



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

Λιοσίων 301^Α 10445 Αθήνα.

Αθήνα 27/9/2025

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΣ-ΤΡΙΠΟΛΗ-ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Εμβρόντητους, κυριολεκτικά, μας άφησε η ανακοίνωση του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας στις 24/9/2025, σύμφωνα με την οποία προχωρεί στην επιλογή αναδόχου για την σύνταξη μελέτης που αφορά στην μετατροπή της μετρικής γραμμής Μεγάρων-Κορίνθου-Καλαμάτας σε ποδηλατόδρομο!!!

Ο σιδηροδρομικός άξονας Κόρινθος-Άργος / Ναύπλιο-Τρίπολη-Καλαμάτα διακρίνεται από τα εξής σημαντικά χαρακτηριστικά:

- ανήκει στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή και χαρακτηρίζεται ως ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας (βλ. Δήλωση Δικτύου ΟΣΕ 2024-25).

-συμπεριλαμβάνεται στο εν ισχύ Αναλυτικό Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (TEN-T/Railways-Comprehensive Network)

-τα τμήματά του Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο και Τρίπολη-Καλαμάτα συμπεριλαμβάνονται ως άξονες προαστιακής-περιφερειακής σημασίας στο Θεσμοθετημένο Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο Ελλάδος (2009)

-η αναβάθμιση και επαναλειτουργία του τμήματος Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο συμπεριλαμβάνεται στο εγκεκριμένο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ - 2019), το οποίο εκπονήθηκε και τεκμηριώθηκε μελετητικά για λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών, κατόπιν εντολής και υπό την αιγίδα της αρμόδιας ΓΔ της ΕΕ, ενώ έχει γίνει πρόσφατα (2022) μελέτη σκοπιμότητας για λογαριασμό του ΟΣΕ η οποία τεκμηρίωσε τη σκοπιμότητα του έργου με θετική κοινωνικοοικονομική απόδοση του έργου, όπως αυτή καθορίστηκε από τους δείκτες ERR ίσο με 14,73% (μεγαλύτερο από το προεξοφλητικό επιτόκιο 5%), ENPV ίση με 34415 χιλιάδες ευρώ > 0 και δείκτη B/C ίσο με 1,62 > 1.

-την περίοδο 2004-2009, με χρηματοδότηση από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Πελοποννήσου, επενδύθηκαν 80 εκατ. ευρώ και έγινε ριζική ανακαίνιση επιδομής της γραμμής με βαριά στοιχεία επιδομής και για ταχύτητες έως 120 χλμ/ώρα, με σκοπό την επαναλειτουργία.

-στον πρόσφατο επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπουργείου Μεταφορών (επί υπουργίας Χρ. Σταϊκούρα) για την ανάπτυξη των ελληνικών σιδηροδρόμων (χρονική περίοδος 2024-2044), συμπεριλαμβάνεται και η περαιτέρω αναβάθμιση του άξονα Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας

-η Τοπική Αυτοδιοίκηση της περιοχής Αργολίδας, Αρκαδίας και Μεσσηνίας, π.χ. ο Δήμος Ναυπλίου και πρόσφατα με ομόφωνα ψηφίσματα οι Δήμοι Καλαμάτας, Μεσσήνης και Οιχαλίας στην Μεσσηνία, έχουν ζητήσει την ανάταξη και επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στα τμήματα Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο, Καλαμάτα-Μελιγαλάς-Διαβολίτσι / Κυπαρισσία και Καλαμάτα-Μεσσήνη ως Προαστιακού. Ειδικά στην περίπτωση του Ναυπλίου, να υπάρχει ανταπόκριση προς τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο Αθηνών-Κορίνθου. Επίσης ο Δήμος Μεγαλοπόλεως έχει προτείνει την τουριστική αξιοποίηση της γραμμής

-βρίσκεται σε εξέλιξη πρωτοβουλία της Ελβετικής Πρεσβείας στην Αθήνα, σε συνεργασία με τους Ελβετικούς Σιδηροδρόμους, το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης (ETH) και την Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ), για την εκπόνηση ολοκληρωμένης μελέτης τουριστικής αξιοποίησης της γραμμής και τμηματικά και τοπικής προαστιακής ενώ οι υπάρχοντες σιδηροδρομικοί πάροχοι (Hellenic Train και η πρόσφατα αδειοδοτηθείσα Levante Trains) έχουν διατυπώσει ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση τμημάτων της γραμμής, όπως για το τμήμα Κόρινθος-Ναύπλιο η

Hellenic Train για προαστιακή συγκοινωνία ενώ η Levante Trains για συμμετοχή σε τουριστικές σιδηροδρομικές δραστηριότητες στο δίκτυο της Δυτικής και Νότιας Πελοποννήσου.

Κατόπιν όλων αυτών, είναι αδιανόητο αυτό που πληροφορηθήκαμε από τα ΜΜΕ, ότι το ΤΕΕ σε συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, ετοιμάζονται να προωθήσουν εκπόνηση μελέτης και τευχών δημοπράτησης για την μετατροπή της γραμμής αυτής, μήκους 244 χλμ σε....ποδηλατόδρομο και πεζόδρομο, αντί να είναι αρωγοί στις προαναφερθείσες προσπάθειες για ολοκληρωμένη επαναλειτουργία της γραμμής ως τουριστικής και τμηματικά και ως τοπικής προαστιακής, επ' ωφελεία της ΒΙΩΣΙΜΗΣ τουριστικής και τοπικής κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση των ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας σταθμών (που από το 1986 είναι κηρυγμένοι νεότερα διατηρητέα μνημεία εθνικής πολιτιστικής κληρονομιάς) και τεχνικών έργων της γραμμής. Αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχουν ανάλογα πολύ επιτυχημένα παραδείγματα σε άλλες χώρες της Ευρώπης (Ελβετία, Αυστρία, Γερμανία, Γαλλία κ.λπ.). **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.**

Εν κατακλείδι, ο σιδηροδρομικός άξονας Κορίνθου-Άργους / Ναυπλίου-Τρίπολης-Καλαμάτας, αποτελεί έναν από τους αρτηριακούς άξονες του σιδηροδρομικού μας δικτύου, έχουν επενδυθεί Κοινοτικά κονδύλια σε αυτόν, **αποτελεί ένα δημόσιο αγαθό** κοινωνικής προόδου και βασικό πόρο για την βιώσιμη τοπική κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη και επ' ουδενί δεν μπορεί να αχρηστευτεί με τέτοιου είδους καταστροφικές και μη αναστρέψιμες παρεμβάσεις. **Συνεπώς, όποιος αποφασίσει κάτι τέτοιο, θα φέρει βαριές ευθύνες, για τις οποίες θα κληθεί να δώσει λόγο στις Ελληνικές και Ευρωπαϊκές Δικαστικές Αρχές.**

Με εκτίμηση

Για το Δ.Σ. του «Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ



Π. Ράλλης



Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ



Φ. Λυκομήτρος