



## ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

### ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ

### ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 25/2025

### ΑΠΟΦΑΣΗ 185/2025

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 7η Οκτωβρίου 2025, ημέρα Τρίτη και ώρα 3:00 μ.μ., στην «Αίθουσα Δημάρχου Χρήστου Μαλαπάνη» στο Ιστορικό Δημαρχείο, το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Καλαμάτας συνέρχεται στην, αρχικά ορισθείσα για την Δευτέρα 6 Οκτωβρίου 2025, και ώρα 6:00 μ.μ., 25η/2025 συνεδρίαση, με την υπ' αριθμ. πρωτ. 53332/02-10-2025 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο, η οποία, αν και προσήλθαν οι δημοτικοί σύμβουλοι, δεν πραγματοποιήθηκε, λόγω τεχνικού προβλήματος στο σύστημα ηχητικής κάλυψης αυτής, με τον κ. Πρόεδρο να προτείνει και το Σώμα να αποδέχεται την αναβολή αυτής και την μεταφορά της για σήμερα.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση από τα μέλη του Σώματος οι κ.κ. 1) Ηλιόπουλος Αναστάσιος, Πρόεδρος του Σώματος, 2) Αγγελή Μαρία, 3) Αναζίκος Ιωάννης, 4) Δούβας Ιωάννης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 189 απόφαση), 5) Καμπουγέρη Γεωργία, 6) Κανάκης Βασίλειος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 191 απόφαση), 7) Καραγιάννης Ανδρέας, 8) Κότση Ουρανία 9) Κουμάντου Παναγιώτα (Πιπίνα) (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 202 απόφαση), 10) Κουτίβας Ηλίας, 11) Κουτραφούρης Βασίλειος, 12) Κριτσωτάκης Σωτήριος, 13) Λαζαρίδης Γεώργιος, 14) Λυμπερόπουλος Δημήτριος, 15) Μαρινάκης Σαράντος, 16) Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος, 17) Μπάκας Ιωάννης, 18) Παπαδάκης Κωνσταντίνος, 19) Παπαευσταθίου Βασίλειος, 20) Περρωτής Ιάκωβος, 21) Σκοπετέας Αναστάσιος, 22) Σωφρονάς Γεώργιος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 186 απόφαση), 23) Τζαμουράνης Βασίλειος, 24) Τσαπόγας Κωνσταντίνος, 25) Φάβας Γεώργιος, 26) Φαββατάς Δημήτριος, 27) Χανδρινός Σπυριδών και 28) Χριστόπουλος Ιωάννης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 193 απόφαση).

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ. 1) Δρούγας Παντελής, 2) Εξηναβελώνη Χριστοφόρου Λυδία, 3) Καντζιλιέρη Χριστίνα Ελευθερία, 4) Κούβελα Κάτσαρη Ευγενία, 5) Μωραγιάννης Χρήστος, 6) Οικονομάκος Δημήτριος και 7) Τσιγαρίδης Αθανάσιος.

Στη συνεδρίαση κλήθηκαν επίσης οι Πρόεδροι των Συμβουλίων των Δημοτικών Κοινοτήτων Αντικαλάμου κ. Βεργόπουλος Δημήτριος, Αριοχωρίου κ. Πουλημένος Παναγιώτης, Βέργας κα Κότση Άρτεμις και Καλαμάτας κ. Λύρας Παναγιώτης, επειδή στην ημερήσια διάταξη υπάρχουν θέματα που αφορά στις εν λόγω Δημοτικές Κοινότητες, οι οποίοι και παραβρίσκονται.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι νόμιμη απαρτία, ο Πρόεδρος του Σώματος, κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης, συμμετέχοντας σε αυτή του Δημάρχου Καλαμάτας κ. Αθανασίου Βασιλόπουλου.

.....

Στη συνέχεια ο κ. Πρόεδρος αναφερόμενος στο σχέδιο ψηφίσματος από τη Δημοτική Αρχή ενάντια στη διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτας, δίνει το λόγο στο κ. Δήμαρχο και η διαδικασία εξελίσσεται όπως ακολουθεί:

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Σχέδιο ψηφίσματος από Δημοτική Αρχή ενάντια στη διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτας.

Και λέμε λοιπόν:

*«Με αφορμή τη δημοσιοποίηση προκήρυξης για την εκπόνηση προμελέτης και τευχών δημοπράτησης για διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα εκ μέρους του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος για λογαριασμό του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας,*

*το Δημοτικό Συμβούλιο εκφράζει την έντονη διαμαρτυρία του και κατηγορηματική διαφωνία του για τους εν κρυπτώ προωθούμενους σχεδιασμούς, απουσία οποιασδήποτε ενημέρωσης και σχετικής διαβούλευσης με τις τοπικές κοινωνίες.*

*Το Δημοτικό Συμβούλιο, επίσης, ενώνει τη φωνή του με Δήμους και Φορείς της Περιφέρειας Πελοποννήσου στο κοινό αίτημα για την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στο υφιστάμενο δίκτυο».*

Αυτό είναι το Ψήφισμα που προτείνουμε, κ. Πρόεδρε, και θα πρότεινα αν θέλετε και εσείς, το θέμα που σχετίζεται άλλωστε και με το 22ο, που αφορά, το Ψήφισμα της Τοπικής Κοινότητας Καλαμάτας, να τα ενώσουμε και να γίνει μία συζήτηση συνολική, για να μην αναφερόμαστε δύο φορές στα ίδια πράγματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Έχετε αντίρρηση να συζητήσουμε και το 22ο μαζί;

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Εμείς όχι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: "Όχι", δεν υπάρχει αντίρρηση. Ωραία.

Στη συνέχεια εισάγεται από τον Πρόεδρο του Σώματος, για συζήτηση:

το εκτός ημερησίας διάταξης θέμα που το Σώμα αποδέχθηκε να συζητηθεί μαζί με τα τακτικά θέματα της ημερησίας διάταξης, μετά από πρόταση της Δημοτικής Αρχής, με τίτλο:

Ψήφισμα ενάντια στη διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα» και υπέρ της επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου.

και το 22ο θέμα της ημερησίας διάταξης, το οποίο προτάσσεται της σειράς του και συζητείται μαζί με το ανωτέρω εκτός ημερησίας διάταξης θέμα λόγω συνάφειας, με την αποδοχή του Σώματος, επίσης κατόπιν πρότασης της Δημοτικής Αρχής, με τίτλο:

Επί ψηφίσματος Συμβουλίου Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας για την επαναλειτουργία του Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας.

Το σχέδιο του ψηφίσματος της Δημοτικής Αρχής ενάντια στη διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα» και υπέρ της επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου, έχει όπως το ανέγνωσε ο κ. Δήμαρχος και καταχωρείται αναλυτικά παραπάνω.

Το ψήφισμα του Συμβουλίου Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας για την επαναλειτουργία του Σιδηρόδρομου Μεσσηνίας, η έκδοση του οποίου εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 41/2025 ομόφωνη απόφασή του, έχει ως εξής:

### ΨΗΦΙΣΜΑ

Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, κατά την 13<sup>η</sup>/22-9-2025 συνεδρίασή του, αφού έλαβε υπόψη:

- Τη μακρά ιστορική παρουσία και προσφορά του σιδηροδρόμου στη Μεσσηνία και στην Καλαμάτα.
- Το γεγονός ότι η σιδηροδρομική γραμμή της πόλης παραμένει **ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας**, πλήρως ανακαινισμένο και τεχνικά αξιοποιήσιμο.
- Τη διαθεσιμότητα τροχαίου υλικού, μηχανοστασίου και υποδομών που επιτρέπουν την **άμεση επαναλειτουργία**.
- Την ένταξη της Καλαμάτας στο **ευρωπαϊκό δίκτυο των πόλεων που δεσμεύονται να καταστούν κλιματικά ουδέτερες έως το 2030**.

διαπιστώνει ότι η επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου δεν αποτελεί απλώς ένα συγκοινωνιακό έργο, αλλά μια **στρατηγική επιλογή βιώσιμης ανάπτυξης και κλιματικής ουδετερότητας**.

#### Οφέλη για την πόλη της Καλαμάτας

1. **Βιώσιμη κινητικότητα:** Ο σιδηρόδρομος μπορεί να αποτελέσει τον βασικό κορμό ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών (συνδυαστικά με λεωφορεία, ποδηλατόδρομους, πεζοδρόμους), αποσυμφορώντας το κέντρο της πόλης από την κίνηση ΙΧ.
2. **Περιβαλλοντικό όφελος:** Κάθε δρομολόγιο τρένου αφαιρεί 40–50 ΙΧ από τους δρόμους, μειώνοντας δραστικά τις εκπομπές ρύπων και το αποτύπωμα άνθρακα.
3. **Κοινωνική συνοχή:** Ο προαστιακός σιδηρόδρομος θα δώσει τη δυνατότητα σε νέους ανθρώπους να παραμείνουν στα χωριά του νομού, έχοντας καθημερινή και οικονομική πρόσβαση στην Καλαμάτα για εργασία ή σπουδές.
4. **Οικονομική ανάπτυξη:** Η πόλη θα αποκτήσει άμεση και αξιόπιστη σύνδεση με το Πανεπιστήμιο, το Νοσοκομείο, το Αεροδρόμιο, το Λιμάνι, αλλά και με τουριστικούς προορισμούς (Αρχαία Μεσσήνη, Ολυμπία, Κυπαρισσία).
5. **Αναβάθμιση του αστικού χώρου:** Η μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ θα επιτρέψει νέες πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις και δημιουργία πιο φιλικού δημόσιου χώρου για κατοίκους και επισκέπτες.

#### Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας

- Εκφράζει ομόφωνα την **απόλυτη στήριξή του** στο αίτημα για την **άμεση επαναλειτουργία** του σιδηροδρόμου Μεσσηνίας.
- Καλεί την Πολιτεία, τον ΟΣΕ και όλους τους αρμόδιους φορείς να προχωρήσουν χωρίς άλλη καθυστέρηση σε ενέργειες που θα καταστήσουν εφικτή τη λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου Καλαμάτας – Μεσσήνης – Πανεπιστημίου – Αεροδρομίου και την προοδευτική επέκτασή του στην ενδοχώρα.

- Ζητά να ενταχθεί η επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στις **προτεραιότητες για την κλιματική ουδετερότητα της πόλης μας έως το 2030**, με χρηματοδότηση από εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους.
- Δηλώνει ότι θα σταθεί αρωγός και συνδιαμορφωτής σε κάθε πρωτοβουλία που θα επαναφέρει τον σιδηρόδρομο στη ζωή της πόλης, αναγνωρίζοντας ότι πρόκειται για έργο στρατηγικής σημασίας που αφορά τις επόμενες γενιές.

**Καλαμάτα, 22 Σεπτεμβρίου 2025**

Για το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας  
Ο Πρόεδρος

Παναγιώτης Ι. Λύρας

Στη συνεδρίαση παραβρίσκεται και ο Πρόεδρος του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου Μεσσηνίας κ. Νταίβις Ηλίας.

Η διαδικασία συνεχίζεται με διαλογική συζήτηση ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ορίστε, κ. Τζαμουράνη. 5 λεπτά, κ. Τζαμουράνη.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Λοιπόν, η υπόθεση αυτή ουσιαστικά πρόκειται για μια, κατά την άποψή μου, παράδοξη και απροσδόκητη ενέργεια του Τεχνικού Επιμελητηρίου να προχωρήσει στην ανάθεση προκήρυξης μελετών, εν πάση περιπτώσει, ύψους 3, αν δεν κάνω λάθος, περίπου εκατομμυρίων ευρώ προϋπολογισμού, προκειμένου λείει να μελετηθεί η μετατροπή, η μετατροπή του σιδηροδρομικού άξονα Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο - Τρίπολη - Καλαμάτα σε ποδηλατόδρομο. Αφού λύσαμε όλα τα μεγάλα άλλα προβλήματα υποδομών και δικτύων στη χώρα, φυσικά ήρθε η ώρα του ποδηλατόδρομου!

Θέλω να σημειώσω, για να δικαιολογήσω και την παραδοξότητα του εγχειρήματος, ορισμένα πράγματα. Πρώτα-πρώτα η σιδηροδρομική γραμμή αυτή Κόρινθος – Άργος – Τρίπολη – Καλαμάτα, σύμφωνα με δήλωση του δικτύου που έχει κάνει ο ΟΣΕ για την περίοδο '24-'25 ανήκει στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή και χαρακτηρίζεται ως ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας.

Το δεύτερο: συμπεριλαμβάνεται στο αναλυτικό δίκτυο των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων που βρίσκεται ήδη σε ισχύ.

Τρίτον: το τμήμα Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο – Τρίπολη – Καλαμάτα συμπεριλαμβάνονται ως άξονες προαστικής – περιφερειακής σημασίας στο θεσμοθετημένο Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο της Ελλάδας. Το 2009 αυτό.

Η αναβάθμιση και επαναλειτουργία του τμήματος Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο συμπεριλαμβάνεται στο εγκεκριμένο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών το οποίο εκπονήθηκε και τεκμηριώθηκε μελετητικά για λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών κατόπιν εντολής της αρμόδιας Γενικής Διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ το 2022 συντάχθηκε και μελέτη σκοπιμότητας για λογαριασμό του ΟΣΕ, η οποία τεκμηρίωσε τη θετική κοινωνικοοικονομική σκοπιμότητα του έργου με βάση σειράς δεικτών όπως ο ERR, N, PV και DC.

Την περίοδο του 2004-2009 με χρηματοδότηση απ' το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου επενδύθηκαν πάνω από 80 εκατομμύρια ευρώ και έγινε ριζική ανακαίνιση της γραμμής με στοιχεία επιδομής και για μεγάλες κατά τμήματα ταχύτητες.

Στον πρόσφατο επιχειρησιακό σχεδιασμό του Υπουργείου Μεταφορών επί Υπουργίας κ. Σταϊκούρα για την ανάπτυξη των ελληνικών σιδηροδρόμων, χρονική περίοδος δηλαδή 2024-2044, συμπεριλαμβάνεται και η περαιτέρω ανάπτυξη του άξονα Κόρινθου – Τρίπολης – Καλαμάτας.

Γιατί τα ανέφερα αυτά, για να δείξω ότι αυτή η ενέργεια του ΤΕΕ είναι κατά την άποψή μου, αλλά όπως αποδεικνύουν και τα στοιχεία που ανέφερα, είναι πέρα για πέρα ατεκμηρίωτη, πέρα για πέρα αντίθετη με τις βασικές δεσμεύσεις του ίδιου του Κράτους και αυτό έγινε εν μία νυκτί.

Πολύ σωστά αναφέρθηκε και από τους Φίλους του Σιδηροδρόμου αλλά και από διάφορους οι οποίοι έχουν αρθρογραφήσει για το συγκεκριμένο ζήτημα στις εφημερίδες, ότι δεν υπήρξε κανενός είδους συμμετοχική διαδικασία, δεν υπήρχε κανενός είδους διαβούλευση, για να μην πω ότι τουλάχιστον σε ό,τι μας αφορά, εξ όσων γνωρίζω φυσικά, γιατί δεν γνωρίζω αν υπήρξαν κάποιες ενδεχομένως προσκλήσεις στον Δήμαρχο ή δεν ξέρω στον Περιφερειάρχη, δεν υπήρχε καμία διαβούλευση, καμία γνώση, καμία επεξεργασία, καμία συζήτηση περί του θέματος. Αποδεικνύεται, δηλαδή, ότι το επιτελικό κράτος μέσω του οποίου λειτουργεί και δυστυχώς ο Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου αγνόησε τους πάντες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Βέβαια διάβασα με έκπληξη τις διαβεβαιώσεις που έδωσε ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Περιβάλλοντος στον Υφυπουργό τον κ. Λαμπρόπουλο. Πιστεύω ότι δεν έπεισαν κανέναν. Αυτού του είδους η καταστροφή μιας συγκοινωνιακής υποδομής περίπου 250 χιλιομέτρων θεωρώ ότι είναι, εάν συμβεί, που απεύχομαι να συμβεί, ότι είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα, όχι πολύ σοβαρό, είναι ένα «έγκλημα» εντός εισαγωγικών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Ο κ. Λυμπερόπουλος.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Μιλάμε και για τα 2 θέματα, έτσι; ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Μπορώ να μιλήσω μισό λεπτό ακόμα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Ορίστε, ορίστε, συνεχίστε.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Επειδή δεν μ' αρέσουν οι κοτολογίες, όμως έχουνε γραφεί ένα σωρό πράγματα και από ό,τι φαίνεται δυστυχώς υπάρχει μια διαπλοκή περί το ζήτημα του σιδηροδρόμου, του ΟΣΕ δηλαδή και του Τεχνικού Επιμελητηρίου η οποία πραγματικά μόνο έκπληξη μπορεί να... Διάβασα πρόσφατα ότι το κτίριο του ΟΣΕ στην Καρόλου 1, στην Αθήνα, μετά την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη Hellenic Train ουσιαστικά έμεινε μισοάδειο, δηλαδή οι υπάλληλοι που ήτανε στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ κλπ. έφυγαν, πήγαν στην Hellenic Train και έμεινε μισοάδειο. Λοιπόν, τώρα δρομολογείται πώληση του κτιρίου του ΟΣΕ σε ιδιωτικά συμφέροντα και μεταφορά, λέει, των υπαλλήλων του ΟΣΕ, των υπηρεσιών του ΟΣΕ, πού λέτε; Σε κτίριο που έχει φτιάξει το Τεχνικό Επιμελητήριο στο Μαρούσι.

Λοιπόν, καταλαβαίνετε ότι όλα αυτά δημιουργούν μια ζοφερή εικόνα και μια ανησυχητική εικόνα, εν πάση περιπτώσει, γύρω απ' το θέμα.

Μακάρι, μακάρι να μην ισχύουν αυτά τα οποία έχουν δημοσιευτεί, διότι αυτά δεν τα ξέρω εγώ, αυτά τα διάβασα σε εφημερίδες και σε site. Μακάρι να μην συμβούν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να πάμε στον εκπρόσωπο των Σιδηροδρόμων, να ακούσουμε την άποψή του και στη συνέχεια στους δημοτικούς συμβούλους, στον Πρόεδρο της Δημοτικής Κοινότητας και στους δημοτικούς συμβούλους.

Ορίστε, παρακαλώ δηλώστε την ιδιότητά σας, το ονοματεπώνυμό σας.

ΝΤΑΙΒΙΣ (Πρόεδρος Συλλόγου «Φίλων Σιδηροδρόμου» Μεσσηνίας): Καλησπέρα σας.

Λέγομαι Ηλίας Νταίβις, είμαι ο Πρόεδρος του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμων της Μεσσηνίας.

Καταρχήν θέλουμε να ευχαριστήσουμε τον Δήμαρχο για την πρόσκληση και για το βήμα που μας δίνει και το Δημοτικό σας Συμβούλιο για την πολύ σπουδαία πρωτοβουλία να λάβει θέση, να γίνει Ψήφισμα γι' αυτό το πολύ σημαντικό θέμα.

Κύριε Δήμαρχε, η πρωτοβουλία σας θα θέλαμε να σας πούμε από τον Αύγουστο που έχει ξεκινήσει, που σε μεγάλο βαθμό γνωρίζουμε ότι γίνεται μακριά απ' τα φώτα της δημοσιότητας, θέλω να σας πω ότι έχει φτάσει σε όλη την Ελλάδα και έχει ξεπεράσει και τα σύνορά της.

Σαν Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου όσον αφορά το πρώτο σκέλος της εξωφρενικής αυτής επιδίωξης απ' το Υπουργείο Περιβάλλοντος να γίνουν οι γραμμές του τρένου ποδηλατόδρομος, θεωρούμε ότι πρώτα από όλα είναι ανεπίτρεπτο και εξωφρενικό μια εθνική συγκοινωνιακή υποδομή να καταστραφεί για να γίνει ένας ποδηλατόδρομος. Δεν καταστρέφεται η συγκοινωνιακή υποδομή ποτέ, αναπτύσσεται και βελτιώνεται.

Σε αυτή την επιδίωξη θεωρούμε πρώτα απ' όλα παράλογο το ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος ασχολείται με μία υποδομή την οποία σκοπεύει να της αλλάξει χρήση, της οποίας η αρμοδιότητα ανήκει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και όχι στο Περιβάλλοντος, για την οποία επιδίωξη το Υπουργείο Υποδομών, από ό,τι μάλλον προκύπτει και σύμφωνα με δικές μας πληροφορίες, δεν είχε την παραμικρή ιδέα επί 3 χρόνια που υλοποιούταν όλη αυτή η εξωφρενική επιδίωξη του Υπουργείου Περιβάλλοντος.

Ταυτόχρονα επί 3 χρόνια όλο αυτό το project υλοποιήθηκε κάτω απ' τη μύτη όλης της Πελοποννήσου, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, της τοπικής κοινωνίας, δεν ετέθη ποτέ εις γνώσιν κανενός, προχώρησε με άκρα μυστικότητα για να ανακαλυφθεί τυχαία πριν από 10 μέρες από έναν δημοσιογράφο τοπικό εδώ της Καλαμάτας όταν ανέβηκε στο Διαύγεια γιατί έπρεπε να γίνει η κήρυξη του διαγωνισμού.

**ΔΗΜΑΡΧΟΣ:** Και εχθές ανακοινώθηκε και στις εφημερίδες τις τοπικές.

Εχθές ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

**ΝΤΑΙΒΙΣ:** Ναι, ναι, ναι, είναι εξωφρενικό.

Ως προς το τεχνικοοικονομικό σκέλος, αυτό το πράγμα ήταν ανέφικτο. Θα σας πω τη δική μου γνώμη σαν «Φίλοι του Τρένου» και σίγουρα όσοι από σας σ' αυτή την αίθουσα είχατε ταξιδέψει με το τρένο εκείνη την εποχή για την Αθήνα, θα θυμάστε ότι είναι ανέφικτο αυτό το πράγμα. Η γραμμή του τρένου διασχίζει όλη την ορεινή Πελοπόννησο, σε απόκρημνα και απρόσιτα, δύσβατα σημεία, σε γκρεμούς, σε φαράγγια, σε καταράχια, με εύρος διαδρόμου 1 – 1,5 μέτρο και τεχνικά είναι αδύνατο να γίνει εκεί ποδηλατόδρομος ή πεζόδρομος. Μιλάμε για περιοχές που οι πεζοί που μπορούν να τις διέλθουν πρέπει να 'ναι ορειβάτες με ειδικό εξοπλισμό. Είναι αδύνατο αυτό το πράγμα που φαντάστηκε όποιος το φαντάστηκε, εν πάση περιπτώσει.

Θέλω να συμπληρώσω και τον κ. Τζαμουράνη που ανέφερε για το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο, ότι το ίδιο το Υπουργείο Περιβάλλοντος, ο Υπουργός ο κ. Παπασταύρου και ο Γενικός Γραμματέας ο κ. Μπακογιάννης, οι οποίοι κινούν αυτό το project εδώ και 2-3 χρόνια, οι ίδιοι πριν από 4 μήνες, στις 10 Απριλίου το 2025 ψήφισαν – επικαιροποίησαν το ΠΧΠ – το Περιφερειακό Χωροταξικό Σχέδιο της Πελοποννήσου, το οποίο είναι το ΦΕΚ 186/Δ/10 Απριλίου 2025 δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ, στο οποίο ο ίδιος ο Υπουργός και ο Γενικός Γραμματέας του Περιβάλλοντος χαρακτηρίζει και συγκεκριμενοποιεί τι σκοπούς έχουμε να κάνουμε με το δίκτυο της Πελοποννήσου και τι πρόκειται να γίνει στα επόμενα χρόνια, και το χαρακτηρίζει πολύ συγκεκριμένα ανά τμήματα. Για παράδειγμα: για τη Μεσσηνία αναφέρει το τμήμα της Καλαμάτας για προαστιακό σιδηρόδρομο, για την προαστιακή σύνδεση Καλαμάτας – Τρίπολης, για την τουριστική εκμετάλλευση του Τρίπολη – Άργος, για την τακτική επιβατική συγκοινωνία του Κόρινθος – Άργος. Οι ίδιοι άνθρωποι που 'χουνε ψηφίσει αυτό το πράγμα, επί 3 χρόνια κάτω απ' τη μύτη ολονών μας υλοποιούν αυτό το ανεπίτρεπτο project.

Και κλείνοντας γι' αυτό το θέμα, θέλω να σας πω ότι δεν έχουμε ακόμα καταφέρει να φτιάξουμε το πλήρες δίκτυο τεχνικά επαρκών ποδηλατοδρόμων μες στις πόλεις και στις περιφερειακές περιοχές και θα πάμε να τις φτιάξουμε στα κατσάβραχα.

Από κει και πέρα, πραγματικά είναι συγκινητική η πρωτοβουλία του Δημάρχου και του Δημοτικού Συμβουλίου γι' αυτό το Ψήφισμα, θα ήθελα να επισημάνω όπως πολύ σωστά το έχετε θέσει ότι ως Τοπική Αυτοδιοίκηση όταν αρνούμαστε τη μετατροπή του τρένου σε ποδηλατόδρομο, αυτόματα αυτό συνεπάγεται ότι δεν πρέπει να σημαίνει αυτό ότι θέλουμε να παραμείνει η υφιστάμενη κατάσταση, η οποία πρακτικά είναι ένας λόγγος, είναι ένα δάσος, γι' αυτό λοιπόν, πολύ σωστά θέτουμε την πρόταση, την πίεση προς την κεντρική κυβέρνηση της

επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου τουλάχιστον στη Μεσσηνία, εντός Μεσσηνίας. Ξέρω ότι σε πολλούς από σας σ' αυτή την αίθουσα θα σας φαίνεται ότι είναι κάτι ανέφικτο και εξωπραγματικό, δεν είναι, προσωπικά έχω περπατήσει όλη τη γραμμή με τα πόδια απ' την Καλαμάτα μέχρι τον Δεσύλλα, είναι 45 χιλιόμετρα, μέσα απ' τα χόρτα, η γραμμή είναι σκεπασμένη με χόρτα σε πολλά σημεία, κάτω απ' τα χόρτα διατηρείται σε άριστη κατάσταση. Δεν θα το πιστεύετε. Δεν έχει μεγάλα τεχνικά έργα, είναι πανεύκολη η επανενεργοποίηση της γραμμής με πολύ λίγα έργα, με πολύ μικρές εργασίες. Η γραμμή φυσικά είναι καινούργια, είναι σύγχρονη υποδομή, υψηλών ταχυτήτων, με τον Κανονισμό Επιδομής Μετρικής Γραμμής που ισχύει στην Ελβετία.

Ως προς την εκμετάλλευση: Υπάρχουν ιδιωτικές εταιρείες πια, το σχήμα εκμετάλλευσης έχει αλλάξει, δεν είναι το παραδοσιακό του ΟΣΕ που γνωρίζαμε εμείς κάποτε, ο ΟΣΕ δεν κάνει δρομολόγια τρένων στην Ελλάδα, είναι ο ιδιοκτήτης της υποδομής που την ενοικιάζει σε ιδιωτικές εταιρείες και κάνουν αυτή τη δουλειά. Υπάρχουν 6 εταιρείες στην Ελλάδα, εμφανίστηκε πρόσφατα μια καινούργια εταιρεία που σκοπεύει, είναι ελληνικών συμφερόντων, σκοπεύει να δραστηριοποιηθεί σε επιβατικά δρομολόγια αποκλειστικά στην Πελοπόννησο, είναι η Levante Trains, αδειοδοτήθηκε πριν από λίγες μέρες, έχει ανακοινωθεί κιόλας, υπάρχει και κάποια άλλη εταιρεία που έχει ενδιαφέρον και θα σας αναζητήσει, Δήμαρχε, από ό,τι έχω μάθει, σύντομα, που ενδιαφέρεται για δρομολόγια σε αυτό το τοπικό δίκτυο της Μεσσηνίας. Δεν χρειάζεται να πούμε πολλά άλλα πράγματα, το ότι το τρένο είναι χρήσιμο, οικολογικό, οικονομικό, θα συγκρατήσει τον κόσμο στα χωριά, να αποτρέψει την πληθυσμιακή αιμορραγία των χωριών μας, είναι γνωστά, να μην σας κουράσω άλλο, έχουν αναφερθεί πολλές φορές, έχουνε γραφτεί.

Σας ευχαριστούμε θερμά για το βήμα που μας δώσατε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Ο κ. Λύρας, ο Πρόεδρος.

ΛΥΡΑΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Δήμαρχε, κυρίες και κύριοι δημοτικοί σύμβουλοι, αγαπητοί Φίλοι του Σιδηρόδρομου, δεν μπορούμε να σιωπούμε μπροστά σε μια μεγάλη αδικία που βιώνει η πόλη μας και ο Νομός μας εδώ και 15 χρόνια. Ο σιδηρόδρομος της Μεσσηνίας που αποτέλεσε για δεκαετίες αρτηρία ζωής και ανάπτυξης παραμένει κλειδωμένος, παρατημένος, ξεχασμένος. Και όμως οι γραμμές είναι άθικτες, το τροχαίο υλικό υπάρχει, το μηχανοστάσιο είναι έτοιμο. Το μόνο που λείπει είναι η πολιτική βούληση.

Η Καλαμάτα διαθέτει ένα μοναδικό σιδηρόδρομο, ένα σιδηροδρομικό διάδρομο μέσα στην καρδιά της πόλης, που συνδέει το λιμάνι με το κέντρο, το Πανεπιστήμιο, το Νοσοκομείο, το Αεροδρόμιο, τη Μεσσήνη και γενικότερα την ενδοχώρα. Αν λειτουργήσει ξανά, θα δώσει στην πόλη μας ένα σύστημα μετακίνησης σύγχρονο, ασφαλές, αξιόπιστο, φιλικό στο περιβάλλον. Κάθε τρένο θα αφαιρεί δεκάδες αυτοκίνητα από τους δρόμους, θα μειώνει το κυκλοφοριακό χάος, θα βελτιώνει την ποιότητα ζωής.

Δεν είναι μόνο θέμα μετακίνησης, είναι ζήτημα βιώσιμης ανάπτυξης. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος της Μεσσηνίας θα κρατήσει ζωντανά τα χωριά μας, δίνοντας στους νέους τη δυνατότητα να μείνουν εκεί και να εργάζονται στην Καλαμάτα. Θα ανοίξει δρόμους για τον τουρισμό με θεματικά δρομολόγια που θα συνδέουν την πόλη μας με αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς προορισμούς. Θα προσφέρει εναλλακτικές μορφές μετακίνησης που σήμερα μοιάζουν μακρινές αλλά είναι απόλυτα εφικτές.

Η πόλη μας δεν μπορεί να σχεδιάζει το μέλλον της μόνο με βάση το αυτοκίνητο. Η βιώσιμη κινητικότητα, οι πεζοδρομήσεις, οι αναπλάσεις, οι ποδηλατόδρομοι έχουν νόημα μόνο αν στηρίζονται σε ένα δίκτυο σταθερής τροχιάς. Ο σιδηρόδρομος δεν είναι παρελθόν, είναι η μεγάλη ευκαιρία του μέλλοντός μας.

Απευθύνομαι λοιπόν από τη θέση του Προέδρου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας και με βάση το ομόφωνο Ψήφισμα του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας στην κυβέρνηση, στον ΟΣΕ, στην Τοπική Αυτοδιοίκηση κάθε βαθμίδας και στους Φορείς της πόλης μας: να μην αφήσουμε άλλο χρόνο, άλλο χαμένο χρόνο, τα τρένα αξίζει να ξανασφυρίξουν, η Καλαμάτα, η Μεσσηνία, η Πελοπόννησος αξίζουν τον σιδηρόδρομό τους και θα τον διεκδικήσουμε με επιμονή, με ενότητα, με πίστη και με βάση ότι μπορούμε να έχουμε έναν

σιδηρόδρομο, τον καλύτερο της Ευρώπης.  
Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Φαββατάς έχει τον λόγο.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Καλησπέρα και από μένα.

Είναι αυτονόητο ότι πρέπει να αντιδράσουμε όχι μόνο με Ψήφισμα, εγώ θα έλεγα ότι επειδή η Καλαμάτα είναι και στις 100 ουδέτερες πόλεις πρέπει να πάρει πρωτοβουλία, να έρθει σε επαφή και με τους υπόλοιπους Δήμους που διέρχεται το τρένο και να αντιδράσει πιο δυναμικά και όχι μόνο, να ζητήσει την επαναλειτουργία. Δεν μπορεί να μιλάμε για 100 ουδέτερες πόλεις και να μην έχουμε σιδηρόδρομο. Αυτά είναι αυτονόητα και αυτά.

Αλλά όμως μια-δύο κουβέντες έτσι για το θέμα της απόφασης αυτής.

Αυτή η απόφαση πάρθηκε από το Πράσινο Ταμείο το 2023, αρχές του 2023, και στις 24 Σεπτεμβρίου η προκήρυξη αυτή ανέβηκε για τη δημοπρασία. Στις 27 του μηνός, 27 Σεπτέμβρη, εγώ το 'χα στείλει και στα τοπικά μέσα αλλά το 'χα κοινοποιήσει και στο Facebook, άρα το ξέραμε κάπως, έπρεπε δηλαδή να το 'χουμε δει πιο νωρίς, αλλά έστω και τώρα πιστεύω ότι η Καλαμάτα επειδή είναι και ο μεγαλύτερος Δήμος της Πελοποννήσου πρέπει να πάρει αυτή την πρωτοβουλία και να μην σταθούμε στο Ψήφισμα, γιατί πραγματικά ο σιδηρόδρομος πρέπει να ξαναλειτουργήσει, ο σιδηρόδρομος πρέπει να ξαναέρθει στην πόλη μας γιατί είναι ένα μέσο ανάπτυξης αλλά δυστυχώς τα τελευταία χρόνια τα συμφέροντα, οι εταιρείες, τα διόδια, οι αυτοκινητόδρομοι, οι αυτοκινητοβιομηχανίες, δεν αφήνουν τον σιδηρόδρομο να αναπνεύσει, δεν αφήνουν αυτό το μεταφορικό μέσο να λειτουργήσει, για δικό τους όφελος.

Εμείς όμως σαν συλλογικό όργανο πρέπει να αντιδράσουμε και όπως είπα και πριν, σήμερα κιάλας πρέπει ο Δήμος Καλαμάτας, ο Δήμαρχος, μιας και είναι και Πρόεδρος της ΠΕΔ, να πάρει την πρωτοβουλία αυτή ώστε όλοι οι Δήμαρχοι να αντιδράσουν στην Πελοπόννησο και όχι να ζητήσουν να ακυρωθεί μόνο αυτή η απόφαση, να ζητήσουν την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου.

ΦΩΝΗ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Λοιπόν, το πρόβλημα αυτό που έχει προκύψει εκτός ότι προφανώς αναφέρεται πρώτα από όλα στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, το οποίο έχει ζητήσει τη μελέτη και έχει πει θα τη χρηματοδοτήσει μέσω του Πράσινου Ταμείου, άμα δεν κάνω λάθος, έχει να κάνει και με τον ρόλο του ΤΕΕ. Έχω μιλήσει και σε προηγούμενη συνεδρίαση για τον πολύ αλλαγμένο προς τα αρνητικά ρόλο του ΤΕΕ τα τελευταία χρόνια, που από κει που είναι ένα συλλογικό όργανο για τη διεκδίκηση των δικαιωμάτων των μηχανικών, έχει γίνει ένας φορέας για να κάνει business εκατομμυρίων, Business με διαβάσεις έξυπνες, business με έξυπνες γέφυρες, τώρα βλέπουμε εδώ μελέτες ποδηλατοδρόμων εν αγνοία των τοπικών κοινωνιών, της Περιφέρειας, της Αυτοδιοίκησης.

Αυτό λοιπόν δείχνει πρώτον: το γενικότερο κλίμα που υπάρχει, το 'χουμε ζήσει και εδώ και με τον Κανονισμό του Δημοτικού Συμβουλίου, για την υποβάθμιση της Αυτοδιοίκησης. Δεν της πέφτει κανένας λόγος της Αυτοδιοίκησης το τι θα γίνει στον τόπο της, Κανένας λόγος, τα μαθαίνει μετά εορτής.

Οπότε καλό θα ήτανε εκτός από ψηφίσματα τα οποία δεν ξέρω αν έχουν ουσιαστική ή τυπική μορφή από κάποιους, να μας πούνε, εδώ έχετε εκπρόσωπους πολύ μεγάλους του ΤΕΕ, ποια είναι η άποψή τους γι' αυτές τις ενέργειες του ΤΕΕ; Τις business που κάνουνε κρυφά από τους Καλαματιανούς; Να μας πούνε εδώ οι τοπικοί. Θα έχει ενδιαφέρον.

Ο σιδηρόδρομος, όλοι προφανώς γνωρίζουμε τα περιβαλλοντικά προνόμια της λειτουργίας του τρένου, αλλά για να λειτουργήσει πρέπει να 'ναι βιώσιμος.

ΜΠΑΚΑΣ: Φίλε Σπύρο, για το ΤΕΕ, θα σε διαγράψουν.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Ναι, δεν πειράζει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, κ. Μπάκα, μην διακόπτετε.



ΜΠΑΚΑΣ: Εγώ προειδοποίησα.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Εντάξει, ας με διαγράψουμε, και τι να γίνει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ελάτε, κ. Μπάκα. Συνεχίστε, κ. Χανδρινέ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Ναι, κ. Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Λοιπόν, ποιες είναι οι προτάσεις του Δήμου για τη λειτουργία αυτών των γραμμών; Γιατί το τρένο καταργήθηκε γιατί δεν ήταν βιώσιμο, οπότε για να το ξαναεπιφέρουμε πρέπει να 'ναι βιώσιμο. Άρα ο Δήμος Καλαμάτας που έρχεται τώρα εδώ να αντικρούσει, και καλώς, αυτή την είδηση – αυτή τη μελέτη για τον ποδηλατόδρομο, έχει μια εναλλακτική ή απλά τελειώνουμε σε ένα πυροτέχνημα; Έχετε κάνει, κ. Δήμαρχε, κάποια μελέτη βιωσιμότητας, κάποια μελέτη σκοπιμότητας; Όχι μόνο σαν Δήμαρχος Καλαμάτας, εσείς καυχιέστε ότι είσαστε και Πρόεδρος της ΠΕΔ.

Άρα η ΠΕΔ έχει επισυνάψει κάποια μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη και την αναγέννηση του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο;

Όλα αυτά είναι βαθιά θέματα, τα οποία δεν πρέπει να τα κοιτάμε επιφανειακά και σίγουρα όλο αυτό που συμβαίνει αυτή τη στιγμή επιβεβαιώνει, αυτό που είπα και στην αρχή, την υποβάθμιση της Αυτοδιοίκησης. Ότι η Αυτοδιοίκηση πλέον είναι ένας τυπικός βαθμός εξουσίας ο οποίος όπως είδαμε χτες δεν μπορεί να..., ενώ είναι υπεύθυνος για τα σχολεία, στην πραγματικότητα δεν είναι γιατί λέει δεν έχει χρήματα, ενώ είναι υπεύθυνος για την τοπική αυτοδιοίκηση, του τι συμβαίνει εδώ στην Καλαμάτα, πάλι τελικά δεν..., είναι στο σκοτάδι ή δεν του πέφτει λόγος ή τέλος πάντων...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε, ένα λεπτό.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Λοιπόν, ποια είναι η ουσιαστική αντίδραση του Δήμου πέρα απ' αυτό το Ψήφισμα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Κανάκης έχει τον λόγο.

ΚΑΝΑΚΗΣ: Εγώ θα είμαι, καλησπέρα, θα είμαι πάρα πολύ σύντομος. Σαν μέλος της Νομαρχιακής του ΤΕΕ της Μεσσηνίας, καταρχάς να πω ότι δεν είχαμε καμία ενημέρωση, το μάθαμε και εμείς όπως και εσείς απ' τις εφημερίδες, δεν μας είχε μιλήσει κανένας για τίποτα.

Για να συνεισφέρω λίγο στη συζήτηση να πω απλά την εξής πληροφορία, να αναφέρω την εξής πληροφορία: ότι σε κάποιες συζητήσεις που έκανα με ορισμένους διοικούντες του ΤΕΕ για το θέμα, για να καταλάβω και εγώ τι έχει συμβεί ουσιαστικά, αυτό που διαπίστωσα και αυτό που μου απάντησαν ήταν το εξής: ότι αυτή η μελέτη, που κοστίζει γύρω στα 3,5 εκατομμύρια ευρώ, αν δεν κάνω λάθος, δεν θα είναι καταστροφική για τον σιδηρόδρομο, αλλά θα είναι κάτι το οποίο θα μπορεί ανά πάσα στιγμή να αφαιρεθεί. Τώρα αυτό δεν θα το σχολιάσω, το αφήνω στην κρίση σας, απλά ήθελα να το αναφέρω σαν πληροφορία. Και τώρα το κατά πόσο είναι δόκιμο να πληρώσει το Πράσινο Ταμείο 3,5 εκατομμύρια ευρώ για κάτι το οποίο μπορεί σε 10 χρόνια να αλλάξει, δεν μπορώ να το καταλάβω προσωπικά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καλώς. Υπάρχει ομιλητής από εκεί;

Ο κ. Μπάκας.

ΜΠΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, για να κατανοηθεί πόσα έτη φωτός είναι κάποιες άλλες χώρες θα πω μόνο τούτο: αρχές δεκαετίας του '50 ο πατέρας μου είναι μετανάστης στη Γερμανία και πάει την απόσταση από Καλαμάτα σε Κόρινθο τη διένυε σε μία ώρα, αρχές δεκαετίας του '50. Εδώ για να 'ναι αναπτυξιακό εργαλείο ένας σιδηρόδρομος αναμφίβολα πρέπει να γίνει νέα χάραξη.

Δήμαρχε, σημειωτέον εγώ θα ψηφίσω το ψήφισμα, αλλά κάποιες αλήθειες θα πρέπει να τις λέμε. Ο σιδηρόδρομος στην Πελοπόννησο, κάποτε πιτσιρικάδες πηγαίναμε με το τρένο στην Αθήνα και κάναμε την πλάκα μας, ξεκινάγαμε βράδυ και φτάναμε ξημερώματα. Πιστεύετε ότι διαφέρει το τότε με το σήμερα; Δεν υπάρχει περίπτωση. Αν θέλουμε όμως να ανταγωνιστεί ο σιδηρόδρομος...

ΦΩΝΗ: Ήταν άλλες εποχές Γιάννη τότε και τώρα είναι ...

ΜΠΑΚΑΣ: Εε ακριβώς, αυτό λέω. Τι να πούμε για τουριστικούς λόγους; Εντάξει, να το δρομολογήσουμε, ποιος πληρώνει τον λογαριασμό; Μήπως έρθει κάποτε λογαριασμός και σε μας;

Βεβαίως στα σύνορα της Μεσσηνίας να αρκεστούμε κάτι μπορεί να γίνει, να πηγαίνει το τρένο στη Μεσσήνη, να πηγαίνει στο Διαβολίτσι, να πηγαίνει μέχρι την Κυπαρισσία. Ωραία, μέχρι εκεί, παραπέρα δεν υπάρχει καμία προοπτική. Και μην μας λένε παραμύθια δεξιά και αριστερά, ότι μπορεί να γίνει αναπτυξιακό εργαλείο, γιατί δεν μπορεί. Πρώτα απ' όλα δεν υπάρχει προσωπικό. Όλοι έχουνε πάρει μετατάξεις. Μη σου πω οι περισσότεροι από τους εργαζόμενους έχουνε βγει στη σύνταξη. Με ποια τρένα θα πάμε; Πώς θα πάμε; Θα αγοράσουμε καινούργια; Τέλος πάντων, αυτά χάριν προβληματισμού, ψηφίζω και το Ψήφισμα, - έτσι; - δεν διαφέρω.

ΦΩΝΗ: Δεν γίνεται και τα δύο Γιάννη...

ΜΠΑΚΑΣ: Εγώ θα σου βάλω τους λογαριασμούς αλλά από κει και πέρα δεν θα αποστασιοποιηθώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ, κ. Μπάκα.  
Ο κ. Κουτραφούρης έχει τον λόγο.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Προφανώς και εγώ θα ψηφίσω το ψήφισμα και θα ήθελα να θέσω και κάποια δεδομένα, γιατί πολλές φορές ακούγονται ανακρίβειες. Είναι ένας σχεδιασμός του ΥΠΕΝ όπου στον συγκεκριμένο σχεδιασμό ο Φορέας Υλοποίησης, δηλαδή ο Φορέας που προκηρύσσει ως πούμε τον διαγωνισμό είναι το ΤΕΕ, όπως το ΤΕΕ είναι η Διαχειριστική Αρχή και στις κεντρικές αστικές αναπλάσεις και στις ψηφιακές εφαρμογές – στις έξυπνες εφαρμογές της πόλης μας. Αυτό δεν νομίζω να πρέπει να το δαιμονοποιούμε, το αντίθετο μάλιστα.

Εν προκειμένω και εγώ συμφωνώ προσωπικά ότι είναι άστοχο αυτή τη στιγμή να βλαπτεί η προοπτική του σιδηρόδρομου στη Μεσσηνία, στον Νομό Μεσσηνίας, έστω και αν ακόμα καθώς αυτό είναι προϊόν οικονομοτεχνικής μελέτης, εγώ δεν ξέρω σε τι κατάσταση βρίσκεται ο σιδηρόδρομος, τι ποσά θα απαιτηθούν, τι τεχνικές διεργασίες θα απαιτηθούν, αλλά σίγουρα αν μπορούσε να λειτουργήσει έστω και τύποις προαστικού, σίγουρα θα είχε πολλαπλασιαστικά οφέλη για την περιοχή μας, πέρα απ' το κομμάτι της εύκολης πρόσβασης και των γύρω περιοχών στη Μεσσηνιακή πρωτεύουσα, θα προκαλούσε και αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού και πάρα πολλά άλλα καλά για τον τόπο μας.

Από κει και πέρα, αυτό που ξέρω εγώ είναι ότι είναι σε επίπεδο προμελέτης αυτή τη στιγμή, δεν υπάρχει οριστική μελέτη, συντάσσομαι απόλυτα και εγώ με το ψήφισμα και περιμένουμε, καθότι τυγχάνω και Πρόεδρος της αντιπροσωπείας του ΤΕΕ Πελοποννήσου, περιμένω και αντίστοιχα Ψηφίσματα από άλλους Δήμους προκειμένου να τα εισάγω και εγώ σε ημερήσια διάταξη στο δικό μου συλλογικό όργανο.  
Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Παπαευσταθίου.

ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Να πούμε κάποια πράγματα. Σε συνέχεια του προβληματισμού του κ. Μπάκα. Καταρχάς το να μιλάμε για βιωσιμότητα σε ένα τέτοιο μέσο είναι κάτι το οποίο μας υπερβαίνει. Ποτέ δεν θα 'ναι 100% βιώσιμα και ο σκοπός τους είναι πολλαπλασιαστικός στην

κοινωνία, υπάρχουν πολλά οφέλη από τη χρήση τους.

Το μεγάλο ερώτημα για τις μελέτες βιωσιμότητας που είπε ο κ. Χανδρινός. Δεν υπήρχε εταιρεία λειτουργίας. Πώς μπορεί να κάνει κάποιος μελέτη βιωσιμότητας όταν οι Δήμοι δεν μπορούν να έχουν τέτοια εταιρεία λειτουργίας; Να μιλήσουμε για τη συντήρηση των γραμμών που είναι σε πολύ καλή κατάσταση, όπως είπε ο κ. Νταίβις, αλλά ποιος θα τη διαχειρίζεται; Με τι κόμιστρο; Οι Δήμοι δεν είναι υπεύθυνοι γι' αυτό. Όμως...

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ: Αν μου επιτρέπετε, ... Απ' τη στιγμή που τώρα εμφανίζεται μια εταιρεία λειτουργίας που είναι διαθέσιμη να λειτουργήσει δρομολόγιο, νομίζω θα 'τανε πολύ ενδιαφέρον να γίνει μια συνεργασία και μ' όλους τους Δήμους, οι οποίοι ήδη έχουν ξεσηκωθεί και γι' αυτό αξίζουν πολλά συγχαρητήρια και στην Κοινότητα Καλαμάτας και εδώ πέρα στο Συμβούλιο που από ό,τι καταλαβαίνω ομονοούμε όλοι.

Έναν πολύ μεγάλο προβληματισμό που πρέπει να θέσω: επειδή κοιτάμε ευρωπαϊκά προγράμματα, δεν υπάρχει ευρωπαϊκό πρόγραμμα να σε επιδοτεί να θέσεις ένα μέσο σταθερής τροχιάς. Όλα είναι να σε επιδοτήσουν, να πάρεις ένα μέσο σταθερής τροχιάς που είναι ενεργοβόρο και να το βρεις σε ένα συρμό ήπιας ή πολύ χαμηλής εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου και υπό αυτή την έννοια, αυτό είναι ένας προβληματισμός γιατί το κοιτάγαμε απ' την αρχή και προσπαθούμε να βρούμε κάποιον τρόπο που μπορούμε και εμείς να βοηθήσουμε. Τέλος, αυτή τη στιγμή που μιλάμε γίνονται εργασίες στη γραμμή Καλαμάτα – Μεσσήνη. Κρούουμε το καμπανάκι του κινδύνου, και είναι ωραίο που το Ψήφισμα μιλάει για επαναλειτουργία και δεν σταματάει στο να μην προχωρήσει αυτή η σύμβαση, γιατί θα πρέπει να 'μαστε πάρα πολύ προσεκτικοί ό,τι εργασίες γίνονται να μην βλάψουν αυτή τη στιγμή τουλάχιστον αυτό, την υποδομή που έχουμε, για να μπορούμε στο μέλλον να την εκμεταλλευτούμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κα Κουμάντου.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ένα λεπτάκι. Μία ερώτηση.  
Να μας απαντήσει γιατί το είπε ο κ. Παπαευσταθίου...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, έχω δώσει τον λόγο.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Ένα λεπτάκι, είναι για την οικονομία της συζήτησης, κ. Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ. Κρατήστε την ερώτησή σας, στη συνέχεια.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Είναι ένα λεπτό συζήτηση. Είναι του Δήμου αρμοδιότητα και τελευταία τσιμέντωσε κάποιες γραμμές και θέλω να ρωτήσω, όποιος είναι υπεύθυνος γι' αυτό, αυτό δεν βλάπτει τον αυτοκινητόδρομο; Δεν έπρεπε να υπάρχουν αυτά τα ξύλινα που υπήρχαν, απλά να αντικατασταθούνε; Γιατί το τσιμέντωμα είναι κάτι μόνιμο και επηρεάζει τη συνοχή των γραμμών, που νομίζω ότι πρέπει να φτάνουν μέχρι το λιμάνι και για λόγους εθνικής ασφαλείας, εκτός των άλλων. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία, εντάξει. Ορίστε.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Πίσω απ' το διοικητήριο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Η κα Κουμάντου έχει τον λόγο.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: Ναι. Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Μέχρι το λιμάνι για λόγους εθνικής ασφαλείας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ.  
Ορίστε, κα Κουμάντου.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Γιατί δεν απαντάς, Δημήτρη, ξεκάθαρα; Είναι πιο εύκολο να ανοίξεις τα τσιμέντα αυτά που έχουνε πέσει σήμερα, ελπίζουμε να μην χρειαστεί ποτέ, αυτά είναι μόνο σε περίπτωση πολέμου αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται) γι' αυτό το κομμάτι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ορίστε, κα Κουμάντου.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: Νομίζω ότι το ερώτημα που πρέπει να θέσουμε όλοι μας είναι αν, όχι αν θέλουμε σιδηρόδρομο, προφανώς ειπώθηκαν εδώ: είναι το οικονομικότερο, είναι το πιο λαϊκό μέσο, είναι το ταχύτερο, είναι ένα μέσο που διευκολύνει - εκμηδενίζει τις αποστάσεις, το θέμα, αυτό που πρέπει όλοι να αναρωτηθούμε και να θέσουμε είναι: θέλουμε το συγκεκριμένο σιδηροδρομικό δίκτυο; Μπορεί το συγκεκριμένο σιδηροδρομικό δίκτυο να μας φέρει πιο κοντά στην υπόλοιπη Ευρώπη;

1800 με 1900, 19<sup>ος</sup> αιώνας: η απόσταση Αθήνα – Καλαμάτα δια ξηράς ήταν 12 ημέρες. Το 1900 με την έλευση του σιδηροδρόμου περιορίστηκε στις 2 ημέρες και σταδιακά μέχρι το 1970 έφτασε τις 6 με 7 ώρες.

Επελέγη τότε, όπως έχω διαβάσει σε ιστορικά στοιχεία, το λεγόμενο μετρικό σύστημα, δηλαδή η απόσταση ανάμεσα στις γραμμές τις σιδηροδρομικές να είναι 1 μέτρο, για λόγους οικονομικούς, το καταλαβαίνετε, για λόγους τεχνολογικούς, μπορούσαν πιο εύκολα να γίνουν καμπύλες στις σιδηροδρομικές γραμμές γιατί λόγω του εδάφους της Πελοποννήσου και το κυριότερο για λόγους αμυντικούς, για να μην μπορούν δηλαδή με τα τρένα οι εισβολείς, οι..., τότε καταλαβαίνετε ήτανε η υπόλοιπη Ευρώπη η κεντρική με τους πολέμους, αρχές του 1900 μιλάμε, να μην μπορούν να φτάσουν με τα δικά τους τρένα εδώ.

Ποιο είναι η απόσταση των σιδηροδρομικών σταθμών που ισχύει σε όλη την Ευρώπη μέχρι σήμερα από τότε; Είναι το 1,435. Τι έχουμε εμείς εδώ; Έχουμε το 1.

Άρα, αυτό που επιθυμούμε, το να έρθουμε πιο κοντά στην υπόλοιπη Ευρώπη μάλλον με το συγκεκριμένο σιδηροδρομικό δίκτυο δεν μπορούμε να το επιτύχουμε, ούτε μπορούμε να επιτύχουμε χρόνους ταχύτερους απ' τις 6 και τις 7 ώρες διότι έχει φτάσει το πεπερασμένο.

Άρα, ναι, θέλουμε σιδηροδρομικό δίκτυο, στο σημείο που βρισκόμαστε μια κατάργηση έστω και αυτού που υπάρχει, μάλλον σαν ανέκδοτο το ακούμε, δηλαδή 246 χιλιόμετρα – 250, πόσα είναι, ποδηλατόδρομος.

Αν λοιπόν, δεν συνδυαστεί αυτή η πρόταση του ΤΕΕ, αυτή η μελέτη του ΤΕΕ με μία νέα...

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Του Υπουργείου ...

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: ... του Υπουργείου που την υλοποιεί το ΤΕΕ, με μία πρόταση για σιδηροδρομική ένωση όλης της Ελλάδος με την Ευρώπη, της Αθήνας με την Καλαμάτα στο μετρικό σύστημα που ισχύει παγκοσμίως, 1,435, δεν πρέπει να δεχτούμε την καταστροφή έστω και αυτής της γραμμής. Διότι τι; Αυτή η γραμμή θα μας βοηθήσει, όπως είπε πολύ σωστά και ο εκπρόσωπος των «Φίλων των Σιδηροδρόμων», να έρθουμε τουλάχιστον σε επαφή με τους κοντινούς μας οικισμούς: τη Μεσσήνη, το Δεσύλλα, την Πύλο, την Κυπαρισσία ενδεχομένως, να το χρησιμοποιήσουμε δηλαδή σε τοπικό επίπεδο και υπό τον όρο βέβαια ότι θα μπορούμε να βρούμε και τρένα συμβατά με αυτή τη γραμμή.

Ψηφίζω συνεπώς και εγώ ναι στο Ψήφισμα, θα ήθελα να προστεθεί ότι ως..., από μένα, ως εναλλακτική: οπωσδήποτε το Υπουργείο και το ΤΕΕ να φέρει τις δύο προτάσεις μαζί: Νέα χάραξη για σιδηροδρομική ένωση της Καλαμάτας με την Αθήνα, της Αθήνας με την υπόλοιπη Ευρώπη, και δεκτός και ο ποδηλατόδρομος που θα αποφασίσουμε, ποιοι είμαστε εμείς που θα πούμε όχι στις αποφάσεις του Υπουργείου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Μαρινάκης έχει τον λόγο.

ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν μπορούσαμε να αποφύγουμε κάθε φορά να κάνουμε συζητήσεις ξένες με το αντικείμενο και τη φύση του θέματος θα είχε να κερδίσει και ο διάλογος αλλά και η ίδια η λειτουργία του Δημοτικού Συμβουλίου.

Σήμερα λοιπόν ερχόμαστε και λέμε ότι αντιδρούμε σε μια πρωτοβουλία που αναλαμβάνει το ΤΕΕ, γνωρίζοντας έως τώρα ότι είναι ο θεσμικός συνομιλητής του Κράτους με τις τεχνικές ειδικές γνώσεις που προσφέρει, διαπιστώνοντας όμως ότι σήμερα είναι και εργολάβος, όχι σήμερα, το τελευταίο διάστημα. Προφανώς και σ' αυτό αντιδρούμε γιατί δεν μπορεί ο οποιοσδήποτε φορέας να ασχολείται με θέματα που άπτονται της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των εδαφικών ορίων του Δήμου μας εν προκειμένω και να μην έχουμε εμείς άποψη. Αυτό είναι το πρώτο και αυτό κατοχυρώνουμε με το Ψήφισμα αυτό.

Το δεύτερο: θα μπορούσε να έχει κάποια μορφή λειτουργίας αυτή η υποδομή που υπάρχει και να μην συνεχιστεί η απαξίωσή της και η εγκατάλειψή της; Και να παρατηρούμε είτε μες στην πόλη, αν δεν υπήρχε ο Δήμος Καλαμάτας να πάρει τον χώρο εδώ του σταθμού που αποτελούσε μία τρύπα, μία νεκρά ζώνη μες στην πόλη, και έχει μια μορφή σήμερα αυτή που έχει, τέλος πάντων, και εξυπηρετεί και δραστηριότητες άλλες; Θέλουμε να συνεχίσει το δίκτυο όπως είναι μέσα στην πόλη ως εγκαταλελειμμένη ζώνη; Να παρακαλάμε είτε τον ΟΣΕ, είτε με δαπάνες του Δήμου να καθαρίζουμε τις γραμμές, για να απομακρύνουμε τρωκτικά και ό,τι άλλο υπάρχει στο ζωικό βασίλειο, στις περιοχές αυτές; Όχι. Θέλουμε να αξιοποιηθεί. Είναι η προοπτική αυτή που δίνει το ΤΕΕ; Προφανώς και εγώ θεωρώ ότι δεν είναι η προοπτική αυτή και δεν ξέρω τι έμπνευση ήταν αυτή.

Εκείνο λοιπόν που μας αφορά εμάς θεωρώ, και δεν μιλάω για λογαριασμό κανενός άλλου παρά του εαυτού μου εδώ, ομονοώντας με αυτά που περιγράφει το ψήφισμα, ότι προφανώς μας ενδιαφέρει να πάρει μια μορφή λειτουργίας αυτή η υποδομή και να συνδεθεί έστω ως προαστιακός με τις γύρω περιοχές.

Δεν θα κάνω ανάλυση ποια θα 'ναι τα οφέλη τα περιβαλλοντικά ή η αποσυμφόρηση ενδεχομένως και του κυκλοφοριακού φόρτου της πόλης, που τόσο πρόβλημα έχει το τελευταίο διάστημα. Προφανώς και θέλουμε αυτή η υποδομή να λειτουργήσει, να μην εγκαταλειφθεί και ως προαστιακός σε συνδυασμό και με τις προοπτικές της πόλης μας και τις διεκδικήσεις της πόλης μας, θεωρώ ότι δεν έχουμε παρά να υπερψηφίσουμε αυτό το ψήφισμα και να προσπαθήσουμε έτσι ώστε το ελάχιστο να το καταφέρουμε.

Τώρα αν η μετρική γραμμή μπορεί να συνδεθεί με τα δίκτυα της Ευρώπης ή να φτάσουμε από δω, δεν ξέρω, στο Βουκουρέστι ή οπουδήποτε αλλού, θεωρώ ότι κεντρικά αυτά δεν τους απασχολούν σε αυτή τη φάση, γιατί εάν τους είχαν απασχολήσει τις τελευταίες δεκαετίες θα είχαν εξασφαλίσει να έχουν τουλάχιστον μία σιδηροδρομική γραμμή, στο Ρίο – Αντίρριο τουλάχιστον.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Ο κ. Δήμαρχος έχει τον λόγο.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Μια μικρή παρέμβαση. Μισό λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ, ένα λεπτό, για να τελειώσουμε, γιατί το εξαντλήσαμε το θέμα.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Μισό λεπτό. Ναι, ναι, μισό λεπτό.

Εγώ άκουσα με προσοχή όσα ελέχθησαν, σέβομαι και τους προβληματισμούς που άφησαν οι συνάδελφοι κτλ. Θυμίζω όμως, θυμίζω όμως ότι πριν από δύο-τρεις μήνες είχα φέρει το θέμα της επαναλειτουργίας της γραμμής Καλαμάτα – Μεσσήνη σε πρώτη φάση και θυμίζω ακόμη ότι η απόφασή μας ήταν ομόφωνη. Όμως θυμίζω ακόμη ότι στο τρίμηνο που παρήλθε δεν είδα κάποια απτή ενέργεια προκειμένου αυτό το θέμα να το πάμε έστω ένα μικρό βήμα παραπέρα.

Λοιπόν, θα περίμενα, θα περίμενα και περιμένω από την πλειοψηφία -έτσι;- και από τους Αντιδημάρχους που ασχολούνται και μίλησαν με θερμά λόγια και για τον σιδηρόδρομο, πρωτοβουλίες να προχωρήσουμε σε συνεργασία και με τον Δήμο Μεσσήνης για τη διεκδίκηση της επαναλειτουργίας της γραμμής και την προκήρυξη, αν χρειαστεί, όπως είπαν «Οι Φίλοι του Σιδηροδρόμου» υπάρχουν εταιρείες ιδιωτικές οι οποίες ήδη έχουν αρχίσει και εκδηλώνουν ενδιαφέρον, να διερευνήσουμε πόσο αυτή η επανασύνδεση και επαναλειτουργία είναι εφικτή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καλώς.  
Ορίστε, κ. Δήμαρχε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Ευχαριστώ, Πρόεδρε.  
Εγώ δεν θυμάμαι να 'χουμε πάρει κάποιο Ψήφισμα, κύριε συνάδελφε.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Όχι Ψήφισμα, απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου ήταν.

Φωνή: Ερώτηση...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Ερώτηση, όχι απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Όχι, όχι. Κύριε Δήμαρχε, θυμίζω, νομίζω στις 2/7<sup>ου</sup>, τώρα δεν θυμάμαι την ημερομηνία, είχα φέρει ως τακτικό θέμα: επαναλειτουργία της γραμμής και μάλιστα το ψηφίσατε ομόφωνα. Τώρα το να το 'χετε ξεχάσει το δέχομαι, εκτός εάν το ψηφίσατε...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Εντάξει, ψήφισμα είπατε, είπατε ψήφισμα, άλλο Ψήφισμα...

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Δεν είπα Ψήφισμα, απόφαση είπα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία, κ. Τζαμουράνη, ωραία, διευκρινίστηκε.  
Ορίστε, κ. Δήμαρχε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Λοιπόν, εντάξει.

Τον Αύγουστο έκανα μια συζήτηση με τους «Φίλους του Σιδηροδρόμου», μιλήσαμε διεξοδικά, μου κατέθεσαν ένα Υπόμνημα και μου έθεσαν αλλά και μου έλυσαν αν θέλετε, επιτρέψτε μου να πω, αρκετές απορίες.

Υπήρχε μέχρι σήμερα η εκτίμηση και νομίζω ότι αυτή είναι η εικόνα που πολλοί έχουν, οι περισσότεροι, ότι αυτή τη στιγμή δεν μπορεί, δεν είναι δυνατό άμεσα να λειτουργήσει τρένο και να κυκλοφορήσει στις γραμμές που υπάρχουν δίχως σημαντικές παρεμβάσεις και έργα. Σύμφωνα λοιπόν με την ενημέρωση που μας δόθηκε από ανθρώπους του Σιδηροδρόμου αυτό μπορεί να συμβεί.

Ήδη έχω στείλει από τις 24 Σεπτεμβρίου και εφόσον προηγήθηκαν αρκετές συζητήσεις και με άλλους Δημάρχους, λίγες μέρες αφότου ολοκληρώσαμε τις συναντήσεις μας αυτές, και αν θέλετε αυτή η συζήτηση και αυτό το δελτίο τύπου που βγάλαμε αποτέλεσε τη σπίθα για να ξεκινήσει μια ευρύτερη συζήτηση, έχω στείλει προς τον Υπουργό Υποδομών τον κ. Κυρανάκη Κωνσταντίνο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του «Σιδηροδρόμου Ελλάδος My OSE» κ. Παληό Χρήστο, αίτημα για την επαναλειτουργία σιδηροδρομικών δρομολογίων στον Νομό Μεσσηνίας. Και αναφέρω: *«Με την παρούσα επιστολή σας μεταφέρουμε το αίτημα του Δήμου Καλαμάτας να εξετάσετε την άμεση επαναλειτουργία σιδηροδρομικών δρομολογίων στον Νομό Μεσσηνίας και συγκεκριμένα στις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές Καλαμάτα – Μεσσήνη, Καλαμάτα – Διαβολίτσι – Δεσύλλα και Καλαμάτα – Κυπαρισσία».*

Μιλάμε λοιπόν για προασιακό σιδηροδρομικό δίκτυο.

*«Η άμεση επαναλειτουργία...»,* συνεχίζω, *«... του σιδηροδρόμου στη Μεσσηνία αποκτά ιδιαίτερα βαρύνουσα σημασία και συνιστά ουσιώδη στόχο, ειδικά μετά την ένταξη της Καλαμάτας στην ευρωπαϊκή αποστολή των 100 κλιματικά ουδέτερων και έξυπνων πόλεων της Ευρώπης έως το 2030, καθώς θα συμβάλλει καθοριστικά στην αποσυμπίεση του κυκλοφοριακά*

κορεσμένου εμπορικού κέντρου της πόλης, στην περαιτέρω μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, στην ευκολότερη, περιβαλλοντικά φιλική, αξιόπιστη και οικονομική μετακίνηση των κατοίκων της Μεσσηνιακής ενδοχώρας, στην προσέλκυση νέων μορφών τουρισμού όπως κρουαζιέρας μέσω εμπλουτισμού τουριστικού προϊόντος της Καλαμάτας με θεματικές τουριστικές αμαξοστοιχίες.

Εκτιμούμε πως το οικονομικό κόστος αποκατάστασης και λειτουργικής εκμετάλλευσης του τοπικού σιδηροδρομικού δικτύου θα 'ναι χαμηλού ύψους και δύναται να υλοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα με δεδομένο ότι η υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή διατηρείται σε πολύ καλή κατάσταση, αφού υπέστη ριζική ανακατασκευή με σύγχρονες προδιαγραφές το 2010, ένα δημόσιο έργο που κόστισε 80 εκατομμύρια.

Υπάρχει διαθέσιμο λειτουργικό σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό και οι τεχνικές εγκαταστάσεις σε καλή κατάσταση στην Καλαμάτα. Τα προαναφερόμενα δρομολόγια του προαστιακού σιδηροδρόμου Μεσσηνίας λειτούργησαν με ιδιαίτερη επιτυχία, σημαντική επιβατική κίνηση και κοινωνική αποδοχή μέχρι το 2011 όπως με ενημέρωσαν οι "Φίλοι του Σιδηροδρόμου".

Για τους ανωτέρω λόγους, σας παρακαλούμε να εξετάσετε το αίτημά μας και να προχωρήσετε στις απαιτούμενες διαδικασίες για την άμεση επαναλειτουργία των σιδηροδρομικών δρομολογίων εντός του Νομού μας, στέλνοντας το μήνυμα ότι το τρένο επιστρέφει στη Μεσσηνία ως μέσο ανάπτυξης, βιώσιμης κινητικότητας, κλιματικής ουδετερότητας και κοινωνικής δικαιοσύνης».

Αυτά στείλαμε λοιπόν στον Υπουργό τον Σεπτέμβριο και αξίζει να επισημανθεί, για να καταγραφεί κιόλας, ότι η άμεση επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στη Μεσσηνία αποκτά ιδιαίτερα βαρύνουσα σημασία, όπως ανέφερα, και λόγω της ένταξης της Καλαμάτας στην ευρωπαϊκή αποστολή των 100 έξυπνων και κλιματικά ουδέτερων πόλεων.

Επομένως είναι ένα θέμα που μας απασχολεί και νομίζω όλοι θα συμφωνήσουμε ότι να προσθέσει έχει αναπτυξιακά στην περιοχή μας.

Λοιπόν, το ψήφισμα έχει δύο σκέλη: το πρώτο καταδικάζει τους εν κρυπτώ προωθούμενους σχεδιασμούς και το δεύτερο ζητά, συντάσσεται μαζί με τους Δήμους που ζητά την επαναφορά του σιδηροδρόμου στο υφιστάμενο δίκτυο.

Νομίζω ότι όλοι μπορούμε να το ψηφίσουμε αυτό ομόφωνα. Επαναλαμβάνω: μιλάμε για ένα προαστιακό σιδηρόδρομο, προφανώς και δεν μπορούμε να έχουμε αυτή τη στιγμή οικονομοτεχνικές μελέτες. Εμείς εκφράζουμε τη βούλησή μας και εφόσον αυτή η βούληση μεταφέρεται στον Υπουργό, που έχει ήδη μεταφερθεί στον Υπουργό, περιμένουμε από κει και πέρα να συμπεριλάβει στους σχεδιασμούς του περιφερειακού σιδηροδρόμου και την Καλαμάτα που ενδεχομένως αυτό να λάβει και ίσως και κάποια επιχορήγηση ως άγονη γραμμή ή οτιδήποτε άλλο. Αυτό λοιπόν θα εξεταστεί μετά. Εμείς σήμερα παίρνουμε την καταρχήν απόφαση.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Και ευχαριστούμε λοιπόν τον Πρόεδρο που είναι εδώ και τοποθετήθηκε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έκλεισε η συζήτηση, κ. Χανδρινέ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Επί της διαδικασίας, κ. Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έκλεισε η συζήτηση, έκλεισε ο κ. Δήμαρχος. Έκλεισε ο κ. Δήμαρχος.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: ... δεν θέλω να πω κάτι...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μισό λεπτάκι. Μισό λεπτάκι, γιατί ακούστηκε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, κ. Χανδρινέ. Τελείωσε η συζήτηση.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Μα τώρα λέει ο κ. Δήμαρχος να ψηφίσουμε όλοι ομόφωνα, που νομίζω συμφωνούμε όλοι, αλλά είπε η κα Αντιδήμαρχος ότι ποιοι είμαστε εμείς που θα πάμε ενάντια στο Υπουργείο. Μα εμείς τώρα λέμε ότι πάμε ενάντια στο Υπουργείο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, κ. Χανδρινέ, τελείωσε η συζήτηση. Σας παρακαλώ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Μα δεν μπορεί να λέμε άλλα και να ψηφίζουμε άλλα, κ. Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ. Σας παρακαλώ.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Δεν γίνεται αυτή η δουλειά, συνέχεια αυτό το πράγμα.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Κύριε Δήμαρχε, συγνώμη δηλαδή...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, κ. Χανδρινέ, δεν έχετε τον λόγο.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: ...εσείς το θέτετε αυτό το Ψήφισμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχετε τον λόγο. Δεν έχετε τον λόγο.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έκλεισε η συζήτηση λέμε. Ολοκληρώθηκε η συζήτηση, κ. Χανδρινέ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Αποδυναμώνετε το Ψήφισμα μ' αυτά που κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ. Κύριε Τζαμουράνη, σας παρακαλώ. Σας παρακαλώ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Εε μα εντάξει, είναι κωμικοτραγικό αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για το όνομα του Θεού. Θα λειτουργήσουμε Συμβούλιο;

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Λοιπόν, πρέπει να καταργήσουμε τα μικρόφωνα εδώ μέσα, να τελειώνει η υπόθεση, δεν γίνεται.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται) έχουμε δει τι κάνει ο Πρόεδρος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, κ. Χανδρινέ.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Φασισμός είναι αυτή η συμπεριφορά.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Να κλείνεις τα μικρόφωνα είναι φασισμός.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Αυτή η συμπεριφορά, δεν μπορεί να συνεχιστεί.  
Δεν γίνεται. Εσείς μιλήσατε και δεν υπήρξε καμία παρέμβαση από κανέναν.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Είμαστε νοήμονες άνθρωποι, όταν λέτε...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Τι νοήμονες άνθρωποι;

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: ... όταν ακούμε τέτοια, αντιδρούμε κ. Δήμαρχε, μιλάμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ. Πρέπει να σέβεστε ορισμένα πράγματα εδώ μέσα.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Ναι, επειδή ψηφίζουμε...



ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, εκφράσατε την άποψή σας. Σας ακούσαμε με μεγάλη προσοχή.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Δεν θα μιλάτε έτσι. Να ηρεμήσετε λίγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Να ηρεμήσετε λίγο. Εδώ δεν είναι αστυνομικό τμήμα, εντάξει; Ηρεμήστε λίγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι θέλετε να πείτε, κ. Χανδρινέ;

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Η Καλαμάτα γελάει μ' αυτά που κάνετε. Ηρεμήστε λίγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να μην σας απαντήσω. Να μην σας απαντήσω, έτσι;

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να μην σας απαντήσω. Σας παρακαλώ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: Σηκωνόμαστε να φύγουμε;

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Έλεος δηλαδή. Να φοβόμαστε να μιλήσουμε;

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: Πάμε; Πάμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι θέλετε, κ. Χανδρινέ;

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Να φοβόμαστε να μιλήσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι θέλετε; Μα για το όνομα του Θεού!

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Να μην φωνάζετε θέλουμε. Να φωνάζετε στα παιδιά σας.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: Πάμε. Πάμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, κ. Χανδρινέ. Σας παρακαλώ.

ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε... Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε έτσι.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Καθίστε κάτω, έχει αποχωρήσει ποτέ η πλειοψηφία; Καθίστε κάτω.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ. Σας παρακαλώ. Έχουμε 2 θέματα.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: Δεν μπορούμε να ανεχτούμε τις προσβολές.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προχωράμε στην ψηφοφορία. Έχουμε 2 θέματα.

Πρώτα ψηφίζουμε το Ψήφισμα που κατέθεσε η Δημοτική Αρχή και δεύτερον αποδεχόμαστε το Ψήφισμα της Δημοτικής Κοινότητας.  
Ορίστε, κ. Τζαμουράνη.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Ομόφωνα.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: Επί της διαδικασίας, μισό λεπτό, Πρόεδρε. 2 Ψηφίσματα έχουμε;

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Δεν έχουμε 2 Ψηφίσματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχουμε 2 Ψηφίσματα. Έχουμε την απόφαση, το Ψήφισμα, αποδεχόμαστε το Ψήφισμα της Δημοτικής Κοινότητας και ψηφίζουμε και το Ψήφισμα που κατέθεσε η Δημοτική Αρχή.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Εε ταυτόσημα δεν είναι αυτά;

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: Όχι δεν γίνεται αυτό.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Δεν γίνεται αυτό.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: Δεν γίνεται, απαγορεύεται από τον Κανονισμό.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Το Ψήφισμα θα ψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είπαμε από την αρχή ότι θα τα συζητήσουμε μαζί, κ. Σωφρονά.

ΦΩΝΗ: Θα τα συζητήσουμε, όχι θα τα ψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το ξεκαθαρίσαμε από την αρχή.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται) δύο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: Δείτε τον Κανονισμό λίγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το ξεκαθαρίσαμε από την αρχή αυτό.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: Δεν μπορεί να γίνει αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Τζαμουράνης απεδέχθη την πρόταση...

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: Δεν το κάναμε και παλιά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο κ. Τζαμουράνης είπε να τα συζητήσουμε και τα δύο, όχι να τα ψηφίσουμε μαζί και τα δύο, έχει διαφορά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να διαφοροποιηθείτε άμα θέλετε, κ. Χανδρινέ.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Κύριε Γραμματέα πείτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Χανδρινέ, να διαφοροποιηθείτε άμα θέλετε.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Όχι, δεν θέλουμε να διαφοροποιηθούμε. Επί της διαδικασίας είναι το θέμα. Κύριε Γραμματέα, πείτε ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ. Ορίστε, κ. Τζαμουράνη.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ένα λεπτό.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται) χάνει την έννοια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ. Σας παρακαλώ, έχει τον λόγο ο κ. Τζαμουράνης.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν καταλαβαίνω γιατί δημιουργούμε μια ένταση αυτή τη στιγμή.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Δεν είναι δουλειά αυτή. Διέκοψε, διέκοψε τη συνεδρίαση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, όχι, κ. Δήμαρχε. Ορίστε, κ. Τζαμουράνη.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Γιατί δημιουργούμε μια ένταση αυτή τη στιγμή;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ποιος δημιουργεί ένταση; Σας παρακαλώ.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Εε αφήστε με να μιλήσω να σας εξηγήσω αν θέλετε.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ. Σας παρακαλώ.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Πληρώνεστε, κα Κουμάντου, πληρώνεστε...

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Και η κα Κουμάντου και εμείς...

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Πληρώνεστε.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: ...και εμείς ερχόμαστε αμισθί εδώ. Έτσι; Και όπως εξήγησα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, κ. Τζαμουράνη.

ΚΟΥΜΑΝΤΟΥ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ.

Στην ψηφοφορία, κ. Τζαμουράνη. Ορίστε, στην ψηφοφορία.

Κύριε Τζαμουράνη, στην ψηφοφορία, τι ψηφίζετε; Για το Ψήφισμα της Δημοτικής Αρχής; Ωραία, πες τε μας.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Το Ψήφισμα ...

ΦΩΝΗ: Ομόφωνα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΟΜΟΦΩΝΑ.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ε ομόφωνα θα το ψηφίσουμε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Ωραία.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ένα λεπτό. Ένα λεπτό. Μα σας παρακαλώ πολύ.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι θέλετε;

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Τι δηλαδή; Με συγχωρείτε, ποιο είναι το ζητούμενο αυτή τη στιγμή, να μας εκμαιεύσετε μόνο το ΟΚ; Δηλαδή εδώ ακούμε πράγματα τα οποία...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν το συζητήσαμε το θέμα;

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν ολοκληρώθηκε η συζήτηση;

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Σας ζήτησα τον λόγο να σας εξηγήσω ότι συζητήσαμε τα θέματα από κοινού προκειμένου να στηρίξουμε ένα ψήφισμα.

Τώρα τι μας λέτε να ψηφίσουμε και εκείνο, να αποδεχτούμε και το άλλο, να δεχτούμε και εκείνο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχουμε και το θέμα το 22, που είναι το Ψήφισμα της Δημοτικής Κοινότητας; Δεν το έχουμε, δεν το συζητήσαμε; Ορίστε, τι ψηφίζετε;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε... Κύριε Πρόεδρε, επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει ξεκινήσει, έχει ξεκινήσει η ψηφοφορία.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Επί της διαδικασίας. Δεν έχει ξεκινήσει τίποτα κ. Πρόεδρε. Κύριε Δήμαρχε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Για ένα λεπτό. Για ένα λεπτό, κ. Πρόεδρε. Για ένα λεπτό, επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει ξεκινήσει η ψηφοφορία.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Δεν έχει ξεκινήσει τίποτα. Δεν έχει ξεκινήσει τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει ξεκινήσει η ψηφοφορία. Σας παρακαλώ.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Πρόεδρε, διέκοψε τη συνεδρίαση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Όχι, όχι. Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, έχει ξεκινήσει η ψηφοφορία, παρακαλώ.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Δεν έχει ξεκινήσει τίποτα, επί της διαδικασίας ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το λέτε εσείς δεν έχει ξεκινήσει, ψηφίσαμε το πρώτο θέμα.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Δεν έχει ψηφίσει κανένας. Δεν έχει ψηφίσει κανένας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχει ψηφίσει κανένας; Ρωτήστε τον κ. Τζαμουράνη, έχει ψηφίσει;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Κανένας. Δεν έχει ψηφίσει κανένας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, δεν έχετε τον λόγο.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Λοιπόν, κ. Δήμαρχε. Κύριε Δήμαρχε. Κύριε Δήμαρχε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχετε τον λόγο.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ένα λεπτό, κ. Πρόεδρε, επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχετε τον λόγο, όχι, τελείωσε η διαδικασία.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Σας παρακαλώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τελείωσε η διαδικασία, δεν έχετε τον λόγο. Ορίστε, κ. Τζαμουράνη.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Αν θέλουμε να 'μαστε λίγο σοβαροί δεν μπορούμε 2 ψηφίσματα για το ίδιο θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ποια ψηφίσματα; Ποια 2 ψηφίσματα;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Εμείς ψηφίζουμε και τα 2 αλλά για να έχει σοβαρότητα και να έχει ισχύ το Ψήφισμά μας πρέπει να είναι ή το ένα ή το άλλο.

ΦΩΝΗ: Ενσωματώστε κ. Πρόεδρε...

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Βάλτε ένα Ψήφισμα, βάλτε ένα Ψήφισμα...

ΦΩΝΕΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγονται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν το καταλαβαίνετε; Σας παρακαλώ.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Πρόεδρε, μπορείς να μου δώσεις τον λόγο; Να μου δώσεις τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ορίστε, κ. Δήμαρχε.

ΛΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να 'χω λίγο τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν θα αποδεχτούμε την πρόταση της Δημοτικής Κοινότητας; Δεν θα αποδεχτούμε την πρόταση της Δημοτικής Κοινότητας; Τι λέτε;

ΦΩΝΕΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγονται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αφού είναι θέμα. Αφού έχει έρθει ως θέμα η πρόταση της Δημοτικής Κοινότητας.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Πρόεδρε, μπορείς να μου δώσεις τον λόγο;

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Να το αποσύρετε το θέμα και να πάει ένα.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Κύριε Δήμαρχε, ενσωμάτωσέ τα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να αποσύρουμε το θέμα; Τι λέτε, κ. Χανδρινέ;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ορίστε, κ. Δήμαρχε. Ορίστε, κ. Δήμαρχε, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, εντάξει, γι' αυτά που συμβαίνουν πλέον στο Δημοτικό μας Συμβούλιο είναι... πρέπει κανείς να μην αισθάνεται υπερήφανος -

έτσι;- συνεχώς μ' αυτές τις συνεδριάσεις, με τις εντάσεις, με τις διακοπές, όλα αυτά που γίνονται.

Λοιπόν, το Ψήφισμα δεν λέει και τα δύο μέσα; Ακριβώς και τα δύο δεν λέει το Ψήφισμα; Διαφοροποιείται; Και δεν το είπα εγώ στο κλείσιμο που ανέφερα...

ΦΩΝΗ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Δεν είπα στο κλείσιμο, δεν είπα ότι: ψηφίζουμε – εκφράζουμε την έντονη διαμαρτυρία μας και διαφωνία μας για τους εν κρυπτώ προωθούμενους σχεδιασμούς (;), ένα και το Δημοτικό Συμβούλιο, επίσης, ενώνει τη φωνή του με Δήμους και Φορείς της Περιφέρειας Πελοποννήσου στο κοινό αίτημα για την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου, στο υφιστάμενο δίκτυο; Αυτό ψηφίζουμε. Και λέμε...

ΦΩΝΕΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγονται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Και προφανώς αποδεχόμαστε την πρόταση της Τοπικής Κοινότητας Καλαμάτας. Αυτό δεν κάνουμε; Μία απόφαση λαμβάνουμε.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ένα Ψήφισμα ψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είναι Ψήφισμα, το 22<sup>ο</sup> θέμα δεν είναι Ψήφισμα.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Δεν είπε ποτέ, ο Πρόεδρος δεν μίλησε ποτέ για 2 Ψηφίσματα, απλά δεν τον αφήσατε να..., τον διακόψατε κατευθείαν. Ένα Ψήφισμα είπε και αποδοχή της πρότασης της Τοπικής Κοινότητας Καλαμάτας, αυτό είπε απ' την αρχή.

ΚΑΝΑΚΗΣ: Είναι δύο θέματα ξεχωριστά στην ημερήσια διάταξη, είναι δύο θέματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ακριβώς αυτό είπα. Ένα Ψήφισμα και ένα θέμα το 22<sup>ο</sup>, τα οποία ενώσαμε για να τα συζητήσουμε παρέα γιατί...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Πόσες φορές, πόσες φορές έχουμε συζητήσει θέματα εδώ στο Δημοτικό Συμβούλιο χωρίς να λάβουμε απόφαση; Πόσες φορές; Δεν είναι όλα τα θέματα για να λάβουμε απόφαση, είναι για να διαμορφωθεί και η γενική γνώμη. Αυτό είναι το Ψήφισμα το οποίο προφανώς καλύπτει και την πρόταση της Τοπικής Κοινότητας Καλαμάτας ...

ΦΩΝΗ: Την ομόφωνη.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: ... την ομόφωνη, και συζητήσαμε και το άλλο θέμα. Τι λέμε τώρα; Δεν καταλαβαίνω.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: Ένα ψήφισμα λοιπόν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ένα ψήφισμα κ. Σωφρονά...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Μα ένα είναι.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ Δήμαρχε ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ... ένα Ψήφισμα και ένα θέμα, αποδοχή.

ΣΩΦΡΟΝΑΣ: ... για την επαναφορά σας στην λογική.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι. Ναι, ναι. ΟΜΟΦΩΝΑ.

Το Δημοτικό Συμβούλιο με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη του τα προαναφερόμενα, καθώς επίσης και τις διατάξεις των άρθρων 65 και 67 του Ν.3852/2010, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν, με τη θετική ψήφο και του Προέδρου του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας κ. Λύρα Παναγιώτη,

## **Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α**

### **I. Εγκρίνει την έκδοση του παρακάτω ψηφίσματος :**

#### **ΨΗΦΙΣΜΑ**

Το Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας στη συνεδρίασή του την Τρίτη, 7 Οκτωβρίου 2025, αφού έλαβε υπόψη του τη δημοσιοποίηση προκήρυξης για την εκπόνηση προμελέτης και τευχών δημοπράτησης για τη διαμόρφωση ποδηλατικής διαδρομής στο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου «Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα» εκ μέρους του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος για λογαριασμό του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας

#### **Ψ η φ ί ζ ε ι ο μ ό φ ω ν α**

Εκφράζει την έντονη διαμαρτυρία και κατηγορηματική διαφωνία του για τους εν κρυπτώ προωθούμενους σχεδιασμούς, απουσία οποιασδήποτε ενημέρωσης και σχετικής διαβούλευσης με τις τοπικές κοινωνίες.

Επίσης, ενώνει τη φωνή του με Δήμους και φορείς της Περιφέρειας Πελοποννήσου στο κοινό αίτημα για την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στο υφιστάμενο δίκτυο.

ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Π. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ

### **II. Αποδέχεται το ψήφισμα του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας για την επαναλειτουργία του Σιδηρόδρομου Μεσσηνίας, η έκδοση του οποίου εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 41/2025 ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου της Κοινότητας και καταχωρείται στο ιστορικό της απόφασης αυτής.**

Έτσι συντάσσεται αυτό το απόσπασμα πρακτικού, το οποίο πρακτικό στο σύνολό του υπογράφεται όπως ακολουθεί :

#### **ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

##### **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Ηλιόπουλος Αναστάσιος

##### **ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. Αγγελή Μαρία
2. Αναζίκος Ιωάννης
3. Δούβας Ιωάννης
4. Καμπουγέρη Γεωργία

5. Κανάκης Βασίλειος
6. Καραγιάννης Ανδρέας
7. Κότση Ουρανία
8. Κουμάντου Παναγιώτα (Πιπίνα)
9. Κουτίβας Ηλίας
10. Κουτραφούρης Βασίλειος
11. Κριτσωτάκης Σωτήριος
12. Λαζαρίδης Γεώργιος
13. Λυμπερόπουλος Δημήτριος
14. Μαρινάκης Σαράντος
15. Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος
16. Μπάκας Ιωάννης
17. Παπαδάκης Κωνσταντίνος
18. Παπαευσταθίου Βασίλειος
19. Περρωτής Ιάκωβος
20. Σκοπετέας Αναστάσιος
21. Σωφρονάς Γεώργιος
22. Τζαμουράνης Βασίλειος
23. Τσαπόγας Κωνσταντίνος
24. Φάβας Γεώργιος
25. Φαββατάς Δημήτριος
26. Χανδρινός Σπυριδων
27. Χριστόπουλος Ιωάννης

**ΟΙ ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΙΩΝ  
ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ**

1. ΑΝΤΙΚΑΛΑΜΟΥ Βεργόπουλος Δημήτριος
2. ΑΡΙΟΧΩΡΙΟΥ Πουλημένος Παναγιώτης
3. ΒΕΡΓΑΣ Κότση Άρτεμις
4. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ Λύρας Παναγιώτης

Ακριβές Απόσπασμα

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ