



Αθήνα, 7 Οκτωβρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

Υποδομών & Μεταφορών

Περιβάλλοντος & Ενέργειας

Θέμα: Κυβερνητικές παλινωδίες απειλούν το μέλλον του πελοποννησιακού σιδηροδρόμου

Οι πρόσφατες εξελίξεις σχετικά με το μέλλον του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου αποτελούν άλλη μία σαφή ένδειξη για την παντελή έλλειψη συμπαγούς εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού για το μέλλον του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, δηλαδή, ο σιδηροδρομικός άξονας Κόρινθος-Άργος/Ναύπλιο-Τρίπολη-Καλαμάτα, είναι συνδεδεμένο με την ίδια τη σύγχρονη ιστορία της Ελλάδας.

Στην ακμή του, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, εξυπηρετούσε σιδηροδρομικά πάνω από ένα εκατομμύριο επιβάτες ετησίως, αλλά και χιλιάδες τόνους εμπορευμάτων. Κάλυπτε 750 χλμ. γραμμής και διέθετε 159 σταθμούς σε σημαντικές πόλεις, μεταξύ άλλων, Αθήνα, Μέγαρο, Ελευσίνα, Κόρινθο, Κιάτο, Αίγιο, Πάτρα, Πύργο, Ολυμπία, Τρίπολη, Άργος, Ναύπλιο.

Η παρατεταμένη κρίση των περασμένων ετών οδήγησε στη σταδιακή συρρίκνωση και απαξίωση του πελοποννησιακού σιδηροδρόμου. Ωστόσο, μεγάλο μέρος των γραμμών παραμένει σε λειτουργική κατάσταση, μέσω και της προσπάθειας εθελοντών που φροντίζουν για τον καθαρισμό των γραμμών.

Ο σιδηροδρομικός άξονας της Πελοποννήσου αποτελεί μέρος της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Σύμφωνα μάλιστα με τη Δήλωση Δικτύου του ΟΣΕ για το έτος 2024-2025, χαρακτηρίζεται ως ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας.

Αναγνωρίζεται ως μέρος του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, σύμφωνα με το Αναλυτικό Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (TEN-T/Railways – Comprehensive Network).

Στο Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο Ελλάδος, τα τμήματα της γραμμής Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο και Τρίπολη – Καλαμάτα συμπεριλαμβάνονται ως άξονες προαστιακής – περιφερειακής σημασίας.

Στο εγκεκριμένο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ 2019) συμπεριλαμβάνεται η αναβάθμιση και επαναλειτουργία του τμήματος της γραμμής Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο.

Αναφορικά με το εν λόγω Σχέδιο, το 2022 συντάχθηκε μελέτη σκοπιμότητας για λογαριασμό του ΟΣΕ, η οποία τεκμηρίωσε τη θετική κοινωνικοοικονομική σκοπιμότητα του έργου επαναλειτουργίας τμήματος του πελοποννησιακού σιδηροδρόμου, με βάση μια σειρά δεικτών (ERR ίσο με 14,73%, ENPV ίση με 34415 χιλιάδες ευρώ > 0 και δείκτη B/C ίσο με 1,62 > 1.).

Ο σκοπός επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου αποτυπώνεται και στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Πελοποννήσου 2004-2009. Από το Πρόγραμμα εκταμιεύτηκαν 80 εκατ. ευρώ για την πραγματοποίηση ριζικής ανακαίνισης της επιδομής της γραμμής με βαριά στοιχεία επιδομής και για ταχύτητες έως 120 χλμ./ώρα.

Ο πρώην Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών κ. Σταϊκούρας είχε εντάξει στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπουργείου για την ανάπτυξη των ελληνικών σιδηροδρόμων – με πλάνο μάλιστα εικοσαετίας, δηλαδή 2024-2044 – την περαιτέρω αναβάθμιση του άξονα Κορίνθου – Τρίπολης – Καλαμάτας.

Στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Πελοποννήσου, που δημοσιεύτηκε μόλις φέτος (ΦΕΚ 186/Δ 10-4-2025) με την υπ. αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/36777/477 Απόφαση «Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Πελοποννήσου και Περιβαλλοντική έγκριση αυτού», στο άρθρο 1, στο άρθρο 9, στο άρθρο 17 αναφέρεται ρητά η αξιοποίηση του εν λόγω σιδηροδρομικού άξονα ως τουριστικού σιδηροδρόμου, καθώς επίσης η αξιοποίηση των τμημάτων Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο, Τρίπολη-Καλαμάτα και Καλαμάτα-Μεσσήνη ως Προαστιακού Σιδηροδρόμου.

Η αναβάθμιση και επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου αποτελεί και σύσσωμο αίτημα των τοπικών κοινωνιών. Ομόφωνα ψηφίσματα φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης – όπως των Δήμων Ναυπλίου Καλαμάτας, Μεσσήνης και Οιχαλίας – καταγράφουν την ανάγκη επαναλειτουργίας τμημάτων της γραμμής, για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Στον αντίποδα των ανωτέρω, στις 24/09/2025 το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) εξέδωσε ανακοίνωση σύμφωνα με την οποία, σε συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, προχωρεί σε προκηρύξεις (42641 και 42642/24.9.2025) για την επιλογή αναδόχων που θα αναλάβουν την εκπόνηση δύο προμελετών, με αντικείμενο τη μετατροπή των μετρικών γραμμών Μεγάρων – Κορίνθου (μήκους 44 χιλιομέτρων) και Κορίνθου – Καλαμάτας (μήκους 244 χιλιομέτρων) σε ποδηλατοδρόμους.

Η κοστολόγηση της συνολικής δαπάνης φτάνει τα 4.549.263 ευρώ και η χρηματοδότηση θα προέλθει από το Πράσινο Ταμείο. Αδιευκρίνιστο παραμένει αν έχει προηγηθεί ανάλυση σκοπιμότητας ή αξιολόγηση της βιωσιμότητας της πρότασης.

Οι εν λόγω προκηρύξεις, που αλλάζουν εκ διαμέτρου τα δεδομένα για τον πελοποννησιακό σιδηρόδρομο, προχώρησαν την ώρα που το σιδηροδρομικό δίκτυο εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται επισήμως ενεργό και μέρος του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.

Ο νέος σχεδιασμός, εφόσον ευδοκιμήσει, θα αποτελέσει και το «κύκνειο άσμα» των σχεδίων για αναβάθμιση και επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου, που εκτιμάται στα 5 - 6 δισ. ευρώ.

Και αυτό γιατί, σύμφωνα με τους πολίτες των περιοχών, είναι αδύνατη η παράλληλη λειτουργία και των δύο υποδομών. Τα γεωμορφολογικά στοιχεία της γραμμής σε συνδυασμό με το ότι σημαντικό μέρος της διατρέχει ορεινά τμήματα, με στενά ορύγματα, σήραγγες και στενά περάσματα, αποκλείουν στην πράξη τη δημιουργία παράλληλης ποδηλατικής υποδομής, παραπλεύρως της γραμμής.

Την ίδια ώρα, εκ θεμελίου ανατρέπονται και οι προσπάθειες για τουριστική αξιοποίηση της γραμμής, μετά την ανάταξη και αναβάθμισή της.

Η Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ), σε συνεργασία με την Ελβετική Πρεσβεία στην Αθήνα, τους Ελβετικούς Σιδηροδρόμους και το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης (ETH) έχουν αναλάβει σχετική πρωτοβουλία με τελικό στόχο, μαζί με την επαναλειτουργία της γραμμής, να χαρακτηριστεί ο Σιδηρόδρομος Πελοποννήσου, ως σύνολο, ως Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO και να αποτελέσει μέρος ενός νέου σχεδιασμού για τουριστική αξιοποίηση του δικτύου.

Οι κυβερνητικές παλινωδίες σχετικά με το μέλλον του πελοποννησιακού σιδηροδρόμου καταδεικνύουν την παντελή έλλειψη εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού για το μέλλον των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στη χώρα.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου εντάχθηκε στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών για την ανάπτυξη των ελληνικών σιδηροδρόμων, με πλάνο μάλιστα εικοσαετίας, με την πολιτική βούληση να αυτοαναιρείται ένα μόλις χρόνο μετά και να μετατρέπεται τη γραμμή σε ποδηλατόδρομο! 80 εκατ. ευρώ, κρατικό χρήμα που επενδύθηκαν για την πραγματοποίηση ριζικής ανακαίνισης της επιδομής της γραμμής επί της ουσίας χάνονται, με την Κυβέρνηση να παραμένει υπόλογη για την προχειρότητα και την παντελή έλλειψη σχεδιασμού με την οποία διαχειρίζεται τα κρατικά κονδύλια.

Η αλλαγή του σχεδιασμού για την αξιοποίηση του σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου εκθέτει τη χώρα διεθνώς, καθώς επιβάλλει το αίτημα για αφαίρεση του δικτύου από τον χάρτη TEN-T, με τις συνακόλουθες συνέπειες που αναμένεται να έχει η ενέργεια αυτή.

Επειδή, ο ελληνικός σιδηρόδρομος δεν είναι απλώς ένα μέσο μετακίνησης, είναι δημόσιο αγαθό, εργαλείο περιφερειακής συνοχής, κοινωνικής δικαιοσύνης και βιώσιμης ανάπτυξης,

Επειδή, η ανάπτυξη και η ουσιαστική αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου χρειάζεται στρατηγική στόχευση και ενεργή πολιτική βούληση,

Επειδή, η πολιτική αντίφαση για το μέλλον του σιδηροδρόμου Πελοποννήσου καταδεικνύει τεράστιο έλλειμμα στρατηγικής στόχευσης στο πεδίο των δημόσιων υποδομών,

Επειδή, οι τοπικές κοινωνίες έχουν πάγια αιτήματα για την περιφερειακή ανάπτυξη και το μέλλον των περιφερειακών υποδομών.

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Υπάρχει εθνικό στρατηγικό σχέδιο για το μέλλον των σιδηροδρομικών υπηρεσιών της χώρας; Εντάσσεται η αναβάθμιση του σιδηρόδρομου Πελοποννήσου στον στρατηγικό αυτό σχεδιασμό;
2. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο άξονας Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα είχε ενταχθεί από την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών στον επιχειρησιακό σχεδιασμό για την ανάπτυξη των ελληνικών σιδηροδρόμων – με πλάνο μάλιστα εικοσαετίας, δηλαδή 2024-2044 – ποιοι είναι οι λόγοι που ο σχεδιασμός αυτός ανατράπηκε ένα μόλις χρόνο μετά και υιοθετήθηκε ο προγραμματισμός κατάργησης της γραμμής και αντικατάστασής της από ποδηλατόδρομο;
3. Λαμβάνοντας υπόψη ότι στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Πελοποννήσου που δημοσιεύτηκε μόλις φέτος αναφέρεται ρητά η αξιοποίηση του εν λόγω σιδηροδρομικού άξονα ως τουριστικού σιδηροδρόμου, καθώς επίσης και η αξιοποίηση των τμημάτων Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο, Τρίπολη-Καλαμάτα και Καλαμάτα-Μεσσήνη ως Προαστιακού Σιδηρόδρομου, ποιοι είναι οι λόγοι που ο σχεδιασμός αυτός ανατράπηκε ένα μόλις χρόνο μετά και υιοθετήθηκε ο προγραμματισμός κατάργησης της γραμμής και αντικατάστασής της από ποδηλατόδρομο;

4. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται επισήμως ενεργό και μέρος του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, ποιοι είναι οι επιμέρους συγκεκριμένοι λόγοι που επιτάσσουν την κατάργησή του και την αντικατάστασή του με ποδηλατόδρομο;
5. Ποια η τύχη των κονδυλίων που εκταμιεύτηκαν για την πραγματοποίηση ριζικής ανακαίνισης της επιδομής της γραμμής από το ΠΕΠ Πελοποννήσου, σε περίπτωση κατάργησης της γραμμής και μετατροπής της σε ποδηλατόδρομο;
6. Έχει προηγηθεί ανάλυση σκοπιμότητας ή αξιολόγηση της βιωσιμότητας της πρότασης για μετατροπή του σιδηροδρομικού άξονα Πελοποννήσου σε ποδηλατόδρομο;
7. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο σιδηρόδρομος Πελοποννήσου αναγνωρίζεται ως μέρος του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, σύμφωνα με το Αναλυτικό Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (TEN-T/Railways – Comprehensive Network), πώς προβλέπουν ότι θα επηρεάσει ο χαρακτηρισμός τον νέο προγραμματισμό;
8. Πώς απαντούν στο σύσσωμο αίτημα των τοπικών κοινωνιών για αναβάθμιση και επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Καλαματιανός Διονύσης

Ακρίτα Έλενα

Βέττα Καλλιόπη

Γαβρήλος Γιώργος

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη

Μαμουλάκης Χαράλαμπος

Μπάρκας Κώστας

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Παπαηλιού Γεώργιος

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γεώργιος