ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
The association of the friends of the Railway
Λιοσίων 301[Α] 10445 Αθήνα.

Αθήνα 7/10/2025

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ No 2

Η ΠΟΛΙΤΕΙΑ ΩΦΕΙΛΕΙ ΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ



1. ΑΝΥΠΟΣΤΑΤΕΣ ΟΙ ΔΙΑΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ ΟΤΙ ΔΕΝ ΘΑ ΘΙΓΕΙ Η ΓΡΑΜΜΗ, ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ .

Ανέφικτες και ανυπόστατες είναι οι διαβεβαιώσεις που εδόθησαν από τον Γ. Γ. Χωρικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Σύμφωνα με αυτές, στην σχεδιαζόμενη από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και το ΤΕΕ μετατροπή της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας σε ποδηλατόδρομο, δεν θα θιγεί, δήθεν, η γραμμή, την στιγμή που η ζώνη απαλλοτρίωσης κατά μήκος της διαδρομής της ελεύθερης γραμμής (εκτός σταθμών) έχει πλάτος μόλις γύρω στα 4,5 με 5 μέτρα. Επιπλέον, σε όλο το ορεινό τμήμα περνάει μέσα

από στενά ορύγματα, σήραγγες και περάσματα όπου ίσα ίσα χωράει το τραίνο (με κινηματικό περιτύπωμα πλάτους 4,2 μ.) συμπεριλαμβανομένου του οριακού χώρου διαφυγής πεζού, καθώς και πάνω από πολύ υψηλές μεταλλικές, τσιμεντένιες και πέτρινες κοιλαδογέφυρες σε απόκρημνα σημεία που στη στέψη τους έχουν χώρο μόνο για την γραμμή και δεν περισσεύει χώρος για κάτι άλλο. Παραθέτουμε στο τέλος του κειμένου αρκετές φωτογραφίες, ενδεικτικά, για να αντιληφθεί κανείς για τί ακριβώς μιλάμε....
Το μεγαλύτερο τμήμα της γραμμής διέρχεται από τέτοια σημεία, σε ερημικές τοποθεσίες, με μηκοτομικές κλίσεις μέχρι 3% που αντενδείκνυνται για ποδηλασία και μάλιστα κάποιες από τις γέφυρες της γραμμής που βρίσκονται σε μεγάλο υψόμετρο δέχονται ανεμορριπές πολλών μποφόρ, πράγμα ιδιαιτέρως επικίνδυνο για ποδηλασία. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος για τον οποίο σε γειτονικά σημεία αυτών των γεφυρών έχουν εγκατασταθεί ανεμογεννήτριες (Αχλαδόκαμπος, Καλογερικό Τριπόλεως).
Κατά συνέπεια η εν λόγω διαδρομή είναι εντελώς ακατάλληλη και επικίνδυνη για ποδηλασία, πέραν του ότι θα αχρηστευτεί μια πολύτιμη σιδηροδρομική γραμμή για την οποία έχουν επενδυθεί παραπάνω από 80 εκατ. ευρώ για την βαριά ανακαίνισή της, με χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Πελοποννήσου.

2. ΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ

Το ανυπόστατο των διαβεβαιώσεων περί διατήρησης της σιδηροδρομικής γραμμής, αποδεικνύεται περίτρανα από διάφορα σημεία της διακήρυξης για την ανάθεση μελέτης και εκπόνησης τευχών δημοπράτησης μετατροπής της γραμμής σε ποδηλατόδρομο και πεζόδρομο.
Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι «για τα υλικά που θα προταθούν θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο βιοκλιματικός σχεδιασμός, π.χ. **κυβόλιθοι ή αντιολισθηρές τσιμεντόπλακες από ψυχρά υλικά,** απορροφητικά υλικά που να μην εμποδίζουν την απορρόφηση των όμβριων υδάτων από το έδαφος, υλικά με μειωμένη απορροφητικότητα στη θερμότητα και υψηλή ανακλαστικότητα».. Αυτό δείχνει ότι ακόμα και αν δεν ξηλωθεί η σιδηροδρομική γραμμή, **θα επικαλυφθεί με τα παραπάνω υλικά με σαφέστατο κίνδυνο αλλοίωσης της γεωμετρίας της και απαξίωσης των στοιχείων επιδομής και υποδομής της (σιδηροτροχιές, σκάφη έδρασης γραμμής με σκύρα, επιχώματα κ.λπ.),** καθιστώντας εκ των πραγμάτων αδύνατη τη λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής, για όσο διάστημα λειτουργεί ως ποδηλατόδρομος-πεζόδρομος και ασύμφορη οικονομικά την ανάταξη και ανάκτησή της.
Σε άλλο σημείο η προκήρυξη αναφέρει ότι η προτεινόμενη τροποποίηση των χαρακτηριστικών του σιδηροδρομικού διαδρόμου προκειμένου να μετατραπεί σε ποδηλατόδρομο και πεζόδρομο, θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, επίσης:
"....-Βελτίωση υφιστάμενων υποδομών οδικών έργων για μία γόνιμη ένταξή τους στην ευρύτερη ανάπλαση της ζώνης της σιδηροδρομικής γραμμής και δημιουργία κάθετων συνδέσεων για διευκόλυνση της κυκλοφορίας των

οχημάτων εγκάρσια της επέμβασης.
-Δημιουργία διαβάσεων σε καίρια σημεία για απρόσκοπτη προσπέλαση από τους πεζούς και τη συνένωση των οικισμών που βρίσκονται εκατέρωθεν της γραμμής.
-Αξιοποίηση του εξοπλισμού της σιδηροδρομικής τροχιάς και των αντικειμένων που την απαρτίζουν, με την ένταξή τους ως στοιχείων της διαμόρφωσης".
Αυτά όλα σημαίνουν πλήρη αχρήστευση και τμηματική, τουλάχιστον, αποξήλωση της σιδηροδρομικής γραμμής και προσθήκη πρόσθετων μη αναστρέψιμων παρεμβάσεων, που θα καταστήσουν αδύνατη οποιαδήποτε απόπειρα ανάταξης ή ανακατασκευής και επαναλειτουργίας της γραμμής.
Θα δημιουργηθεί δηλαδή ένα τετελεσμένο γεγονός και ένα καθεστώς ουσιαστικά μη αναστρέψιμο. Γι' αυτό ας μην παίζουμε με τις λέξεις. Οι προθέσεις πρέπει να είναι ξεκάθαρες. Θέλουμε σιδηροδρομική γραμμή ή ποδηλατόδρομο; Γιατί και τα δύο μαζί, εκ των πραγμάτων, δεν λειτουργούν.

3. ΜΕ ΤΗΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΕΕ, ΠΑΡΑΒΙΑΖΕΤΑΙ ΚΑΤΑΦΩΡΑ ΤΟ ΜΟΛΙΣ ΦΕΤΟΣ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΘΕΝ "ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (ΠΧΠ) ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ"
Επί πλέον των ανωτέρω, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και ειδικότερα ο ΓΓ Χωρικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΝ κ. Ευθύμιος Μπακογιάννης, με αυτή τους την απόφαση, παραβιάζουν το ίδιο το ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (ΠΧΠ) ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ που θεσμοθετήθηκε με απόφαση του Υπουργού και Υφυπουργού Περιβάλλοντος μόλις φέτος (δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ186 / Δ / 10-4-2025, απόφαση με αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/36777/477 "Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Πελοποννήσου και Περιβαλλοντική έγκριση αυτού"
ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 1 (ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ), ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 9 (ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ) ΚΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 17 (ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ) γίνεται σαφής και ρητή αναφορά στην αξιοποίηση του εν λόγω σιδηροδρομικού άξονα ως τουριστικού σιδηροδρόμου , καθώς επίσης στην αξιοποίηση των τμημάτων Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο, Τρίπολη-Καλαμάτα και Καλαμάτα-Μεσσήνη ως Προαστιακός Σιδηρόδρομος.

Ειδικά στο άρθρο 9 γίνεται εκτεταμένη αναφορά στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο με τις κάτωθι προτάσεις μεταξύ άλλων:
-Επέκταση Προαστιακού Σιδηροδρόμου στον άξονα Λουτράκι-Ισθμός (Αθήνα) και Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο
-Προαστιακή σύνδεση Καλαμάτας-Μεσσήνης
-Διερεύνηση υλοποίησης προαστιακής σύνδεσης Τρίπολης-Καλαμάτας

-Διερεύνηση αξιοποίησης υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου και σταθμών στον άξονα Κόρινθος-Ναύπλιο-Τρίπολη-Καλαμάτα, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου προς την Κυπαρισσία, για τουριστικές διαδρομές

Τέλος στο άρθρο 17 (Πρόγραμμα Δράσης - Προτάσεις Στρατηγικών Προτεραιοτήτων), :
- με στοιχείο 5.2-6 προτείνεται η διερεύνηση υλοποίησης προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης Τρίπολης με Καλαμάτα
-με στοιχείο 5.2-7 προτείνεται η διερεύνηση αξιοποίησης υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου και σταθμών στον άξονα Κορίνθου-Ναυπλίου-Τρίπολης-Καλαμάτας, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου προς την Κυπαρισσία, για τουριστικές διαδρομές
-με στοιχείο 5.2-8 προτείνεται η ολοκλήρωση σιδηροδρομικού δικτύου στην Περιφερειακή Ενότητα Κορινθίας και επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου στον άξονα Λουτράκι-Ισθμός-Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο.

4. ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ ;;;
Υπάρχει στρατηγικός σχεδιασμός για επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος-Άργος / Ναύπλιο-Τρίπολη-Καλαμάτα, τουλάχιστον στα τμήματα πρώτης προτεραιότητας που παρουσιάζουν συγκοινωνιακό ενδιαφέρον, ανταγωνιστικότητα προς τα άλλα μέσα και ωριμότητα υλοποίησης (Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο και Καλαμάτα-Μεσσήνη / Μελιγαλά-Διαβολίτσι-Κυπαρισσία) ή όλο αυτό πάει οριστικά στις καλένδες;
Υπάρχει πρόθεση για βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη με άξονα το πλέον οικολογικό μέσο μεταφοράς όπως είναι ο σιδηρόδρομος.
Υπάρχει πολιτική βούληση να χρησιμοποιηθεί ο Σιδηρόδρομος ΑΜΕΣΑ ΕΩΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ ως εργαλείο για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση με όρους βιώσιμης κινητικότητας σε ένα πολύ σημαντικό θέρετρο όπως είναι το Ναύπλιο και σε ένα πολύ σημαντικό αστικό κέντρο της Νότιας Πελοποννήσου όπως είναι η Καλαμάτα, που σήμερα, στις περιόδους αιχμής ιδιαίτερα, στραγγαλίζονται από την πληθώρα των προσερχομένων αυτοκινήτων των επισκεπτών, που επιβαρύνουν υπέρμετρα την κυκλοφορία και την στάθμευση στην περιοχή τους;
Γενικώς, υπάρχει ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗΣΗ για επανεκκίνηση του Σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο, ή μήπως σιωπηρά η πολύ σημαντική αυτή από πλευράς πληθυσμιακής, παραγωγικής και τουριστικής Περιφέρεια της χώρας, έχει παραχωρηθεί ως φέουδο στους Παραχωρησιούχους μεγαλο-εργολάβους των αυτοκινητοδρόμων, τα Υπεραστικά ΚΤΕΛ και την οδική μεταφορά εν γένει; Γιατί παρατηρούμε μια δυστοκία και ξεκάθαρη απροθυμία της κυβέρνησης να ολοκληρωθεί η νέα ηλεκτροκίνητη κανονικού εύρους γραμμή Αθηνών-Αιγίου μέχρι την Πάτρα, αλλά και να αναταχθούν και

επαναλειτουργήσουν τουλάχιστον τα τμήματα εκείνα του υπόλοιπου μετρικού δικτύου Πελοποννήσου που εξακολουθούν να έχουν μεγάλη συγκοινωνιακή ή τουριστική σημασία και που για κάποια υπάρχουν στον ΟΣΕ (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.) έτοιμες πρόσφατες μελέτες (τεχνικές και σκοπιμότητας -με τεκμηριωμένους επιλέξιμους δείκτες κοινωνικοοικονομικής σκοπιμότητας) π.χ. για τα τμήματα Πάτρα-Πύργος και Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο, ή ζητώνται μετ' επιτάσεως από τις τοπικές κοινωνίες και την Τοπική Αυτοδιοίκηση προς επαναλειτουργία (π.χ. Αργολίδα, Μεσσηνία). Κάτι τέτοιο θα ήταν απολύτως συμβατό και με την προσπάθεια που έχει αναλάβει το Υπουργείο Μεταφορών για την ανασυγκρότηση και το ξαναζωντάνεμα του Ελληνικού Σιδηροδρόμου. Ζητάμε αποδείξεις με έργα και όχι μόνο με λόγια ....

Όλα αυτά τα ανέφικτα σχέδια και καταστροφικά σενάρια θα απαξιώσουν και θα αχρηστεύσουν τον αρτηριακό σιδηροδρομικό άξονα της Πελοποννήσου, που είναι ενταγμένος στο Αναλυτικό Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων και στον οποίο, σχετικά πρόσφατα, επενδύθηκαν περί τα 100 εκατ. ευρώ για την αναβάθμισή του με Κοινοτικά κονδύλια και που τμήματά του είναι ενταγμένα στο εγκεκριμένο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (2019). Για τα τμήματα αυτά έχουν εκπονηθεί από τον ΟΣΕ πρόσφατα (2022) μελέτες ανάταξης και σκοπιμότητας επαναλειτουργίας με επιλέξιμους δείκτες κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης, προκειμένου να δρομολογηθεί βραχυπρόθεσμα η επαναλειτουργία τους (π.χ. στο τμήμα Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο). Επίσης, ζητείται επίμονα η επαναλειτουργία τους από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους Τοπικούς φορείς της Κοινωνίας των Πολιτών (Αργολίδα, Μεσσηνία). Καλούμε λοιπόν την κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών να απορρίψουν τα σχέδια καταστροφής του Σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου και να ανταποκριθούν θετικά σε αυτά τα αιτήματα για σταδιακή στοχευμένη τμηματική επαναλειτουργία της γραμμής. Σε αυτό συνηγορούν και οι πολύ ενδιαφέρουσες προτάσεις και για τουριστική αξιοποίηση αυτού του άξονα που χαρακτηρίζεται ως διαδρομή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και με περικαλλή, από αρχιτεκτονικής πλευράς, διατηρητέα κτίρια σταθμών και τεχνικά έργα. Σημαντικά παραδείγματα προτάσεων αποτελούν η πρωτοβουλία της Ελληνικής Εταιρείας Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ) σε συνεργασία με την Ελβετική Πρεσβεία, το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης και τους Ελβετικούς Σιδηροδρόμους, αλλά και οι εκδηλωμένες προθέσεις εκμετάλλευσης εγκατεστημένων ή και νέων, υπό ίδρυση, Σιδηροδρομικών Παρόχων όπως η Hellenic Train για το τμήμα Κόρινθος-Ναύπλιο, η Levante Trains για την Νοτιοδυτική Πελοπόννησο, η EMSE Rail για το τμήμα ΄Αργος-Τρίπολη.

Αν θέλουμε να αναπτύξουμε ποδηλατικό τουρισμό, ας ξαναλειτουργήσει ο σιδηρόδρομος εξυπηρετώντας και το ποδήλατο μέσω της διευρυμένης δυνατότητάς του μεταφοράς μεγάλου αριθμού ποδηλάτων

(α) είτε ως τοπικός-προαστιακός εκεί που απαιτείται και συγκεκριμένα στο τμήμα Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο με ανταπόκριση με τον Προαστιακό της Αθήνας, καθώς και στο τμήμα της γραμμής Κορίνθου-Καλαμάτας, που βρίσκεται εντός της Μεσσηνίας, με επίκεντρο την Καλαμάτα, όπως λειτουργούσε την περίοδο 2007-2010 με 1000 επιβάτες ημερησίως.
(β) είτε ως τουριστικός σιδηρόδρομος κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα (Ελβετία, Αυστρία κ.λπ.) και στο υπόλοιπο τμήμα της γραμμής, οπότε θα μπορεί να μεταφέρει πολλαπλάσιους επισκέπτες στην περιοχή σε σχέση με τον ποδηλατόδρομο, μεταξύ των οποίων και τους ποδηλάτες με τα ποδήλατά τους, σε διάφορους γραφικούς σταθμούς της εν λόγω γραμμής, εκατέρωθεν της οποίας θα μπορούν να κατασκευαστούν εγκάρσιες ποδηλατικές διαδρομές περιήγησης προς την ενδοχώρα (Τρίπολη, Γορτυνία, Αρχαία Μεσσήνη κ.λπ.), κάθετα προς την σιδηροδρομική γραμμή και όχι αχρηστεύοντάς την.

Εάν πάλι κάποιοι επιμένουν να φτιάξουν υπεραστικό ποδηλατόδρομο μεγάλου μήκους για να τον εντάξουν στο διεθνές δίκτυο Eurovelo, ας τον φτιάξουν κατά μήκος της Παλαιάς Εθνικής Οδού η ακόμα καλύτερα στο πλάι και παράλληλα του αυτοκινητόδρομου της Κ/Ξ ΜΟΡΕΑΣ (Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα), που υπάρχει δυνατότητα και χώρος (με φυσικό διαχωρισμό, όπου ενδείκνυται), έτσι ώστε και η ασφάλεια της ποδηλατοκίνησης να είναι εξασφαλισμένη, και η καταστροφή του σιδηροδρομικού δικτύου να αποτραπεί.

Με εκτίμηση

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Π. Ράλλης

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΣΦΣ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1983

Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Φ. Λυκομήτρος

Συνοδευτικές φωτογραφίες:











