



Αθήνα, 29 Οκτωβρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Απαραίτητος ο σύγχρονος σιδηρόδρομος που θα συνδέει την Αχαΐα με την Ηλεία, αναγκαία η επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Πάτρα – Πύργος και η στήριξη του Οδοντωτού Διακοπτού–Καλαβρύτων»

Η σιδηροδρομική γραμμή Πάτρα – Πύργος αποτελεί έναν από τους παλαιότερους και ιστορικότερους σιδηροδρομικούς άξονες της Πελοποννήσου. Κατασκευάστηκε από τη Σιδηροδρομική Εταιρεία Πελοποννήσου (Σ.Π.Α.Π.) στα τέλη του 19ου αιώνα και εγκαινιάστηκε στις αρχές του 20ού, αποτελώντας κρίκο ενός ευρύτερου δικτύου που συνέδεε την Πάτρα με τον Πύργο, την Κυπαρισσία και, εν τέλει, τη γραμμή προς την Καλαμάτα. Για δεκαετίες, η γραμμή εξυπηρετούσε χιλιάδες επιβάτες και εμπορεύματα ημερησίως, συνέδεε αστικά κέντρα, αγροτικές περιοχές και λιμάνια, και αποτελούσε έναν αξιόπιστο άξονα μεταφοράς για τις κοινωνίες της Αχαΐας και της Ηλείας, συνυφασμένο με την ίδια την ιστορία της περιοχής.

Δυστυχώς, από το 2011 και μετά, ανεστάλη η λειτουργία της γραμμής ως οικονομικά ασύμφορη και εγκαταλείφθηκε πλήρως. Η αναστολή λειτουργίας της αποτέλεσε πλήγμα για τις τοπικές κοινωνίες και συμβολίζει την ευρύτερη εγκατάλειψη του σιδηροδρόμου στην ελληνική επικράτεια. Το 2018, η γραμμή Πάτρα – Πύργος επανήλθε στον σχεδιασμό, καθώς η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και η τότε περιφερειακή αρχή αποφάσισαν την επέκταση του Προαστιακού Πάτρας προς την Κάτω Αχαΐα σε πρώτη φάση, με τελικό στόχο τη σύνδεση με τον Πύργο. Τα πρώτα δρομολόγια προς την Κάτω Αχαΐα ξεκίνησαν τον Μάιο του 2019, ενώ το τελευταίο διάστημα η συγκεκριμένη γραμμή λειτουργεί προβληματικά αφού τα δρομολόγια σταματούν στα Καμίνια και οι επιβάτες αναγκάζονται να μετεπιβιβαστούν σε λεωφορεία για να φτάσουν στον προορισμό τους.

Έκτοτε, και παρά τις επανειλημμένες εξαγγελίες, καμία εξέλιξη δεν έχει υπάρξει, με αποτέλεσμα οι Περιφερειακές Ενότητες Αχαΐας και Ηλείας να στερούνται μια κρίσιμη δημόσια υποδομή, η οποία θα μπορούσε να ενταχθεί στον Προαστιακό Πάτρας, να εξυπηρετεί τους κατοίκους, να ενισχύει την τοπική οικονομία και να στηρίζει τον τουρισμό. Σε πρώτη φάση και για άμεση λύση, η ανακαίνιση της γραμμής είναι απολύτως εφικτή τεχνικά, ενώ προσφέρει τη δυνατότητα δημιουργίας ενός ενιαίου σιδηροδρομικού άξονα που θα συνδέει την αστική Πάτρα και τη Βιομηχανική της Περιοχή με τον Πύργο, αλλά και με τον πολιτιστικό και τουριστικό πλούτο της Αρχαίας

Ολυμπίας. Ειδικής σημασίας είναι και οι ιστορικοί σταθμοί της γραμμής (όπως Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Γαστούνη, Πύργος), που μπορούν να ανακαινιστούν και να αξιοποιηθούν για πολιτιστικούς ή τουριστικούς σκοπούς.

Βεβαίως, η ανάγκη για σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο που θα συνδέει την Αχαΐα με την Ηλεία είναι πρωταρχικής σημασίας και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να καλυφθεί από την αναπαλαίωση του παλαιού μετρικού δικτύου. Για τον λόγο αυτόν πρέπει κυβέρνηση και αρμόδιο Υπουργείο να απαντήσουν ξεκάθαρα αν σχεδιάζουν την υλοποίηση ενός σύγχρονου δικτύου, που, μεταξύ άλλων, θα μειώσει δραστικά τους χρόνους μετακίνησης, θα ενισχύσει το αίσθημα ασφάλειας, θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου, θα ενισχύσει τον τουρισμό και θα προσδώσει αναπτυξιακή ώθηση μέσω ταχύτερων και μεγαλύτερη κλίμακας εμπορευματικών μεταφορών.

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί σήμερα στρατηγικό εργαλείο βιώσιμης μετακίνησης για τις σύγχρονες ευρωπαϊκές κοινωνίες. Παρουσιάζει πολύ χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών CO₂, ειδικά όταν λειτουργεί με ηλεκτροκίνηση, μπορεί να αποσυμφορήσει το οδικό δίκτυο, να προσφέρει χαμηλό κόστος μετακίνησης για φοιτητές, εργαζόμενους, αγρότες και επισκέπτες, ενώ ενισχύει την προσβασιμότητα σε απομονωμένες περιοχές, τονώνοντας την τοπική οικονομία και τον τουρισμό. Ειδικά για την Αχαΐα και την Ηλεία, κυρίως η λειτουργία σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου και δευτερευόντως η επαναλειτουργία της υφιστάμενης μετρικής γραμμής μπορούν να αναζωογονήσουν την ύπαιθρο, να φέρουν τουρισμό σε άγνωστους προορισμούς και να προσφέρουν φιλική, προσβάσιμη και αξιόπιστη μετακίνηση στους κατοίκους.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη οδικών δικτύων δεν υποκαθιστά τη λειτουργία του σιδηροδρόμου, που αποτέλεσε για τη ραχοκοκαλιά της εθνικής μεταφορικής πολιτικής για πολλές χώρες. Όταν όλες οι ευρωπαϊκές χώρες επενδύουν στον σιδηρόδρομο, με ποια λογική η Ελλάδα δεν προχωρά στην κατασκευή ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο και ταυτόχρονα αφήνει ολόκληρο το μετρικό της δίκτυο που συνδέει πόλεις, χωριά και λιμάνια να σαπίζει χωρίς σχέδιο και προοπτική;

Παράλληλα, είναι εξαιρετικά ανησυχητική η εικόνα υποβάθμισης του ιστορικού Οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοπτού – Καλαβρύτων, όπου παρά τις ανακοινώσεις για επέκτασή του προς την Ιερά Μονή Αγίας Λαύρας, και τον χαρακτηρισμό του ως «έργο Εθνικής Σημασίας», σήμερα βρίσκεται σε κατάσταση λειτουργικής και τεχνικής απαξίωσης. Τα δρομολόγια έχουν δραματικά μειωθεί (μόλις ένα την ημέρα τις καθημερινές και δύο το Σαββατοκύριακο), γεγονός που πλήττει άμεσα την τουριστική και οικονομική δραστηριότητα των Καλαβρύτων, ενώ εκπρόσωποι των φορέων (όπως ο Πρόεδρος των Ξενοδόχων και ο Πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου) καταγγέλλουν σοβαρές ελλείψεις σε ανταλλακτικά, προσωπικό και τεχνική υποστήριξη.

Η Hellenic Train, η οποία διαχειρίζεται τους συρμούς, δεν έχει προχωρήσει στις αναγκαίες συντηρήσεις, ενώ το μηχανοστάσιο στο Διακοπτό είναι εγκαταλελειμμένο.

Παράλληλα, η Πολιτεία δεν υλοποίησε τις παρεμβάσεις που είχε εξαγγείλει για τη στήριξη της γραμμής μετά τις πυρκαγιές του 2023, παρότι υπήρχε μελέτη από το Πανεπιστήμιο Πατρών.

Η εγκατάλειψη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα και η μη πραγματοποίηση σιδηροδρομικών επενδύσεων δεν οφείλεται σε τεχνικά εμπόδια ή χρηματοδοτικούς περιορισμούς, αλλά σε σαφή πολιτική επιλογή της κυβέρνησης να μην επενδύσει στον σιδηρόδρομο. Άλλωστε τα σιδηροδρομικά έργα κοστίζουν αισθητά λιγότερα χρήματα από τα οδικά έργα. Παρά τις δηλώσεις περί πράσινης ανάπτυξης και βιώσιμων μεταφορών, η κυβέρνηση συνεχίζει να προωθεί αποκλειστικά οδικά έργα, αφήνοντας το σιδηροδρομικό δίκτυο σε κατάσταση εγκατάλειψης. Χαρακτηριστικό της απαξιωτικής αντίληψης είναι και η απαράδεκτη πρόταση που συζητήθηκε δημόσια περί μετατροπής του ιστορικού μετρικού δικτύου της Πελοποννήσου σε ποδηλατόδρομο, λες και πρόκειται για παρωχημένη ή άχρηστη υποδομή. Πρόκειται για προκλητική υποβάθμιση ενός εθνικού κεφαλαίου υποδομής και πολιτισμού, που θα μπορούσε – με σύγχρονες παρεμβάσεις – να επανασυνδέσει δεκάδες πόλεις και περιοχές της Πελοποννήσου, συμβάλλοντας στην αναζωογόνηση της υπαίθρου και στον βιώσιμο τουρισμό. Η κυβέρνηση οφείλει να εγκαταλείψει τις ιδεοληψίες και να αντιμετωπίσει τον σιδηρόδρομο ως εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής.

Επειδή η Αχαΐα με την Ηλεία πρέπει να συνδέονται σιδηροδρομικά με σύγχρονο δίκτυο, που θα είναι συνέχεια του σύγχρονου εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου,

Επειδή η τεχνική αποκατάσταση της γραμμής Πάτρας – Πύργος είναι μια εφικτή λύση ανάγκης και μπορεί να συνδεθεί με τον υφιστάμενο Προαστιακό Πάτρας,

Επειδή η επαναλειτουργία της μετρικής γραμμής θα εξυπηρετήσει -σε πρώτη φάση- κρίσιμους πληθυσμούς και θα ενισχύσει την τοπική οικονομία και τη βιώσιμη μετακίνηση,

Επειδή η σύνδεση μεταφορών, πολιτισμού και τουρισμού μπορεί να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά για την τοπική ανάπτυξη,

Επειδή οι συνεχείς βλάβες στους συρμούς και στο δίκτυο του Οδοντωτού και η έλλειψη συντήρησης δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα στις τοπικές κοινωνίες και πλήττει τον τουρισμό,

Επειδή η συνολική πολιτική απαξίωσης του σιδηροδρόμου στερεί την Περιφέρεια από σύγχρονες και οικολογικές μεταφορές, και απομακρύνει τη χώρα από τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας.

Ερωτάται αρμόδιος Υπουργός,

1. Υπάρχει πλάνο για την κατασκευή σύγχρονου σιδηρόδρομου που θα συνδέει την Αχαΐα με την Ηλεία;

2. Σχετικά με την ανακαίνιση και επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Πάτρα – Πύργος, υφίσταται επίσημος σχεδιασμός; Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα και η προβλεπόμενη χρηματοδότηση;
2. Έχει προβλεφθεί η διασύνδεση της γραμμής με το δίκτυο Κατάκολο – Πύργος – Ολυμπία για δημιουργία ενιαίου τουριστικού και συγκοινωνιακού άξονα;
3. Υπάρχει πρόθεση αξιοποίησης και αποκατάστασης των ιστορικών σταθμών της γραμμής, με πολιτιστικό και τουριστικό χαρακτήρα;
4. Πότε θα αποκατασταθεί πλήρως η σύνδεση του προαστιακού με την Κάτω Αχαΐα που σήμερα σταματά στα Καμίνια;
5. Τι μέτρα προτίθεται να λάβει η κυβέρνηση για την άμεση αποκατάσταση των τακτικών δρομολογίων του Οδοντωτού και τη διασφάλιση της συντήρησης των συρμών και της γραμμής;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Καλαματιανός Διονύσιος- Χαράλαμπος

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Βέττα Καλλιόπη

Δούρου Ειρήνη (Ρένα)

Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος)

Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)

Μαμουλάκης Χαράλαμπος

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Τσαπανίδου Παρθένα (Πόπη)

Ψυχογιός Γεώργιος