



Αθήνα, 22 Ιουνίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ

Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Θα υπάρξει επιτέλους πολιτική βούληση κι ένας σοβαρός σχεδιασμός για την επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου στη Μεσσηνία;».

Μετά την πολυετή πλέον αναστολή λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής σε ολόκληρη την Πελοπόννησο, σε πρόσφατες εκδηλώσεις – δράσεις ευαισθητοποίησης στον σιδηροδρομικό σταθμό της Καλαμάτας έγινε γνωστό από την Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ) ότι δρομολογείται μελέτη σκοπιμότητας για την επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου στη Μεσσηνία, σε επίπεδο προαστιακού (Καλαμάτα – Μεσσήνη – Διαβολίτσι).

Αν και μια τέτοια εξέλιξη είναι αναμφισβήτητα θετική, οι συνεχείς παλινωδίες και η παντελής έλλειψη συγκεκριμένης πολιτικής από την κυβέρνηση της ΝΔ δεν αφήνουν κανένα περιθώριο εφησυχασμού και απαιτούν ξεκάθαρες απαντήσεις και δεσμεύσεις εκ μέρους του αρμόδιου Υπουργού.

Μια σύντομη αναδρομή στην κυβερνητική στάση τα τελευταία χρόνια είναι ενδεικτική της έλλειψης στρατηγικής και πολιτικής βούλησης για την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής στην Πελοπόννησο, που βρίσκεται σε αναστολή λειτουργίας. Τον Νοέμβριο του 2022 συγκροτήθηκε στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επιτροπή με αντικείμενο το ανενεργό δίκτυο της Πελοποννήσου και τη διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων ως προς τις στρατηγικές επιλογές κυρίως για το νότιο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου και ειδικότερα τη σύνδεση Κορίνθου – Τρίπολης – Καλαμάτας – Πύργου – Πατρών. Στον 20ετή (2024-2044) επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπουργείου συμπεριλαμβάνεται η αναβάθμιση του άξονα Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα ενώ παράλληλα η Ελλάδα έχει δηλώσει το δίκτυο της Πελοποννήσου ως μέρος του Διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (TEN – T) ως μέρος του λεγόμενου

comprehensive δικτύου. Και αΐφνης τον Σεπτέμβριο του 2025 το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) δημοσιεύει για λογαριασμό του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας δύο διακηρύξεις προκειμένου να ανατεθούν προμελέτες και ενέργειες ωρίμανσης για τη διαμόρφωση ποδηλατικών διαδρομών κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Μέγαρο – Κόρινθος και Κόρινθος – Καλαμάτα, δηλαδή την οριστική κατάργησή της και τη μετατροπή της σε ποδηλατόδρομο και πεζόδρομο.

Στην Επίκαιρη Ερώτησή μου περί οριστικής κατάργησης του σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο και τη θέση του Υπουργείου, ο τότε αρμόδιος Υπουργός κ. Κυρανάκης απάντησε μεν ότι δεν είχε ενημέρωση για τις ενέργειες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και του ΤΕΕ αλλά χαρακτήρισε την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο ως «πολυτέλεια» δηλώνοντας ρητά ότι απόλυτη προτεραιότητα της κυβέρνησης είναι το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο και όχι η επαναλειτουργία του σιδηρόδρομου στην Πελοπόννησο.

Χαρακτηριστικό δε, της όλης κυβερνητικής στάσης είναι και το γεγονός ότι σε Ερώτησή μου στις 13/6/2025 σχετικά με την αποκοπή της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Ασπροχώματος και Μεσσήνης, ο αρμόδιος Υπουργός ουδέποτε απάντησε. Όπως ουδέποτε μέχρι σήμερα απάντησε και στην από 11/5/2026 Ερώτησή μου σχετικά με την άρνηση της Hellenic Train να διαθέσει ειδική αμαξοστοιχία για τις εκδηλώσεις – ειδικές δράσεις που διοργάνωσε ο Δήμος Καλαμάτας σε συνεργασία με την Αστική Μη Κερδοσκοπική Εταιρεία «Ορίζοντας Πολιτιστικών Γεγονόντων», τοπικούς φορείς και Συλλόγους που αποσκοπούν στην ανάδειξη της ιστορικής και κοινωνικής σημασίας της επαναλειτουργίας του σιδηρόδρομου στην Πελοπόννησο μέσα από καλλιτεχνικές και συμμετοχικές δράσεις.

Το ιστορικό σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου συνέδεε για πάνω από έναν αιώνα τις πόλεις και τα λιμάνια της. Στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (2019) η σιδηροδρομική γραμμή Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα περιγράφεται ρητά ως έργο στρατηγικής σημασίας και προβλέπεται η εκπόνηση τεχνικοοικονομικής μελέτης σκοπιμότητας έως το 2027 για την κανονικοποίηση της υφιστάμενης γραμμής, την ηλεκτροκίνηση και τη σηματοδότηση ώστε να συνδεθεί η Δυτική και Νότια Πελοπόννησος με το κύριο δίκτυο του ΟΣΕ και το ευρωπαϊκό δίκτυο. Η Πελοπόννησος αποτελεί τη μοναδική ευρωπαϊκή ηπειρωτική περιφέρεια χωρίς ενεργό σιδηρόδρομο, στερούμενη δηλαδή ένα σημαντικό εργαλείο περιφερειακής ανάπτυξης, οικολογικής πολιτικής και κοινωνικής συνοχής και το βασικό μέσο για την απανθρακοποίηση στον τομέα των μεταφορών.

Μετά, λοιπόν, την αποδεδειγμένη πλήρη κυβερνητική αδιαφορία για την επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο και τις πρόσφατες ανακοινώσεις από την ΕΛΛΕΤ ανακύπτουν ερωτήματα που χρήζουν ξεκάθαρων απαντήσεων.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1. Είναι στις προτεραιότητες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών η επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου στη Μεσσηνία και ολόκληρη την Πελοπόννησο; Και αν ναι, με ποιο χρονοδιάγραμμα και ποιες συγκεκριμένες ενέργειες;**
- 2. Επίκειται μελέτη σκοπιμότητας για το τμήμα Καλαμάτα – Μεσσήνη – Διαβολίτσι; Ποιο το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και από ποιον θα εκπονηθεί; Δεσμεύεται ο Υπουργός για τη χρηματοδότηση της μελέτης; Ποιες συγκεκριμένες ενέργειες θα ακολουθήσουν μετά τη μελέτη σκοπιμότητας και με ποιο χρονοδιάγραμμα;**
- 3. Προτίθεται ο Υπουργός να εξετάσει σοβαρά την επαναλειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής, έστω αρχικά σε επίπεδο προαστιακού σιδηρόδρομου, που θα περιλαμβάνει την Κυπαρισσία (λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη και ότι ο οδικός άξονας Τσακώνα – Καλό Νερό έχει παραμείνει στα χαρτιά και η επικινδυνότητα του δρόμου οδηγεί σε θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα) καθώς και την επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής προς Φιλιατρά και Γαργαλιάνους; Εν ολίγοις, θα υπάρξει ένας σοβαρός και ολιστικός σχεδιασμός για την επαναλειτουργίας αλλά και την επέκταση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου στη Μεσσηνία;**

Ο ερωτών βουλευτής

Χαρίσης Αλέξανδρος (Αλέξης)