



ΠΡΟΣ: Πίνακα Αποδεκτών

ΘΕΜΑ: Διαμαρτυρία για την καταστροφή της ιστορικής σιδηροδρομικής γραμμής Πελοποννήσου

Αξιότιμοι,

Με έκπληξη πληροφορηθήκαμε για την πρόθεση του *Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας* στη μετατροπή της ιστορικής σιδηροδρομικής γραμμής μετρικού εύρους της Πελοποννήσου στο τμήμα Μεγάρων-Κορίνθου-Καλαμάτας σε ποδηλατόδρομο.

Το *ΤΕΕ*, σε ανακοίνωσή του στις 24/9/2025, ενημέρωσε ότι πρόκειται να αναθέσει ιδιαίτερα δαπανηρή προμελέτη, η οποία θα χρηματοδοτηθεί από το *Πράσινο Ταμείο*.

Η καταστροφή της υφιστάμενης σιδηροδρομικής αυτής γραμμής μήκους περί των 250 χλμ., ενός φιλικού προς το περιβάλλον μέσου μετακίνησης, και πολύτιμης συγκοινωνιακής υποδομής του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, αντιβαίνει σε θεμελιώδεις κρατικούς σχεδιασμούς καθώς:

- Η εν λόγω γραμμή περιλαμβάνεται 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 της αρμόδιας Γενικής Διεύθυνσης της ΕΕ, ενώ το 2022 συντάχθηκε και μελέτη σκοπιμότητας για λογαριασμό του ΟΣΕ, η οποία τεκμηρίωσε τη θετική κοινωνικοοικονομική σκοπιμότητα του έργου, με βάση μια σειρά δεικτών (ERR, ENPV και B/C).
- Η περαιτέρω αναβάθμιση του άξονα Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας συμπεριλαμβάνεται στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπουργείου Μεταφορών (2024-2044) για την ανάπτυξη των ελληνικών σιδηροδρόμων.
- Η συγκεκριμένη υποδομή ανακαινίσθηκε ριζικά το διάστημα 2004-2009 με χρηματοδότηση από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Πελοποννήσου όπου επενδύθηκαν 80 εκατ. ευρώ και έγινε ριζική ανακαίνιση της επιδομής της γραμμής με βαριά στοιχεία επιδομής και για ταχύτητες έως 120 χλμ./ώρα.
- Η εν λόγω γραμμή συμπεριλαμβάνεται στο εν ισχύ αναλυτικό δίκτυο των Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων (TEN-T/Railways - Comprehensive network).
- Την ίδια στιγμή που οι κάτοικοι ζητούν επίμονα την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου, έχει ξεκινήσει πρόγραμμά συνεργασίας του Ελβετικού Κράτους, της *Europa Nostra* και της *Ελληνικής Εταιρείας Περιβάλλοντος και Πολιτισμού* με το ΕΤΗ της Ζυρίχης, για την προώθηση της επαναλειτουργίας της συγκεκριμένης γραμμής.

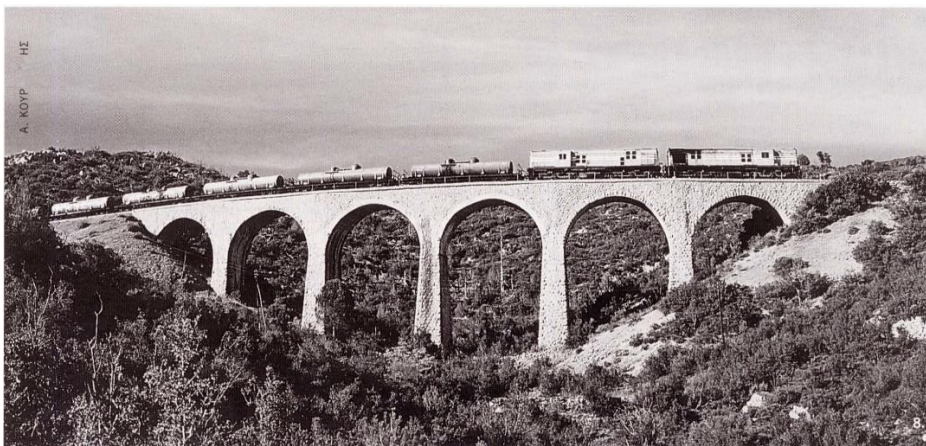
Στο πλαίσιο όλων των παραπάνω, η ΒΙΔΑ ΑΜΚΕ συντάσσεται με άλλους φορείς και διαμαρτύρεται έντονα για την οριστική και μη αναστρέψιμη καταστροφή μιας πολύτιμης δημόσιας υποδομής και ζητά την ακύρωση των σχετικών ενεργειών. Η αναγκαία επαναλειτουργία της, εκτός του ότι θα συμβάλλει στην προστασία της ιστορικής φυσιογνωμίας του τόπου, θα αποτελέσει και αναπτυξιακό εργαλείο για όλη την Πελοπόννησο.

Σύντομο Ιστορικό

Η Πελοπόννησος ήταν η πλέον αναπτυσσόμενη και παραγωγική περιοχή της χώρας στην ασφυκτικά περιορισμένη ελληνική επικράτεια, πριν από την προσάρτηση της Θεσσαλίας. Οι δε πόλεις της Πάτρας και της Καλαμάτας, σημαντικά λιμάνια αλλά και αναπτυσσόμενα βιομηχανικά κέντρα, βρίσκονταν στην Πελοπόννησο. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπ' όψη τον ρόλο που έπαιζε η περιοχή στην οικονομία της χώρας, ο πρωθυπουργός Χαρίλαος Τρικούπης έδωσε προτεραιότητα στην ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου στην Πελοπόννησο. Στις 19 Απριλίου 1882, υπογράφηκε σύμβαση με τον Ι. Δούμα, διευθυντή της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας και εκπρόσωπο ομίλου Ελλήνων και ξένων κεφαλαιούχων, για την κατασκευή μιας μονής σιδηροδρομικής γραμμής, μετρικού εύρους, η οποία, ξεκινώντας από τον Πειραιά, θα συνέδεε το λιμάνι και την Αθήνα με την Κόρινθο, την Πάτρα, το Άργος, το Ναύπλιο και τους Μύλους. Την κατασκευή και την εκμετάλλευση του δικτύου αυτού ανέλαβε η ανώνυμη εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου» (ΣΠΑΠ) η οποία ιδρύθηκε από τη Γενική Πιστωτική Τράπεζα στις 17 Οκτωβρίου 1882. Τον Νοέμβριο 1899 η Καλαμάτα συνδέθηκε σιδηροδρομικά με την Τρίπολη και την Αθήνα. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου ολοκληρώθηκε το 1904 με την επέκταση της γραμμής μέχρι το λιμάνι της Καλαμάτας. Το μετρικό δίκτυο των ΣΠΑΠ συνέδεσε την πρωτεύουσα με ολόκληρη σχεδόν την Πελοπόννησο, αλλά και τις πόλεις της Πελοποννήσου μεταξύ τους, ενώ το μέγιστο μήκος του έφτανε συνολικά περί τα 750 χλμ., αποτελώντας το μεγαλύτερο μετρικό σιδηροδρομικό δίκτυο όχι μόνο στη χώρα, αλλά και στην Ευρώπη.

Το 1939, επί καθεστώτος Ι. Μεταξά, οι ΣΠΑΠ τίθενται υπό εκκαθάριση και περνούν στον έλεγχο του Δημοσίου. Κατά τη διάρκεια της Κατοχής το δίκτυο και το τροχαίο υλικό υφίστανται μεγάλες καταστροφές. Τέλος, οι ΣΠΑΠ κρατικοποιούνται το 1954 και το 1962 ενσωματώνονται στους ΣΕΚ, τον μετέπειτα ΟΣΕ.

Πηγή: «**ΜΕΛΕΤΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΣΠΑΠ ΩΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**», ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΑΜΚΕ, (ΙΑΝ-2025) για λογαριασμό του Ο.Σ.Ε.



Η Α.9107 μαζί με την Α.9112 φωτογραφίζονται στη γέφυρα της Μάρκας με την αμαξοστοιχία 53461 στις 13-12-2000, Πηγή Περ. ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ Νο22, 12-2001

Με εκτίμηση

Για την ΑΜΚΕ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ



Ο Πρόεδρος

Ηρακλής Φασουράκης

www.vidarchives.gr



VAULT of INDUSTRIAL DIGITAL ARCHIVES (V.I.D.A.)
48 Alexandras Ave., 11473 Athens
M: +30-6947-005578
www.vidarchives.gr

Athens, 7 of October, 2025

TO: Distribution List

SUBJECT: Protest Against the Destruction of the Historic Peloponnese Railway Line

Dear Sir/Madam,

We were astonished to learn of the intention of the Technical Chamber of Greece (TEE) to convert the historic narrow-gauge railway line of the Peloponnese, in the section from Megara–Corinth–Kalamata, into a bicycle path.

In its announcement of September 24, 2025, TEE stated its plan to commission a particularly costly preliminary study, to be financed by the Hellenic Green Fund.

The destruction of this existing 250-kilometer-long railway line - an environmentally friendly mode of transport and a valuable infrastructure asset of the country's central rail network - contradicts fundamental national planning objectives, as:

- This line is included in the officially approved The Statutory National Spatial Planning Framework of Greece (2009).
- The upgrading and reoperation of the Corinth–Argos–Nafplio section is part of the Approved National Strategic Transport Plan of Greece (NTSP - 2019), which was prepared and substantiated through studies on behalf of the Ministry of Transport, upon the mandate of the competent Directorate-General of the European Commission. In 2022, a feasibility study commissioned by OSE confirmed the project's positive socio-economic justification based on key indicators (ERR, ENPV, and B/C).
- The further upgrading of the Corinth–Tripoli–Kalamata corridor is included in the Ministry of Transport's Operational Plan (2024–2044) for the development of Greek railways. This specific infrastructure underwent a complete renovation between 2004 and 2009, funded by the Peloponnese Regional Operational Program (ROP), with an investment of €80 million for a full renewal of the railway superstructure with heavy materials designed for speeds up to 120 km/h.
- The line is included in the current comprehensive network of the Trans-European Transport Networks (TEN-T/Railways - Comprehensive network).
- At the same time, while local residents are persistently demanding the reactivation of the railway, a cooperative program has already begun between the Swiss Confederation, Europa Nostra, and the Hellenic Society for the Environment and Cultural Heritage, in collaboration with ETH Zurich, to promote the reopening of this specific line.

In light of all the above, VIDA NPC joins other organizations in strongly protesting the irreversible destruction of a valuable public infrastructure and demands the cancellation of all related actions. The necessary reactivation of the line will not only help preserve the region's historical identity but will also serve as a tool for sustainable development throughout the Peloponnese.



Brief Historical Overview

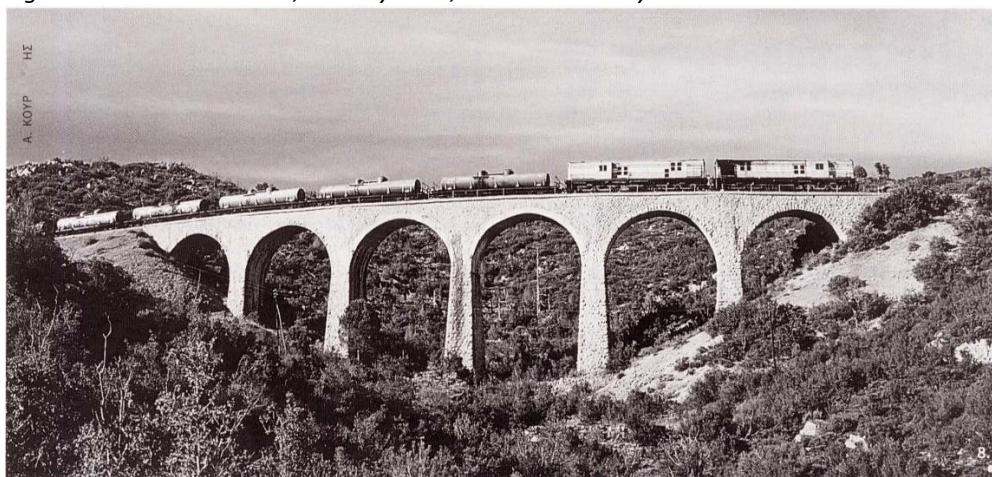
The Peloponnese was the most developed and productive region of the country within the then limited Greek territory, prior to the annexation of Thessaly. The cities of Patras and Kalamata, both significant ports and emerging industrial centers, were located in the Peloponnese. Therefore, considering the region's pivotal role in the national economy, Prime Minister Charilaos Trikoupis prioritized the development of a railway network in the Peloponnese.

On April 19, 1882, a contract was signed with Ioannis Doumas, Director of the General Credit Bank and representative of a consortium of Greek and foreign investors, for the construction of a single-track, narrow-gauge railway line which, starting from Piraeus, would connect the port and the city of Athens with Corinth, Patras, Argos, Nafplio, and Myloi. The construction and operation of this network were undertaken by the company "Piraeus–Athens–Peloponnese Railways" (SPAP), established by the General Credit Bank on October 17, 1882.

In November 1899, Kalamata was connected by rail with Tripoli and Athens. The railway network of the Peloponnese was completed in 1904 with the extension of the line to the port of Kalamata. The SPAP narrow-gauge network linked the capital with almost the entire Peloponnese, as well as the cities within the region, reaching a total length of approximately 750 kilometers—making it not only the largest narrow-gauge railway network in Greece but also one of the largest in Europe. (750 km is the two lines that connect Kalamata city with Athens, 1st through Tripoli, 2nd through Patra/Pyrgos)

In 1939, under the regime of Ioannis Metaxas, SPAP was placed under liquidation and came under state control. During the Occupation, the network and rolling stock suffered extensive damage. Eventually, SPAP was nationalized in 1954 and in 1962 was integrated into SEK (Hellenic State Railways), the predecessor of OSE (Hellenic Railways Organization).

Source: "Assessment Study of the Buildings of the Historic SPAP Complex as Elements of the Country's Industrial Heritage", Vault of Industrial Digital Archives - VIDA NPC, January 2025, commissioned by OSE.



The A.9107 together with the A.9112 are photographed on the Makri bridge with train 53461 on 13-12-2000, Source: SIDIROTROHIA magazine, No 22, 12-2001

With appreciation

For VAULT OF INDUSTRIAL DIGITAL ARCHIVES NPC



President
Hercules Fasourakis

www.vidarchives.gr





Πίνακας Αποδεκτών / Distribution List

ΥΠΕΝ

Υπόψη Υπουργού και Σταύρου Παπασταύρου

e-mail: info@ypen.gov.gr , secmin@ypen.gr

ΤΕΕ

Υπόψη Προέδρου και Γιώργου Στασινού

e-mail: president@central.tee.gr , tee@central.tee.gr

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

Υπόψη Προέδρου και Γιάννη Ανδρουλάκη

e-mail: grafeiproedrou@prasinotameio.gr

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

Ο.Σ.Ε.

Υπόψη Προέδρου ΔΣ, και Γιώργο Ιωάννου & Διευθύνοντα Συμβούλου, και Χρήστο Παληό
info@osenet.gr

ΟΣΕ Δ/ση Συντήρησης Γραμμής

e-mail: disyg@osenet.gr

Περιφέρεια Πελοποννήσου

Υπόψη Περιφερειάρχη Πελοποννήσου, και Δημήτρη Πτωχού

e-mail: periferiarxis@ppel.gov.gr , grammateia@ppel.gov.gr

Υπόψη Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Κορινθίας, και Αναστάσιου Γκιολή

e-mail: gkiolis@ppel.gov.gr

Υπόψη Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Αργολίδας, και Βασίλειου Σιδέρη

e-mail: basideris@gmail.com, arg.aper@eppel.gov.gr

Υπόψη Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Αρκαδίας, και Κωνσταντίνου Μανδρώνη

e-mail: kmandronis@ppel.gov.gr

Υπόψη Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Μεσσηνίας, και Ευστάθιου Αναστασόπουλου

e-mail: st.anastasopoulos@ppel.gov.gr

ΥΠΟΨΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΚΟΡΙΝΘΟΥ, και Νικόλαου Σταυρέλη

e-mail: n.stavrelis@korinthos.gr

ΥΠΟΨΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΑΡΓΟΥΣ - ΜΥΚΗΝΩΝ, και Ιωάννη Μαλτέζου

e-mail: dimos@argos.gr

ΥΠΟΨΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΝΑΥΠΛΙΕΩΝ, και Δημήτριου Ορφανού

e-mail: grafeiodimarhou@1444.syzefxis.gov.gr

ΥΠΟΨΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ, και Κώστα Τζιούμη

e-mail: dimos@tripolis.gr

ΥΠΟΨΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗΣ, και Κωνσταντίνου Μιχόπουλου

e-mail: info@megalopoli.gr



ΥΠΟΨΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ, κου Θανάση Βασιλόπουλου

e-mail: polites@kalamata.gr , m.ntamati@kalamata.gr

ΥΠΠΟΑ

Υπόψη Υπουργού κας Λίνας Μενδώνη

e-mail: minoff@culture.gr

ΥΠΠΟΑ, ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΣΤΗΛΩΣΗΣ, ΜΟΥΣΕΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ.

Υπόψη κας Αμαλίας Ανδρουλιδάκη

e-mail: gdamte@culture.gr, aandroulidaki@culture.gr

ΥΠΠΟΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΕΟΤΕΡΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

Υπόψη κας Βίλλυ Φωτοπούλου

e-mail: sfotopoulou@culture.gr

EUROPEAN COMMISSIONER FOR SUSTAINABLE TRANSPORT AND TOURISM

Attn to Mr. Apostolos Tzitzikostas,

e-mail: cab-tzitzikostas-contact@ec.europa.eu

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T): EUROPEAN COORDINATOR FOR THE WESTERN BALKANS - EASTERN MEDITERRANEAN EUROPEAN TRANSPORT CORRIDOR

Attn to Mr. Marian-Jean Marinescu

e-mail: move-westernbalkans-easternmediterranean-etc@ec.europa.eu

TICCIH INTERNATIONAL

Attn to Executive Director Mr. Francesco Antoniol

e-mail: francesco@ticcih.org

European Federation of Museum and Tourist Railways and Tramways, FEDECRAIL

Attn to President Mrs. Mimmi Mickelsen

e-mail: Mickelsen@fedecrail.org , contact@fedecrail.org

Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού

Υπόψη Προέδρου κας Λυδίας Καρρά

e-mail: elet@ellinikietairia.gr

TICCIH Ελληνικό Τμήμα

Υπόψη Προέδρου κας Μαρίας Μαυροειδή

e-mail: ticcih@gmail.com

MONUMENTA

Υπόψη Συντονίστριας κας Ειρήνης Γρατσία

e-mail: info@monumenta.org, igratsia@gmail.com

Ελληνικό Τμήμα ICOMOS

Υπόψη Προέδρου κου Α. Τανούλα

e-mail: icomoshellenic@gmail.com

Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμων

e-mail: sfsofathens@gmail.com