεν φυλάσσονται από τον κλειδούχο (ΓΚΚ, Μέρος Β', παράγραφος 54).

41. Στις ηλεκτροκίνητες αλλαγές τροχιάς η εξακρίβωση της ακριβούς τελικής θέσης των βελόνων γίνεται επί του τοπικού πίνακα χειρισμού μέσω φωτεινής ένδειξης.

42. Για χειροκίνητες αλλαγές τροχιάς, οι οποίες είναι

εφοδιασμένες με ηλεκτρικό ελεγκτή, η εξακρίβωση της ακριβούς τελικής θέσης των βελόνων γίνεται μέσω φωτεινής ένδειξης επί του τοπικού πίνακα χειρισμού. Στην περίπτωση αυτή οφείλει και ο επιτοπίως χειριζόμενος την αλλαγή τροχιάς υπάλληλος να βεβαιώνεται οπτικά μετά από κάθε χειρισμό για το ότι η βελόνα εφάπτεται κανονικά επί της τροχιάς.

43. Οι χειροκίνητες αλλαγές τροχιάς οι οποίες ανήκουν στην περιοχή του σταθμού εφοδιασμένη με Ε.Η.Σ.Α., διατίθενται προς χειρισμό και αντίστοιχα ασφαλίζονται μέσω συστήματος κλειθρών και κλειδιών και με κατάλληλους αλληλεξαρτώμενους χειρισμούς τους είτε επί συσκευών ηλεκτρικής δεσμεύσεως, που βρίσκονται ή δίπλα στις αλλαγές εντός ερμαρίου στο ύπαιθρο ή επί του τοπικού πίνακα χειρισμού, κατόπιν έγκρισης του Σταθμάρχη η οποία δίνεται κατ' αρχήν μέσω αφής φωτεινής ένδειξης στο ερμάριο ηλεκτρικής δεσμεύσεως. Ο βεβαιωμένος χειρισμός κλειθρου, σε περίπτωση βλάβης, επιτρέπεται μόνο κατόπιν προφορικής εντολής του Σταθμάρχη.

44. Στις διαγώνιους, το κλείθρο (μονό) της μιας αλλαγής ασφαλίζεται με τη βοήθεια κλειδιού το οποίο αποδεσμεύεται κατά την απασφάλιση του κλειθρου (διπλού) της άλλης συζυγούς αλλαγής.

45. Οι ηλεκτροκίνητες αλλαγές τροχιάς ασφαλίζονται ηλεκτρικώς, αυτόματα ως κατωτέρω:

α) ευθύς όταν γίνει χειρισμός σήματος για μία διαδρομή μέσω αυτών,

β) όταν περιλαμβάνονται στη διαδρομή ολίσθησης (παράγραφος 1161 του ΓΚΚ)

γ) ευθύς όταν καταληφθεί το κύκλωμα ανίχνευσης τους.

46. Μετά από κάθε χειρισμό αλλαγής τροχιάς, ο χειριστής οφείλει να βεβαιώνεται από τις ενδείξεις επί του τοπικού πίνακα χειρισμού αν επετεύχθη το αποτέλεσμα.

47. Υπεύθυνος για κάθε ανωμαλία, η οποία ήθελε προκύψει από ατελή χειρισμό ηλεκτροκίνητης αλλαγής τροχιάς ή αντικανονικής θέσης της λόγω μη επαρκούς ελέγχου της ένδειξης του πίνακα, είναι ο χειριστής του πίνακα.

48. Ο χειρισμός των ηλεκτροκινήτων αλλαγών τροχιάς όπως και των χειροκινήτων, των εφοδιασμένων με κλείθρα και που ανήκουν στη σηματοδοτούμενη περιοχή του σταθμού, καθορίζεται μέσω ειδικών για κάθε σταθμό υπηρεσιακών διαταγών.

49. Η αρίθμηση των αλλαγών τροχιάς των σταθμών ορίζεται βάσει των αναφερομένων γενικών αρχών του άρθρου 3 του ΓΚΚ, με την εξαίρεση των δύο αλλαγών ή μιας αλλαγής και ενός εκτροχιαστή μιας διαγώνιου, οπότε -κατ' αρχήν- οι δύο αλλαγές ή η αλλαγή και ο εκτροχιαστής λαμβάνουν ένα και τον αυτόν αριθμό, ο οποίος για τη μία, αλλαγή ή εκτροχιαστή λαμβάνει και το ψηφίο Α, για δε την άλλη αλλαγή ή εκτροχιαστή λαμβάνει και το ψηφίο Β.

ΑΡΘΡΟ 5

ΦΩΤΟΣΗΜΑΤΑ ΕΠΙΒΛΕΨΗ - ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ - ΜΙΚΡΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

50. Ο χειρισμός των φωτοσημάτων εκτελείται:

- στους σταθμούς, τους εφοδιασμένους με τοπικό πίνακα χειρισμού εντός του κτηρίου, αποκλειστικά και

¹ Όπου απαιτείται λίπανση. Η ανάγκη λίπανσης καθώς και τα ειδικότερα μέρη της αλλαγής που λιπαίνονται (ή όχι), προκύπτουν από τις οδηγίες της αρμόδιας Κεντρικής Υπηρεσίας της Γραμμής.

μόνο παρά του εν υπηρεσία σταθμάρχη του σταθμού. Τα φωτοσήματα δύνανται να τεθούν και σε αυτόματη λειτουργία κατόπιν ειδικού χειρισμού επί του πίνακα.

- Σε ενδιάμεσες θέσεις αποκλεισμού, όπου καμία αλλαγή τροχιάς δεν υπάρχει, πάντοτε αυτόματα, με τον ορισμό διαδρομής προς αυτά από τον προηγούμενο σταθμό.

51. Κανονική θέση των φωτοσημάτων της περιοχής ενός εν υπηρεσία σταθμού, είναι η κλειστή. Κανονική θέση των φωτοσημάτων της περιοχής αργούντος σταθμού είναι η ανοικτή.

52. Ο χειρισμός των φωτοσημάτων εκτελείται αποκλειστικά και μόνον παρά του εν υπηρεσία σταθμάρχη του σταθμού μέσω του τοπικού πίνακα χειρισμού του σταθμού, απαγορευμένου του χειρισμού από οποιονδήποτε άλλο υπάλληλο.

53. Μετά από κάθε χειρισμό φωτοσήματος ή αλλαγής, ο χειριστής οφείλει να βεβαιώνεται και από την επί του πίνακα χειρισμού ένδειξη αν επετεύχθη το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

54. Μετά από κάθε άφιξη ή αναχώρηση αμαξοστοιχίας σε/από σταθμό, ο χειριστής οφείλει να ελέγχει αν οι αντίστοιχες ενδείξεις των φωτοσημάτων επί του πίνακα χειρισμού, ανταποκρίνονται στην πραγματική κατάσταση των γραμμών.

55. Σε σταθμούς που είναι εξοπλισμένοι με τοπικό πίνακα χειρισμού εντός του κτηρίου του σταθμού, τα φωτοσήματα παραμένουν μονίμως αναμμένα.

56. Κενό

57. Με υπηρεσιακή διαταγή καθορίζονται:

α) τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία πρέπει να επιθεωρούνται και ελέγχονται οι εγκαταστάσεις ΕΗΣΑ, τα φωτοσήματα, συστήματα ανίχνευσης, αλλαγές και οι κινητήρες τους.

β) οι Υπηρεσίες και οι υπάλληλοι οι οποίοι λαμβάνουν μέρος στην επιθεώρηση και

γ) ο τύπος του συντασσόμενου δελτίου επιθεώρησης.

ΑΡΘΡΟ 6

ΕΛΙΓΜΟΙ

58. Οι διατάξεις του Κεφαλαίου V του Μέρους Β' του ΓΚΚ συμπληρώνονται ως ακολούθως:

59. Οι ελιγμοί επί των γραμμών των σταθμών με Ε.Η.Σ.Α. γίνονται κατ' αρχήν με κλειστά φωτοσήματα, συνεπώς, οι ενδείξεις των κυρίων φωτοσημάτων δεν ισχύουν κατά την εκτέλεση ελιγμών.

Σε σταθμούς με κατάλληλη «διάταξη παραλληλισμού» μέσω προστάτιδων αλλαγών, συρτών δέσμης και διατάξεων διαγωνίων που αποτρέπουν την πλευροκόπηση των αμαξοστοιχιών που κινούνται επί των κυρίων τροχιών του σταθμού, είναι δυνατή η εκτέλεση ελιγμών σε τμήμα του σταθμού, διατηρώντας τη δυνατότητα στις κύριες τροχιές του να διευθετούνται διαδρομές με άνοιγμα των φωτοσημάτων.

60. Μετά το πέρας οποιουδήποτε ελιγμού στο σταθμό, και πριν προβεί σε χειρισμό φωτοσήματος, ελέγχει ο χειριστής την κατάσταση των γραμμών του σταθμού του από απόψεως κατάληψης αυτών από όχημα και, μόνον εφόσον βεβαιωθεί ότι η διαδρομή είναι ελεύθερη, χειρίζεται το αντίστοιχο φωτόσημα.

61. Καμία κίνηση ελιγμών δεν επιτρέπεται εντός των σηματοδοτούμενων σταθμών χωρίς προγενέστερη συνεννόηση του επικεφαλής των ελιγμών μετά του αρμόδιου χειριστή.

62. Κατά την εκτέλεση ελιγμών, σε σταθμούς εφοδιασμένους με ηλεκτροκίνητες αλλαγές, τις αλλαγές αυτές χειρίζεται από τον τοπικό πίνακα χειρισμού ο χειριστής, κατόπιν συνεννόησης του, μέσω τηλεπικοινωνιακών μέσων, μετά του επί των ελιγμών υπευθύνου υπαλλήλου.

63. Εάν η απόσταση των φωτοσημάτων εισόδου από τις ακραίες είναι μικρή και είτε η απόσταση δεν επαρκεί για το μήκος του ελίσσόμενου τμήματος είτε η αλλαγές παραμένουν δεσμευμένες λόγω κατάληψης τότε:

επιτρέπεται κατά την εκτέλεση ελιγμών, να χρησιμοποιούνται και τα πέραν των ακραίων αλλαγών του σταθμού τμήματα της κυρίας γραμμής, εκείνα από τα οποία εξέρχονται οι αναχωρούσες από το σταθμό αμαξοστοιχίες, κατά την έννοια της κανονικής κυκλοφορίας.

63δς. Η εκτέλεση ελιγμών πέραν των ακραίων αλλαγών απαγορεύεται όταν αναμένεται άφιξη αντιθέτως κινούμενης αμαξοστοιχίας.

63τρς. Στη γραμμή εισόδου και σε απόσταση τουλάχιστον 100 μ. μετά το φωτόσημα εισόδου τοποθετείται Πινακίδα Ορίου Ελιγμών (Σήμα 43 ΚΣ), πέραν της οποίας απαγορεύεται οποιαδήποτε κίνηση ελιγμού. Σε περίπτωση που καθίσταται επιβεβλημένη κίνηση ελιγμού πέραν της πινακίδας ορίου ελιγμών ή αν δεν διατίθεται τέτοια πινακίδα, ο Σταθμάρχης οφείλει να εφαρμόσει τα προβλεπόμενα για την εκτέλεση ελιγμών εκτός των σημάτων καλύψεως (παράγραφος 528 του άρθρου 55 ΓΚΚ).

ΑΡΘΡΟ 7

ΕΦΟΔΙΑ ΣΤΑΘΜΟΥ

64. Κάθε σταθμός, εφόσον δεν έχει τοπικό πίνακα χειρισμού εντός του κτηρίου πρέπει να είναι εφοδιασμένος με σχεδιάγραμμα των γραμμών της περιοχής αυτού, το οποίο τοποθετείται εντός του γραφείου κινήσεως.

65. Κάθε σταθμός πρέπει να είναι εφοδιασμένος με

α) σχεδιάγραμμα διαδοχής των σημάτων της περιοχής αυτού,

β) τεύχος τεχνικών οδηγιών χειρισμού και λειτουργίας των εγκαταστάσεων αυτού,

γ) δύο ερυθρές μικρές μαγνητικές πινακίδες που να μπορούν να προσκολληθούν μαγνητικά επί του διαγράμματος των γραμμών του σταθμού και που φέρουν την επιγραφή «Απαγορεύεται η κυκλοφορία»

δ) δύο μικρές ερυθρές, με μαύρο περιθώριο, πινακίδες που να μπορούν να προσκολληθούν μαγνητικά επί του διαγράμματος των γραμμών του σταθμού και που φέρουν την επιγραφή «Γραμμή αποκομμένη»,

ε) ψαλίδι κοπής συρμάτων μολυβδοσφραγίδων,

στ) ένα φτυάρι,

ζ) μια τσουγκράνα και

η) μια σκούπα από φυτικό υλικό.

Οι πινακίδες των εδαφίων γ) και δ), στην περίπτωση τοπικών πινάκων με οθόνη υπολογιστή, μπορούν να υποκατασταθούν κατ' αρχήν από κατάλληλες χρωματικές ενδείξεις ή και κείμενο που θα δίνονται από την ίδια την οθόνη στη διαγραμματική απεικόνιση της ση-

ματοδοτικής περιοχής, διαφορετικά από αυτοκόλλητες χάρτινες πινακίδες με το ίδιο περιεχόμενο, οι οποίες θα προσκολλούνται επί της οθόνης, εάν είναι δε αναγκαίο θα εξασφαλίζονται με χρήση διαφανούς κολλητικής ταινίας.

66. Κάθε σταθμός, που διαθέτει ηλεκτροκίνητες αλλαγές τροχιάς, πρέπει να είναι εφοδιασμένος και με δύο τουλάχιστον χειροστροφάλους (μανιβέλες) χειρισμού αλλαγών τροχιάς σε κατάλληλη θέση (εντός του γραφείου κινήσεως ή δεσμευμένες σε ερμάριο πλησίον των αλλαγών).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

ΑΡΘΡΟ 8

ΣΥΝΤΑΞΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ - ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

67. Οι διατάξεις του άρθρου 84 του ΓΚΚ συμπληρώνονται με τις παρακάτω διατάξεις:

68. Το πρόγραμμα κυκλοφορίας, η κυκλοφορία αμαξοστοιχίας επί πλέον των αναφερομένων εις το πρόγραμμα κυκλοφορίας ή η κατάργηση οποιωνδήποτε αμαξοστοιχιών, πρέπει να βρίσκεται σε ευχερώς προσπελάσιμο και εμφανές σημείο δίπλα στον τοπικό πίνακα χειρισμού.

69. Σε μέρος εμφανές και δίπλα στην τηλεφωνική συσκευή κάθε σταθμού, πρέπει να βρίσκεται απολύτως ενημερωμένη πινακίδα, στην οποία αναγράφονται κατά χρονολογική σειρά, οι ώρες αναχωρήσεως ή διελεύσεως των αμαξοστοιχιών από τους εκατέρωθεν σταθμούς.

ΑΡΘΡΟ 9

ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΕΥΘΕΡΗ - ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΤΕΙΛΗΜΜΕΝΗ

70. Για την κανονική κυκλοφορία επί τμημάτων διπλής γραμμής εξοπλισμένων με ΕΗΣΑ δεν έχουν ισχύ οι διατάξεις των παρακάτω άρθρων του Μέρους Β' του ΓΚΚ.

α) του άρθρου 95 «Διαδοχή των αμαξοστοιχιών»,

β) του άρθρου 98 «Όροι κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών-Αίτηση γραμμής»,

γ) της παραγράφου 1008 του άρθρου 100

δ) του άρθρου 101 «Ληπτέα μέτρα σε περίπτωση διακοπής της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας»

ε) των Παραρτημάτων Α' και Β' του Κεφαλαίου XI.

71. Επί των τμημάτων της διπλής γραμμής η τήρηση ελεύθερης γραμμής για την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών μεταξύ των σταθμών γίνεται αυτόματα μέσω του συστήματος ΕΗΣΑ και μέσω των χειρισμών του χειριστή του τοπικού πίνακα του σταθμού.

72. Προκειμένου αμαξοστοιχία, ευρισκόμενη επί ενός τμήματος αποκλεισμού Α της διπλής γραμμής, να εισέλθει και να κυκλοφορήσει επί του αμέσως επόμενου τμήματος αποκλεισμού Β, πρέπει το τμήμα αποκλεισμού Β να είναι ελεύθερο δηλαδή: Κάθε αμαξοστοιχία, η οποία κυκλοφόρησε επί του τμήματος αποκλεισμού Α, κατευθυνόμενη προς το αμέσως επόμενο τμήμα αποκλεισμού Β, πρέπει να έχει εξέλθει από το τμήμα αποκλεισμού Β.

73. Εάν η συνθήκη της παραγράφου 72 υφίσταται, η επί του τμήματος αποκλεισμού Β διαδρομή είναι «ελεύθερη», διαφορετικά είναι «κατειλημμένη».

74. Η επί του τμήματος αποκλεισμού Β διαδρομή πρέπει να τηρηθεί ελεύθερη για την υπ' όψιν αμαξοστοιχία καθ' όλο το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την είσοδο της αμαξοστοιχίας στο τμήμα αποκλεισμού Β μέχρι την έξοδο της από το τμήμα αυτό, δηλαδή κατά το χρονικό αυτό διάστημα καμία άλλη αμαξοστοιχία δεν επιτρέπεται να κυκλοφορήσει επί του τμήματος αποκλεισμού Β.

75. Η βεβαίωση για το αν η διαδρομή είναι και τηρείται ελεύθερη ή κατειλημμένη γίνεται μέσω των ενδείξεων του φωτιστήματος, το οποίο βρίσκεται στην αρχή του τμήματος αποκλεισμού.

76. Όταν το τμήμα αποκλεισμού είναι κατειλημμένο από αμαξοστοιχία η οποία κυκλοφορεί κανονικά ή από οποιοδήποτε όχημα, το φωτόσημα της αρχής αυτού είναι ερυθρό και κανένας χειρισμός δεν δύναται να αλλάξει αυτήν την ερυθρή (κλειστή) ένδειξη.

77. Όταν το τμήμα αποκλεισμού είναι ελεύθερο (παράγραφος 72) τότε, εάν το φωτόσημα της αρχής αυτού είναι το φωτόσημα εισόδου ή εξόδου σταθμού εν υπηρεσία, δύναται να δοθεί ανοικτή ένδειξη μόνον εφόσον γίνει χειρισμός από τον πίνακα από τον χειριστή.

78. Εάν το φωτόσημα της αρχής του τμήματος είναι το φωτόσημα εξόδου ή εισόδου αργούντος σταθμού και εφόσον αυτά έχουν τεθεί από το χειριστή στη θέση αυτόματης λειτουργίας, τότε ευθύς όταν ελευθερωθεί το τμήμα αποκλεισμού, αυτόματα αλλάζει η ένδειξη αυτού του φωτιστήματος και από κλειστή γίνεται ανοικτή.

79. Εάν το φωτόσημα της αρχής τμήματος αποκλεισμού είναι το φωτόσημα εξόδου ενδιάμεσης θέσης αποκλεισμού ή θέσης αυτόματου αποκλεισμού, τότε ευθύς όταν ελευθερωθεί το τμήμα αυτό, δύναται να δώσει το φωτόσημα αυτόματα ανοικτή ένδειξη όταν αμαξοστοιχία εισέλθει στο προ αυτού τμήμα (παράγραφος 56).

80. Κενό

81. Προκειμένου να ελευθερωθεί τμήμα αποκλεισμού στο οποίο εισήλθε αμαξοστοιχία, πρέπει αυτή και να εξέλθει από το πέρας του τμήματος ώστε να κυκλοφορήσει και άλλη αμαξοστοιχία.

82. Ανακάμψεις και κυκλοφορία ελαφρών οχημάτων:

α) Κανονική κυκλοφορία αμαξοστοιχίας μέχρι ενδιαμέσου ΧΣ και επιστροφή με αντίθετη κυκλοφορία

Η αμαξοστοιχία ανάκαμψης αναχωρεί σηματοτεχνικά από το Σταθμό αποστολής και αγγέλλεται στον επόμενο εν υπηρεσία σταθμό κατά τις διατάξεις εδαφίου γ', παράγραφος 983 του άρθρου 98 ΓΚΚ. Η απελευθέρωση της γραμμής μετά την επιστροφή της στο σταθμό ανακοινώνεται όπως ορίζεται στο εδάφιο δ' της ίδιας παραγράφου του ΓΚΚ. Κατά τη διάρκεια της ανωτέρω κυκλοφορίας, ο Σταθμός αποστολής (και υποδοχής κατά την ανάκαμψη) λαμβάνει τα προβλεπόμενα μέτρα στάθμευσης και κράτησης επομένων αμαξοστοιχιών που κατευθύνονται προς το κατειλημμένο τμήμα. Η αμαξοστοιχία ανάκαμψης σταθμεύει, κατά την επιστροφή της, προ της πρώτης αλλαγής του σταθμού και εισέρχεται σ' αυτόν σύμφωνα με τις οδηγίες του υπαλλήλου που την υποδέχεται, κατά τις διατάξεις της παραγράφου 116 του άρθρου 16 του παρόντος Παραρτήματος.

β) Αντίθετη κυκλοφορία αμαξοστοιχίας μέχρι ενδιάμεσου ΧΣ και επιστροφή με κανονική κυκλοφορία.

Εφαρμόζονται πλήρως οι διατυπώσεις των εδαφίων α' ως δ' της παραγράφου 983 του άρθρου 98 του ΓΚΚ, όπου τα αντίστοιχα τηλεγραφήματα συμπληρώνονται με την ένδειξη της αντίθετης κυκλοφορίας, όπως π.χ.:

«Τελευταία αμαξ ... από Β έχει αφιχθεί ώρα ... Τηρήσατε ελεύθερη γραμμή για αντίθετη κυκλοφορία αμαξ ... μέχρι ΧΣ ... και επιστροφή στο Σταθμό μας»

ή

«Αγγέλλω αντίθετη κυκλοφορία αμαξ... μέχρι ΧΣ... και επιστροφή στο Σταθμό μας»

γ) Κυκλοφορία ελαφρών οχημάτων (μηχανοκίνητων βαγονέτων ή δραινών).

Τα ελαφρά οχήματα κυκλοφορούν στην περιοχή των Σταθμών και στην ανοικτή γραμμή βάσει των ενδείξεων των φωτοσημάτων.

Δεν επιτρέπεται η αυτόματη λειτουργία των φωτοσημάτων («μόνιμη χάραξη») κατά την υποδοχή ή αναχώρηση ελαφρού οχήματος σε Σταθμούς εν υπηρεσία.

Η απελευθέρωση της γραμμής μετά την κυκλοφορία ελαφρού οχήματος πιστοποιείται με ασφάλεια μόνο με τη βεβαίωση άφιξης του στον επόμενο εν υπηρεσία Σταθμό.

Η σηματοτεχνική ακολούθηση ελαφρού οχήματος από αμαξοστοιχία ή άλλο ελαφρό όχημα απαγορεύεται.

Για τις διαδικασίες εξαγωγής και επανεισαγωγής ελαφρού οχήματος σε ενδιάμεσο σημείο της γραμμής, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5 του Παραρτήματος Β' (Κεφαλαίου XI) του ΓΚΚ, με εξαίρεση του υποεδαφίου i της παραγράφου 59, στις περιπτώσεις τμημάτων που υπάγονται σε Κεντρικό Έλεγχο Κυκλοφορίας.

83. Κάθε σταθμός οφείλει να γνωρίζει εάν η γραμμή μεταξύ αυτού και των αμέσως εκατέρωθεν του σταθμών είναι κατειλημμένη από αμαξοστοιχίες, οι οποίες δύνανται να αναχωρήσουν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος από τους εκατέρωθεν αυτού σταθμούς κατευθυνόμενες προς αυτόν ή προς ενδιάμεσο σημείο της κυρίας γραμμής.

84. Στους σταθμούς της διπλής γραμμής επιτρέπεται η σύγχρονη είσοδος δύο αμαξοστοιχιών αντίθετης κατεύθυνσης εφόσον αυτές βρίσκονται σε κανονική κυκλοφορία, με την προϋπόθεση ότι η διαδρομή υποδοχής και η διαδρομή ολίσθησης (παράγραφος 1161 ΓΚΚ) είναι ελεύθερες και οι συσκευές γραμμής που βρίσκονται εντός των δύο αυτών διαδρομών είναι διευθετημένες στη θέση που επιτρέπει την ελεύθερη διέλευση αμαξοστοιχίας.

85. Ο σταθμός από τον οποίο αναχώρησε αμαξοστοιχία αγγέλλει στον αμέσως επόμενο σταθμό κατά την κατεύθυνση της κίνησης της αμαξοστοιχίας μέσω τηλεφωνήματος, καταχωριζόμενου στο βιβλίο τηλεγραφημάτων του σταθμού, συντεταγμένου ως εξής:

«προς Σταθμό ..., Αμαξ ... από το σταθμό ..., Ακριβώς»
(Υπογραφή Σταθμάρχου)

Εάν η αμαξοστοιχία βρίσκεται σε καθυστέρηση, αγγέλλει την αναχώρηση της ως εξής:

«Προς Σταθμό ..., Αμαξ ... από το σταθμό ... ώρα ...»
(Υπογραφή Σταθμάρχου)

ΑΡΘΡΟ 10

ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

86. Κενό

87. Κενό

88. Κενό

89. Κενό

90. Κενό

ΑΡΘΡΟ 11

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ

91. Η διαδικασία λήξης, ανάληψης και μεταβίβασης της υπηρεσίας από χειριστή σε χειριστή (Σταθμάρχη) εκτελείται σύμφωνα προς τα καθοριζόμενα για τους σταθμάρχες άρθρα του ΓΚΚ, 104 και 105 και, κατ' αναλογία για τους σταθμούς υπό κεντρικό χειρισμό, στο άρθρο 104δς.

92. Όλες οι ηλεκτρικά χειριζόμενες εγκαταστάσεις και τα φωτοσημάτα της περιοχής του σταθμού πρέπει να επιθεωρούνται, πριν την ανάληψη της υπηρεσίας του από τον χειριστή / σταθμάρχη υπηρεσίας, -μέσω των ενδείξεων στον πίνακα τοπικού χειρισμού- ο οποίος και θα βεβαιώνεται περί της κανονικής ή μη λειτουργίας τους.

93. Πριν ένας σταθμός αποσυρθεί από την υπηρεσία, σύμφωνα προς τον πίνακα ωρών υπηρεσίας του, ο χειριστής του σταθμού, πλέον των οριζομένων στο άρθρο 104 του ΓΚΚ, ενεργειών, τοποθετεί τους διακόπτες χειρισμού των φωτοσημάτων των δύο κυρίων διηκουσών¹ γραμμών του σταθμού στη θέση «ανοικτό», ή εφόσον ο σταθμός διαθέτει σχετική δυνατότητα, τίθεται μέσω του τοπικού πίνακα χειρισμού ο σταθμός σε κατάσταση αυτόματης λειτουργίας.

Εάν ο χειρισμός αυτός αποτύχει, οφείλει να το θεωρήσει ως βλάβη και να το ανακοινώσει στους αποδέκτες της παραγράφου 119.

ΑΡΘΡΟ 12

ΕΙΣΟΔΟΣ- ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ - ΔΙΕΛΕΥΣΗ - ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟ

94. Οι γραμμές κυκλοφορίας των σταθμών χρησιμοποιούνται σύμφωνα προς τα καθοριζόμενα σε σχετικές εγκυκλίους ή διαταγές της υπηρεσίας.

95. Για την είσοδο αμαξοστοιχίας σε ένα σταθμό διπλής γραμμής δεν έχουν ισχύ οι διατάξεις της παραγράφου 1168 (άρθρο 116 του ΓΚΚ).

96. Ο χειριστής επιτρέπει την αναχώρηση αμαξοστοιχίας από το σταθμό του μόνον εφόσον το φωτόσημα εξόδου της γραμμής, στην οποία σταθμεύει η αμαξοστοιχία είναι «ανοικτό».

97. Η αμαξοστοιχία, η οποία στάθμευσε κανονικά ή εκτάκτως σε ένα σταθμό (όπου απαραίτητως ο χειριστής κλείνει το σήμα εξόδου του σταθμού), επιτρέπεται να αναχωρήσει από αυτόν μόνον εφόσον ο χειριστής του

¹ Σε ορισμένους σταθμούς είναι δυνατή, μέσω κατάλληλης διαρρύθμισης του συστήματος αλληλεξαρτήσεων, η θέση στην αυτόματη λειτουργία του σταθμού με ορισμό διαδρομών δια παρακαμπτηρίων κλάδων αλλαγών, όταν οι διηκουσες γραμμές δεν διαθέτουν αποβάθρα για την εξυπηρέτηση της επιβατικής υπηρεσίας.

σταθμού επιδώσει σε αυτήν σήμα αναχώρησης (σήμα 162 του Κ.Σ.), όπως ορίζουν οι παράγραφοι 1171 και 1172 (άρθρο 117 του ΓΚΚ. Περί έκτακτης στάθμευσης βλ. και παράγραφο 101 του παρόντος Παραρτήματος.

98. Για τη διέλευση αμαξοστοιχίας χωρίς στάθμευση ισχύουν τα οριζόμενα στην παράγραφο 1171 και στην παράγραφο 1173 του άρθρου 117 του ΓΚΚ.

99. Κενό

100. Κενό

101. Η έκτακτη στάθμευση αμαξοστοιχίας σε ένα σταθμό δύναται να πραγματοποιηθεί με τη θέση του φωτοσήματος εισόδου του σταθμού στην κλειστή θέση. Οι διατάξεις της παραγράφου 1243 (άρθρο 124 ΓΚΚ) περί δελτίου έκτακτης στάθμευσης δεν ισχύουν στην προκείμενη περίπτωση.

ΑΡΘΡΟ 13

ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΜΙΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

102. Εάν μία γραμμή κατεύθυνσης (παράγραφος 3) αποκλειστεί από οποιοδήποτε λόγο μερικώς ή πλήρως και για οσοδήποτε χρονικό διάστημα, ο χειριστής, εάν το σημείο αποκλεισμού βρίσκεται στην περιοχή του σταθμού του ή εάν το γεγονός τού αναφερθεί, οφείλει να ειδοποιεί μέσω τηλεγραφήματος:

- α) τους εκατέρωθεν σταθμούς,
- β) τους ενδιαφερόμενους αρχικό και τελικό σταθμούς της περιοχής της διπλής γραμμής (παράγραφος 8) και τον Ρυθμιστή Κινήσεως (εφόσον υπάρχει),
- γ) την Επιθεώρηση Κυκλοφορίας,
- δ) το Τμήμα Γραμμής,
- ε) το Τμήμα Σηματοδότησης
- στ) την Υπηρεσία Διανομής
- ζ) τις Κεντρικές Υπηρεσίες Κυκλοφορίας, Γραμμής και Σηματοδότησης
- η) στην περίπτωση που ο αποκλεισμός προκύπτει από βλάβη του συστήματος ηλεκτροκίνησης, στους αποδέκτες περιλαμβάνονται και το αντίστοιχο Τμήμα και Κεντρική Υπηρεσία.

103. Στο τηλεγράφημα της παραγράφου 102 αναφέρονται ποία από τις γραμμές κατεύθυνσης (παράγραφος 3) και ποια η χιλιομετρική έκταση του τμήματος αποκλεισμού τίθενται εκτός υπηρεσίας, οι λόγοι για τους οποίους διακόπτεται η κυκλοφορία επί του τμήματος αυτού κυκλοφορία, όπως και κάθε σχετική πληροφορία, προσδιοριζόμενου και του χρόνου διάρκειας της διακοπής.

104. Σε περίπτωση, όπου η διακοπή γραμμής κατεύθυνσης είναι προγραμματισμένη και επιβάλλεται για λόγους που ανάγονται στην αρμοδιότητα των Υπηρεσιών Γραμμής ή Ηλεκτροκίνησης, το τηλεγράφημα της παραγράφου 102 κατατίθεται από το αρμόδιο όργανο των Υπηρεσιών αυτών, οι οποίες καταρτίζουν έγκαιρα το πρόγραμμα έργων, σε συμφωνία με την Υπηρεσία Κυκλοφορίας.

105. Βάσει του προγράμματος αυτού, η Υπηρεσία Κυκλοφορίας δίνει οδηγίες, οι οποίες κοινοποιούνται στους αρχικό και τελικό σταθμούς του τμήματος διπλής γραμμής, τους ενδιαμέσους σταθμούς, το Ρυθμιστή Κινήσεως (εφόσον υπάρχει), την Επιθεώρηση Κυκλοφορίας, το

αρμόδιο Τμήμα Γραμμής και Ηλεκτροκίνησης (Το τμήμα Ηλεκτροκίνησης εφόσον οι εργασίες αφορούν εξοπλισμό Ηλεκτροκίνησης) και στους αρχικούς σταθμούς των αμαξοστοιχιών.

106. Η αποκατάσταση της κανονικής κυκλοφορίας αγγέλλεται μέσω τηλεγραφήματος στους ειδοποιηθέντες περί της διακοπής (παράγραφος 105).

ΑΡΘΡΟ 14

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΜΙΑΣ

ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

107. Όταν διακόπτεται η κυκλοφορία επί μιας γραμμής κατεύθυνσης ή επί τμήματος αυτής, η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών γίνεται επί της άλλης γραμμής κυκλοφορίας προς αμφοτέρους τις κατευθύνσεις. Σε αυτήν την περίπτωση επί μιας και της ίδιας γραμμής, έχουμε κανονική και αντίθετη κυκλοφορία.

108. Η διακοπή της κυκλοφορίας επί μιας γραμμής κατεύθυνσης ή επί τμήματος της και η προσωρινή κανονική και αντίθετη κυκλοφορία επί της άλλης γραμμής κατεύθυνσης, κοινοποιείται στο προσωπικό οδήγησης των εν κυκλοφορία αμαξοστοιχιών μέσω δελτίου ειδοποίησης (υπόδειγμα 1001), το οποίο εκδίδεται:

α) κατά το πρώτο εικοσιτετράωρο, από τους αμέσως πρώτους σταθμούς των τμημάτων της διπλής γραμμής του δικτύου, στους οποίους σταθμούνται υποχρεωτικώς όλες οι προς το τμήμα διακοπής κυκλοφορίας κατευθυνόμενες αμαξοστοιχίες,

β) κατά το υπόλοιπο χρονικό διάστημα, από τους αρχικούς σταθμούς των αμαξοστοιχιών (παράγραφος 6).

109. Σε περίπτωση αλλαγής του μηχανοδηγού, κατά την πορεία ο πρώτος μηχανοδηγός ενημερώνει τον μηχανοδηγό που αναλαμβάνει υπηρεσία.

ΑΡΘΡΟ 15

ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΜΙΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

110. Όταν διακόπτεται η κυκλοφορία είναι καθολική επί μιας γραμμής κατεύθυνσης, όλοι οι σταθμοί αυτής της γραμμής υποχρεούνται να προσκολλούν επί του τοπικού πίνακα του σταθμού ή του ερμαρίου χειρισμού σημάτων, στην κατάλληλη θέση, την πινακίδα με την ένδειξη «Απαγορεύεται η κυκλοφορία» (παράγραφος 65 του παρόντος) και να τοποθετούν, εντός της περιοχής των σταθμών και στη γραμμή επί της οποίας έχει διακοπεί η κυκλοφορία σε εμφανή θέση και προς τις δύο πλευρές του σταθμού, τα υπό του Κανονισμού Σημάτων καθοριζόμενα κινητά σήματα (σήμα 65).

111. Εάν η διακοπή είναι μερική, δηλαδή ο αποκλεισμός περιορίζεται σε ένα τμήμα μιας γραμμής κατεύθυνσης, οι εκατέρωθεν του επηρεαζόμενου τμήματος γραμμής σταθμοί υποχρεούνται α) να προσκολλούν ως άνω (παράγραφος 110) και σε θέση ανταποκρινόμενη προς το σημείο της διακοπής την πινακίδα με την ένδειξη «Γραμμή αποκομμένη» και β) να τοποθετούν εντός της περιοχής των σταθμών, προς την πλευρά διακοπής της γραμμής, τα υπό του Κανονισμού Σημάτων καθοριζόμενα κινητά σήματα (σήμα 65).

ΑΡΘΡΟ 16

ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
ΠΡΟΣ ΑΜΦΟΤΕΡΕΣ ΤΙΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

112. Στη περίπτωση κατά την οποία ο αποκλεισμός μιας γραμμής κατεύθυνσης επιβλήθηκε λόγω της κατάστασης της ή της ηλεκτροκίνησης και αφορά το σύνολο του μήκους της, η προσωρινή κυκλοφορία των προς τις δύο κατευθύνσεις κινουμένων αμαξοστοιχιών γίνεται επί της άλλης γραμμής και εξασφαλίζεται από τους σταθμών του τμήματος τούτου κατά τις διατάξεις του ΓΚΚ. Όλες οι αμαξοστοιχίες, κυκλοφορούν:

- Οι κανονικά κυκλοφορούσες σηματοτεχνικά
- Οι αντιθέτως κυκλοφορούσες με αίτηση ελεύθερης γραμμής.

Η πρώτη αμαξοστοιχία που θα κυκλοφορήσει κανονικά μετά την άφιξη αντιθέτως κυκλοφορούσας αμαξοστοιχίας.

Την τάξη κυκλοφορίας των κατ' αυτόν τον τρόπο κυκλοφορούντων αμαξοστοιχιών ρυθμίζει ο πρωτεύων σταθμός ή ο Ρυθμιστής κινήσεως (εφόσον υπάρχει).

113. Σε περίπτωση κατά την οποία η λόγω κατάστασης γραμμής ή ηλεκτροκίνησης, η διακοπή της κυκλοφορίας περιορίζεται σε ένα ορισμένο μόνο σημείο ή τμήμα μιας γραμμής κατεύθυνσης, η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών επί της άλλης γραμμής κατ' αμφοτέρες τις κατευθύνσεις θα εξασφαλίζεται από τους εκατέρωθεν του σημείου διακοπής σταθμούς σύμφωνα προς τις διατάξεις του ΓΚΚ, δηλαδή:

- με αίτηση ελεύθερης γραμμής για τις αντιθέτως κυκλοφορούσες
- σηματοτεχνικά για τις κανονικώς, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 112.

Ως αρχικός και τελικός σταθμός των κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργούμενων τμημάτων κυκλοφορίας, θα θεωρούνται οι ακραίοι σταθμοί κάθε νέου τμήματος κυκλοφορίας.

114. Στην περίπτωση αποκλεισμού μιας γραμμής κατεύθυνσης, τα φωτοσήματα των σταθμών και ενδιαμέσων θέσεων αποκλεισμού που απευθύνονται προς τις αμαξοστοιχίες οι οποίες κυκλοφορούν αντίθετα επί της άλλης γραμμής είναι κλειστά.

Για την αναχώρηση από εν υπηρεσία σταθμό αντιθέτως κυκλοφορούσας αμαξοστοιχίας απαιτείται:

- α) Η επίδοση Υποδείγματος 1001 με το κείμενο «Προς αμαξ ... Υπερβείτε κλειστό σήμα εξόδου σταθμού ... (όνομα σταθμού επίδοσης) και εκτέλεση αντίθετης κυκλοφορίας ελεύθερη μέχρι σήμα εισόδου¹ σταθμού ... (όνομα επόμενου εν υπηρεσία σταθμού)»
- β) Επίδοση σήματος αναχώρησης αρ. 162.

Η είσοδος των αντίθετα κινούμενων αμαξοστοιχιών στους σταθμούς γίνεται με εντολή υπέρβασης των σημάτων εισόδου που επιδίδει ο σταθμάρχης, με τα φωτοσήματα να παραμένουν κλειστά. Η εντολή αυτή μπορεί να δοθεί και με την αφή συμπληρωματικού σήματος Σφ1.

¹ Ως σήμα εισόδου λογίζεται είτε φωτόσημα που έχει τοποθετηθεί στην είσοδο του σταθμού και απευθύνεται στην αντιθέτως κινούμενη αμαξοστοιχία είτε Σήμα αρ. 12

115. Τα φωτοσήματα των θέσεων αυτόματου αποκλεισμού, επιδίδουν ενδείξεις προς τις αντίθετα κινούμενες αμαξοστοιχίες οι οποίες καμία δεν έχουν ισχύ στην περίπτωση κυκλοφορίας επί μιας γραμμής όπως ορίζεται στην παράγραφο 112.

116. Κενό

117. Κενό

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΒΛΑΒΕΣ - ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

ΑΡΘΡΟ 17

ΒΛΑΒΕΣ

118. Ως βλάβη των φωτοσημάτων χαρακτηρίζεται η λόγω ατυχήματος ή εκτέλεσης έργων διαρρύθμισης ή τροποποίησης ή άλλης αιτίας

α) Σβέση φωτοσήματος, οπότε η ένδειξη του ταυτίζεται με αυτή του κλειστού σήματος ή

β) Παραμονή φωτοσήματος στην «κλειστή» ένδειξη, λόγω αδυναμίας επαναφοράς του στην «ανοικτή» ένδειξη.

ΑΡΘΡΟ 18

ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΒΛΑΒΗΣ ΦΩΤΕΙΝΗΣ
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

119. Στην περίπτωση βλάβης των εγκαταστάσεων ΕΗΣΑ, εγκαταστάσεων και φωτοσημάτων σταθμού, η οποία παρακωλύει αμέσως την κυκλοφορία, ο χειριστής ειδοποιεί περί τούτου μέσω τηλεγραφήματος:

- α) το αρμόδιο τμήμα συντηρήσεως της Ε.Η.Σ.Α.,
- β) τους εκατέρωθεν εν υπηρεσία σταθμούς,
- γ) τους ακραίους σταθμούς του τμήματος,
- δ) την Επιθεώρηση Κυκλοφορίας,
- ε) το Τμήμα Γραμμής,
- στ) την Υπηρεσία Διανομής και
- ζ) τις Κεντρικές Υπηρεσίες Κυκλοφορίας και Γραμμής.

120. Η αποκατάσταση της βλάβης αναφέρεται από τον χειριστή προς ειδοποιηθέντες περί της βλάβης που παρατέθηκαν στην παράγραφο 119.

121. Για την εκτέλεση οποιασδήποτε εργασίας που επιβάλλει την διακοπή λειτουργίας μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων του συστήματος ηλεκτρικής σηματοδότησης και των συστημάτων ασφαλείας, ό προς τούτο εντεταλμένος υπάλληλος οφείλει να ειδοποιήσει τηλεγραφικώς,

- α) τις Υπηρεσίες Κυκλοφορίας και Γραμμής
- β) τα Τμήματα Γραμμής και το αρμόδιο Τμήμα Συντηρήσεως της Ε.Η.Σ.Α.
- γ) την Επιθεώρηση Κυκλοφορίας
- δ) όλους τους σταθμούς του σηματοδοτούμενου τμήματος της διπλής γραμμής.

122. Το πέρας των εργασιών και η αποκατάσταση, αγγέλλονται από τον υπάλληλο που εκτέλεσε την εργασία μέσω τηλεγραφήματος προς τους ίδιους αποδέκτες που είχαν ειδοποιηθεί για τη διακοπή. Το τηλεγράφημα αυτό, προ της αποστολής του, επιβεβαιώνει με την υπογραφή του ο χειριστής του σταθμού στον οποίον επιβλήθηκε η διακοπή λειτουργίας της Ε.Η.Σ.Α.

123. Όποτε παρίσταται ανάγκη θέσης εκτός λειτουργίας μερικώς ή ολικώς των εγκαταστάσεων ηλεκτρικής σηματοδότησης σταθμού, με σκοπό την εκτέλεση έργων συμπλήρωσης ή τροποποίησης ή επέκτασης ή κατάργησης ή εκτέλεσης έργων γραμμής, που έχουν ως συνέπεια ή μη την παρακώλυση της ηλεκτρικής σηματοδότησης, η αρμοδία Υπηρεσία Γραμμής καταρτίζει εγκαίρως, και με το σύμφωνο της Υπηρεσίας Κυκλοφορίας, το πρόγραμμα των έργων.

Βάσει του προγράμματος αυτού, η αρμοδία Υπηρεσία Κυκλοφορίας εκδίδει οδηγίες που κοινοποιούνται:

- α) στους σταθμούς του υπ' όψιν τμήματος
- β) στους αρχικούς σταθμούς αμαξοστοιχιών
- γ) στην Υπηρεσία Διανομής και
- δ) στο αρμόδιο Τμήμα Γραμμής και στο αρμόδιο Τμήμα Συντήρησης της Ε.Η.Σ.Α.

Με τις οδηγίες αυτές καθορίζονται:

- α) ο χρόνος έναρξης και πιθανής λήξης της διακοπής λειτουργίας του συστήματος,
- β) ο τρόπος εξασφάλισης και ρύθμισης της κυκλοφορίας κατά τον χρόνο της διακοπής,
- γ) κάθε άλλη αναγκαία οδηγία.

Η επί μέρους έναρξη φάσεων εργασιών, η λήξη ως και η οριστική αποπεράτωσή τους αγγέλλονται τηλεγραφικά στους ειδοποιηθέντες περί της διακοπής.

ΑΡΘΡΟ 19

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ ΚΑΙ ΑΡΣΗ ΑΥΤΩΝ

124. Όταν η κατάληψη ενός τμήματος, δεν αρθεί για οποιοδήποτε λόγο, οπότε το φωτόσημα της αρχής του τμήματος παραμένει κλειστό επιδεικνύεται στον τοπικό πίνακα χειρισμού το τμήμα ως κατειλημμένο με κατάλληλη χρωματική ένδειξη.

125. Ο χειριστής ο οποίος αντιλαμβάνεται από την αλληλουχία των καταλήψεων επί του τοπικού πίνακα πως τμήμα παραμένει ανεξήγητα κατειλημμένο, ενώ η αμαξοστοιχία συνεχίζει να καταλαμβάνει και τα επόμενα τμήματα αποκλεισμού ενεργεί όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1157 του άρθρου 115 του ΓΚΚ.

126. Στην περίπτωση όπου διαπιστωθεί πως, κατόπιν των ενεργειών που ορίστηκαν στην παράγραφο 125, πρόκειται περί διάσπασης, ακολουθούνται από το προσωπικό σταθμών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων τα οριζόμενα στο άρθρο 128 του ΓΚΚ.

127. Στην περίπτωση όπου διαπιστωθεί, κατόπιν των ενεργειών που ορίστηκαν στην παράγραφο 125, πως η αμαξοστοιχία είναι ακέραια, τότε:

α) Εάν το τμήμα αποκλεισμού διαθέτει ανίχνευση μέσω συστήματος μετρητών αξόνων, γίνεται επαναφορά από τον χειριστή ή από τους εκατέρωθεν χειριστές ή από τον Κεντρικό Χειριστή κατά περίπτωση, για την επαναφορά των μετρητών («reset»).

Η επαναφορά απαιτεί δύο στάδια:

ι) Ο χειριστής ή χειριστές προβαίνουν στις κατάλληλες ενέργειες επί των πινάκων τους για την έναρξη της επαναφοράς. Η πρώτη αμαξοστοιχία που θα διέλθει από το τμήμα αυτό, λαμβάνει εντολή μέσω Υποδείγματος αρ. 1036α για πορεία εν όψει επί του τμήματος τούτου. Τα σήματα που καλύπτουν το τμήμα, είτε αυτόματα είτε με χειρισμό του σταθμάρχη κρατούνται κλειστά.

ii) Εάν κατά τη διέλευση της αμαξοστοιχίας τελικά το τμήμα απελευθερωθεί, τότε η επαναφορά έχει ολοκληρωθεί, τα σήματα που καλύπτουν το υπ' όψιν τμήμα ανοίγουν και οι επόμενες αμαξοστοιχίες διέρχονται κανονικά.

Εάν η επαναφορά των μετρητών («reset») αποτύχει, η παραμονή του τμήματος ως κατειλημμένου καταγράφεται ως βλάβη και αγγέλλεται όπως ορίζεται στην παράγραφο 119. Οι σταθμάρχες στην περίπτωση αυτή εφαρμόζουν για όλες τις αμαξοστοιχίες τα οριζόμενα στην παράγραφο 125.

β) Εάν το τμήμα αποκλεισμού διαθέτει ανίχνευση μέσω συστήματος κυκλωμάτων γραμμής, η παραμονή του τμήματος ως κατειλημμένου καταγράφεται ως βλάβη και αγγέλλεται όπως ορίζεται στην παράγραφο 119. Οι σταθμάρχες στην περίπτωση αυτή εφαρμόζουν για όλες τις αμαξοστοιχίες τα οριζόμενα στην παράγραφο 125.

128. Στην περίπτωση όπου δεν αίρεται η κατάληψη τμήματος αποκλεισμού στο οποίο περιλαμβάνεται αλλαγή τροχιάς, οι ενέργειες των παραγράφων 126-127 ισχύουν μόνο στην περίπτωση όπου από τις ενδείξεις του τοπικού πίνακα χειρισμού διαπιστώνεται πως η αλλαγή είναι ασφαλισμένη.

Στην περίπτωση όπου πλέον της παραμονής του τμήματος ως κατειλημμένου, προκύπτει πως από τις ενδείξεις του πίνακα χειρισμού η αλλαγή δεν είναι ασφαλισμένη τότε:

α) Αποστέλλεται κλειδούχος ο οποίος προβαίνει σε χειρισμό της αλλαγής με χειροστρόφαλο μέχρι αυτή να ασφαλίσει, και παραμένει επί της αλλαγής προκειμένου να προβεί σε φύλαξη κατά τη διέλευση της αμαξοστοιχίας ή

β) Η αλλαγή καθηλώνεται με χρήση αρπάγης στην κατάλληλη θέση για τη διέλευση των αμαξοστοιχιών (ευθεία ή παρακαμπτήριο).

Εάν δεν είναι δυνατή η τήρηση των προϋποθέσεων των εδαφίων (α) ή (β), τότε:

γ) Εφόσον η αμαξοστοιχία πρόκειται να διέλθει μέσω της αλλαγής με διέλευση από πτέρνα, δίνεται εντολή στο Μηχανοδηγό από τον Χειριστή για διέλευση από την αλλαγή με προσοχή, μέσω Υποδείγματος αρ. 1001 με το εξής κείμενο:

«Στην αλλαγή στο ΧΣ του σταθμού ... (ή την αλλαγή εξόδου, εισόδου του ΣΣ επιλέγεται η προσφορότερη διατύπωση) σταθμεύστε προ αυτής και ελέγξτε τη θέση της. Εάν είναι στραμμένη προς λανθασμένη κατεύθυνση παραμείνετε στο σημείο και ενημερώστε, διαφορετικά προχωρήστε με βήμα πεζού επί της αλλαγής».

δ) Εάν η αμαξοστοιχία πρόκειται να διέλθει μέσω αλλαγής με διέλευση κατ' αιχμήν, τότε η αμαξοστοιχία κρατείται σταθμευμένη μέχρι να εκπληρωθούν οι προϋποθέσεις των εδαφίων (α) ή (β).

Σε κάθε περίπτωση ειδοποιούνται τα αρμόδια τμήματα Γραμμής και Σηματοδότησης προκειμένου να επιληφθούν από κοινού για το πρόβλημα της αλλαγής τροχιάς.

129. Κενό

ΑΡΘΡΟ 20

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΕΠΙ ΔΙΠΛΗΣ
ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΒΛΑΒΗΣ Η
ΑΝΩΜΑΛΙΑΣ ΤΩΝ ΦΩΤΟΣΗΜΑΤΩΝ

130. α) Εάν μια αμαξοστοιχία συναντήσει κλειστό φωτόσημα σε σταθμό ή σε ενδιάμεση θέση αποκλεισμού, σταθμεύει προ του φωτοσήματος τούτου και αναμένει επί χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο λεπτών.

Εάν και μετά την παρέλευση του χρόνου αυτού δεν αρθεί ο αποκλεισμός του ως άνω τμήματος, τότε ο Μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας ειδοποιεί κατά περίπτωση, τον χειριστή του επομένου σταθμού κατά τη φορά της αμαξοστοιχίας ή τον κεντρικό χειριστή χρησιμοποιώντας είτε το τηλέφωνο του φωτοσήματος είτε το ασύρματο μέσο με το οποίο είναι εφοδιασμένη η αμαξοστοιχία προκειμένου να λάβει οδηγίες.

β) Στις περιπτώσεις όπου είναι αδύνατο το άνοιγμα των φωτοσημάτων, τότε εφαρμόζονται από τους σταθμάρχες και το προσωπικό αμαξοστοιχιών οι προβλέψεις των άρθρων 121 (παράγραφοι 1215-1218) και 122 (παράγραφοι 1226-1228) του ΓΚΚ.

γ) Στην περίπτωση κατά την οποία η αμαξοστοιχία συναντήσει κλειστό ή βεβλαμμένο φωτόσημα και είναι αδύνατον να συνεννοηθεί με τον αρμόδιο σταθμάρχη και το φωτόσημα αυτό διαθέτει ιστόσημα λευκό-κίτρινο-λευκό-κίτρινο-λευκό, (άρθρο 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων) τότε η αμαξοστοιχία μπορεί να κινηθεί με πορεία εν όψει μέχρι το επόμενο φωτόσημα. Η κίνηση αυτή οφείλει να καταχωρίζεται κατάλληλα στο έντυπο του άρθρου 112 του ΓΚΚ.

131. Κενό

132. Κενό

133. Όποτε τα συστήματα αποκλεισμού ή αλληλεξαρτήσεων σταθμών έχουν υποστεί βλάβη σε ολόκληρο το μήκος μιας γραμμής κατεύθυνσης ή τμήματος της, οι αμαξοστοιχίες θα εξακολουθούν να κυκλοφορούν επί της κανονικής γραμμής κατεύθυνσης.

Με διαταγή της, η Κεντρική Υπηρεσία Κυκλοφορίας, αφού αξιολογηθεί η έκταση των βλαβών, ορίζει την κυκλοφορία στο επηρεαζόμενο τμήμα με εφαρμογή των διατάξεων του Παραρτήματος ΙΙ του ΓΚΚ.

Εφόσον τα συστήματα αλληλεξαρτήσεων κάποιων εκ των σταθμών δεν έχουν υποστεί βλάβη και η βλάβη αφορά μόνο τα συστήματα αποκλεισμού, οι χειριστές τους οφείλουν να υποδέχονται την αμαξοστοιχία με άνοιγμα των φωτοσημάτων εισόδου που ελέγχουν. Σε διαφορετική περίπτωση τα φωτοσημάτα παραμένουν κλειστά και εφαρμόζονται για την υπέρβαση τους οι σχετικές διατάξεις των άρθρων 121 και 122 του ΓΚΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV

ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΑΡΘΡΟ 21

ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ ΠΟΥ ΑΜΗΧΑΝΕΙ ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ
ΓΡΑΜΜΗΣ

134. Η κάλυψη αμαξοστοιχίας η οποία στάθμευσε επί της κυρίας γραμμής ή κινείται με ελαττωμένη ταχύτητα

λόγω βλάβης ή άλλης αιτίας, εξασφαλίζεται αυτόματα από το κλειστό φωτόσημα της αρχής του τμήματος αποκλεισμού το οποίο έχει καταλάβει η αμαξοστοιχία. Σε αυτήν την περίπτωση δεν απαιτείται κάλυψη της αμαξοστοιχίας κατά το άρθρο 123 ΓΚΚ.

135. Αν η στάθμευση της αμαξοστοιχίας παρατείνεται, τότε εφαρμόζονται οι διατάξεις περί κάλυψης της αμαξοστοιχίας (άρθρο 123 ΓΚΚ (κάλυψη) και άρθρο 127 (Βοήθεια). Στην περίπτωση τμηματικής μεταφοράς αμειψανούσας αμαξοστοιχίας, απαιτείται και κάλυψη από μπροστά του δεύτερου τμήματος της αμαξοστοιχίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 1237 του άρθρου 123 του ΓΚΚ.

136. Κενό

137. Κενό

138. Κενό

139. Κενό

140. Κενό

ΑΡΘΡΟ 22

ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΜΦΟΤΕΡΩΝ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΛΟΓΩ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

141. Αν, συνεπεία ατυχήματος μιας αμαξοστοιχίας, αποκλειστεί εκτός από τη γραμμή στην οποία κυκλοφορεί και η άλλη γραμμή κατεύθυνσης, δηλαδή και η αντίθετη γραμμή κυκλοφορίας για την υπ' όψιν αμαξοστοιχία, τότε το προσωπικό της αμαξοστοιχίας προβαίνει άνευ ουδεμίας χρονοτριβής στην κάλυψη του σημείου διακοπής της κυκλοφορίας επί της άλλης (αντίθετης) γραμμής, προς την πλευρά από την οποία κανονικά κυκλοφορούν επ' αυτής οι αμαξοστοιχίες οι οποίες κατευθύνονται προς το σημείο της διακοπής.

142. Εάν η αντίθετη γραμμή κυκλοφορίας δεν έχει αποκλειστεί αλλά υφίσταται κίνδυνος για τη σταθμευμένη αμαξοστοιχία λόγω της διέλευσης αμαξοστοιχιών οι οποίες κινούνται στην αντίθετη γραμμή, τότε οι αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν επί της αντίθετης γραμμής σταθμεύονται από το προσωπικό που καλύπτει την αμαξοστοιχία (παράγραφος 141) και εφιστάται η προσοχή στους Μηχανοδηγούς τους, ώστε να διέρχονται από το εν λόγω σημείο με μεγάλη προσοχή και ελαττωμένη ταχύτητα.

143. Ο μηχανοδηγός και στις δύο περιπτώσεις των παραγράφων 141 και 142 προβαίνει συγχρόνως:

α) Σε κλήση μέσω ασύρματου μέσου στον κατάλληλο δίαυλο (προς όλες τις αμαξοστοιχίες, ειδικότερα στο σύστημα GSM-R με κλήση κινδύνου) λέγοντας «Από αμαξ... Κίνδυνος στο ΧΣ ..., Επαναλαμβάνω, κίνδυνος στο ΧΣ ...» και

β) στην ειδοποίηση των εκατέρωθεν σταθμών μέσω ασυρμάτου μέσου ειδοποιώντας πρώτα τον σταθμό προς τον οποίον κατευθυνόταν η αμαξοστοιχία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗ ΑΝΤΙΘΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

ΑΡΘΡΟ 23

ΟΡΙΣΜΟΙ

144. Η εξασφάλιση, μέσω κατάλληλης διαρρύθμισης της σηματοτεχνικής εγκατάστασης των σταθμών και των

τμημάτων αποκλεισμού, της κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών αντίθετα προς την κανονική κατεύθυνση, καλείται σηματοδοτούμενη αντίθετη κυκλοφορία. Σε αυτήν την περίπτωση, η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών αντίθετα προς την κανονική κατεύθυνση εκτελείται με το άνοιγμα των φωτοσημάτων που απευθύνονται προς αυτές (σε απόκλιση της παραγράφου 33 και του άρθρου 16 του παρόντος).

145. Η σηματοδοτούμενη αντίθετη κυκλοφορία, εκτός από την κατάλληλη διαρρύθμιση του εξοπλισμού ελέγχου, περιλαμβάνει και:

- την κατάλληλη τοποθέτηση των σημάτων, τα οποία τοποθετούνται και στα αριστερά κατά την πορεία κατεύθυνσης και απευθύνονται στις αμαξοστοιχίες που εκτελούν αντίθετη κυκλοφορία,

- την τοποθέτηση συμπληρωματικών φωτοσημάτων ή πινακίδων Σφ5 επί των κυρίων φωτοσημάτων, μέσω των οποίων σηματοδοτείται η αφετηρία αντίθετης κυκλοφορίας, και άρα η έναρξη της εξ αριστερών σηματοδότησης, ή η επαναφορά στην κανονική φορά κυκλοφορίας,

146. Τα τμήματα του Δικτύου που είναι εξοπλισμένα για σηματοδοτούμενη αντίθετη κυκλοφορία, ορίζονται στις εισαγωγικές διατάξεις των Εγχειριδίων Δρομολογίων.

ΑΡΘΡΟ 24

ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΗΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

147. Οι έννοιες της κανονικής και αντίθετης κυκλοφορίας όπως ορίζονται στις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 1 του παρόντος, ισχύουν και στην περίπτωση της σηματοδοτούμενης αντίθετης κυκλοφορίας.

148. Στα τμήματα τα οποία είναι εξοπλισμένα με εγκαταστάσεις που επιτρέπουν την σηματοδοτούμενη αντίθετη κυκλοφορία, όλες οι αμαξοστοιχίες εξακολουθούν να κυκλοφορούν κατά την κανονική κατεύθυνση.

149. Η αντίθετη κυκλοφορία επιτρέπεται κατ' αρχήν όταν η κανονική γραμμή κατευθύνσεως είναι αποκλεισμένη (λόγω εργασιών, συμβάντος, αμνημονεύσας αμαξοστοιχίας κ.λπ.) ή προς εξυπηρέτηση ειδικών κυκλοφοριακών αναγκών (αμαξοστοιχίες βοήθειας, έργων, ανάκαμψη κινητηρίων μονάδων ενισχυτικής ωθήσεως, κυκλοφορία εξυπηρέτησης συμπλέγματος κ.λπ.).

150. Παράλληλη κυκλοφορία

Η αποστολή από ένα σταθμό προς έναν άλλο δύο αμαξοστοιχιών, με τη μία να κυκλοφορεί στην κανονική γραμμή κατεύθυνσης και η άλλη στην αντίθετη, με σκοπό την αποφυγή καθυστέρησης σε μία εκ των δύο, επιτρέπεται μόνον όταν αυτό υποδειχθεί από τον ασκούντα καθήκοντα Ρυθμιστή Κίνησης χωρίς να προκληθεί καθυστέρηση σε άλλη -τρίτη- αμαξοστοιχία και επίσης οι τυχόν Ισόπεδες διαβάσεις που εξασφαλίζονται μέσω ΑΣΙΔ ενεργοποιούνται και κατά την αντίθετη κυκλοφο-

ρία. Τα τμήματα του δικτύου όπου επιτρέπεται η ως άνω διαδικασία ορίζονται στα Δρομολόγια.

151. Για την αποστολή αμαξοστοιχίας σε αντίθετη κυκλοφορία απαιτείται προκαταβολικά προφορική συνεννόηση των αρμοδίων σταθμαρχών, εκτός από την περίπτωση οι σταθμοί ή θέσεις ενδιάμεσου αποκλεισμού, μεταξύ των οποίων θα αναπτυχθεί η αντίθετη κυκλοφορία υπάγονται στη δικαιοδοσία του ιδίου σταθμάρχη ή κεντρικού χειριστή.

Εφόσον η αποστολή αμαξοστοιχίας σε αντίθετης κυκλοφορίας βεβαιώνεται μέσω ένδειξης ανοικτού κυρίου φωτοσήματος, δεν απαιτούνται διατυπώσεις αίτησης ελεύθερης γραμμής.

Οι διατάξεις των άρθρων 14 και 16 του παρόντος περί «γνωστοποίησης του αποκλεισμού γραμμής κατεύθυνσης στο προσωπικό των αμαξοστοιχιών» και περί «προσωρινής κυκλοφορίας επί μιας γραμμής προς αμφοτέρους τις κατευθύνσεις» δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση σηματοτεχνικής αποστολής αμαξοστοιχίας στην αντίθετη γραμμή κατεύθυνσης.

152. Σε περίπτωση βλάβης ή απουσίας του σήματος Σφ 5, η έναρξη ή, αντίστοιχα, η λήξη αντίθετης κυκλοφορίας ανακοινώνεται στο Μηχανοδηγό προφορικά από τον αρμόδιο Σταθμάρχη, ο οποίος για το σκοπό αυτό τηρεί το φωτόσημα αφετηρίας κλειστό μέχρι να προκληθεί στάθμευση της αμαξοστοιχίας και το ανοίγει αμέσως μετά τη σχετική συνεννόηση.

153. Οι υποχρεώσεις του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων προ κλειστού ή βεβλαμμένου κυρίου φωτοσήματος διέπονται από τις διατάξεις των παραγράφων 1215-1218 του άρθρου 121 του ΓΚΚ, όπως επίσης και του άρθρου 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του Κανονισμού Σημάτων.

154. Η αγγελία αναχώρησης αμαξοστοιχίας επί αντιθέτου γραμμής συμπληρώνεται με την αντίστοιχη πληροφορία ως εξής:

«Προς σταθμό ..., Αμαξ ... από Σταθμό ... επί αντίθετης γραμμής, ακριβώς (ή ώρα ...)»

Η αγγελία παραλείπεται όταν αμφοτέροι οι σταθμοί μεταξύ των οποίων αναπτύσσεται η αντίθετη κυκλοφορία υπάγονται στη δικαιοδοσία του ιδίου σταθμάρχη ή κεντρικού χειριστή.

Άρθρο Δεύτερο

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 2 Απριλίου 2020

Ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.
- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

- Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστότοπος: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Πείτε μας τη γνώμη σας,

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

