



Περικλής Π. Μαντάς
Βουλευτής Μεσσηνίας
Νέα Δημοκρατία

Αθήνα, 29/09/2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Σταύρο Παπασταύρου
Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: *«Αυθαίρετη αλλαγή χρήσης
σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Καλαμάτας»*

Αξιότιμοι κύριοι Υπουργοί,

Τις τελευταίες εβδομάδες έχει έρθει στη δημοσιότητα, μέσω δημοσιευμάτων αλλά και επίσημων ανακοινώσεων, η πληροφορία ότι εξετάζεται και προωθείται η αλλαγή χρήσης της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Καλαμάτας, συνολικού μήκους περίπου 244 χιλιομέτρων, με σκοπό να μετατραπεί σε ποδηλατόδρομο. Η προοπτική αυτή έχει προκαλέσει έντονο προβληματισμό και ανησυχία στην τοπική κοινωνία, στους θεσμικούς φορείς της αυτοδιοίκησης αλλά και στους πολίτες, οι οποίοι για πολλά χρόνια διεκδικούν την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής ως κρίσιμου εργαλείου για την αναπτυξιακή προοπτική της νότιας Πελοποννήσου.

Η συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή διαθέτει διαχρονικά ιδιαίτερη σημασία για την περιοχή, καθώς συνέδεε με ασφάλεια και οικονομία τις τοπικές κοινωνίες, ενίσχυε την κινητικότητα των πολιτών και υποστήριζε την τοπική ανάπτυξη, το εμπόριο και τον τουρισμό. Η διακοπή λειτουργίας της δε, πραγματοποιήθηκε αιφνιδίως το 2011



Περικλής Π. Μαντάς
Βουλευτής Μεσσηνίας
Νέα Δημοκρατία

και δεν οφείλεται σε τεχνικούς λόγους ή σε τυχόν ζητήματα βιωσιμότητας, αλλά υπήρξε αποτέλεσμα των πολιτικών αποφάσεων και των μεγάλων περικοπών για δημοσιονομικούς λόγους στις οποίες υποχρεώθηκε η χώρα μας κατά την περίοδο των μνημονίων. Κατά συνέπεια, η σημερινή της αχρησία αποτέλεσε συνειδητή επιλογή προηγούμενης κυβέρνησης που είχε προσωρινό και όχι μόνιμο χαρακτήρα, ενώ είναι σαφές ότι ουδέποτε εγκαταλείφθηκε ο στόχος της μελλοντικής της επαναλειτουργίας.

Περαιτέρω, είναι κοινά γνωστό ότι τα προηγούμενα χρόνια έχουν δαπανηθεί δεκάδες εκατομμύρια ευρώ από το ελληνικό Δημόσιο αλλά και από ευρωπαϊκούς πόρους για την κατασκευή, συντήρηση και αναβάθμιση της συγκεκριμένης γραμμής. Η προοπτική να μετατραπεί σε ποδηλατόδρομο ισοδυναμεί με *de facto* απαξίωση και ακύρωση αυτών των επενδύσεων, χωρίς να υπάρχει καμία τεκμηρίωση για τα οφέλη ή για την αποτελεσματικότητα μιας τέτοιας επιλογής. Αντίθετα, είναι προφανές ότι η επαναλειτουργία της γραμμής θα συνέβαλε αποτελεσματικά στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μεταφορών, στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας και στην επίτευξη των εθνικών και ευρωπαϊκών στόχων για υποδομές φιλικές προς το περιβάλλον.

Η επιλογή αλλαγής χρήσης, χωρίς προηγούμενη διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες, χωρίς εμπλοκή των θεσμικών φορέων και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη των δήμων και των περιφερειακών αρχών, συνιστά πρακτική που εγείρει σοβαρά ερωτήματα διαφάνειας και θεσμικής νομιμοποίησης. Ήδη, δήμοι της περιοχής, όπως ο δήμος Οιχαλίας, έχουν δημόσια ταχθεί υπέρ της επαναλειτουργίας τμημάτων της γραμμής και έχουν ζητήσει από την Πολιτεία να επανεξετάσει τις προτεραιότητές της. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι η τοπική κοινωνία όχι μόνο δεν συναινεί στην αλλαγή χρήσης, αλλά αντιθέτως επιθυμεί την ενεργοποίηση και την αξιοποίηση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής υποδομής.



Περικλής Π. Μαντάς
Βουλευτής Μεσσηνίας
Νέα Δημοκρατία

Η απόφαση για μετατροπή της σιδηροδρομικής γραμμής σε ποδηλατόδρομο εγείρει, συνεπώς, μια σειρά από κρίσιμα ερωτήματα, με δεδομένη την ανάγκη να υπάρξει άμεση και τεκμηριωμένη ενημέρωση της Βουλής, αλλά και των τοπικών κοινωνιών.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

- 1. Ποια είναι η αρμόδια αρχή που εισηγήθηκε ή ενέκρινε την αλλαγή χρήσης της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Καλαμάτας, ποια όργανα συνεδρίασαν και με ποιες διαδικασίες λήφθηκαν οι αποφάσεις;**
- 2. Υπάρχει συγκριτική μελέτη μέσω της οποίας να τεκμηριώνεται ότι τα οφέλη από τη δημιουργία ενός ποδηλατοδρόμου υπερβαίνουν τα πολλαπλάσια οφέλη μιας σύγχρονης σιδηροδρομικής σύνδεσης;**
- 3. Κατά τη λήψη των αποφάσεων, αξιολογήθηκε η δυνατότητα συνύπαρξης των δύο χρήσεων, ώστε να μη χαθεί η στρατηγική υποδομή του σιδηροδρόμου;**
- 4. Πώς δικαιολογείται η απαξίωση μιας σιδηροδρομικής υποδομής στην οποία έχουν επενδυθεί δεκάδες εκατομμύρια ευρώ δημοσίου χρήματος και ευρωπαϊκών πόρων, και πώς διασφαλίζεται ότι η προτεινόμενη αλλαγή δεν συνιστά κατασπατάληση αυτών των πόρων;**
- 5. Για ποιο λόγο δεν έχει μέχρι σήμερα εκκινήσει διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης και στρατηγικού σχεδιασμού για την αξιοποίηση της γραμμής, παρά το γεγονός ότι η διακοπή λειτουργίας της οφείλεται**



Περικλής Π. Μαντάς
Βουλευτής Μεσσηνίας
Νέα Δημοκρατία

αποκλειστικά σε πολιτικές επιλογές της μνημονιακής περιόδου και όχι σε ζητήματα λειτουργικότητας;

- 6. Με ποια αιτιολογία προκρίνεται η μετατροπή της γραμμής σε ποδηλατόδρομο, χωρίς προηγούμενη θεσμοθετημένη διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της τοπικής κοινωνίας;**
- 7. Προτίθεται η κυβέρνηση να εξετάσει σε βάθος την προοπτική επαναλειτουργίας της γραμμής, σε συνεργασία με τους δήμους και τους φορείς της περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη την αναπτυξιακή, κοινωνική και περιβαλλοντική της σημασία;**

Ο ερωτών βουλευτής

Περικλής Π. Μαντάς
Βουλευτής Μεσσηνίας