

Γιατί η μελέτη σκοπιμότητας για το τρένο πρέπει να φτάσει μέχρι τη Μεγαλόπολη
Η σύνδεση Καλαμάτας–Διαβολισίου–Δεσύλλα–Χράνων–Λεύκτρου–Μεγαλόπολης μπορεί να στηρίξει την Πράσινη Μετάβαση, να ενισχύσει τις συνδυασμένες μεταφορές και να αποτελέσει το πρώτο ουσιαστικό βήμα για την αναγέννηση του σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου.

Μετά τη χρηματοδότηση ύψους 400.000 ευρώ, η ΕΛΛΕΤ θα προχωρήσει στον συντονισμό της μελέτης σκοπιμότητας για την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής από την Καλαμάτα μέχρι το Διαβολίσι. Πρόκειται αναμφίβολα για μια σημαντική και θετική εξέλιξη.

Θεωρούμε, ωστόσο, λανθασμένη την επιλογή να σταματήσει η μελέτη στο Διαβολίσι. Αντίθετα, είναι μια μεγάλη ευκαιρία — «στη βράση κολλάει το σίδερο» — να συμπεριληφθούν οι επόμενοι σιδηροδρομικοί σταθμοί, Δεσύλλα, Χράνοι και Λεύκτρο, ώστε η μελέτη να επεκταθεί μέχρι τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Μεγαλόπολης.

Μόνο έτσι η γραμμή μπορεί να αποκτήσει τον συγκοινωνιακό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό και αναπτυξιακό ρόλο που οραματιζόμαστε.

8 λόγοι για την επέκταση της μελέτης μέχρι τον Σταθμό Μεγαλόπολης

Οι λόγοι παρατίθενται ιεραρχημένοι, από τους πλέον καθοριστικούς για τη μεθοδολογία και τη βιωσιμότητα της μελέτης προς τους επιμέρους αναπτυξιακούς και τουριστικούς.

1. Ολοκληρωμένη αξιολόγηση τώρα, όχι νέα μελέτη αύριο

Μια σοβαρή μελέτη σκοπιμότητας οφείλει να εξετάζει μια λειτουργικά ολοκληρωμένη διαδρομή και όχι να σταματά σε ένα ενδιάμεσο σημείο. Η ένταξη των Σταθμών Δεσύλλα, Χράνων και Λεύκτρου δημιουργεί την αναγκαία συνέχεια έως τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Μεγαλόπολης. Είναι, εξάλλου, τεχνικά, οικονομικά και διοικητικά ορθότερο να μελετηθεί τώρα ολόκληρη η διαδρομή, αντί να απαιτηθούν αργότερα νέα χρηματοδότηση και νέα ανάθεση.

2. Μεγαλύτερη επιβατική βάση, ισχυρότερη βιωσιμότητα

Η επέκταση έως τη Μεγαλόπολη αυξάνει σημαντικά τον δυνητικό αριθμό επιβατών και βελτιώνει τους ίδιους τους δείκτες βιωσιμότητας που καλείται να αξιολογήσει η μελέτη.

3. Στήριξη της Πράσινης και Δίκαιης Μετάβασης

Οι Δήμοι Μεγαλόπολης και Οιχαλίας εντάσσονται στον σχεδιασμό της Πράσινης και Δίκαιης Μετάβασης και χρειάζονται σύγχρονες, βιώσιμες μεταφορικές υποδομές για να αξιοποιήσουν τις αναπτυξιακές τους δυνατότητες. Οι ευρωπαϊκοί και εθνικοί πόροι της μετάβασης πρέπει να στηρίζουν υποδομές με μόνιμη αναπτυξιακή και κοινωνική αξία, όχι αποσπασματικά έργα.

4. Ένας ολοκληρωμένος κόμβος συνδυασμένων μεταφορών

Ο σιδηρόδρομος θα λειτουργεί συμπληρωματικά με το λιμάνι εθνικής σημασίας της Καλαμάτας, τον Διεθνή Αερολιμένα «Καπετάν Βασίλη & Κάρμεν Κωνσταντακόπουλου», το οδικό δίκτυο και τις τοπικές και υπεραστικές συγκοινωνίες. Έτσι διαμορφώνεται ένας ενιαίος διάδρομος που συνδέει μια περιοχή Δίκαιης Μετάβασης με τις βασικές πύλες μεταφορών της Νότιας Πελοποννήσου και ανοίγει προοπτικές τόσο για επιβατικές όσο και για εμπορευματικές ροές.

5. Αναπτυξιακά και κοινωνικά οφέλη για Μεγαλόπολη, Οιχαλία και Καλαμάτα

Η Μεγαλόπολη μπορεί να εξελιχθεί από πρώην λιγνιτικό κέντρο σε σύγχρονο βιομηχανικό, βιοτεχνικό και καινοτομικό πόλο. Ο Δήμος Οιχαλίας αποκτά εξυπηρέτηση για περισσότερες κοινότητες, κατοίκους και παραγωγούς. Η Καλαμάτα διευρύνει την ενδοχώρα που εξυπηρετεί και ενισχύει τον ρόλο της ως οικονομικού και τουριστικού κέντρου. Ωφελούνται η αγροτική παραγωγή, οι επιχειρήσεις, η εστίαση, τα καταλύματα και το τοπικό εμπόριο. Πάνω απ' όλα, η συγκοινωνιακή πρόσβαση αποτελεί βασική

προϋπόθεση για να παραμείνουν νέοι, οικογένειες και επαγγελματίες στις μικρές κοινότητες, ενώ το τρένο προσφέρει μια ασφαλέστερη και οικονομικότερη μετακίνηση, ιδιαίτερα σε όσους δεν διαθέτουν ιδιωτικό όχημα.

6. Περιβαλλοντικά οφέλη και διάσωση της σιδηροδρομικής κληρονομιάς

Ο σιδηρόδρομος μπορεί να περιορίσει την οδική κυκλοφορία και τις εκπομπές, ενώ παράλληλα συμβάλλει στη διάσωση ιστορικών σταθμών, μεταλλικών και λίθινων γεφυρών, σιδηρογώνιων, λιθόκτιστων τοίχων αντιστήριξης και βοηθητικών εγκαταστάσεων του 19ου αιώνα — έργων που συναντώνται κυρίως στο τμήμα μεταξύ των Σταθμών Διαβολιτσίου, Δεσύλλα και Λεύκτρου, δηλαδή ακριβώς εκεί όπου η μελέτη προτείνεται να επεκταθεί.

7. Πρόσβαση σε ένα μοναδικό τοπίο και περιηγητικός σιδηροδρομικός τουρισμός

Σε τμήματα μεταξύ Δεσύλλα και Λεύκτρου η οδική πρόσβαση είναι περιορισμένη ή δεν ακολουθεί τη χάραξη της γραμμής· το τρένο είναι, επομένως, το καταλληλότερο μέσο για την ανάδειξη ενός τοπίου ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, χωρίς νέες οδικές υποδομές που θα το αλλοίωναν. Οι σταθμοί μπορούν να λειτουργήσουν ως αφετηρίες θεματικών διαδρομών προς τα χωριά, τα μνημεία και τους ναούς της περιοχής — μεταξύ άλλων προς την Αγία Θεοδώρα Βάστας. Σύμφωνα με στοιχεία που τέθηκαν στη διαβούλευση, ο ευρωπαϊκός κλάδος των μουσειακών και τουριστικών σιδηροδρόμων προσελκύει περίπου 30 εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως και αποδίδει 2,5–4,5 δισ. ευρώ στην ευρωπαϊκή οικονομία — μια αγορά που δεν έχει ακόμη αξιοποιηθεί συστηματικά στην Ελλάδα.

8. Προοπτική επέκτασης προς την υπόλοιπη Πελοπόννησο

Η σύνδεση με τη Μεγαλόπολη αποτελεί κρίσιμο βήμα για μια μελλοντική συνέχεια προς Τρίπολη, Άργος και Κόρινθο, δηλαδή για τη σταδιακή αναγέννηση ολόκληρου του δικτύου.

Η βιωσιμότητα απαιτεί ολοκληρωμένη διαδρομή

Όπως λέει η λαϊκή σοφία, «το ένα χέρι νίβει το άλλο και τα δύο το πρόσωπο». Οι Δήμοι Μεγαλόπολης και Οιχαλίας χρειάζονται τη σιδηροδρομική σύνδεση· και το τρένο χρειάζεται τη Μεγαλόπολη, την Οιχαλία και τους ενδιάμεσους σταθμούς για να σταθεί οικονομικά. Εάν η μελέτη περιοριστεί στη διαδρομή Καλαμάτα–Διαβολίτσι, κινδυνεύουμε να υποθηκεύσουμε αυτό ακριβώς για το οποίο αγωνιζόμαστε - όχι την αποσπασματική λειτουργία ενός μικρού τμήματος, αλλά τη μακροχρόνια βιωσιμότητα του σιδηροδρόμου της Πελοποννήσου.

Υπάρχει, επιπλέον, μια συνέπεια που δεν πρέπει να υποτιμηθεί. Η Μεγαλόπολη και η Οιχαλία είναι όμορες περιοχές του ίδιου σχεδιασμού Δίκαιης Μετάβασης. Μια μελέτη που σταματά στο Διαβολίτσι τις αντιμετωπίζει ως ξεχωριστές ενότητες και, στην πράξη, χωρίζει στα δύο έναν ενιαίο χώρο μετάβασης - τη στιγμή που η ίδια η υποδομή θα μπορούσε να τον ενοποιεί.

Το ζήτημα δεν είναι μόνο σχεδιαστικό. Τα ευρωπαϊκά προγράμματα της μετάβασης αποτιμούν θετικά τις ολοκληρωμένες, διαδημοτικές παρεμβάσεις που συνδέουν τις περιοχές μεταξύ τους και με τις πύλες μεταφορών τους. Ένα κατακερματισμένο έργο περιορίζει τη δυνατότητα και των δύο Δήμων να διεκδικήσουν μελλοντικά πόρους για τη συνέχεια της γραμμής, καθώς κάθε επόμενο τμήμα θα πρέπει να τεκμηριώνεται εξ αρχής και μεμονωμένα, χωρίς να μπορεί να στηριχθεί στο επιχείρημα του ενιαίου διαδρόμου.

Το ζήτημα στην ευρωπαϊκή του διάσταση

Το θέμα θέσαμε και στον Ευρωβουλευτή κ. Γιάννη Μανιάτη, τον οποίο ευχαριστούμε για την ουσιαστική συμβολή του, από το δικό του μετερίζι στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στις Βρυξέλλες, στην ανάδειξη της ανάγκης προστασίας και επαναλειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου.

Του ζητήσαμε να εξετάσει την περίπτωση αυτή στο πλαίσιο των νέων στρατηγικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για γεωπολιτική αυτονομία, ανθεκτικές μεταφορικές υποδομές και ενισχυμένη βιομηχανική και αμυντική ικανότητα. Μια υποδομή διττής χρήσης μπορεί να υπηρετεί καθημερινά την περιφερειακή ανάπτυξη και, παράλληλα, να ενισχύει τη στρατηγική διασύνδεση της ενδοχώρας με τη Μεσόγειο. Θα αποτελούσε, άλλωστε, ένα χειροπιαστό ανταποδοτικό όφελος για τους πολίτες που καλούνται να χρηματοδοτήσουν μια Ευρώπη ικανή να προστατεύει την ασφάλεια, την οικονομία και τις κοινωνίες της.

Ομόφωνα, οι συμμετέχοντες στη διαβούλευση και με τη σύμφωνη γνώμη του Ευρωβουλευτή κ. Γιάννη Μανιάτη, ζητούμε η μελέτη σκοπιμότητας να καλύψει ολόκληρη τη διαδρομή Καλαμάτα–Διαβολίτσι–Δεσύλλα–Χράνοι–Λεύκτρο–Μεγαλόπολη, ανοίγοντας τον δρόμο για τη σταδιακή επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου σε ολόκληρη την Πελοπόννησο.
