

ΑΡΑΓΕΣ

Αριστερή Αγωνιστική Ενωτική Συσπείρωση

συμμετέχουν ανένταχτοι/ες αγωνιστές-αγωνίστριες και:

ΠΑριστερή Αγωνιστική
Αρέμβαση εργαζόμενων
μηχανικών

αριστερή Στροφή

συσπείρωση
αριστερων μηχανικών

ΤΟΜΗ
ΑΥΤΟΝΟΜΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Επαναλειτουργία και όχι διάλυση του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο

Στις 24-09-2025 δημοσιεύθηκε στο ΕΣΗΔΗΣ, διαγωνισμός «ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΟΡΙΝΘΟΣ-ΚΑΛΑΜΑΤΑ» και διαγωνισμός «ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΓΑΡΑ-ΚΟΡΙΝΘΟΣ», με συνολικό προϋπολογισμό 3.569.993,99 € και 972.199,75 € και αναθέτουσα αρχή το ΤΕΕ. Η εξέλιξη αυτή αφορά την μετατροπή των μετρικών σιδηροδρομικών γραμμών Κορίνθου - Καλαμάτας και Κορίνθου - Μεγάρων σε ποδηλατόδρομο! Ουσιαστικά πρόκειται για σχέδιο διάλυσης της υφιστάμενης σιδηροδρομικής υποδομής και οριστικής εγκατάλειψης της προοπτικής επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο.

Για ακόμη μία φορά το σημερινό ΤΕΕ, αντί να επιτελεί το ρόλο του ως επιστημονικός σύμβουλος της πολιτείας και ελεγκτής των τεχνικών εξελίξεων, λειτουργεί ως βραχίονας των κυβερνητικών μεθοδεύσεων και των ανεργμάτων, ληστρικών, παράλογων και καταστροφικών σχεδιασμών της κυβέρνησης. Το ΤΕΕ παρουσιάζεται ως Ανάδοχος σε αυτά τα έργα, χωρίς καμία επιστημονική διαβούλευση, χωρίς κανένα έρεισμα σε υπερκείμενο σχεδιασμό, χωρίς καμία εξήγηση ως προς τους σκοπούς του έργου και χωρίς καμία διαφάνεια στα οικονομικά στοιχεία τόσο των διακηρύξεων όσο και των επιπτώσεων του έργου.

Το σχέδιο που προωθείται, είναι ένα σχέδιο καταστροφικής αλλοίωσης του σιδηροδρομικού δικτύου με τον επίπλαστο σκοπό δημιουργίας ποδηλατικής διαδρομής. Σχέδιο καταστροφής μιας πολύτιμης υποδομής που μπορεί και πρέπει να επαναλειτουργήσει με σύγχρονες προδιαγραφές, προς όφελος των πολιτών. Αναλυτικά αναφέρεται ότι:

- Η σιδηροδρομική γραμμή Πελοποννήσου εμπεριέχεται στο υφιστάμενο εκτεταμένο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Η επαναλειτουργία της προβλέπεται από το εγκεκριμένο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού της Ελλάδας, από το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Πελοποννήσου και από το Εθνικό Στρατηγικό Μεταφορικό Σχέδιο της Ελλάδας. **Η διάλυση της σιδηροδρομικής υποδομής αντίκειται σε κάθε υπερκείμενο σχεδιασμό.**
- Οι τοπικές κοινωνίες και αυτοδιοικήσεις έχουν ζητήσει την ανάταξη και επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου. Μάλιστα από την ημέρα της δημοσίευσης των διακηρύξεων, οι αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας έχουν ενταθεί σε κάθε επίπεδο. **Καμία διαβούλευση δεν έχει γίνει σε επιστημονικό ή τοπικό επίπεδο, για τα έργα αυτά.**
- Το 2022 μελέτη βιωσιμότητας του ΟΣΕ επιβεβαίωσε ότι η επαναλειτουργία της γραμμής θα είχε θετική κοινωνικοοικονομική επίπτωση βασιζόμενη σε βασικούς οικονομικούς δείκτες. Εξάλλου **τα οφέλη από τη λειτουργία σιδηροδρόμου**, στο περιβάλλον, στην προσβασιμότητα, στην ασφάλεια μεταφορών και σε τόσα άλλα, **είναι σαφώς επιστημονικά τεκμηριωμένα.**
- Το κόστος της σιδηροδρομικής υποδομής, μόνο στο δίκτυο Κόρινθος - Καλαμάτα ανέρχεται σε 2,5 - 3 δισ. ευρώ, ενώ το κόστος της συνολικής υποδομής σε όλη την Πελοπόννησο κυμαίνεται από 5 ως 6 δισ. ευρώ. Έχει επίσης γίνει ριζική ανακατασκευή και εκσυγχρονισμός με επιδομή βαρέος τύπου (80 εκατ. € από ΠΕΠ Πελοποννήσου 2004–2009). **Η διάλυση της υφιστάμενης υποδομής συνιστά οικονομικό έγκλημα.**
- **Το επιχείρημα ότι η υφιστάμενη σιδηροδρομική υποδομή**, ως μετρική, είναι απαρχαιωμένη και **μπορεί να καταργηθεί, δεν στέκει στο ελάχιστο.** Πρώτον, ακόμα και η υφιστάμενη υποδομή μπορεί να εξυπηρετήσει τοπικό μεταφορικό έργο και να διασυνδέσει πόλους της Πελοποννήσου, ακόμα και με σχετικά χαμηλές ταχύτητες. Δεύτερον, είναι πολλές τάξεις μεγέθους προτιμότερο από άποψη κόστους και χρόνου και περιβαλλοντικού αντικτύπου, να αναβαθμιστεί η υφιστάμενη υποδομή από το να δημιουργηθεί νέα χάραξη.
- Η ασάφεια των διακηρύξεων των μελετών, δεν είναι αρκετή να κρύψει ότι τα προωθούμενα έργα θα ναρκοθετήσουν την προοπτική επαναλειτουργίας και αναβάθμισης της υφιστάμενης υποδομής. Δεν είναι τεχνικά δυνατόν, να συνυπάρξει η ποδηλατική διαδρομή με λειτουργική σιδηροδρομική γραμμή. **Η υλοποίηση των έργων θα είναι η ταφόπλακα για το σιδηρόδρομο στην Πελοπόννησο.**
- Η δημιουργία ποδηλατικής διαδρομής εις βάρος της σιδηροδρομικής, είναι καταστροφική για το περιβάλλον, γιατί εδραιώνει μακροπρόθεσμα ως μοναδική

επιλογή μετακίνησης το αυτοκίνητο και τους πανάκριβους αυτοκινητόδρομους ως μονοπώλια.

- Η μετατροπή της υποδομής σε ποδηλατόδρομο, δεν θα πετύχει κανένα υγιή σκοπό. Σε όλα τα επιτυχημένα παραδείγματα από το εξωτερικό, οι ποδηλατόδρομοι είναι αστικοί ή περιαστικοί. Όποτε έχουν μεγάλο μήκος υποστηρίζονται από σιδηροδρομικούς σταθμούς για λόγους λειτουργικότητας και διασύνδεσης, δηλαδή τελείως αντίθετα από τη δρομολογούμενη παρέμβαση.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου αποτελεί κομμάτι της ιστορίας, της συλλογικής μνήμης και των κοινωνικών δεσμών της περιοχής. Για όλους τους λόγους του κόσμου, αυτή η διάφανα απαράδεκτη κίνηση αποξήλωσης των σιδηροδρομικών γραμμών της Πελοποννήσου πρέπει να παγώσει. Το ΤΕΕ οφείλει να σταθεί στο πλευρό των τοπικών φορέων και των φορέων προάσπισης του σιδηροδρόμου, που αντιστέκονται στους σχεδιασμούς διάλυσης του σιδηροδρόμου, και όχι απέναντι τους ως ο εκτελεστικός φορέας της διάλυσης αυτής.

Ως ΑΡΑΓΕΣ εκφράζουμε και υποστηρίζουμε στην Αντιπροσωπεία ΤΕΕ, την πάγια και τεκμηριωμένη θέση μας ότι η επανεκκίνηση του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο, αλλά και σε ολόκληρη τη χώρα, μπορεί και πρέπει να γίνει στο πλαίσιο ενός συνολικού σχεδίου ανασυγκρότησης του δημόσιου δικτύου μεταφορών, με γνώμονα τις λαϊκές ανάγκες και όχι τα κέρδη. Ενός σχεδίου που θα αποκαθιστά τον σιδηρόδρομο ως κοινωνικό δικαίωμα και δημόσιο αγαθό, και θα εγγυάται την ασφάλεια, την προσβασιμότητα και την υψηλή ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών προς όφελος της κοινωνίας.

*Εισήγηση ΑΡ.ΑΓ.Ε.Σ. στο Θέμα 9
της 4^{ης} τακτικής συνεδρίασης της Αντιπροσωπείας ΤΕΕ
17/10/2025*