

## ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

**Θέμα: Άμεση ακύρωση της δημοπράτησης προμελετών για την μετατροπή των μετρικών σιδηροδρομικών γραμμών Κορίνθου - Καλαμάτας και Κορίνθου - Μεγάρων σε ποδηλατόδρομο.**

Στις 24-9-2025 δημοσιεύθηκαν δυο διακηρύξεις του ΤΕΕ για την-δημοπράτηση προμελετών για την μετατροπή των μετρικών σιδηροδρομικών γραμμών Κορίνθου - Καλαμάτας και Κορίνθου - Μεγάρων σε ποδηλατόδρομο.

Η δημοπράτηση έγινε ύστερα από προγραμματική σύμβαση με το ΥΠΕΝ, το οποίο-φέρεται ως Κύριος του Έργου, με Εργοδότη το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. και με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο.

Συγκεκριμένα δημοσιεύθηκαν οι κάτωθι διακηρύξεις:

-η 42641/24-09-2025 που αφορά Διακήρυξη ανοικτής διαδικασίας για την εκπόνηση προμελετών και τευχών δημοπράτησης για τη διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής Μέγαρα – Κόρινθος και

-η 42641/24-09-2025, Διακήρυξη ανοικτής διαδικασίας για την εκπόνηση προμελετών και τευχών δημοπράτησης για την διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής Κόρινθος – Καλαμάτα με προϋπολογισμό, 2.869.000 ευρώ (άνευ ΦΠΑ)

Η δημοσίευση αυτή έσκασε σαν βόμβα και προκάλεσε άμεσες αντιδράσεις στην Πελοπόννησο, δεδομένου ότι αποτελεί πάγιο αίτημα η επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου- Καλαμάτας και προς τον σκοπό αυτό υπήρχαν σε εξέλιξη σχετικές διαβουλεύσεις από μια σειρά φορέων

Την έντονη διαμαρτυρία και κατηγορηματική διαφωνία τους για τους εν κρυπτώ προωθούμενους σχεδιασμούς, απουσία οποιασδήποτε ενημέρωσης και σχετικής διαβούλευσης με τις τοπικές κοινωνίες εξέφρασαν πολυάριθμοι φορείς.

Τον τελευταίο καιρό έχουν δημοσιευτεί

- ✓ Ψηφίσματα των Δημοτικών Συμβούλιων του Δήμου Καλαμάτας ,του Δήμου Οιχαλίας ,της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, κλπ που με επιστολή τους προς τους αρμόδιους φορείς ,ζητούν την επιστροφή του τρένου και επισημαίνουν ότι η επαναλειτουργία της γραμμής μπορεί να καλύψει κρίσιμες ανάγκες στη μετακίνηση χιλιάδων πολιτών, εργαζομένων, φοιτητών, να δώσει ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη, να ενισχύσει τις βιομηχανικές περιοχές Μελιγαλά, Καλαμάτας
- ✓ Απόφαση του Περιφερειακού Τμήματος του ΤΕΕ Πελοποννήσου
- ✓ Επιστολή διαμαρτυρίας της Ελληνικής Εταιρίας Περιβάλλοντος (ΕΛΛΕΤ)
- ✓ Επιστολή διαμαρτυρίας του Πανελληνίου Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου Αθήνας
- ✓ Επιστολή διαμαρτυρίας του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας
- ✓ Επιστολή του Συλλόγου Μηχανικών, εργαζομένων στον ΟΣΕ

Επισημαίνεται ότι :

- Η σιδηροδρομική γραμμή περιλαμβάνεται στο εγκεκριμένο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού καθώς και στο ίδιο το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Πελοποννήσου (ΦΕΚ186 / Δ / 10-4-2025).

Είναι πραγματικά απορίας άξιο πώς το ΤΕΕ, ως αναθέτουσα αρχή του προγράμματος Δοξιάδη για την εκπόνηση των ΤΠΣ σε όλη τη χώρα – και ενώ, σύμφωνα με τις ίδιες τους τις προδιαγραφές, απαιτείται η εναρμόνιση κάθε σχεδίου και έργου με τον υπερκείμενο σχεδιασμό – παραβλέπει τις κατευθύνσεις που έχουν δοθεί για τον σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου.

- Το ιστορικό σιδηροδρομικό δίκτυο υπέστη ριζική ανακατασκευή και εκσυγχρονισμό με επιδομή βαρέος τύπου το 2011, με συγχρηματοδότηση από το Π.Ε.Π. Πελοποννήσου και την Ευρωπαϊκή Ένωση, ύψους 80 εκατομμυρίων ευρώ. Κατασκευάστηκε μια πανάκριβη σιδηροδρομική γραμμή 250 χιλιομέτρων η οποία ουδέποτε λειτούργησε
  - Η σιδηροδρομική γραμμή εντάσσεται στο υφιστάμενο εκτεταμένο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, γεγονός που υπογραμμίζει τη στρατηγική της σημασία για τη σύνδεση της Πελοποννήσου με το ευρωπαϊκό δίκτυο.
  - Στον πρόσφατο 20ετή (2024-2044) επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπουργείου Μεταφορών για την ανάπτυξη των ελληνικών σιδηροδρόμων, συμπεριλαμβάνεται και η περαιτέρω αναβάθμιση του άξονα Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας.
  - Η προμελέτη μετατροπής της γραμμής υπολογισμού 3,5 εκατομμυρίων ευρώ, θα χρηματοδοτηθεί από το Πράσινο Ταμείο, χωρίς να έχει προηγηθεί ανάλυση σκοπιμότητας ή αξιολόγηση της βιωσιμότητας της πρότασης.
  - Είναι ανέφικτες-οι διαβεβαιώσεις που μεταγενέστερα εδόθησαν από κυβερνητικές πηγές, ότι στη σχεδιαζόμενη από το ΥΠΕΝ και το ΤΕΕ μετατροπή της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας σε ποδηλατόδρομο, δεν θα θιγεί η σιδηροδρομική γραμμή, την στιγμή που η ζώνη απαλλοτρίωσης κατά μήκος της διαδρομής της ελεύθερης γραμμής (εκτός σταθμών) έχει πλάτος μόλις 4,5 με 5 μέτρα. Επιπλέον, σε όλο το ορεινό τμήμα της διαδρομής της, η γραμμή 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 χωρίς επί πλέον διαθέσιμο χώρος.
  - Το έργο αυτό, εάν και εφόσον κατασκευαστεί, θα έχει χρονική διάρκεια εκπόνησης μελέτης (προμελέτης και μελέτης εφαρμογής), κατασκευής και ολοκλήρωσης που θα ξεπεράσει τα 7-8 χρόνια, με προβλεπόμενο κόστος κατασκευής δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ, χωρίς εξασφαλισμένη πηγή χρηματοδότησης.
- Το εύλογο ερώτημα που τίθεται είναι για ποιο χρονικό ορίζοντα σχεδιάζεται το συγκεκριμένο έργο. Το συμπέρασμα, ωστόσο, που προκύπτει αβίαστα είναι ότι, εάν το έργο αυτό υλοποιηθεί, θα σημάνει οριστικά το τέλος του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο.

Είναι πράγματι παράδοξο πώς το Πράσινο Ταμείο χρηματοδοτεί ένα έργο που οδηγεί στην απαξίωση μιας κατεξοχήν φιλικής προς το περιβάλλον υποδομής, όπως είναι ο σιδηρόδρομος, τη στιγμή που η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί το συγκεκριμένο μέσο ως τον πλέον βιώσιμο τρόπο μεταφοράς.

-Η κατασκευή ενός ποδηλατόδρομου είναι αναμφίβολα ένα θετικό και ευπρόσδεκτο έργο. Ωστόσο, δεν απαιτεί τόσο δαπανηρές παρεμβάσεις και, σε καμία περίπτωση, δεν θα πρέπει να υλοποιείται εις βάρος άλλων κρίσιμων υποδομών μεταφορών, όπως το σιδηροδρομικό δίκτυο. Πολύ περισσότερο, όταν δεν υπάρχει στοιχειώδης δίκτυο ποδηλατοδρόμων εντός του

αστικού ιστού, είναι αδιανόητο να προηγείται η χρηματοδότηση ποδηλατοδρόμου σε εξωαστικές περιοχές.

-Για κάθε έργο δημόσιου συμφέροντος και περιβαλλοντικής σημασίας, θα έπρεπε να θεωρείται αυτονόητη η ανάγκη εκτεταμένης και ουσιαστικής διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς και την κοινωνία. Το ΤΕΕ προκήρυξε το εν λόγω έργο, που δρομολογήθηκε από το ΥΠΕΝ, χωρίς να έχει προηγηθεί – όπως όφειλε – διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες και τους αρμόδιους φορείς, ούτε να έχει εξασφαλιστεί η σύμφωνη γνώμη της αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού. Πρόκειται για έργο με σοβαρές επιπτώσεις στη βιώσιμη ανάπτυξη της Περιφέρειας Πελοποννήσου και, ειδικότερα, των Περιφερειακών Ενοτήτων Αρκαδίας και Μεσσηνίας.

Το ΤΕΕ, ως θεσμικός σύμβουλος της πολιτείας, οφείλει να συμβάλλει στην ορθολογική λήψη αποφάσεων σε πλήρη εναρμόνιση με τους στόχους για βιώσιμη ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών και όχι να προκηρύσσει έργα που αποφασίζονται ερήμην τους, υλοποιώντας κυβερνητικές επιλογές

Είναι αδιανόητο η Πελοπόννησος να παραμένει χωρίς σιδηρόδρομο στον 21<sup>ο</sup> αιώνα, και ακόμη πιο παράδοξο το ΤΕΕ να συμβάλλει σε αυτή την κατάσταση, αντί να πρωτοστατεί στις προσπάθειες για την επαναλειτουργία του δικτύου.

Η επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής αποτελεί προτεραιότητα στρατηγικής σημασίας για την κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της Πελοποννήσου.

**Ζητάμε:**

- Άμεση ακύρωση των διαγωνισμών για τη μετατροπή σε ποδηλατόδρομο
- Ανάκληση της χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο
- Προτεραιότητα στην επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου

