



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Πάτρα, 26-11-2025

Αρ. Πρωτ.: 1692

Ταχ. Δ/ση : Τριών Ναυάρχων 40  
Ταχ. Κώδικας : 26222 –Πάτρα  
Πληροφορίες : Αποστολοπούλου Δήμητρα  
Τηλέφωνο : 2610-390901  
Email : [patra@tee.gr](mailto:patra@tee.gr)

**ΠΡΟΣ:** κ. Κυρανάκη Κωνσταντίνο  
Αν. Υπουργό Μεταφορών

**ΘΕΜΑ: "Ανοιχτός διάλογος" για το τρένο της Πάτρας – κρίσιμα ζητήματα και ερωτήματα**

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Ελλάδας θεωρεί απαραίτητο να εκφράσει τη θεσμική του ενόχληση για το γεγονός ότι δεν προσκλήθηκε στη σύσκεψη που επρόκειτο να πραγματοποιηθεί παρουσία σας στην Πάτρα στις 26/11/2025, για το κρίσιμο θέμα της διέλευσης της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη.

Εκτιμούμε ότι μια διαδικασία που παρουσιάζεται ως «ανοιχτή διαβούλευση» για το σημαντικότερο έργο υποδομής της Πάτρας δεν μπορεί — ούτε πολιτικά ούτε θεσμικά — να διεξάγεται ερήμην του συνταγματικά κατοχυρωμένου τεχνικού συμβούλου της Πολιτείας και στην βάση δημοσιευμάτων που διαδίδουν εσφαλμένα την πληροφόρηση ότι έχουμε κληθεί.

Κατόπιν τούτου, αλλά και της — ολιγοήμερης ελπίζουμε— αναβολής της επίσκεψής σας στην Πάτρα, θεωρούμε αναγκαίο να επαναφέρουμε υπόψη σας τις θέσεις, τους τεκμηριωμένους προβληματισμούς και τα κρίσιμα ερωτήματα που το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας έχει ήδη θέσει επανειλημμένα, χωρίς μέχρι σήμερα να έχει λάβει τις απαιτούμενες απαντήσεις.

**Η αδιαφορία για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου είναι διαχρονική και δομική:** το μετρικό δίκτυο παραμένει κλειστό από το 2011, ο Οδοντωτός απαξιώνεται καθημερινά, ενώ η γραμμή Κατάκολο–Ολυμπία είναι πρακτικά αόρατη στους επισκέπτες της Κρουαζιέρας που υποτίθεται πως εξυπηρετεί.

Μέσα σε αυτό το απαιτητικό και διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον — όπου οι πόλεις που διεκδικούν το μέλλον τους στηρίζονται στη διαφάνεια, στη θεσμική σοβαρότητα και στον τεχνικά τεκμηριωμένο σχεδιασμό — η Πάτρα εξακολουθεί να στερείται ακόμη και των βασικών

προϋποθέσεων για ένα ώριμο, αξιόπιστο και δεσμευτικό σχέδιο διέλευσης του σιδηροδρόμου από τον αστικό ιστό της.

Η πραγματικότητα είναι αδιαμφισβήτητη: **ούτε ο Δήμος ούτε η Περιφέρεια έχουν ζητήσει, έχουν λάβει ή έχουν αξιολογήσει οποιοδήποτε τεχνικό περιεχόμενο** των προτάσεων που η χώρα καταθέτει τελικά στα ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά ταμεία, και συγκεκριμένα στο CEF II.

Ούτε προσβάσιμες μελέτες έχουμε.

Ούτε τεχνικές παραδοχές/λεπτομέρειες μας έχουν δοθεί.

Ούτε κοστολογήσεις.

Ούτε αξιολόγηση τεχνικών ρίσκων ή κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων.

**Κανένας θεσμικός φορέας της περιοχής δεν διαθέτει τεχνικά στοιχεία, οικονομικά δεδομένα ή μελετητικές παραδοχές για το έργο** που –θεωρητικά– θα καθορίσει την ανάπτυξη της Πάτρας για τις επόμενες δεκαετίες.

**Και αυτή η έλλειψη δεν είναι απλώς ένα διοικητικό κενό.** Είναι σαφής ένδειξη της απουσίας πολιτικής βούλησης να υπάρξει πραγματικός, διαφανής και επιστημονικά τεκμηριωμένος σχεδιασμός.

Η πόλη δεν μπορεί να διεκδικήσει ένα μέλλον που δεν γνωρίζει. Δεν μπορεί να αναμένει χρηματοδότηση για ένα έργο που δεν έχει τεχνικό φάκελο. Και δεν μπορεί να χαράζει πολιτική στηριζόμενη στο κενό.

Αυτή είναι η ουσία του προβλήματος. Και αυτή πρέπει να τεθεί ανοιχτά, ξεκάθαρα και με την ευθύνη που αναλογεί σε έναν τεχνικό θεσμό.

Το ΤΕΕ , επί ενάμιση χρόνο, είναι το μόνο που έχει αιτηθεί, με αλληπάλληλες επιστολές τον πλήρη φάκελο που κατέθεσε η Κυβέρνηση. **Οι επιστολές προς τον αρμόδιο Υπουργό και τον Πρωθυπουργό παραμένουν χωρίς απάντηση, από τις 18 Ιουλίου 2024!!!**

Και την ίδια στιγμή, ο αρμόδιος Ευρωπαίος Επίτροπος, κ. Τζίτζικώστας, αποκαλύπτει ότι η δεύτερη υποβολή στο CEF II ήταν αποσπασματική, περιορισμένου πεδίου, χωρίς επιδομή, χωρίς ηλεκτροκίνηση, χωρίς σηματοδότηση — **μια υποβολή χωρίς ελπίδα χρηματοδότησης δηλαδή.** **Η Κυβέρνηση καταθέτει προτάσεις που δεν κοινοποιούνται, δεν δημοσιοποιούνται, δεν αξιολογούνται.** Οι τοπικοί φορείς φαίνεται να μην γνωρίζουν εν τέλει τι σχεδιάζεται και κατατίθεται.

Κύριε Υπουργέ,

Ας είμαστε ειλικρινείς. **Το πρόβλημα δεν είναι ποιος προσκαλείται. Το πρόβλημα είναι ότι Σχέδιο δεν υπάρχει.** Και όπου δεν υπάρχει σχέδιο, η αδιαφάνεια γίνεται πολιτική επιλογή και η αναβλητικότητα μετατρέπεται σε διοικητική κουλτούρα.

Η Πάτρα δεν καθυστερεί επειδή «διαφωνεί» - καθυστερεί επειδή η Πολιτεία και η Αυτοδιοίκηση δεν της έχει παρουσιάσει τίποτα συγκεκριμένο για να αξιολογήσει.

Αυτό είναι το πραγματικό ζήτημα — και πλέον δεν μπορεί να αποσιωπηθεί.

Τα κρίσιμα ερωτήματα που οφείλει η Κυβέρνηση να απαντήσει άμεσα ωστόσο παραμένουν ενεργά:

### **1. Τεχνικός Φάκελος & Τεκμηρίωση Υποβολής στο CEF II**

- Ποιο είναι το πλήρες τεχνικό και χρηματοοικονομικό περιεχόμενο του φακέλου που κατατέθηκε στο CEF II;
- Για πιο ακριβώς σκοπό εν τέλει (επιβατικό, εμπορικό κλπ.) σχεδιάζει η Κυβέρνηση την έλευση του τρένου στην Πάτρα;
- Γιατί δεν διαβιβάστηκε στο ΤΕΕ/ΤΔΕ ο πλήρης φάκελος, τον οποίο ζήτησε επίσημα 3 φορές ώστε να συμβάλει επιστημονικά στη βελτίωσή του;
- Το τεχνικό έργο που υποβλήθηκε προς χρηματοδότηση και απορρίφθηκε τον Ιούλιο του 2024 περιλαμβάνει το σύνολο του έργου ή τμήμα του όπως αναφέρει σε δηλώσει του ο αρμόδιος Επίτροπος Μεταφορών;
- Η πρόταση που έχει κατατεθεί σε πια ουσιαστικά σημεία διαφέρει από την πρώτη πρόταση η οποία και εκείνη είχε απορριφθεί;
- Εξακολουθεί να αποτελεί αιρεσιμότητα για την χρηματοδότηση του σιδηροδρομικού έργου από το Ρίο στη Πάτρα η σύνδεσή της γραμμής με το Λιμάνι της Πάτρας; Τον Νότιο ή Βόρειο Λιμένα;
- Που θα γίνει η σύνδεση του δικτύου με το υπόλοιπο δίκτυο προς Πύργος; Υπάρχει πρόβλεψη; Έχουν βρεθεί οι κατάλληλοι χώροι; Σημειώνεται ότι το δίκτυο μετά την Πάτρα είναι μετρικό οπότε μέχρι αυτό να αναβαθμιστεί σε κανονικό εύρος απαιτείται ειδική πρόβλεψη για την σύνδεση των δικτύων. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου;

### **2. Κόστος Υλοποίησης & Εύρος Παρέμβασης**

- Ποιος είναι ο αναλυτικός προϋπολογισμός της υποβληθείσας πρότασης;
- Ποιος ήταν ο πρώτος προϋπολογισμός της πρότασης που κατατέθηκε επί κ. Καραμανλή και τι περιελάμβανε;
- Αντανακλά το πραγματικό συνολικό κόστος του έργου ώστε να είναι λειτουργικό ή καταθέσατε μερική πρόταση;

### **3. Αλληλογραφία & Τεκμηρίωση Απόρριψης**

- Ποια είναι η πλήρης αλληλογραφία με το CEF II πριν και μετά την τελευταία υποβολή;
- Ποιο είναι το επίσημο σκεπτικό της απόρριψης;

- Ποιες παρατηρήσεις έγιναν για την ωριμότητα, το κόστος-όφελος, τις αδειοδοτήσεις ή την τεχνική λύση;

#### **4. Αξιοποίηση Προηγούμενων Απορρίψεων**

- Ποιες διορθωτικές ενέργειες έγιναν μετά τις προηγούμενες απορρίψεις;
- Πώς τεκμηριώνεται ότι η τελευταία προσπάθεια ήταν βελτιωμένη ως προς τη μεθοδολογία και την τεχνική πληρότητα αλλά και την χρηματοοικονομική επάρκεια της;

#### **5. Δεσμεύσεις για την Τελική Λύση & Πολιτικός Σχεδιασμός**

- Ισχύει ακόμη η δέσμευση του Πρωθυπουργού για νέα διπλή ηλεκτροκίνητη γραμμή 5,2 χλμ. εντός του αστικού ιστού και μέχρι πιο σημείο;
- Το εμπορικό τμήμα του Λιμένα σχεδιάζεται να υλοποιηθεί πριν, μετά, ή παράλληλα με την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής; Ποια είναι η στρατηγική της Κυβέρνησης, με τι χρονοδιάγραμμα και τι χρηματοδότηση ώστε το τρένο να έχει και εμπορική χρήση το τρένο;

#### **6. Προαστιακός Πάτρας – Επιχειρησιακό Σχέδιο**

- Υπάρχει συγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο για τη λειτουργία του Προαστιακού;
- Η προτεινόμενη χάραξη όπως κατατέθηκε και η τεχνική λύση εξυπηρετούν τις ανάγκες του Προαστιακού ή δημιουργούν νέο κενό μεταφορών;

#### **7. Πραγματική Πολιτική Προτεραιότητα**

- Πώς ερμηνεύει η Κυβέρνηση την αδυναμία επίλυσης ενός έργου που η ίδια δεσμεύεται ότι θα λύσει από το 2019, χωρίς να υπάρχει σήμερα ούτε χρηματοδότηση, ούτε σύμβαση, ούτε μελετητική ωριμότητα βάσει αποτελεσμάτων;
- Με δεδομένη την πρόταση της Κυβέρνησης για υπογειοποίηση γιατί ο σχεδιασμός αυτής γίνεται πάνω στο ίχνος της υφιστάμενης χάραξης; Έχουν εξεταστεί εναλλακτικές λύσεις έτσι ώστε να υλοποιηθεί νοτιότερα που πιθανόν να είναι πιο φτηνές ή πιο γρήγορες στην κατασκευή εφόσον η υπογειοποίηση εξυπηρετεί τον σχεδιασμό του θαλασσίου μετώπου και την ενοποίηση της Πάτρας με τον φυσικό της χώρο-την θάλασσα;

#### **8. Το ζήτημα Πάτρα-Πύργος ως αναπόσπαστο μέρος της λύσης**

- Το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας υπογραμμίζει με σθένος ότι κανένας εθνικός σιδηροδρομικός σχεδιασμός δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένος χωρίς τη σύνδεση Πάτρας-Πύργου και χωρίς την αξιοποίηση του μετρικού δικτύου της Πελοποννήσου. Ποια η στρατηγική του Υπουργείου, με ποια χρηματοδότηση και τεχνική ωριμότητα έρχεται

για διαβούλευση το Υπουργείο για την σύνδεση της Πάτρας με τον Πύργο και το δίκτυο της Πελοποννήσου;

- Πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης όπως αυτή που πρόσφατα είδε το φως της δημοσιότητας για χρηματοδότηση 2 προμελετών πάνω στο μετρικό δίκτυο δημιουργίας 288 χλμ. ποδηλατικής διαδρομής Μέγαρα-Κόρινθος-Καλαμάτα, επιλογή που θα συνιστούσε πράξη τεχνικής και θεσμικής αυτοκατάργησης καθώς θα απαιτούσε την καταστροφή μιας υποδομής εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ για να δημιουργηθεί ένα έργο βιτρίνας χωρίς πραγματική χρησιμότητα, σας βρίσκει σύμφωνους ως Υπουργείο Μεταφορών;

Κύριε Υπουργέ,

Με δεδομένη τη σημασία του έργου για το αναπτυξιακό μέλλον της Πάτρας και της ευρύτερης περιοχής, αναμένουμε ότι η Πολιτεία θα ανταποκριθεί με την απαραίτητη θεσμική συνέπεια και διαφάνεια. Η Πάτρα και η Δυτική Ελλάδα δεν χρειάζονται αποσπασματικές **συζητήσεις κλειστών θυρών**, αλλά **ενιαίο, τεκμηριωμένο και ρεαλιστικό σχέδιο σιδηροδρομικής ανάπτυξης**.

Το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας παραμένει διαθέσιμο να συμβάλει με τεχνική τεκμηρίωση, επιστημονική επάρκεια και υπευθυνότητα σε κάθε στάδιο του σχεδιασμού, αρκεί να διαθέτει τα πλήρη και ουσιαστικά στοιχεία που απαιτούνται.

Στο πλαίσιο αυτό, παρακαλούμε για την άμεση ανταπόκριση του Υπουργείου σας στα ζητήματα που θέτουμε, καθώς και για τη διασφάλιση ότι το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας θα συμμετέχει θεσμικά, ισότιμα και ουσιαστικά σε κάθε επόμενη διαδικασία διαβούλευσης και λήψης αποφάσεων για το σιδηροδρομικό έργο της Πάτρας.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω συνεργασία.



Με εκτίμηση

Ευάγγελος Ν. Καραχάλιος

Πρόεδρος ΤΕΕ Τμήματος Δυτικής Ελλάδας