



Αθήνα, 10.11.2025

Ερώτηση
προς τους κ.κ. Υπουργούς
- Υποδομών & Μεταφορών
- Περιβάλλοντος & Ενέργειας

Θέμα: «Ποδηλατόδρομος αντί σιδηροδρόμου στη γραμμή 'Κόρινθος – Καλαμάτα';»

Στις 24.09.2025 δημοσιεύτηκε η υπ' αρ.42641 διακήρυξη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ), με τίτλο: «Εκπόνηση Προμελετών και Τευχών Δημοπράτησης για τη διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής 'Κόρινθος – Καλαμάτα'». Κύριος του έργου είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, ενώ ο προϋπολογισμός του ανέρχεται στα 2.879.027,41 ευρώ, χωρίς ΦΠΑ, με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο.

Η είδηση αυτή κυριολεκτικά 'έσκασε σαν βόμβα' και προκάλεσε έντονες αντιδράσεις στις τοπικές κοινωνίες και τον τεχνικό κόσμο, αφού στη διακήρυξη αναφέρεται επακριβώς η μετατροπή της σιδηροδρομικής γραμμής μετρικού εύρους της Πελοποννήσου σε ποδηλατόδρομο και πεζόδρομο. Αυτό, τη στιγμή που η επαναλειτουργία της γραμμής Κόρινθος – Καλαμάτα αποτελεί πάγιο αίτημα των εμπλεκόμενων φορέων και της τοπικής αυτοδιοίκησης των περιοχών - μάλιστα ήταν σε εξέλιξη σχετικές διαβουλεύσεις.

Σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο ιστορικό σιδηροδρομικό δίκτυο, Κόρινθος-Άργος / Ναύπλιο-Τρίπολη-Καλαμάτα, αξίζει να σημειωθούν τα εξής:

- Αποτελεί τμήμα της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, και με βάση τη σχετική Δήλωση Δικτύου του ΟΣΕ 2024-205, χαρακτηρίζεται ως ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας.
- Αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T Network), ως τμήμα του Αναλυτικού Δικτύου (Comprehensive Network).
- Η σιδηροδρομική γραμμή περιλαμβάνεται στο εγκεκριμένο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού, όπως επίσης και στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Πελοποννήσου (ΦΕΚ186/Δ/10.4.2025)
- Η αναβάθμιση και η επαναλειτουργία του τμήματος Κόρινθος – Άργος - Ναύπλιο συμπεριλαμβάνεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (2019).
- Η σκοπιμότητα του παραπάνω τεκμηριώθηκε από σχετική Μελέτη Σκοπιμότητας που εκπονήθηκε για λογαριασμό του ΟΣΕ (2022).
- Το 2011 η επιδομή του δικτύου ανακατασκευάστηκε, με σκοπό την επαναλειτουργία του, με χρηματοδότηση ύψους 80 εκατομμυρίων ευρώ, από το ΠΕΠ Πελοποννήσου και την Ευρωπαϊκή

Ένωση. Κατασκευάστηκε δηλαδή μια πανάκριβη σιδηροδρομική γραμμή 250 χιλιομέτρων, η οποία όμως δε λειτούργησε ποτέ.

- Στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών για την ανάπτυξη των ελληνικών σιδηροδρόμων (2024-2044) συμπεριλαμβάνεται και η περαιτέρω αναβάθμιση του άξονα Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα.

Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε, η τοπική αυτοδιοίκηση των περιοχών Αργολίδας, Αρκαδίας και Μεσσηνίας έχει τοποθετηθεί υπέρ της επαναλειτουργίας της γραμμής. Για παράδειγμα οι Δήμοι Ναυπλίου, Καλαμάτας, Μεσσήνης και Οιχαλίας, με ομόφωνα ψηφίσματα ζήτησαν να αναταχθεί και να λειτουργήσει ξανά ο σιδηρόδρομος στην Πελοπόννησο. Παράλληλα, ο Δήμος Μεγαλοπόλεως έχει προτείνει την τουριστική αξιοποίηση της γραμμής.

Ενδιαφέρον για τη συγκεκριμένη γραμμή υπάρχει και από τους παρόχους σιδηροδρομικού έργου. Η Hellenic Train έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον να εκμεταλλευτεί το τμήμα Κόρινθος – Ναύπλιο για προαστιακή συγκοινωνία, ενώ η Levante Trains για να αξιοποιήσει το δίκτυο της δυτικής και νότιας Πελοποννήσου για τουριστικές σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

Μετά από όλα αυτά, είναι αδιανόητο πώς τα συναρμόδια Υπουργεία και το ΤΕΕ, αντί να έχουν ως προτεραιότητα την επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου, επιλέγουν να προωθήσουν την κατασκευή ενός ποδηλατοδρόμου, χωρίς να έχει προηγηθεί διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες, τους εμπλεκόμενους φορείς και την αυτοδιοίκηση, α' και β' βαθμού.

Είναι αδιανόητο πώς εν έτει 2025 η Πελοπόννησος παραμένει χωρίς σιδηρόδρομο. Το ΤΕΕ μάλιστα έχει προ πολλού απεμπολήσει το ρόλο του ως θεσμικός σύμβουλος της Πολιτείας και λειτουργεί ως κυβερνητικός βραχίονας, αναθέτοντας μελέτες και διαγωνισμούς, οι οποίες σε καμία περίπτωση δεν είναι υπέρ της κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης της Πελοποννήσου.

Ειδικά σε ό,τι αφορά το ΤΕΕ και την εμπλοκή του στο έργο της μετατροπής του σιδηροδρομικού δικτύου σε ποδηλατόδρομο, οι αντιδράσεις των διαφόρων παρατάξεων υπήρξαν ιδιαίτερα έντονες, γεγονός που τελικά οδήγησε τον Πρόεδρό του, Γ. Στασινό, να αναδιπλωθεί. Έτσι, στις 23.10.2025, με σχετικό έγγραφο, δίδονται «*διευκρινιστικές απαντήσεις επί της Διακήρυξης*».

Στο κρίσιμο λοιπόν ερώτημα, «*είναι πρόθεση της Αρχής Σχεδιασμού να γίνει μετατροπή της γραμμής σε κάτι διαφορετικό από την πραγματική της λειτουργία;*», η απάντηση είναι η εξής: «*Όχι, δεν υπάρχει καμία τέτοια πρόθεση. Σκοπός είναι να εξεταστούν καλές πρακτικές και παρεμβάσεις στο σιδηροδρομικό χώρο, που θα μπορούσαν να συνδυαστούν με το ποδήλατο, μέσα από αξιολόγηση όλων των πραγματικών δεδομένων*».

Παρά τις διαβεβαιώσεις, αναρωτιόμαστε πώς είναι δυνατόν να μη θιγεί η σιδηροδρομική γραμμή, όταν η ζώνη απαλλοτρίωσης είναι μόλις 4-4,5 μέτρα και όταν σε όλο το ορεινό τμήμα της διαδρομής, η γραμμή περνάει μέσα από στενά ορύγματα, σήραγγες και περάσματα που το τρένο χωράει ίσα ίσα.

Παράλληλα, μας προβληματίζει και το πώς τα παραπάνω γεωμετρικά χαρακτηριστικά θεωρείται ότι ενδείκνυνται για την κατασκευή ποδηλατοδρόμου. Χαρακτηριστικό είναι το σχόλιο του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου: «*Είναι απορίας άξιο ποιος μπορεί να σκέφτηκε ότι ένας άξονας με έντονες μηκοτομικές κλίσεις, με δύσκολα τεχνικά έργα και μεταλλικές γέφυρες πάνω από κοιλάδες και χαράδρες, ερημικά απόκρημνα τμήματα, σήραγγες, ορύγματα και άλλα χαρακτηριστικά εντελώς ακατάλληλα για την συντριπτική πλειοψηφία των εν δυνάμει ποδηλατών-χρηστών, είναι δυνατόν να*

αξιοποιηθεί ως ποδηλατόδρομος και όχι ως τουριστικός σιδηρόδρομος, όπως σε δεκάδες άλλες χώρες του Κόσμου».

Σε κάθε περίπτωση, με ή χωρίς τις διευκρινίσεις του ΤΕΕ και τις αλλαγές στο σχεδιασμό του έργου, γεγονός παραμένει ότι θα δοθεί δημόσιο χρήμα 3,5 εκατομμυρίων ευρώ για μια προμελέτη που θα εξετάσει καλές πρακτικές στο σιδηροδρομικό χώρο. Και μάλιστα, χωρίς να έχει προηγηθεί ανάλυση σκοπιμότητας ή αξιολόγηση της βιωσιμότητας της πρότασης για ποδηλατική γραμμή στο δίκτυο 'Κόρινθος – Καλαμάτα'.

Επίσης, πρόκειται για ένα έργο, το οποίο είναι αμφίβολο αν τελικά θα υλοποιηθεί, αφού για την προμελέτη, μελέτη εφαρμογής, κατασκευή και ολοκλήρωση θα χρειαστούν δεκάδες εκατομμύρια ευρώ, χωρίς φυσικά να υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Η κυβέρνηση της ΝΔ μάς έχει γυρίσει πίσω στην εποχή των ανέμων μελετών, που στοιβάζονται στα γραφεία κάποιου Υπουργείου ή Οργανισμού, αλλά αποτελούν 'δωράκια' σε φίλους μελετητές. Ποια συμφέροντα εξυπηρετούνται αυτή τη φορά;

Κανείς δεν διαφωνεί ότι η κατασκευή ενός ποδηλατοδρόμου είναι εν γένει ένα θετικό έργο. Η διαχείριση όμως του δημόσιου χρήματος πρέπει να γίνεται με ορθολογισμό και στη συγκεκριμένη περίπτωση θα μπορούσε τα χρήματα αυτά να χρησιμοποιηθούν για την εκπόνηση μελετών ποδηλατοδρόμων στον αστικό ιστό, όπου δεν υπάρχει καν στοιχειώδες δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Επιπλέον, οι ποδηλατόδρομοι απαιτούν δίκτυο και καλό θα ήταν να αξιοποιηθούν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία εξασφαλίζουν τη συνεργασία όλων των εμπλεκομένων. Δε χρειάζονται τόσο δαπανηρές παρεμβάσεις και η όποια παρέμβαση δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υλοποιείται εις βάρος κρίσιμων υποδομών, όπως είναι ο σιδηρόδρομος.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

- 1. Με ποιο σκεπτικό εγκρίθηκε η χρηματοδότηση της μελέτης για τη διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής 'Κόρινθος – Καλαμάτα', χωρίς να έχει προηγηθεί οποιαδήποτε μελέτη σκοπιμότητας ή βιωσιμότητας που να τεκμηριώνει την ανάγκη υλοποίησης του έργου;**
- 2. Ποιος ο λόγος που τα συναρμόδια Υπουργεία, αντί να έχουν ως προτεραιότητα την επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου, επιλέγουν να προωθήσουν την κατασκευή ενός ποδηλατοδρόμου;**
- 3. Ποιος ο λόγος που δεν υπήρξε δημόσια διαβούλευση ή ενημέρωση των τοπικών κοινωνιών, των Δήμων και των Περιφερειακών Αρχών πριν τη δημοσίευση της διακήρυξης από το ΤΕΕ, δεδομένου ότι πρόκειται για έργο που αφορά τρεις Περιφέρειες και δεκάδες Δήμους;**
- 4. Δεδομένου ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου έχει χαρακτηριστεί 'ένεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας', έχει ζητηθεί από τον ΟΣΕ ή άλλη αρμόδια Αρχή γνωμοδότηση ή συναίνεση για τη μελέτη που προκηρύχθηκε από το ΤΕΕ;**
- 5. Πώς διασφαλίζεται ότι η εκπόνηση της συγκεκριμένης μελέτης δε θα υπονομεύσει ή ακυρώσει στην πράξη τη δυνατότητα επαναλειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής στο μέλλον, ιδίως στα στενά και ορεινά τμήματα της διαδρομής;**
- 6. Ποιο είναι το τελικό φυσικό αντικείμενο της μελέτης και σε ποιο στάδιο θα αξιολογηθεί αν η προτεινόμενη ποδηλατική διαδρομή είναι τεχνικά εφικτή και οικονομικά βιώσιμη,**

λαμβάνοντας υπόψη ότι η ζώνη απαλλοτρίωσης του σιδηροδρομικού διαδρόμου είναι εξαιρετικά περιορισμένη;

7. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης το 'πάγωμα' της διαδικασίας εκπόνησης της μελέτης, μέχρι να ολοκληρωθεί επίσημη διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς και να αξιολογηθούν εναλλακτικά σενάρια, όπως πχ η τουριστική ή προαστιακή αξιοποίηση της γραμμής;
8. Προτίθεται η κυβέρνηση να προχωρήσει στην επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος – Καλαμάτα, όπως προβλέπεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών και στο Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Πελοποννήσου;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Αχτσιόγλου Ευτυχία (Εφη)
Δρίτσας Θεόδωρος
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζούφη Μερόπη
Τσακαλώτος Ευκλείδης
Φωτίου Θεανώ