



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Πάτρα, 10 -06-2026

Αρ. Πρωτ.: 1095

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: Αναπληρωτή Υπουργό  
Μεταφορών**

**Θέμα: Αναφορικά με τα διαβιβασθέντα στοιχεία για το έργο της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας**

- Σχετ.: 1. Τα υπ' αριθ. πρωτ. 1439/18-06-2024 , 1074/08-07-2025 , 1692/26-11-2025, 311/24-02-2026 , 692/21-04-2026 έγγραφά μας για αποστολή στοιχείων για τις κατατιθέμενες προτάσεις στο CEF II του θέματος
2. Η από 11/3/2026 πρόσκληση του Αν. Υπουργού Μεταφορών για «Συνεδρίαση Κοινής Ομάδας Εργασίας για την οριστική πρόταση σιδηροδρομικής έλευσης στην Πάτρα»
3. το από 21/4/2026 ηλεκτρονικό ταχυδρομείο από την Γενική Διευθύντρια Στρατηγικής & Ανάπτυξης Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. με θέμα «Στοιχεία προτάσεων στο CEF για το έργο της Σιδ. Σύνδεσης Ρίο-Πάτρα-Ν. Λιμένας Πατρών»

Αξιότιμε Κύριε Υπουργέ,

Σε συνέχεια της διαβίβασης προς το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας, με το (3) σχετικό, των στοιχείων που αφορούν στις δύο απορριφθείσες αιτήσεις του έργου στο CEF II, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι το υλικό που μας κοινοποιήθηκε δεν συνιστά τον πλήρη τεχνικό φάκελο των προτάσεων που κατατέθηκαν εκ μέρους της χώρας.

Ειδικότερα, τα διαβιβασθέντα στοιχεία περιορίζονται ουσιαστικά:

- στις συνοπτικές αξιολογήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί των δύο υποβολών στο CEF II, και
- σε ενσωματωμένη μελέτη σκοπιμότητας / ανάλυση κόστους-οφέλους (CBA),

χωρίς να περιλαμβάνονται τα κρίσιμα τεχνικά δεδομένα και οι μελετητικές παράμετροι που αποτέλεσαν τη βάση σχεδιασμού, αξιολόγησης και τεκμηρίωσης των προτάσεων που υποβλήθηκαν.

Ειδικότερα, απουσιάζουν στοιχεία όπως:

- οι προμελέτες ή οριστικές μελέτες των προτεινόμενων λύσεων,
- οι οριζοντιογραφίες, μηκοτομές και τεχνικές διατάξεις του έργου
- τα γεωτεχνικά δεδομένα και οι παραδοχές κατασκευής υπόγειων ή τεχνικών έργων
- τα δεδομένα λειτουργίας και εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής υποδομής
- οι απαιτήσεις ασφάλειας, εξαερισμού, πρόσβασης και υποστήριξης της υποδομής,
- οι περιβαλλοντικές παράμετροι και οι απαιτούμενες εγκρίσεις,
- καθώς και η τεχνική αποτύπωση των επιπτώσεων της προτεινόμενης λύσης στον υφιστάμενο αστικό ιστό.

Τα παραπάνω δεν συνιστούν δευτερεύοντα τεχνικά στοιχεία.

Αποτελούν τον πυρήνα κάθε σοβαρού σχεδιασμού ενός σύνθετου σιδηροδρομικού έργου εντός αστικού περιβάλλοντος και είναι τα δεδομένα πάνω στα οποία μπορεί να αξιολογηθεί η εφικτότητα, η ασφάλεια, η λειτουργικότητα και η πραγματική επίδραση της επιλογής που τελικώς θα υιοθετηθεί.

Ιδιαίτερος προβληματισμός δημιουργείται από το γεγονός ότι η Κοινή Ομάδα Εργασίας που συγκροτήθηκε με δική σας πρωτοβουλία, και συνεδρίασε μόνο μια φορά στις 20 Μαρτίου 2026, με αντικείμενο τη διαμόρφωση της πρότασης για τη σιδηροδρομική έλευση στην Πάτρα, κλήθηκε να συμβάλει σε ένα τόσο κρίσιμο ζήτημα χωρίς να έχει προηγουμένως στη διάθεσή της το πλήρες τεχνικό υπόβαθρο των προηγούμενων σχεδιασμών και χωρίς πρόσβαση στα στοιχεία που οδήγησαν στις επιλογές του παρελθόντος.

Η ουσιαστική συμμετοχή σε μια τέτοια διαδικασία δεν μπορεί να περιορίζεται σε ανταλλαγή απόψεων επί γενικών κατευθύνσεων ή σε παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων. Προϋποθέτει γνώση των πραγματικών τεχνικών δεδομένων, των περιορισμών, των κινδύνων και των επιπτώσεων κάθε επιλογής.

Περαιτέρω, η ίδια η πόλη της Πάτρας εξακολουθεί να στερείται μιας σαφούς και τεκμηριωμένης εικόνας για το πώς ακριβώς θα ενσωματωθεί η νέα σιδηροδρομική υποδομή στον αστικό της χώρο. Δεν είναι σήμερα γνωστό με επάρκεια:

- ποια θα είναι η ακριβής χάραξη και τα τεχνικά χαρακτηριστικά της λύσης,
- ποια συνοδά έργα θα απαιτηθούν στην επιφάνεια,
- ποια θα είναι τα σημεία πρόσβασης, εξαερισμού, ασφαλείας και λειτουργικής υποστήριξης της υπογειοποίησης,
- ποια τμήματα της πόλης θα επηρεαστούν κατά την κατασκευή αλλά και κατά τη λειτουργία του έργου,
- και ποιο θα είναι το συνολικό αποτύπωμα στην καθημερινή ζωή, την κυκλοφορία, τον δημόσιο χώρο και την επαφή της πόλης με το παραλιακό της μέτωπο.

Η επιλογή της βέλτιστης λύσης για την έλευση του τρένου στην Πάτρα δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο μόνο οικονομικής αποτίμησης μέσω δεικτών κόστους-οφέλους, ούτε να στηρίζεται σε γενικές περιγραφές εναλλακτικών σεναρίων.

Απαιτείται πλήρης τεχνική τεκμηρίωση, διότι η συγκεκριμένη απόφαση δεν αφορά απλώς την κατασκευή μιας σιδηροδρομικής γραμμής. Αφορά μια μακροχρόνια αστική επιλογή που θα καθορίσει τη λειτουργία, την ανάπτυξη και τη σχέση της πόλης με το παραλιακό της μέτωπο για τις επόμενες δεκαετίες.

Συνεπώς δεν γνωρίζουμε πια από τα παραπάνω υποβλήθηκαν και αν κάποιο από αυτά υπεβλήθη δεν μας διαβιβάστηκε. Με τούτο δεδομένο δεν μπορούμε να έχουμε σαφή εικόνα για το περιεχόμενο των αιτήσεων αλλά και του λόγου απόρριψής τους.

Το γεγονός αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία διότι η μελλοντική χωρική και συγκοινωνιακή οργάνωση της Πάτρας — και ειδικά η ένταξη της νέας σιδηροδρομικής γραμμής στον αστικό και παραλιακό ιστό — όπως γνωρίζετε, δεν αξιολογείται αποκλειστικά μόνο μέσω της ανάλυσης κόστους-οφέλους εναλλακτικών σεναρίων χωρίς την ύπαρξη επαρκούς τεχνικής ωρίμανσης, μελετητικής τεκμηρίωσης και σαφή τεχνικά δεδομένα.

Παράλληλα, ιδιαίτερο προβληματισμό δημιουργεί, το γεγονός ότι ήδη από την 30.11.2022 η ΕΡΓΟΣΕ είχε ανακοινώσει την υπογραφή σύμβασης παροχής υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου, ύψους 6,44 εκατ. ευρώ, με την εταιρεία OBERMEYER ΕΛΛΑΣ – ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΕΠΕ.

Σύμφωνα με το σχετικό Δελτίο Τύπου της ΕΡΓΟΣΕ, αντικείμενο της σύμβασης ήταν η υποστήριξη: *«...σε όλα τα στάδια του Ανταγωνιστικού Διαλόγου και της υλοποίησης των έξι κομβικών έργων που αφορούν τη σιδηροδρομική διασύνδεση των λιμένων της Πάτρας, του Λαυρίου, της Ραφήνας, του βου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης, αλλά και της Καβάλας μέσω της κατασκευής της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Τοξότες (ανατολική σιδηροδρομική Εγνατία), καθώς και την αναβάθμιση της σύνδεσης της Αλεξανδρούπολης με το Ορμένιο και τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα....».*

Η συνολική προθεσμία περαίωσης της σύμβασης είχε οριστεί σε δεκαοκτώ (18) μήνες.

Περαιτέρω, σύμφωνα με την Έκθεση Πεπραγμένων ΟΣΕ έτους 2023 (Κεφάλαιο 5.2.2.3, σελ. 38): *«...Το στάδιο Β.Ι του διαγωνισμού, ήτοι η διεξαγωγή διαλόγου με τους συμμετέχοντες, βρίσκεται σε εξέλιξη για τα πέντε πρώτα έργα, για τα οποία οι συμμετέχοντες έχουν υποβάλλει τα παραδοτέα, ενώ για το έργο στο τμήμα Ρίο – Πάτρα η ολοκλήρωση του διαλόγου (στάδιο Β.Ι) εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ στις 15 Δεκεμβρίου 2023....».*

Με δεδομένο, συνεπώς, ότι:

- η συμβατική διάρκεια της ανωτέρω ανάθεσης έχει παρέλθει,
- ο Ανταγωνιστικός Διάλογος εμφανίζεται θεσμικά ολοκληρωμένος για το τμήμα Ρίο – Πάτρα ήδη από το τέλος του 2023,
- έχουν προηγηθεί δύο απορρίψεις χρηματοδότησης από το CEF II,
- και παράλληλα παρουσιάστηκε από εσάς, στις 11.12.2025, διαφοροποιημένη δημόσια πρόταση για την έλευση του τρένου στην Πάτρα,

γεννάται εύλογα το ερώτημα ποια τεχνική λύση ή στρατηγική κατεύθυνση προέκυψε τελικώς από τον Ανταγωνιστικό Διάλογο και κατά πόσον αυτή συνδέεται, διαφοροποιείται ή αποκλίνει από τη νέα πρόταση του Υπουργείου για την:

- ✓ εξασφαλισμένη χρηματοδότηση κατασκευής της διπλής ηλεκτροκίνητης σιδηροδρομικής γραμμής ως την οδό Κανελλοπούλου με σταθμό,
- ✓ επιφανειακή διέλευση τύπου light rail / tram στην υφιστάμενη γραμμή με κανονικοποίησή της από την οδό Κανελλοπούλου έως την Δυτική Αχαΐα, και
- ✓ υπογειοποίηση μονής γραμμής στο τμήμα Αγίου Διονυσίου – Πειραιϊκή Πατραϊκή.

Και αυτό γιατί οι ανωτέρω κατευθύνσεις εμφανίζονται να διαφοροποιούνται ουσιαστικά από τις δύο προηγούμενες προτάσεις πλήρους υπογειοποίησης που υποβλήθηκαν στο CEF II εκ μέρους της Ελληνικής Κυβέρνησης.

Εφόσον η νέα αυτή προσέγγιση βασίζεται σε τεχνικό αποτέλεσμα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, τούτο οφείλει να αποτυπωθεί με σαφή τεκμηρίωση και να δημοσιοποιηθεί επισήμως.

Εάν, αντιθέτως, συνιστά νέα στρατηγική επιλογή εκτός του αναφερόμενου πλαισίου, τότε απαιτείται να γνωστοποιηθεί με ποια τεχνικά, λειτουργικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και χρηματοδοτικά δεδομένα τεκμηριώνεται η νέα αυτή προσέγγιση.

Κύριε Υπουργέ,

Για τους παραπάνω λόγους, παρακαλούμε να μας γνωρίσετε:

1. εάν ολοκληρώθηκε ο Ανταγωνιστικός Διάλογος για το έργο Ρίο – Νέο Λιμάνι Πατρών με συγκεκριμένη προκρινόμενη τεχνική λύση ή στρατηγική κατεύθυνση,
2. ποια ήταν η λύση ή η στρατηγική κατεύθυνση που προέκυψε,
3. εάν υφίσταται τελικό παραδοτέο ή τεχνική εισήγηση του Τεχνικού Συμβούλου για το έργο,
4. εάν το αποτέλεσμα αυτό υιοθετήθηκε, αξιολογήθηκε ή εγκρίθηκε θεσμικά από την ΕΡΓΟΣΕ ή/και το Υπουργείο, και
5. Εάν η σημερινή πρόταση του Υπουργείου που κομίζει προφορικά από τις 11/12/2025 στηρίζεται, και σε ποιόν βαθμό, στις τυχόν προτάσεις του Ανταγωνιστικού Διαλόγου.

Το αίτημα αυτό δεν αφορά στα εμπιστευτικά στοιχεία οικονομικών φορέων ούτε δεδομένα που προστατεύονται από το πλαίσιο εχεμύθειας του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, αλλά αφορά στο τελικό τεχνικό αποτέλεσμα και στη στρατηγική κατεύθυνση ενός έργου εθνικής σημασίας, ενταγμένου στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, με καθοριστική επίδραση στη φυσιογνωμία, τη λειτουργία και την αναπτυξιακή προοπτική της Πάτρας και συνολικά της Δυτικής Ελλάδας.

Το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας θεωρεί ότι οποιοσδήποτε ουσιαστικός δημόσιος διάλογος για το μέλλον της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας οφείλει να εδράζεται σε πλήρη τεχνικά δεδομένα, σαφή

μελετητική βάση και θεσμική διαφάνεια. Χωρίς αυτά, ο διάλογος κινδυνεύει να παραμείνει αποσπασματικός, πολιτικά ευμετάβλητος και τεχνικά μετέωρος.



Με εκτίμηση,

Ευάγγελος Ν. Καραχάλιος  
Πρόεδρος ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας

**Κοιν.:**

1. Διευθύνοντα Σύμβουλο της «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ» (πρώην ΟΣΕ),  
κ. Χρήστο Παληό
2. Γενική Διευθύντρια Στρατηγικής & Ανάπτυξης Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. ,  
κ. Παναγιώτα Μπόικια